

ETUDE PROSPECTIVE POUR LA REQUALIFICATION DES ANCIENNES GARES DE LA VIA VENAISSIA

Contrat d'Axe



ETAT DES LIEUX ET DIAGNOSTIC

Octobre 2014

Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement de Vaucluse

SOMMAIRE

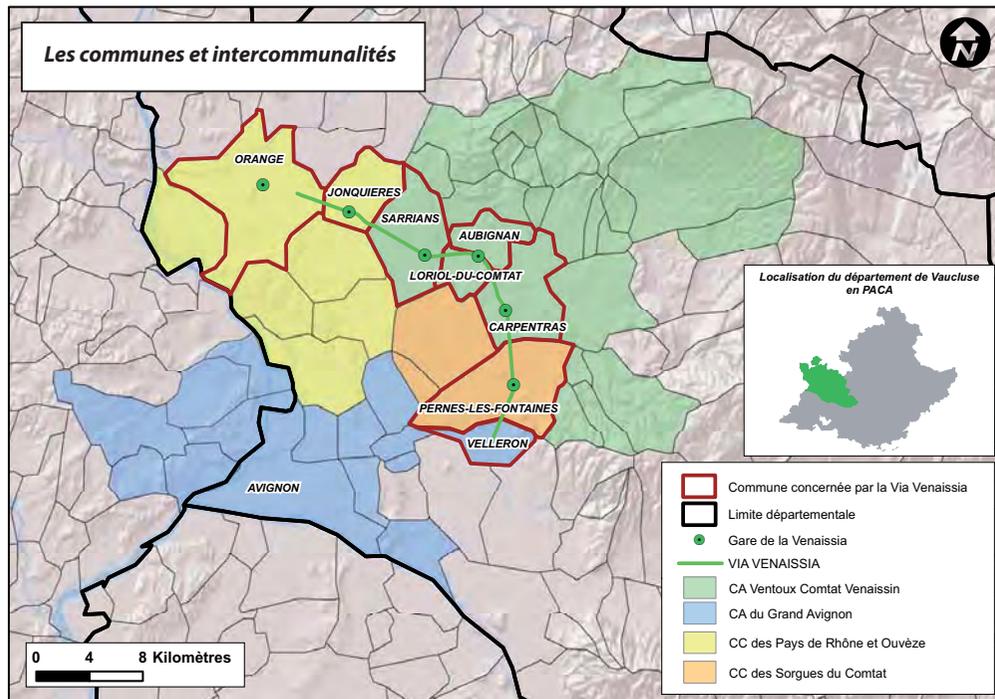
Territoire et contexte		Page 2
Analyse architecturale	Gare de Jonquières	Page 12
	Gare de Sarrians - Montmirail	Page 16
	Gare de Loriol - Aubignan	Page 20
	Gare de Pernes-les-Fontaines	Page 24
Diagnostic paysager	Via Venaissia	Page 34
	Gare de Jonquières	Page 48
	Gare de Sarrians - Montmirail	Page 52
	Gare de Loriol - Aubignan	Page 56
	Gare de Pernes-les-Fontaines	Page 60
Analyse urbaine	Gare de Jonquières	Page 66
	Gare de Sarrians - Montmirail	Page 72
	Gare de Loriol - Aubignan	Page 78
	Gare de Pernes-les-Fontaines	Page 84
Offre touristique et de loisirs		Page 92
Transports et mobilité durable		Page 108



Via Venaissia

Territoire et contexte





I. LE TERRITOIRE

1. Les collectivités

Le territoire administratif dans lequel s'inscrit le projet de la Via Venaissia se trouve au cœur du département de Vaucluse. Le projet concerne 8 communes, 2 communautés d'agglomération et 2 communautés de communes :

- la communauté d'agglomération Ventoux-Comtat Venaissin avec Sarrians, Loriol-du-Comtat, Aubignan et Carpentras,
- la communauté d'agglomération du Grand Avignon avec Velleron,
- la communauté de communes des Pays de Rhône et Ouvèze avec Orange et Jonquières
- la communauté de communes des Sorgues du Comtat pour Pernes-les-Fontaines.

La communauté d'agglomération Ventoux-Comtat Venaissin, la communauté de communes des Pays de Rhône et Ouvèze, la communauté de communes des Sorgues du Comtat et la commune de Velleron sont les collectivités faisant partie du Syndicat de la Via Venaissia.

Les communes de Loriol-du-Comtat, Aubignan, Carpentras, Pernes-les-Fontaines et Velleron faisaient également partie de la zone d'étude initiale du projet de Parc naturel régional du Mont Ventoux. Aujourd'hui, un nouveau projet de périmètre a été proposé. Les territoires de Sarrians et Loriol-du-Comtat n'en font plus partie. Ces communes pourraient néanmoins bénéficier du titre de « Villes associées » au parc. En ce qui concerne les communes d'Aubignan et Carpentras, le Conseil National de Protection de la Nature (CNP) a demandé expressément que les parties les plus urbanisées soient exclues du périmètre. Il en est de même pour Pernes-les-Fontaines et Velleron.

2. Les schémas de cohérence territoriale

Le territoire est également couvert par deux SCoT, celui du bassin de vie d'Avignon et celui de l'Arc Comtat Ventoux.

2.1. Le SCoT du Bassin de vie d'Avignon

Il est constitué de 4 intercommunalités : la communauté d'agglomération du Grand Avignon, la Communauté de communes des Pays de Rhône et Ouvèze, la Communauté de communes des Sorgues du Comtat, et la Communauté de communes de la Côte du Rhône Gardoise. Il s'étend sur 663 km² et représente 28 communes (9 dans le Gard et 19 dans le Vaucluse) et 290 060 habitants. Les orientations générales du SCoT sont :

- tirer parti du positionnement stratégique du territoire,
- maintenir une attractivité productive, durable et maîtrisée,
- établir un contrat foncier durable,
- promouvoir un urbanisme innovant et intégré.

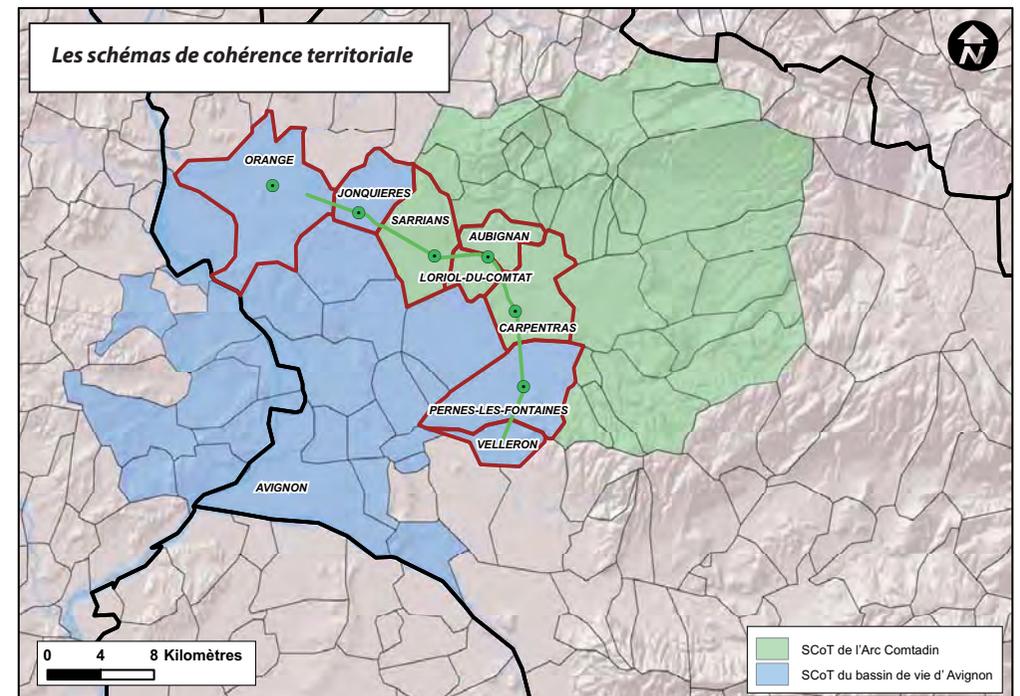
Le SCoT du bassin de vie d'Avignon a été approuvé le 16 décembre 2011.

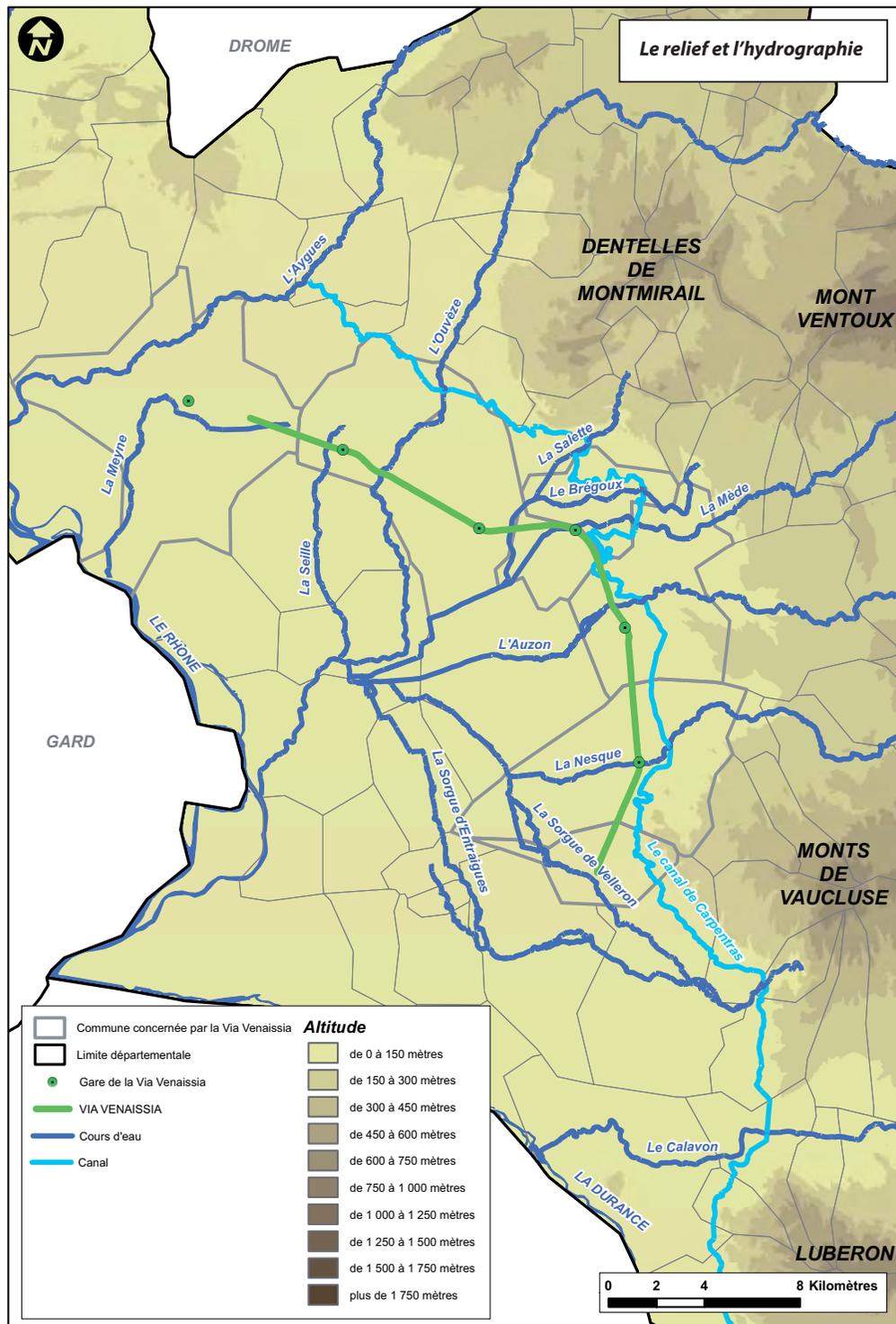
2.2. Le SCoT de l'Arc Comtadin

Il réunit 2 intercommunalités : la communauté d'agglomération Ventoux-Comtat Venaissin et la communauté de communes de Ventoux Sud. Il s'étend sur 648 km² et représente 30 communes et 73 500 habitants. Les orientations générales du SCoT sont :

- organiser l'espace et restructurer les espaces urbanisés,
- renforcer l'attractivité du territoire et garantir sa spécificité agricole,
- organiser la mobilité durable sur le territoire,
- asseoir le développement sur les richesses et les ressources du territoire.

Le SCoT de l'Arc Comtadin a été approuvé le 18 juin 2013.





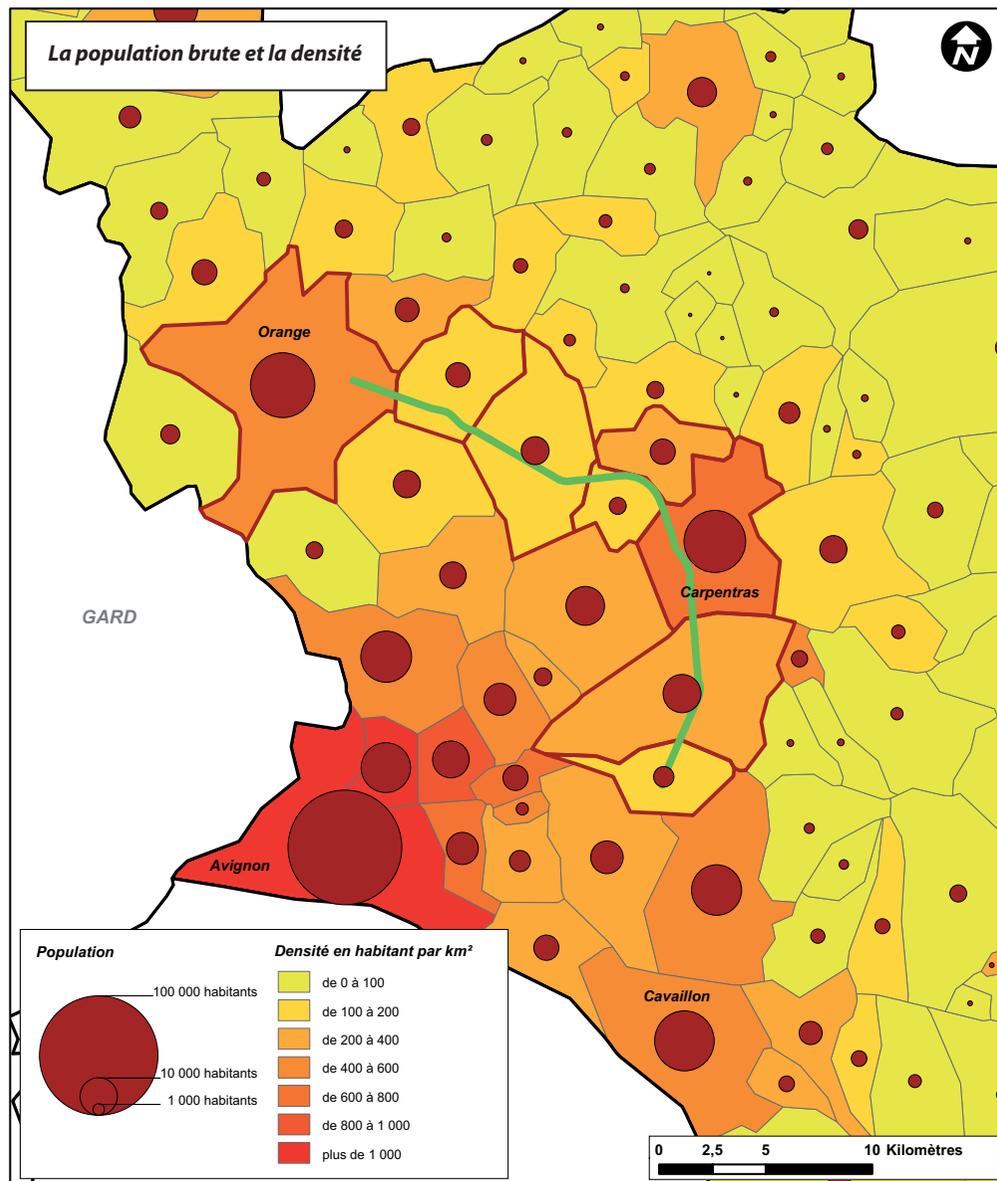
3. Le relief et l'hydrographie

Le territoire dans lequel s'inscrit la Via Venaissia est installé dans le bassin d'effondrement de la mer voconciennne. Ce bassin a été comblé par des alluvions du quaternaire avec des dépôts variant de 20 à 80 mètres.

La Via Venaissia traverse une plaine parsemée de collines (altitude comprise entre 36 et 102 mètres) dominée par les Dentelles de Montmirail et le Mont Ventoux au nord-est et les monts de Vaucluse à l'est. Le Mont Ventoux, appelé « le géant de Provence », qui culmine à 1 912 mètres, domine le paysage. Cette alternance de montagnes calcaires est le prolongement du massif alpin dans son extrême sud-ouest.

Malgré des étés très secs qui reviennent chaque année, l'eau est assez présente. La plaine traversée par la voie verte est principalement irriguée par l'Ouvèze, l'Auzon, la Nesque et la Sorgue.

La Via Venaissia est également longée à l'ouest par le canal de Carpentras, canal d'irrigation reliant la Durance et l'Aygues après un parcours de 69 kilomètres.



4. L'environnement socio-économique

4.1. La démographie

Le territoire composé par l'ensemble des communes traversées par la Via Venaissia représente une superficie d'environ 268 km² pour une population 89 654 habitants (2011) soit une densité de 334 habitants par km². Il s'agit d'un territoire particulièrement peuplé et urbanisé pour le département, la moyenne de densité départementale étant de 153 habitants par km². Ceci s'explique d'une part par la présence de deux pôles urbains que sont les communes d'Orange et de Carpentras ayant respectivement des populations de 29 302 et 28 815 habitants et d'autre part par un dynamisme démographique marqué de communes plus petites comme Jonquières, Loriol-du-Comtat et Aubignan allant de + 2 % à + 2,8 % entre 2006 et 2011, essentiellement imputable à un solde migratoire positif important (phénomène de périurbanisation), alors que la moyenne départementale n'est que de 0,5 %.

4.2. Le tissu économique

4.2.1. L'agriculture

Les communes traversées par la Via Venaissia sont ancrées dans un territoire de tradition agricole appelé la plaine du Comtat, éponyme de la voie verte, et qui lui vaut le surnom de «Potager de la France».

L'agriculture est essentiellement tournée vers les primeurs en plein champ ou en serre avec notamment la production de tomates, courgettes, fraises et melons. L'arboriculture est également pratiquée avec les cerises ou encore les olives.

La viticulture est présente avec des AOC réputées : « Crus », muscat de Beaufort-de-Venise, Côtes-du-Rhône, Côtes-du-Rhône Villages et Ventoux.

Les filières de pépinières viticoles et d'activités serristes, ancrées sur le territoire, participent à la mutation des exploitations agricoles en entreprises.

En 2011, l'activité agricole représentait environ 15 % des établissements actifs des 8 communes de la Via Venaissia. Toutefois, le secteur est soumis à des problèmes de compétitivité liés notamment à la concurrence de l'Espagne et de l'Afrique du Nord.

4.2.2. L'industrie et la construction

Le secteur industriel est historiquement fondé sur la transformation et le conditionnement (conserveries) de la production agricole locale. La diversification de cette activité première a permis à des entreprises d'évoluer vers la composition de produits élaborés (fonds de sauces, plats cuisinés).

Les établissements de grands groupes industriels comme Siniat, Saint Gobain Isover ou encore McCormick pour l'agroalimentaire se concentrent dans les deux pôles urbains que sont les communes d'Orange et de Carpentras. Le maillage industriel local reste ainsi assuré par les PME, souvent familiales et d'implantation historique, dans les secteurs de la transformation agricole.

Le tissu industriel reste tout de même peu dense et ne représentait que 6 % des établissements actifs en 2011.

La construction reste un pourvoyeur important d'emploi salarié et d'artisanat (15 % des établissements actifs en 2011) compte tenu du dynamisme du secteur résidentiel (sous le double effet de l'arrivée de migrants et de la pression touristique).

4.2.3. Les commerces et services

Le secteur tertiaire est de loin le plus dynamique notamment grâce à l'attractivité touristique du territoire, la production importante de primeurs et les échanges de marchandises entre le Nord et le Sud de l'Europe qui ont entraîné la création d'entreprises de transport et de stockage.

Les pôles urbains de Carpentras et d'Orange ont un grand nombre de commerces et services et par conséquent un bon niveau d'équipement. Ces pôles de services intermédiaires possèdent des aires d'influence étendues en raison de leur environnement plutôt rural. Le développement du commerce de détail et de la grande distribution s'y est imposé comme dans beaucoup d'autres villes de cette taille. Les autres communes disposent de commerces et services de base de bonne qualité.

En 2011, les commerces et services représentaient 52 % des établissements actifs.

Résumé statistique

Population	Orange (84087)	Jonquières (84056)	Sarrians (84122)	Loriol-du-Comtat (84067)	Aubignan (84004)	Carpentras (84031)	Pernes-les-Fontaines (84088)	Velleron (84142)	Vaucluse (84)
Population en 2011	29 302	4 710	5 837	2 422	5 164	28 815	10 496	2 908	546 630
Densité de la population (nombre d'habitants au km ²) en 2011	394,9	197,3	155,7	214,5	328,9	759,9	205,3	177,4	153,2
Superficie (en km ²)	74,2	23,9	37,5	11,3	15,7	37,9	51,1	16,4	3 567,30
Variation de la population : taux annuel moyen entre 2006 et 2011, en %	-0,4	2	0,6	2,1	2,8	1	0,2	-0,7	0,5
dont variation due au solde naturel : taux annuel moyen entre 2006 et 2011 en %	0,7	0,2	0,2	0,7	0,3	0,5	0,2	0,3	0,4
dont variation due au solde apparent des entrées sorties : taux annuel moyen entre 2006 et 2011, en %	-1	1,8	0,3	1,4	2,5	0,5	0	-1	0,1
Nombre de ménages en 2011	12 387	1 900	2 358	952	2 106	12 562	4 396	1 204	235 705

Sources : Insee, RP2006 et RP2011 exploitations principales

Logements	Orange (84087)	Jonquières (84056)	Sarrians (84122)	Loriol-du-Comtat (84067)	Aubignan (84004)	Carpentras (84031)	Pernes-les-Fontaines (84088)	Velleron (84142)	Vaucluse (84)
Nombre total de logements en 2011	14 060	2 094	2 653	1 068	2 337	14 639	4 886	1 363	282 181
Part des résidences principales en 2011 en %	88	91	89	89	90	86	90	88	84
Part des résidences secondaires (y compris les logements occasionnels) en 2011 en %	1	2	3	8	4	2	5	7	7
Part des logements vacants en 2011, en %	11	7	8	3	5	12	5	5	9

Sources : Insee, RP2011 exploitation principale

Emploi	Orange (84087)	Jonquières (84056)	Sarrians (84122)	Loriol-du-Comtat (84067)	Aubignan (84004)	Carpentras (84031)	Pernes-les-Fontaines (84088)	Velleron (84142)	Vaucluse (84)
Emploi total (salarié et non salarié) au lieu de travail en 2011	14 104	953	1 797	513	1 000	12 767	2 743	439	215 303
dont part de l'emploi salarié au lieu de travail en 2011, en %	88	76	77	75	74	84	71	62	83
Variation de l'emploi total au lieu de travail : taux annuel moyen entre 2006 et 2011 en %	0	-1	0	0	1	1	0	0	0

Sources : Insee, RP2006 et RP2011 exploitations principales

Entreprises	Orange (84087)	Jonquières (84056)	Sarrians (84122)	Loriol-du-Comtat (84067)	Aubignan (84004)	Carpentras (84031)	Pernes-les-Fontaines (84088)	Velleron (84142)	Vaucluse (84)
Nombre d'établissements actifs au 31 décembre 2011	3 086	452	731	258	479	3 217	1 251	323	65 034
Part de l'agriculture, en %	5	16	24	21	14	5	15	17	12
Part de l'industrie, en %	5	7	8	7	6	5	6	5	6
Part de la construction, en %	10	16	15	19	22	12	14	16	12
Part du commerce, transports et services divers, en %	65	50	46	45	47	61	54	49	58
dont commerce et réparation automobile, en %	25	15	16	14	16	21	17	15	19
Part de l'administration publique, enseignement, santé et action sociale, en %	15	12	8	8	11	17	11	13	13
Part des établissements de 1 à 9 salariés, en %	30	23	22	21	19	26	21	17	24
Part des établissements de 10 salariés ou plus, en %	6	4	5	3	3	6	4	2	5

Champ : ensemble des activités

Source : Insee, CLAP (connaissance locale de l'appareil productif).

II. LE CONTEXTE

1. L'historique de la voie ferrée d'Orange à l'Isle-sur-la-Sorgue

1.1. De l'étoile de Legrand à l'étoile de Carpentras

A l'instar des autres pays d'Europe, la France crée son réseau ferré à partir du début du XIX^{ème} siècle, la première ligne de chemin de fer entre Saint-Etienne et Andrézieux (Loire) étant inaugurée en 1827. C'est en 1842 qu'est adoptée l'étoile de Legrand, qui représente l'armature du réseau de chemin de fer centré sur Paris. A partir de la ligne de Paris à Marseille, mise en service en 1854, avant que la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée (PLM) en soit concessionnaire à partir de 1857, s'est développé dans le sud-est de la France un réseau secondaire concédé à la compagnie PLM, et destiné à desservir au plus près l'ensemble du territoire.

Après l'ouverture en 1863 de la ligne d'Avignon à Carpentras se raccordant à la voie PLM à Sorgues, est promulguée la loi du 12 juillet 1865 instituant le chemin de fer « d'intérêt local ». Dans ce contexte, le 4 mai 1868, le conseil municipal de Carpentras émet le vœu de la création d'une voie ferrée entre Orange, ville desservie par la voie PLM, d'une part, et l'Isle-sur-la-Sorgue, ville qui sera desservie en 1873 par la ligne d'Avignon à Miramas via Salon-de-Provence, d'autre part. Il faudra attendre 1894 pour l'ouverture de cette ligne, conçue comme une ébauche de l'étoile de Carpentras, chère aux élus locaux, et qui ne verra jamais le jour.

1.2. Un projet soumis à de nombreux atteroiements

Le projet, établi sur la base d'une ligne à double voie, est engagé à partir de 1879, sa déclaration d'utilité publique étant promulguée par la loi du 7 janvier 1881. De nombreux atteroiements sur des variantes de tracé en retardent l'exécution : en 1887, le conseil d'arrondissement de Carpentras lance en vain une pétition pour un tracé par Camaret-sur-Aigues, Violès et Vacqueyras (avec embranchement vers Vaison-la-Romaine) au détriment de Jonquières et de Sarriens ; à Velleron, au tracé par l'est du village qui aurait desservi un établissement de bains et l'usine de plâtre « La Parisienne », est préféré un tracé par l'ouest, moins coûteux et proche des usines mécaniques installées sur la Sorgue. Les acquisitions foncières, partagées pour moitié par l'Etat et le Conseil général, font l'objet de près de 600 dossiers d'expropriation. Enfin, contrairement au projet d'origine, l'infrastructure réalisée est à voie unique (avec possibilité de croisement dans les gares) conférant à celle-ci les caractéristiques d'une ligne secondaire. Les matériaux nécessaires aux remblais sont, en grande partie, extraits du lit de l'Ouvèze, qui subit, à cette occasion, des modifications gênantes pour l'utilisation de l'eau d'irrigation.

Entre les trois gares de raccordement d'Orange, de Carpentras et de l'Isle-sur-la-Sorgue, sont édifiées les cinq gares nouvelles de Jonquières, Sarriens-Montmirail, Aubignan-Loriol, Pernes-les-Fontaines et Velleron, ainsi qu'une halte, constituée d'un simple quai, quartier Pied-Card à Sarriens. A l'instar de la gare de l'Isle-sur-la-Sorgue au nom de laquelle a été ajouté Fontaine-de-Vaucluse, la gare de Sarriens fut baptisée gare de Sarriens-Montmirail. Cette appellation a fait suite à la demande de M. Desplan, propriétaire de l'établissement de bains de Montmirail à Gigondas, qui voulait profiter de la gare pour l'expédition de ses bouteilles d'eau minérale : l'établissement bénéficia ainsi d'une publicité auprès des futurs curistes. Après 15 ans d'études, la ligne fut enfin ouverte à l'exploitation le 3 novembre 1894.

(A) le vendredi Avignon à Sorgues et à Carpentras														
AVIGNON	8 24	10 11	16 37	21 40	CARPENTRAS	8 29	7 31	9 26	12 27					
Le Pontet	8 34	10 12	16 47	21 40	Monteux	8 29	7 43	9 48	18 11					
SORGUES	8 25	10 18	29	47	Althen-la-Pa	8 29	7 50	9 58	18 18					
Entraignes	8 24	10 40	17 02	22 11	22	11 12	12 28	14 37	21					
Althen	8 40	10 21	47	17	15	22	17 47	18 56	10 01	13 27				
Monteux	8 48	11 10	58	17	23	22	35	22	Le Pontet	8 52	10 08	10 10	14	37
CARPENTRAS	8 58	11 21	10 17	38	22	35	22	35	22	AVIGNON	8 50	10 18	08	11

Orange à l'Isle-sur-Sorgue (1 ^{er} juin 1913)									
ALLER					RETOUR				
ORANGE	8 25	11 35	17 58	21 50	ISLE-SUR-SORGUE	8 12	9 54	17 50	21 50
Jonquières	8 49	11 31	18 10	21 50	Velleron	8 24	10 09	18 03	21 50
Pied-Card (halte)	8 50	12 18	18 19	21 50	Pernes	8 38	10 25	18 18	21 50
Sarriens-Montmirail	7 12	12 18	21 50	21 50	CARPENTRAS	8 50	10 38	18 30	21 50
Aubignan-Loriol	7 30	12 18	21 50	21 50	SARRENTAS	7 13	11 27	18 53	21 50
CARPENTRAS	7 42	12 30	18 43	21 50	Aubignan-Loriol	7 41	11 48	19 00	21 50
Pernes	8 18	12 19	21 50	21 50	Sarriens-Montmirail	7 40	12 05	19 16	21 50
Velleron	8 48	12 58	19 42	21 50	Pied-Card (halte)	7 40	12 14	19 22	21 50
ISLE-SUR-SORGUE	8 58	14 00	19 52	21 50	ORANGE	8 17	12 30	19 45	21 50

P.-L.-M.									
78 SORGUES A CARPENTRAS									
GARES 277 4361					GARES 4366 4962				
5	Sorgues	8 19	18 53		6	Carpentras	8 48	20 39	
7	Entraignes-Sorgue	5 28	18 25		7	Monteux	6 57	20 50	
11	Althen-la-Palaud	5 45	18 01		11	Althen-la-Palaud	7 5	20 35	
12	Monteux	5 55	18 56		12	Entraignes-Sorgue	7 12	21 15	
17	Carpentras	8 7	19 1		17	Sorgues	7 22	21 15	
76 ORANGE A L'ISLE-SUR-SORGUE									
GARES 507 6025					GARES 6012 6028				
5	Orange	8 10	17 55		6	Isle-sur-Sorgue	6 43	18 10	
7	Jonquières	6 25	18 11		7	Velleron	6 57	18 25	
12	Pied-Card (halte)	6 25	18 21		12	Pernes	7 11	18 58	
14	Sarriens-Montmirail	6 45	18 32		14	Carpentras	7 22	18 58	
18	Aubignan-Loriol	6 56	18 44		18	Aubignan-Loriol	7 29	19 12	
22	Carpentras	7 5	18 53		22	Sarriens-Montmirail	7 52	19 27	
58	Pernes	7 28	19 29		58	Sarriens-Montmirail	8 5	19 40	
24	Velleron	7 41	19 42		24	Pied-Card (halte)	8 11	19 40	
32	Isle-sur-Sorgue	8 10	19 1		32	Jonquières	8 21	20 5	
						Pernes	8 29	20 11	

1. Horaires de train de l'été 1913 (en haut) et de l'hiver 1917 (en bas)

Photographies anciennes de la ligne Orange - l'Isle-sur-la-Sorgue



2. Gare d'Orange en 1894



3. Gare de Jonquières vers 1900



4. Viaduc de l'Ouvèze à Jonquières après un bombardement en 1944



5. Gare de Sarriens - Montmirail en 1984



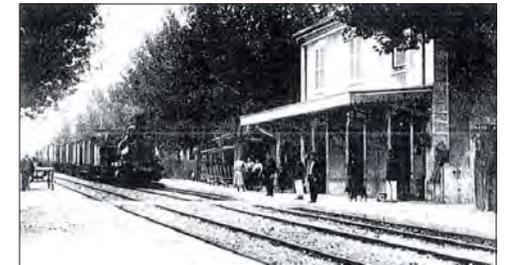
6. Travaux dans la tranchée entre Loriol-du-Comtat et Carpentras à la fin du XIX^{ème} siècle



7. Cour de la gare de Carpentras vers 1900



8. Gare de Pernes-les-Fontaines en 1984



9. Gare de Velleron vers 1900

La ligne Orange l'Isle-sur-la-Sorgue en résumé

LES CARACTERISTIQUES DE LA LIGNE

Type :	Intérêt général
Ecartement :	Voie normale
Longueur :	37,976 km
Nombre de voies :	Voie unique
Numéro de la ligne :	926 000
Déclivités maximales :	10 mm/m dans les deux sens
Concessionnaire :	Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée

LES PRINCIPALES DATES

DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE :	
Orange - L'Isle-Fontaine-de-Vaucluse :	07/01/1881
CONCESSION :	
Orange - L'Isle-Fontaine-de-Vaucluse :	26/05/1883, avenant du 09/07/1883, approuvée le 20/11/1883
OUVERTURE :	
Orange - L'Isle-Fontaine-de-Vaucluse :	03/11/1894
FERMETURE AUX VOYAGEURS :	
Orange - L'Isle-Fontaine-de-Vaucluse :	02/10/1938
FERMETURE AUX MARCHANDISES :	
Velleron - L'Isle-Fontaine-de-Vaucluse :	vers 1955
Pernes - Velleron :	31/05/1959
Orange - Carpentras :	juin-88
Carpentras - Pernes :	inconnue (1)
DÉCLASSEMENT (2) :	
Pernes - L'Isle-F.-de-V. (28,390 - 36,400) :	29/10/1970
Orange - Carpentras (2,700 - 21,885) :	20/03/1995
DÉPOSE DES VOIES :	
Pernes - L'Isle-Fontaine-de-Vaucluse :	1972
Jonquières - Carpentras :	été 2009
ETAT ACTUEL DE LA LIGNE :	
Orange - Jonquières :	inexploitée
Jonquières - Carpentras :	déposée
Carpentras - Pernes :	inexploitée
Pernes - L'Isle-Fontaine-de-Vaucluse :	déposée

LES GARES

Orange (PK : 0,000) > Jonquières (PK : 6,746) > Sarriens-Montmirail (PK : 13,336) > Aubignan-Loriol (PK : 17,345) > Carpentras (PK : 21,926) > Pernes-les-Fontaines (PK : 27,685) > Velleron (PK : 33,005) > L'Isle-Fontaine-de-Vaucluse (PK : 37,976)

1. La décision de fermeture de cette section par RFF le 22 novembre 2001 a été annulée le 18 novembre 2004 par RFF

2. Le retranchement de la ligne entre Carpentras et Pernes en date du 15 octobre 2002 a été annulé par une décision du Conseil d'Etat le 28 juillet 2004.

1.3. Un service aux voyageurs demeuré déficitaire

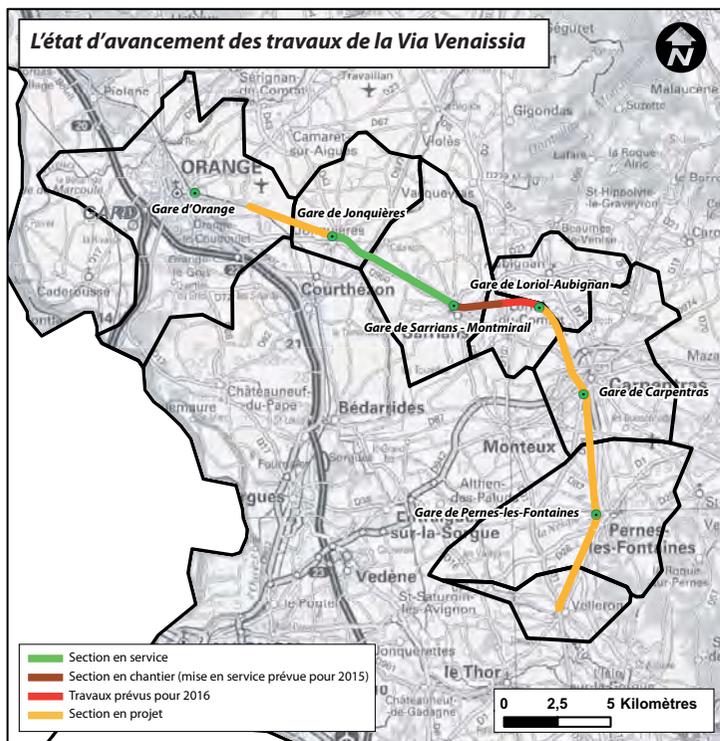
A sa mise en service, le trafic des voyageurs se limite à 3 trains par jour dans chaque sens : en 1897, la chambre de commerce et d'industrie déplore l'absence de correspondance pratique à Orange vers la vallée du Rhône, Lyon et Paris ou à l'Isle-sur-la-Sorgue vers Marseille. Faute d'un potentiel de trafic suffisant, la ligne n'intéresse manifestement pas la compagnie PLM : le train n°1794 met 3 heures 15 pour relier Orange à l'Isle-sur-la-Sorgue, celui-ci s'arrêtant 2 heures à Carpentras ! Afin de tempérer les réclamations, la compagnie PLM ne trouve rien de mieux que de sectionner la ligne en deux à Carpentras, infligeant aux voyageurs se rendant du sud vers le nord du Comtat une correspondance dans cette ville... Dès 1917, pendant la Première Guerre mondiale, il est question de fermer la ligne au trafic des voyageurs au profit de convois sanitaires militaires vers l'hôpital Sainte-Garde de Saint-Didier.

La concurrence de la route (autocars et voitures individuelles), favorisée par le mauvais confort des wagons et encouragée par la compagnie PLM elle-même, qui crée une filiale (Société auxiliaire de Transports automobiles du réseau PLM), s'accroît considérablement après la Première Guerre mondiale. En 1930, alors que le coût d'exploitation de la ligne s'élève à 1.068.000 F, les recettes ne représentent plus que 179.000 F ! En 1937, la compagnie PLM propose la fermeture de la ligne aux voyageurs, qui sera effective le 2 octobre 1938 à l'initiative de la SNCF, créée le 1er janvier 1938. Les économies nécessitées par le contexte de pénurie dû à la Seconde Guerre mondiale offrent un dernier sursaut au trafic des voyageurs : un train mixte circule entre Orange et Carpentras à partir de 1940, puis jusqu'à Cavaillon à partir de 1943, avant que la ligne ne soit définitivement fermée aux voyageurs en 1945.

1.4. Un trafic de marchandises prospère durant près d'un siècle

A la différence du trafic des voyageurs, le trafic des marchandises a longtemps connu une certaine importance. Pour relayer la garance concurrencée par l'alizarine, les agriculteurs comtadins se tournent vers la culture de primeurs destinés à l'exportation vers le reste de la France, la Suisse, l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique et la Grande-Bretagne. Les fraises, les cerises, le raisin de table, ainsi que les tomates, les asperges et la truffe figurent parmi les principales productions expédiées en « grande vitesse » : en 1908, 2 trains de marchandises « grande vitesse » circulent par jour de Carpentras à Orange. L'expédition des primeurs est complétée par celle d'autres marchandises, comme la paille à balais depuis Sarriens.

Après la Seconde Guerre mondiale, le trafic des primeurs continue de s'accroître : les trains de nuit, comme la « Flèche des Halles » destinée à Paris, comportent de 40 à 60 wagons en saison estivale. En 1958, 13.000 tonnes de primeurs sont expédiées de mars à octobre depuis Pernes-les-Fontaines, 17.000 tonnes depuis Sarriens et 29.000 tonnes depuis Carpentras. Malgré cela, la SNCF n'hésite pas, pour une question de rentabilité, à fermer la section Velleron - l'Isle-sur-la-Sorgue dès 1955, puis la section Pernes-les-Fontaines - Velleron en 1959, ces sections étant déclassées le 29 octobre 1970. A partir de 1961, la traction par de nouvelles locomotives diesel permet d'accroître la vitesse des convois jusqu'à Orange, à partir d'où la traction électrique est assurée jusqu'à Paris. Le « Provence Express » quitte Carpentras à 12h24 pour rejoindre Paris à 22h00. En 1965, la gare de Carpentras voit transiter 55.000 tonnes de primeurs. La création, en 1964, du marché d'intérêt national (MIN) au sud de Carpentras, bien desservi par la route, va provoquer un déclin progressif du trafic ferroviaire au profit du transport routier. Les gares de Jonquières et d'Aubignan-Loriol sont fermées en 1968, celle de Sarriens est fermée en 1987. Entre Orange et Carpentras, le dernier train de marchandises a circulé en 1988. Tandis que la section Pernes-les-Fontaines - l'Isle-sur-la-Sorgue avait été déclassée en 1970, la section Orange - Carpentras le fut en 1995.



Ses ressources sont réduites à la cotisation des collectivités membres soit 16 029 € en 2014. Pour atteindre ses objectifs, le Syndicat a développé un partenariat poussé avec le Département de Vaucluse et la Région PACA qui soutiennent ses actions et ont inscrit la voie verte dans leur Schémas d'Aménagement Régional et Départemental des Véloroutes et Voies vertes.

Ainsi les acquisitions ont obtenues un soutien financier du Département et de la Région à hauteur de 80% et certaines études particulières ont été financées jusqu'à 80 % par la Région.

Depuis sa création, le Syndicat s'efforce également d'acquérir la totalité de l'emprise ferroviaire. La tâche a été rendue complexe du fait d'une mauvaise mise en œuvre de la procédure initiale de retranchement de la ligne en 2006, la FNAUT ayant obtenu la cassation de l'arrêté le rendant effectif. Ainsi, actuellement si le Syndicat est propriétaire de l'ancien linéaire depuis son extrémité Nord (ligne PLM proche de la gare d'Orange) jusqu'à l'entrée dans Carpentras, et le Département propriétaire de la section allant de la limite communale sud de Pernes-les-Fontaines à Velleron, une section manque toujours entre la gare de Carpentras et la limite sud de Pernes-les-Fontaines.

Des négociations sont en cours avec d'une part la Région et d'autre part RFF, deux instances qui du fait de la réouverture de la ligne Carpentras - Sorgues - Avignon au trafic voyageurs, souhaitent conserver la maîtrise foncière d'une partie de l'emprise pour une hypothétique réouverture au trafic voyageurs de la ligne entre Carpentras et Pernes-les-Fontaines.

Le Département réalise en tant que maître d'ouvrage les travaux de transformation de l'ancienne voie ferrée en voie verte avec un financement de la Région et cela suite à la conclusion d'un bail emphytéotique sur l'emprise foncière de la voie verte seulement.

Ces travaux ont débuté en 2009 avec l'enlèvement des rails et traverses, et se poursuivent depuis selon une programmation qui tient compte de l'avancée de l'autre voie verte du département : la voie verte du Calavon (Luberon). Une première section de 3 kilomètres a été inaugurée en juillet 2013, entre la gare de Jonquières et la rive gauche de l'Ouvèze sur Sarrians. Une deuxième section portant le kilométrage à 6,7 kilomètres et joignant les gares de Jonquières et Sarrians a été inaugurée en juillet 2014. Une autre section est en travaux et permettra, à partir de la gare de Sarrians, de joindre Loriol-du-Comtat.

2. Le Syndicat de la Via Venaissia : historique et projets

Durant l'année 1998, la SNCF démarche les collectivités afin de leur céder de l'emprise foncière désormais vacante. En parallèle, la SNCF lance les démarches nécessaires au retranchement auprès du Ministère concerné.

Certains privés se rapprochent également de l'établissement afin d'acquérir le foncier pour soit récupérer le matériau du ballast, soit désenclaver des terrains.

Devant ces démarches individuelles, les élus prennent conscience du potentiel que représente cette emprise foncière continue traversant le Comtat Venaissin sur six communes.

Il faut noter qu'en préalable un premier retranchement de la section Pernes-les-Fontaines - Velleron - l'Isle-sur-la-Sorgue (fermée en 1955) avait bénéficié au département qui avait acquis la totalité de l'emprise pour réaliser la déviation de Velleron et améliorer la circulation routière de ce secteur. Actuellement, le Département est toujours propriétaire d'une partie non aménagée et potentiellement raccordable au projet entre la limite communale de Pernes-les-Fontaines et Velleron.

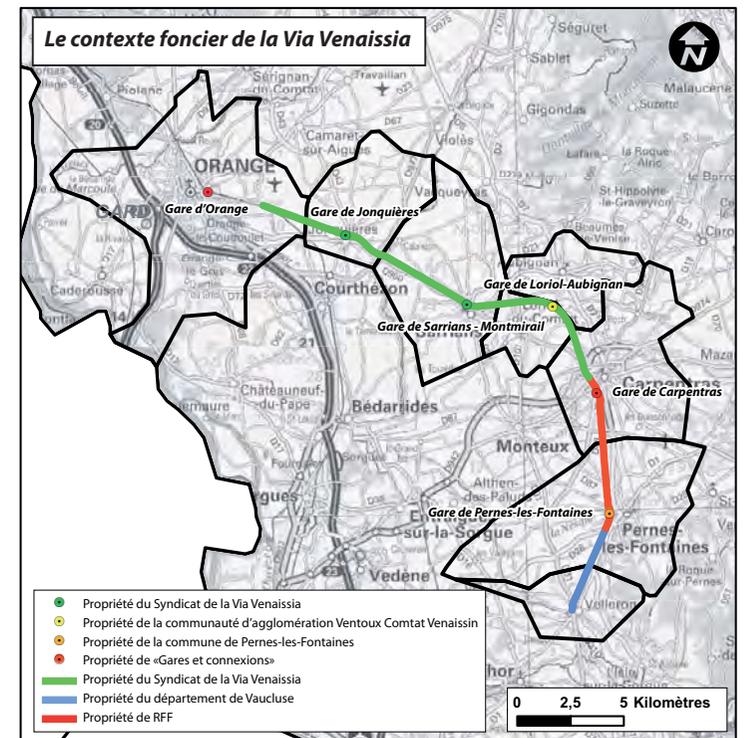
La mobilisation des édiles de Sarrians et Jonquières permet de fédérer l'ensemble des communes concernées au sein d'une « Conférence intercommunale pour la reconversion d'une friche SNCF d'Orange à Carpentras » en septembre 1998 qui permettra la constitution en 1999 du « Syndicat intercommunal d'étude pour l'acquisition et l'aménagement de la voie ferrée Orange - Velleron ».

Par la suite, les communes adhèrent aux intercommunalités et transfèrent la compétence liée à l'aménagement de la Via Venaissia à ses dernières sauf la commune de Velleron, la communauté d'agglomération du Grand Avignon n'en étant pas dotée. Le Syndicat sera alors transformé en Syndicat Mixte qui prendra le nom de « Syndicat de la Via Venaissia ».

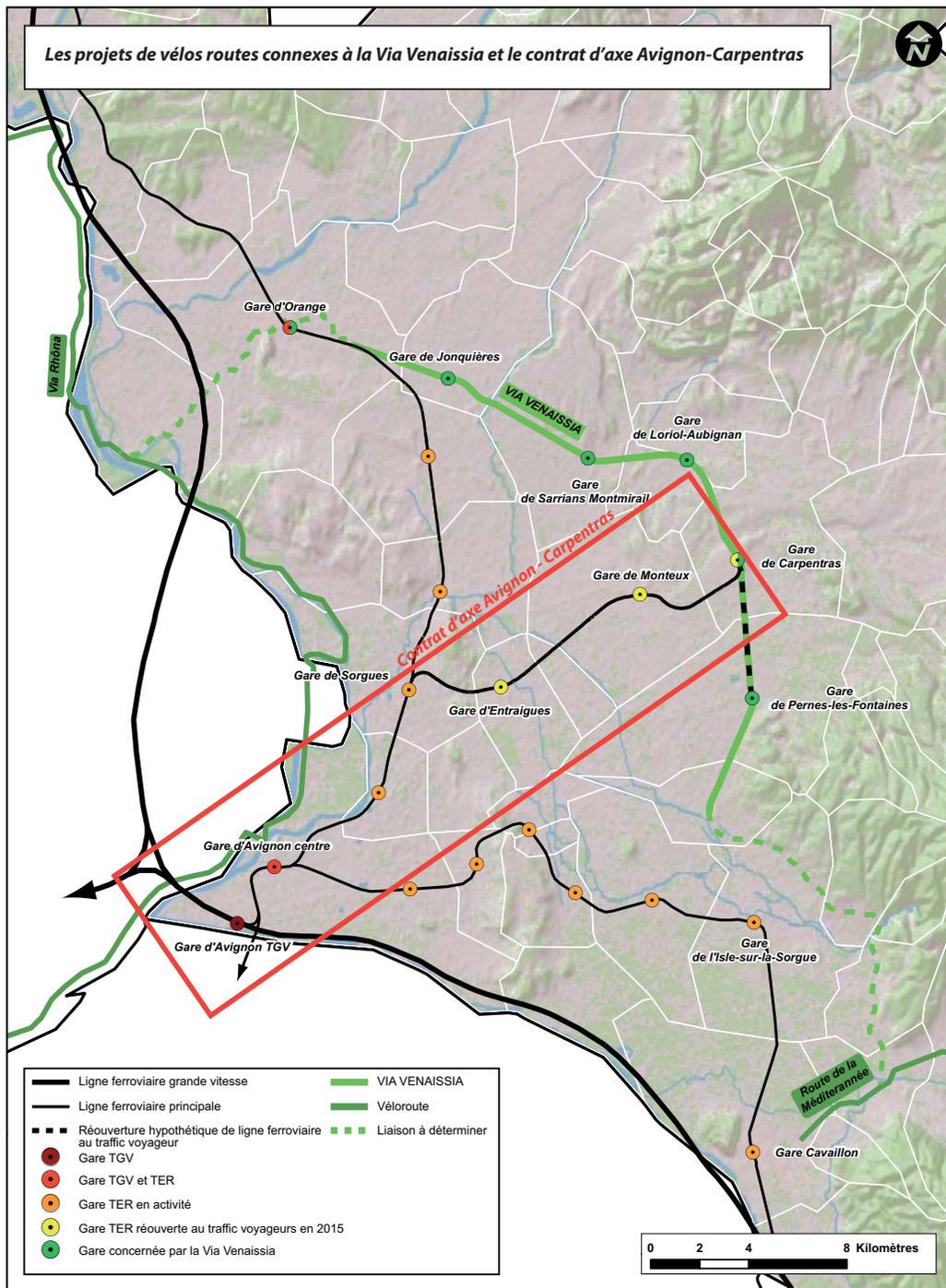
Enfin, en 2014, avec l'inclusion de la Commune d'Orange à la CCPRO, toutes les communes dont les territoires sont traversés par l'emprise de la voie ferrée d'Orange - Velleron font partie du Syndicat.

Le Syndicat a pour objet :

- l'acquisition foncière du terrain d'assiette et du patrimoine bâti de l'ancienne voie ferrée Orange-Velleron,
- la protection et la valorisation du site naturel, attaché à ladite voie ferrée,
- l'aménagement de la voie ferrée en voie verte et itinéraire de loisirs,
- l'intégration du projet de la Via Venaissia dans le schéma national des véloroutes et voies vertes et dans le plan vélo départemental,
- les études et réalisations des aménagements et travaux liés aux compétences mentionnées ci-dessus,
- toute action d'animation, gestion et communication nécessaire à l'activité du Syndicat.



Les projets de vélos routes connexes à la Via Venaissia et le contrat d'axe Avignon-Carpentras



3. La Via Venaissia et les grands projets de vélos routes connexes

La Via Venaissia devrait à terme faire la liaison entre deux grands projets de vélos routes.

Le premier est l'EuroVelo 8 (EV 8), également dénommée « la route de la Méditerranée ». Il s'agit d'une véloroute EuroVelo faisant partie d'un programme d'aménagement de voie cyclable à l'échelle européenne. Longue de 5 900 kilomètres, elle reliera Cadix en Espagne à Athènes en Grèce, puis se poursuivra jusqu'à Chypre. L'itinéraire traversera ainsi l'Europe du Sud d'ouest en est principalement le long de la côte méditerranéenne en passant successivement par 11 pays : l'Espagne, la France, Monaco, l'Italie, la Slovénie, la Croatie, la Bosnie-Herzégovine, le Monténégro, l'Albanie, la Grèce et Chypre. La partie française longue de 670 kilomètres suivra la côte de la mer Méditerranée depuis Le Perthus avec l'Espagne jusqu'à Menton à la frontière avec l'Italie. Elle devrait passer notamment par les villes de Port Barcarès, Port Leucate, Narbonne, Béziers, Agde, Sète, La Grande-Motte, Cavailon, Apt, Forcalquier et Nice. 200 kilomètres seront en site propre, 300 kilomètres en site partagé et 170 kilomètres seront susceptibles d'évoluer à court ou moyen terme. L'aménagement de l'Eurovélo 8 est peu avancé. Néanmoins, sur le département de Vaucluse, elle coïncide avec la véloroute du Calavon qui propose environ 30 kilomètres entre Coustellet à l'ouest et la Paraire sur la commune de Saint-Martin-de-Castillon à l'est. Une fois achevé, l'itinéraire en site propre traversera toute la vallée du Calavon à partir de Cavailon pour relier le Vaucluse aux départements des Bouches-du-Rhône et des Alpes-de-Haute-Provence.

Le deuxième projet est la Via Rhôna (EV 17). Il s'agit également d'une véloroute EuroVelo. Situé en France, c'est un aménagement cyclable long de 704 kilomètres et en cours de réalisation qui doit relier Valleiry au bord du lac Léman à Port-Saint-Louis-du-Rhône et Sète au bord de la mer Méditerranée en suivant la vallée du Rhône. L'itinéraire utilise en partie des voies en site propre et en partie des voies partagées. La maîtrise d'ouvrage est assurée selon les tronçons par le département, les communautés de communes, les communes ou les syndicats mixtes. Une partie du financement est en outre fourni par l'État français, l'Europe, les régions traversées et la Compagnie nationale du Rhône. Le kilométrage réalisé est passé de 100 kilomètres fin 2008 à 265 kilomètres fin 2011. Actuellement, sur le département de Vaucluse, la Via Rhôna est en service uniquement sur les communes de Lapalud et Lamotte-du-Rhône (voies partagées).

4. Le Contrat d'Axe Avignon - Carpentras

Le Contrat de Projets Etat-Région 2007-2013 a défini comme axe 1 parmi ses 4 axes stratégiques l'amélioration de l'accessibilité de la région et de ses liaisons internes.

Le projet ferroviaire de réouverture de la ligne voyageurs Avignon - Carpentras (coût global de 79 millions d'euros), la création/modernisation de haltes et de gares (Carpentras, Montoux, Entraigues-sur-la-Sorgue et Sorgues) ainsi que la création d'une liaison inter-gares Avignon Centre - Avignon TGV (coût global de 38 millions d'euros) figurent parmi les projets retenus dans la première mesure de cet axe 1 : « développer les dessertes ferroviaires régionales en milieu urbain et périurbain ». Une deuxième phase pourrait porter sur les haltes et gares d'Avignon-Facultés, Le Pontet et Althen-des-Paluds.

La réouverture des 27 kilomètres de voie ferrée à la circulation des TER devrait permettre de transporter 6 000 voyageurs par jour. La desserte est prévue d'être cadencée toutes les 30 minutes en heure de pointe et le temps de parcours est estimé à 38 minutes entre Avignon TGV et Carpentras et 30 minutes entre Avignon Centre et Carpentras.

Le Contrat d'Axe se caractérise par une convention entre les collectivités et la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur portant sur des stratégies d'aménagement du territoire liées à la réouverture de la ligne voyageurs Avignon - Carpentras.

5. L'étude de requalification des anciennes gares de la Via Venaissia

La réflexion du Syndicat de la Via Venaissia portant sur la requalification des anciennes gares ponctuant le projet de voie verte a été identifiée comme une opération pouvant s'inscrire dans le cadre du Contrat d'Axe et fait l'objet de la présente étude.

Le programme régional s'intéressant également aux aménagements des gares voyageurs présentes le long de la ligne TER, il est convenu que les deux réflexions soient mutualisées si possible.

Les gares de la Via Venaissia ponctuant l'ancienne ligne Orange - l'Isle-sur-la Sorgue sont les suivantes :

- Orange : propriété de « Gares et Connexions » utilisé actuellement par la SNCF.
- Jonquières : propriété du Syndicat de la Via Venaissia comprenant le bâtiment de la gare (2x 80 m²), une lampisterie, une maison de garde barrière et du terrain libre pour un total d'environ 1 hectare.
- Sarrians-Montmirail : propriété du Syndicat de la Venaissia comprenant le bâtiment de la gare (2x 80 m²), une halle aux marchandises, une lampisterie et du terrain libre pour un total de 2,4 hectares
- Loriol-Aubignan : propriété de la Communauté d'agglomération Ventoux-Comtat Venaissin comprenant la bâtiment de la gare (2x 80 m²), une halle aux marchandises, une lampisterie et du terrain libre pour un total de plus d'1 hectare.
- Carpentras : le bâtiment qui est actuellement une propriété de « Gares et Connexions » ne sera pas réutilisés dans le cadre de la réouverture de la ligne Avignon - Carpentras.
- Pernes-les-Fontaines : propriété de la commune du même nom sauf une partie de l'emprise des voies ferrées appartenant à RFF. Le site comprend le bâtiment de la gare (2x 16 m²), une halle aux marchandises (430 m²), une lampisterie et du terrain libre pour un total de 1,7 hectare. Le site est mitoyen d'autres propriétés communales.

Les gares de Carpentras et Orange ainsi que les autres gares du Contrat d'Axe Avignon - Carpentras font l'objet de réflexions indépendantes de la présente mission. Par conséquent, elles ne font pas l'objet d'une analyse architecturale, d'un diagnostic paysager et d'une analyse du contexte urbain. Néanmoins, les gares de Carpentras et Orange sont tout de même incluses dans les réflexions portant sur le développement de l'offre touristique et de l'écomobilité.

A travers la réutilisation des anciennes gares et l'aménagement du foncier environnant, l'objectif est d'accompagner la réalisation de ces deux réseaux structurants que sont la voie verte et la ligne TER. Il s'agit de participer au lancement d'une véritable dynamique territoriale dans une perspective de développement territorial durable.

L'étude doit permettre de :

- dresser l'état des lieux des sites et du territoire desservi par les deux réseaux structurants,
- définir les potentialités des gares et/ou des sites et comment ils peuvent interagir avec le territoire dans lequel ils s'inscrivent,
- proposer des scénarii d'opportunité et de faisabilité,
- élaborer les conditions opérationnelles de réalisation.

Dans la perspective d'un développement territorial durable, intégrant les finalités sociales, environnementales, économiques et culturelles, il s'agit de faire émerger les conditions de réussite de projets d'aménagement en prenant notamment en compte les thématiques suivantes : la mobilité, le développement de l'économie touristique, le paysage, le patrimoine, etc.

Atouts

- Parcours sans dénivelé, linéaire et continu de la Via Venaissia
- Situation de la Via Venaissia au cœur du Vaucluse assurant un lien entre différentes entités remarquables
- Territoire urbanisé disposant d'un bon niveau d'équipement
- Tradition agricole qui perdure
- Ligne de chemin de fer historique Orange - l'Isle-sur-la-Sorgue qui a marqué le territoire

Faiblesses

- Contexte administratif complexe

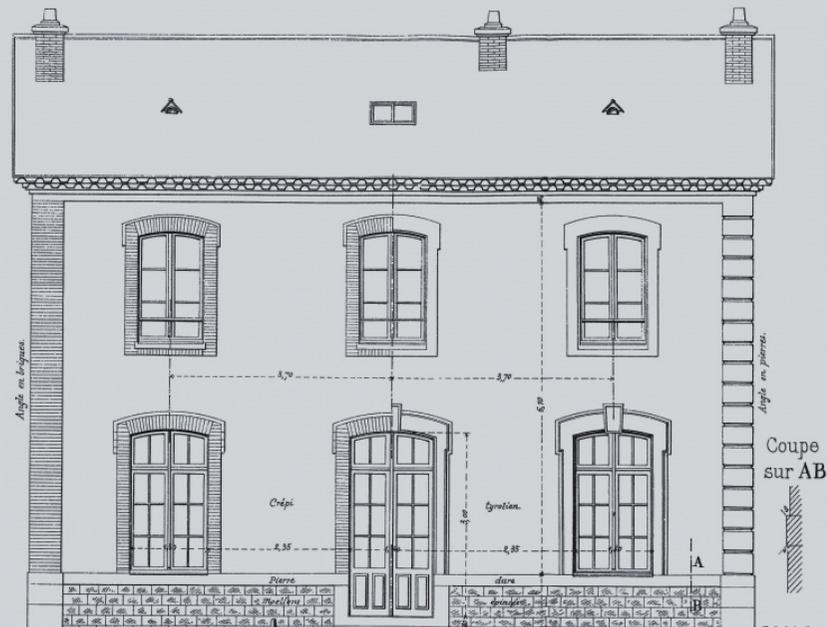
Opportunités

- Contrat d'axe offrant des perspectives de développement harmonieux du Comtat Venaissin

Menaces

- Problème de compétitivité du secteur agricole pouvant induire une mutation des paysages du Comtat Venaissin par enrichissement

Gare de Jonquières



Façade côté cour

Analyse architecturale





1. Vue sur les bâtiments du site de la gare de Jonquières



2. Façade côté cour du bâtiment principal



3. Charpente massive du bâtiment principal



4. Appareil de pierre de taille ocre-jaune en façade du bâtiment principal

La charpente, massive, présente deux poinçons et deux arbalétriers formant trois travées de largeur à peu près égale, avec des fiches et contrefiches disposées longitudinalement et transversalement ; cet ensemble supporte un complexe de pannes, chevrons et voliges. La toiture forme deux pentes symétriques couvertes de tuiles plates mécaniques, avec un faitage parallèle aux façades nord et sud.

Ces façades présentent trois travées régulières, dont l'ensemble des baies sont en arc segmentaire. La façade sud est ouverte de deux portes et d'une fenêtre en rez-de-chaussée, ainsi que de trois fenêtres de moindre hauteur à l'étage. La façade nord dispose de trois portes s'ouvrant sur le quai, et de trois fenêtres de moindre hauteur à l'étage. La façade ouest est percée de deux fenêtres à l'étage, tandis que la façade est, exposée au vent de la pluie, est aveugle.

• Modénature des façades

Le bâtiment est ceinturé d'un bandeau horizontal en pierre calcaire froide formant une légère saillie qui sépare les plinthes, constituées d'un appareil de pierre de taille ocre-jaune poreuse à parement grossièrement layé. Aux quatre angles, les chaînes verticales, réalisées en pierre de taille de calcaire blanc à grain fin, forment des pilastres traités en appareil à bossage.

En égot de toiture, les façades nord et sud sont chacune surmontées d'une corniche à frise inspirée de la génoise à deux rangs, et dont les extrémités en retour sur les façades est et ouest forment les chapiteaux des pilastres. En rive de toiture, une frise rampante inspirée de la génoise à un rang protège les pignons.

Les encadrements de baies sont traités en pierre de taille de calcaire blanc à grain fin formant une légère saillie, avec clés et contours saillants avec crossettes en rez-de-chaussée, et appuis de fenêtres en pierre calcaire froide saillants à l'étage. Au sud, la porte-fenêtre centrale tiercée à petits bois est disposée sous une croisée d'imposte à petits bois ; l'ensemble des autres portes a disparu. Les fenêtres divisées en quatre carreaux par petits bois, sont équipées de persiennes de bois à lames fixes ; l'ensemble de ces menuiseries sont très dégradées ou ont disparu.

Une marquise destinée à l'abri des voyageurs, dont ne subsistent que les 8 consoles de fer, est fixée au niveau du plancher intermédiaire côté quai ; à l'origine celle-ci était couverte d'un lattis de bois sous plaques de zinc. Enfin, une plaque en émail vitrifié portant l'inscription « Jonquières » est fixée en partie supérieure de la façade est.

La gare de Jonquières, de troisième classe selon la classification des chemins de fer, comporte trois bâtiments :

- le bâtiment principal (bâtiment des voyageurs),
- le bâtiment annexe comprenant un abri, une huilerie et une lampisterie,
- le bâtiment des toilettes (lieux d'aisance).

Comme sur l'ensemble de la ligne d'Orange à l'Isle-sur-la-Sorgue, une halle aux marchandises était implantée au nord-ouest de l'emprise de la gare.

Au droit de la gare de Jonquières, la voie ferrée était approximativement orientée est-ouest. Le bâtiment principal est implanté au sud de l'ancienne voie ferrée en vis-à-vis du bâtiment annexe, situé de l'autre côté de la voie, au nord. Le bâtiment des toilettes est implanté du côté du bâtiment principal, à quelques mètres à l'est de ce dernier.

1. Le bâtiment principal

• Composition

Ce bâtiment de quatre niveaux abritait :

- le bureau du chef de gare, la messagerie, la billetterie, l'espace de service, la salle des pas-perdus et la salle d'attente en rez-de-chaussée en partie sur cave ;
- le logement du chef de gare à l'étage, comprenant à l'origine une cuisine, une salle à manger, trois chambres et un WC ;
- des combles accessibles par un petit escalier en bois.

• Construction

Le bâtiment est de plan rectangulaire de 12,12 m X 8,12 m (clos et couvert) sur deux niveaux sous combles séparés par des planchers de bois de 24 cm d'épaisseur sur plafonds de lattes enduites de plâtre. La construction est constituée d'une maçonnerie traditionnelle de moellons calcaires hourvés à la chaux et enduits au mortier, qui repose sur une plinthe.



5. Encadrement traité en pierre de taille de calcaire blanc à grain fin



6. Plaque en émail vitrifié portant l'inscription « Jonquières »



7. Marquise dont ne subsiste que 8 consoles de fer



8. Banque de bois au rez-de-chaussée



9. Escalier principal

L'édifice comporte trois travées, qui, à la différence du bâtiment principal, sont séparées par des murs de refend, et sont de largeur irrégulière : la travée centrale correspondant à l'abri des voyageurs ouvert au sud sur le quai, est bordée de travées correspondant respectivement au magasin et à la lampisterie, accessibles par deux portes en arc segmentaire s'ouvrant sur le quai. Les façades est et ouest sont percées chacune d'une fenêtre en arc segmentaire, tandis que la façade nord, opposée au quai, est aveugle.

• Modénature des façades

Les plinthes sont constituées d'un appareil de pierre ocre-jaune poreuse. Aux quatre angles et en limite de travées, les chaînes verticales forment des pilastres de facture simple en pierre de taille de calcaire blanc à grain fin, tandis que des bandeaux rampants soulignent les rives de toiture. En égout de toiture, les façades nord et sud sont protégées d'un débord de toiture reposant sur des chevrons de bois. Les encadrements de baies sont traités en pierre de taille de calcaire blanc à grain fin en légère saillie, avec crossettes. L'ensemble des menuiseries a disparu.

• intérieur

L'espace du rez-de-chaussée est cloisonné selon les trois travées des façades nord et sud, formant des pièces de largeur approximativement égale (3,61 / 3,62 m en intérieur). Dans la travée occidentale, le bureau du chef de gare, la billetterie et la messagerie sont séparés de la cage d'escalier à volée tournante disposée à l'angle sud-ouest. Dans la travée centrale, la salle des passagers, au sol revêtu de ciment, était à l'origine séparée de l'espace de service dédié aux renseignements et à la vente de billets par une banque de bois formant guichet ; l'ensemble représente une surface d'environ 25 m². Dans la travée orientale, la salle d'attente d'environ 25 m² présente un plancher en bois ; cette salle a été cloisonnée pour créer une pièce d'environ 11 m², disposée à l'angle sud-est.

A l'étage, le logement du chef de gare est divisé selon les trois travées des façades nord et sud, mais aussi selon un axe quasi-médian est-ouest. La cuisine, la salle à manger et une chambre occupent le côté nord, tandis que l'escalier principal, l'escalier d'accès aux combles, un dégagement, deux chambres (dont une a été aménagée en salle d'eau) et un WC occupent le côté sud. L'ensemble des pièces présente un plancher de bois, à l'exception du sol de la cuisine revêtu de tomettes. La cloison qui séparait la cuisine de la salle à manger a été abattue. Les deux chambres de la travée orientale sont munies de cheminées disposées aux angles nord-est et sud-est, tandis qu'une cheminée nouvelle a été installée dans la salle à manger.

Les combles, accessibles par un petit escalier de bois à volée tournante, présentent un plancher en bois, sur lequel reposent les poinçons, les arbalétriers et les contrefiches de la charpente. Les murs gouttereaux ont une hauteur de 57 cm au-dessus du niveau de plancher, offrant une possibilité de stockage sur toute la surface des combles.

2. Le bâtiment annexe

• Composition

Ce bâtiment de plain-pied agrège un magasin à matériel à l'ouest, un abri pour les voyageurs au centre, ainsi qu'une lampisterie à l'est.

• Construction

La construction, de plan rectangulaire de 9,60 m X 3,50 m, est constituée d'une maçonnerie traditionnelle de moellons calcaires hourdés à la chaux et enduits au mortier, qui repose sur des plinthes. Le bâtiment présente une toiture à deux pentes symétriques, autrefois couvertes de tuiles plates mécaniques, et remplacées par des plaques nervurées flexibles dont le faîtage est parallèle aux façades nord et sud.



10. Cuisine à l'étage



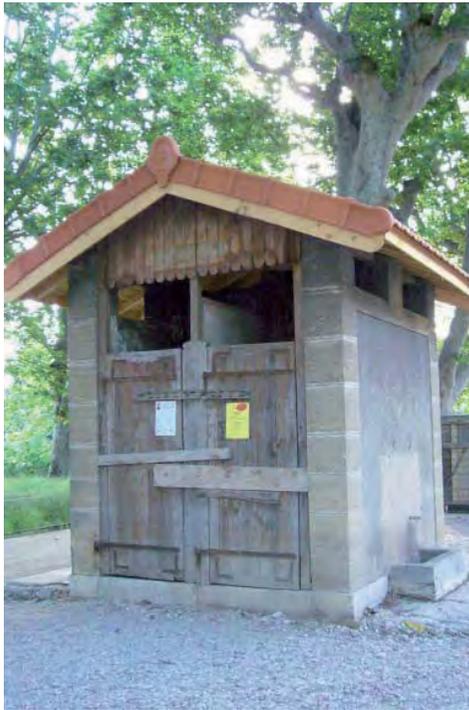
11. Chambre à l'étage



12. Combles



12. Bâtiment annexe



14. Bâtiment des toilettes



15. Façade est de la maison du garde-barrière



16. Façade ouest de la maison du garde-barrière

• Construction

Le bâtiment est de plan rectangulaire d'environ 8 m X 5 m sur deux niveaux séparés par des planchers de bois sur plafonds de lattes enduites de plâtre. Le plancher du rez-de-chaussée est surélevé par rapport au terrain naturel, car le garde qui actionnait les barrières devait avoir une vue dégagée par la hauteur sur la voie ferrée, comme sur la route. La construction est constituée d'une maçonnerie traditionnelle de moellons calcaires hourdés à la chaux et enduits au mortier, qui repose sur un soubassement et une plinthe.

La toiture forme deux pentes symétriques couvertes de tuiles plates mécaniques, avec un faitage parallèle aux façades est et ouest.

Ces façades présentent deux travées régulières, dont l'ensemble des baies sont rectangulaires. En rez-de-chaussée, la façade est présente une porte et une fenêtre, tandis que deux fenêtres s'ouvrent en façade ouest. La façade nord s'ouvre du côté de l'ancienne voie ferrée par une porte rectangulaire surmontée d'une fenêtre rectangulaire correspondant à une chambre ; ces deux ouvertures sont situées sur l'axe vertical médian de la façade. Un appentis, aujourd'hui démolé, était adossé en rez-de-chaussée de la façade sud ; on y accédait par une petite porte. A l'étage, la façade sud est ouverte dans l'axe vertical médian par une fenêtre rectangulaire correspondant à la seconde chambre.

• Modénature des façades

Le soubassement comme les plinthes sont constitués d'un appareil en opus-incertum de pierre ocre-jaune équare à parement grossier. Aux quatre angles, les chaînes verticales, réalisées en blocs harpés de pierre de taille ocre-jaune à finition bouchardée, offrent un décor à bossage.

En égout de toiture, les façades est et ouest sont en retrait par rapport au débord des chevrons qui supportent des voliges. En rive de toiture, le débord des pannes et des voliges, que surmonte un rang de tuiles plates de rive, assure la protection des pignons nord et sud.

3. Le bâtiment des toilettes

• Composition

Cet édifice de plain-pied comporte, au-dessus d'une fosse d'aisances, quatre WC individuels répartis symétriquement entre les côtés nord et sud : les deux unités pour les hommes et les deux unités pour les femmes s'ouvrent sur des côtés opposés (est et ouest).

• Construction et façades

La construction, de plan rectangulaire de 3,00 m X 2,78 m (clos et couvert) est constituée d'une charpente et d'une toiture à deux pentes symétriques à large débord, récemment refaites, qui reposent sur quatre piliers massifs en pierre de taille ocre-jaune poreuse à parement bouchardé. Au centre de l'édicule, une gaine d'aération de la fosse s'élevait jusqu'au faite du toit d'où émergeait une souche. Au nord et au sud, les murs gouttereaux sont surmontés de deux baies horizontales séparées par un meneau, encadrées de pierre de taille ocre-jaune poreuse à parement bouchardé, et ouvertes pour l'aération des toilettes. Ces murs sont constitués d'une maçonnerie traditionnelle de moellons calcaires hourdés à la chaux et enduits au mortier. A l'est et à l'ouest, chaque façade est fermée par deux portes jumelles pleines en bois jusqu'au deux-tiers de la hauteur, tandis qu'en partie supérieure, le pignon est protégé par un lambrequin en planches de bois découpées en frise. La toiture dont le faitage est parallèle aux façades nord et sud, est couverte de tuiles plates mécaniques, complétées par des tuiles de rive et par un fronton décoratif à chaque extrémité du faitage.

4. La maison de garde-barrière

Situé à une centaine de mètres à l'est de la gare de Jonquières, seule la maison de garde-barrière subsiste du passage à niveau de la route de Camaret-sur-Aigues (D 43).

• Composition

Ce bâtiment de deux niveaux abritait un logement de fonction comprenant un séjour et une cuisine au rez-de-chaussée et deux chambres à l'étage, les WC étant situés à l'extérieur. Le lieu était équipé d'une sonnerie qui prévenait de l'arrivée des trains.

Comme partout ailleurs, la maison est disposée à l'angle de la route et de la voie ferrée, avec un faitage parallèle à l'axe de la route.

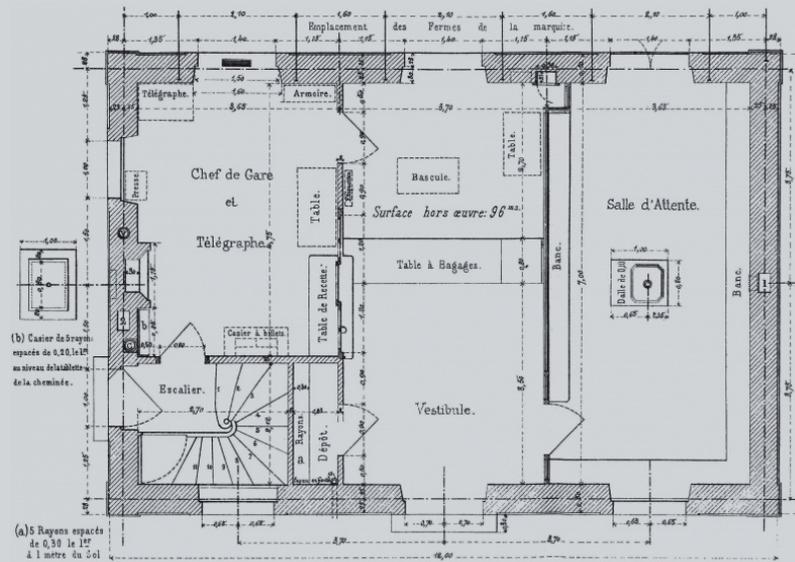


17. Soubassement en opus-incertum ocre-jaune et chaîne verticale en blocs harpés de pierre de taille ocre-jaune



18. Débord des pannes et voliges surmonté de tuiles plates de rive protégeant les pignons

Gare de Sarrians-Montmirail



Plan du rez-de-chaussée

Analyse architecturale





1. Façade sud du bâtiment principal



2. Façade nord du bâtiment principal



3. Ceinture de pierre calcaire surmontant les plinthes



4. Corniche à frise inspirée de la génoise à deux rangs

• Construction

Le bâtiment est de plan rectangulaire de 12,12 m X 8,12 m (clos et couvert) sur quatre niveaux (cave et combles compris). Les combles, l'étage et le rez-de-chaussée sont séparés par des planchers de bois de 24 cm d'épaisseur sur plafonds de lattes enduites de plâtre, tandis que le plancher du rez-de-chaussée repose en partie sur un ensemble de voûtains de briques au-dessus de la cave. La construction est constituée d'une maçonnerie traditionnelle de moellons calcaires hourdés à la chaux et enduits au mortier, qui repose sur une plinthe.

La charpente, massive, présente deux poinçons et deux arbalétriers formant trois travées de largeur à peu près égale, avec des fiches et contre-fiches disposées longitudinalement et transversalement ; cet ensemble supporte un complexe de pannes, chevrons et voliges. La toiture forme deux pentes symétriques couvertes de tuiles plates mécaniques, avec un faitage parallèle aux façades nord et sud.

Ces façades présentent trois travées régulières, dont l'ensemble des baies sont en arc segmentaire. La façade sud est ouverte de deux portes et d'une fenêtre en rez-de-chaussée, ainsi que de trois fenêtres de moindre hauteur à l'étage. La façade nord dispose de trois portes s'ouvrant sur le quai, et de trois fenêtres de moindre hauteur à l'étage. La façade ouest est percée de deux fenêtres au rez-de-chaussée et d'un fenestron central à l'étage, tandis que la façade est, exposée au vent de la pluie, est aveugle, si l'on excepte le soupirail de la cave ouvert dans la plinthe.

• Modénature des façades

Le bâtiment est ceinturé d'un bandeau horizontal en pierre calcaire froide formant une légère saillie qui sépare les plinthes, constituées d'un appareil de pierre de taille ocre-jaune poreuse à parement grossièrement layé. Aux quatre angles, les chaînes verticales, réalisées en pierre de taille de calcaire blanc à grain fin, forment des pilastres traités en appareil à bossage.

En égout de toiture, les façades nord et sud sont chacune surmontées d'une corniche à frise inspirée de la génoise à deux rangs, et dont les extrémités en retour sur les façades est et ouest forment les chapiteaux des pilastres. En rive de toiture, une frise rampante inspirée de la génoise à un rang protège les pignons.

Les encadrements de baies sont traités en pierre de taille de calcaire blanc à grain fin formant une légère saillie, avec clés et contours saillants avec crossettes en rez-de-chaussée, et appuis de fenêtres en pierre calcaire froide saillants à l'étage. Au sud, la porte-fenêtre centrale tiercée à petits bois est disposée sous une croisée d'imposte à petits bois ; l'ensemble des autres portes a disparu. Les fenêtres divisées en quatre carreaux par petits bois, sont équipées de persiennes de bois à lames fixes ; l'ensemble de ces menuiseries sont très dégradées ou ont disparu.

Une marquise destinée à l'abri des voyageurs, dont ne subsistent que les 8 consoles de fer, est fixée au niveau du plancher intermédiaire côté quai ; à l'origine celle-ci était couverte d'un lattis de bois sous plaques de zinc, et ceinturée d'un lambrequin à frise en zinc. A l'angle nord-ouest subsiste une console en fer qui supportait les câbles de transmission du chemin de fer, tandis qu'un porte-drapeau est scellé au-dessus de la clé d'arc de la porte centrale de la façade sud. Au centre des pignons est et ouest, l'inscription « Sarriens - Montmirail » figure en blanc sur fond bleu sur des plaques de pierre. Un repère altimétrique du nivellement général est scellé en pied de façade nord, tandis que la base de la chaîne d'angle nord-ouest en pierre froide est gravée à l'altitude 36,6 m. Enfin diverses inscriptions de direction sont peintes sur les chaînes d'angle en pierre (« entrée », « bureau », quai « B »).

La gare de Sarriens-Montmirail, de troisième classe selon la classification des chemins de fer, comporte trois bâtiments :

- le bâtiment principal (bâtiment des voyageurs),
- le bâtiment annexe comprenant un abri, un magasin et une lampisterie,
- l'abri aux primeurs.

L'ensemble comportait une halle aux marchandises et le bâtiment des toilettes, qui ont été récemment démolis.

Au droit de la gare de Sarriens-Montmirail, la voie ferrée était approximativement orientée est-ouest. Le bâtiment principal est implanté au sud de l'ancienne voie ferrée en vis-à-vis du bâtiment annexe, situé de l'autre côté de la voie, au nord. L'abri aux primeurs est implanté sur un vaste terre-plein à une centaine de mètres à l'ouest du bâtiment principal, au sud de l'ancienne voie ferrée.

1. Le bâtiment principal

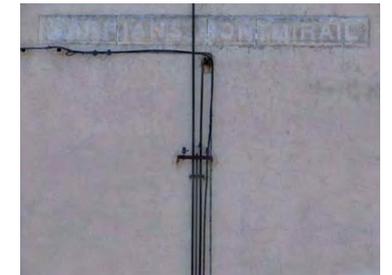
• Composition

Ce bâtiment de quatre niveaux abritait :

- le bureau du chef de gare, la messagerie, la billetterie, l'espace de service, la salle des pas-perdus et la salle d'attente en rez-de-chaussée en partie sur cave ;
- le logement du chef de gare à l'étage, comprenant à l'origine une cuisine, une salle à manger, trois chambres et un WC ;
- des combles accessibles par un petit escalier en bois.



5. Marquise dont ne subsiste que 8 consoles de fer



6. Inscription Sarriens-Montmirail en blanc sur fond bleu



7. Repère altimétrique du nivellement général



8. Base de la chaîne d'angle nord-ouest gravée à 36,6 m



9. Inscription peinte indiquant l'entrée du bâtiment



10. Inscription peinte indiquant le bureau de la gare



11. Bureau du chef de gare



12. Escalier principal



13. Salle des pas-perdus



14. Salle d'attente



15. Chambre à l'étage



16. Combles



17. Cave

2. Le bâtiment annexe

• Composition

Ce bâtiment de plain-pied agrège un magasin à matériel à l'ouest, un abri pour les voyageurs au centre, ainsi qu'une lampisterie à l'est.

• Construction

La construction, de plan rectangulaire de 9,60 m X 3,50 m, est constituée d'une maçonnerie traditionnelle de moellons calcaires hourdés à la chaux et enduits au mortier, qui repose sur des plinthes. Le bâtiment présente une toiture à deux pentes symétriques, autrefois couvertes de tuiles plates mécaniques, et remplacées en 2007 par des plaques flexibles nervurées dont le faîtage est parallèle aux façades nord et sud.

L'édifice comporte trois travées, qui, à la différence du bâtiment principal, sont séparées par des murs de refend, et sont de largeur irrégulière : la travée centrale, correspondant à l'abri des voyageurs était initialement pleinement ouverte au sud sur le quai ; l'abri a été fermé par deux murs de briques de faible épaisseur. La travée centrale est bordée de travées correspondant respectivement au magasin et à la lampisterie, accessibles par deux portes en arc segmentaire s'ouvrant sur le quai. Les façades est et ouest sont percées chacune d'une fenêtre en arc segmentaire, tandis que la façade nord, opposée au quai, est aveugle.

• Modénature des façades

Les plinthes sont constituées d'un appareil de pierre ocre-jaune poreuse. Aux quatre angles et en limite de travées, les chaînes verticales forment des pilastres de facture simple en pierre de taille de calcaire blanc à grain fin, tandis que des bandeaux rampants soulignent les rives de toiture. En égot de toiture, les façades nord et sud sont protégées d'un débord de toiture reposant sur des chevrons de bois. Les encadrements de baies sont traités en pierre de taille de calcaire blanc à grain fin en légère saillie, avec crossettes. L'ensemble des menuiseries a disparu. Au centre des pignons est et ouest, sont fixées des plaques portant l'inscription « Sarrians – Montmirail » en blanc sur fond bleu.

• Intérieur

La gare a été squattée et fortement dégradée ; cloisons partiellement abattues, murs tagués, mobilier et cheminées détruits. L'espace du rez-de-chaussée est cloisonné selon les trois travées des façades nord et sud, formant des pièces de largeur approximativement égale (3,60 m en intérieur). Dans la travée occidentale, le bureau du chef de gare, la billetterie et la messagerie sont séparés de la cage d'escalier à volée tournante disposée à l'angle sud-ouest. Dans la travée centrale, la salle des pas-perdus, au sol revêtu de ciment, était à l'origine séparée de l'espace de service dédié aux renseignements et à la vente de billets par une banque de bois formant guichet ; l'ensemble représente une surface d'environ 25 m². Dans la travée orientale, la salle d'attente d'environ 25 m² présente un plancher en bois, des lambris en bois formant une plinthe de soubassement (partiellement détruits) et une corniche moulurée au plafond.

A l'étage, le logement du chef de gare est divisé selon les trois travées des façades nord et sud, mais aussi selon un axe quasi-médian est-ouest. La cuisine, la salle à manger et une chambre occupent le côté nord, tandis que l'escalier principal, l'escalier d'accès aux combes, un dégagement, deux chambres et une salle d'eau-WC occupent le côté sud. L'ensemble des pièces présente un plancher de bois, à l'exception du sol de la cuisine revêtu de carrelage. Les deux chambres de la travée orientale sont munies de cheminées disposées aux angles nord-est et sud-est, vandalisées elles n'ont plus leurs habillages en marbre.

Les combles, accessibles par un petit escalier de bois à volée tournante, présentent un plancher en bois, sur lequel reposent les poinçons, les arbalétriers et les contrefiches de la charpente. Les murs gouttereaux ont une hauteur de 57 cm au-dessus du niveau de plancher, offrant une possibilité de stockage sur toute la surface des combles.

La cave est accessible par un petit escalier maçonné attenant à l'escalier principal. La voûte en arc surbaissé repose sur des murs bâtis en maçonnerie irrégulière de type opus incertum. Une trappe vers l'extérieur permet le déchargement.



18. Bâtiment annexe

3. L'abri aux primeurs

- **Composition**

Ce bâtiment était affecté à l'entreposage des cageots de primeurs à l'abri de la pluie et du soleil, avant leur chargement rapide dans les wagons qui stationnaient le long du hangar.

- **Construction**

L'abri se présente sous forme d'un long hangar couvert mais ouvert de 100 m X 5 m, divisé en 10 travées régulières, correspondant à la structure métallique. Celle-ci est constituée de 22 poteaux IPN principaux (11 sur chaque côté dans le sens de la longueur) assemblées par rivetage à des fermes bidimensionnelles. L'ensemble est liaisonné par des poutres bidimensionnelles longitudinales, disposées le long du côté nord et le long du faîtage. Le côté sud est contreventé par des poteaux IPN verticaux séparant 4 travées de 2,50 m entre chaque poteau principal. Côté nord, la base d'un poteau sur deux est ceinturée d'une protection métallique.

La couverture est formée de plaques d'amiante-ciment ondulées, en partie disparues ou altérées par le temps. Il est à souligner l'existence d'anciens câbles électriques longeant les poutres du faîtage, qui étaient destinés à l'éclairage de l'ensemble du hangar, pour les expéditions nocturnes.



19. Extrémité est de l'abri aux primeurs



20. Extrémité ouest de l'abri aux primeurs



21. Protection métallique à la base d'un poteau de l'abri

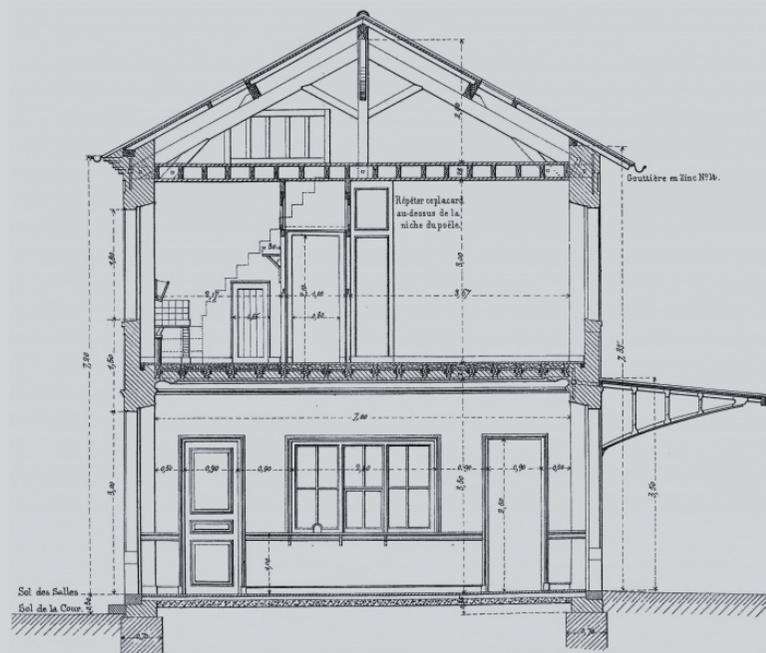


22. Couverture de plaques amiante-ciment



23. Câbles électriques longeant les poutres du faîtage

Gare de Loriol-Aubignan



Coupe centrale

Analyse architecturale





1. Vue sur les bâtiments du site de la gare



3. Façade est du bâtiment principal



4. Façade sud du bâtiment principal



5. Alignement de platanes parallèle à la façade sud



2. Façades nord et ouest du bâtiment principal

La gare d'Aubignan-Loriol, de troisième classe selon la classification des chemins de fer, comporte quatre bâtiments :

- le bâtiment principal (bâtiment des voyageurs),
- le bâtiment annexe comprenant un abri, un magasin et une lampisterie,
- le bâtiment des toilettes (lieux d'aisance),
- la halle aux primeurs, construite sur la base d'une ancienne halle aux marchandises.

Au droit de la gare d'Aubignan-Loriol, la voie ferrée était approximativement orientée est-ouest. Le bâtiment principal est implanté au nord de l'ancienne voie ferrée en vis-à-vis du bâtiment annexe, situé de l'autre côté de la voie, au sud. Le bâtiment des toilettes est implanté du côté du bâtiment principal, à quelques mètres à l'ouest de ce dernier. La halle aux primeurs est implantée sur un vaste terre-plein à une centaine de mètres à l'est du bâtiment principal, au nord de l'ancienne voie ferrée.

1. Le bâtiment principal

• Composition

Ce bâtiment de quatre niveaux abritait :

- le bureau du chef de gare, la messagerie, la billetterie, l'espace de service, la salle des pas-perdus et la salle d'attente en rez-de-chaussée en partie sur cave ;
- le logement du chef de gare à l'étage, comprenant à l'origine une cuisine, une salle à manger, trois chambres et un WC ;
- des combles accessibles par un petit escalier en bois.

• Construction

Le bâtiment est de plan rectangulaire de 12,12 m X 8,12 m (clos et couvert) sur quatre niveaux (cave et combles compris). Les combles, l'étage et le rez-de-chaussée sont séparés par des planchers de bois de 24 cm d'épaisseur sur plafonds de lattes enduites de plâtre, tandis que le plancher du rez-de-chaussée repose en partie sur un ensemble de voûtains de briques au-dessus de la cave. La construction est constituée d'une maçonnerie traditionnelle de moellons calcaires hourdés à la chaux et enduits au mortier, qui repose sur une plinthe.

La charpente, massive, présente deux poinçons et deux arbalétriers formant trois travées de largeur à peu près égale, avec des fiches et contrefiches disposées longitudinalement et transversalement ; cet ensemble supporte un complexe de pannes, chevrons et voliges. La toiture forme deux pentes symétriques couvertes de tuiles plates mécaniques, avec un faitage parallèle aux façades nord et sud.

Ces façades présentent trois travées régulières, dont l'ensemble des baies sont en arc segmentaire. La façade nord est ouverte de deux portes et d'une fenêtre en rez-de-chaussée, ainsi que de trois fenêtres de moindre hauteur à l'étage. La façade sud dispose de trois portes s'ouvrant sur le quai, et de trois fenêtres de moindre hauteur à l'étage. La façade est comprend deux baies en arc segmentaire en rez-de-chaussée correspondant à deux travées, dont celle de droite est obturée et celle de gauche a été percée tardivement d'une fenêtre rectangulaire. A l'opposé, la façade ouest est entièrement aveugle.

• Modénature des façades

Le bâtiment est ceinturé d'un bandeau horizontal en pierre calcaire froide formant une légère saillie qui sépare les plinthes, constituées d'un appareil de pierre de taille ocre-jaune poreuse à parement grossièrement layé. Aux quatre angles, les chaînes verticales, réalisées en pierre de taille de calcaire blanc à grain fin, forment des pilastres traités en appareil à bossage.

En égard de toiture, les façades nord et sud sont chacune surmontées d'une corniche à frise inspirée de la génoise à deux rangs, et dont les extrémités en retour sur les façades est et ouest forment les chapiteaux des pilastres. En rive de toiture, une frise rampante inspirée de la génoise à un rang protège les pignons.

Les encadrements de baies sont traités en pierre de taille de calcaire blanc à grain fin formant une légère saillie, avec clés et contours saillants avec crossettes en rez-de-chaussée, et appuis de fenêtres en pierre calcaire froide saillants à l'étage. Au sud, la porte-fenêtre centrale tiercée à petits bois était disposée sous une croisée d'imposte à petits bois ; l'ensemble des autres portes ont été murées. Les fenêtres divisées en quatre carreaux par petits bois, sont équipées de persiennes de bois à lames fixes ; l'ensemble de ces menuiseries sont conservées, à l'exception de la fenêtre du rez-de-chaussée en façade nord qui a été murée.

Une marquise destinée à l'abri des voyageurs, dont ne subsistent que les 8 consoles de fer, est fixée au niveau du plancher intermédiaire côté quai ; à l'origine celle-ci était couverte d'un lattis de bois sous plaques de zinc, et ceinturée d'un lambrequin à frise en zinc. A l'angle sud-est subsiste une console en fer qui supportait les câbles de transmission du chemin de fer, tandis qu'un porte-drapeau est scellé au-dessus de la clé d'arc de la porte centrale de la façade nord. Au centre des pignons est et ouest, l'inscription « Aubignan - Loriol » figure en blanc sur fond bleu sur des plaques de pierre. Un repère altimétrique du nivellement général est scellé en pied de façade sud, tandis que la base de la chaîne d'angle sud-est en pierre froide est gravée à l'altitude 58,7 m.



6. Corniche à frise inspirée de la génoise à deux rangs



7. Plaque de pierre portant l'inscription «Aubignan-Loriol»



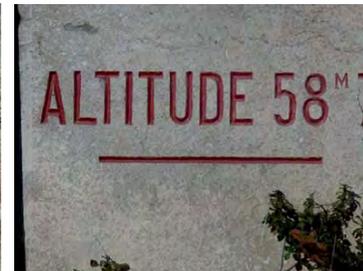
8. Chaîne verticale en pierre de taille de calcaire blanc



9. Porte drapeau au-dessus de la porte principale nord



10. Repère altimétrique du nivellement général



11. Base de la chaîne d'angle sud-est gravée à 58,7 m



12. Porte d'entrée au rez-de-chaussée



13. Escalier principal



14. Guichet et sa verrière



15. Bureau du guichet



16. Salle d'attente avec banquettes en bois d'origine



17. Cuisine à l'étage



18. Salle à manger à l'étage avec poêle en faïence marron



19. Chambre avec cheminée en marbre gris



21. Escalier menant à la cave



22. Bâtiment annexe



23. Abri voyageurs

20. Cave

• Intérieur

L'espace du rez-de-chaussée est cloisonné selon les trois travées des façades ouest et est, formant des pièces de largeur approximativement égale (3,60 m en intérieur). Dans la travée sud, le bureau du chef de gare, la billetterie et la messagerie sont séparés de la cage d'escalier à volée tournante disposée à l'angle sud-est. Le bureau a conservé ses dispositions et une partie de son mobilier d'origine (bureau du guichet, coffre-fort, armoire de tableau électrique). Le guichet et sa verrière donnant sur la salle des pas-perdus est intact. La menuiserie aux proportions horizontales est partitionnée en trois travées recoupées par des petits bois, l'une d'entre-elles comporte un passe-monnaie et une tablette. Dans la travée centrale, la salle des pas-perdus est habillée de lambris en bois formant une plinthe de soubassement ; les portes partiellement vitrées sont munies de volets intérieurs.

Dans la travée orientale, la salle d'attente d'environ 25 m² a également conservé son décor ; les banquettes en bois sont positionnées en vis-à-vis, les lambris des plinthes de soubassement des murs longitudinaux formant dossier. Le plafond est également embelli d'une épaisse corniche moulurée. De part et d'autre de la porte d'accès au quai, deux grands tableaux noirs qui annonçaient les horaires des départs et arrivées des trains se font face.

A l'étage, le logement du chef de gare est divisé selon les trois travées des façades est et ouest, mais aussi selon un axe quasi-médian nord-sud. La cuisine, la salle à manger et une chambre occupent le côté ouest, tandis que l'escalier principal, l'escalier d'accès aux combles, un dégagement, deux chambres et une salle d'eau avec WC occupent le côté est. L'ensemble des pièces présente un plancher de bois, à l'exception du sol de la cuisine revêtu de carrelage. Chaque pièce a conservé ses équipements de confort ; la cuisine contient une cuisinière et poêle à bois en émail blanc, la salle à manger, un beau poêle à bois en faïence marron. Les deux chambres de la travée nord sont munies de cheminées en marbre (gris et corail) disposées aux angles.

La cave est accessible par un petit escalier maçonné attendant à l'escalier principal. La voûte en arc surbaissé repose sur des murs bâtis en maçonnerie irrégulière de type opus incertum. Une trappe vers l'extérieur facilite le déchargement.

2. Le bâtiment annexe

• Composition

Ce bâtiment de plain-pied agrège un magasin à matériel à l'est, un abri pour les voyageurs au centre, ainsi qu'une lampisterie à l'ouest.

• Construction

La construction, de plan rectangulaire de 9,60 m X 3,50 m, est constituée d'une maçonnerie traditionnelle de moellons calcaires hourdés à la chaux et enduits au mortier, qui repose sur des plinthes. Le bâtiment présente une toiture à deux pentes symétriques couvertes de tuiles plates mécaniques.

L'édifice comporte trois travées, qui, à la différence du bâtiment principal, sont séparées par des murs de refend, et sont de largeur irrégulière : la travée centrale, correspondant à l'abri des voyageurs qui a conservé son banc en bois, est pleinement ouverte au nord sur le quai. La travée centrale est bordée de travées correspondant respectivement au magasin et à la lampisterie, accessibles par deux portes en arc segmentaire s'ouvrant sur le quai, qui ont été obturées. Les façades est et ouest sont percées chacune d'une fenêtre obturée en arc segmentaire, tandis que la façade sud, opposée au quai, est aveugle.

• Modénature des façades

Les plinthes sont constituées d'un appareil de pierre ocre-jaune poreuse. Aux quatre angles et en limite de travées, les chaînes verticales forment des pilastres de facture simple en pierre de taille de calcaire blanc à grain fin, tandis que des bandeaux rampants soulignent les rives de toiture. En égot de toiture, les façades nord et sud sont protégées d'un débord de toiture reposant sur des chevrons de bois. Les encadrements de baies sont traités en pierre de taille de calcaire blanc à grain fin en légère saillie, avec crossettes. L'ensemble des menuiseries a disparu. Au centre des pignons est et ouest, sont fixées des plaques portant l'inscription « Aubignon - Loriol » en blanc sur fond bleu.



24. Bâtiment des toilettes



25. Toiture en tuiles plates et palissade de bois découpée en frise

3. Le bâtiment des toilettes

- **Composition**

Cet édifice de plain-pied comporte, au-dessus d'une fosse d'aisances, quatre WC individuels répartis symétriquement entre les côtés nord et sud : les deux unités pour les hommes et les deux unités pour les femmes s'ouvrent sur les côtés opposés (est et ouest). Au sud, côté quai, une aile non close en appentis abrite un ensemble de 4 urinoirs.

- **Construction et façades**

La construction, de plan rectangulaire de 3,00 m X 3,86 m (clos et couvert) est constituée d'une charpente et d'une toiture à deux pentes symétriques à large débord, qui reposent sur quatre piliers massifs en pierre de taille ocre-jaune poreuse à parement bouchardé. Au centre de l'édicule, une gaine d'aération de la fosse s'élève jusqu'au faite du toit d'où émerge une souche. Au sud, une aile en appentis abritant les urinoirs, couverte d'une toiture à pente unique, est adossée à la façade. Au nord et au sud, les murs gouttereaux sont surmontés de deux baies horizontales séparées par un meneau, encadrées de pierre de taille ocre-jaune poreuse à parement bouchardé, et ouvertes pour l'aération des toilettes. Ces murs sont constitués d'une maçonnerie traditionnelle de moellons calcaires hourdés à la chaux et enduits au mortier. A l'est et à l'ouest, chaque façade est fermée par deux portes jumelles pleines en bois jusqu'au deux-tiers de la hauteur, tandis qu'en partie supérieure, le pignon est protégé par un lambrequin en planches de bois découpées en frise. La toiture du corps principal, dont le faitage est parallèle aux façades nord et sud, est couverte de tuiles plates mécaniques, complétées par des planches de bois en rive. L'aile sud, ouverte sur les côtés est et ouest, est fermée au sud par une palissade de bois découpée en frise aux deux-tiers de la hauteur sous égout ; elle est aussi couverte de tuiles plates mécaniques.

4. La halle aux primeurs

Le bâtiment actuel, à ossature de bois, a été reconstruit sur la base d'une halle en maçonnerie qui a été incendiée ; cette dernière était d'un modèle semblable à celle de Sarrians (elle-même récemment démolie).

- **Composition**

La halle est bâtie sur une plateforme rectangulaire longée par deux quais de chargement. Le bâtiment est ouvert à son extrémité ouest, tandis que les façades latérales nord et sud s'ouvriraient par des portails coulissants à claire-voie. A l'origine, la partie nord de la halle, sur les deux-tiers de sa surface, était clôturée par une barrière à claire-voie : ainsi le stockage des primeurs pouvait être assuré dans un lieu couvert, clos et ventilé.

- **Construction et façades**

La plateforme des quais offre une maçonnerie de parement en opus incertum couronnée de bordures de pierre calcaire froide. On accède à la plateforme par un petit escalier de pierre calcaire froide ménagé sur le côté ouest, perpendiculaire aux quais nord et sud. La halle actuelle s'est greffée à l'ouest du mur pignon maçonné de l'ancien bâtiment incendié ; ce mur est percé par une grande ouverture rectangulaire sous laquelle circulaient les trains, ainsi que par une porte en arc segmentaire qui communique avec la halle actuelle.

La halle, de 15,25 m de long et de 9,96 m de large, est composée de trois travées régulières de 5,00 m entre axes. La structure est constituée de poteaux en bois de section rectangulaire qui supportent des fermes à entrain, sur lesquelles reposent des pannes, des chevrons, une sous-toiture en voliges de bois et une couverture de tuiles plates mécaniques. La toiture présente en égout de larges débords permettant d'abriter les quais de chargement des primeurs. Les façades latérales nord et sud sont en partie fermées par des palissades de bois à claire-voie permettant la ventilation nécessaire au stockage des primeurs ; la façade sud est munie d'une large porte coulissante de bois à claire-voie. Pour protéger de la pluie, le pignon ouest est fermé par un bardage formant lambrequin en planches de bois découpées en frise.



26. Halle aux primeurs



27. Halle ouverte à son extrémité ouest



28. Halle fermée à son extrémité est



29. Portail coulissant à claire-voie



30. Vue sur le bâtiment principal depuis la halle aux primeurs



31. Quai avec maçonnerie en opus incertum



32. Escalier de pierre calcaire froide

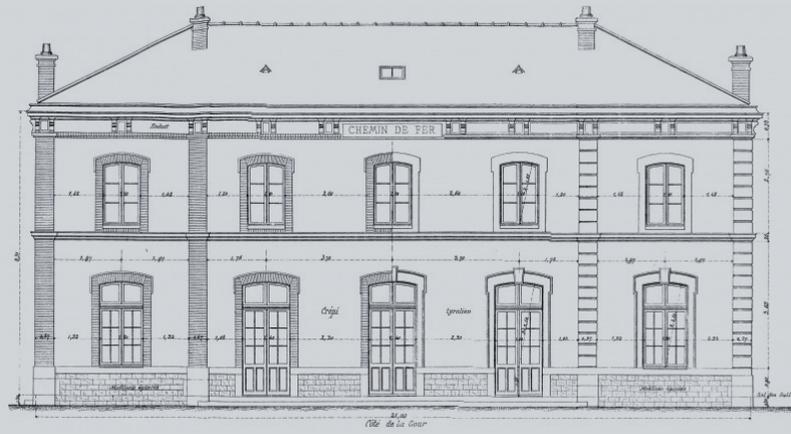


33. Charpente de la halle aux primeurs



34. Débord de toiture abritant les quais

Gare de Pernes-les-Fontaines



Façade côté cour

Analyse architecturale



La gare de Pernes, de deuxième classe selon la classification des chemins de fer, comporte trois bâtiments :

- le bâtiment principal (ancien bâtiment des voyageurs), aménagé en restaurant,
- le bâtiment annexe (anciennement abri des voyageurs, magasin et lampisterie), aménagé en desserte de la terrasse du restaurant,
- la halle aux marchandises.

Un hangar à primeurs existait à l'ouest de la halle aux marchandises, tandis qu'un bâtiment des toilettes (lieux d'aisance) se trouvait en bord de quai, au nord du bâtiment principal.

Au droit de la gare de Pernes, la voie ferrée était approximativement orientée nord-sud. Le bâtiment principal est implanté à l'est de l'ancienne voie ferrée en vis-à-vis du bâtiment annexe, situé de l'autre côté de la voie, à l'ouest. La halle aux primeurs est implantée sur un vaste terre-plein à environ 80 mètres au nord du bâtiment principal, à l'ouest de l'ancienne voie ferrée.

1. Le bâtiment principal

• Composition

Après réhabilitation par la commune, ce bâtiment de quatre niveaux abrite :

- le restaurant et son bar dans une grande salle de 40 couverts, la cuisine (préparation et plonge) en rez-de-chaussée en partie sur cave ; en rez-de-chaussée, une extension à l'ouest abrite une réserve, un vestiaire, des toilettes, ainsi qu'une salle en véranda de 22 couverts ;
- un logement de 4 pièces (séjour-cuisine, deux chambres, un bureau, deux salles de douche et un WC) et un logement de 2 pièces (séjour-cuisine, chambre, salle de douche et WC) ;
- deux combles accessibles par un petit escalier depuis le logement de 4 pièces.

• Construction

Le bâtiment d'origine, de plan rectangulaire de 21,13 m X 8,08 m (clos et couvert) sur quatre niveaux (cave et combles compris), a fait l'objet d'une extension de 4,24 m de largeur sur toute la longueur de la façade ouest. Cette extension est réalisée en structure métallique de teinte grise, et couverte d'un bac acier. En façade sud, un petit appentis en métal partiellement ajouré forme un abri pour les poubelles. Les combles, l'étage et le rez-de-chaussée sont séparés par des planchers de bois sur plafonds refaits, tandis que le plancher du rez-de-chaussée repose en partie sur un ensemble de vouîtains de briques au-dessus de la cave. La construction est constituée d'une maçonnerie traditionnelle de moellons calcaires hourdés à la chaux et enduits au mortier, qui repose sur une plinthe.

La charpente, massive, présente quatre fermes à entrail complétées par deux arbalétriers d'arêtier aux extrémités nord et sud, formant cinq travées de largeur à peu près égale, avec des fiches et contrefiches disposées longitudinalement et transversalement ; cet ensemble supporte un complexe de pannes, chevrons et voliges. La toiture à croupes aux extrémités nord et sud forme quatre pentes couvertes de tuiles plates mécaniques, avec un faitage parallèle aux façades est et ouest.

Ces façades présentent trois travées centrales régulières, encadrées de part et d'autre d'une travée latérale, aux extrémités nord et sud. L'ensemble des baies sont en arc segmentaire. La façade est s'ouvre au rez-de-chaussée par trois portes-fenêtres, avec porte centrale accessible aux personnes à mobilité réduite protégée par un auvent métallique à festons portant l'enseigne « La Gare », ainsi que par une porte pleine de service dans la travée latérale sud et d'une fenêtre dans la travée latérale nord ; les cinq fenêtres d'étage sont de moindre hauteur. En façade ouest, la structure métallique du rez-de-chaussée forme une véranda abritant l'extension de la salle de restauration en partie nord sur les deux-tiers de la longueur, et présente des parois pleines abritant la réserve, les toilettes et le vestiaire en partie sud. A l'étage, les cinq fenêtres sont identiques à celles de la façade est. La façade sud, sur laquelle est adossé l'abri métallique à poubelles, est percée d'une fenêtre en rez-de-chaussée ainsi que de deux fenestrons à l'étage ; la façade nord est en revanche entièrement aveugle.

• Modénature des façades

Le bâtiment est ceinturé d'un bandeau horizontal en pierre calcaire froide formant une légère saillie qui sépare les plinthes, constituées d'un appareil de pierre de taille ocre-jaune poreuse à parement grossièrement layé. Aux quatre angles, ainsi qu'entre le corps central et les travées latérales des façades est et ouest, les chaînes verticales, réalisées en pierre de taille de calcaire blanc à grain fin, forment des pilastres traités en appareil à bossage. L'ensemble de l'édifice est en outre ceinturé d'un cordon horizontal de pierre séparant l'étage du rez-de-chaussée.

En égot de toiture, les façades sont surmontées d'une frise rythmée de consoles jumelées en pierre de taille, disposées en façades est et ouest au-dessus des quatre pilastres et des cinq axes verticaux des baies.

Les encadrements de baies sont traités en pierre de taille de calcaire blanc à grain fin formant une légère saillie, avec clés et contours saillants avec crossettes en rez-de-chaussée, et appuis de fenêtres en pierre calcaire froide saillants à l'étage. L'ensemble des fenêtres et portes-fenêtres ont été remplacées par des menuiseries de bois à double vitrage. A l'étage, où des barres d'appui ont été scellées en raison d'une hauteur d'allège insuffisante, les fenêtres, divisées horizontalement en trois carreaux, sont équipées de persiennes de bois à lames fixes. Au rez-de-chaussée de la façade est, les portes-fenêtres, divisées horizontalement en quatre carreaux, ainsi que la fenêtre, divisée horizontalement en trois carreaux, sont munies d'une traverse d'imposte. La porte pleine de service est surmontée d'une imposte vitrée.

En façade est, la porte centrale d'accès est protégée par un auvent métallique à festons portant l'enseigne « La Gare ». Ce motif de festons en métal découpé se retrouve en ceinture de la nouvelle structure en extension, en façade ouest. Au centre des pignons nord et sud, sont disposés en-dessous du cordon horizontal des panneaux peints portant l'inscription « Pernes » en blanc sur fond bleu.

• La réhabilitation

Le parti de réhabilitation de ce bâtiment visait à satisfaire les exigences fonctionnelles et réglementaires de sa reconversion en restaurant (accessibilité des personnes à mobilité réduite, sécurité incendie, hygiène et sécurité alimentaire), tout en s'inspirant de la fonction ferroviaire de l'ancienne gare.

Toutefois, le traitement de certains ouvrages aurait pu être plus respectueux du caractère originel de l'édifice :

- Une marquise a été posée en façade est, alors que ce type d'ouvrage n'a jamais existé côté ville sur des gares de cette catégorie relativement modeste.
- Si l'extension côté quai se justifiait pour accroître le nombre de couverts en salle, la structure métallique qui remplace l'ancienne marquise ne parvient pas à s'assimiler à l'ouvrage d'origine : la structure comporte des parois verticales vitrées formant véranda en partie nord, tandis que la partie sud comporte des parois métalliques opaques, brisant ainsi la composition symétrique originelle du bâtiment ; en outre, cette structure, qui comporte huit travées irrégulières, ignore la division de la façade en cinq travées ; de plus, la fixation du lambrequin à festons sous le niveau d'imposte ne correspond pas à la disposition classique de ce type d'élément ; enfin, l'épaisseur des profilés et le traitement des rives nuit à l'intégration de la structure métallique à l'ensemble bâti.
- L'ouverture de quelque cinq fenêtres en toiture altère l'aspect de cette dernière, mais aussi provoque des risques de surchauffe des combles en été.
- Les fenêtres munies de cadres et de petits bois épais, ainsi que d'un vitrage-miroir, présentent, comme les persiennes, un aspect éloigné des modèles de menuiserie du XIX^{ème} siècle.
- Les climatiseurs installés en façade sud, qui témoignent d'une approche bioclimatique insuffisante du projet, sont particulièrement disgracieux.



1. Halle aux marchandises



2. Bâtiment principal et bâtiment annexe



3. Façade est du bâtiment principal



4. Façade ouest du bâtiment principal



5. Bâtiment annexe



6. Plinthe de pierre-ocre jaune et chaîne verticale d'angle formant un pilastre en pierre de calcaire blanc

2. Le bâtiment annexe

• Composition

Ce bâtiment de plain-pied qui comprenait à l'origine un magasin à matériel, un abri pour les voyageurs au centre, ainsi qu'une lampisterie, est utilisé comme desserte de la terrasse du restaurant.

• Construction

La construction, de plan rectangulaire de 12,02 m X 3,51 m, est constituée d'une maçonnerie traditionnelle de moellons calcaires hourdés à la chaux et enduits au mortier, qui repose sur des plinthes. Le bâtiment présente une toiture à deux pentes symétriques couvertes de tuiles plates mécaniques.

L'édifice comporte trois travées séparées par des murs de refend, et sont de largeur irrégulière : la travée centrale (ancien abri des voyageurs) correspondant à la desserte est pleinement ouverte à l'est sur l'ancien quai. Cette travée est bordée de travées (ancien magasin et ancienne lampisterie) correspondant à des rangements, accessibles par deux portes en arc segmentaire s'ouvrant sur l'ancien quai, qui ont été obturées. Les façades nord et sud sont percées chacune d'une fenêtre en arc segmentaire, tandis que la façade ouest, opposée à l'ancien quai, est aveugle.

• Modénature des façades

Les plinthes sont constituées d'un appareil de pierre ocre-jaune poreuse. Aux quatre angles et en limite de travées, les chaînes verticales forment des pilastres de facture simple en pierre de taille de calcaire blanc à grain fin, tandis que des bandeaux rampants soulignent les rives de toiture. En égot de toiture, les façades nord et sud sont protégées d'un débord de toiture reposant sur des chevrons de bois. Les encadrements de baies sont traités en pierre de taille de calcaire blanc à grain fin en légère saillie, avec crossettes. L'ensemble des menuiseries ont été remplacées. Au centre des pignons est et ouest, sont fixées des plaques portant l'inscription « Pernes » en blanc sur fond bleu.

• La réhabilitation

Comme c'est le cas du bâtiment principal, la réhabilitation de l'annexe aurait pu être plus proche de l'aspect du bâtiment d'origine :

- En façade sud, l'enduit présente une finition grattée grossière, alors que tous les bâtiments de cette ligne étaient revêtus d'un enduit frotté au sable fin.
- Les fenêtres formées de vantaux à vitrage-miroir plein présentent un aspect éloigné des fenêtres à petits bois du XIX^{ème} siècle.

3. La halle aux marchandises

Cette halle est constituée d'un hangar en maçonnerie qui a fait l'objet de l'adjonction, au nord, d'un hangar à ossature de bois ouvert sur trois côtés pour l'entreposage des primeurs.

• Composition

Le hangar d'origine est bâti sur une plateforme rectangulaire longée du nord au sud par deux quais de chargement. La plateforme était disposée de façon asymétrique par rapport aux voies : tandis que sur le côté ouest les rails longeant la plateforme étaient abrités par un large débord de toiture, sur le côté est, les rails traversaient la halle couverte et close latéralement. A l'ouest, une rampe d'accès à la plateforme pour véhicules a été aménagée plus tardivement, les rails longeant ce côté ayant été précédemment désaffectés. Tandis que l'extrémité sud du hangar est totalement ouverte, sa façade latérale ouest est percée de cinq larges portes, et la façade latérale est n'est pas ouverte. Côté nord, un appentis qui abritait un bureau est adossé au mur du hangar, entre une large porte à l'ouest, et une grande ouverture dimensionnée pour le passage des trains, à l'est.

Le hangar aux primeurs, bâti en extension du hangar à marchandises, est constitué d'une ossature de bois ouverte sur ses côtés est, nord et ouest. Contrairement au hangar à marchandises, ce hangar est disposé de façon symétrique, avec de larges débords de toiture sur les côtés est et ouest. Ce hangar ne dispose pas de plateforme, sauf au niveau de la travée de l'extrémité sud, où celui-ci couvre l'appentis du hangar à marchandises ainsi que l'extrémité nord de la plateforme.

• Construction et façades

La plateforme offre une maçonnerie de parement en opus incertum le long des quais, et en pierre de taille ocre-jaune poreuse à parement grossièrement layé, aux extrémités nord et sud. L'ensemble de la plateforme est couronné de poutres de bois le long des quais ; on y accède à l'extrémité sud par un petit escalier de pierre calcaire froide ménagé sur le côté est.

La halle aux marchandises présente cinq travées régulières ; elle est constituée d'une ossature formée de dix piliers latéraux en pierre de taille de calcaire blanc à grain fin, qui supportent cinq fermes asymétriques à entrant. A l'extrémité nord, le mur comporte deux piliers latéraux ainsi que deux chaînes verticales. Le mur nord et les fermes supportent la toiture, formée d'un système complet de pannes, chevrons et voliges, ainsi que d'une couverture de tuiles plates mécaniques. Le remplissage des murs est constitué d'une maçonnerie de moellons calcaires hourdés au mortier de chaux. La façade latérale ouest présente cinq larges portes en arc segmentaire aujourd'hui murées, ainsi qu'une porte du même type, aussi murée, en façade nord. Adossé à l'extérieur du mur nord, l'appentis à toiture à pente versant vers le nord, est percé de quatre fenêtres régulières en arc segmentaire sur ses façades ouest, nord et est. Sur l'ensemble du bâtiment, les encadrements de baies sont traités en pierre de taille de calcaire blanc à grain fin formant une légère saillie, avec clés et contours saillants avec crossettes, et appuis de fenêtres en pierre calcaire froide saillants. La charpente, la couverture et la zinguerie ont été récemment refaites, tandis que les menuiseries ont toutes disparu.

La halle aux primeurs se compose de quatre travées régulières constituées de dix poteaux en bois de section carrée ; la base de ces poteaux est enserrée dans une pièce de fer fixée sur un socle de mortier maigre, que protègent quatre poutres IPN verticales en fer. Cette ossature supporte un ensemble de cinq fermes à entrant symétriques, qui supportent un complexe de toiture identique à la halle aux marchandises. L'ensemble a été refait récemment.



7. Vue des façades ouest et sud de la halle



8. Vue de la halle aux marchandises depuis le nord



9. Hangar aux primeurs



10. Plateforme avec parements



11. Escalier de pierre calcaire froide



12. Ouvertures murées



13. Couverture, charpente et zinguerie récentes

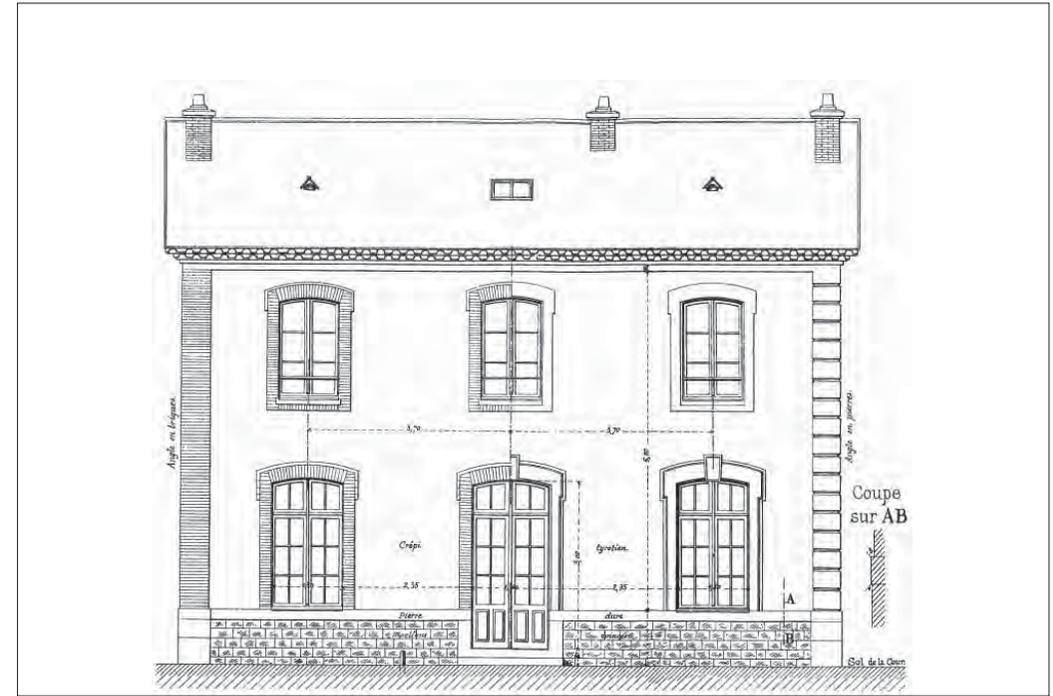


14. Base de poteau enserrée dans une pièce de fer

GARE VOYAGEURS PLM DU TYPE 3^{ème} CLASSE

Généralités :

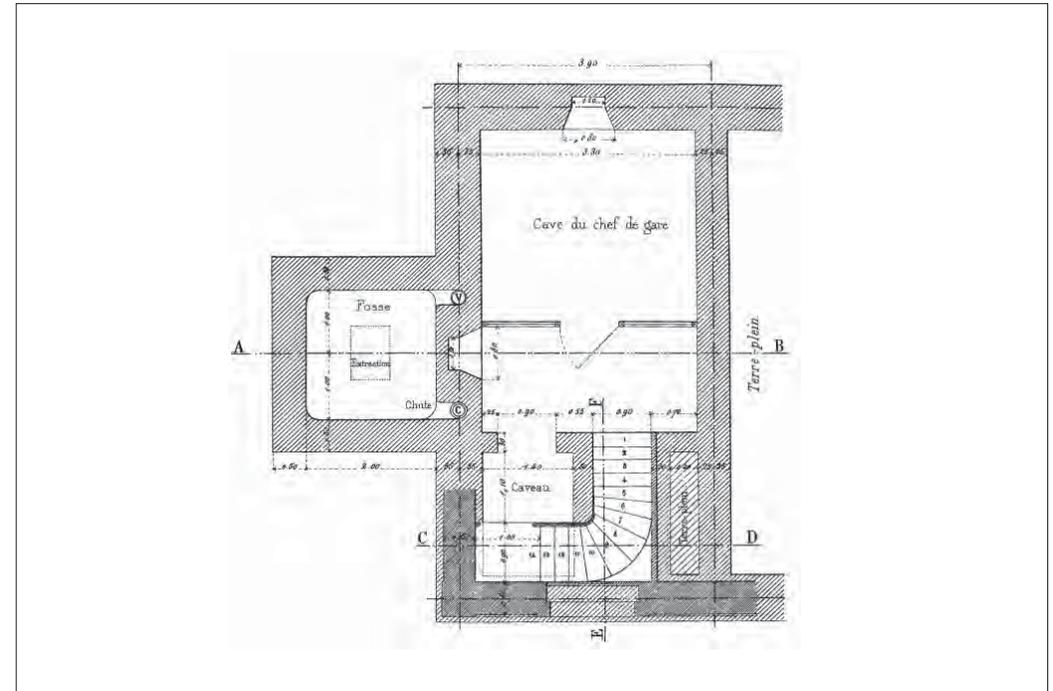
- Le type de 3^{ème} classe comporte un bâtiment principal à trois portes ou fenêtres par étage, sur deux étages sans ailes de chaque côté du bâtiment.
- Les voûtes des caves et les arcs sont seules en moellons épincés, la fosse est hourdée et enduite en ciment au pourtour, avec une chape à la partie inférieure. La cloison à claire-voie est en sapin brut. Le tuyau de ventilation V est en terre cuite de 0,22 m de diamètre. Le tuyau de chute C est en fonte de 0,22 m depuis la fosse jusqu'au siège, et est prolongé ensuite en terre cuite dans le mur jusqu'à la souche de cheminée.
- Le soubassement est en moellons épincés et couronné par un cordon en pierres de taille. Les chambranles et les angles sont exécutés en pierre de taille ou en briques apparentes. Suivant les usages de la région, la saillie du toit peut être remplacée par une corniche à la génoise. Les parties en moellons sont recouvertes d'un crépi tyrolien.
- La couverture peut être en tuiles ou en ardoises. Les tuyaux de descente au nombre de 4 sont en zinc n°14 de 0,11 m de diamètre, terminés par un dauphin en fonte. Ceux qui sont placés du côté de la voie sont disposés de manière à recevoir les eaux de la marquise.
- Le sol du rez-de-chaussée est parqueté à l'anglaise en frises de chêne de 0,034 m sur 0,11 m. Les lambourdes en chêne de 0,05 m sur 0,07 m sont espacées de 0,40 m environ, étré sillonnées entre elles et posées à plat sur un lit de béton de 0,10 m. La partie au bas de l'escalier est en carrelage. Dans la salle d'attente, une dalle de pierre dure de 0,10 m d'épaisseur, affleurant le parquet est préparée pour recevoir le poêle. Les lambris entre le vestibule et la salle d'attente peuvent être remplacés dans les régions froides, par une cloison de 0,08 m en ligne droite, montant jusqu'au plafond. Dans ce cas, la boîte du régulateur est reportée dans la position marquée en pointillée et la corniche existe seulement dans la salle d'attente.
- A l'étage, les cuisines et le cabinet d'aisances sont carrelés. Le tuyau de la pierre à évier de la cuisine est en plomb de 0,05 m de diamètre et rejoint un tuyau en fonte de 0,10 m de diamètre extérieur.
- Les autres pièces reçoivent un parquet en frises de sapin de 0,027 m sur 0,11 m rainées et clouées sur les solives et passées à l'encaustique.
- Le grenier est planchéié en lattes de 0,027 m jointives.



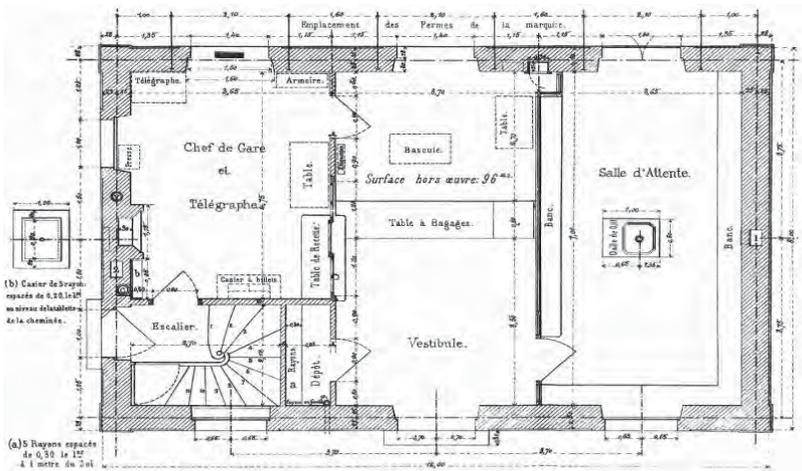
1. Façade côté cour



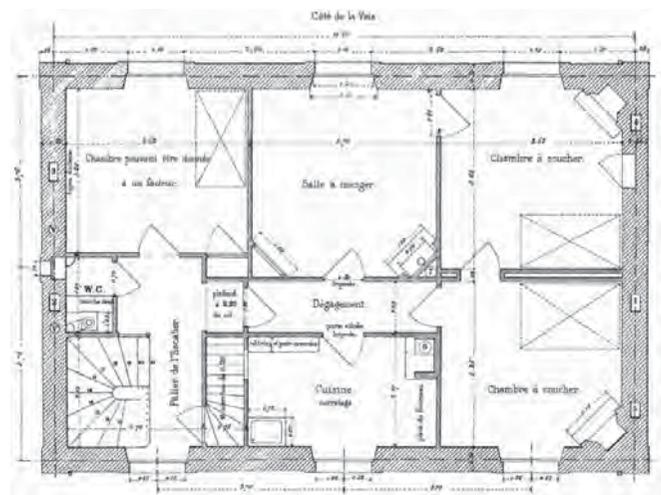
2. Façade côté voies



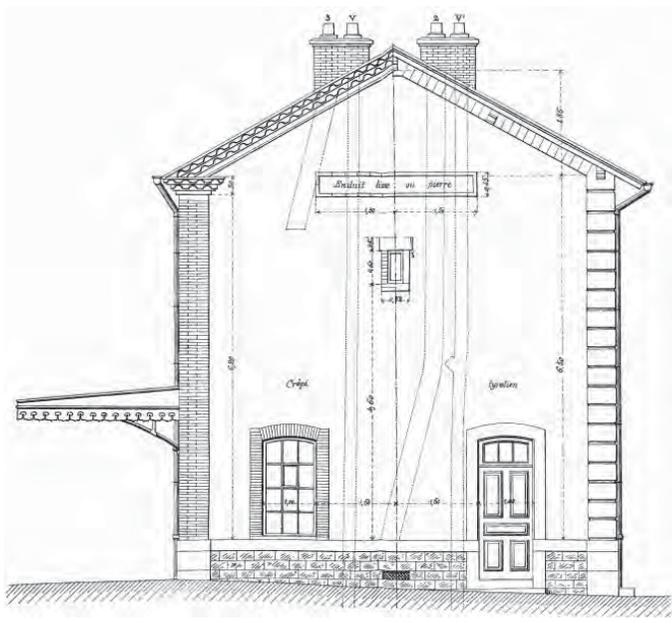
3. Fondations



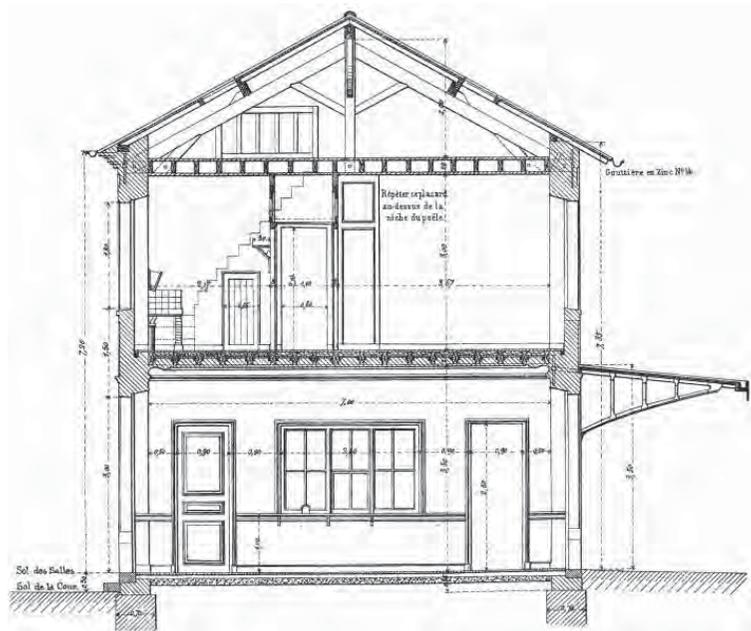
4. Plan du rez-de-chaussée



5. Plan de l'étage



6. Pignon

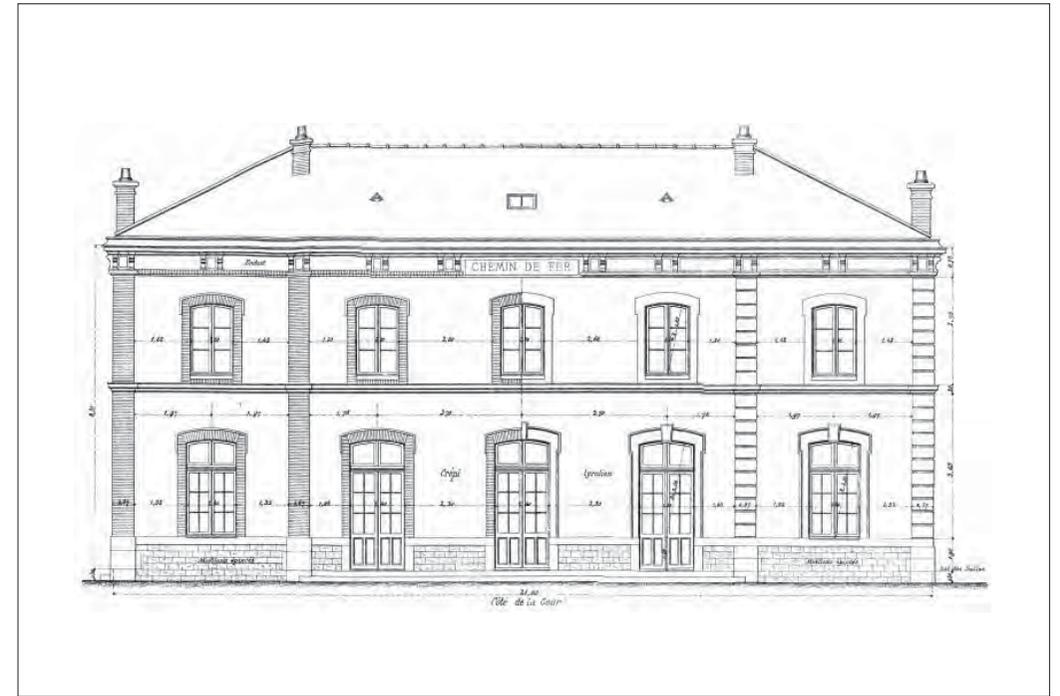


6. Coupe centrale

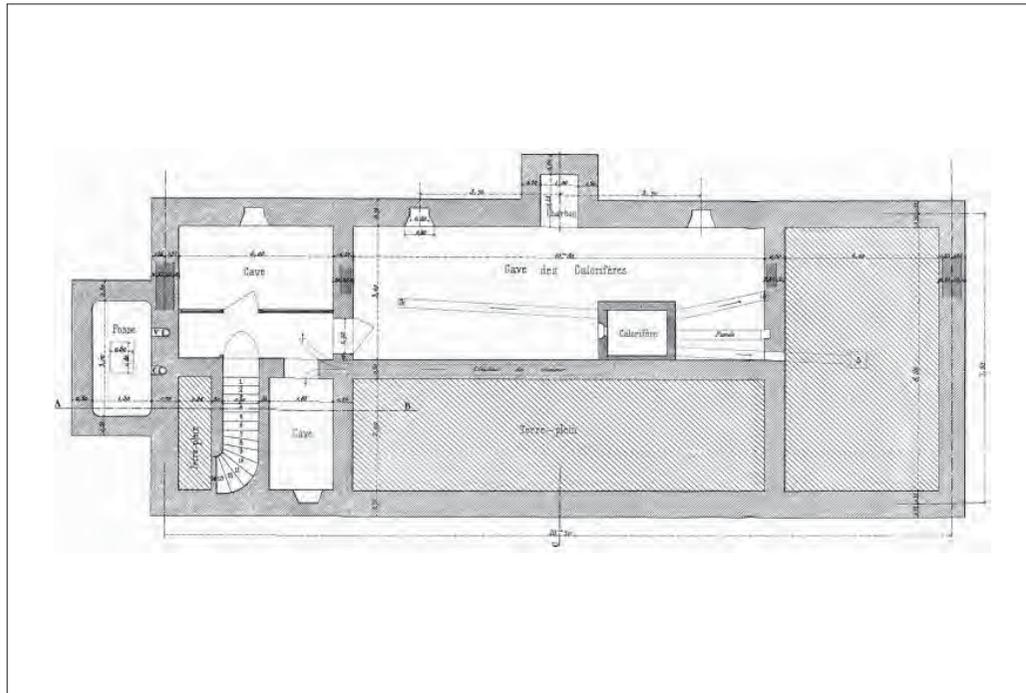
GARE VOYAGEURS PLM DU TYPE 2^{ème} CLASSE

Généralités :

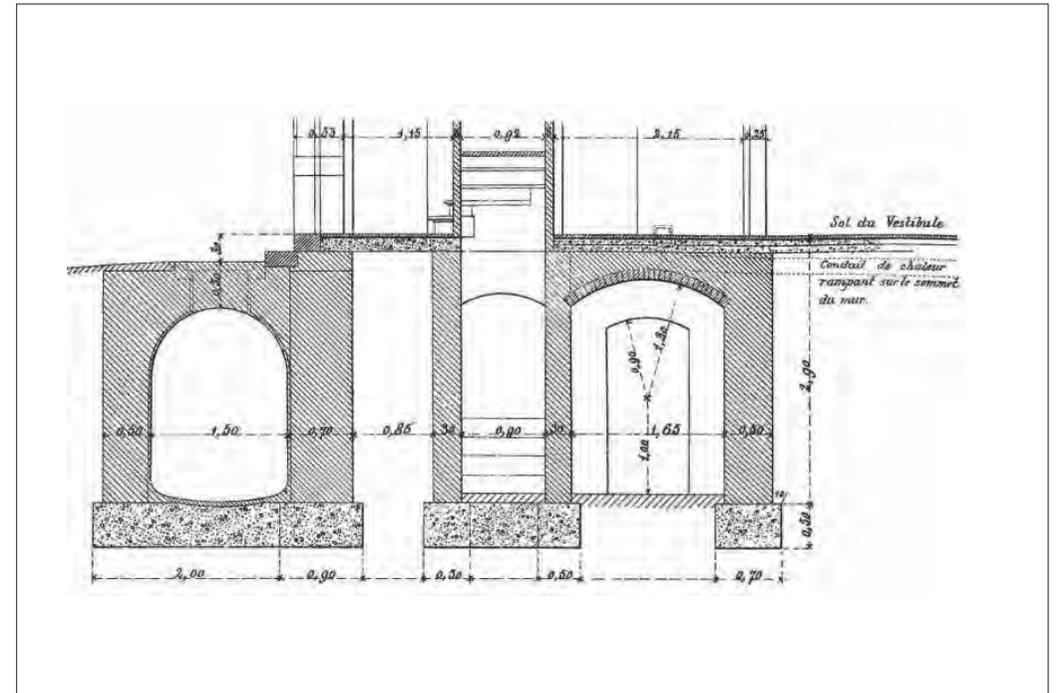
- Le type de 2^{ème} classe comporte un bâtiment principal à cinq portes ou fenêtres par étage, sur deux étages sans ailes de chaque côté du bâtiment principal.
- Les voûtes des caves et les arcs sont seules en moellons épincés, la fosse est hourdée et enduite en ciment au pourtour, avec une chape à la partie inférieure. La cloison à claire-voie est en sapin brut. Le tuyau de ventilation V est en terre cuite de 0,22 m de diamètre. Le tuyau de chute C est en fonte de 0,22 m depuis la fosse jusqu'au dessus du chéneau pour établir un courant d'air.
- Le soubassement est en moellons épincés et couronné par un cordon en pierres. Les chambranles et les angles sont exécutés en pierre de taille ou en briques apparentes. Les parties en moellons sont recouvertes d'un crépi tyrolien.
- La couverture peut être en tuiles ou en ardoises. Les tuyaux de descente au nombre de 4 sont en zinc n°14 de 0,11 m de diamètre, terminés par un dauphin en fonte. Ceux qui sont placés du côté de la voie sont disposés de manière à recevoir les eaux de la marquise.
- Le sol du rez-de-chaussée est parqueté à l'anglaise en frises de chêne de 0,034 m sur 0,11 m. Les lambourdes en chêne de 0,05 m sur 0,07 m sont espacées de 0,40 m environ, étrésoignées entre elles et posées à plat sur un lit de béton de 0,10 m. La partie au bas de l'escalier est en carrelage. Les solives font 0,08 x 0,20 ou 0,22 m avec augets.
- A l'étage, les cuisines et le cabinet d'aisances sont carrelés. Les murs sont peints en brun clair et à l'huile jusqu'à environ 1,75 m de hauteur, au-dessus jusqu'au plafond, à la colle en ton pierre.
- Les autres pièces reçoivent un parquet en frises de sapin de 0,027 m sur 0,11 m rainées et clouées sur les solives et passées à l'encaustique. Les solives font 0,06 x 0,22 m sans augets. Les lambourdes sont en sapin.
- Les supports des lambourdes des planchers sont en fer carré de 0,020 m, les chaînages en fer méplat de 0,008 x 0,041 m, les ancrés en fer carré de 0,027 x 0,60 m, les étriers en fer méplat de 0,005 x 0,034 m, les boulons pour les poutres en fer rond de 0,016 m, les trémies sous les cheminées en fer carré de 0,010 m. Les poutres métalliques font 0,22 x 7,50 m pour un poids de 125 kg. Trois doubles plaques sont rivées sur la longueur. Elles font 0,150 m de haut, 0,170 m de large et 0,01 d'épaisseur. Des rivets de 0,018 de diamètre sont placés tous les 0,10 m.



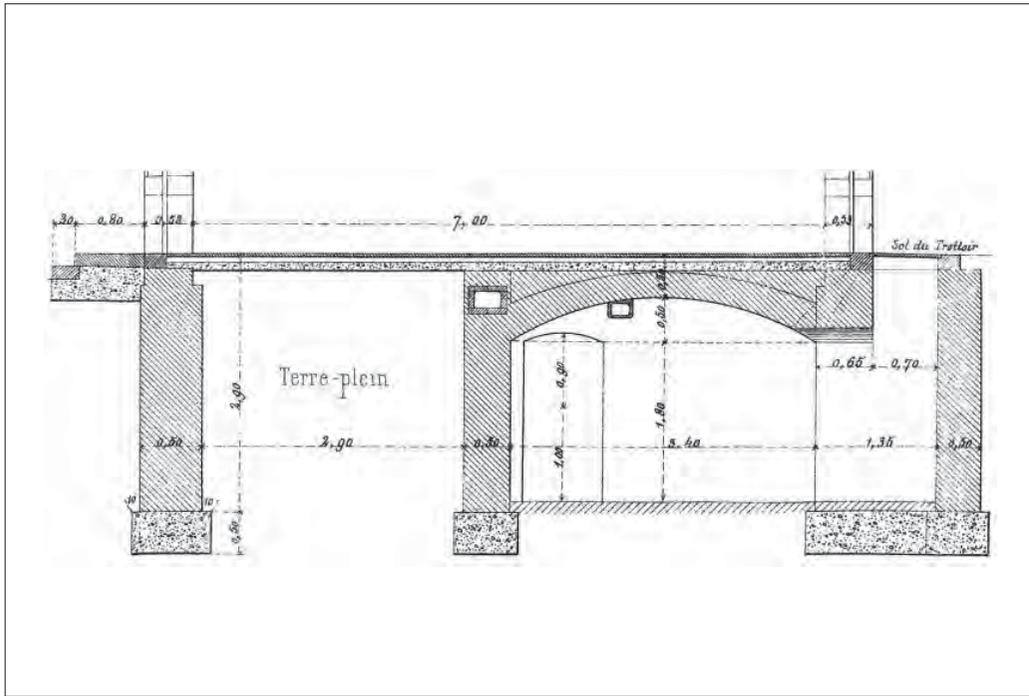
1. Façade côté cour



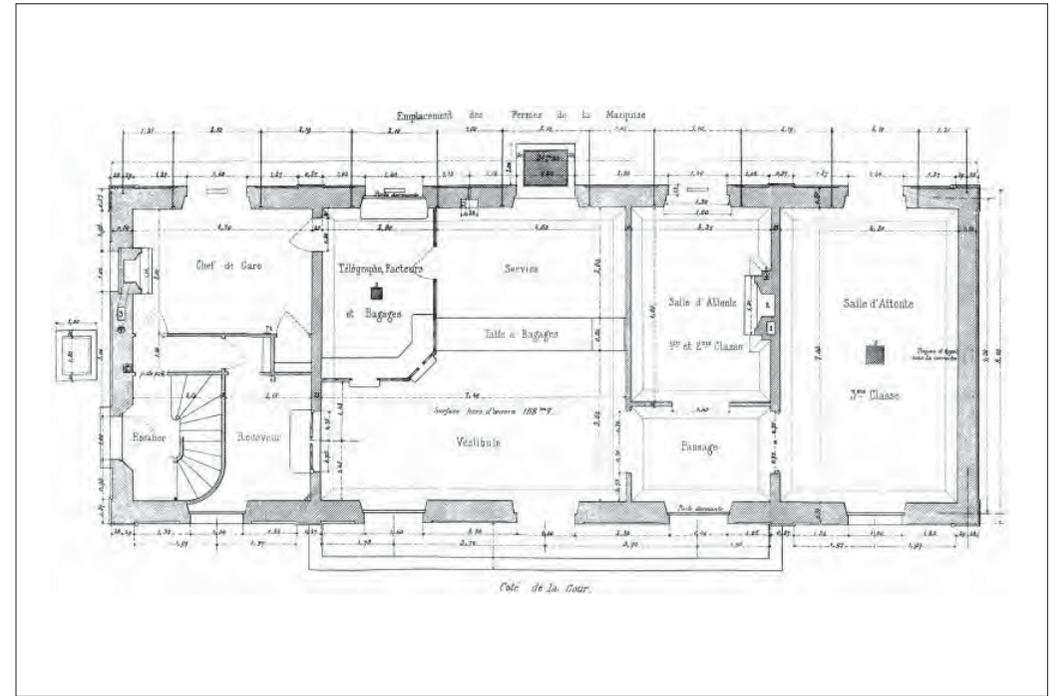
2. Fondations



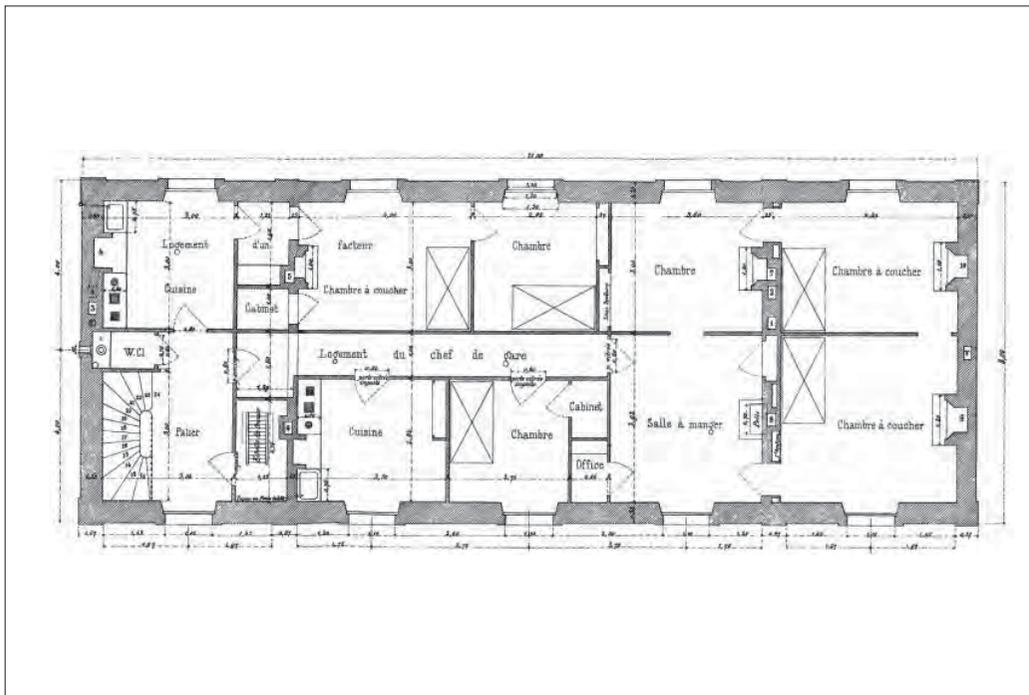
3. Coupe AB des caves



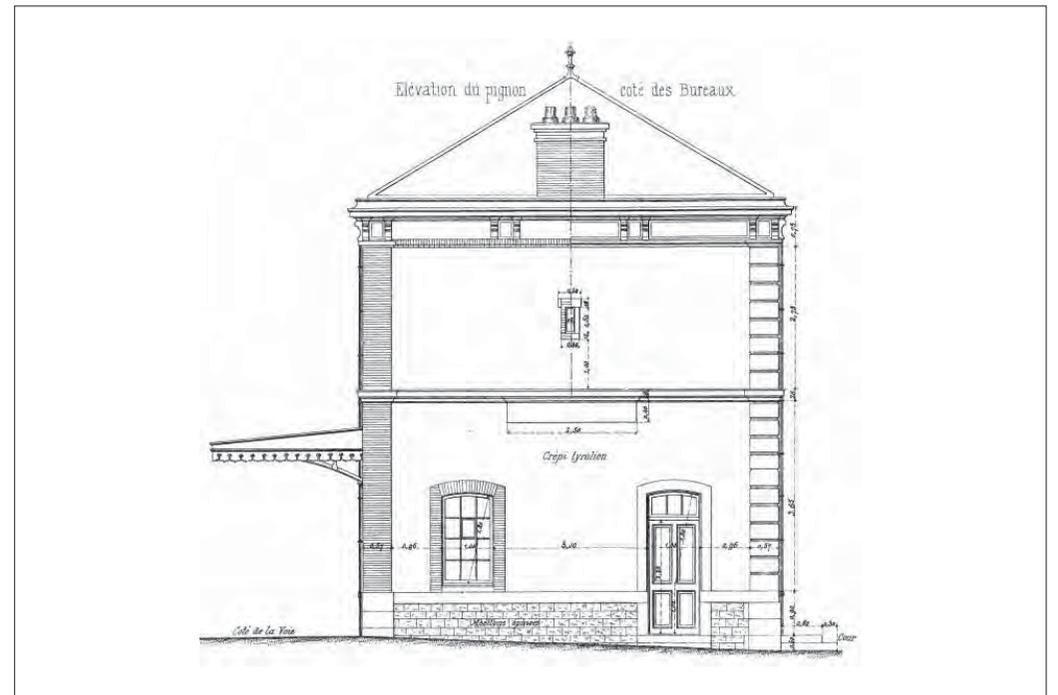
4. Coupe CD des caves



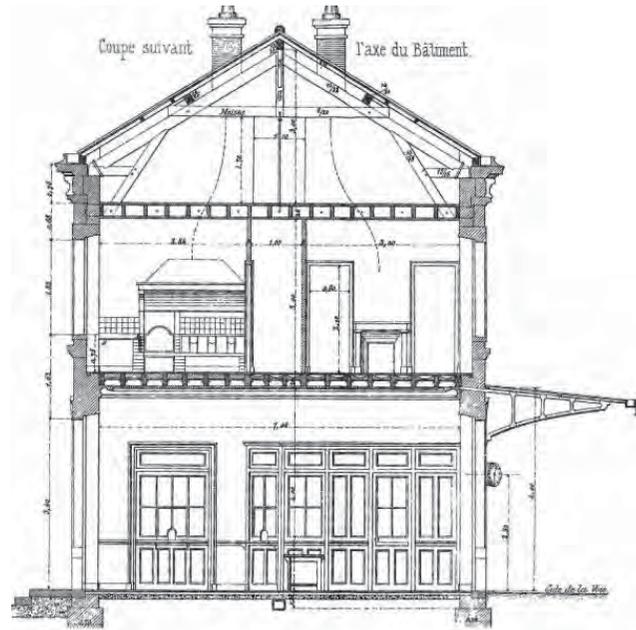
5. Plan du rez-de-chaussée



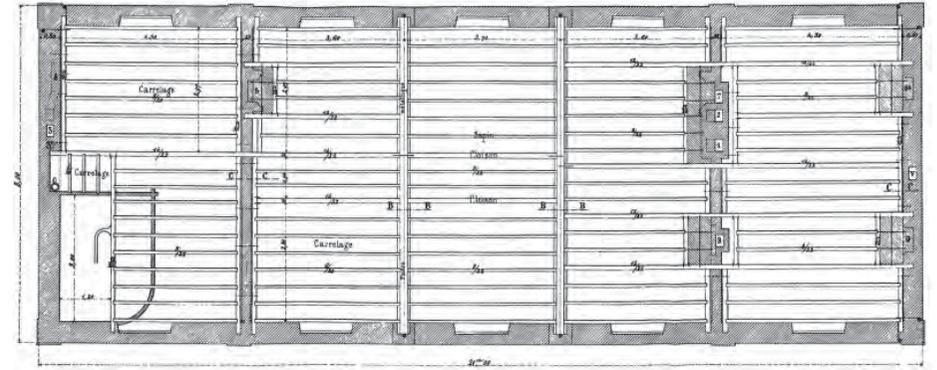
6. Plan de l'étage



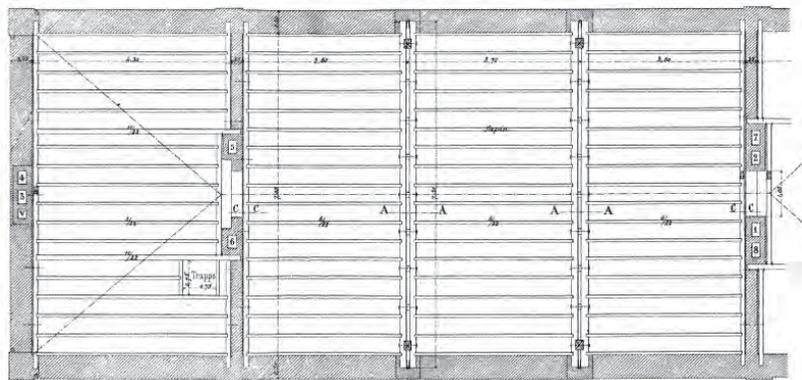
7. Pignon



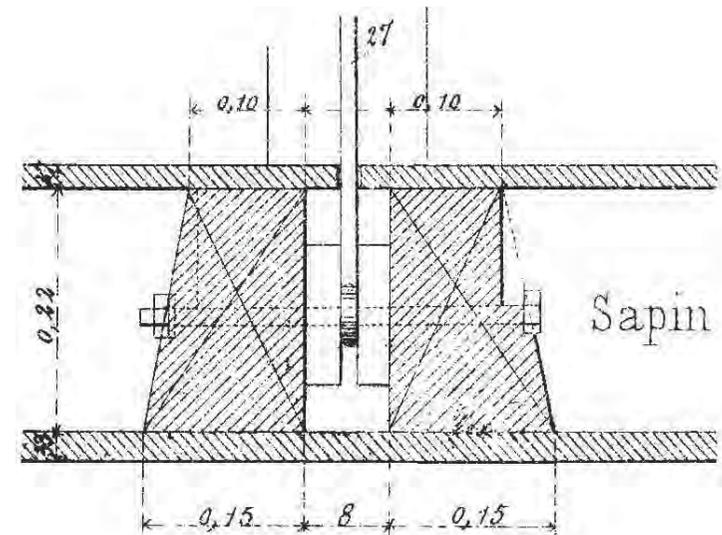
8. Coupe centrale



9. Plancher du rez-de-chaussée



10. Plancher de l'étage



11. Coupe du plancher de l'étage

Atouts

- Ensembles caractéristiques de l'architecture ferroviaire
- Constructions faites pour durer avec des matériaux de qualité
- Modénatures, éléments de décor (intérieur et extérieur) et tout un ensemble de petits ouvrages remarquables
- Mise en ruine stoppée par la reprise des étanchéités et le murage des ouvertures

Faiblesses

- Bâtiments très dégradés
- Absence totale de mise aux normes (accessibilité, thermique, électrique)

Opportunités

- Importance du foncier aux alentours des gares
- Positionnement stratégique des sites

Menaces

- Faiblesse des budgets qui pourrait inciter à des rénovations lourdes faisant impasse sur les nécessaires réhabilitations

PRESCRIPTIONS ARCHITECTURALES ET TECHNIQUES POUR LA RESTAURATION DES BATIMENTS

1. Gros œuvre – Charpente

La structure des bâtiments, mise en œuvre à partir de techniques traditionnelles, doit être respectée : sa principale caractéristique est la souplesse de sa maçonnerie et de ses ouvrages de bois, qui permet d'encaisser sans rupture les contraintes de traction, de cisaillement ou de compression. Partant de ce principe, les interventions légères de consolidation sont à privilégier : on évitera ainsi les solutions lourdes telles que le remplacement des planchers de bois par du béton armé, ou le chaînage en béton armé des murs, qui risquent d'aggraver les désordres, en raison de la rigidité du béton armé. De même, on recherchera à remplacer ou à consolider les pièces de charpente défectueuses, plutôt que de refaire une toiture intégralement.

2. Murs et façades

L'isolation thermique par l'extérieur des bâtiments est à éviter : l'isolation peut être largement assurée par l'intérieur, entre les murs et les contre-cloisons, sous les combles, ainsi que par la conservation ou la pose de volets intérieurs.

Les éléments de structure et de modénature en pierre de taille (chaînes verticales, encadrements de baies, plinthes...) devront être nettoyés à l'eau par brossage doux en évitant le sablage ou toute autre solution abrasive qui altérerait le calcin de la pierre (fine couche durcie en surface). En cas de détérioration des blocs de pierre sur une profondeur dépassant 10 cm, les parties dégradées peuvent être remplacées par scellement au mortier de chaux ou par coulinage d'une pierre de teinte, de texture (grain), de densité et de dureté équivalentes à la pierre d'origine. Si la détérioration de la pierre est superficielle, un mortier de chaux, de plâtre et de pierre concassée, ou un mortier de chaux, de ciment prompt et de pierre concassée suffiront. Pour assurer leur protection face aux agents extérieurs, les éléments en pierre de taille pourront être revêtus d'une patine ou d'une eau-forte teintées de terre d'ocre jaune ou de terre de sienne naturelle.

Les maçonneries sont constituées de moellons de calcaire hourdés au mortier de chaux ; avant toute réfection d'enduit, on s'assurera que les joints de maçonnerie soient bien garnis. Les façades sont enduites d'un mortier de chaux, dont la couche de surface, constituée de sable fin, présente une finition frotassée lisse, permettant la migration vers l'extérieur de la vapeur d'eau contenue dans la maçonnerie, tout en empêchant la pénétration de l'eau de pluie. On privilégiera la reprise partielle des enduits, sauf si l'enduit de finition se détache du mur sur une surface trop importante. Les enduits seront refaits à l'aide d'un mortier de chaux et de sable, dont la finition devra présenter une texture fine, identique aux enduits existants, et dont la teinte se rapprochera de celle des enduits existants ; si nécessaire, il sera possible d'homogénéiser la couleur de l'ensemble des façades d'un bâtiment par l'application d'une patine ou d'une eau-forte teintée.

3. Menuiserie

Les menuiseries existantes devront être conservées et réparées si nécessaire. Quand le remplacement s'avère indispensable, les fenêtres, portes, portes-fenêtres, persiennes et volets intérieurs devront avoir un aspect identique aux menuiseries existantes, en respectant les modèles de la fin du XIX^{ème} siècle, caractérisés par la faible épaisseur des dormants, vantaux et petits bois. Dans cette optique, on privilégiera l'isolation des baies par les volets intérieurs et les persiennes, de préférence aux fenêtres et portes-fenêtres à double vitrage dont l'épaisseur des profilés n'est pas compatible avec le caractère des édifices.

4. Couverture

Les couvertures de tuiles plates mécaniques sont à conserver et à restaurer à l'identique. On privilégiera le seul remplacement des tuiles défectueuses par des tuiles de même dimensions, plutôt que d'opérer une réfection totale de la toiture. Les fenêtres de toit sont à éviter, car elles peuvent provoquer la surchauffe des combles en été, et sont particulièrement inesthétiques. En cas de pose nécessaire d'une fenêtre en toiture, il faut éviter que cette dernière dépasse 80 cm en hauteur (sens de la pente) et 40 cm en largeur (sens du faitage).

5. Ouvrages extérieurs divers

Les différents ouvrages extérieurs tels que les marquises, les plaques signalétiques, les repères altimétriques ou les divers éléments de ferronnerie, qui constituent des témoignages de l'activité ferroviaire passée, sont à conserver et à restaurer.

6. Intérieur

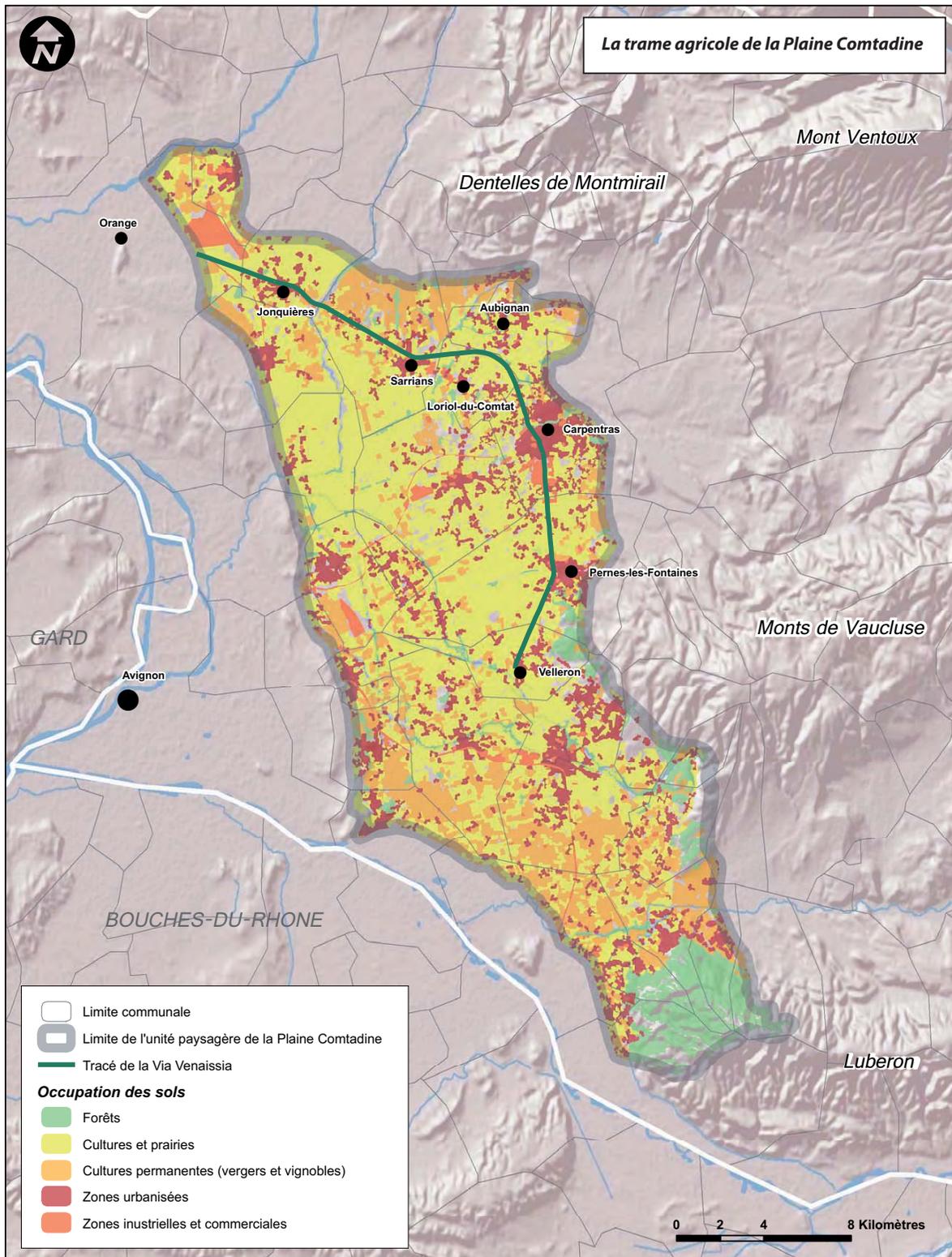
L'ensemble des ouvrages d'origine, tels que les escaliers, les cloisons, les revêtements de plancher, les cheminées et les menuiseries intérieures (portes, lambris, guichets...) doivent être conservés et restaurés. Il en est de même pour certains matériels, ainsi que certains éléments mobiliers ou de décor qui méritent d'être conservés et mis en valeur.



Via Venaissia

Analyse du contexte paysager





1. Une trame agricole de qualité maillée par les ripisylves, les haies, les cours d'eau et les canaux

La Via Venaissia traverse la plaine comtadine qui est un bassin d'effondrement dominé au nord-est par la face sud du Mont Ventoux dont le sommet est un site inscrit depuis 1942. Dans le prolongement ouest du Mont Ventoux, après une succession de replats et de collines se trouvent les Dentelles de Montmirail (site inscrit depuis 1967). Quant aux monts de Vaucluse, masse calcaire creusée de dolines et d'avens, ils sont le prolongement naturel du Mont Ventoux au sud et n'en sont séparés que par les gorges de la Nesque. La Via Venaissia offre de nombreuses échappées visuelles en direction de ces reliefs emblématiques valorisées par des effets de cadrage créés par les réseaux de haies.

Le paysage traversé par la Via Venaissia est celui de la «Plaine Comtadine» défini par l'Atlas des paysages de Vaucluse. Il s'agit d'un paysage agricole assez préservé. Il est plus ouvert au nord de la voie. Il est lié historiquement à l'arrivée de l'eau de la Durance par le canal de Carpentras au XIX^{ème} siècle et au développement de l'activité agricole qui s'en suit orientée vers le maraîchage. L'arrivée du chemin de fer à la fin du XIX^{ème} siècle l'a fait évoluer vers un paysage d'agriculture intensive (raisins, tomates, melons, ...). Dès 1930, l'agriculture comtadine s'est spécialisée dans la culture des primeurs. Dans les années soixante, la démocratisation des primeurs et l'avènement du plastique introduisent les serres dans le paysage. La viticulture et l'arboriculture sont également présentes.

Soufflant en moyenne 130 jours par an, le Mistral, vent fort et sec d'orientation nord/nord-ouest, a induit un maillage de la plaine agricole par des haies brise vent composées de diverses variétés de cyprès, de peupliers blancs ou noirs. Des cannes de Provence viennent habiller les talus. Le parcellaire est également maillé par un réseau d'irrigation gravitaire secondaire dense composé de canaux nommés localement mayres, filioles et roubines. Les cours d'eau voisins et parfois sécants à la Via Venaissia que sont la Seille, le Meyne, l'Ouvèze, la Mède, le Brégoux, l'Auzon, la Nesque et les Sorgues sont bordés de ripisylves essentiellement composées de feuillus également perceptibles depuis l'ancienne voie ferrée. Ce paysage de type bocager est parfois marqué par le mitage et l'éclatement urbain y concurrence aujourd'hui l'agriculture spécialisée.

Le réseau viaire qui parcourt ce territoire s'avère dense mais la Via Venaissia, implantée sur une ancienne voie de chemin de fer, bénéficie d'un tracé à l'écart des grands axes de circulation routière.

Quelques composantes de la trame agricole



Champ cultivé



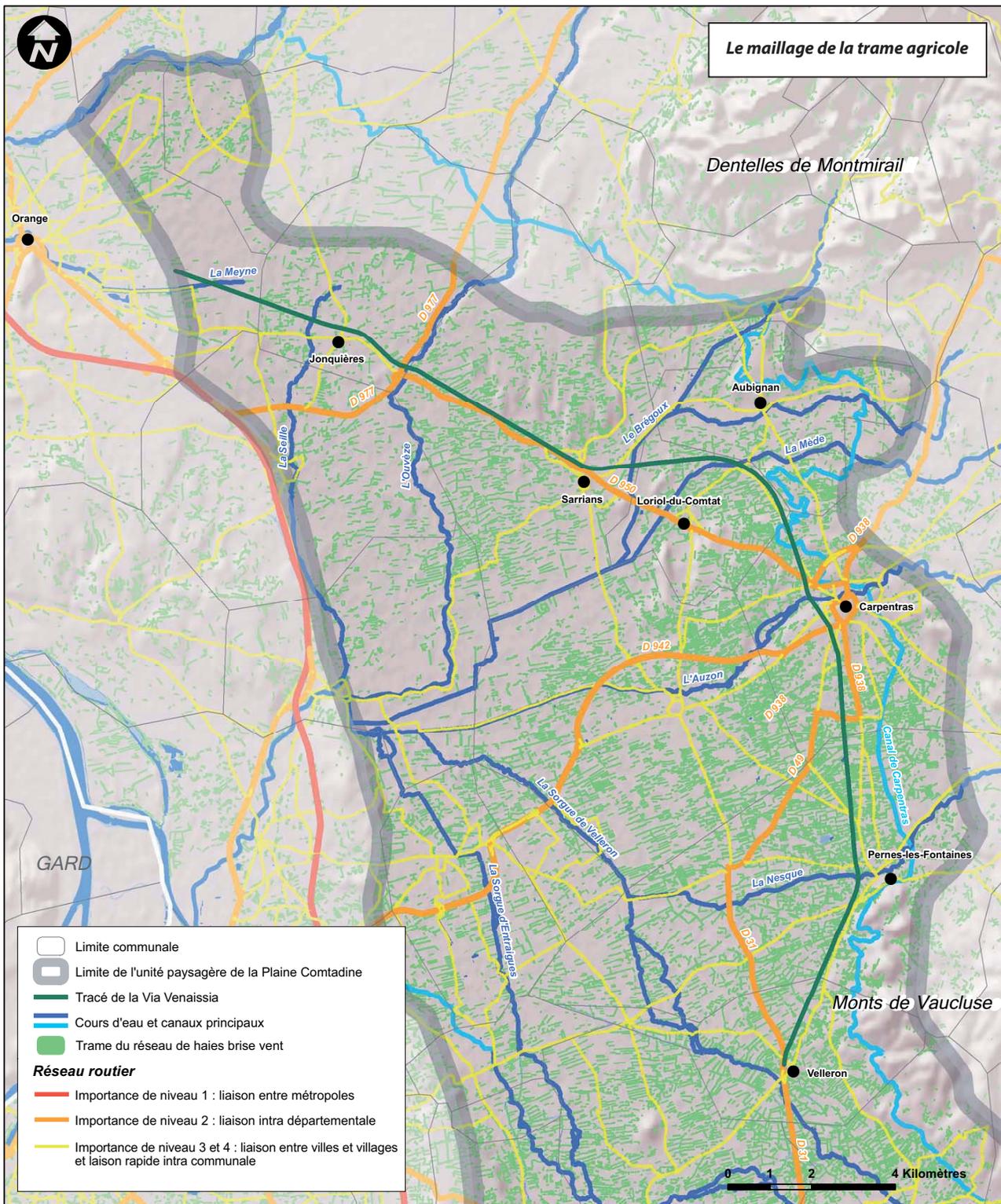
Serres



Champs de tourneols



Vigne



Quelques composantes du maillage végétal et hydrologique



Canal de Carpentras



Cannes de Provence sur talus ferroviaire



Haie de peupliers d'Italie



Canal d'irrigation



Rivière de l'Ouvèze et ripisylve

2. Des séquences paysagères périurbaines et urbaines marquées par la banalisation

Implantée sur une ancienne voie ferrée, la Via Venaissia est jalonnée de séquences paysagères périurbaine et urbaine où sont notamment localisées les gares. Lorient-du-Comtat fait cependant exception. En effet, la gare étant située approximativement à mi-chemin entre les villages d'Aubignan et de Lorient-du-Comtat, la Via Venaissia ne traverse essentiellement que des zones agricoles.

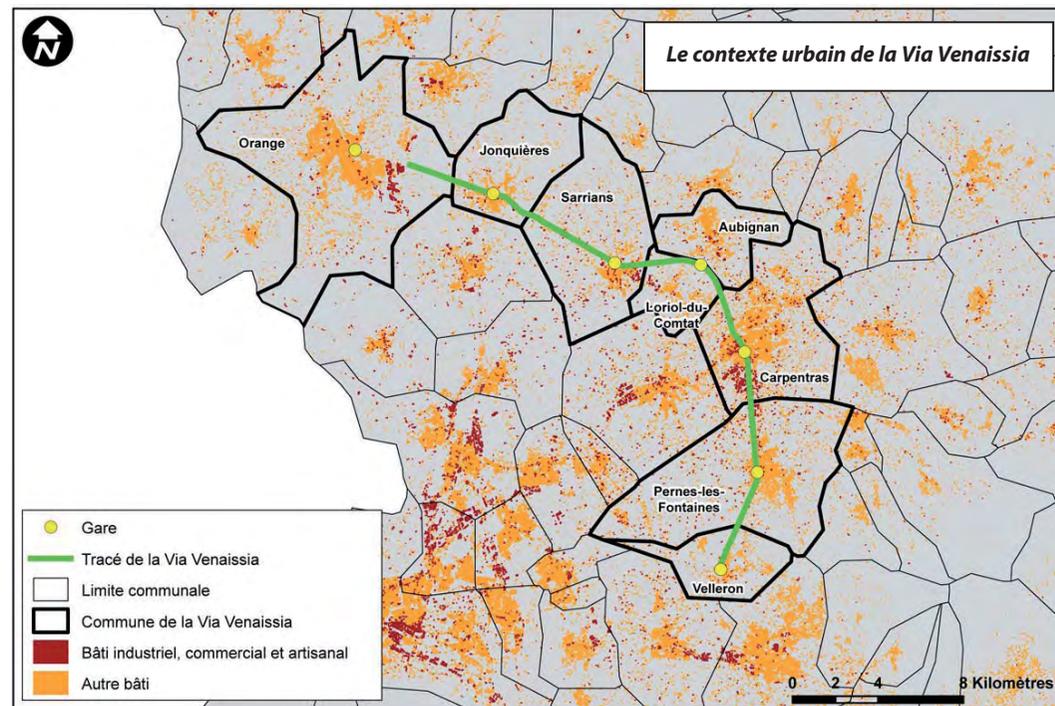
Sur la commune d'Orange, à son extrémité ouest, elle débute en limite d'une zone d'activités. L'impact visuel est d'autant plus important qu'il s'opère sans transition. Après avoir traversé une vaste zone agricole, apparaît une usine de taille imposante (le bâtiment principal fait environ 70 000 m² au sol) appartenant à Saint Gobain Isover.

Ensuite, la voie verte longe par le nord les centres anciens de Jonquières et de Sarrians en traversant leurs franges périurbaines composées de zones résidentielles aux densités variables et de zones d'activités. L'étalement urbain depuis les agglomérations sous la forme de mitage, de lotissements et de zones d'activités a provoqué une banalisation des paysages.

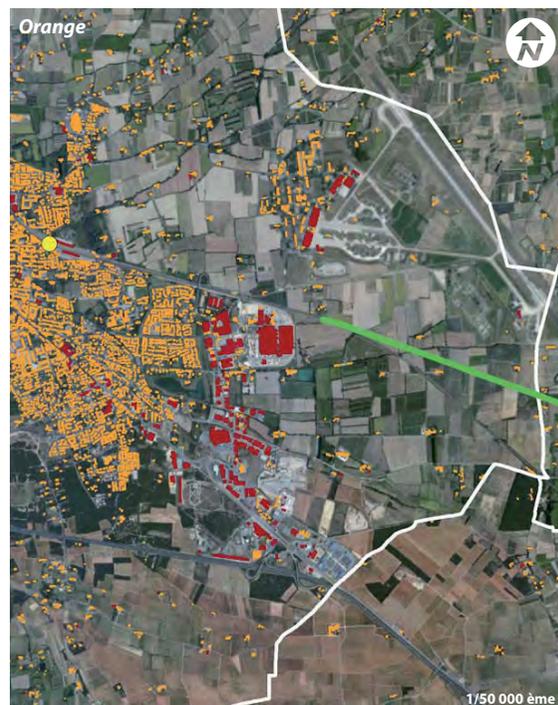
En ce qui concerne la ville de Carpentras, elle se caractérise par un paysage plus varié mais néanmoins banal dans sa couronne périurbaine. L'arrivée par le nord se fait sur une portion de voie surélevée traversant une zone résidentielle qui offre des vues intéressantes sur le centre historique et les reliefs des Dentelles de Montmirail et du Mont Ventoux. Après le franchissement de l'Auzon par un viaduc, l'ancienne voie ferrée est encaissée et pénètre un tissu urbain dense. Il n'y a aucune échappée visuelle jusqu'au site de la gare de Carpentras toujours en activité. Au sud de la gare, la voie passe sur un important talus qui traverse tout le secteur d'activité du marché-gare. Ce tronçon est parfaitement rectiligne sur 1,8 kilomètre. Le paysage urbain parcouru est de faible qualité.

A Pernes-les-Fontaines, la Via Venaissia passe à l'ouest du centre ancien. A l'exception des abords de la gare où se trouve un bâti relativement dense, le tissu urbain et périurbain traversé est similaire à ceux de Jonquières et Sarrians.

Le tracé de la Via Venaissia s'achève à son extrémité sud au nord-ouest du village de Velleron et ne pénètre les quartiers résidentiels périphériques que sur une distance d'environ 200 mètres.



Zooms sur les zones urbaines traversées par la Via Venaissia



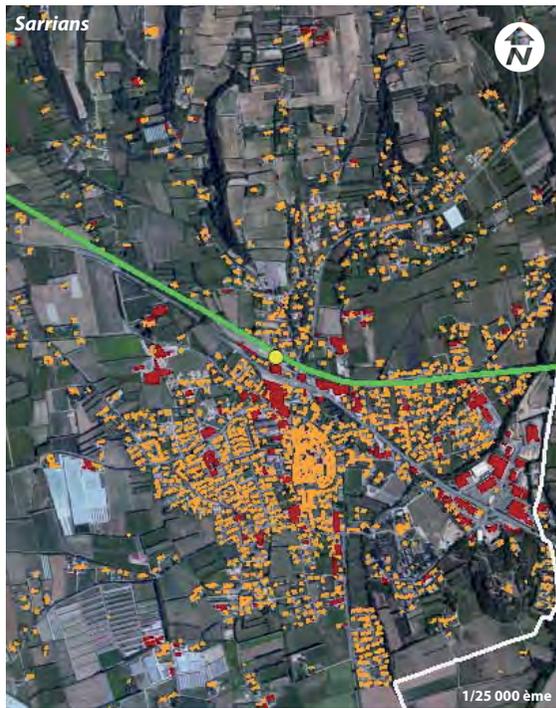
Site industriel vu depuis l'extrémité ouest de la Via Venaissia



Zone d'activités de Bearegard à proximité immédiate de la Via Venaissia à l'est de l'agglomération de Jonquières



Lotissement des Ramades vu depuis la Via Venaissia



Sarriens

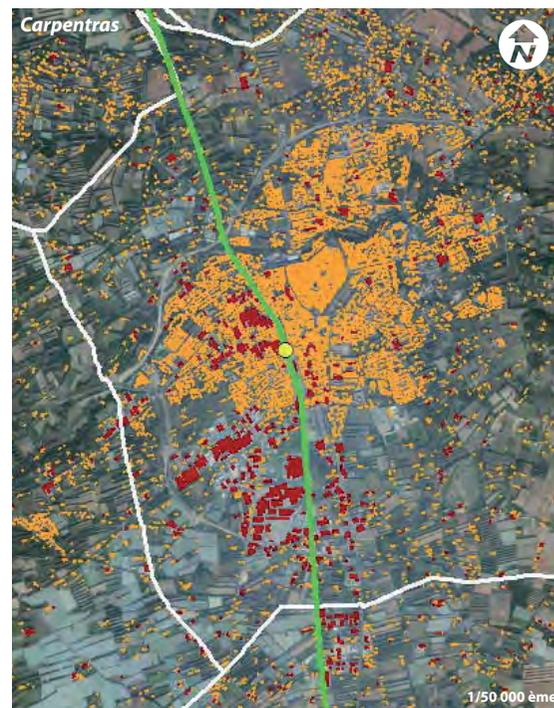
1/25 000 ème



Hangar à proximité immédiate de l'ancienne gare de Sarriens-Montmirail



Hangars industriels à proximité de la Via Venaissia



Carpentras

1/50 000 ème



Vue sur Carpentras depuis l'entrée nord de l'agglomération



Passage en tranchée dans le tissu urbain dense carpentrassien



Pernes-les-Fontaines

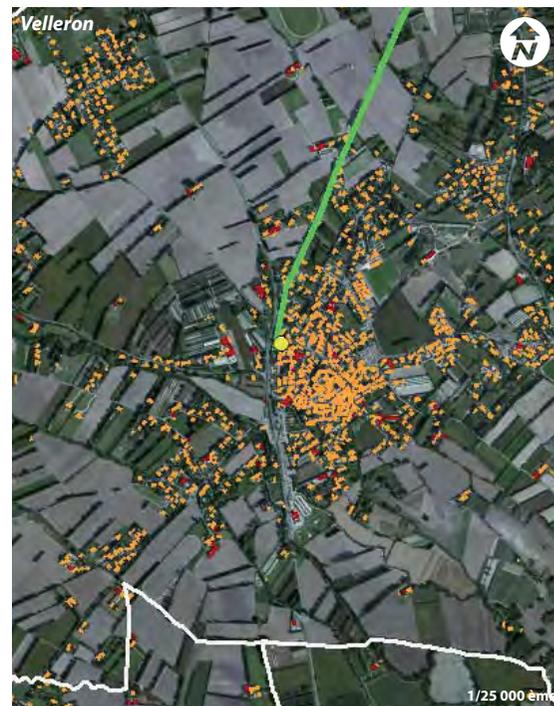
1/25 000 ème



Secteur d'habitat diffus au nord de Pernes-les-Fontaines vu depuis la Via Venaissia



Bâtiment d'activité industrielle au sud de Pernes-les-Fontaines vu depuis la Via Venaissia



Velleron

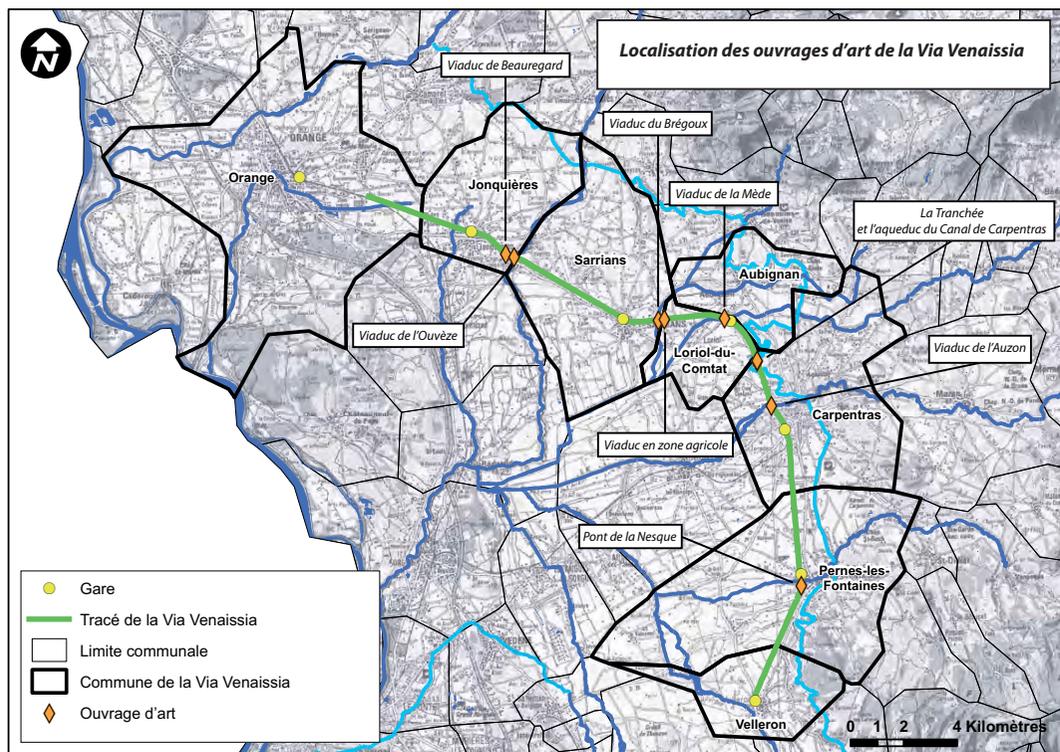
1/25 000 ème



Constructions récentes dans un secteur d'habitat diffus au nord de Velleron



Mitige des zones agricoles au nord de Velleron



3. Les ouvrages d'art patrimoniaux et le petit patrimoine ferroviaire : des composantes identitaires de la Via Venaissia

Hormis le patrimoine bâti spécifique au site des gares évoqué précédemment, le tracé de l'ancienne voie ferrée comprend de nombreux ouvrages d'art qui sont des éléments majeurs du patrimoine bâti de la Via Venaissia. Les ouvrages les plus remarquables ont été réalisés pour le franchissement des rivières. Certains sont entièrement en pierre taillée (le viaduc de Beauregard à Jonquières mesurant 48 mètres et de l'Auzon à Carpentras mesurant 150 mètres en quinze arches) et d'autres en treillis métallique (Viaduc de l'Ouvèze à Jonquières mesurant 82 mètres, de la Mède à Lorient-du-Comtat mesurant 30 mètres, du Brégoux entre Sarriens et Lorient-du-Comtat mesurant 25 mètres et le pont de la Nesque à Pernes-les-Fontaines mesurant 25 mètres). Construits autant que possible avec des matières premières locales, selon des méthodes de conception académiques, ils sont encore en bon état même après avoir subi des dégâts importants comme le Viaduc de l'Ouvèze en 1944. Entre Lorient-du-Comtat et Carpentras, l'ensemble composé par un viaduc et les aqueducs du canal de Carpentras ainsi que la «tranchée» ferroviaire qu'ils franchissent représente un ouvrage d'art remarquable particulièrement original.

Des ponceaux de moindre importance ont également été réalisés comme pour le franchissement du canal de Saint Hilaire à Pernes-les-Fontaines. Pour le croisement des voies routières, la plate-forme ferroviaire utilise des viaducs avec culées en pierre de taille sur lesquelles reposent des poutres métalliques. Le pont en pierre permettant de franchir le chemin de la Sainte Famille à Carpentras est une exception. Pour anecdote, le viaduc de la route départementale n°950 faisant la jonction entre Carpentras et Sarriens a été récemment emporté par un camion.

A tout cela s'ajoute le petit patrimoine ferroviaire composé des ouvrages d'aiguillage, des bornes kilométriques ainsi que des signalisations.

Les principaux ouvrages d'art ponctuant la Via Venaissia



Viaduc et aqueduc du canal de Carpentras situés dans la «Tranchée»



Viaduc de l'Auzon à Carpentras



Viaduc de Beauregard à Jonquières



Viaduc de l'Ouvèze à Jonquières



Viaduc du Brégoux à Sarriens

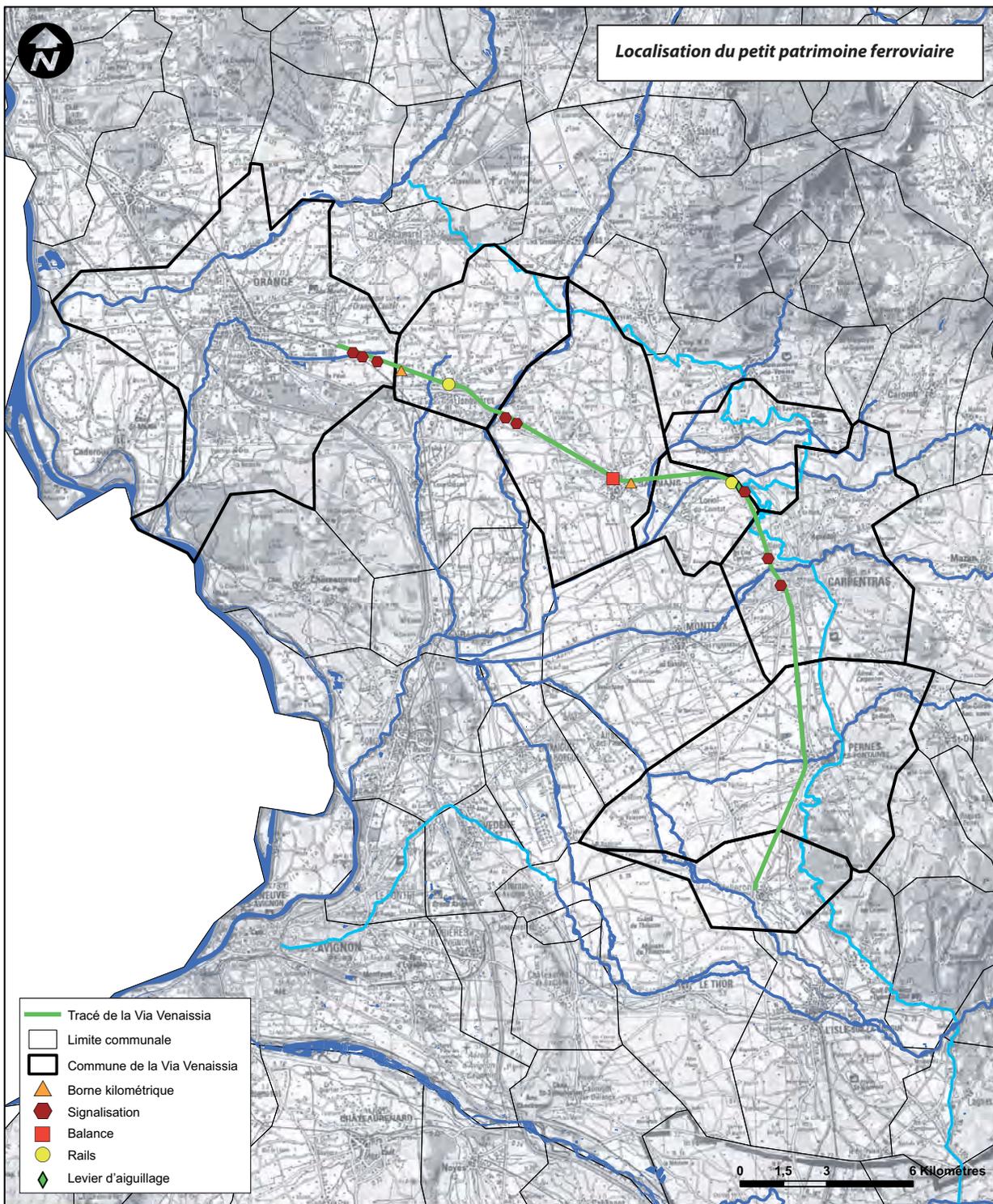


Pont de la Nesque à Pernes-les-Fontaines



Viaduc de la Mède à Lorient-du-Comtat
Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement de Vaucluse 39

Localisation du petit patrimoine ferroviaire



Différents types d'éléments du petit patrimoine ferroviaire



Borne kilométrique



Signalisation indiquant le sens de la pointe de l'aiguillage



Aiguillage manuel



Signalisation commandant au conducteur de lancer un coup de sifflet



Portion de voie ferrée conservée à la gare de Jonquières



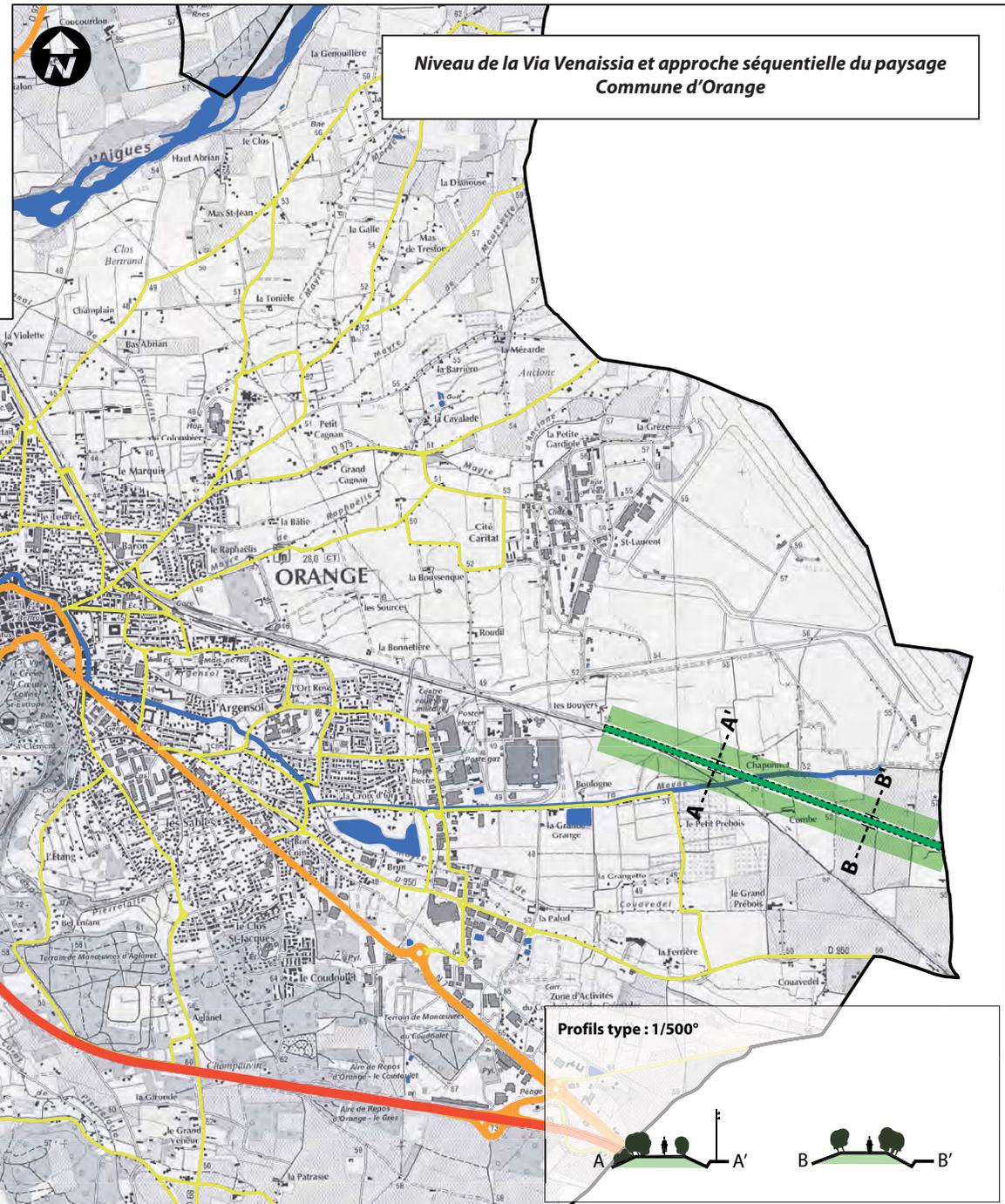
Bascule publique de la gare de Sarrians-Montmirail

Inventaire du petit patrimoine ferroviaire en cours de finalisation

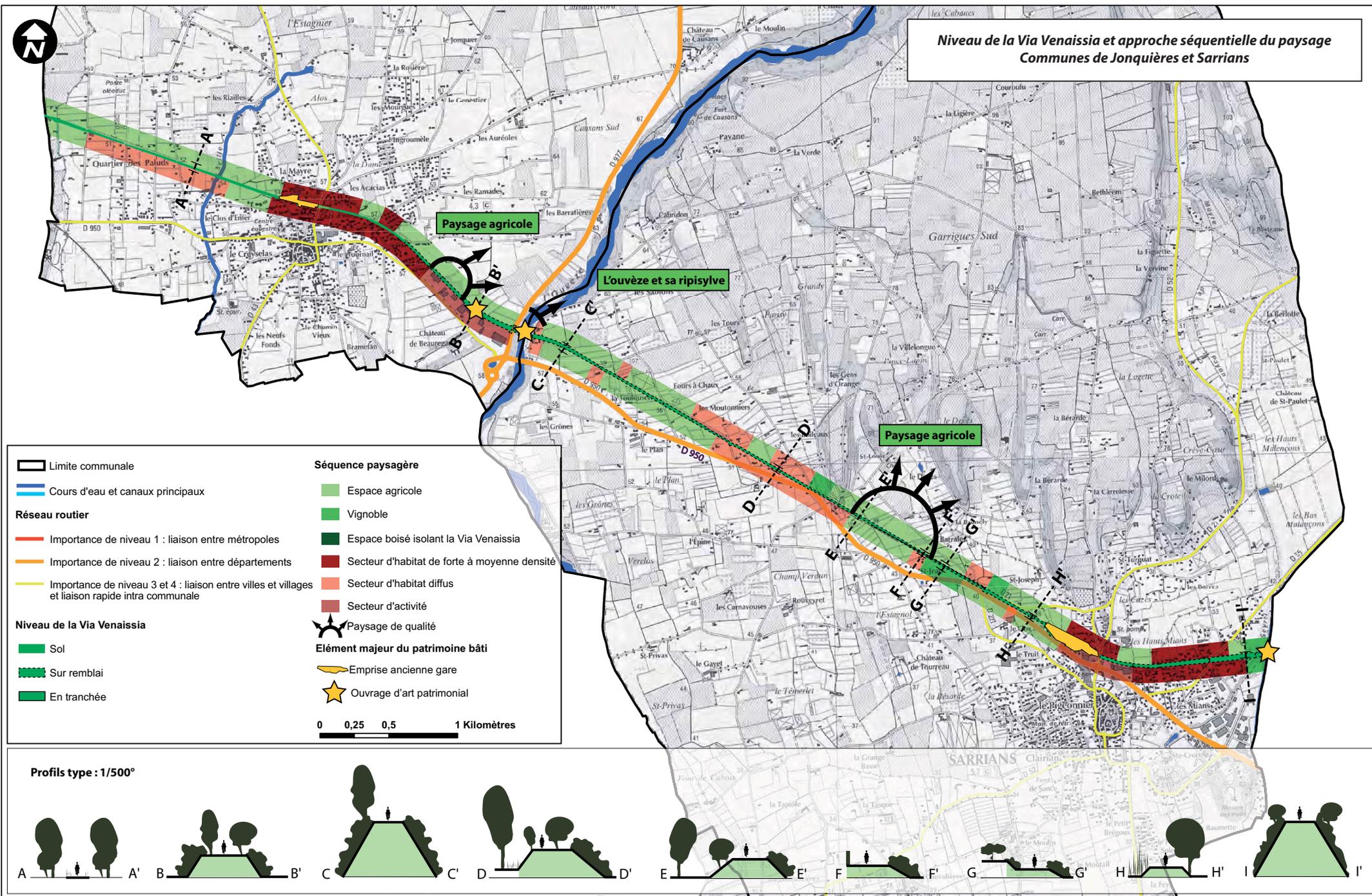
4. Une perception conditionnée par le niveau de la Via Venaïssia par rapport à son environnement

Le linéaire de voie oscille entre position de belvédère, tracé de plain pied et passage en tranchée qui conditionnent la perception du paysage.

La voie est pour plus de la moitié de son linéaire implantée sur talus parfois d'une hauteur très importante. Cette situation dominante produit des effets de belvédère sur une part importante du parcours. Cette disposition minimise aussi depuis la plate-forme l'impact paysager des constructions présentes aux abords de la voie notamment aux entrées des villes et villages (arrivées est sur Jonquières et Sarrians, arrivée nord et sud sur Carpentras). Dans les secteurs où la Via Venaïssia traverse de plain pied des espaces agricoles de qualité, l'impact du mitage peut être conséquent ainsi dans les espaces périurbains (arrivées ouest sur Jonquières et Sarrians et arrivée nord sur Velleron). Aux abords des agglomérations, la voie est longée par un bâti avec un recul assez conséquent (clôtures à 5 mètres du pied du talus de la plate forme). Un long passage se fait en tranchée avant l'arrivée sur le viaduc de Carpentras.

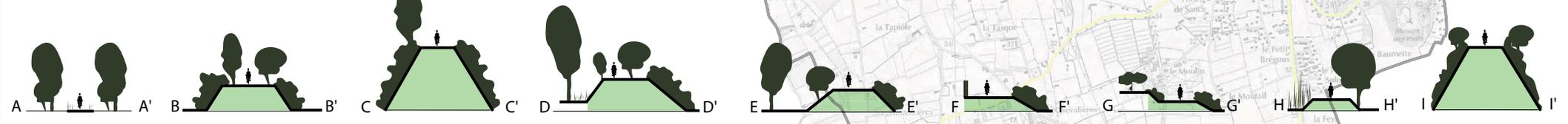


Niveau de la Via Venaissia et approche séquentielle du paysage
Communes de Jonquières et Sarriens



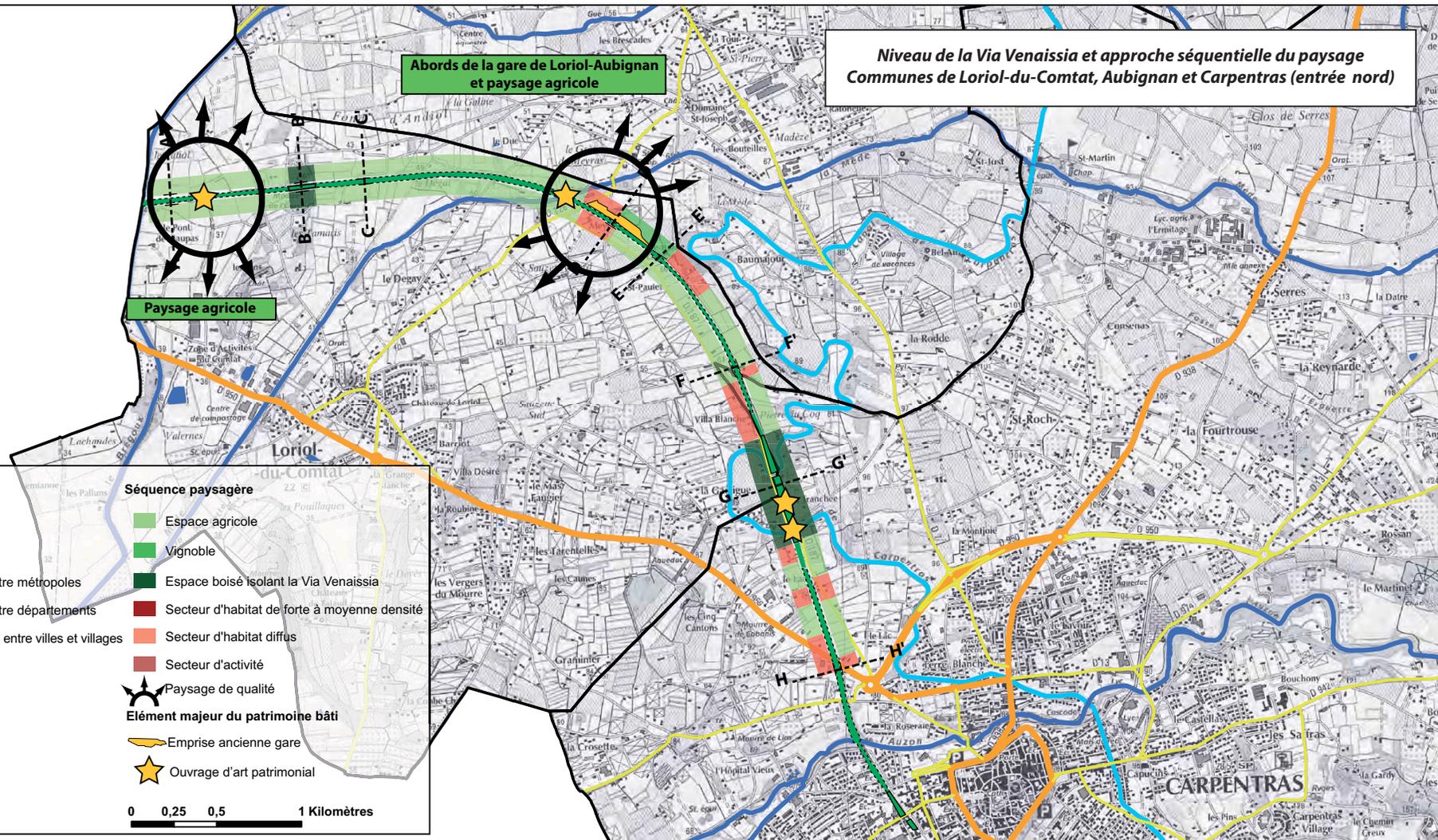
- Limite communale
 - Cours d'eau et canaux principaux
 - Réseau routier**
 - Importance de niveau 1 : liaison entre métropoles
 - Importance de niveau 2 : liaison entre départements
 - Importance de niveau 3 et 4 : liaison entre villes et villages et liaison rapide intra communale
 - Niveau de la Via Venaissia**
 - Sol
 - Sur remblai
 - En tranchée
 - Séquence paysagère**
 - Espace agricole
 - Vignoble
 - Espace boisé isolant la Via Venaissia
 - Secteur d'habitat de forte à moyenne densité
 - Secteur d'habitat diffus
 - Secteur d'activité
 - Paysage de qualité
 - Élément majeur du patrimoine bâti**
 - Emprise ancienne gare
 - Ouvrage d'art patrimonial
- 0 0,25 0,5 1 Kilomètres

Profils type : 1/500°





Niveau de la Via Venaïssia et approche séquentielle du paysage
Communes de Loriol-du-Comtat, Aubignan et Carpentras (entrée nord)



Limite communale

Cours d'eau et canaux principaux

Réseau routier

- Importance de niveau 1 : liaison entre métropoles
- Importance de niveau 2 : liaison entre départements
- Importance de niveau 3 et 4 : liaison entre villes et villages et liaison rapide intra communale

Niveau de la Via Venaïssia

- Sol
- Sur remblai
- En tranchée

Séquence paysagère

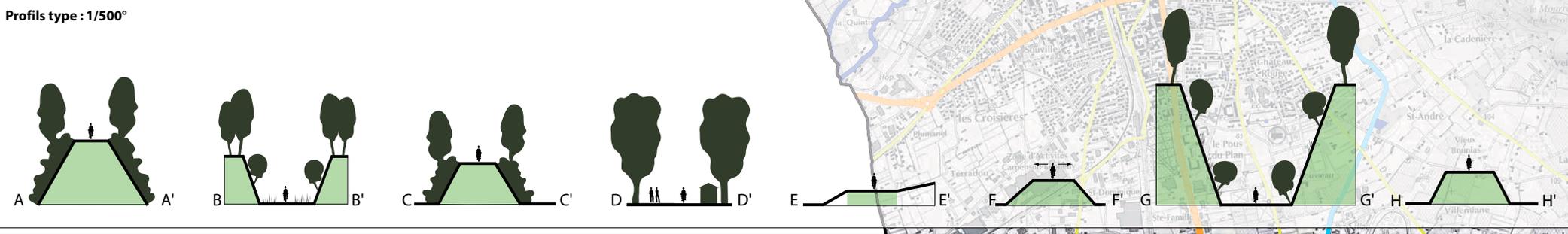
- Espace agricole
- Vignoble
- Espace boisé isolant la Via Venaïssia
- Secteur d'habitat de forte à moyenne densité
- Secteur d'habitat diffus
- Secteur d'activité
- Paysage de qualité

Élément majeur du patrimoine bâti

- Emprise ancienne gare
- Ouvrage d'art patrimonial

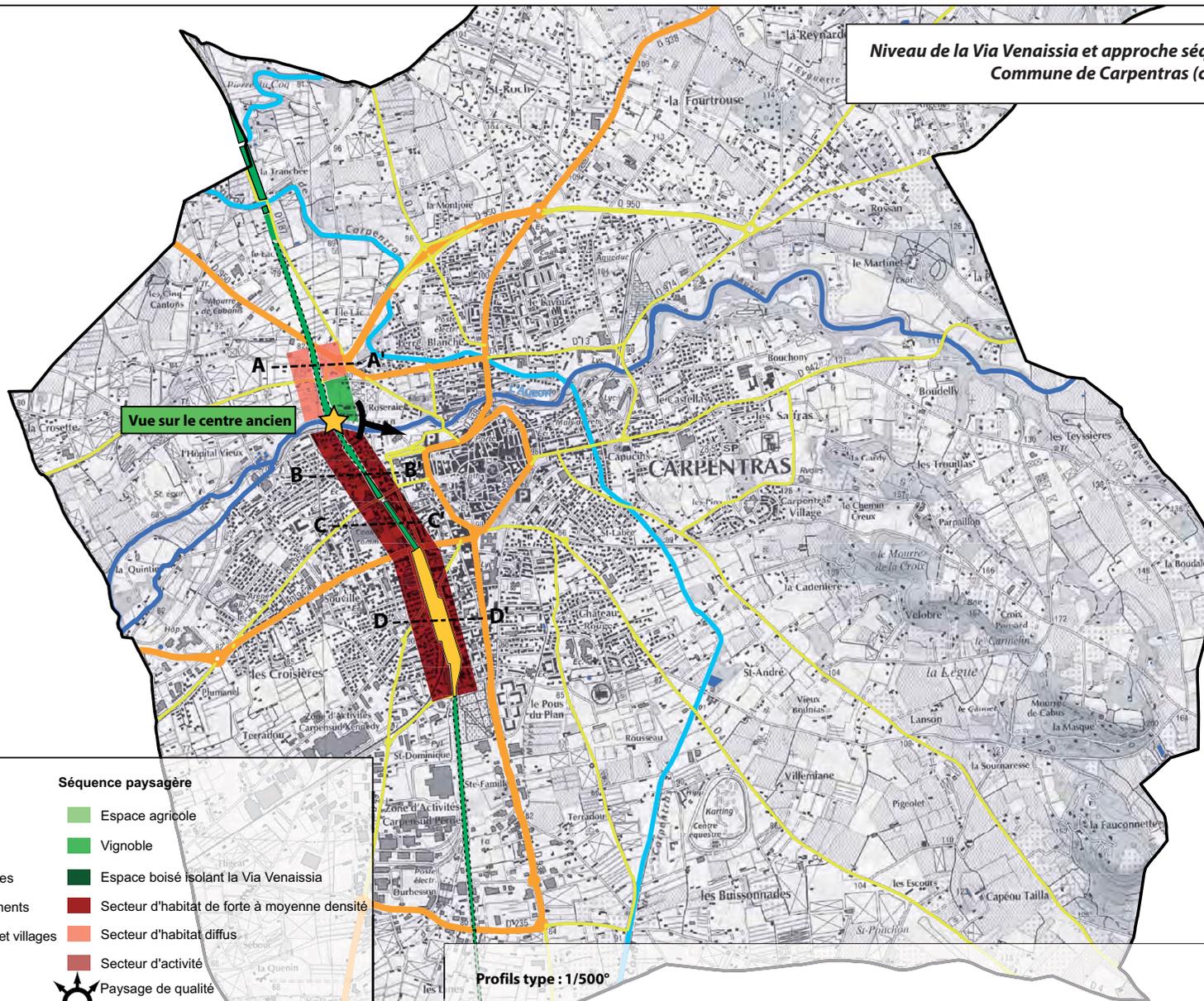
0 0,25 0,5 1 Kilomètres

Profils type : 1/500°





Niveau de la Via Venaissia et approche séquentielle du paysage
Commune de Carpentras (centre)



Vue sur le centre ancien

Profils type : 1/500°

Limite communale

Cours d'eau et canaux principaux

Réseau routier

Importance de niveau 1 : liaison entre métropoles

Importance de niveau 2 : liaison entre départements

Importance de niveau 3 et 4 : liaison entre villes et villages et liaison rapide intra communale

Niveau de la Via Venaissia

Sol

Sur remblai

En tranchée

Séquence paysagère

Espace agricole

Vignoble

Espace boisé isolant la Via Venaissia

Secteur d'habitat de forte à moyenne densité

Secteur d'habitat diffus

Secteur d'activité

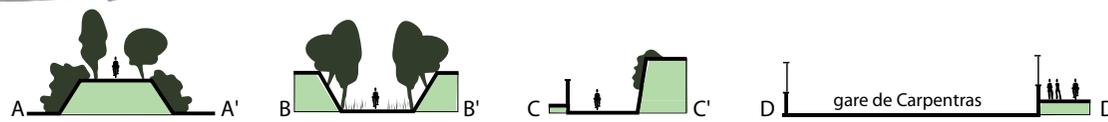
Paysage de qualité

Élément majeur du patrimoine bâti

Emprise ancienne gare

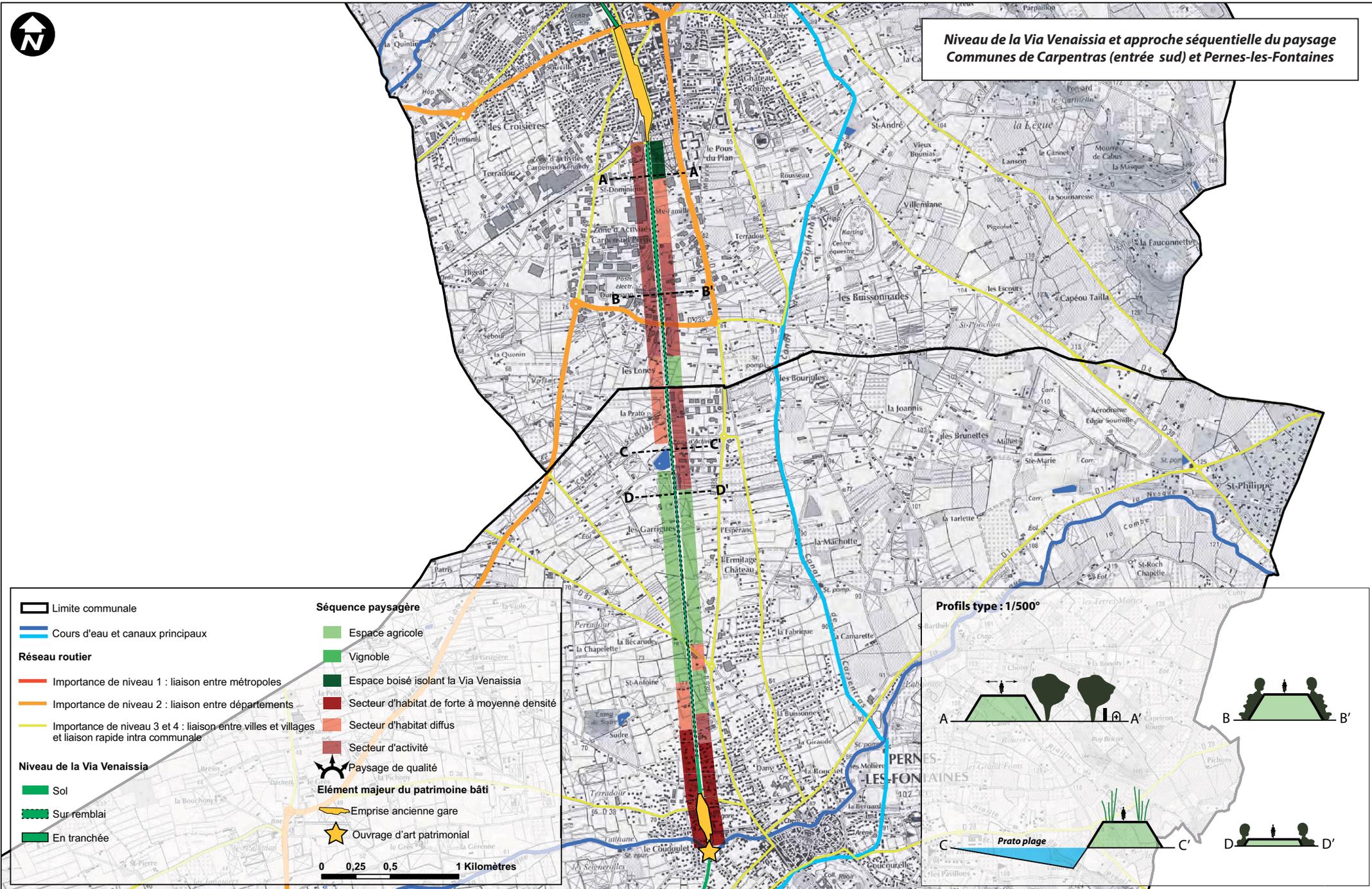
Ouvrage d'art patrimonial

0 0,25 0,5 1 Kilomètres



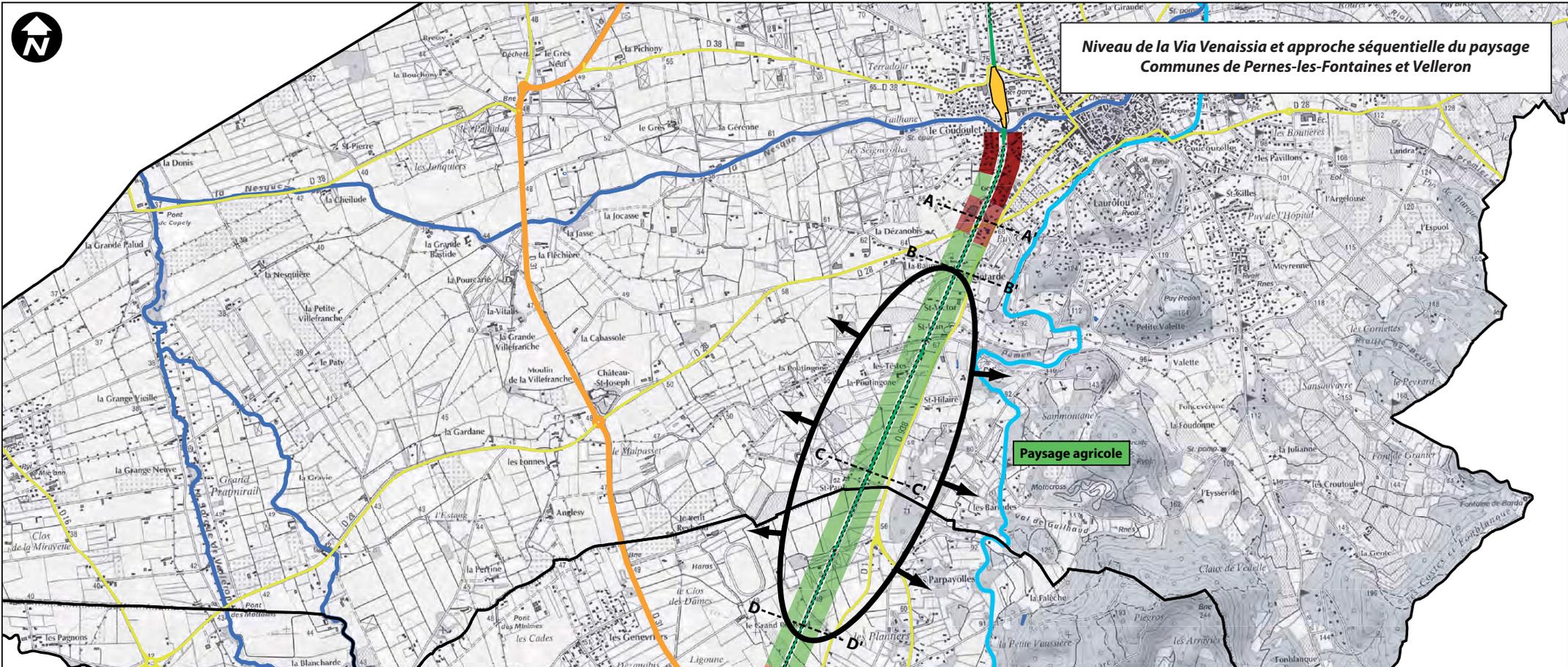


**Niveau de la Via Venassia et approche séquentielle du paysage
Communes de Carpentras (entrée sud) et Pernes-les-Fontaines**





**Niveau de la Via Venaissia et approche séquentielle du paysage
Communes de Pernes-les-Fontaines et Velleron**



Limite communale

Cours d'eau et canaux principaux

Réseau routier

- Importance de niveau 1 : liaison entre métropoles
- Importance de niveau 2 : liaison entre départements
- Importance de niveau 3 et 4 : liaison entre villes et villages et liaison rapide intra communale

Niveau de la Via Venaissia

- Sol
- Sur remblai
- En tranchée

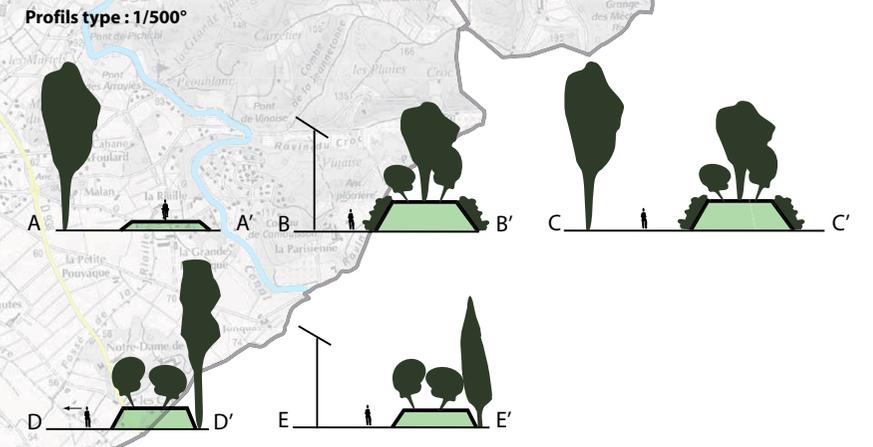
Séquence paysagère

- Espace agricole
- Vignoble
- Espace boisé isolant la Via Venaissia
- Secteur d'habitat de forte à moyenne densité
- Secteur d'habitat diffus
- Secteur d'activité
- Paysage de qualité

Elément majeur du patrimoine bâti

- Emprise ancienne gare
- Ouvrage d'art patrimonial

0 0,25 0,5 1 Kilomètres





Vue sur les paysages agricoles entre Pernes-les-Fontaines et Velleron avec les monts de Vaucluse en arrière plan

5. Les enjeux paysagers à l'échelle de la Via Venaissia

Etant donné la pregnance de la trame agricole et de son maillage, l'évolution des pratiques agricoles induit une évolution importante du paysage de la Via Venaissia.

En ce qui concerne la trame elle-même, elle est de plus en plus marquée par la serriculture et l'implantation ponctuelle de bâtiments liés à l'activité agricole. Il est à noter la disparition récente du paysage de pépinières à l'est de l'agglomération de Jonquières laissant de vastes espaces à l'avenir incertain.

Quant au maillage végétal, le réseau de haies perd en densité. La mécanisation des exploitations incite les agriculteurs à privilégier des surfaces cultivées plus grandes. A cela s'ajoute des problèmes d'ordre sanitaire (maladie) entraînant la disparition de certains alignements composés de cyprès de Provence. Quand les haies sont remplacées, l'essence de substitution est le peuplier noir d'Italie. Le réseau d'irrigation gravitaire s'amointrit lui aussi. Certains canaux sont busés.

L'espace agricole au contact des zones urbanisées se voit petit à petit grignoté par des zones d'activités, des lotissements ou du mitage. L'étalement des agglomérations notamment le long des axes routiers principaux risque de provoquer des phénomènes de conurbation comme c'est déjà presque le cas entre Carpentras et Pernes-les-Fontaines. Cette urbanisation périphérique déstructurée brouille la lisibilité des fronts urbains et engendre une banalisation des paysages. De plus les entrées d'agglomération et les nouvelles extensions urbaines souffrent d'une carence en plantations.

Atouts

- Vues sur des paysages agricoles de qualité
- Vues sur des massifs emblématiques : Mont Ventoux, Dentelles de Montmirail et monts de Vaucluse
- Présence de plusieurs cours d'eau avec des ripisylves
- Situation de la Via Venaissia en retrait des axes routiers
- Présence d'éléments patrimoniaux remarquables
- Niveau de la Via Venaissia par rapport à son environnement limitant parfois l'impact du bâti environnant

Opportunités

- Site des gares offrant des perspectives intéressantes de mise en valeur
- Possibilité de plantations ornementales aux abords de la Via Venaissia
- Niveau de la Via Venaissia par rapport à son environnement permettant parfois la valorisation de points de vue notamment avec des supports d'interprétation

Faiblesses

- Passage de la Via Venaissia dans des tissus urbains peu qualitatifs : zones résidentielles et d'activités
- Mitage de la trame agricole

Menaces

- Disparition des pépinières à Jonquières
- Etalement urbain banalisant les paysages
- Continuité du mitage
- Evolution des pratiques agricoles : disparition de certaines haies, agrandissement des surfaces cultivées et busage de canaux d'irrigation
- Problèmes sanitaires entraînant la disparition d'essence végétale identitaire (platanes et cyprès de Provence)



Vue sur les anciennes pépinières avec un effet de cadrage par les haies de cyprès sur les Dentelles de Montmirail



Vue sur les paysages agricoles entre Jonquières et Sarriens avec le Mont Ventoux en arrière plan



Gare de Jonquières

Diagnostic paysager



1. Les composantes paysagères structurant le site

Le site se situe 300 mètres au nord du centre ancien de la commune de Jonquières. Il est longé au nord par le chemin du Clos d'Enfer, au sud par l'avenue de la Gare, à l'ouest par la rue du Petit Pont qui passe sous la voie et à l'est par la route départementale n°43 qui relie Jonquières et Camaret-sur-Aigues. Le site est accessible par la Via Venaissia composée d'une bande d'enrobé noir et chacune des voies carrossables le longeant. Ses limites sont parfois clairement soulignées soit par une haie de cyprès ou des clôtures (notamment l'imposant mur en parpaing non enduit au nord de l'abri voyageur).

Le site est dépourvu de relief sauf au niveau des limites nord et sud de son extrémité ouest où se trouvent respectivement un petit mur de soutènement et un talus. La différence de niveau est plus prononcée au sud.

En ce qui concerne la végétation, les éléments les plus marquants sont les alignements de platanes accompagnant la Via Venaissia à proximité de la gare. Des alignements de platanes similaires se trouvent sur d'autres sites (Sarriars-Montmirail et Loriol-Aubignan). Ces alignements, plantés lors de l'édification des bâtiments, peuvent être qualifiés de remarquables. Les autres composantes végétales à relever sont deux platanes en cépée à l'ouest de la gare, des plantations récentes de tilleul à l'ouest du site, une haie de cyprès de Provence délimitant le site au nord-ouest et un espace résiduel au sud-est où a proliféré de la végétation spontanée.

L'eau est absente du site bien qu'à l'ouest de celui-ci se trouve un ouvrage hydraulique inutilisé passant sous la voie. Un canal d'évacuation des eaux pluviales qui serait situé sous l'emprise de la Via Venaissia au nord est actuellement en projet. Sa construction nécessiterait la coupe des platanes évoqués ci-dessus.

Le site s'insère dans une trame bâtie périurbaine diversifiée avec au nord un bâti dense mêlant hangars et résidences, au sud un bâti dense à caractère résidentiel et à l'est des immeubles récents et des entrepôts. Au sud, ce sont les parties situées à l'arrière des propriétés, et par conséquent les moins esthétiques, qui sont visibles. Sur le site, les seuls éléments bâtis sont l'ancienne gare, son abri voyageurs et ses lieux d'aisance. Ils sont en apparence fortement dégradés. Une barrière de containers composant un point d'apport volontaire se trouve à proximité de la gare. Immédiatement au sud-est du site, au bord de la route départementale n°43, se trouve une maison de garde barrière.

Il est également à noter sur l'emprise foncière du site la présence de vastes plateformes en friche dont l'une servant au stockage de matériaux au nord-ouest, d'un boulo-drome délimité par une clôture peu esthétique (planches de récupération et canisses abimés) à proximité de la gare et de deux ouvrages métalliques permettant à l'ancienne voie ferrée de franchir l'ouvrage hydraulique et la rue du Petit Pont.

Lors de l'aménagement de la Via Venaissia, une portion de voie ferrée a été conservée au niveau de la gare.

Quelques composantes du site



1. Mur de clôture délimitant le site au nord



2. Double alignement de platanes à proximité de l'ancienne gare



3. Point d'apport volontaire à proximité de la gare



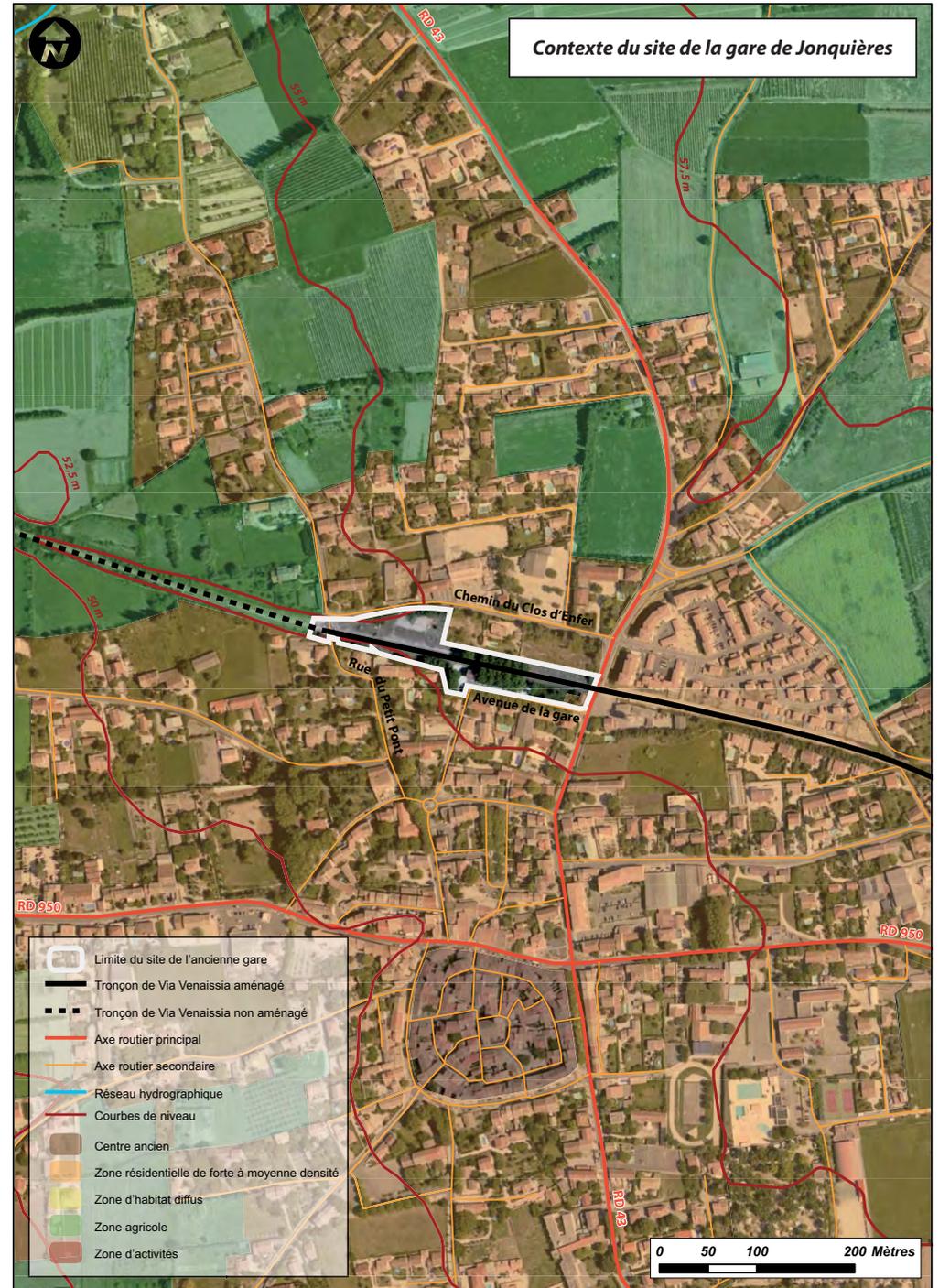
4. Plantations récentes de tilleul en haut de talus à l'ouest du site

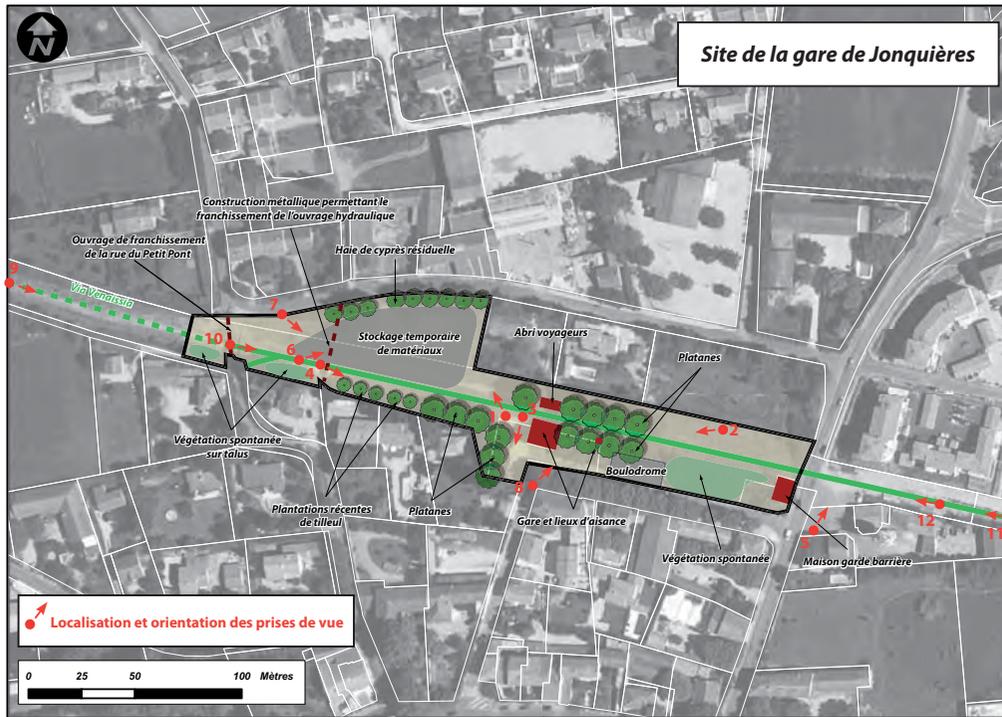


5. Immeubles récents et entrepôts à l'est du site



6. Plateforme en friche accueillant des matériaux avec haie de cyprès en arrière plan





2. La perception du site et de son environnement immédiat

• Les vues distantes

Les vues distantes sur le site sont inexistantes. Les échappées visuelles dans l'axe de la Via Venaissia sont limitées. Il n'y a pas de covisibilité avec le centre ancien.

• Les vues proches

Bien que le site soit bien desservi, il est très cloisonné visuellement que ce soit par les fronts bâtis, les clôtures et la végétation (haie résiduelle et végétation spontanée). Mis à part les points de vue dans l'axe de la Via Venaissia, comme celui depuis la route départementale n°43, les seules vues proches sur le site se situent au nord-ouest de celui-ci depuis le chemin du Clos d'Enfer et au sud depuis l'avenue de la gare.

• Les arrivées sur le site depuis la Via Venaissia

L'arrivée sur le site par la Via Venaissia depuis l'ouest se fait en traversant un secteur à caractère agricole. La végétation spontanée (aubépine, sureau, acacia, ...) est abondante et en forte épaisseur. En amont de la partie aménagée, elle produit un effet "couloir". Au nord et au sud de la voie, les parcelles de petite taille sont pour la plupart en friche et délimitées par des haies de cyprès. La lecture du paysage est difficile avec un horizon non visible. Les éléments bâtis se distinguent davantage au sud. Il s'agit de fermes isolées présentant des volumes importants. Les vues sur les façades nord et les hangars agricoles donnent l'impression d'être à l'arrière du front de vie. Ensuite, la vue s'ouvre brusquement sur le site. Une ligne électrique s'impose visuellement au nord sur cet espace dégagé. Les platanes remarquables se distinguent mais la gare n'est pas visible. Du bâti ancien dense fait son apparition au nord et au sud où il est plus présent. Dans la perspective des platanes, il y a une forte présence d'un immeuble récent situé à l'est du site en raison de sa hauteur et de ses couleurs d'enduits en rupture avec le tissu urbain préexistant. Le pont sur la rue du Petit Pont fait office de porte sur le site et marque le début de la partie aménagée de la voie verte. Le bâti est plus présent au sud et se resserre aux abords de la voie tandis qu'au nord l'espace s'élargit. La gare apparaît graduellement. A son approche, les vues deviennent plus limitées au nord et au sud.

L'arrivée sur le site depuis l'est est très cloisonnée avec au nord une zone résidentielle récente mêlant habitat individuel et collectif et au sud un linéaire alternant haie de cyprès, murs de clôture, constructions récentes et hangars. En se rapprochant du passage à niveau de la route départementale n°43, l'allée de platanes apparaît dans la perspective encadrée par un château d'eau à gauche et un immeuble à droite. Au franchissement du passage à niveau, qui marque l'entrée sur le site de la gare, se trouve une séquence visuelle de courte durée vers le centre du village. L'espace dégagé à l'entrée du site contraste avec celui qui semble plus resserré au niveau de la gare et de l'abri voyageurs. Cette impression est due à la présence des clôtures (boulodrome et mur en parpaing) de part et d'autre du champ de vision et de l'allée de platanes renforçant l'effet de perspective généré par l'allée de platanes.

Vues sur le site



7. Vue proche sur le site depuis le chemin du Clos d'Enfer



8. Vue proche sur le site depuis l'avenue de la gare



9. Couloir végétal bordant la Via Venaissia à l'ouest du site et traversant des parcelles agricoles



10. Entrée ouest du site de la gare

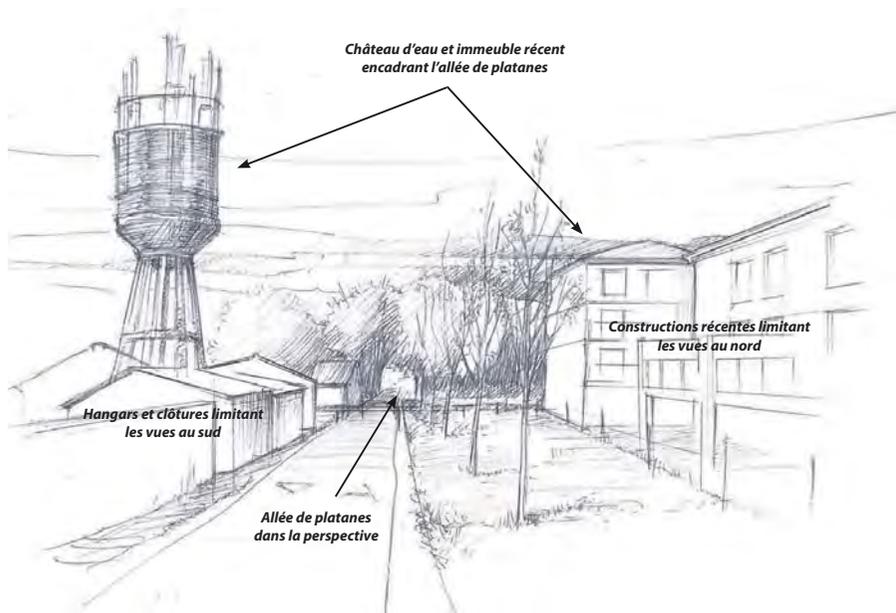


11. Haie de cyprès et bâti récent bordant la Via Venaissia à l'est du site

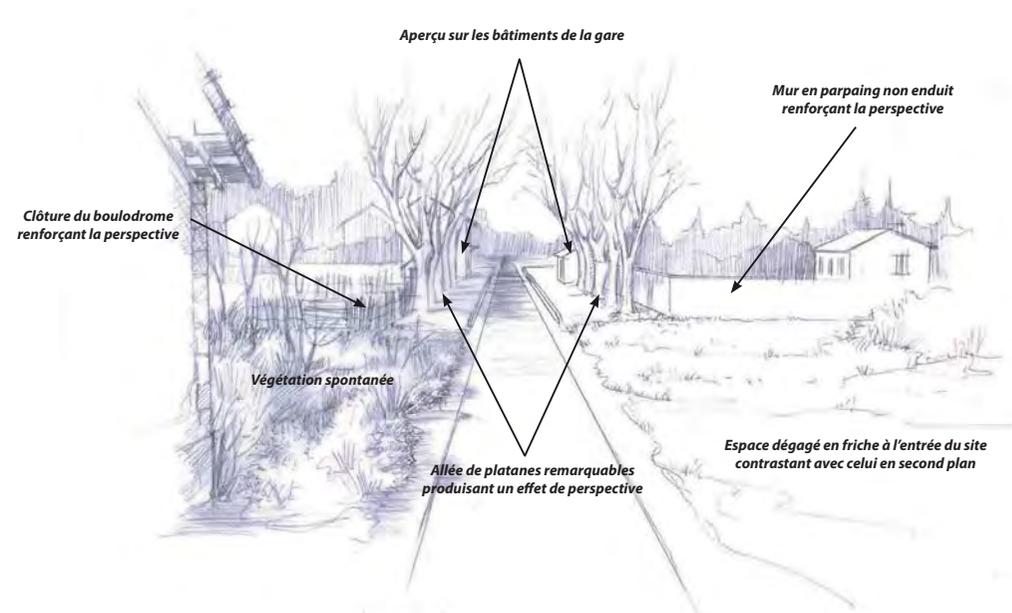


12. Arrivée au passage à niveau marquant l'entrée du site à l'est

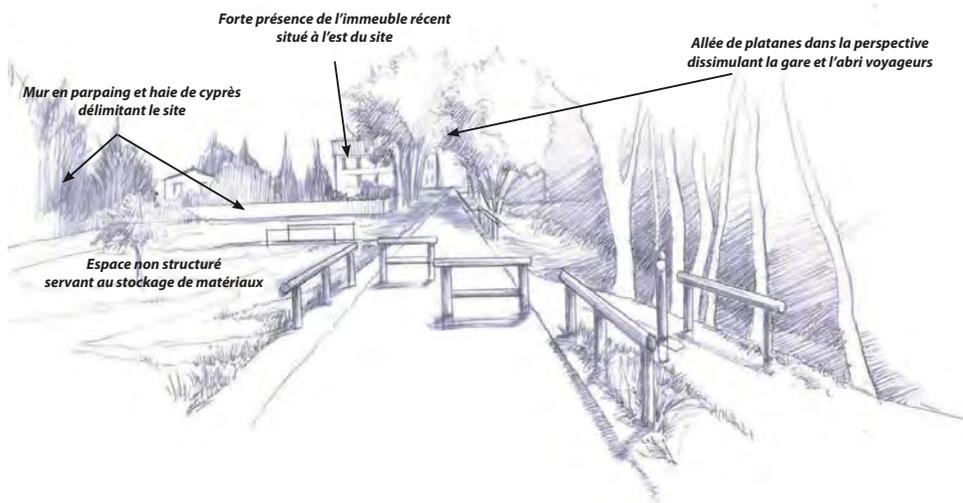
Arrivée par la Via Venaissia depuis l'est



Vue du site depuis la route départementale n°43 à l'est



Arrivée par la Via Venaissia depuis l'ouest



Atouts

- Vestiges de l'activité ferroviaire (gare, abri voyageurs, maison du garde barrière et portion de rails)
- Position stratégique en entrée de ville, à proximité d'une route départementale et site bien desservi
- Présence d'alignements de platanes remarquables
- Arrivée ouest par la Via Venaissia (couloir végétal)

Opportunités

- Vaste espace disponible offrant de multiples options d'aménagement
- Arrivée est et ouest par la Via Venaissia pouvant permettre une mise en valeur des bâtiments et des alignements de platanes en jouant sur l'effet de perspective
- Bâtiments pouvant faire l'objet d'une réhabilitation

Faiblesses

- Site inséré dans un tissu urbain trop hétérogène
- Nombreuses clôtures inesthétiques
- Vastes espaces délaissés (friche)
- Ancienne gare et abri voyageurs fortement dégradés en apparence
- Présence d'un point d'apport volontaire
- Site cloisonné avec peu d'échappées visuelles
- Stockage de matériaux

Menaces

- Réalisation d'un canal d'évacuation des eaux pluviales nécessitant la coupe de platanes remarquables
- Espace agricole à l'ouest potentiellement urbanisable



Gare de Sarrians-Montmirail

Diagnostic paysager



1. Les composantes paysagères structurant le site

Le site se situe au nord du centre ancien de la commune de Sarrians (environ 300 mètres) et à l'entrée ouest de l'agglomération. Il est à proximité immédiate de l'intersection entre les routes départementales n°21 à l'est et n°950 au sud desservant respectivement Beaumes-de-Venise et Carpentras-Orange. L'accès au site se fait par la Via Venaissia ou par un chemin de desserte partant de la route départementale n°21 et appelé l'impasse de la Gare.

Le site possède un relief peu marqué. Sa plateforme est en continuité avec son environnement immédiat. Seul un dénivelé au nord de la gare marque une rupture de niveau entre le site et une zone d'habitat mitoyenne.

Des fossés sont présents à l'ouest du site. Un fossé d'orientation nord-est/sud-ouest passe sous la Via Venaissia et marque la limite ouest du site de la gare. Ce réseau d'irrigation est peu présent du point de vue visuel car il ne bénéficie pas de végétation d'accompagnement.

De manière générale et à l'échelle du site, la végétation est assez rare. Les seuls arbres de haute tige présents sont ceux composant les alignements de platanes à proximité de la gare, des peupliers noirs au nord de ces alignements en limite de site et un peuplier noir d'Italie isolé. Sur certains talus des canniers forment des écrans visuels. Quelques arbustes d'ornement ont également été plantés en limite nord et font écran avec des habitations individuelles.

Dans sa partie est, le site est inséré dans une trame bâtie de type périurbain peu lisible et de qualité médiocre (quartiers résidentiels à l'architecture standardisée et zone d'activités) tandis qu'il pénètre un environnement agricole dans sa partie ouest. Les seuls éléments bâtis présents sur le site sont l'ancienne gare, son abri voyageurs l'ancienne halle aux marchandises qui sont en apparence fortement dégradés. Accolée au bâtiment de la gare se trouve une bascule publique. Immédiatement au sud-est du site, au bord de la route départementale n°21, se trouve une maison de garde-barrière (propriété privée).

La voie verte récemment aménagée et composée d'une bande d'enrobé noir ressort particulièrement notamment dans le vaste espace délaissé en partie ouest du site.

Il faut souligner la présence de deux calades remarquables en gros galets éclatés partiellement recouvertes d'enrobé à proximité du bâtiment de la gare (40 m²) et de la halle aux marchandises (640 m²).

Quelques composantes du site



1. Passage de fossé d'irrigation sous la Via Venaissia à l'entrée ouest du site



2. Double alignement de platanes à proximité de l'ancienne gare



3. Halle aux marchandises vue depuis la RD 950 avec un peuplier noir et des canniers à proximité



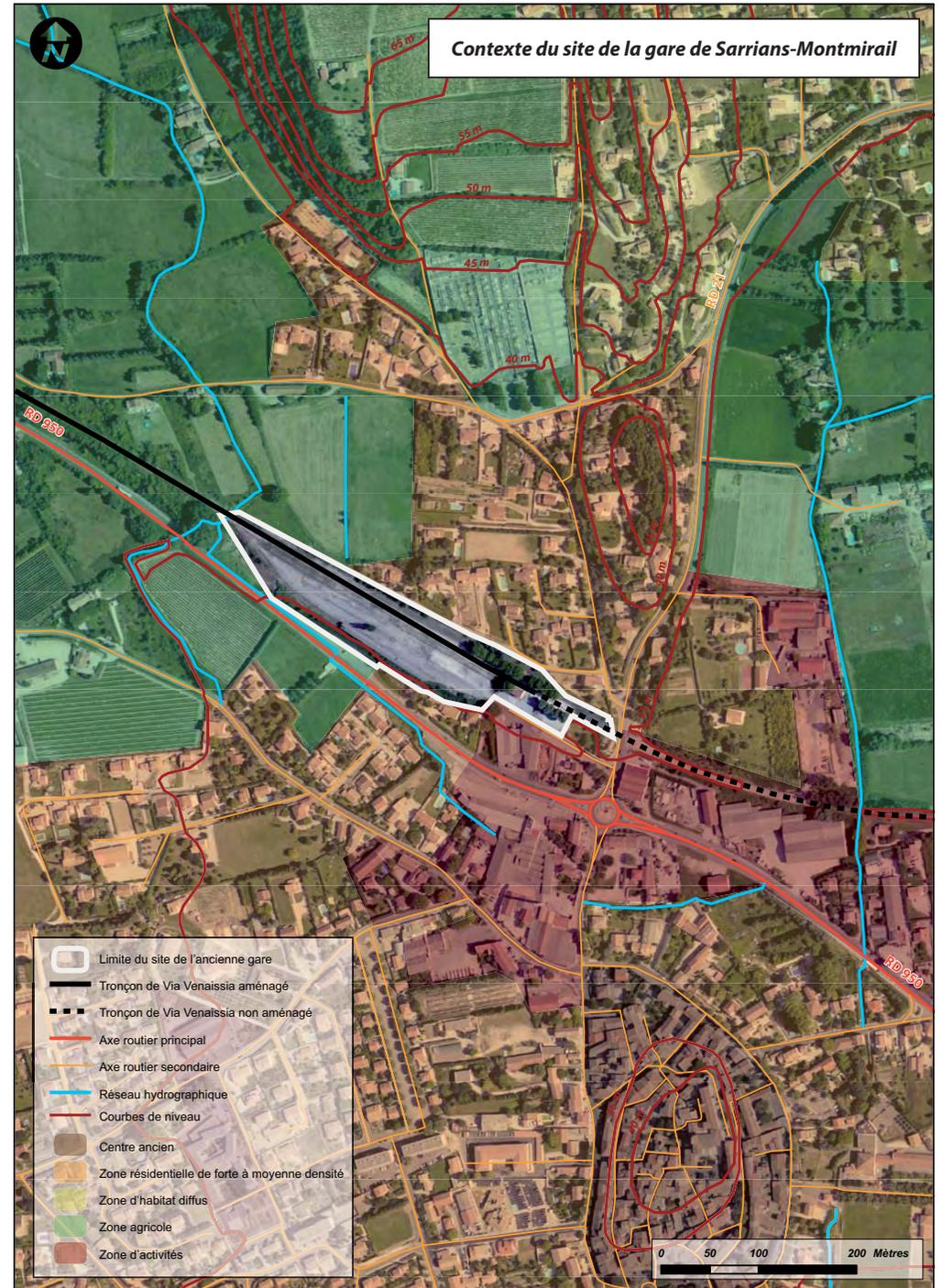
4. Bâtiment industriel peu qualitatif à proximité immédiate du site

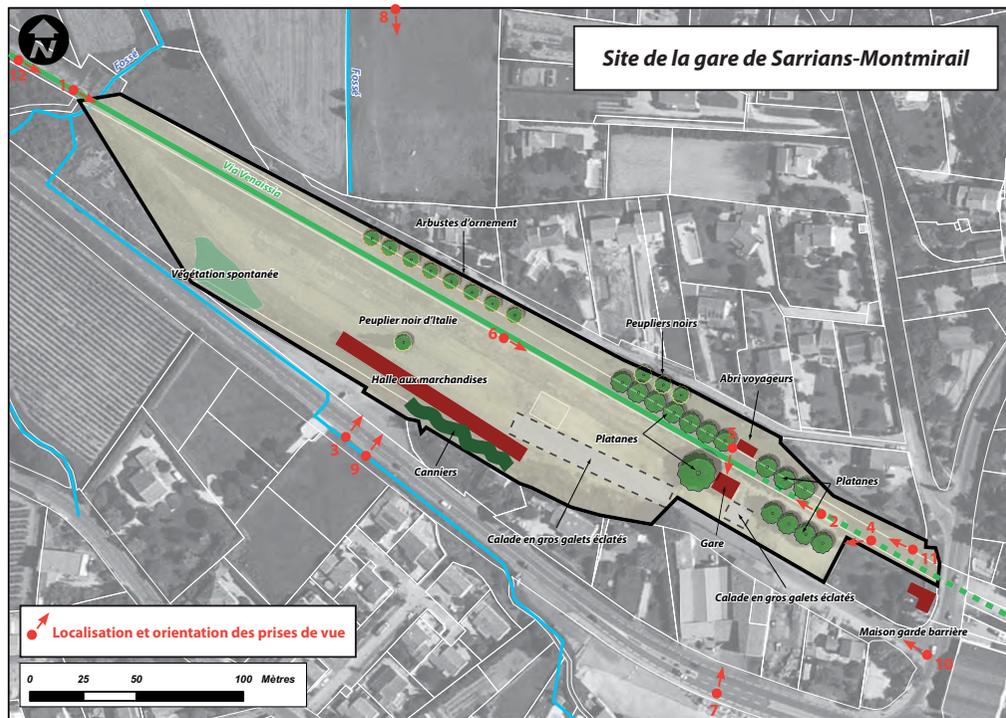


5. Ancienne gare dégradée de Sarrians-Montmirail



6. Aménagement récent de la Via Venaissia traversant la vaste plateforme du site





2. La perception du site et de son environnement immédiat

• Les vues distantes

Le site est en bordure de zone d'activités. Ses limites sont difficilement identifiables. C'est un secteur en cours de transition, l'agricole cédant la place au bâti diffus à vocation résidentiel.

Le site n'est que rarement visible depuis les vues éloignées. Il n'y a aucune covisibilité avec le centre ancien même si celui-ci est peu éloigné. Le bâti le long des axes routiers compose un front qui le dissimule.

La présence de nombreuses clôtures est à souligner. Elles brouillent la compréhension du site. Au niveau du bâti résidentiel et d'activités au sud, elles témoignent de la taille réduite des parcelles construites à contrario des parcelles cultivées et des parcelles non bâties plus grandes.

• Les vues proches

Elles ne sont possibles que depuis les deux axes routiers qui longent le site au sud et à l'est.

Le site est visible de manière ponctuelle depuis la route départementale n°950 mais seulement brièvement en raison de la vitesse de déplacement des véhicules, des canniers qui font office de masques et de l'ancienne halle qui produit un effet de filtre.

Le site est aussi visible depuis la route départementale n°21 au niveau de l'ancien passage à niveau.

• Les arrivées sur le site depuis la Via Venaissia

L'arrivée par la Via Venaissia depuis l'ouest se fait par un couloir végétal. Le passage sur le fossé passant sous la voie verte évoqué précédemment marque le seuil d'entrée du site de la gare. La vue s'ouvre et couvre l'intégralité de la plateforme dont les limites restent difficilement identifiables. La gare se fonde dans l'ensemble bâti hétéroclite.

En arrivant sur le site depuis l'est, les vues sont bouchées vers le sud par des hangars et très limitées vers le nord en raison d'une végétation importante mais les Dentelles de Montmirail et le Mont Ventoux restent perceptibles à l'horizon. Une échappée visuelle vers l'ouest dans l'axe de la Via Venaissia associée à un effet de perspective met en valeur l'ancienne gare et le double alignement de platanes.

Vues sur le site



7. Front bâti vu depuis la RD 950



8. Site dissimulé derrière de l'habitat vu depuis les abords du cimetière situé au nord



9. Site perceptible depuis la RD 950 au niveau de la halle aux marchandises et des canniers



10. Aperçu du site depuis la RD 21

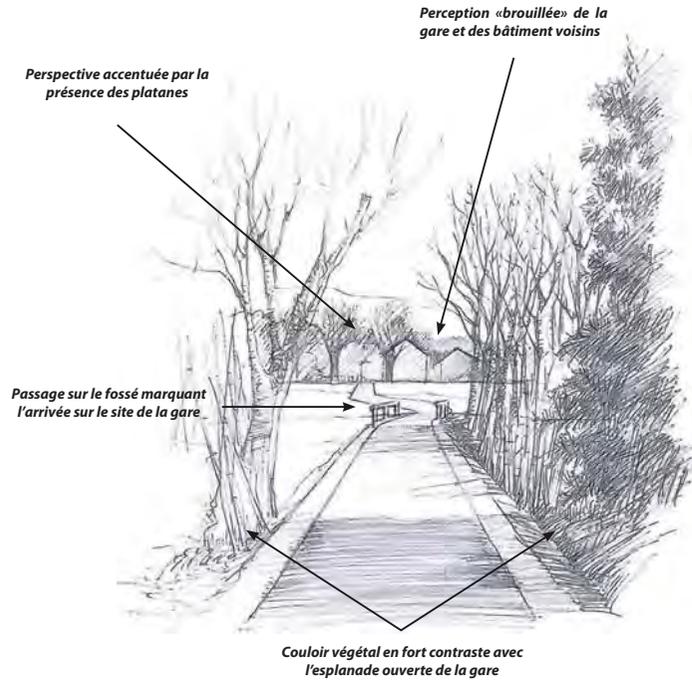


11. Arrivée sur le site depuis l'est par la Via Venaissia



12. Arrivée sur le site depuis l'ouest par la Via Venaissia

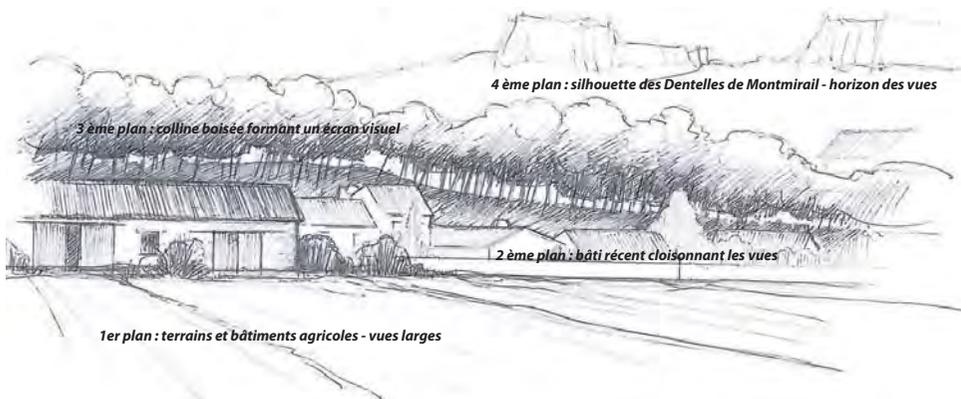
Arrivée par la Via Venaissia depuis l'ouest



Vue du site depuis l'ouest



Vue vers le nord depuis le site



Atouts

- Vues sur le paysage agricole de la plaine du Comtat Venaissin avec les Dentelles de Montmirail et le Mont Ventoux à l'horizon
- Vestiges de l'activité ferroviaire (gare, abri voyageurs, halle aux marchandises et maison du garde barrière)
- Position stratégique en entrée de ville, à proximité du centre ancien et de deux routes départementales
- Présence d'alignements de platanes remarquables
- Arrivée ouest par la Via Venaissia (couloir végétal)
- Présence de deux calades remarquables

Faiblesses

- Espace souffrant d'une carence de végétation
- Site en partie inséré dans un tissu urbain peu qualitatif et brouillant sa lecture
- Vaste espace délaissé
- Ancienne gare, abri voyageurs et halle aux marchandises fortement dégradés en apparence

Opportunités

- Vaste espace disponible offrant de multiples options d'aménagement
- Arrivée ouest et est par la Via Venaissia pouvant permettre une mise en valeur des bâtiments et des alignements de platanes en jouant sur l'effet de perspective
- Bâtiments pouvant faire l'objet d'une réhabilitation
- Eventualité de la réalisation d'un bassin de rétention au nord-ouest du site (parcelles inoccupées faisant l'objet d'un emplacement réservé) pouvant être utilisé en équipement de loisir

Menaces

- Etat sanitaire incertain des alignements de platanes
- Espace agricole au nord en cours de mutation



Gare de Loriol-Aubignan

Diagnostic paysager



1. Les composantes paysagères structurant le site

La gare de Loriol-Aubignan se situe dans un contexte rural. Elle est la seule gare de la Via Venaissia implantée en dehors d'une agglomération. Elle est à mi chemin entre les villages de Loriol-du-Comtat et d'Aubignan à une distance approximative de 1,8 kilomètre. Le site de la gare est longé à l'ouest par la route départementale n°126. Il est uniquement desservi par un chemin sans issue et la Via Venaissia.

Le site de la gare est établi sur un remblai et possède par conséquent une position dominante par rapport aux parcelles cultivées environnantes. La plateforme accueillant le bâti et la voie ferrée est orientée selon un axe nord-ouest/sud-est. Elle est délimitée par des talus enherbés sur pratiquement toute sa longueur au sud-ouest et au nord-est. Seule exception, un linéaire en limite nord-est du site allant approximativement de l'abri voyageur au hangar pour les marchandises où la différence de niveau est marquée par un important ouvrage de soutènement. Un escalier situé à l'arrière du bâtiment de la gare permet de descendre directement dans les parcelles cultivées.

Le site ne présente pas de composante hydrographique malgré le passage de la Mède à proximité. Néanmoins, sa présence se devine en raison de l'ouvrage d'art métallique visible à l'ouest du site (viaduc) et de l'importante ripisylve visible au nord.

En terme de végétation, des alignements de platanes remarquables longent les quais de part et d'autre de la gare et de l'abri voyageur. Certains ont récemment fait l'objet d'une taille sévère. Mis à part ces platanes, le site est uniquement occupé par de la végétation spontanée composée d'espaces enherbés avec des buissons de genêt, d'aubépine, des ronciers, etc.

Les éléments bâtis présents sur le site sont la gare, l'abri voyageur, les lieux d'aisance et le hangar pour les marchandises. Bien que présentant un aspect relativement dégradé en raison de leur abandon, ils restent d'aspect convenable. Des éléments de petit patrimoine viennent également témoigner de l'ancienne activité ferroviaire du site (rails, leviers d'aiguillage et signalisation). A l'ouest du site, au bord de la route départementale, se trouve une maison de garde barrière (propriété privée).

Le site présente la particularité de posséder un passage sous la voie ferrée d'une longueur d'environ 30 mètres permettant de traverser dans le sens de la largeur. Ce passage est situé à mi chemin entre la gare et le hangar aux marchandises.

La position surélevée du site et de ses abords, la route départementale au tracé sinueux et l'importance de la végétation (alignements de platanes, ripisylve de la Mède et pins d'Alep le long de la route départementale) confèrent à l'endroit une identité de type collinaire qui dénote avec un contexte de plaine agricole spécifique de la plaine comtadine.

Quelques composantes du site



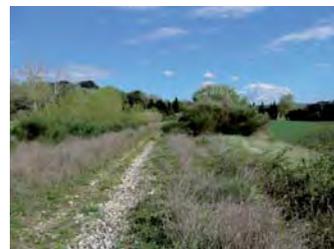
1. Voie sans issue desservant le site



2. Talus et escalier situé au nord de la gare



3. Ouvrage de soutènement et passage sous le site



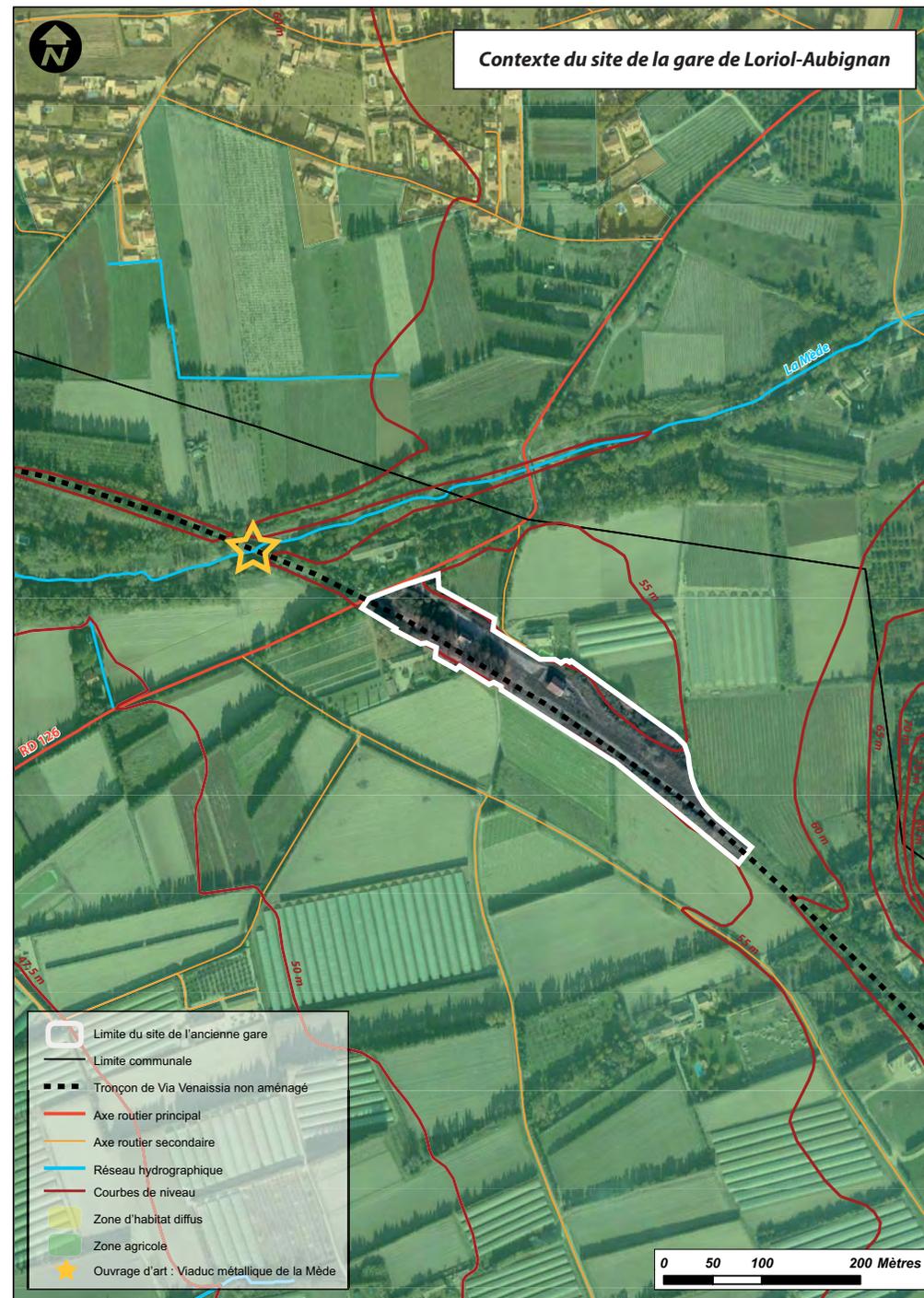
4. Végétation spontanée aux abords de la Via Venaissia

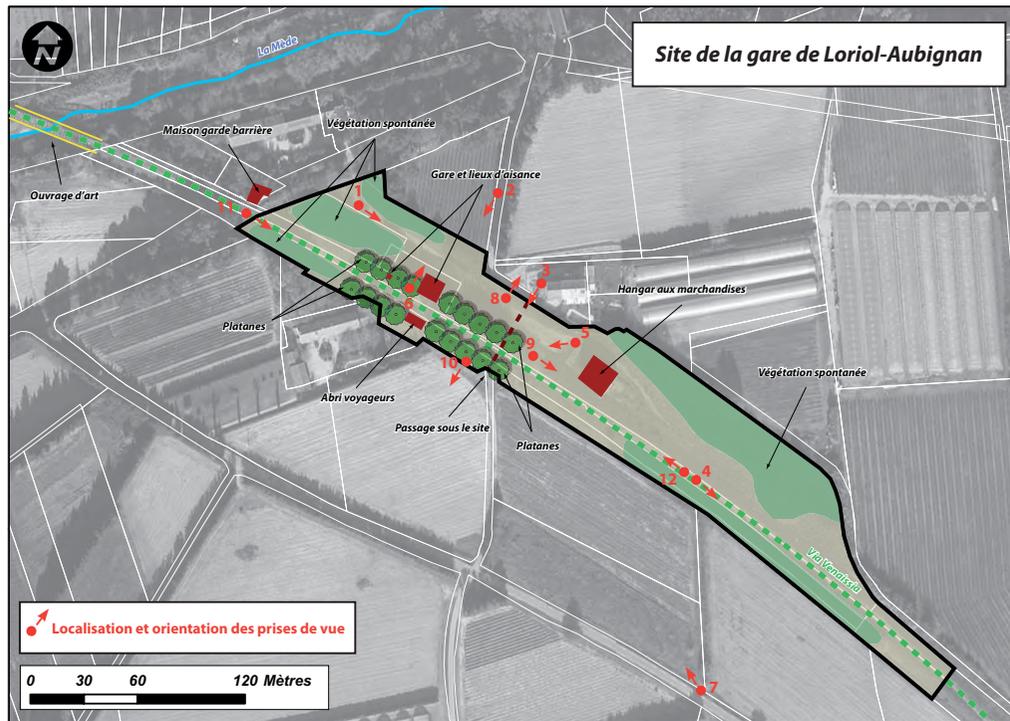


5. Alignements de platanes remarquables



6. Alignements de pins d'Alep le long de la route départementale





2. La perception du site et de son environnement

• Les vues distantes

Le site (bâtiments et alignements de platanes) sont visibles depuis le sud sur une grande distance. Le hangar aux marchandises ressort particulièrement en raison du peu de végétation qui l'environne. Ainsi depuis le sud, il est distingué les terres agricoles en premier plan, le site sur remblais en deuxième plan, une ferme voisine et la végétation bordant la Mède dans un troisième plan et les Dentelles de Montmirail à l'horizon.

Depuis le site de la gare, les vues vers le nord sont limitées par la ripisylve de la Mède et des buttes boisées. Alors que les Dentelles de Montmirail ne sont pas perceptibles, il est à noter un rapport visuel fort avec le Mont Ventoux. Vers le sud, la position surélevée du site donne un point de vue privilégié sur la plaine comtadine.

Les vues vers et depuis le site sont conditionnées par la présence de nombreuses haies de cyprès de Provence.

• Les vues proches

Sur de courtes séquences, il existe une covisibilité entre le site et la route départementale n°126.

Proche du site, l'ouvrage d'art permettant le franchissement de la Mède est visible à l'ouest alors que les vues sont plus lointaines à l'est.

Deux fermes sont implantées à proximité de la gare. Une au nord du remblai et une au sud. L'impact visuel de ces bâtiments de grande taille est amoindri par leur position au pied du remblai.

• Les arrivées sur le site depuis la Via Venaissia

Après le franchissement de l'ouvrage d'art et de la route départementale à l'ouest, l'arrivée par la Via Venaissia se fait par un couloir végétal composé de végétation spontanée suivi des alignements de platanes puis des bâtiments. Cette succession produit un effet de perspective. L'appréhension visuelle du site se fait graduellement.

A contrario, depuis l'est, malgré la présence d'une végétation arbustive abondante, la vue est plus ouverte sur le paysage environnant. Les cimes des platanes se distinguent de loin. Le premier élément fort du site qui s'avère visible est le hangar aux marchandises puis apparaît en arrière plan la gare.

Vues depuis et sur le site



7. Vue sur le site depuis la plaine agricole au sud



8. Vue depuis le site en direction du nord avec la ripisylve de la Mède en arrière plan et le Mont Ventoux à l'horizon



9. Vue lointaine depuis le site en direction de l'est



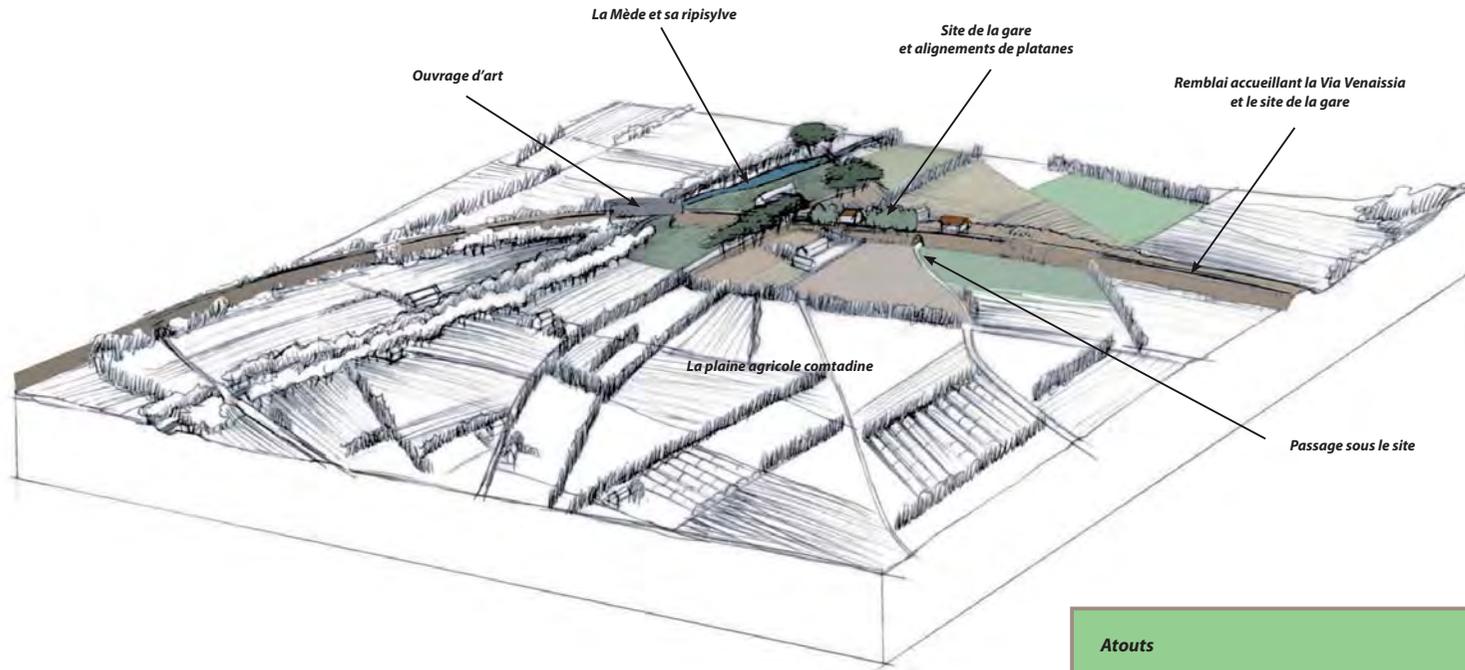
10. Vue sur la plaine comtadine depuis le site en direction du sud



11. Vue depuis le croisement entre la Via Venaissia et la route départementale n°126 en direction du site à l'est.



12. Vue depuis la Via Venaissia en direction du site à l'ouest



Atouts

- Situation au coeur d'un espace naturel et agricole
- Positionnement stratégique aux portes des itinéraires cyclotouristiques vers le Mont Ventoux et les Dentelles de Montmirail
- Position surélevée offrant des vues privilégiées sur des paysages agricoles de qualité du Comtat Venaissin avec le Mont Ventoux en arrière plan
- Cours d'eau et ripisylve à proximité
- Présence d'alignements de platanes remarquables
- Proximité d'un ouvrage d'art
- Vestiges de l'activité ferroviaire (gare, abri voyageurs, lieux d'aisance, hangar aux marchandises, maison du garde barrière, rails et petit patrimoine ferroviaire)

Faiblesses

Opportunités

- Particularité du passage sous le site à mettre en valeur
- Vaste espace disponible offrant de multiples options d'aménagement
- Arrivée ouest et est par la Via Venaissia pouvant permettre une mise en valeur des bâtiments et des alignements de platanes en jouant sur l'effet de perspective
- Bâtiments pouvant faire l'objet d'une réhabilitation

Menaces

- Taille sévère des platanes



Gare de Pernes-les-Fontaines

Diagnostic paysager



1. Les composantes paysagères structurant le site

La gare de Pernes-les-Fontaines se situe à l'ouest du centre ancien de la commune du même nom (à environ 500 mètres). Elle est insérée dans un tissu urbain dense et hétérogène. Elle est desservie depuis l'est par l'avenue de la Gare, l'avenue du 11 Novembre et par la route départementale n°38 qui continue vers l'ouest en direction d'Althen-des-Paluds et qui passe au nord du site. Le chemin de la gare longe la limite est du site et fait la jonction entre ses trois voies. L'extrémité nord du site est également desservie par le chemin de Saint Antoine venant du nord et la route de Sudre venant du nord-ouest. Les accès pour les véhicules se situent au niveau de la gare au sud-est, d'un ancien bâtiment d'activité à l'est et à l'extrémité nord du site.

Le site de la gare est plane à l'exception d'un talus de faible hauteur marquant sa limite à l'ouest.

A l'image de la gare de Loriol-Aubignan, le site ne présente pas de composante hydrographique malgré le passage de la Nesque à proximité immédiate. Ici aussi, la présence toute proche de la rivière ne fait aucun doute en raison de l'abondante ripisylve qui l'accompagne et de l'ouvrage d'art métallique (pont) tous deux visibles au sud.

Les alignements de platanes remarquables qui paraissaient jusqu'ici être une constante sont absents. L'essentiel de la végétation présente sur le site est spontanée (cannes de Provence, acacias, chênes pubescents, peupliers, ...) et se concentre au niveau de la limite ouest du site. Il est à noter quelques arbres séparant l'ancien entrepôt et la gare ainsi que quelques plantations d'accompagnement aux abords de la gare récemment réhabilitée en restaurant.

Les éléments bâtis présents sont donc la gare, l'abri voyageurs, l'entrepôt moderne et un ancien hangar pour les marchandises qui sert aujourd'hui au stockage de matériaux. Ils représentent les principaux éléments verticaux occupant la plateforme, les arbres de grande taille étant pour la plupart en limite du site. Les bâtiments de la gare et de l'abri voyageurs ont été restaurés et le hangar a été rénové. L'entrepôt moderne et son bardage en tôle métallique dénote avec ces bâtiments de bonne facture construits avec des matériaux plus traditionnels.

Globalement, le site se divise en trois parties : une moitié ouest peu qualitative revêtue partiellement par un enrobé grossier où se situe le hangar faisant office d'espace de stockage (granulats, containers, gravats, ...), un quart nord-est délaissé avec l'entrepôt et ses abords en friche et un dernier quart sud-est avec la gare et l'abri voyageurs réhabilités et leurs abords qui ont récemment fait l'objet d'un aménagement peu qualitatif (vaste surface de stationnement en enrobé, parvis en pavés autobloquants et béton lavé, quelques plantations et mobilier urbain minimaliste). La voie ferrée entre la gare et l'abri voyageurs a été remplacée par une vaste terrasse en béton délimitée par une haie de cyprès de Provence récemment plantée. Cela a pour effet d'interrompre le tracé initial de la voie ferrée, de scinder visuellement le site et de ne pas respecter l'identité des lieux liée à l'activité ferroviaire.

Les espaces résiduels sont en friche et enherbés de sorte que les voies ferrées toujours présentes sont difficilement discernables.

Quelques composantes du site



1. Talus et chêne pubescent à l'ouest du site



2. Espace de stockage sur la moitié ouest du site



3. Parvis de la gare



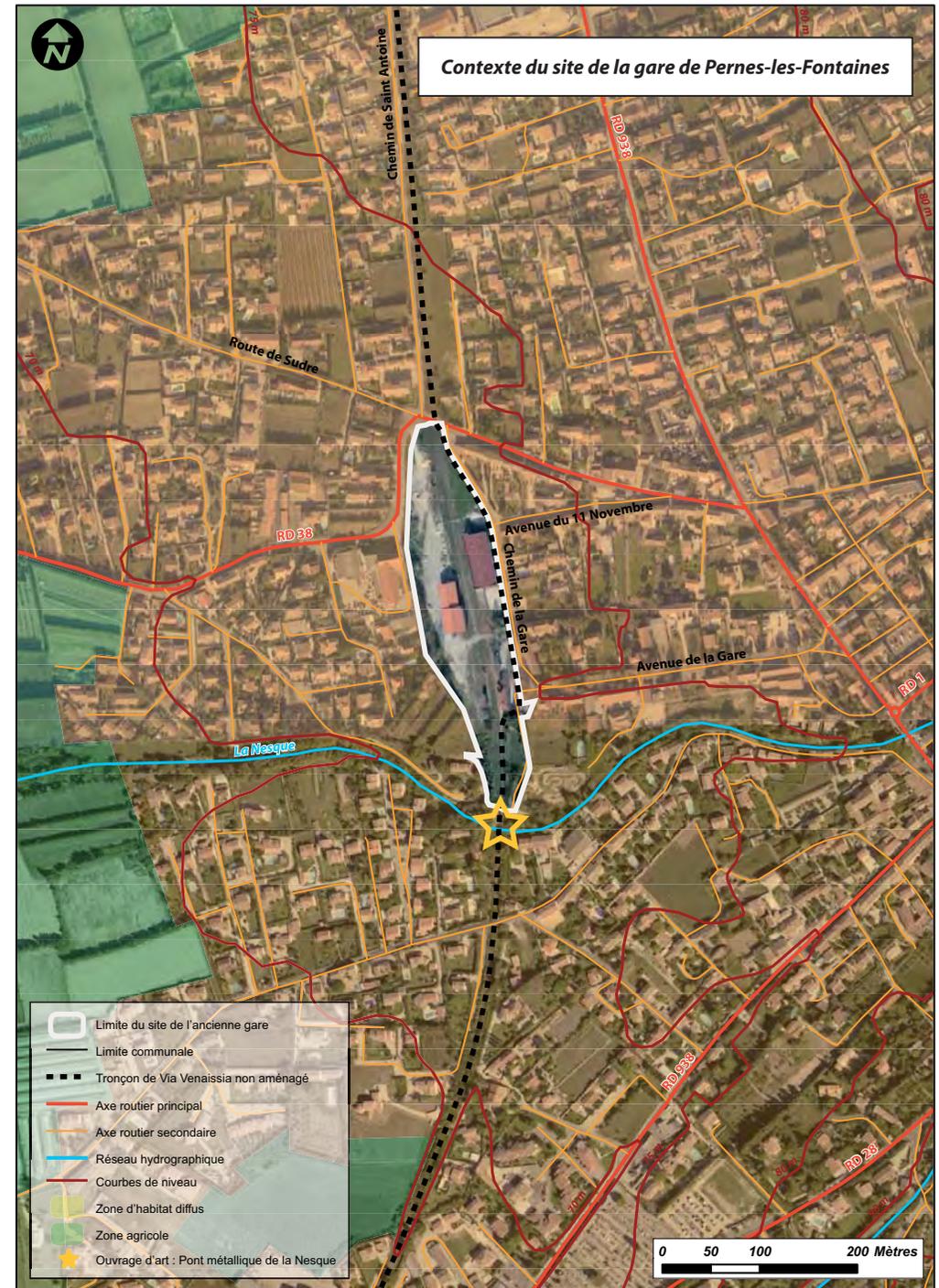
4. Aménagement sommaire des abords de la gare

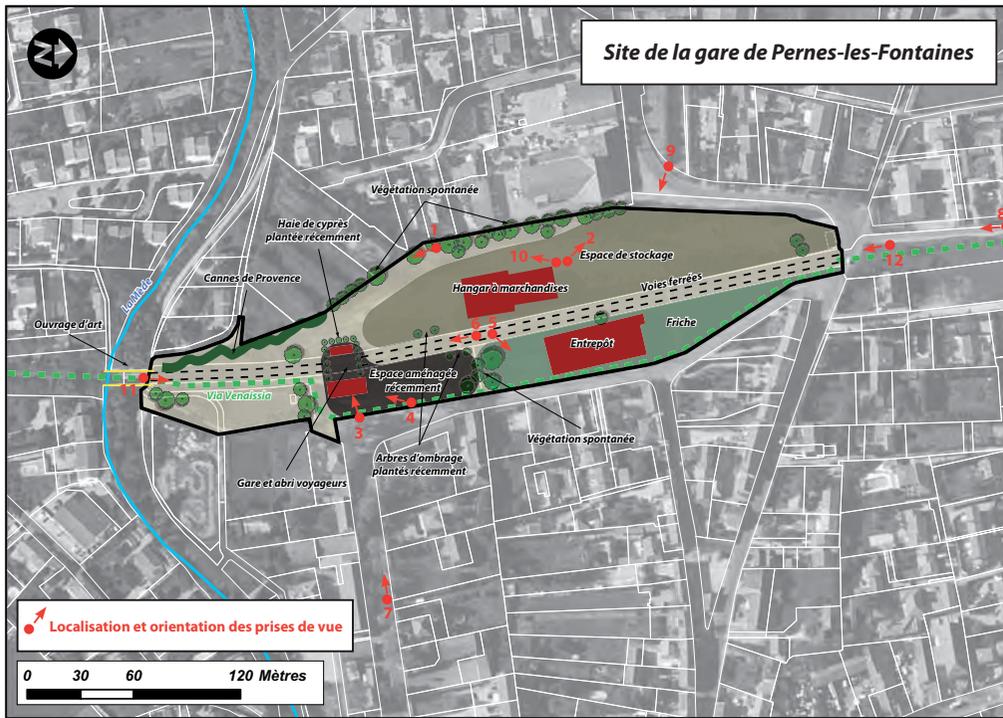


5. Entrepôt et ses abords en friche



6. Voie ferrée partiellement dissimulée par la végétation





2. La perception du site et de son environnement

• Les vues distantes

Etant donné que le site est encaissé dans un tissu urbain dense, les vues distantes ne sont possibles que depuis certains axes de desserte. Les axes venant du centre ancien (avenue de la Gare et du 11 Novembre) sont bordés par des fronts bâtis ou des clôtures provoquant un effet couloir. Les vues lointaines par ces axes de ou depuis le site sont donc très partielles. Depuis l'avenue de la Gare, le bâtiment de la gare occulte complètement les vues dans l'axe de la perspective. Depuis le chemin de Saint Antoine longeant au nord la Via Venaissia, l'imposant hangar à marchandises est visible.

• Les vues proches

Elles sont possibles depuis le chemin de la Gare et l'extrémité nord du site. La différence de niveau entre le site et la route départementale n°38 au nord-ouest ne permet de distinguer que la partie sommitale de l'entrepôt.

En ce qui concerne les vues depuis le site, l'écran formé par la végétation longeant la limite ouest est rarement interrompue et dissimule efficacement les hangars municipaux voisins et quelques propriétés riveraines. Les bâtiments présents sur le site étant de taille importante, ils obstruent régulièrement le champ de vision. Les échappées visuelles portent essentiellement sur le bâti environnant.

• Les arrivées sur le site depuis la Via Venaissia

En arrivant depuis le sud par la Via Venaissia, en raison d'une végétation très dense avant le franchissement de la Nesque, le site n'est visible qu'à partir de l'ouvrage d'art. Les vues restent tout de même très partielles en raison d'une végétation encore importante et de la structure du pont qui limitent fortement le champ de vision. Le seul point d'appel visuel est le bâtiment de la gare. En arrière plan de ce dernier, l'entrepôt bouche l'horizon.

En arrivant depuis le nord par la Via Venaissia, l'emprise ferroviaire est également envahie par de la végétation. Bien qu'elle soit moins dense qu'au sud du site, elle ne permet pas de le voir distinctement avant d'en être très proche. La gare n'est pas visible, l'entrepôt la dissimulant complètement. Rien ne permet de savoir qu'il s'agit du site d'une ancienne gare ferroviaire. En effet, sous cet angle, le hangar à marchandises ne se démarque pas des hangars municipaux voisins et de l'entrepôt. Quant à l'abri voyageurs, de par sa petite taille, il est peu visible et ne permet pas d'identifier la nature des lieux.

Vues depuis et sur le site



7. Vue lointaine sur le site depuis l'avenue de la Gare avec le bâtiment de la gare à son débouché



8. Vue lointaine sur le site depuis le chemin de Saint Antoine avec le hangar à marchandises en arrière plan



9. Différence de niveau entre le site et la route départementale n°38 au nord-ouest permettant de distinguer uniquement la partie sommitale de l'entrepôt.



10. Ecran végétal à l'ouest du site dissimulant les hangars municipaux et les propriétés riveraines

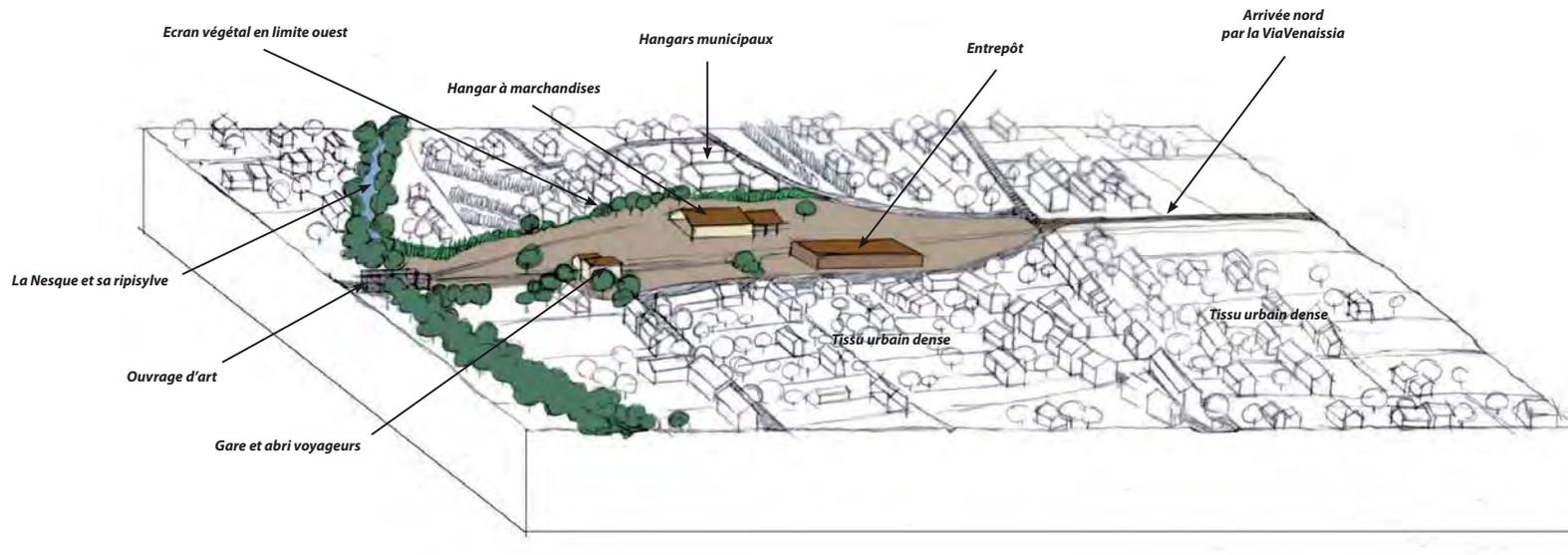


11. Vue partielle du site depuis l'ouvrage d'art au sud



12. Vue du site en arrivant du nord par la Via Venaissia

Les composantes paysagères caractéristiques



Atouts

- Vestiges de l'activité ferroviaire (voies ferrées, gare, abri voyageurs et hangar aux marchandises)
- Réhabilitation de la gare et de l'abri voyageurs
- Position stratégique à proximité du centre ancien et site bien desservi
- Arrivée sud par la Via Venaissia (couloir végétal)
- Cours d'eau et ripisylve à proximité
- Proximité d'un ouvrage d'art

Faiblesses

- Absence d'alignements de platanes remarquables
- Espace souffrant d'une carence de végétation
- Stockage de matériaux
- Aménagement sommaire des abords de la gare
- Site cloisonné avec peu d'échappées visuelles
- Vastes espaces en friche
- Présence d'un entrepôt avec bardage métallique inesthétique
- Site inséré dans un tissu urbain hétérogène

Opportunités

- Vaste espace disponible offrant de multiples options d'aménagement
- Hangar aux marchandises pouvant faire l'objet d'une réhabilitation

Menaces

- Absence d'alignements de platanes remarquables
- Espace souffrant d'une carence de végétation
- Stockage de matériaux
- Aménagement sommaire des abords de la gare
- Site cloisonné avec peu d'échappées visuelles
- Vastes espaces en friche
- Présence d'un entrepôt avec bardage métallique inesthétique
- Site inséré dans un tissu urbain hétérogène

PRECONISATIONS POUR L'AMENAGEMENT DES SITES DES GARES DE LA VIA VENAISSIA

La spécificité de chaque site sera respectée par la prise en considération dans leur aménagement des conclusions du diagnostic paysager. Dans la mesure du possible, il faudra :

- préserver et mettre en valeur les atouts de chaque site,
- compenser, amoindrir voire éliminer les faiblesses décelées,
- exploiter les opportunités présentes,
- parer les menaces identifiées.

Bien que chaque site puisse avoir ses spécificités, leur aménagement doit répondre à une exigence d'homogénéité garante de l'identité de la Via Venaissia et d'une manière générale répondre aux normes d'accessibilité et au cahier des charges du label "Tourisme et handicap".

1. Les modelés de terrain

La création de butte sera évitée afin de conserver la planéité initiale de la majeure partie des sites. Seuls les décaissés conçus pour la gestion des eaux pluviales seront autorisés.

2. L'implantation du bâti

L'orientation des façades sera de préférence parallèle à la voie comme les bâtiments des gares pour limiter les effets de barrière dans la perspective visuelle de la voie verte.

Pour les éventuels nouveaux bâtiments érigés à proximité de la Via Venaissia, le recul par rapport à la voie sera au minimum équivalent à celui des bâtiments des gares et des abris voyageurs.

De préférence, le bâti sera regroupé.

3. Le traitement des limites du site

Bien qu'ils doivent être délimités, les sites doivent s'insérer dans le tissu environnant et ne pas être isolés visuellement. Les clôtures sont donc à proscrire afin de maintenir les continuités visuelles.

Pour délimiter les sites et empêcher les intrusions des véhicules dans des espaces autres que ceux prévus à la desserte d'activités ou tout simplement au stationnement, il peut être envisagé :

- du mobilier urbain comme des barrières ou des potelets,
- des haies basses non continues,
- des bordures hautes,
- des noues ou "sauts de loup" qui présentent l'avantage de participer à la gestion des eaux pluviales.

En ce qui concerne les limites internes, si plusieurs activités viennent à s'installer, il faut veiller à ne pas scinder visuellement le site. La privatisation des abords des bâtiments par la plantation de haies ou l'édification de clôtures sera donc à proscrire.

Si la Via Venaissia et ses abords doivent faire l'objet d'une délimitation par rapport au reste du site, elle se fera par des bordures hautes similaires à celles utilisées pour le quai des gares.

4. Le style de mobilier

Aux abords immédiats de la Via Venaissia, le style de mobilier devra être identique à celui d'ores et déjà installé sur la section en service, c'est à dire un style rustique forestier utilisant essentiellement du bois. Les éléments de mobilier concernés sont les barrières de sécurité, les poubelles et les tables de pique-nique.

Sur les espaces intermédiaires et en limite de site, du mobilier en métal de couleur grise et de style similaire aux gardes corps présents sur les ouvrages de franchissement de la Via Venaissia serait à privilégier pour conserver voire renforcer l'identité des lieux.

Par défaut, des éléments de mobilier urbain traditionnel identiques à ceux du tissu urbain environnant seront utilisés. Une harmonie de couleurs devra être respectée.



Potelets délimitant la parvis de la gare de Pernes-les-Fontaines



Exemple de noue paysagère



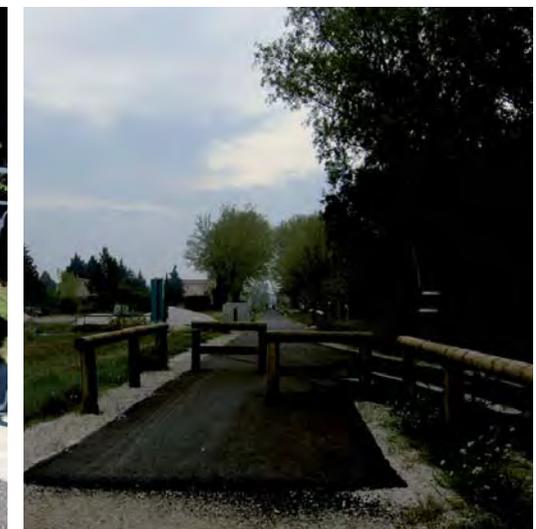
Exemple de saut de loup avec passerelle



Bordures des quais de la gare de Loriol-Aubignan



Garde corps d'un ouvrage de franchissement de la Via Venaissia



Mobilier en bois sur le site de la gare de Jonquières

5. La publicité et la signalétique

Le mobilier publicitaire ne sera pas autorisé et les éléments de signalétique devront être regroupés, identiques d'un site à l'autre et de style sobre.

6. Le stationnement

Les stationnements nécessaires à l'ensemble des activités présentes sur les sites et aux usagers de la Via Venaissia seront mutualisés et comprendront des abris à vélos. Ils seront ombragés par des plantations.

7. Les revêtements

Les revêtements, par leur nature ou leur teinte, permettront de différencier la vocation des espaces. D'un point de vue général, il faudra limiter au maximum l'imperméabilisation des sols. Les revêtements recommandés perméables sont :

- gazon rustique avec dalle alvéolée si besoin,
- stabilisé ou stabilisé fixé,
- pavé ou calade avec joints perméables.

Les surfaces imperméables seront de préférence en béton lavé de grosse granulométrie et de ton pierre. Les surfaces en enrobé seront à éviter.

8. La palette végétale

Les essences recommandées pour les plantations sont :

- le Micocoulier et le Tilleul argenté pour la création d'alignements et l'ombrage,
- le Poirier d'ornement et l'Arbre de Judée pour l'accompagnement de la voie verte,
- le Grenadier et le laurier noble pour les éventuelles plantations en pots,
- l'Arbousier, le Sorbier, le Laurier tin, la Myrte, le Saule à feuilles de romarin, le Dodonea, le Pittospor, le Pittospor à petites feuilles, le Cornouiller Sanguin, l'Euphorbe et les graminées pour la création de massifs et de haies basses.



Micocoulier



Tilleul argenté



Poirier d'ornement



Arbre de Judée



Arbousier



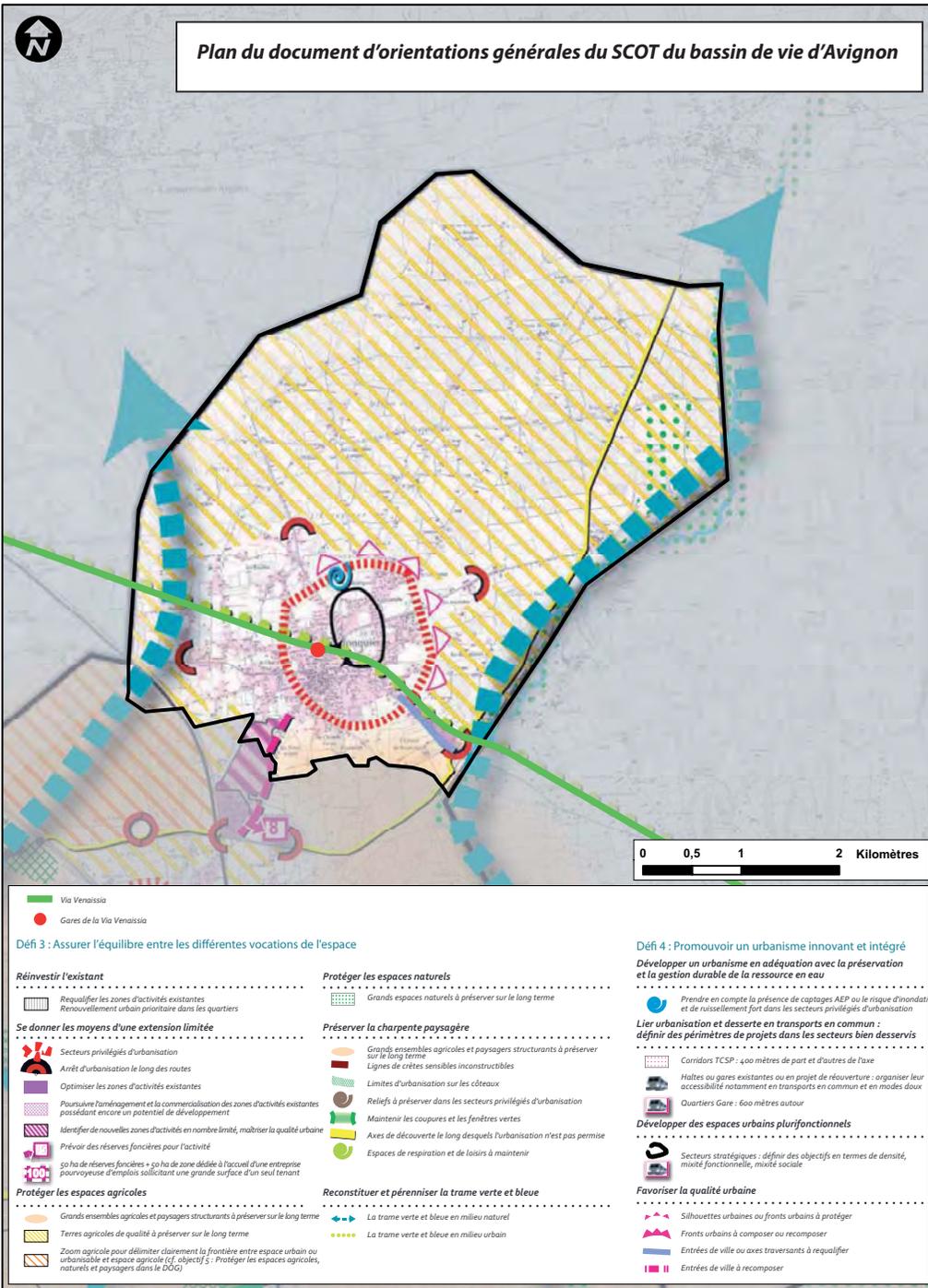
Grenadier



Gare de Jonquières

Analyse urbaine





L'analyse urbaine ayant pour objet d'initier des réflexions en matière d'urbanisme autour du site de la gare de Jonquières a été réalisée sur un rayon de 200 mètres autour de celui-ci (l'emprise foncière de la Via Venaissia n'est pas prise en compte). Cette zone d'étude, ou «quartier gare», correspond au secteur étant jugé avoir une accroche directe au site et où pourrait être menée une politique d'anticipation foncière.

1. Le SCOT du bassin de vie d'Avignon

Le SCOT du bassin de vie d'Avignon oriente le développement de son territoire d'application dans le cadre d'un projet d'aménagement et de développement durable (PADD) selon 4 défis :

- Défi 1 : tirer parti du positionnement stratégique de notre territoire,
- Défi 2 : maintenir une attractivité productive, durable et maîtrisée,
- Défi 3 : établir un contrat foncier durable,
- Défi 4 : promouvoir un urbanisme innovant et intégré.

Les différents défis s'appuient sur des objectifs et des orientations stratégiques. Le document d'urbanisme de la commune de Jonquières doit être compatible avec ces derniers et les recommandations et prescriptions qui en découlent.

• Tirer parti du positionnement stratégique de notre territoire

Les orientations du SCOT fixent des objectifs de croissance démographique en fonction de la catégorie des communes. La commune de Jonquières a été identifiée comme faisant partie de la catégorie des villes. Par conséquent, sa croissance démographique doit se maintenir entre 1%/an et 1,5%/an. Les types de logements doivent se répartir de la façon suivante :

- 40% maximum d'individuel pur, d'une densité de 15 logements/ha,
- 40% d'individuel groupé, avec une densité de 25 logements/ha,
- 20% minimum de collectifs, avec une densité de 50 à 100 logements/ha.

• Maintenir une attractivité productive, durable et maîtrisée

- Objectif 1 : Renforcer les atouts concurrentiels du tissu économique.
- Objectif 2 : Construire une attractivité résidentielle réaliste, adaptée et diversifiée.
- Objectif 3 : Organiser une mobilité durable.

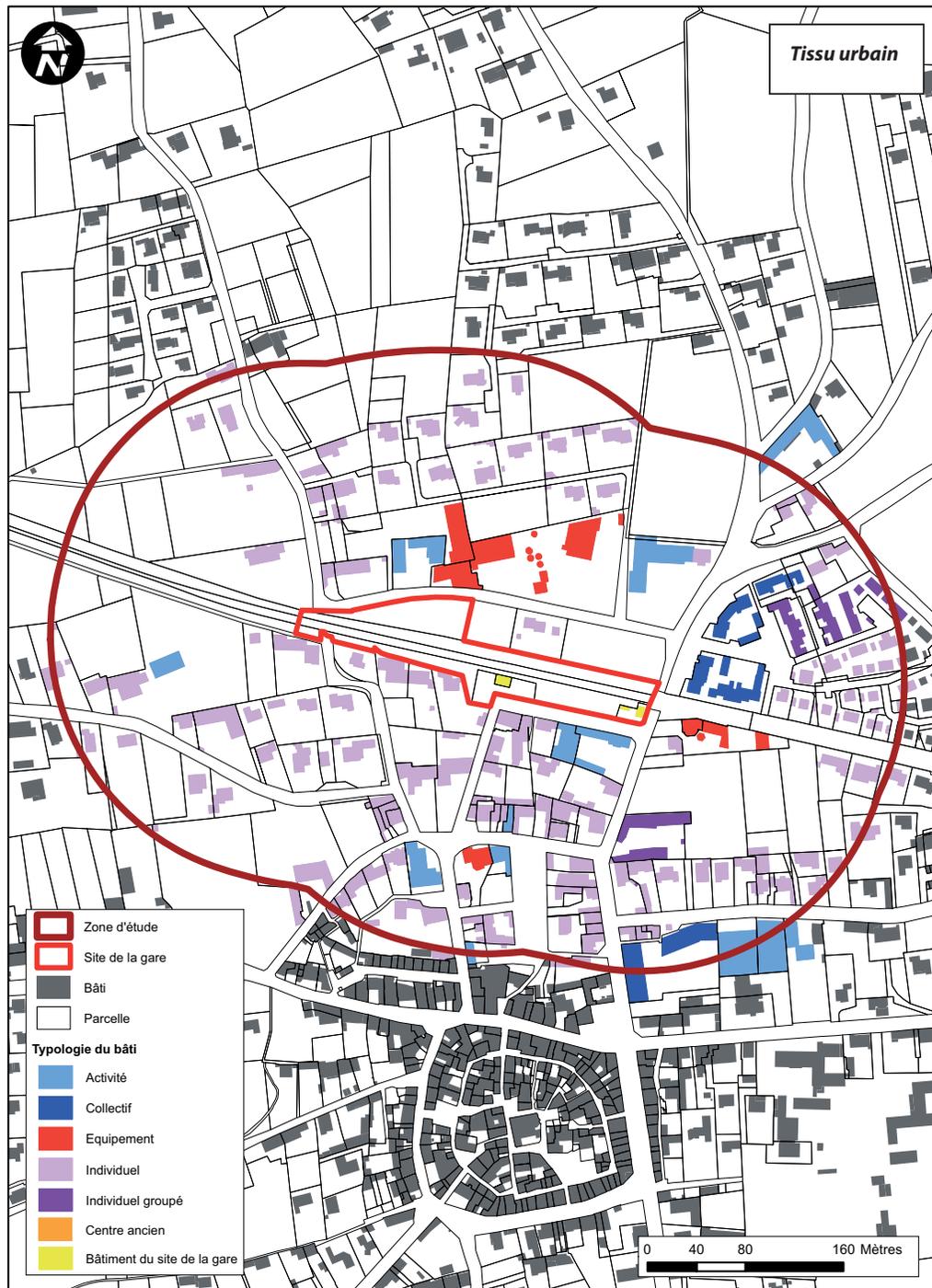
• Etablir un contrat foncier durable

- Objectif 4 : Se donner les moyens d'une extension mesurée de l'urbanisation.
- Objectif 5 : Protéger les espaces agricoles, naturels et paysagers.

• Promouvoir un urbanisme innovant et intégré

- Objectif 6 : Apaiser et revaloriser le rapport entre le territoire et les risques.
- Objectif 7 : Développer un urbanisme en adéquation avec la préservation et la gestion durable de la ressource en eau du territoire.
- Objectif 8 : Renforcer le lien entre urbanisme et déplacements.
- Objectif 9 : Développer des espaces urbains plurifonctionnels.
- Objectif 10 : Favoriser la qualité urbaine.
- Objectif 11 : Réduire la consommation énergétique et la dépendance vis-à-vis des énergies fossiles.
- Objectif 12 : Positionnement économique et principes d'aménagement pour le pôle «Avignon nord».

Sur le plan d'orientations générales du SCOT, la gare de Jonquières se situe dans un secteur privilégié d'urbanisation et la Via Venaissia figure comme un élément de la trame verte et bleue urbaine.



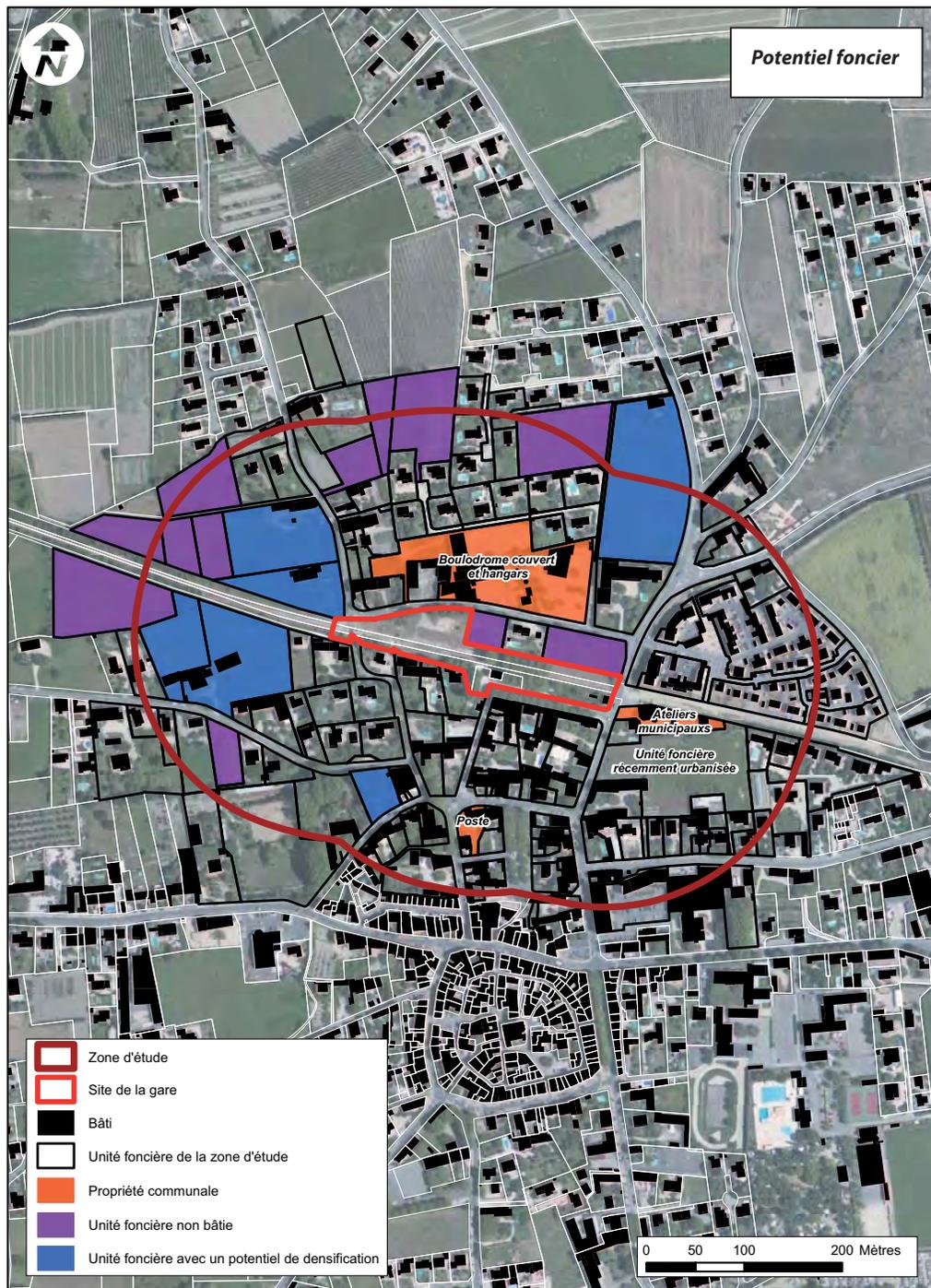
2. La composition du tissu urbain

L'habitat individuel pur représente l'essentiel du tissu urbain du quartier gare. L'habitat individuel groupé est rare. Au sud-est du site se trouve une ancienne construction dont la vocation initiale était probablement agricole et qui a été reconvertie en plusieurs logements. Au nord-est, une opération plus récente d'habitat individuel groupé est également présente. Elle fait partie d'un récent programme d'urbanisation mêlant de l'habitat individuel pur, individuel groupé et du collectif, ce dernier étant immédiatement à l'est du site de la gare.

Deux bâtiments d'habitat collectif sont également présent à la limite sud-est de la zone d'étude à proximité du centre ancien.

Les bâtiments liés à des activités sont peu nombreux, le quartier gare ne comprenant pas le centre ancien et la zone d'activités de Beaugard à l'est de celui-ci où se concentrent de nombreux commerces, services, usines et entreprises.

Du point de vue architectural et typologique de l'habitat, le tissu urbain est assez hétérogène.

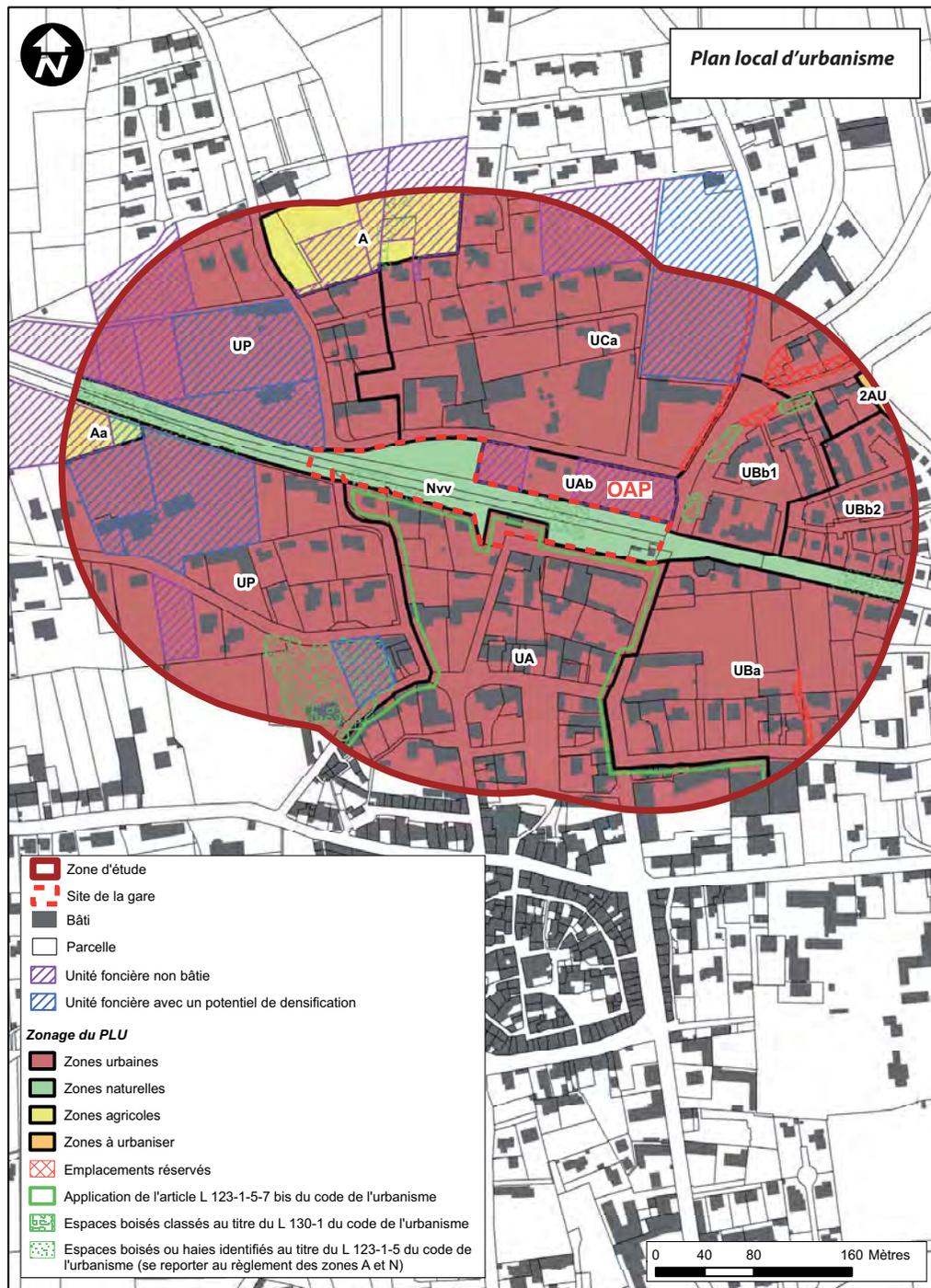


3. L'approche foncière

Le site de la gare de Jonquières représente une surface de 11 382 m². Les unités foncières de la zone d'étude vont de 12 à 13 495 m². Sur les 178 unités foncières, 13 d'entre elles font plus 5 000 m². L'emprise au sol des constructions occupe 17,5 % de la surface totale des unités foncières.

Il est à noter la présence de deux unités foncières inoccupées (1 294 m² et 2 943 m²) en contact direct au nord du site. Le quartier gare de la commune de Jonquières se situant dans la frange périphérique de l'agglomération englobe également des unités foncières à caractère agricole ou en friche avec des surfaces importantes et inoccupées allant jusqu'à 7 507 m². D'autres unités foncières de même type allant jusqu'à 13 088 m² comportent des éléments bâtis dont la surface est négligeable. Elles représentent un fort potentiel de densification. Certaines de ces unités foncières, bâties et non bâties, sont riveraines de l'emprise de la Via Venaïssia.

En ce qui concerne les propriétés appartenant à des collectivités, seules des propriétés communales sont présentes dans la zone d'étude. Elles sont déjà occupées par des équipements.



4. Le plan local d'urbanisme

Le site de la gare de Jonquières et les emprises de la Via Venaissia sont inclus dans un secteur Nvv qui leur est spécifique dans le document d'urbanisme. Il s'agit d'une zone naturelle ce qui est cohérent avec les orientations du SCOT considérant la Via Venaissia comme un élément de la trame verte et bleue urbaine. Dans ce secteur, seuls sont admis les constructions, les installations et les équipements publics liés et nécessaires au fonctionnement de la Via Venaissia.

Le secteur Nvv contient des espaces boisés identifiés au titre du L.123-1-5 alinéa 7 du code de l'urbanisme. Il importe que ces structures soient préservées dans le temps sans pour autant les figer dans leur état actuel à partir du moment où la structure du paysage n'en est pas altérée. En application de l'article L.421-23 du code de l'urbanisme, tous travaux détruisant un élément de paysage identifié au titre de l'article L.123-1-5 alinéa 7 du code de l'urbanisme, nécessite une demande d'autorisation préalable.

En ce qui concerne les unités foncières pouvant représenter des opportunités, celle située à l'est du secteur UAb au nord du site fait déjà l'objet d'une opération d'aménagement programmée (OAP) destinée à du logement collectif (R+2). Le secteur UAb a été mis en place afin de créer un secteur dense dans lequel les hauteurs sont limitées et définies par des orientations d'aménagement. La deuxième unité foncière non bâtie en contact direct du site de la gare fait également partie de ce secteur. En règle générale, les zones UA correspondent au centre urbain traditionnel où les bâtiments sont normalement édifiés en ordre continu et à l'alignement des voies ou places. Elles ont une vocation principale d'habitat, services, commerces et activités non nuisantes pour l'habitat.

Les autres unités foncières pouvant représenter des opportunités et localisées dans des zones urbaines sont dans les secteurs suivants :

- UCa : Il s'agit d'une zone urbaine de densité faible et peu structurée dont la vocation est d'accueillir de l'habitat individuel à faible densité et des activités de services.

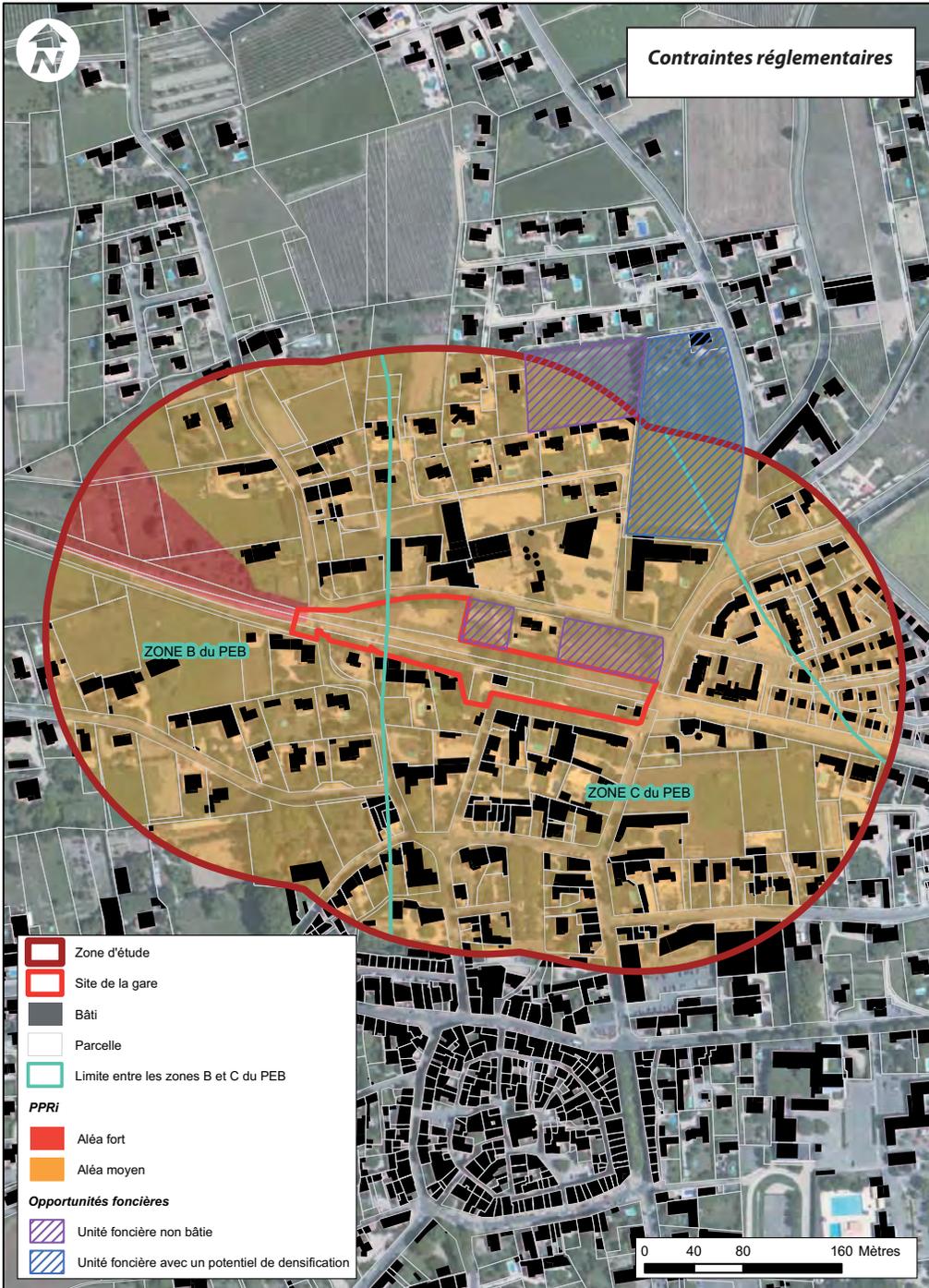
- UP : La zone UP est une zone urbaine issue de l'application du précédent document d'urbanisme et de la prise en compte des nuisances générées par la base aérienne 115 de Caritat. Elle est composée d'une mosaïque de constructions isolées, au coup par coup sans structuration particulière. Les accès individuels sur les voies publiques sont nombreux et parfois dangereux. Il convient de limiter la densification de ce secteur fortement impacté par les activités de la base aérienne. Les possibilités d'occupation des sols sont donc restreintes pour les unités foncières inoccupées ou représentant un potentiel de densification comprises dans la zone d'étude et plus particulièrement celles en contact avec les emprises de la Via Venaissia à l'ouest du site.

A la périphérie nord et ouest de la zone d'étude, des unités foncières disponibles sont localisées en zone agricole. Les zones agricoles sont à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terrains. Les occupations et utilisations des sols admises sont essentiellement liées à l'activité agricole. Les unités urbaines en périphérie ouest de la zone d'étude sont dans un secteur Aa avec des prescriptions particulières liées aux co-visibilités avec la Via Venaissia. En effet, dans le secteur Aa, les constructions sont autorisées sous conditions :

- que l'orientation préférentielle du faitage soit sensiblement perpendiculaire à l'axe de la Via Venaissia,
- que la façade issue de cette implantation et donc parallèle à l'axe de la Via Venaissia n'exécède pas 20 mètres de long.

A la lecture du document d'urbanisme, les unités foncières représentant des opportunités sont celles des secteurs UCa et UAb bien que l'une d'elles fasse d'ores et déjà l'objet d'une OAP.

Il faut ajouter que le document d'urbanisme limite fortement les possibilités de constructions dans les zones agricoles et naturelles et participe ainsi à la préservation de paysages de qualité de la Via Venaissia.



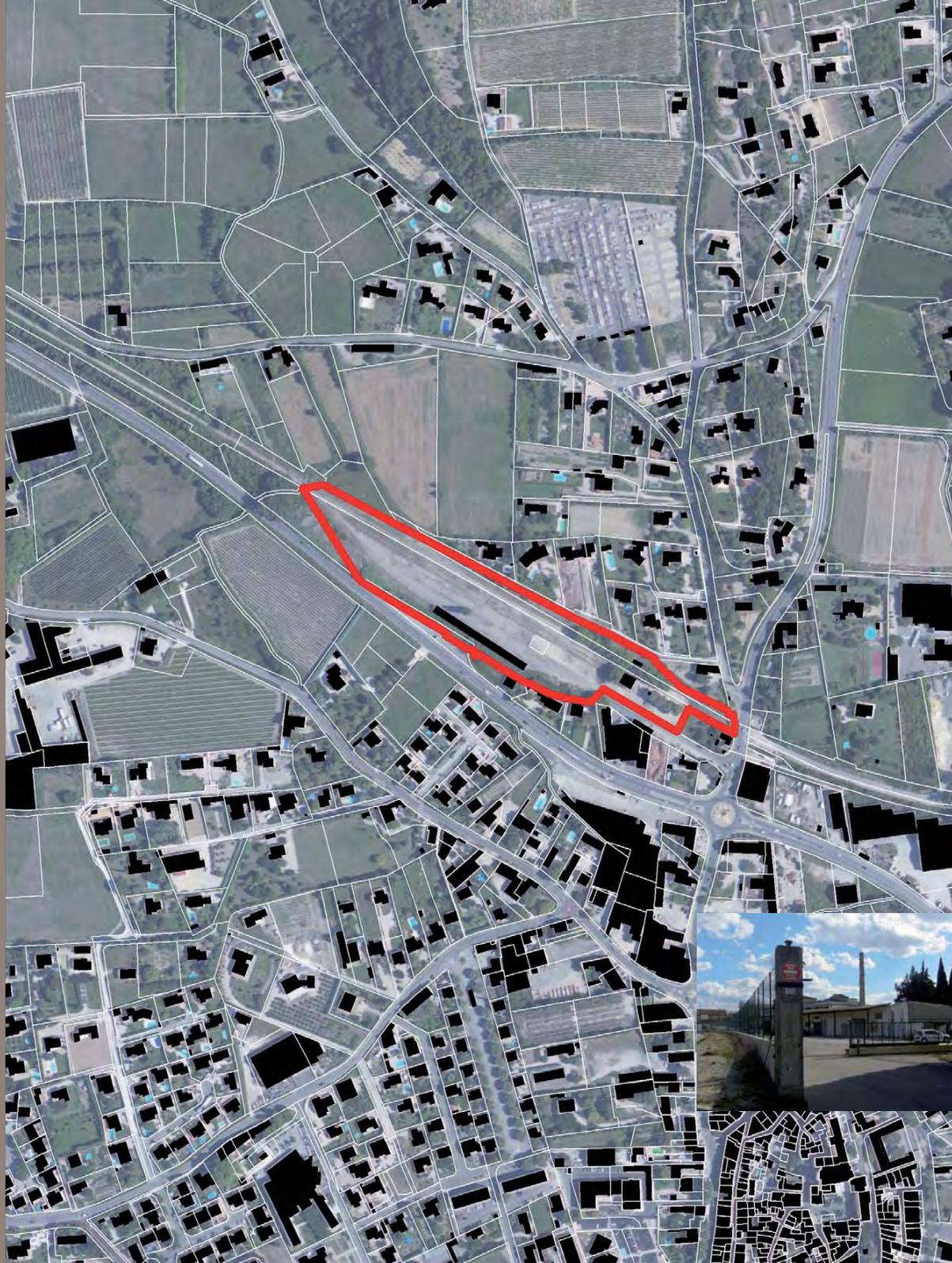
5. Les contraintes réglementaires

La zone d'étude n'est pas soumise à des contraintes réglementaires liées à la présence d'un monument historique classé ou inscrit. Elle est par contre totalement couverte par le zonage du plan de prévention du risque inondation (PPRi) du bassin versant de l'Ouvèze, approuvé en avril 2009, ainsi que par le plan d'exposition au bruit (PEB) de la base aérienne 115 de Caritat.

Pour ce qui est du PPRi, les opportunités foncières se trouvent dans la zone orange hachurée du document officiel (figurant en orange sur la carte ci-contre). Cette zone correspond aux secteurs d'écoulement des crues soumis à un aléa moyen dans la plaine aval (vitesses très faibles) dans les centres urbains, les secteurs urbanisés et les secteurs agricoles ou naturels. Le principe du PPRi est d'y permettre un développement compatible avec l'exposition au risque. Ainsi l'urbanisation y est possible dans la mesure où elle respecte les prescriptions du PPRi. Le site de la gare est dans la zone orange.

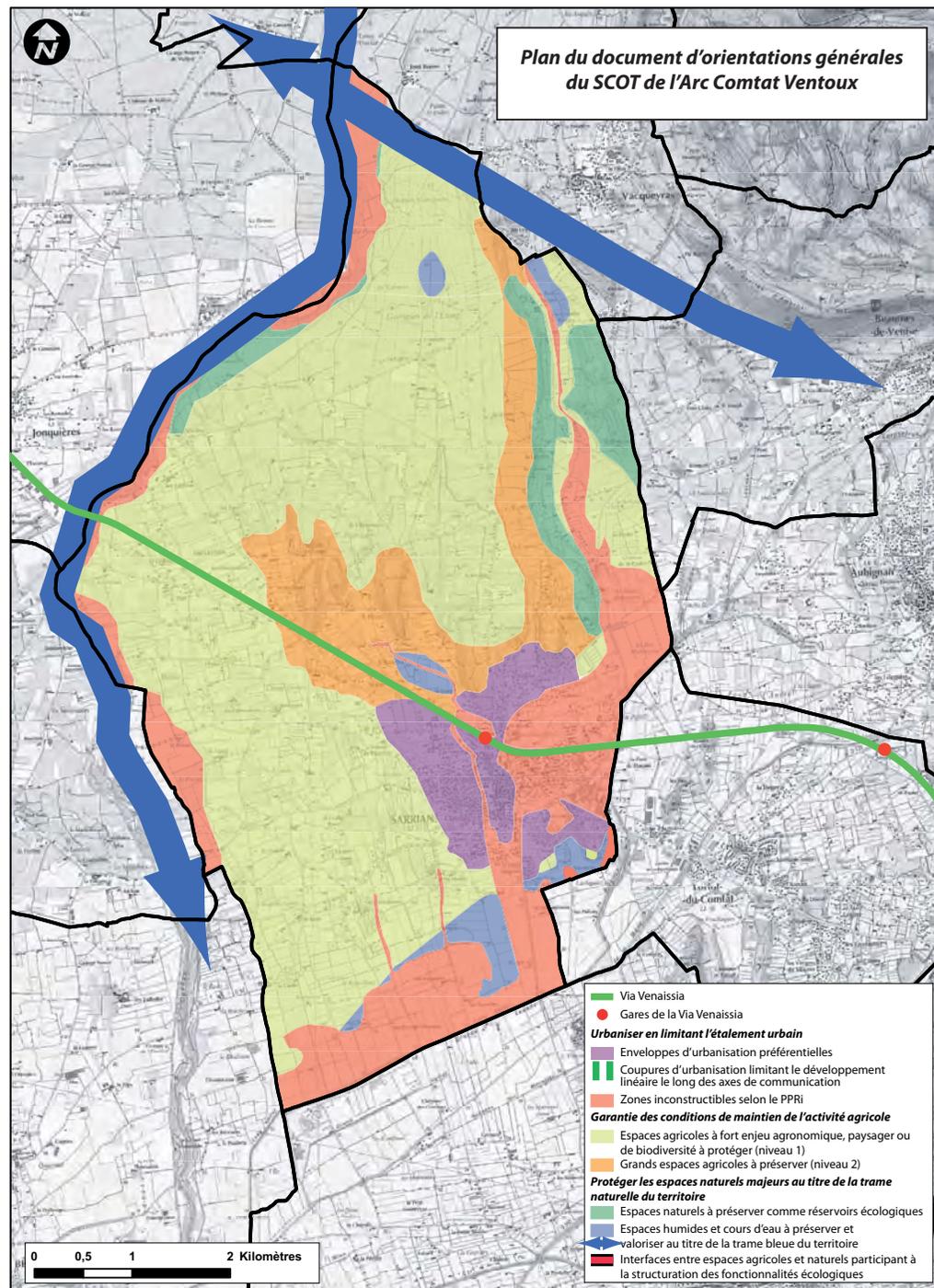
Les opportunités foncières de la zone sont en totalité ou en partie dans la zone C du PEB de la base aérienne 115 de Caritat. Dans cette zone ne sont pas autorisées les constructions à usage d'habitation comme les opérations groupées (lotissements, associations foncières), les parcs résidentiels de loisirs et les immeubles collectifs. L'OAP mentionnée précédemment et concernant l'une des unités foncières en contact direct avec le site de la gare ne semble pas respecter cette prescription du PEB. Enfin, les rénovations, les réhabilitations, les améliorations et/ou extensions mesurées ou la reconstruction des constructions existantes ne sont possibles que si elles n'entraînent pas un accroissement de la capacité d'accueil.

Gare de Sarrians-Montmirail



Analyse urbaine





L'analyse urbaine ayant pour objet d'initier des réflexions en matière d'urbanisme autour du site de la gare de Sarriens-Montmirail a été réalisée sur un rayon de 200 mètres autour de celui-ci (l'emprise foncière de la Via Venaissia n'est pas prise en compte). Cette zone d'étude, ou «quartier gare», correspond au secteur étant jugé avoir une accroche directe au site et où pourrait être menée une politique d'anticipation foncière.

1. Le SCOT de l'Arc Comtat Ventoux

Le SCOT de l'Arc Comtat Ventoux oriente le développement de son territoire selon 4 grandes orientations, chacune se déclinant en plusieurs objectifs. Le document d'urbanisme de la commune de Sarriens doit être compatible avec ces derniers et les recommandations et prescriptions qui en découlent :

• Organiser l'espace et restructurer les espaces urbanisés

- structurer le système urbain pour une organisation de l'espace multipolaire,
- organiser l'armature urbaine et l'accueil de population nouvelle,
- les cinq grands principes de l'urbanisation pour conforter les centralités et limiter l'urbanisation diffuse,
- développer les conditions d'un habitat pour tous sur le territoire,
- favoriser l'intensité territoriale pour limiter la consommation d'espace,
- mieux coordonner les modes d'urbanisation et de déplacement.

• Renforcer l'attractivité du territoire et garantir sa spécificité agricole

- soutenir et organiser le développement économique du territoire,
- assurer un développement commercial équilibré,
- favoriser un tourisme durable,
- garantir les conditions de maintien de l'activité agricole,
- développer les réseaux numériques pour renforcer l'attractivité du territoire.

• Organiser la mobilité durable sur le territoire

- mieux hiérarchiser le réseau viaire,
- organiser le renforcement de la desserte en TC avec progressivité,
- rationaliser les déplacements vers Carpentras grâce à des parkings relais, des parcs de liaison et une politique de stationnement cohérente,
- mettre en oeuvre les conditions pour développer l'utilisation des modes doux,
- améliorer l'accessibilité aux nouvelles technologies de l'information et de la communication (NTIC).

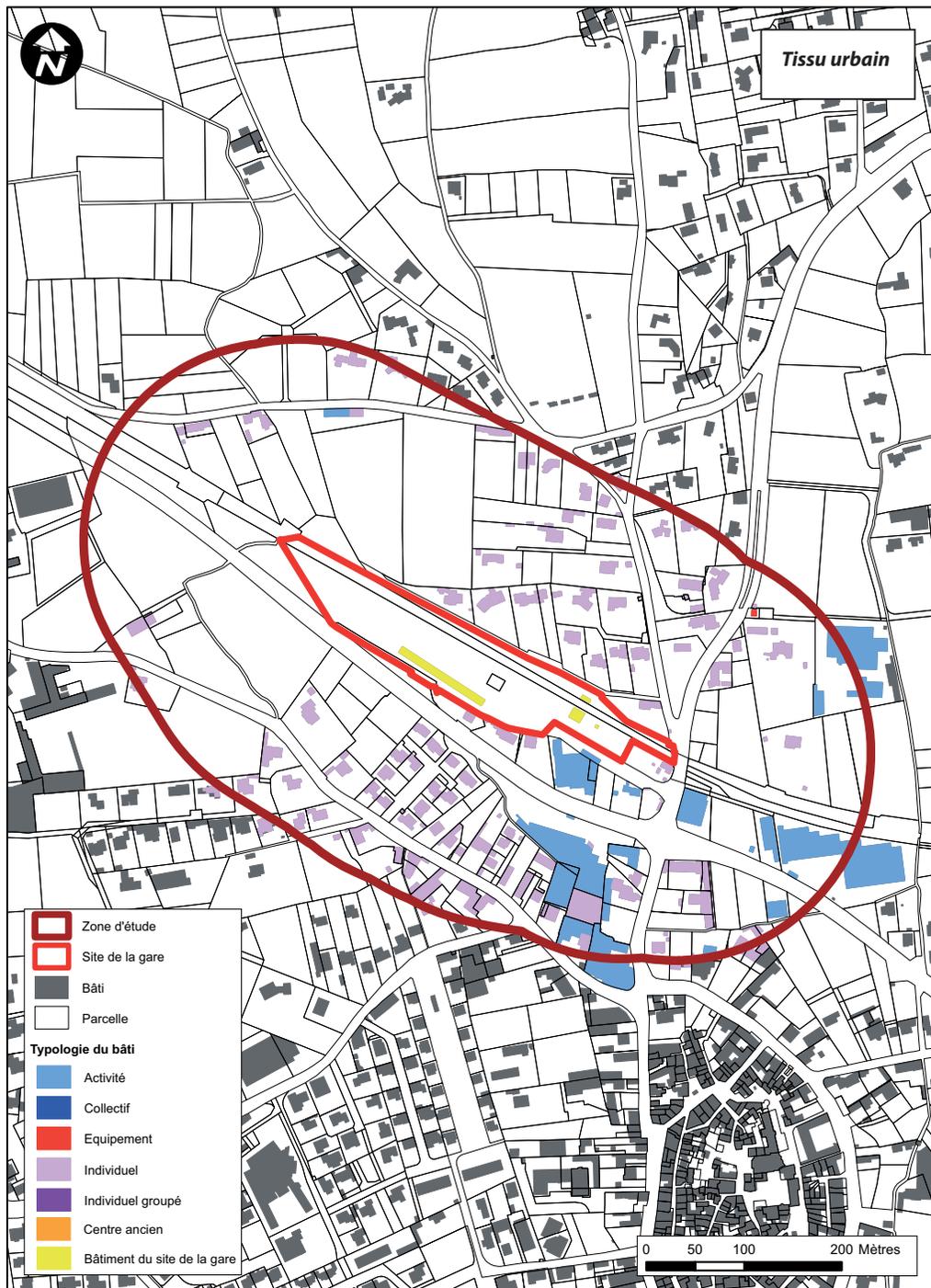
• Asseoir le développement sur les richesses et les ressources du territoire

- préserver les paysages emblématiques du territoire,
- contribuer à la structuration d'une trame naturelle et paysagère sur le territoire,
- économiser et préserver les ressources locales,
- garantir la qualité du cadre de vie,
- contribuer à la prise en compte des enjeux énergétiques et climatiques.

Sur le plan d'orientations générales du SCOT, la gare de Sarriens-Montmirail se situe à la frontière de l'enveloppe d'urbanisation préférentielle et d'espaces agricoles à préserver. Le document d'orientations générales fait également des recommandations dans le cadre de la réalisation du projet de voie verte qui doit être assurée dans des conditions permettant :

- la préservation de la qualité paysagère le long de l'infrastructure,
- le développement des infrastructures et aménagements nécessaires au fonctionnement de la future voie verte,
- le maillage de cette infrastructure avec des cheminements vélo complémentaires afin de permettre un accès élargi.

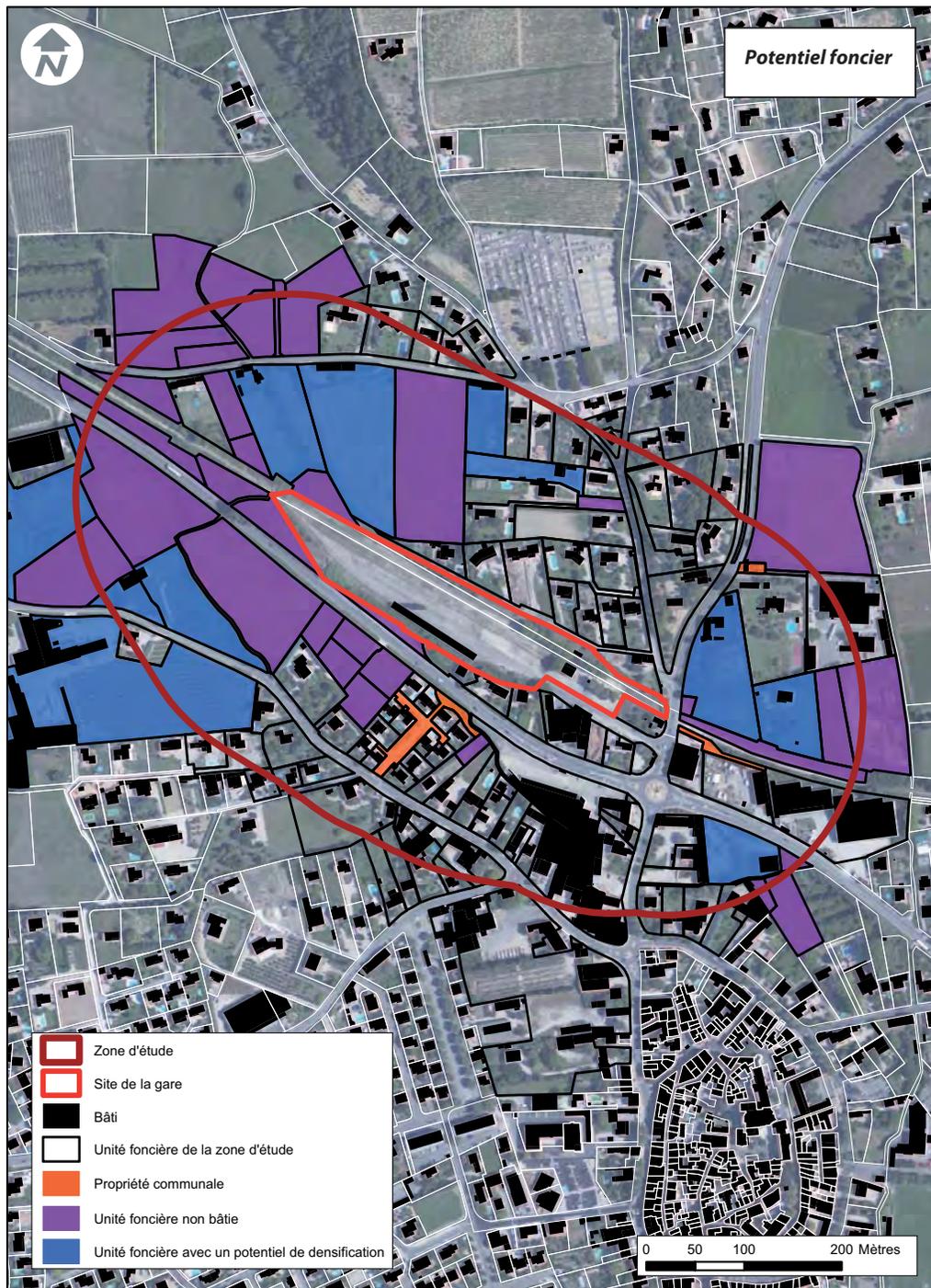
Le document d'orientations générales dit également que la Via Venaissia doit être valorisée dans ses éventuels usages quotidiens, au-delà de sa vocation touristique et qu'il est donc important de développer des itinéraires maillés à partir de cet axe majeur.



2. La composition du tissu urbain

L'habitat individuel pur représente la quasi totalité du tissu urbain du quartier gare et revêt une architecture standardisée. L'habitat individuel groupé et collectif sont inexistant.

Au sud-est et à l'est du quartier gare, quelques bâtiments liés à des activités viennent se mêler à l'habitat individuel pur. Le tissu urbain est ici peu qualitatif.



3. L'approche foncière

Le site de la gare de Sarriens-Montmirail représente une surface de 24 103 m². Les unités foncières de la zone d'étude vont de 13 à 99 963 m². Sur les 166 unités foncières, 20 d'entre elles font plus 5 000 m². L'emprise au sol des constructions occupe 12,5 % de la surface totale des unités foncières.

Une grande partie des unités foncières libres ou présentant un potentiel de densification couvrent presque la moitié ouest de la zone d'étude. Cela représente des surfaces importantes. La plupart des unités foncières sont de taille importante. Ce secteur correspond à une zone de transition entre l'agglomération de la commune de Sarriens et la plaine agricole. Les unités foncières évoquées sont donc souvent cultivées ou en friche.

D'autres unités foncières libres ou présentant un potentiel de densification sont également présentes à l'est du site. La majorité de celles situées au nord des emprises de la Via Venaissia ont des surfaces importantes comprises entre 4 704 m² et 13 961 m². Elles sont occupées par des champs, des vastes jardins d'agrément et un site de stockage de matériaux. Une unité foncière longeant les emprises de la Via Venaissia accueille un chemin d'accès desservant notamment ce site de stockage.

Du point de vue foncier, la zone d'étude de la gare de Sarriens possède donc un fort potentiel avec 112 381 m² d'unités foncières non bâties et 160 436 m² d'unités foncières pouvant être densifiées soit 57 % de la surface des unités foncières du quartier gare. Bien entendu ce potentiel doit être confronté au document d'urbanisme pour devenir une opportunité.

En ce qui concerne les propriétés appartenant à des collectivités, seules trois propriétés communales sont présentes dans la zone d'étude. Deux d'entre elles sont de surface négligeable et la dernière accueille la voirie d'un lotissement.



4. Le plan d'occupation des sols

Le site de la gare de Sarrians-Montmirail et les emprises de la Via Venaissia sont inclus dans un secteur UF qui représente l'emprise des installations de la SNCF à l'exception d'une petite bande de terrain en zone 1NB au sud du site. La zone UF est une zone urbaine où sont admises les constructions et installations directement reliées ou nécessaires au service public ferroviaire (SNCF). Les emprises de la Via Venaissia et le site de la gare ne faisant plus partie du réseau ferré en cours d'exploitation de la SNCF, le règlement du document d'urbanisme actuel est obsolète. Il est à noter la présence d'une unité foncière non bâtie en contact direct avec les emprises de la Via Venaissia à l'ouest du site comprise dans la zone UF pouvant s'avérer intéressante dans le cadre d'une politique d'anticipation foncière sous réserve d'une modification du règlement contrairement à celle localisée à l'est du site et faisant d'ores et déjà office de chemin de desserte pour le site de stockage mentionné précédemment.

Une grande majorité des unités foncières du quartier gare pouvant représenter une opportunité foncière et située à l'ouest de la zone d'étude est dans la zone NC du document d'urbanisme, zone qu'il convient de protéger en raison de la richesse naturelle qu'elle représente. Dans cette zone, sont autorisées les constructions et installations nécessaires et liées à l'exploitation agricole ainsi que :

- l'extension des constructions d'habitation individuelles isolées existantes, dont la SHON est supérieure à 60 m², utilisées à titre de résidence principale, justifiées par les besoins familiaux de l'occupant,
- le changement d'affectation des bâtiments existants anciens ou vétustes, en vue de l'habitat mais sans création de nouveau logement,
- l'extension (sans création) des constructions et installations se rapportant aux activités existantes non liées à l'exploitation agricole, sous réserve du respect de la législation sur les installations classées,
- les aires naturelles de camping, à proximité des fermes,
- les constructions et les installations nécessaires à l'amélioration du système de traitement des eaux usées de la station d'épuration des eaux usées existante.

Il est à noter dans cette zone, au nord-ouest du site de la gare et en contact direct avec celui-ci, la présence de l'emplacement réservé n°16 destiné à accueillir un bassin de rétention des eaux pluviales. La commune envisage un aménagement paysager pouvant apporter une plus value au site de la gare.

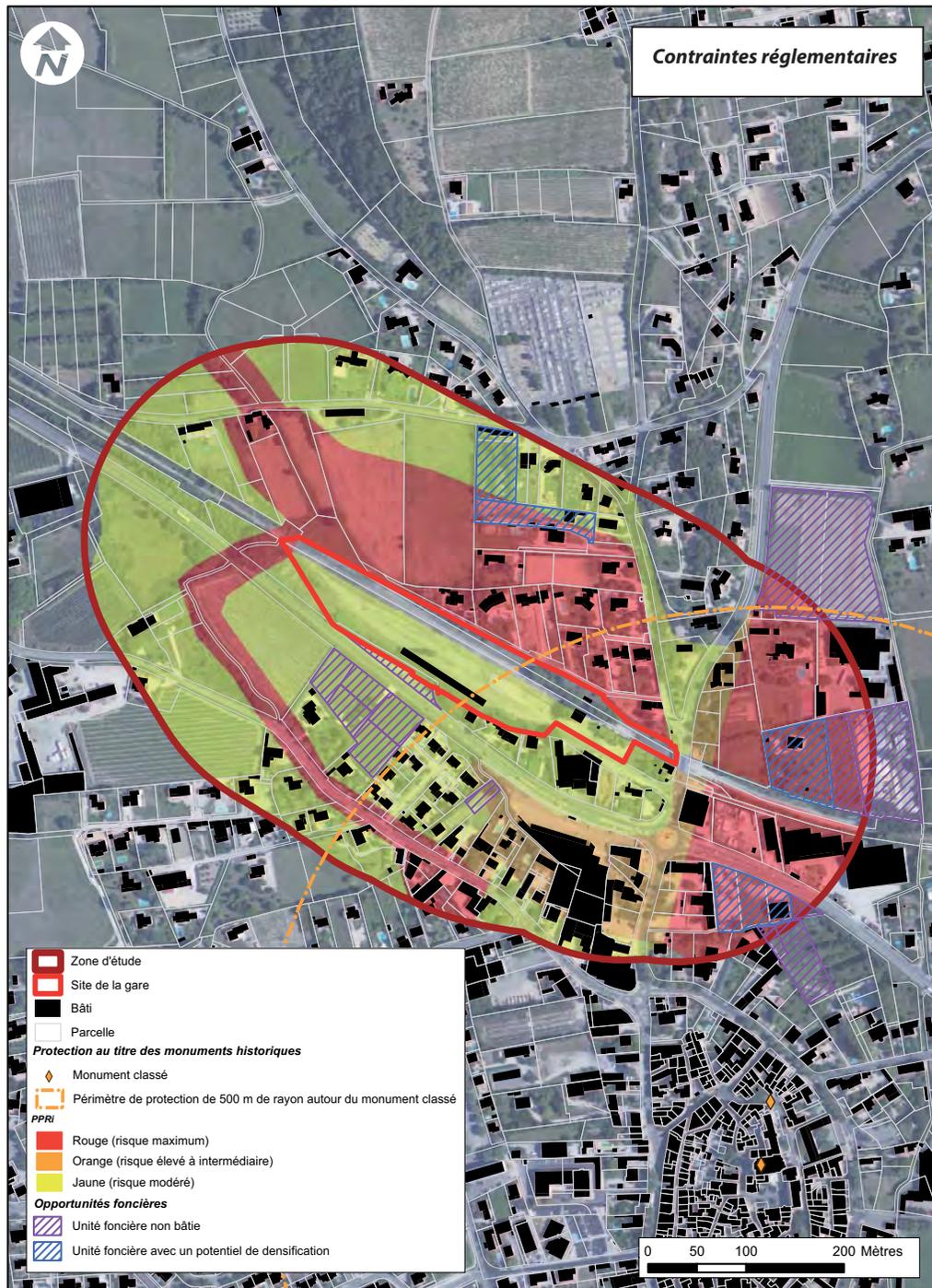
A l'est de la zone d'étude et au nord des emprises de la Via Venaissia, quelques unités foncières dénuées de construction ou ayant un potentiel de densification sont dans une zone 3NA. Il s'agit d'une zone d'urbanisation à moyen ou long terme réservée à l'habitat. Sa mise en oeuvre partielle ou totale peut se faire sous forme d'une zone d'aménagement concerté (ZAC), qui implique préalablement une procédure de modification du document d'urbanisme. L'unité foncière à l'extrémité est fait également l'objet d'un emplacement réservé (n°18) devant lui aussi accueillir un bassin de rétention des eaux pluviales.

Mises à part quelques unités foncières de petite surface en zones UB et UC, la quasi totalité des emprises pouvant représenter des opportunités foncières restantes sont comprises dans les zones 1NB et 2NB et le secteur 1NBa. Il s'agit de zones partiellement desservies par des équipements dans lesquelles des constructions ont déjà été édifiées et dont l'urbanisation est prévue avec une densité faible (2NB) à moyenne (1NB). Les constructions du secteur 1NBa, situé route de Vacqueyras, doivent être raccordées au réseau public d'assainissement des eaux usées collectif. Dans ces zones, les occupations des sols suivantes sont admises :

- les constructions à usage d'habitation,
- sous certaines conditions l'aménagement et l'extension des installations classées existantes soumises à autorisation ou à déclaration, à condition de ne pas aggraver les nuisances,
- les équipements techniques nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif sous condition d'être compatibles avec l'environnement urbain.

Après examen du règlement du plan d'occupation des sols, les unités foncières pouvant être considérées comme des opportunités sont celles des zones UB (environ 500 m²), 3NA et 1NB, les restrictions en terme de densité des zones 2NB en limitant le potentiel. Sinon la possibilité d'installer des aires naturelles de camping en zone NC n'est pas dénuée d'intérêt mais reste anecdotique.

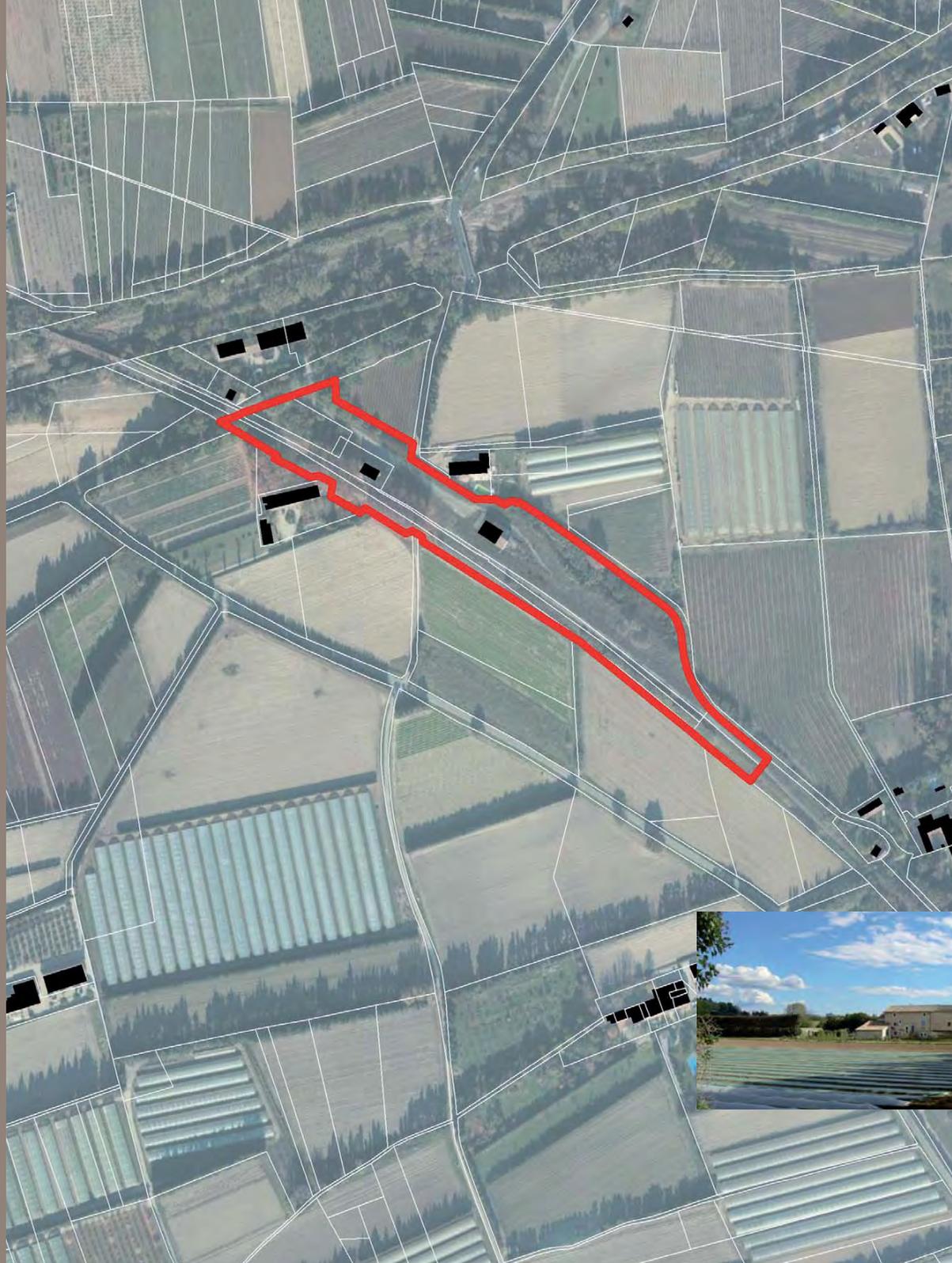
Il faut ajouter que le document d'urbanisme limite fortement les possibilités de constructions dans les zones agricoles et naturelles et participe ainsi à la préservation de paysages de qualité de la Via Venaissia.



5. Les contraintes réglementaires

Toutes les opportunités foncières sont concernées par le zonage du PPRI du bassin sud ouest de Mont Ventoux, approuvé le 30 juillet 2007 et plus particulièrement les zones rouge et jaune. La zone rouge correspond à un risque maximum. Le principe du PPRI est d'y interdire toute nouvelle construction pour ne pas augmenter la population et les biens exposés. Il permet cependant la mise en sécurité des personnes en autorisant la construction d'un niveau refuge sans augmentation de l'emprise au sol. Quant à la zone jaune, le PPRI y permet un développement compatible avec l'exposition au risque en rendant possible les constructions nouvelles avec des dispositions constructives adaptées. Les établissements recevant du public, et a fortiori ceux classés sensibles, ainsi que les bâtiments et les centres opérationnels des services assurant la sécurité civile et le maintien de l'ordre public y sont interdits. Les opportunités foncières à l'est du quartier gare subissent donc une contrainte réglementaire forte. Le site de la gare est quant à lui dans la zone jaune, moins restrictive. Ainsi le PPRI réduit les opportunités foncières à quelques unités au sud du site.

De plus, certaines d'entre elles sont situées à moins de 500 mètres de monuments inscrits : l'enceinte urbaine (comprenant tour et remparts) et l'église de Saint-Pierre et Saint-Paul. Ainsi toutes les modifications de l'aspect extérieur des immeubles, les constructions neuves, mais aussi les interventions sur les espaces extérieurs doivent recevoir l'autorisation de l'architecte des bâtiments de France (ABF).

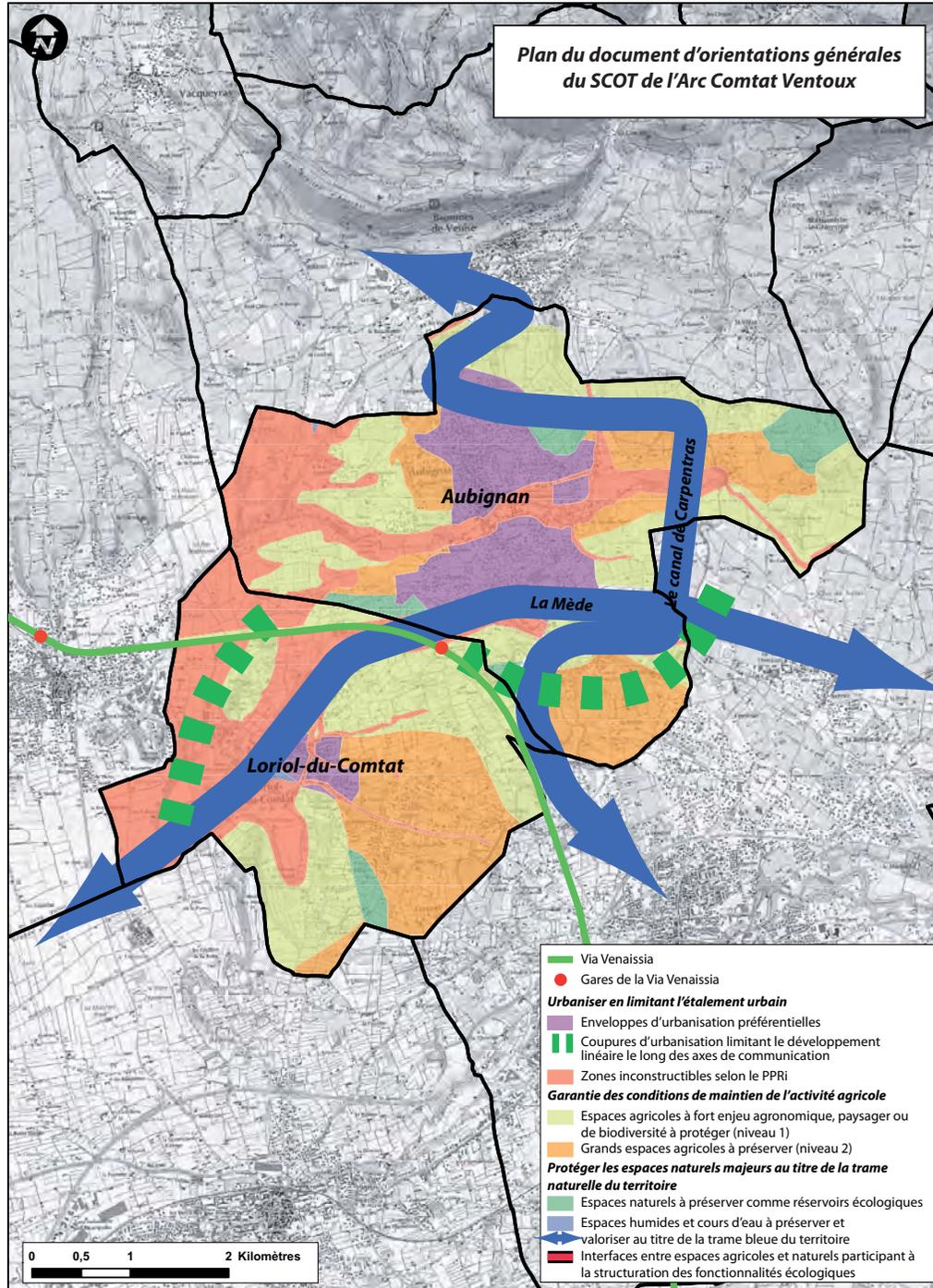


Gare de Loriol-Aubignan

Analyse urbaine



**Plan du document d'orientations générales
du SCOT de l'Arc Comtat Ventoux**



La gare de Loriol-Aubignan se situe dans un contexte agricole. Si dans ce contexte une analyse urbaine portant sur ce que nous avons appelé précédemment le « quartier gare » semble peu appropriée, elle a été tout de même réalisée sur un périmètre plus réduit (rayon de 100 mètres autour du site de la gare, l'emprise foncière de la Via Venaissia n'étant pas prise en compte) par souci d'homogénéité avec le reste de l'étude.

1. Le SCOT de l'Arc Comtat Ventoux

Le SCOT de l'Arc Comtat Ventoux base le développement de son territoire sur 4 grandes orientations, chacune se déclinant en plusieurs objectifs. Les documents d'urbanisme des communes de Loriol-du-Comtat et d'Aubignan doivent être compatibles avec ces derniers et les recommandations et prescriptions qui en découlent :

- Organiser l'espace et restructurer les espaces urbanisés**

 - structurer le système urbain pour une organisation de l'espace multipolaire,
 - organiser l'armature urbaine et l'accueil de population nouvelle,
 - les cinq grands principes de l'urbanisation pour conforter les centralités et limiter l'urbanisation diffuse,
 - développer les conditions d'un habitat pour tous sur le territoire,
 - favoriser l'intensité territoriale pour limiter la consommation d'espace,
 - mieux coordonner les modes d'urbanisation et de déplacement.
- Renforcer l'attractivité du territoire et garantir sa spécificité agricole**

 - soutenir et organiser le développement économique du territoire,
 - assurer un développement commercial équilibré,
 - favoriser un tourisme durable,
 - garantir les conditions de maintien de l'activité agricole,
 - développer les réseaux numériques pour renforcer l'attractivité du territoire.
- Organiser la mobilité durable sur le territoire**

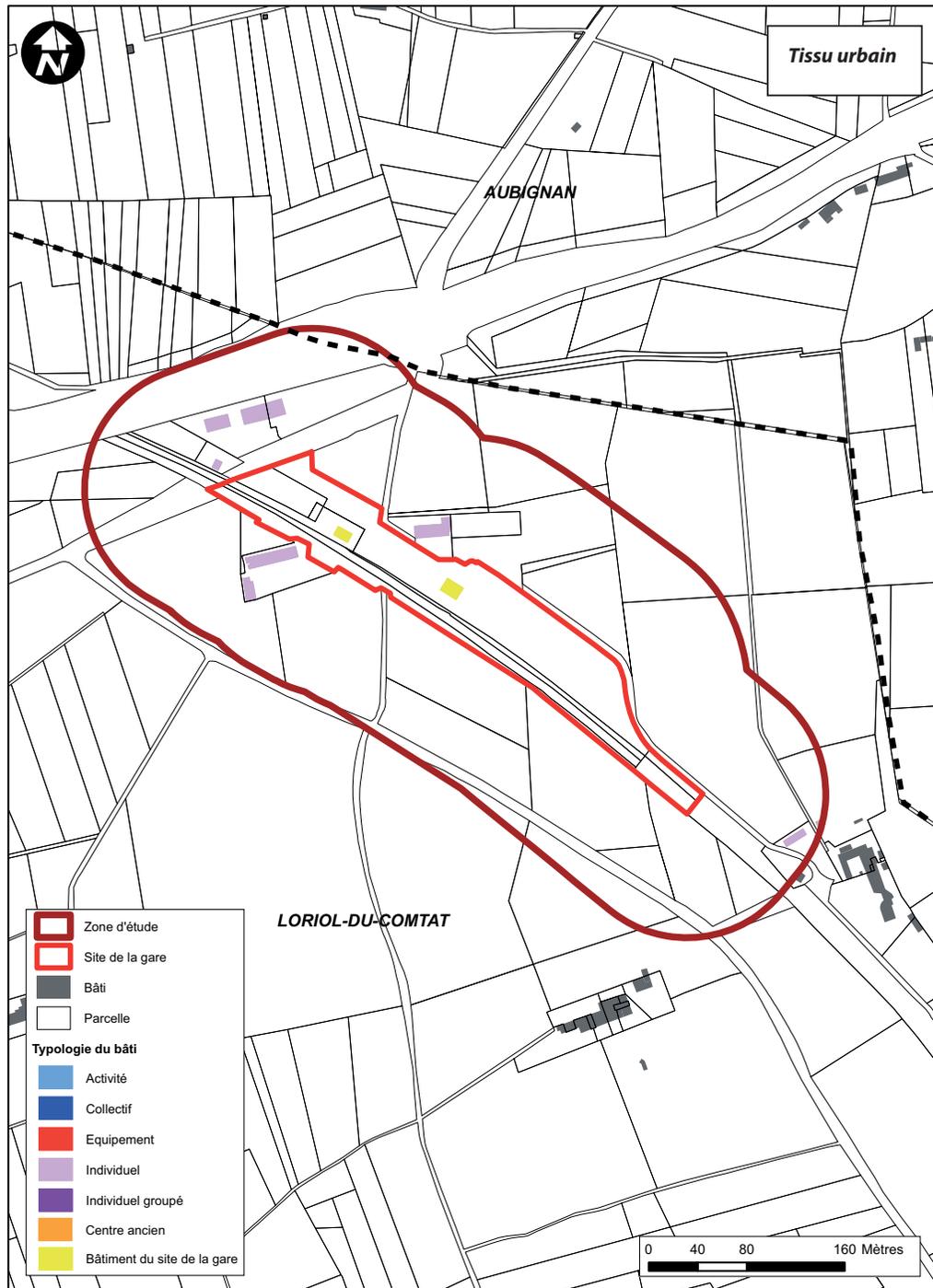
 - mieux hiérarchiser le réseau viaire,
 - organiser le renforcement de la desserte en transport en commun avec progressivité,
 - rationaliser les déplacements vers Carpentras grâce à des parkings relais, des parcs de liaison et une politique de stationnement cohérente,
 - mettre en oeuvre les conditions pour développer l'utilisation des modes doux,
 - améliorer l'accessibilité aux nouvelles technologies de l'information et de la communication (NTIC).
- Asseoir le développement sur les richesses et les ressources du territoire**

 - préserver les paysages emblématiques du territoire,
 - contribuer à la structuration d'une trame naturelle et paysagère sur le territoire,
 - économiser et préserver les ressources locales,
 - garantir la qualité du cadre de vie,
 - contribuer à la prise en compte des enjeux énergétiques et climatiques.

Sur le plan d'orientations générales du SCOT, la gare de Loriol-Aubignan se situe à la frontière d'une zone inconstructible selon le PPRI du bassin sud-ouest du Mont Ventoux et d'espaces agricoles à fort enjeu agronomique, paysager ou de biodiversité à protéger. Elle est également incluse dans une coupure d'urbanisation limitant le développement linéaire le long des axes de communication. A proximité immédiate du site de la gare se trouve la Mède qui est à préserver et à valoriser au titre de la trame bleue du territoire. Le document d'orientations générales fait également des recommandations dans le cadre de la réalisation du projet de voie verte qui doit être assurée dans des conditions permettant :

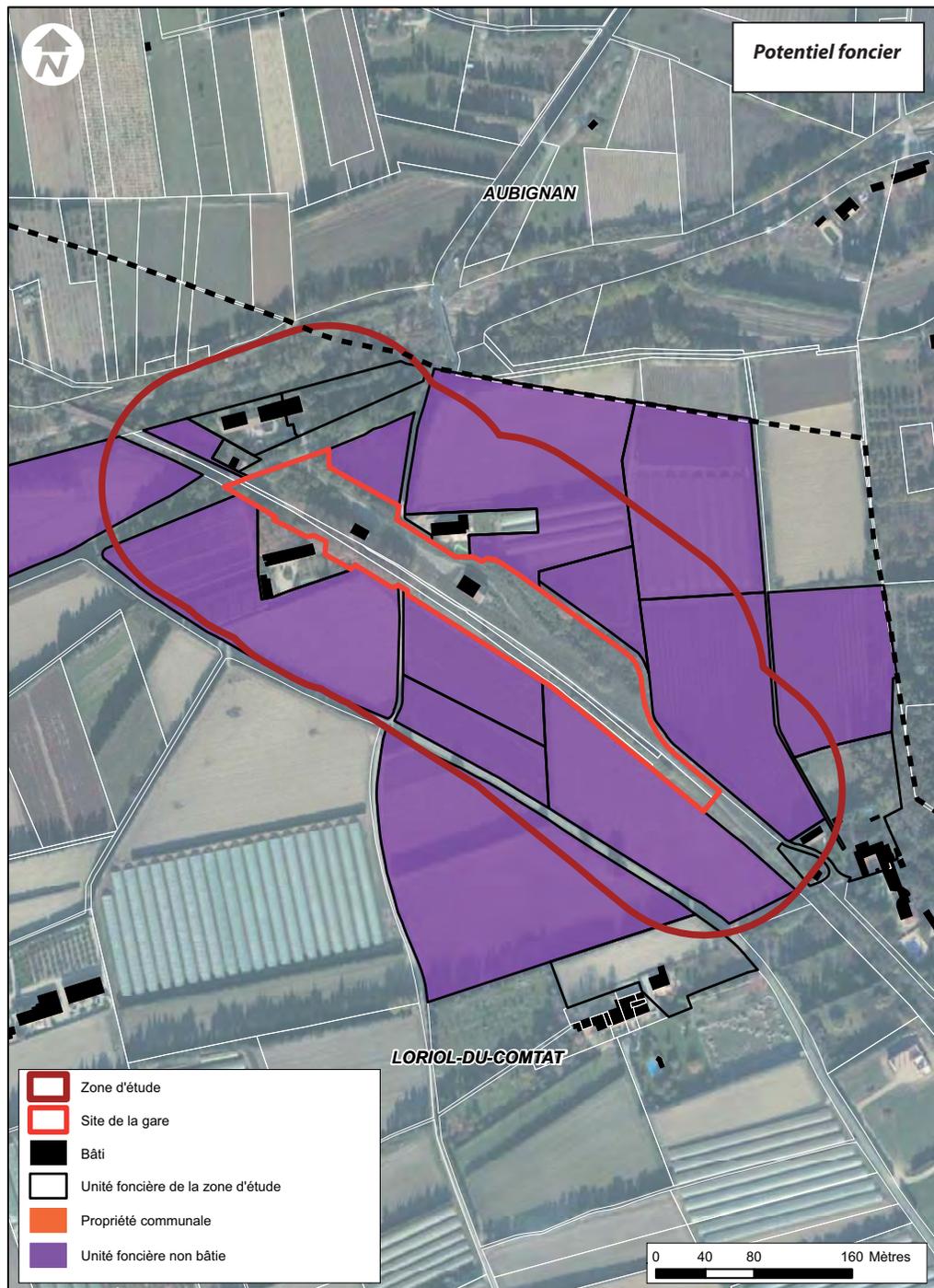
- la préservation de la qualité paysagère le long de l'infrastructure,
- le développement des infrastructures et aménagements nécessaires au fonctionnement de la future voie verte,
- le maillage de cette infrastructure avec des cheminements vélo complémentaires afin de permettre un accès élargi.

Le document d'orientations générales dit également que la Via Venaissia doit être valorisée dans ses éventuels usages quotidiens, au-delà de sa vocation touristique et qu'il est donc important de développer des itinéraires maillés à partir de cet axe majeur.



2. La composition du tissu urbain

L'habitat individuel pur représente la totalité du tissu urbain du quartier gare. Une des habitations, immédiatement située au nord du site, est liée à une exploitation agricole.



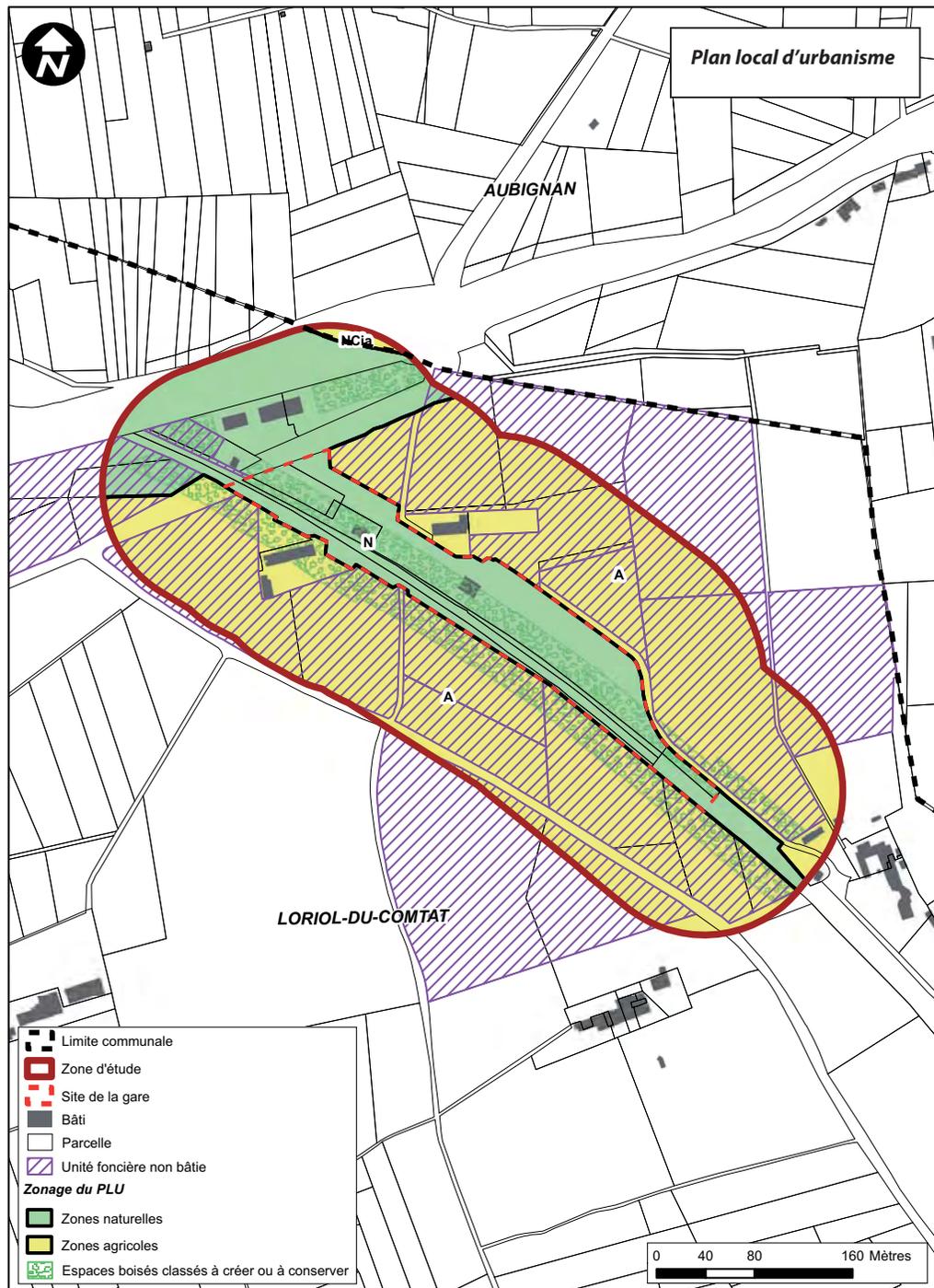
3. L'approche foncière

Le site de la gare de Loriol-Aubignan représente une surface de 22 598 m². Les unités foncières de la zone d'étude vont de 530 à 28 586 m². Sur les 21 unités foncières, 12 d'entre elles font plus 5 000 m². L'emprise au sol des constructions occupe seulement 1,5 % de la surface totale des unités foncières.

Aucune propriété appartenant à des collectivités n'est présente dans la zone d'étude.

Etant donné l'offre importante en unités foncières exemptes de bâti, les unités foncières avec un potentiel de densification n'ont pas d'intérêt. Ainsi, 13 des unités foncières du quartier gare n'ont pas de constructions et peuvent représenter des opportunités. Elles sont toutes cultivées à l'exception de celle dont la surface est la moins importante au bord de la Mède à l'ouest du site de la gare.

Ainsi, la zone d'étude de la gare de Loriol-Aubignan présente un fort potentiel avec 169 988 m² d'unités foncières non bâties soit 86 % de la surface des unités foncières du quartier gare. Bien entendu, le contexte naturel et agricole ne prête pas à urbaniser ce secteur.



4. Le plan local d'urbanisme

Seule une infime portion de la zone d'étude est sur le territoire de la commune d'Aubignan. Elle correspond à un secteur NCia du document d'urbanisme. Il s'agit d'un secteur qu'il convient de protéger en raison de la valeur agricole des sols et susceptible d'être inondé lors de très fortes précipitations et qui fait l'objet de prescriptions particulières. Dans le cas présent, cette portion du secteur est dans le lit de la Mède.

Les zones mentionnées dans ce qui va suivre sont celles du plan local d'urbanisme de Loriol-du-Comtat.

Le site de la gare de Loriol-Aubignan et les emprises de la Via Venaissia sont inclus dans une zone N. Cette zone correspond aux zones naturelles et forestières, équipées ou non, à protéger en raison, soit de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique, soit de l'existence d'une exploitation forestière, soit de leur caractère d'espaces naturels. Dans cette zone sont autorisés :

- les installations publiques d'intérêt général sous réserve que toute mesure soit prise pour limiter les incidences sur les paysages, l'environnement, la sécurité ou la salubrité publique,
- les équipements collectifs sous réserve que toute mesure soit prise pour limiter les incidences sur les paysages, l'environnement, la sécurité ou la salubrité publique,
- l'aménagement, la réfection et l'extension mesurée des constructions à usage d'habitation existantes sous réserve qu'il ne soit pas porté atteinte au caractère architectural du bâti (respect de l'aspect volumétrique et architectural préexistant), que l'extension soit limitée à 25% de l'emprise au sol existante avec une surface de plancher maximale de 170 m². L'aménagement et le changement de destination à usage d'habitation des constructions sont également autorisés sous réserve d'une extension limitée à 15% de l'emprise au sol existante avec une surface de plancher maximale de 170 m².

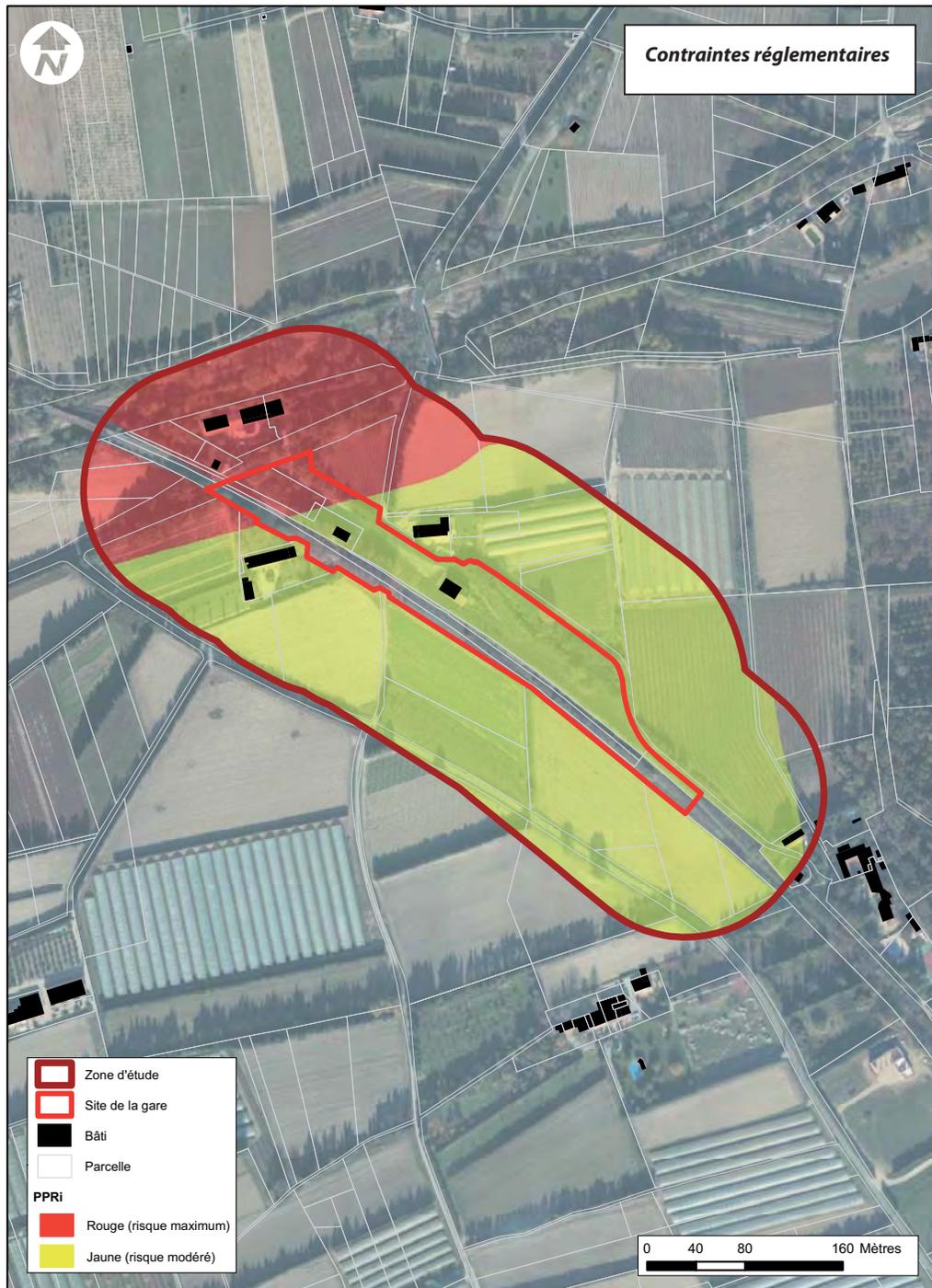
Mis à part les unités foncières localisées sur les rives de la Mède et également localisées dans la zone N du document d'urbanisme, elles sont toutes comprises dans la zone A. Cette zone correspond aux secteurs agricoles protégés en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres, où seront admis tous les aménagements concourant à la préservation et au développement de l'activité agricole. Dans cette zone, la collectivité n'est pas tenue de créer des équipements publics.

Comme cela a été dit précédemment, le règlement du plan local d'urbanisme entérine le fait que le contexte agricole et naturel de la gare de Loriol-Aubignan ne se prête pas à l'urbanisation. Néanmoins, la zone N autorise l'aménagement du site de la gare.

Il est également à souligner la présence d'espaces boisés classés à créer ou à préserver de part et d'autre des emprises de la Via Venaissia participant au maintien de la qualité paysagère de la voie verte mais aussi de son rôle de corridor écologique.

De plus, la commune de Loriol-du-Comtat a pris soin de créer un emplacement réservé (ER n°4) afin de créer une liaison douce entre le village et le site de la gare passant par l'ancienne route d'Aubignan et les rives de la Mède. Cet emplacement réservé étant à l'extérieur de la zone d'étude n'apparaît pas sur la carte ci-contre.

Il faut ajouter que le document d'urbanisme limite fortement les possibilités de constructions dans les zones agricoles et naturelles et participe ainsi à la préservation de paysages de qualité de la Via Venaissia.



5. Les contraintes réglementaires

La zone d'étude n'est pas soumise à des contraintes réglementaires liées à la présence d'un monument historique classé ou inscrit. Elle est par contre presque totalement couverte par le zonage du plan de prévention du risque inondation (PPRi) du bassin sud ouest du Mont Ventoux, approuvé le 30 juillet 2007.

La zone rouge correspond à un risque maximum. Le principe du PPRi est d'y interdire toute nouvelle construction pour ne pas augmenter la population et les biens exposés. Il permet cependant la mise en sécurité des personnes en autorisant la construction d'un niveau refuge sans augmentation de l'emprise au sol. Quant à la zone jaune, le PPRi y permet un développement compatible avec l'exposition au risque en rendant possible les constructions nouvelles avec des dispositions constructives adaptées. Les établissements recevant du public, et à fortiori ceux classés sensibles, ainsi que les bâtiments et les centres opérationnels des services assurant la sécurité civile et le maintien de l'ordre public y sont interdits. Le site de la gare est quant à lui dans la zone jaune, moins restrictive, à l'exception des emprises de la voie verte.

Le site ne fait pas l'objet de contraintes réglementaires spécifiques à l'environnement. Cependant, la commune de Loriol-du-Comtat fait partie de la zone de transition de la Réserve de Biosphère du Mont Ventoux. C'est la partie de la Réserve la plus anthropisée. C'est le lieu privilégié pour la sensibilisation environnementale, l'expérimentation du développement durable et la gestion respectueuse des ressources.

Gare de Pernes-les-Fontaines

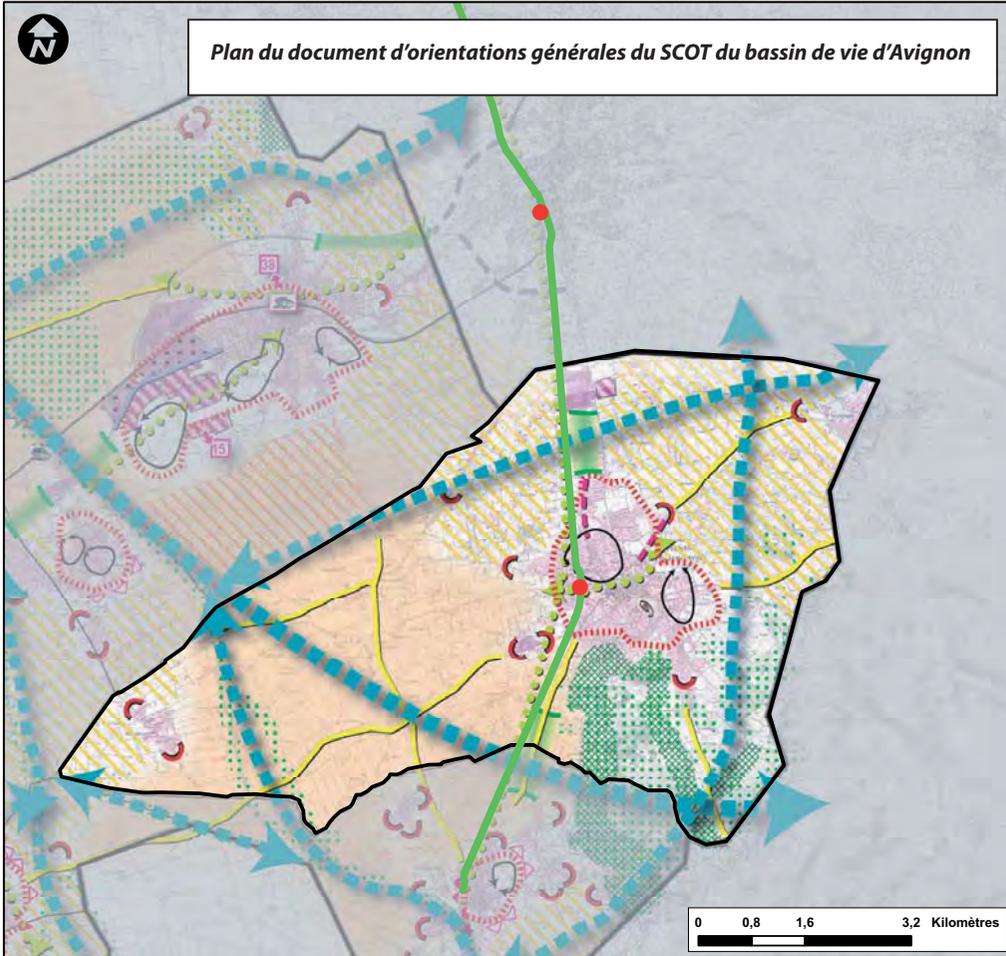


Analyse urbaine





Plan du document d'orientations générales du SCOT du bassin de vie d'Avignon



Defi 3 : Assurer l'équilibre entre les différentes vocations de l'espace

Réinvestir l'existant

- Requalifier les zones d'activités existantes
Renouvellement urbain prioritaire dans les quartiers

Se donner les moyens d'une extension limitée

- Secteurs privilégiés d'urbanisation
- Arrêt d'urbanisation le long des routes
- Optimiser les zones d'activités existantes
- Poursuivre l'aménagement et la commercialisation des zones d'activités existantes possédant encore un potentiel de développement
- Identifier de nouvelles zones d'activités en nombre limité, maîtriser la qualité urbaine
- Prévoir des réserves foncières pour l'activité
- 50 ha de réserves foncières + 50 ha de zone dédiée à l'accueil d'une entreprise pourvoyeuse d'emplois sollicitant une grande surface d'un seul tenant

Protéger les espaces agricoles

- Grands ensembles agricoles et paysages structurants à préserver sur le long terme
- Terres agricoles de qualité à préserver sur le long terme
- Zoom agricole pour délimiter clairement la frontière entre espace urbain et espace agricole (cf. objectifs 5 : Protéger les espaces agricoles, naturels et paysagers dans le DOG)

Protéger les espaces naturels

- Grands espaces naturels à préserver sur le long terme

Préserver la charpente paysagère

- Grands ensembles agricoles et paysages structurants à préserver sur le long terme
- Lignes de crêtes sensibles inconstructibles
- Limites d'urbanisation sur les côtes
- Reliefs à préserver dans les secteurs privilégiés d'urbanisation
- Maintenir les coupures et les fenêtres vertes
- Axes de découverte le long desquels l'urbanisation n'est pas permise
- Espaces de respiration et de loisirs à maintenir

Reconstituer et pérenniser la trame verte et bleue

- La trame verte et bleue en milieu naturel
- La trame verte et bleue en milieu urbain

Defi 4 : Promouvoir un urbanisme innovant et intégré

Développer un urbanisme en adéquation avec la préservation et la gestion durable de la ressource en eau

- Prendre en compte la présence de captages AEP ou le risque d'inondation et de ruissellement fort dans les secteurs privilégiés d'urbanisation

Lier l'urbanisation et desserte en transports en commun : définir des périmètres de projets dans les secteurs bien desservis

- Corridors TCSP : 400 mètres de part et d'autres de l'axe
- Halles ou garages existants ou en projet de réouverture : organiser leur accessibilité notamment en transports en commun et en modes doux
- Quartiers Gare : 600 mètres autour

Développer des espaces urbains plurifonctionnels

- Secteurs stratégiques : définir des objectifs en termes de densité, mixité fonctionnelle, mixité sociale

Favoriser la qualité urbaine

- Silhouettes urbaines ou fronts urbains à protéger
- Fronts urbains à composer ou recomposer
- Entrées de ville ou axes traversants à requalifier
- Entrées de ville à recomposer

Dans le document d'orientations générales du SCOT du bassin de vie d'Avignon, dans les cœurs urbains et les villes, les secteurs situés à moins de 600 mètres d'une gare ou halte TER doivent faire l'objet de projets urbains. La gare de Pernes-les-Fontaines faisant l'objet d'un projet d'éventuelle réouverture au trafic voyageurs, il a été retenu ce rayon de 600 mètres autour du site de la gare (l'emprise foncière de la Via Venaissia n'est pas prise en compte) pour mener l'analyse urbaine ayant pour objet d'initier des réflexions en matière d'urbanisme. Cette zone d'étude, ou « quartier gare », correspond au secteur étant jugé avoir une accroche directe au site et où pourrait être menée une politique d'anticipation foncière.

1. Le SCOT du bassin de vie d'Avignon

Le SCOT du bassin de vie d'Avignon oriente le développement de son territoire d'application dans le cadre d'un projet d'aménagement et de développement durable (PADD) selon 4 défis :

- Défi 1 : tirer parti du positionnement stratégique de notre territoire,
- Défi 2 : maintenir une attractivité productive, durable et maîtrisée,
- Défi 3 : établir un contrat foncier durable,
- Défi 4 : promouvoir un urbanisme innovant et intégré.

Les différents défis s'appuient sur des objectifs et des orientations stratégiques. Le document d'urbanisme de la commune de Pernes-les-Fontaines doit être compatible avec ces derniers et les recommandations et prescriptions qui en découlent.

• Tirer parti du positionnement stratégique de notre territoire

Les orientations du SCOT fixent des objectifs de croissance démographique en fonction de la catégorie des communes. La commune de Pernes-les-Fontaines a été identifiée comme faisant partie de la catégorie des villes. Par conséquent, sa croissance démographique doit se maintenir entre 1%/an et 1,5%/an.

• Maintenir une attractivité productive, durable et maîtrisée

- Objectif 1 : Renforcer les atouts concurrentiels du tissu économique.
- Objectif 2 : Construire une attractivité résidentielle réaliste, adaptée et diversifiée.
- Objectif 3 : Organiser une mobilité durable.

• Etablir un contrat foncier durable

- Objectif 4 : Se donner les moyens d'une extension mesurée de l'urbanisation.
- Objectif 5 : Protéger les espaces agricoles, naturels et paysagers.

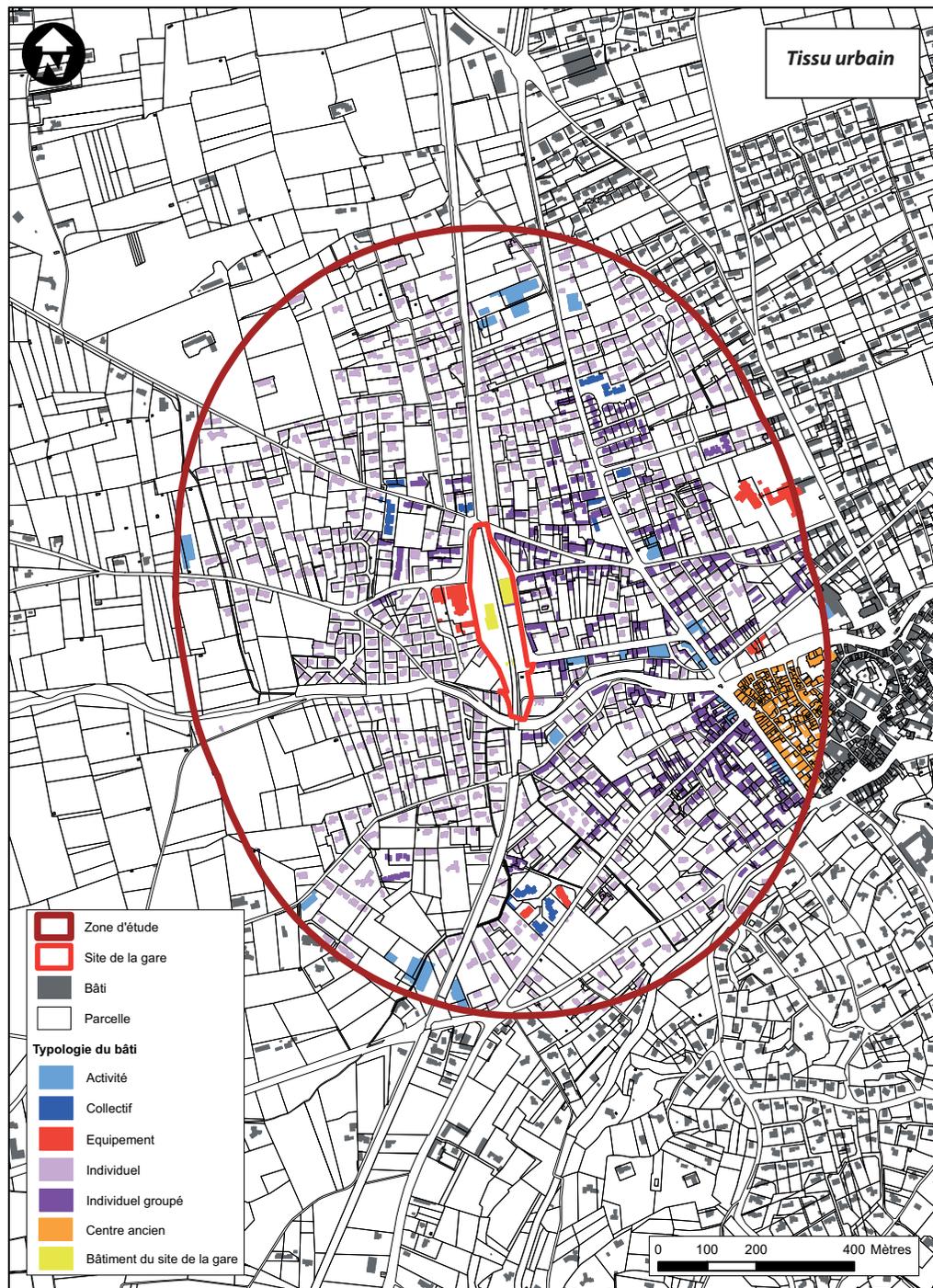
• Promouvoir un urbanisme innovant et intégré

- Objectif 6 : Apaiser et revaloriser le rapport entre le territoire et les risques.
- Objectif 7 : Développer un urbanisme en adéquation avec la préservation et la gestion durable de la ressource en eau du territoire.
- Objectif 8 : Renforcer le lien entre urbanisme et déplacements.
- Objectif 9 : Développer des espaces urbains plurifonctionnels.
- Objectif 10 : Favoriser la qualité urbaine.
- Objectif 11 : Réduire la consommation énergétique et la dépendance vis-à-vis des énergies fossiles.
- Objectif 12 : Positionnement économique et principes d'aménagement pour le pôle « Avignon nord ».

Le SCOT prescrit un certain nombre d'orientations concernant l'aménagement des quartiers desservis par le TER. Dans ces secteurs doivent être définis des périmètres de projet tenant compte :

- de la particularité géographique et urbaine des lieux,
- des contraintes : risques, accessibilité, environnement, paysage, etc,
- des potentialités de densification, de mutation possible d'îlots, de réhabilitation du tissu urbain et d'extensions urbaines stratégiques.

Sur le plan d'orientations générales du SCOT, la gare de Pernes-les-Fontaines se situe dans un secteur privilégié d'urbanisation et la Via Venaissia figure comme un élément de la trame verte et bleue urbaine.



2. La composition du tissu urbain

Trois types de tissu urbain sont distingués sur le quartier gare :

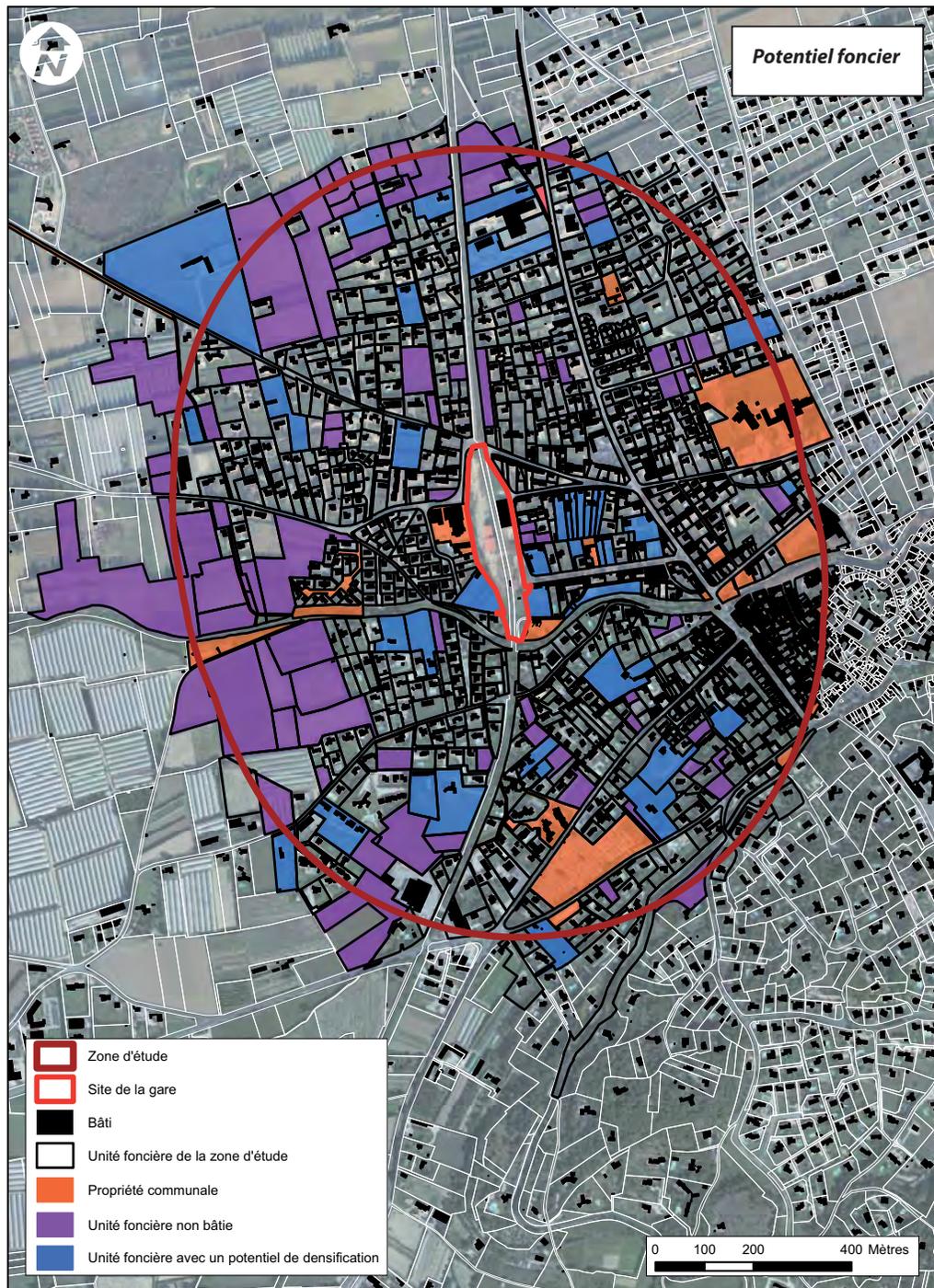
- le centre ancien à l'est de la zone d'étude, assez dense avec une mixité habitats, activités et équipements,
- un tissu composé d'habitat individuel pur, d'individuel groupé et d'activités à l'est du site,
- un tissu plus récent composé majoritairement d'individuel pur à l'ouest.

L'habitat collectif est peu représenté. 3 bâtiments sont à proximité du site de la gare au nord-ouest. Ces derniers comptent un étage. Leur orientations varient en fonction de la forme de la parcelle sur laquelle ils sont implantés.

Les bâtiments en individuel groupé (hors centre ancien) sont pratiquement tous implantés de la même manière. Leurs façades sont alignées au nord sur voies ou alignées sur les bâtiments voisins. Les façades principales sont orientées au sud avec des jardins implantés également au sud du bâtiment. La majorité des bâtiments compte 1 ou 2 étages.

En ce qui concerne l'habitat individuel pur, les bâtiments sont majoritairement implantés en coeur de parcelle ce qui réduit significativement la surface de jardin utilisable. La majorité des bâtiments sont en R ou R+1. Il s'agit d'une urbanisation consommatrice d'espace avec des formes urbaines très diffuses qui n'est pas cohérente avec l'extension mesurée de l'urbanisation prônée dans le SCOT.

D'un point de vue architectural et typologique de l'habitat, le tissu urbain est assez hétérogène.



3. L'approche foncière

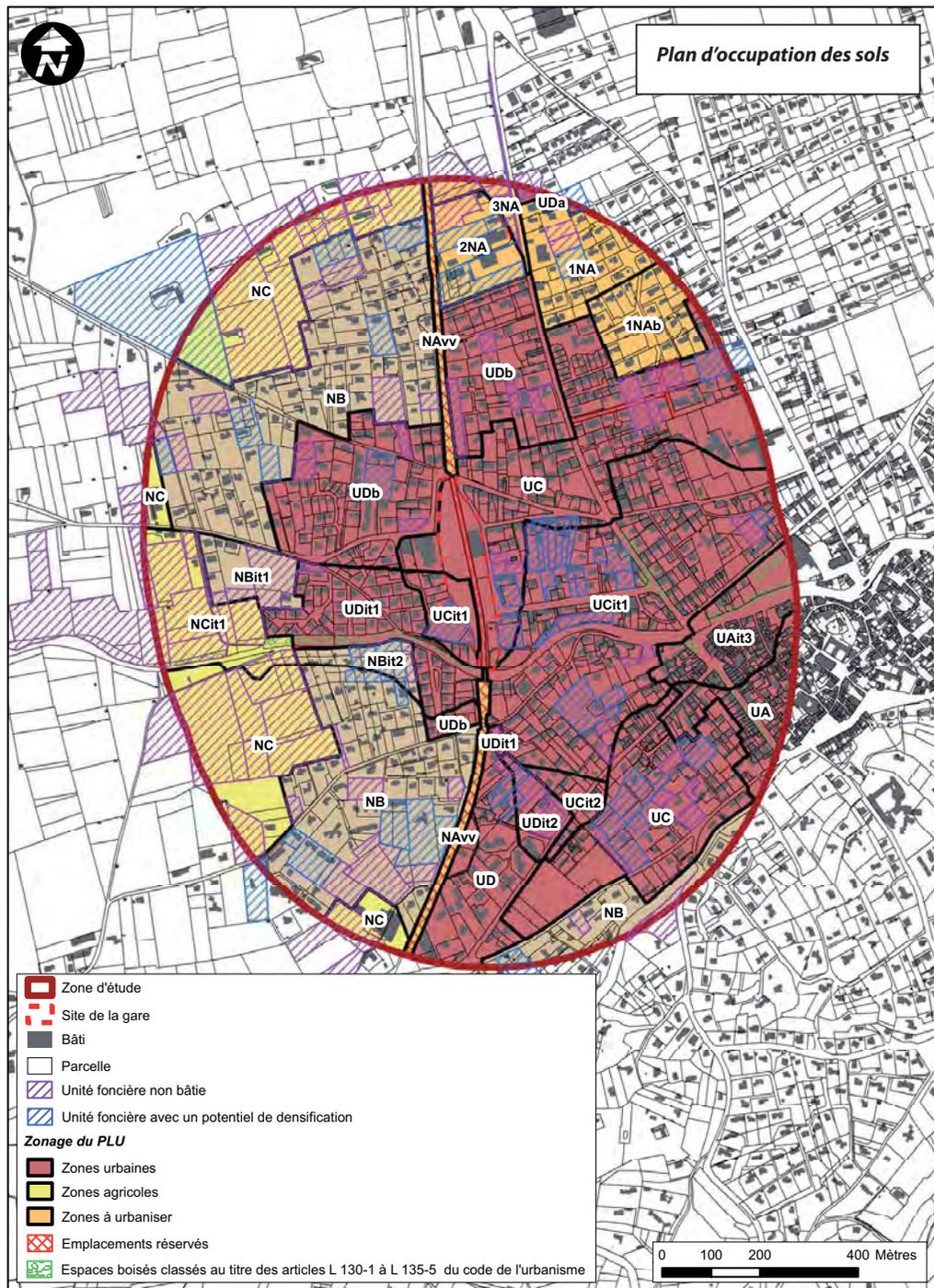
Le site de la gare de Pernes-les-Fontaines représente une surface de 26 639 m². Les unités foncières de la zone d'étude vont de 1 à 49 8840 m². Sur les 1 279 unités foncières, 59 d'entre elles font plus 5 000 m². L'emprise au sol des constructions occupe 12,5 % de la surface totale des unités foncières.

Les plus grandes unités foncières non bâties ou ayant un potentiel de densification pouvant représenter des opportunités sont globalement situées à la périphérie de la moitié ouest de la zone d'étude où s'opère la transition entre l'agglomération et l'espace agricole. Ainsi, ces unités foncières sont pour la plupart cultivées.

Les autres unités foncières de taille plus réduite pouvant représenter des opportunités sont disséminées dans le reste du quartier gare. Ainsi des espaces non bâtis ou pouvant être densifiés sont présents à proximité immédiate du site.

L'ouest du centre ancien compris dans la zone d'étude est exempté d'unités foncières non bâties ou offrant un potentiel de densification.

En ce qui concerne les propriétés appartenant à des collectivités, seules des propriétés communales sont présentes dans la zone d'étude. Elles sont toutes d'ores et déjà utilisées : cimetière, parkings, voiries de lotissement, hangars municipaux, établissements scolaires, etc.



4. Le plan d'occupation des sols

Les emprises de la voie ferrée hors site de la gare sont incluses dans un secteur NAVv spécifique à la Via Venaissia où sont autorisées les constructions et les installations liées à la réalisation d'une voie verte. Les emprises de la voie ferrée y compris celles du site font aussi l'objet d'un emplacement réservé pour l'aménagement de la voie verte (emplacement réservé n°B24).

Le site de la gare de Pernes-les-Fontaines est quant à lui inclus dans une zone UC et en partie dans un secteur UCit1. Les secteurs avec des indices «it1» et également «it2» sont concernés par le champ d'inondation de la Nesque. Les constructions nouvelles à usage d'habitat y sont interdites ainsi que l'augmentation des capacités d'accueil et les changements de destination du bâti. Toutefois certaines occupations et utilisations du sol admises seront évoquées ci-après dans le cadre des contraintes réglementaires. La zone UC est une zone de densité moyenne. Elle correspond au développement périphérique de la ville ancienne. Les constructions sont édifiées en ordre continu et discontinu. De manière générale, dans la zone UC sont autorisées :

- les constructions à usage d'habitat et leurs annexes, hôtelières, de restauration, d'artisanat, de commerce de détail y compris les dépendances, de bureaux et de services, d'équipement collectif, de parc de stationnement,
- les installations non classées ainsi que celles classées pour la protection de l'environnement, à condition de préserver l'équilibre de la zone et d'être compatibles avec son caractère, que leurs conditions d'exploitation soient conformes à la législation en vigueur et n'apportent pas de nuisances incompatibles avec la vie urbaine, qu'elles n'aient pas de caractère industriel, que leur volume et leur aspect extérieur soient compatibles avec les milieux environnants,
- les installations techniques de service public (transformateurs, postes de relèvement des eaux usées, etc),
- les constructions situées côté ouest de l'avenue de la Croix Couverte avec une hauteur de plancher habitable fixée à au moins 0,1 mètres au-dessus du trottoir de l'avenue.

Des unités foncières pouvant faire l'objet d'une politique d'anticipation foncière sont présentes dans la zone UC et le secteur UCit1 mais également dans d'autres zones urbaines notamment la zone UD et les secteurs UDa, UDb, UDi1 et UDi2. La zone UD est une zone de densité faible à caractère discontinu. Elle est située à la périphérie du centre ancien et correspond à de l'habitat pavillonnaire. Elle a pour principales fonctions l'habitat individuel, les services, les activités qui ne représentent pas une gêne dans le milieu urbain. Des petits programmes d'habitat collectif sont admis. Les occupations et utilisations du sol admises sont similaires à celles de la zone UA. Le secteur UDa, situé quartier Préville, est à vocation d'habitat individuel de moyenne densité, comportant des règles particulières adaptées à la forme urbaine pavillonnaire du quartier. Le secteur UDb est pour sa part à vocation principale d'habitat individuel de moyenne densité. Les secteurs UDi1 et UDi2 connaissent les mêmes restrictions liées au risque inondation que le secteur UAit1.

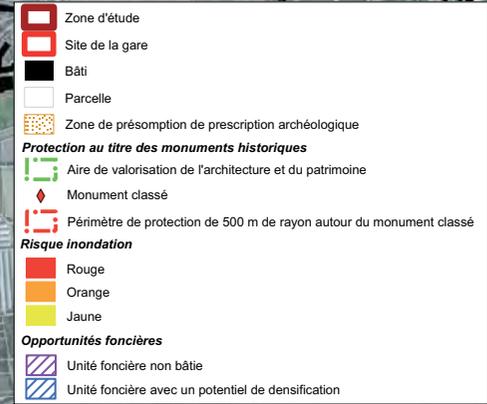
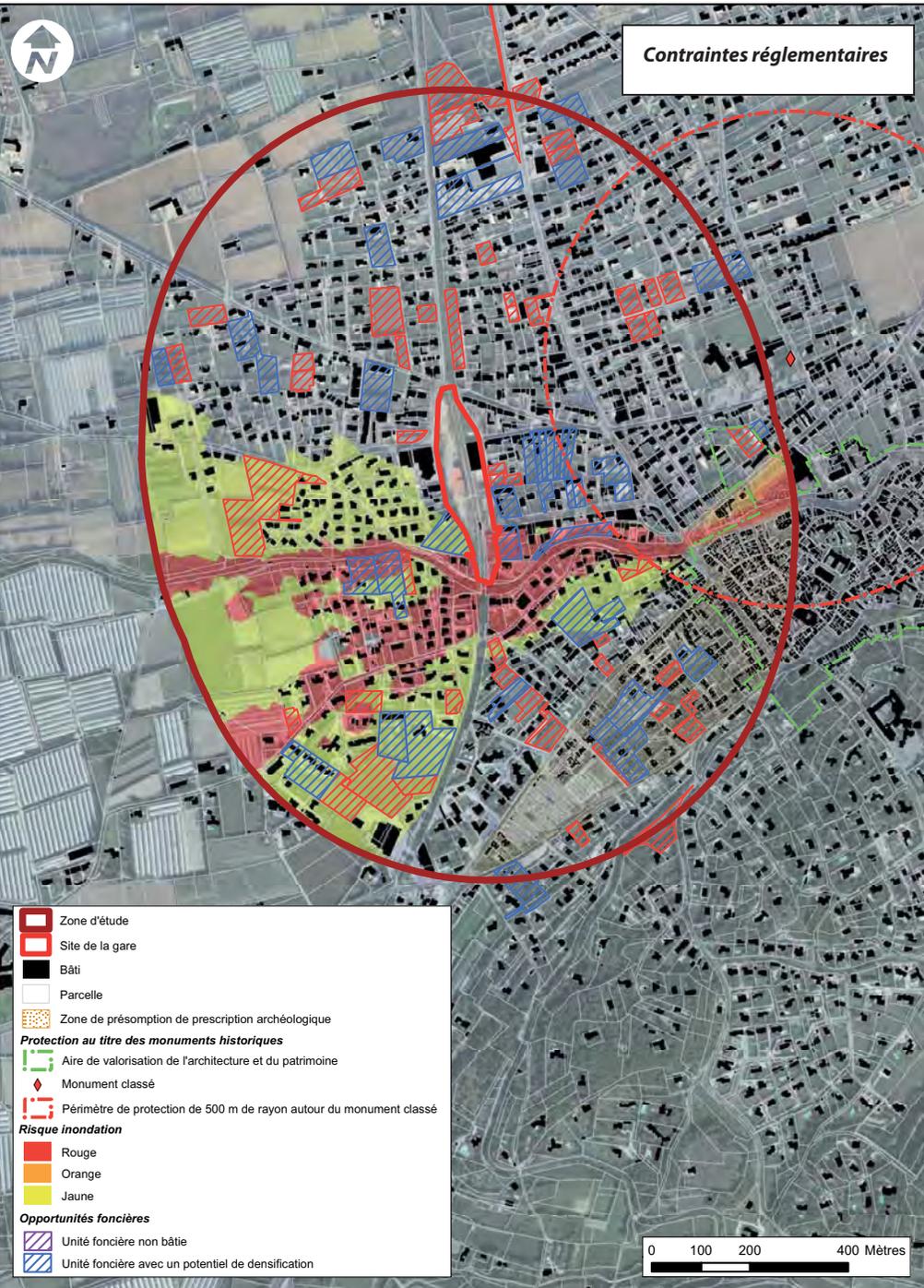
Des unités foncières pouvant représenter des opportunités sont aussi localisées dans des zones naturelles :

- 1NA : zone d'urbanisation future à vocation principale d'habitat, de services et d'équipements collectifs devant faire l'objet d'opération d'aménagement (ZAC, lotissement, permis de construire groupé, etc).
- 2NA : zone d'urbanisation future à court terme à vocation d'activités économiques (artisanales, commerciales et de petites industries non polluantes). L'habitat est interdit à l'exception des logements de fonction nécessaires à l'activité implantée. L'urbanisation doit se faire obligatoirement dans le cadre d'une opération d'aménagement.
- 3NA : zone d'urbanisation future à long terme. Elle constitue une réserve foncière dans laquelle pourront être satisfaits les besoins liés au développement futur de l'urbanisation. L'ouverture à l'urbanisation peut être envisagée avec une révision ou une modification du document d'urbanisme ou une ZAC. Elle a pour vocation l'accueil d'activités économiques et de petites industries non polluantes.
- NB : zone naturelle ordinaire, peu équipée, en grande partie occupée par de l'habitat individuel diffus. Il s'agit de différents îlots d'habitat correspondant à des espaces très diversifiés. Pour être constructible, un terrain devra comporter la réalisation d'un minimum d'équipements concernant notamment les conditions d'accès et l'adduction d'eau potable.
- NC : zone naturelle à vocation agricole. L'objectif est de préserver son potentiel agricole, la valeur agronomique des sols, les structures agricoles, etc. L'occupation et l'utilisation du sol sont essentiellement limitées aux constructions et aux installations directement liées et nécessaires à l'exploitation agricole ainsi que celles complémentaires au tourisme rural (camping à la ferme, ferme auberge, chambres d'hôtes, gîtes, etc).

Pour les zones naturelles comme pour les zones urbaines, des unités foncières non bâties ou ayant un potentiel de densification sont localisées dans des secteurs ayant un indice «it1» ou «it2» .

Après examen du règlement du plan d'occupation des sols, les unités foncières pouvant être considérées comme des opportunités sont celles des zones urbaines UC et UD ainsi que celles des zones naturelles 1NA, 2NA et 3NA.

Il faut ajouter que le document d'urbanisme limite fortement les possibilités de constructions dans les zones agricoles et naturelles et participe ainsi à la préservation de paysages de qualité de la Via Venaissia.



5. Les contraintes réglementaires

Le quartier gare est concerné par le risque d'inondation torrentielle de la Nesque. La Nesque ne fait pas l'objet d'un PPRI. Ainsi, le zonage du document d'urbanisme est établi en fonction des phénomènes naturels et des différentes études qui ont conduit les services de l'Etat à fixer des aléas en considération des risques encourus liés à la périodicité des phénomènes, à la hauteur et la vitesse des crues. Les dispositions générales du document d'urbanisme indiquent que :

- Toute demande d'autorisation de construire, de déclaration de travaux doit être accompagnée d'un document topographique coté par référence au nivellement général de la France (cote NGF) adapté au projet concerné.
- La reconstruction d'un bâtiment existant détruit par un sinistre autre que l'inondation est autorisée sur la même parcelle sans augmentation de l'emprise au sol et dans le respect des règles relatives aux aménagements et extensions de la zone ou du secteur dans lequel se situe la demande.
- Les sous-sols sont interdits.
- L'attention des constructeurs est attirée sur leur responsabilité quant à la prise en compte du risque inondation.

Dans les secteurs UCit2, UDi1, UDi2, NBit1 et NBit2 concernés par le risque inondation, les constructions nouvelles à usage d'habitat sont interdites ainsi que l'augmentation de la capacité d'accueil et le changement de destination du bâti. Toutefois, les occupations et utilisations du sol ci-dessous sont admises sous certaines conditions :

- L'aménagement et l'extension accolée ou non des habitations existantes.
- L'aménagement et l'extension des constructions à usage d'hébergement (hébergement hôtelier, foyers, colonies de vacances, hôpitaux, maison de repos, maison de retraite, etc).
- L'aménagement et l'extension des activités économiques existantes qui sont de nature à provoquer un rassemblement de personnes.
- Les constructions et installations à usage de gestion des cours d'eau et celles nécessaires à l'exploitation des captages d'eau potable et des réseaux divers (électricité, gaz, eau, téléphone) et à la mise en valeur des ressources naturelles.
- Les constructions annexes des habitations.

Les opportunités foncières localisées dans les zones soumises au risque inondation subissent donc de fortes contraintes réglementaires.

Certaines opportunités foncières du quartier gare sont situées à moins de 500 mètres d'un monument classé : la croix de Boët. Ainsi toutes les modifications de l'aspect extérieur des immeubles, les constructions neuves, mais aussi les interventions sur les espaces extérieurs doivent recevoir l'autorisation de l'architecte des bâtiments de France (ABF). Aucune opportunité foncière n'est comprise dans l'aire de valorisation de l'architecture et du patrimoine coïncidant avec le site inscrit du centre ancien de Pernes-les-Fontaines.

Des opportunités foncières sont également localisées dans une zone de présomption de prescription archéologique au sud-est de la zone d'étude. L'ensemble des dossiers de demande de permis de construire, de démolir, d'aménager ainsi que les décisions de réalisation de ZAC doivent être transmis au préfet de région.

Il faut également signaler que la route départementale n°938 traversant la zone d'étude du nord au sud est une voie de circulation bruyante classée nécessitant l'isolation phonique des constructions dans une bande mesurée de part et d'autre du bord extérieur de la chaussée.

De manière générale, les opportunités foncières les moins contraintes sont situées dans la moitié nord du quartier gare.

Atouts

- Via Venaissia élément de la trame verte du SCOT du bassin de vie d'Avignon
- SCOT de l'Arc Comtat Ventoux intégrant la Via Venaissia comme axe structurant du territoire
- Règlements des documents d'urbanisme des sites et des emprises de la voie ferrée adapté au projet de voie verte et équipements liés (Jonquières, Loriol-du-Comtat et Pernes-les-Fontaines)
- Délimitation d'emplacements réservés et/ou d'espaces boisés classés à créer ou à préserver en lien avec la Via Venaissia (Jonquières, Sarrians et Loriol-du-Comtat)
- Règlements des documents d'urbanisme préservant les zones agricoles et naturelles et par conséquent l'un des principaux atouts paysagers de la voie verte
- Présence d'opportunités foncières à proximité voire en contact direct avec les sites des gares et les emprises de la Via Venaissia (Jonquières, Sarrians et Pernes-les-Fontaines)
- Limitation des possibilités de constructions dans les zones agricoles et naturelles participant à la préservation de paysages de qualité de la Via Venaissia

Faiblesses

- Tissu urbain souvent marqué par l'habitat individuel pur à l'architecture standardisée peu qualitative (Jonquières, Sarrians et Pernes-les-Fontaines)
- Règlement du document d'urbanisme de Sarrians obsolète sur le site de la gare et les emprises de la Via Venaissia
- Contraintes réglementaires fortes sur de nombreuses opportunités foncières surtout en ce qui concerne le risque inondation (Jonquières, Sarrians et Pernes-les-Fontaines)
- Via Venaissia n'apparaissant pas sur les documents d'urbanisme de Sarrians et Loriol-du-Comtat comme un élément de la trame verte

Opportunités

- Possibilité de faire un règlement parfaitement adapté à l'aménagement du site de la gare de Sarrians dans le cadre d'une modification ou d'une révision
- Foncier communal à proximité des sites des gares permettant éventuellement des restructurations (Jonquières et Pernes-les-Fontaines)

Menaces

- Pression foncière pouvant faire émerger des projets peu compatibles avec les sites des gares et la Via Venaissia (Jonquières et Pernes-les-Fontaines)

Via Venaissia



Offre touristique et de loisirs



I. LA METHODE DU DIAGNOSTIC DE L'OFFRE TOURISTIQUE

La méthode globale du diagnostic repose sur trois axes transversaux.

Le premier est l'inventaire géo localisé des équipements, services et commerces aux abords des gares et de la Via Venaissia permettant de se rendre compte de leur répartition spatiale, de leur accessibilité et des manques à combler.

Le deuxième axe est la réalisation d'une enquête auprès des usagers de la Via Venaissia et des touristes séjournant à proximité. L'enquête a pour but de connaître le point de vue des usagers et touristes vis à vis de cet équipement et des améliorations qui peuvent y être apportées et notamment par l'installation de commerces et services sur le site des gares.

Des entretiens conduits auprès des acteurs du territoire traversé par la Via Venaissia (professionnels du tourisme, techniciens et élus locaux) composent le troisième axe de ce diagnostic. Ces enquêtes permettront de connaître le ressenti de ceux appréhendant le mieux le territoire qui nous intéresse notamment sur les questions liées à l'attractivité touristique et la requalification des anciennes gares.

La conjonction de ces trois axes permettra donc de déterminer les forces et faiblesses de la Via Venaissia et du territoire qu'elle traverse du point de vue de l'offre touristique.

1. Les inventaires d'équipements, de commerces et de services liés à l'activité touristique

1. 1. Les objectifs

L'objectif des inventaires est de juger du niveau d'accessibilité aux équipements, commerces et services depuis la Via Venaissia et du niveau d'équipements des communes traversées et du territoire environnant afin de cibler des manques et d'y pallier en utilisant les opportunités foncières offertes par les sites des gares voire les «quartiers gare».

Il n'est pas perdu de vue que la proximité de la Via Venaissia peut également avoir un intérêt direct pour les équipements, commerces et services.

1. 2. Le contenu et les critères de définition des périmètres des inventaires

1. 2. 1. Les inventaires communaux

Ces inventaires s'intéressent à l'offre en équipements, commerces et services pouvant s'avérer utile ou intéressant du point de vue de l'usager de la Via Venaissia (commerces, hébergements, restauration, aires de pique-nique, équipements de sports et loisirs).

Pour les communes de petite taille (Jonquières, Sarrians, Loriol-du-Comtat, Aubignan et Velleron), les inventaires se sont voulus exhaustifs.

Pour les communes de taille importante (Orange, Carpentras et Pernes-les-Fontaines), le nombre d'équipements, commerces et services étant élevé, l'offre a été considérée suffisamment importante pour satisfaire la demande. Ainsi, un travail d'inventaire géo localisé exhaustif n'apportant pas d'éléments utiles, il a été limité géographiquement et thématiquement.

En ce qui concerne les gîtes et chambres d'hôtes des communes de tailles importantes, les services d'hébergement étant élevés, seuls ceux ayant un rapport privilégié avec la Via Venaissia ont été inventoriés : hébergements de grande capacité (supérieur à 8 personnes), possédant un garage à vélos, disposant du label « tourisme et handicap », partenaires de « la Provence à vélo » ou du réseau « accueil vélos » ou les établissements mettant à disposition des vélos.

Pour les autres équipements, commerces et services, le principal critère de limitation est géographique et repose sur la distance existant entre la Via Venaissia et les équipements, commerces et services. En effet, il a été considéré qu'un usager de la voie verte ne sera pas disposé à parcourir la même distance en fonction du type d'éléments auquel il voudra avoir accès. Ainsi, pour la restauration, les points d'eau/ sanitaires et commerces, le périmètre d'inventaire pour les communes de grande taille s'est limité à un isochrone de 12 minutes à pied/5 minutes à vélo (environ 1 km) par rapport aux sites des gares et aux accès à la Via Venaissia (accès existants, projetés et pressentis). Il a donc été considéré que l'usager ne parcourra pas une distance plus importante pour accéder à ces éléments. Pour les hébergements, équipements de loisirs et sportifs, le périmètre choisi a été l'échelle communale des communes concernées par la Via Venaissia. Il a été considéré que pour passer au moins une nuit à proximité de la Via Venaissia ou accéder à des équipements de loisirs et sportifs, l'usager de la voie verte sera prêt à parcourir une distance supérieure à 1 km.

1. 2. 2. Les inventaires à l'échelle du périmètre d'étude élargi de l'offre touristique

Ce périmètre d'étude élargi de l'offre touristique a pour objectif de situer les principaux équipements participant à l'attractivité touristique du territoire dans lequel s'inscrit la Via Venaissia (équipements de tourisme et loisirs, équipements culturels et éléments de patrimoine historique et naturel). Il permet également pour certains équipements, comme les gîtes de grande capacité ou encore les itinéraires cyclotouristiques et de randonnée, de cibler d'éventuels manques.

• Les principaux équipements sportifs et de loisirs

En plus d'être un axe structurant d'écomobilité, la Via Venaissia appartient également à cette catégorie d'équipement. L'inventaire a été réalisé pour dresser un état des lieux des équipements de nature analogue dans son environnement territorial.

L'arc comtadin, le versant sud du Mont Ventoux et le piémont ouest des monts de Vaucluse présentent une densité importante d'équipements sportifs et de loisirs contrairement au sud-ouest de la voie verte où l'offre diminue de manière notable. Les reliefs boisés et leur piémont sont des territoires attractifs pour les activités de loisirs et sportives notamment l'emblématique Mont Ventoux.

Il est à noter la ZAC de Beaulieu sur la commune de Monteux avec son plan d'eau qui constitue d'ores et déjà un pôle de fréquentation et qui accueillera à court terme un parc aquatique et un parc d'attraction d'intérêt régional. Il s'agit d'équipements uniques dans le département qui devraient induire et accroître de manière considérable la fréquentation dans ce secteur.

• Les principaux équipements culturels et éléments de patrimoine historique et naturel

Cet inventaire compile une sélection des monuments et équipements culturels recensés par l'ADT 84 ainsi que les sites classés et inscrits sur le périmètre d'étude élargi participant également à l'attractivité touristique du territoire. Une dichotomie apparaît une fois encore avec une moitié est globalement mieux pourvue que la moitié ouest malgré la présence d'Orange.

1. 3. Les sources de données

1. 3. 1. Les inventaires communaux

L'essentiel des équipements de loisirs et sportifs, commerces et services a été recensé sur les pages jaunes et géo localisé avec le BD adresse de l'IGN. Les pages jaunes ne permettant pas d'avoir un inventaire exhaustif, les résultats ont été croisés avec d'autres sources d'information notamment les bases de données de l'ADT 84, Open Street Map, connaissance du terrain des chargés d'études, Scan 25 et BD Topo de l'IGN.

Pour les itinéraires cyclotouristiques, les données sont issues du site internet la Provence à vélo de l'ADT 84. Elles étaient disponibles soit sous la forme de traces GPS qui ont été intégrées au SIG soit de tracés sur des fonds cartographiques qu'il a fallu numériser. Les itinéraires de randonnée pédestre et équestre viennent du PDIPR fourni par le Conseil général de Vaucluse.

La localisation des points d'eau et des sanitaires accessibles au public a été fourni par les collectivités (CoVe, CCPRO, Velleron) et Open Street Map.

L'isochrone de 12 minutes à pied a été construit sur la base de trois sources de données : la BD Topo de l'IGN pour le réseau sur la base duquel a été construit l'isochrone (sélection des routes et chemins sur environ 1 km à partir des accès à la Via Venaissia et des sites des gares), le cadastre pour le statut foncier du réseau (seul le réseau du domaine public a été retenu) et le Scan 25 pour la prise en considération d'obstacles physiques infranchissables, des passages sur ou sous ponts, etc. Le zonage a été obtenu après un procédé cartographique de dilatation-érosion.

1. 3. 2. Les inventaires à l'échelle du périmètre d'étude élargi de l'offre touristique

Les données proviennent du site de l'ADT 84 (gîtes de grande capacité, musées et équipements culturels, itinéraires cyclotouristiques), de la DREAL PACA (sites classés et inscrits), du Conseil général de Vaucluse (PDIPR). Des compléments ont été apportés sur la base de la connaissance du terrain des chargés d'études.

1. 4. La méthode d'exploitation des inventaires

Pour juger du niveau d'accessibilité aux équipements aux abords de la Via Venaissia, l'inventaire se devait d'être géo localisé. Les données statistiques libres d'accès, notamment celles de l'INSEE, n'ayant qu'une précision communale, il a fallu construire une base de données géo référencées.

Cependant, ce choix et la nature des sources disponibles ne permettent pas de comparer le niveau d'équipements des communes concernées par la Via Venaissia et des échantillons départementaux similaires pour trois raisons :

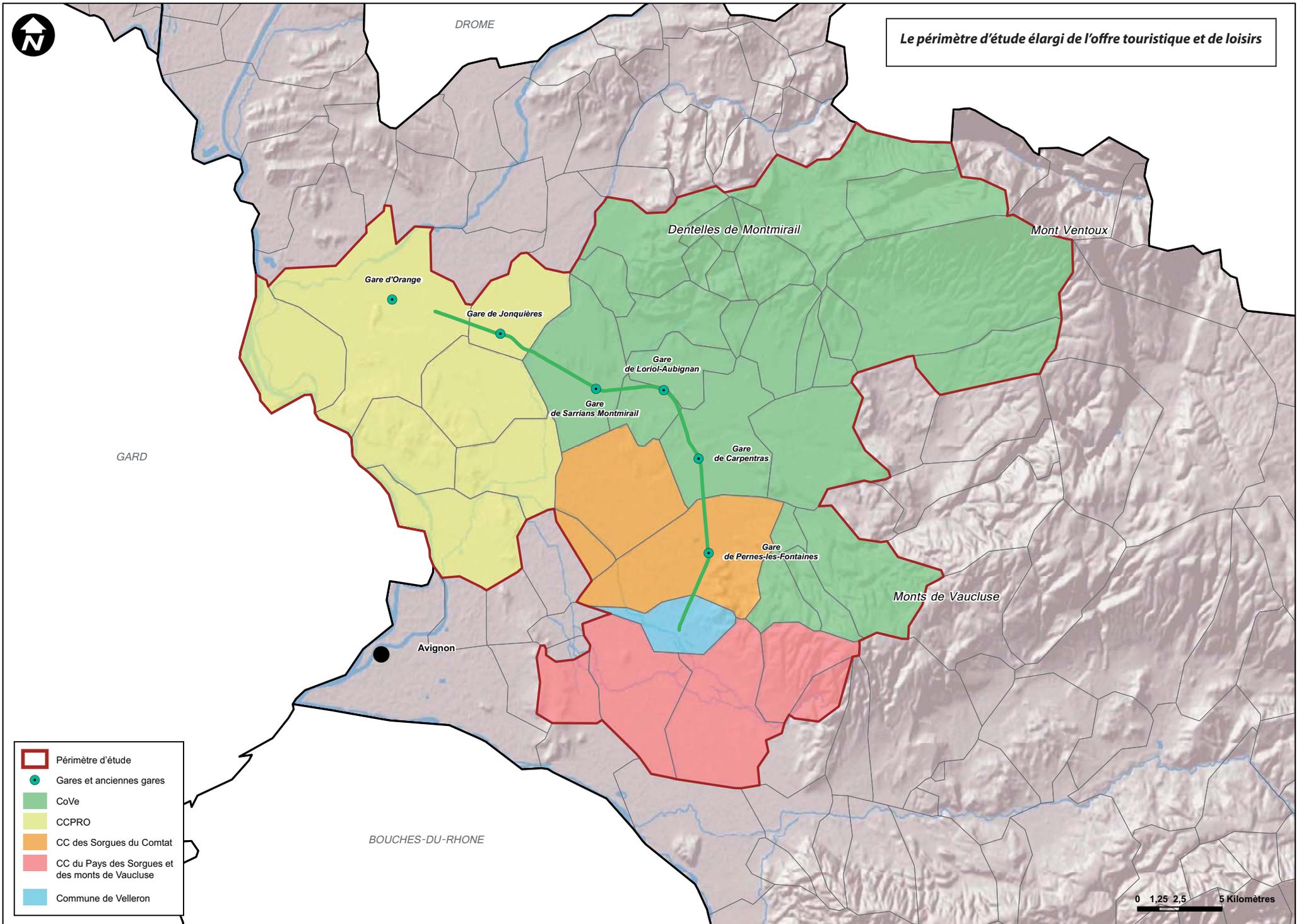
- les données statistiques libres d'accès en matière d'équipements, services et commerces sur la base desquelles pouvait se faire une comparaison sont celles de l'INSEE. Ne reposant pas sur le même mode d'acquisition (mode déclaratif), elles ne peuvent par conséquent pas être comparées aux résultats des inventaires communaux réalisés dans le cadre de l'étude.

- les typologies d'équipements de l'INSEE et leurs définitions divergent de celles des inventaires communaux réalisés dans le cadre de l'étude

Par conséquent, seule la notion de présence ou absence des équipements recensés à l'intérieur et à l'extérieur de l'isochrone a été abordée.



Le périmètre d'étude élargi de l'offre touristique et de loisirs



2. Les enquêtes auprès des usagers de la Via Venaissia et des touristes séjournant à proximité

2. 1. L'objectif

Le but du questionnaire est de connaître le point de vue des usagers de la Via Venaissia et des touristes séjournant à proximité sur les améliorations éventuelles à apporter à cet équipement notamment par l'installation de commerces et services sur les sites des gares.

2. 2. Le contenu

Il s'agit d'un questionnaire fermé réalisé en vis à vis. La première mouture du questionnaire a été réalisée par le CAUE de Vaucluse puis modifiée et complétée après avis des professionnels du tourisme partenaires de l'étude.

Il repose sur 6 grandes parties :

- La résidence : lieu de résidence permanente des locaux ou encore localisation et type des hébergements fréquentés dans la région par les touristes.
- Le tourisme : motifs de visite de la région.
- La Via Venaissia : questions générales sur le niveau de connaissance de la Via Venaissia ou encore les moyens de déplacement utilisés.
- Les usagers : mode d'utilisation de la Via Venaissia par les personnes l'ayant déjà empruntée (fréquence et motif) et opinions sur la sécurité de l'aménagement, la propreté, la qualité des paysages traversés, les améliorations à apporter, etc.
- Les projets liés à la Via Venaissia : avis sur le type d'équipement que les gares et les abords pourraient accueillir.
- Identité des personnes questionnées : sexe, âge, activité professionnelle.

2. 3. La nature de l'échantillon enquêté

L'échantillon s'est voulu le plus hasardeux possible pour éviter que les résultats soient biaisés. En effet, la sur représentation de certains profils d'usagers ou touristes aurait forcément faussé les résultats.

Les personnes questionnées sont aussi bien des sportifs que des promeneurs. Il peut s'agir de piétons, cyclistes ou adeptes du roller (usagers directs de la Via Venaissia et aux alentours).

Pratiqués généralement en semaine l'après-midi, les questionnaires ont également été réalisés sur plusieurs intervalles temporels. Une moitié des questionnaires a été remplie alors que la saison touristique n'avait pas encore démarrée (du 15 avril au 15 mai) et une deuxième en début de période estivale pour avoir l'avis de personnes étrangères au territoire (du 15 juin au 15 juillet). Au total, 100 questionnaires ont été remplis.

3. Les entretiens réalisés auprès des professionnels du tourisme, techniciens et élus locaux

3. 1. L'objectif

Cette dernière étape du diagnostic a été menée d'avril à octobre. Les entretiens ont été menés auprès des acteurs du territoire traversés par la Via Venaissia et plus particulièrement les professionnels du tourisme et les techniciens. Les enquêtes ont permis de connaître le ressenti des personnes qui appréhendent le mieux ce territoire par rapport aux questions liées à l'attractivité touristique et la requalification des anciennes gares.

3. 2. Le contenu

Les entretiens se voulaient ouverts mais suivaient tout de même un canevas similaire reposant sur des questions fermées dont les thématiques étaient adaptées en fonction de l'interlocuteur.

II. LES RESULTATS DES INVENTAIRES

1. Les inventaires communaux

1.1. La restauration, l'alimentation et l'hébergement

En ce qui concerne la restauration et plus généralement l'alimentation, toutes les communes sont pourvues de commerces et services à moins de 12 minutes à pied des accès à la Via Venaissia et des sites des gares à l'exception des communes d'Orange, Loriol-du-Comtat et Aubignan. L'interruption de la Via Venaissia à la frontière de l'agglomération d'Orange et la localisation de la gare de Loriol-Aubignan à mi-chemin entre les deux villages expliquent cela.

Pour l'hébergement, toutes les communes possèdent des gîtes et des chambres d'hôtes. Seule la commune d'Orange n'en a pas de recensé à l'intérieur de l'isochrone. Si presque toutes les communes possèdent également des campings, ils sont peu nombreux à proximité de la Via Venaissia. Seuls les campings de Pernes-les-Fontaines et Jonquières sont à moins de 12 minutes à pied de la voie verte. Dans les petites communes, il n'y a qu'un hôtel voire aucun. Ceux des communes de Jonquières et Velleron sont à proximité de la Via Venaissia. L'offre en hébergement hôtelier est plus conséquente dans les communes de taille plus importante notamment à Pernes-les-Fontaines avec 3 hôtels dans l'isochrone et Carpentras avec 7.

Il est à noter l'absence de gîte de grande capacité sur l'ensemble des communes étudiées.

1. 2. Les équipements sportifs et de loisirs

Le premier constat est une forte représentation des centres équestres. Toutes les communes en possèdent au moins un. La commune de Pernes-les-Fontaines en compte jusqu'à trois.

En comparaison, les équipements de baignade sont peu nombreux. Sarrians, Aubignan, Loriol-du-Comtat et Velleron n'ont d'ailleurs pas de piscine sur leur territoire.

Seules les grandes villes de Carpentras et Orange ont des magasins de vélos fournissant également des services de réparation et/ou de location.

Les équipements les plus courants (stades et terrains de tennis) sont bien représentés.

2. Les inventaires à l'échelle du périmètre d'étude élargi de l'offre touristique

2. 1. Les principaux équipements sportifs et de loisirs

La Via Venaissia est un équipement sportif et de loisirs. Elle traverse le périmètre d'étude élargi sur un axe nord-ouest/sud-est. Au nord-est, se trouve le Mont Ventoux avec une densité importante d'équipements sportifs et de loisirs. Il en est de même pour le piémont ouest des monts de Vaucluse. A contrario, en allant vers la vallée du Rhône, l'offre en équipement diminue considérablement mais il reste tout de même une bonne densité d'itinéraires cyclotouristiques. La concentration des équipements au niveau du Mont Ventoux et du pays des Sorgues n'est pas étonnante, ces territoires étant très attractifs pour la pratique de sports comme le cyclisme, la randonnée, etc.

Il est à noter la présence de la ZAC de Beaulieu sur la commune de Monteux avec son plan d'eau et qui devrait accueillir un parc aquatique et un parc d'attraction à vocation régionale.

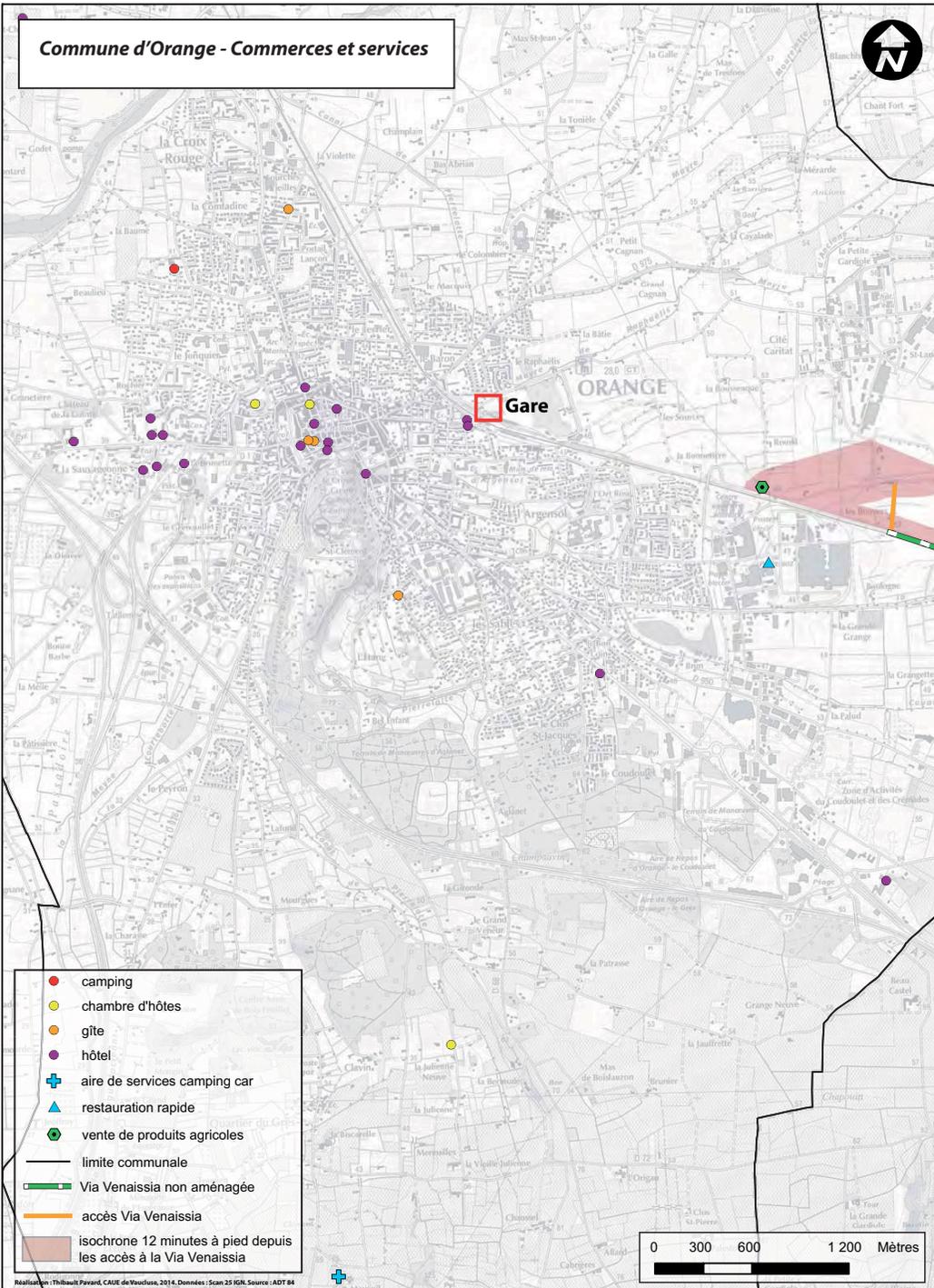
2. 2. Les principaux équipements culturels et éléments de patrimoine historique et naturel

Cet inventaire a été réalisé pour dresser un panorama non exhaustif des éléments culturels et patrimoniaux sur le périmètre d'étude élargi de l'offre touristique. Les éléments retenus sont considérés comme étant les plus remarquables du territoire étudié.

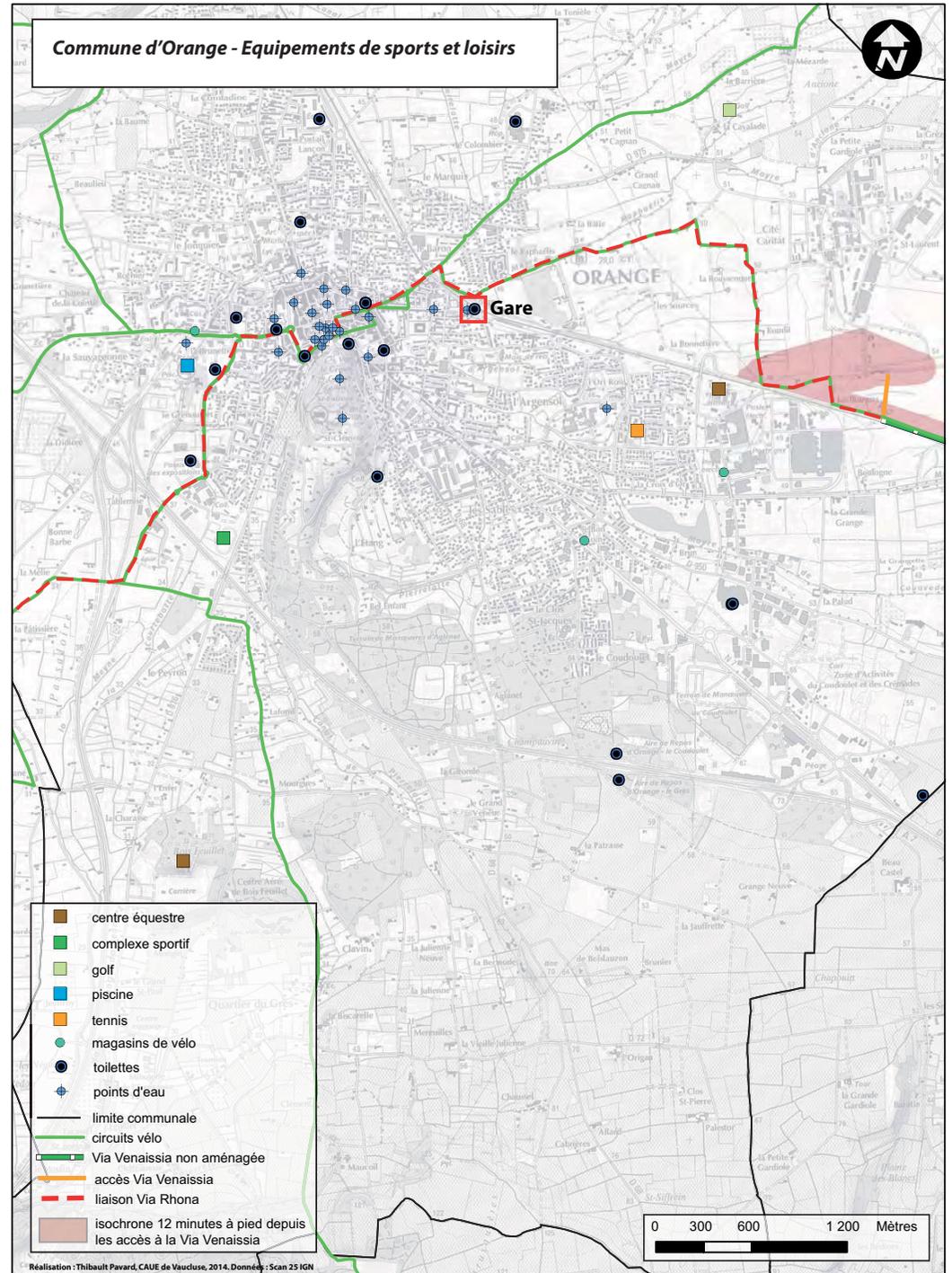
Le périmètre d'étude est bien fourni en infrastructures culturels mais, contrairement aux équipements sportifs et de loisirs, ils se répartissent de manière homogène.

Les principaux sites à valeur patrimoniale correspondent aux massifs emblématiques que sont les Dentelles de Montmirail et le Mont Ventoux. Le pays des Sorgues et le piémont ouest des monts de Vaucluse ne sont cependant pas exempts de sites classés et inscrits : centre ancien de Pernes-les-Fontaines, village du Beaucet, bourg de la Roque-sur-Pernes, centre ville de l'Isle-sur-la-Sorgue, site et projet de Grand Site de France de Fontaine-de-Vaucluse. Si le village de Venasque ne fait pas l'objet d'un site classé ou inscrit, il est adhérent de l'association « Les plus beaux villages de France ». Quant à la commune d'Orange représente un pôle culturel avec des monuments de grande renommée (Théâtre antique et Arc de triomphe) et le site classé de la colline Saint Eutrope.

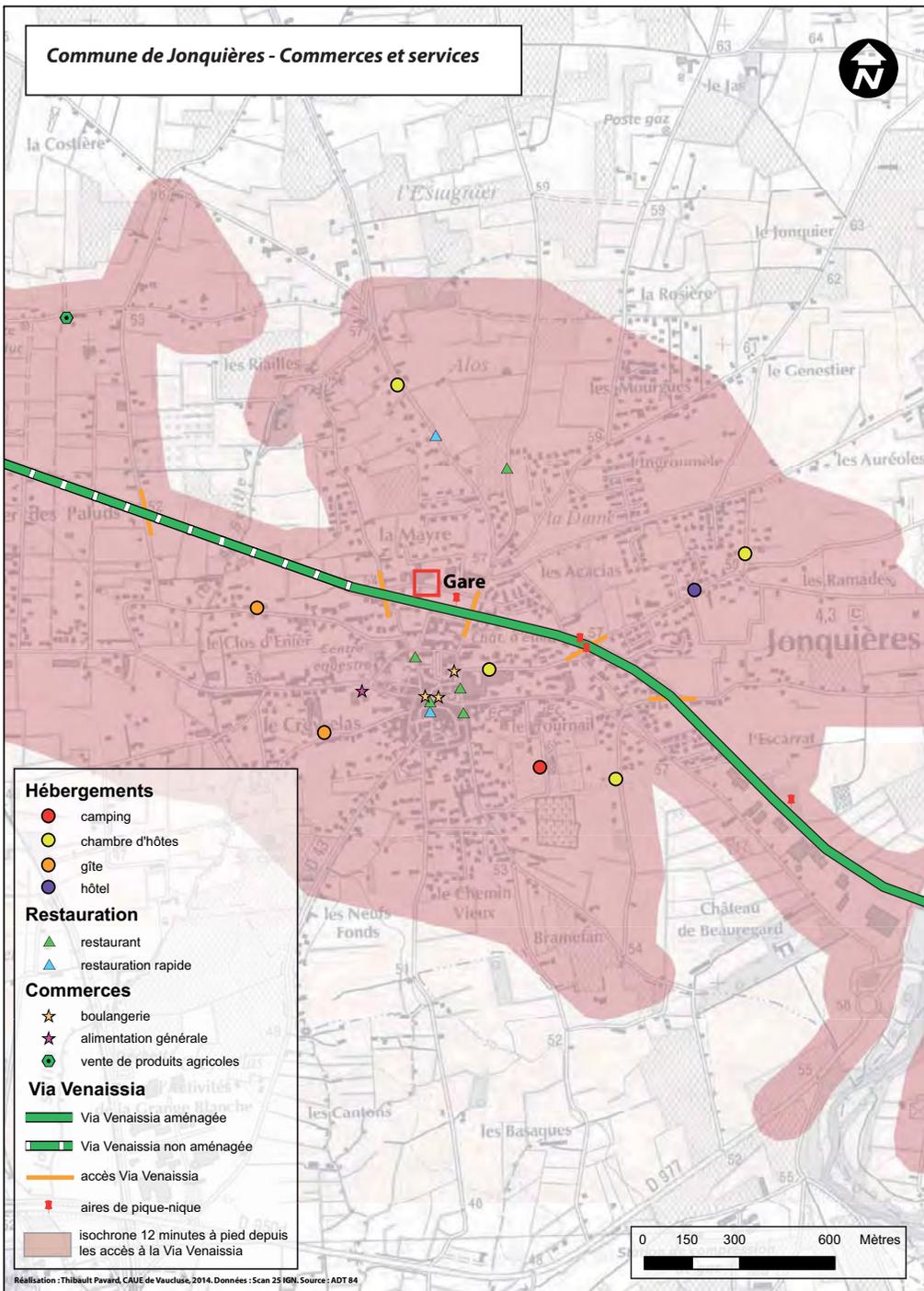
Commune d'Orange - Commerces et services



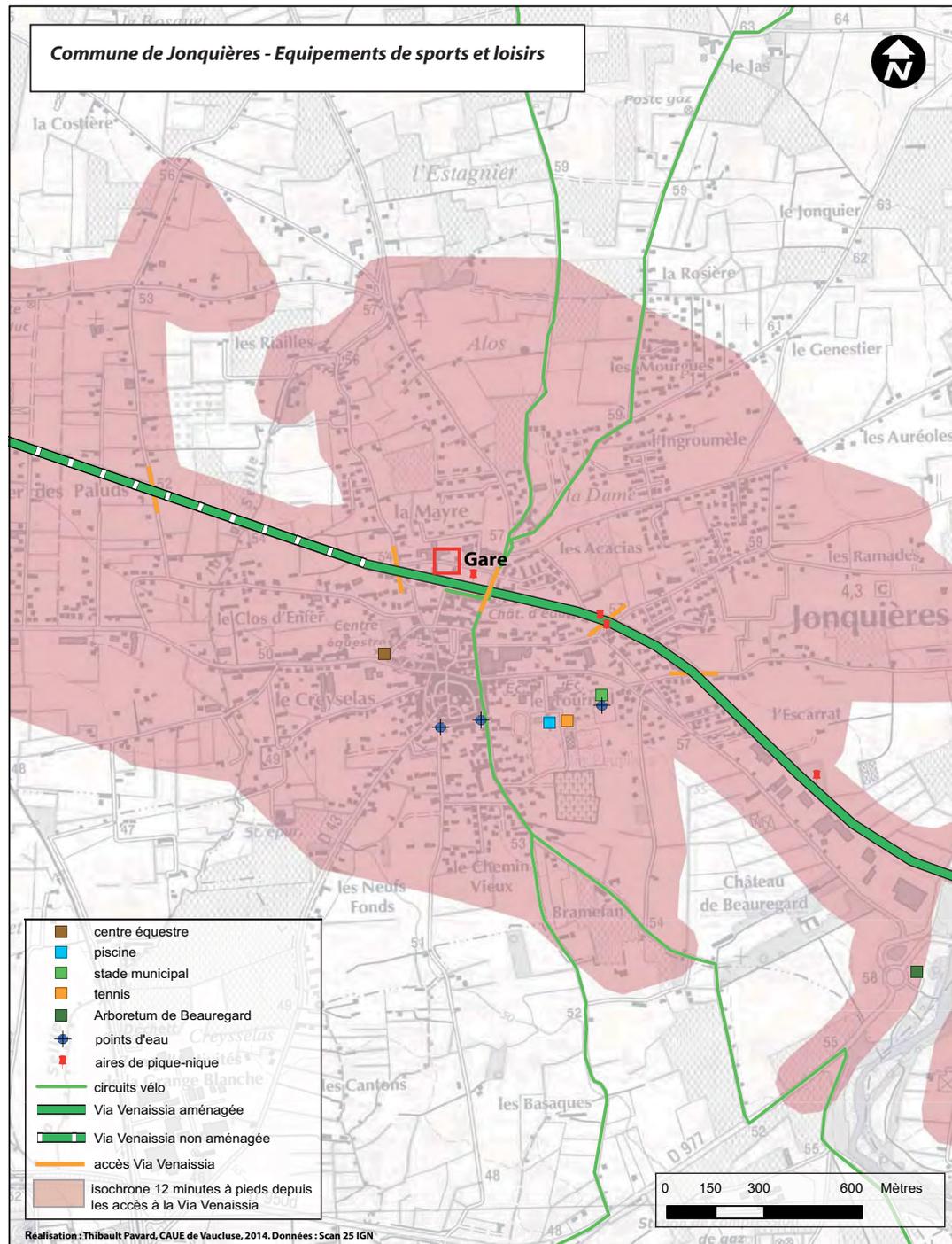
Commune d'Orange - Equipements de sports et loisirs



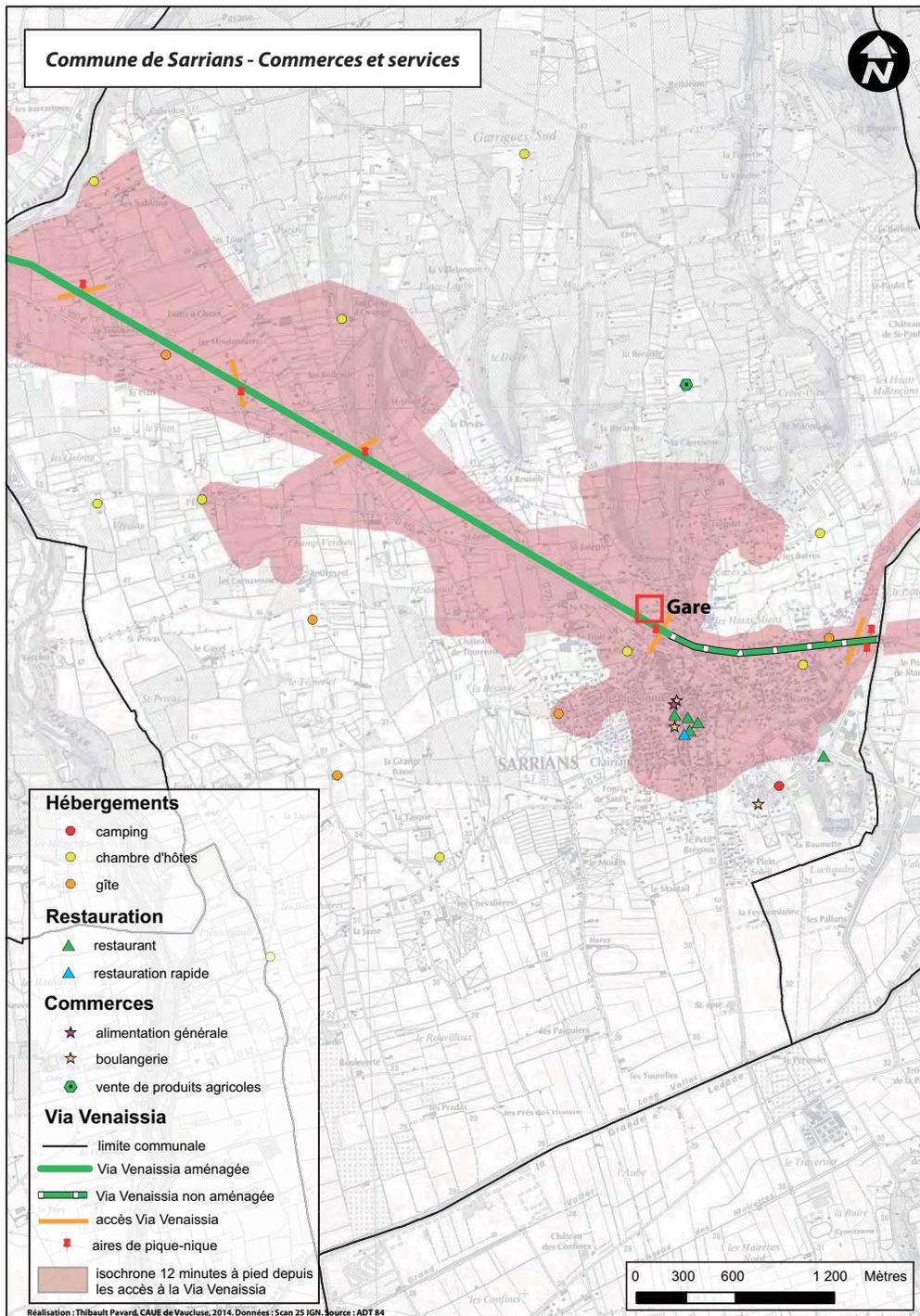
Commune de Jonquières - Commerces et services



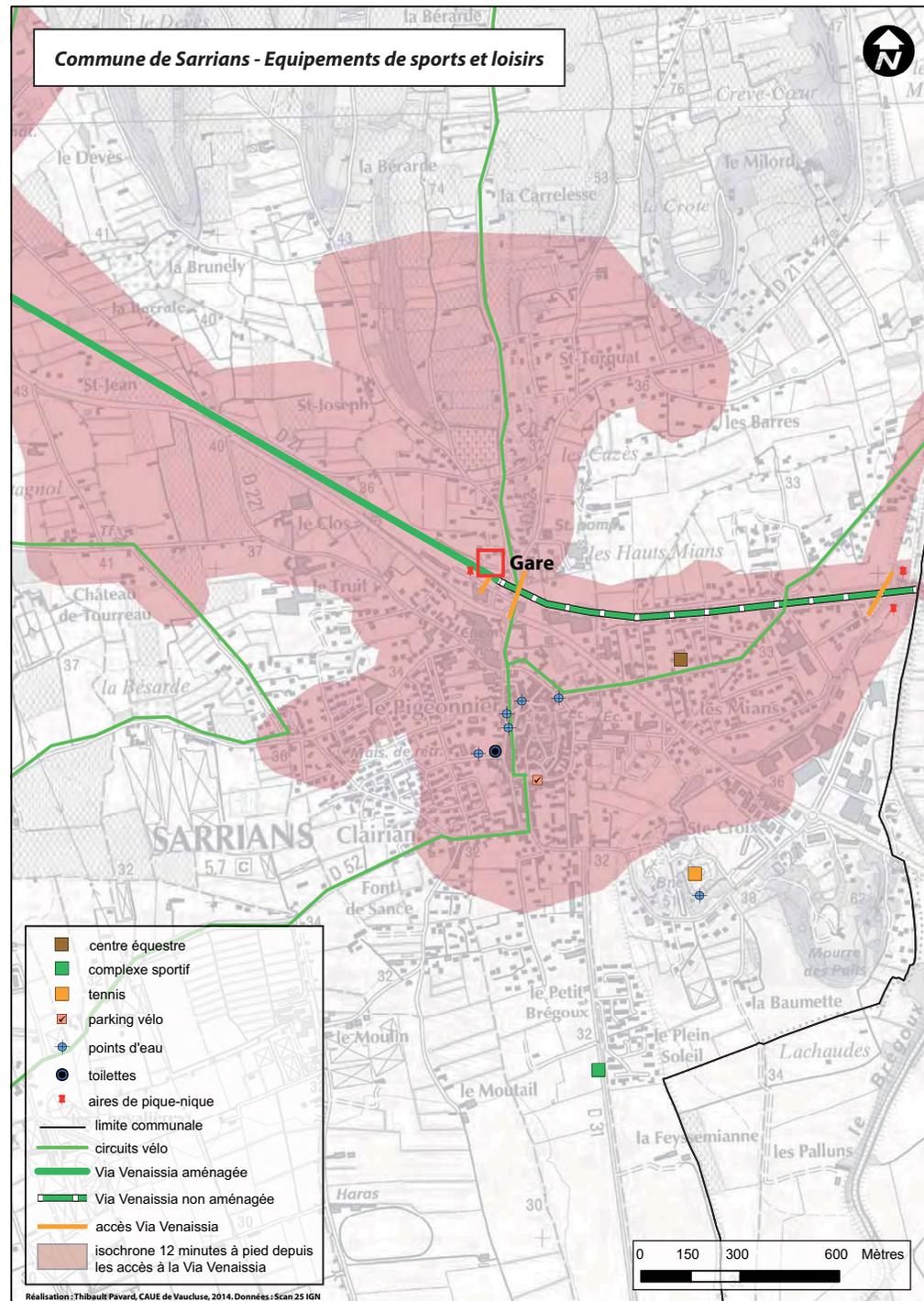
Commune de Jonquières - Equipements de sports et loisirs



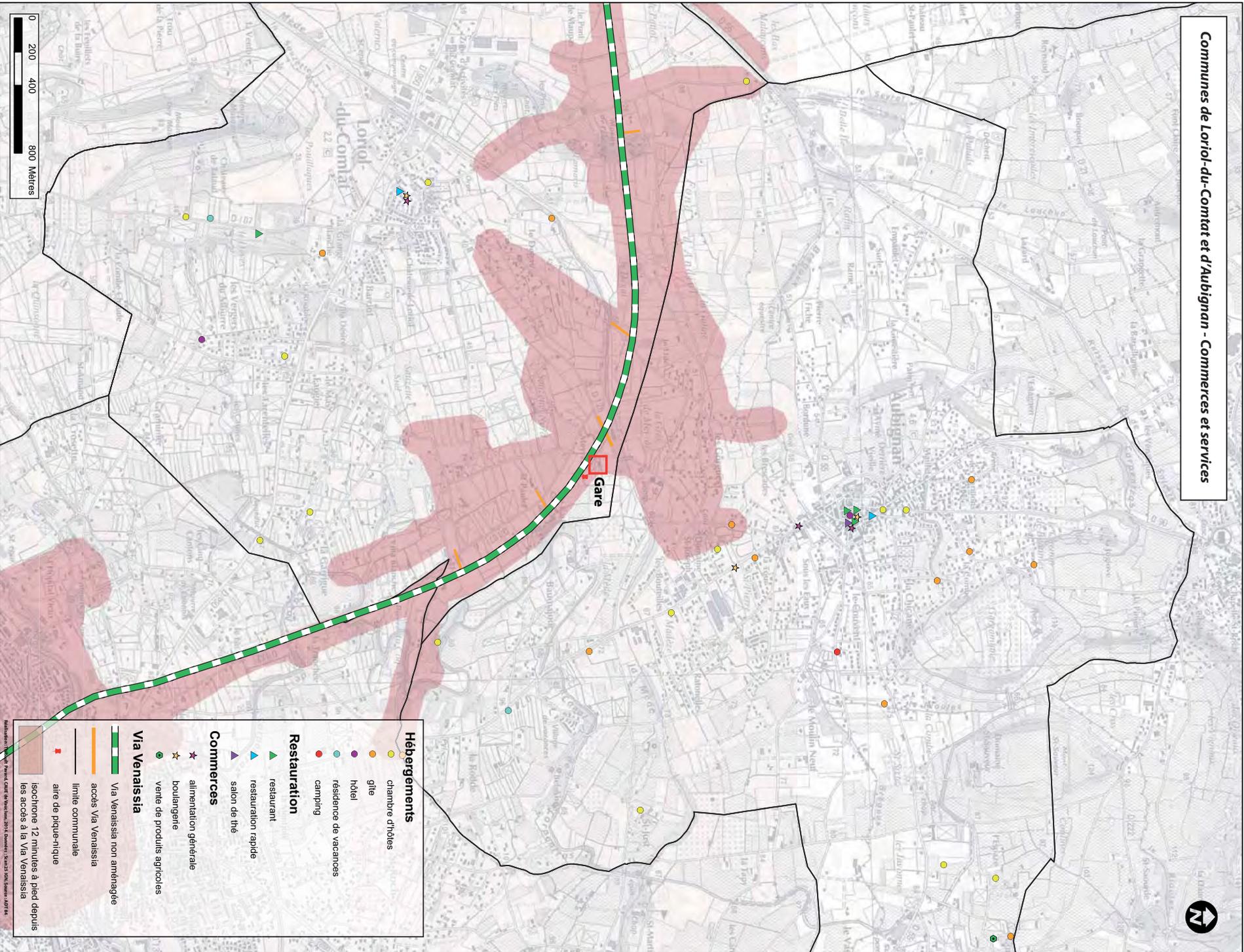
Commune de Sarrians - Commerces et services



Commune de Sarrians - Equipements de sports et loisirs



Communes de Loriol-du-Comtat et d'Aubignan - Commerces et services



Hébergements

- chambre d'hôtes
- gîte
- hôtel
- résidence de vacances
- camping

Restauration

- restaurant
- restauration rapide
- salon de thé

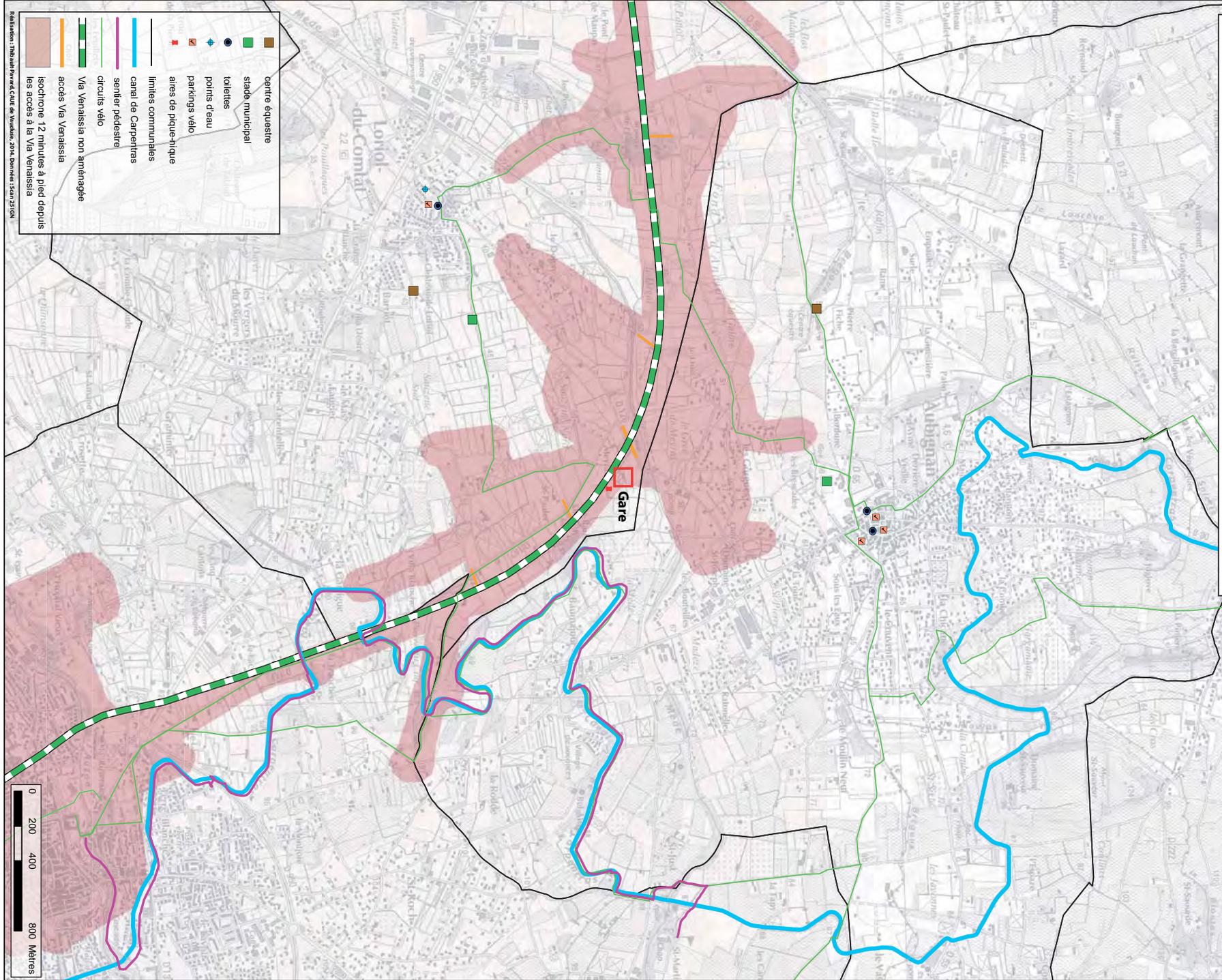
Commerces

- alimentation générale
- boulangerie
- vente de produits agricoles

Via Venetissia

- Via Venetissia non aménagée
- accès Via Venetissia
- limite communale
- aire de pique-nique
- isochrone 12 minutes à pied depuis les accès à la Via Venetissia

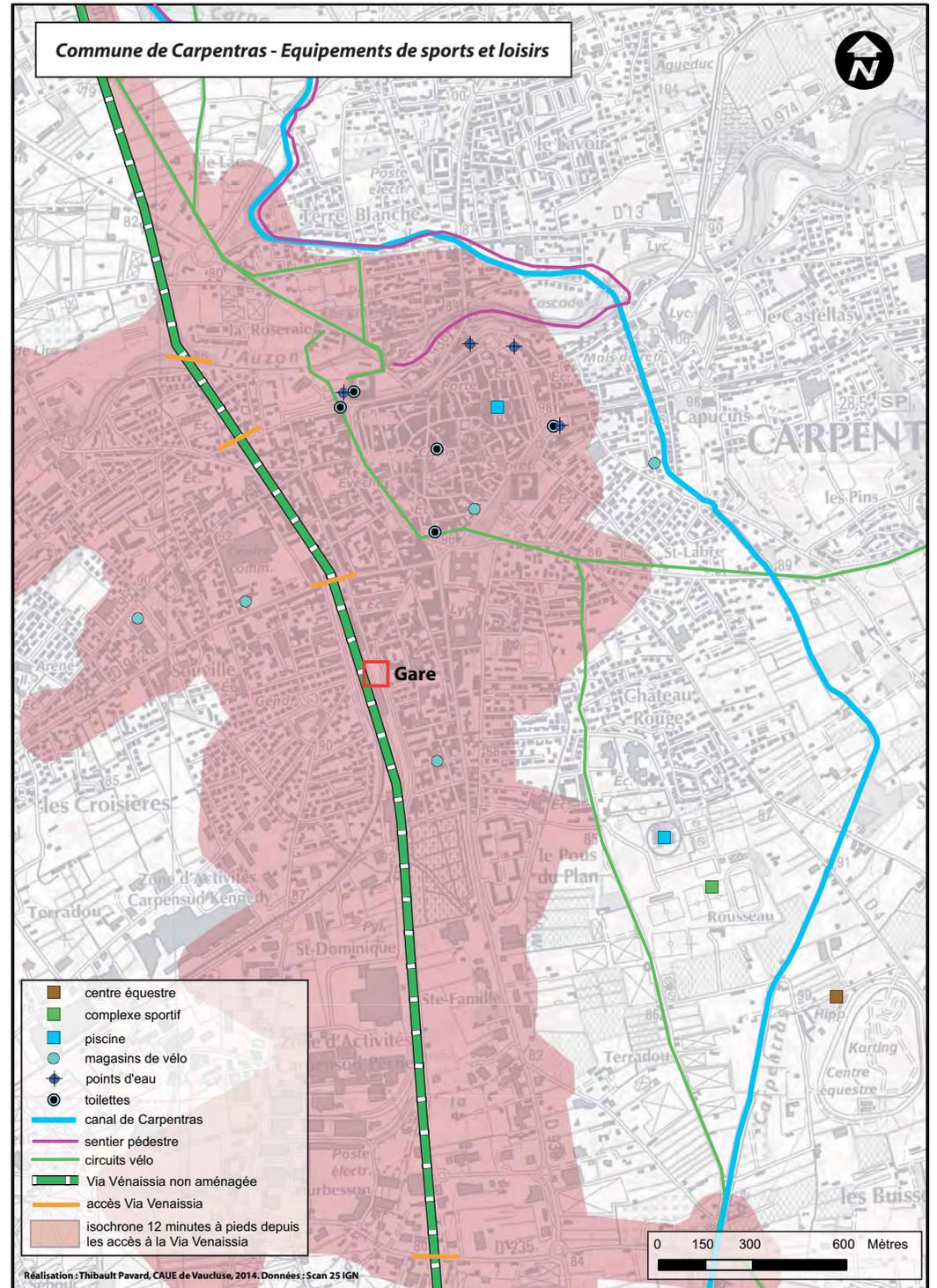
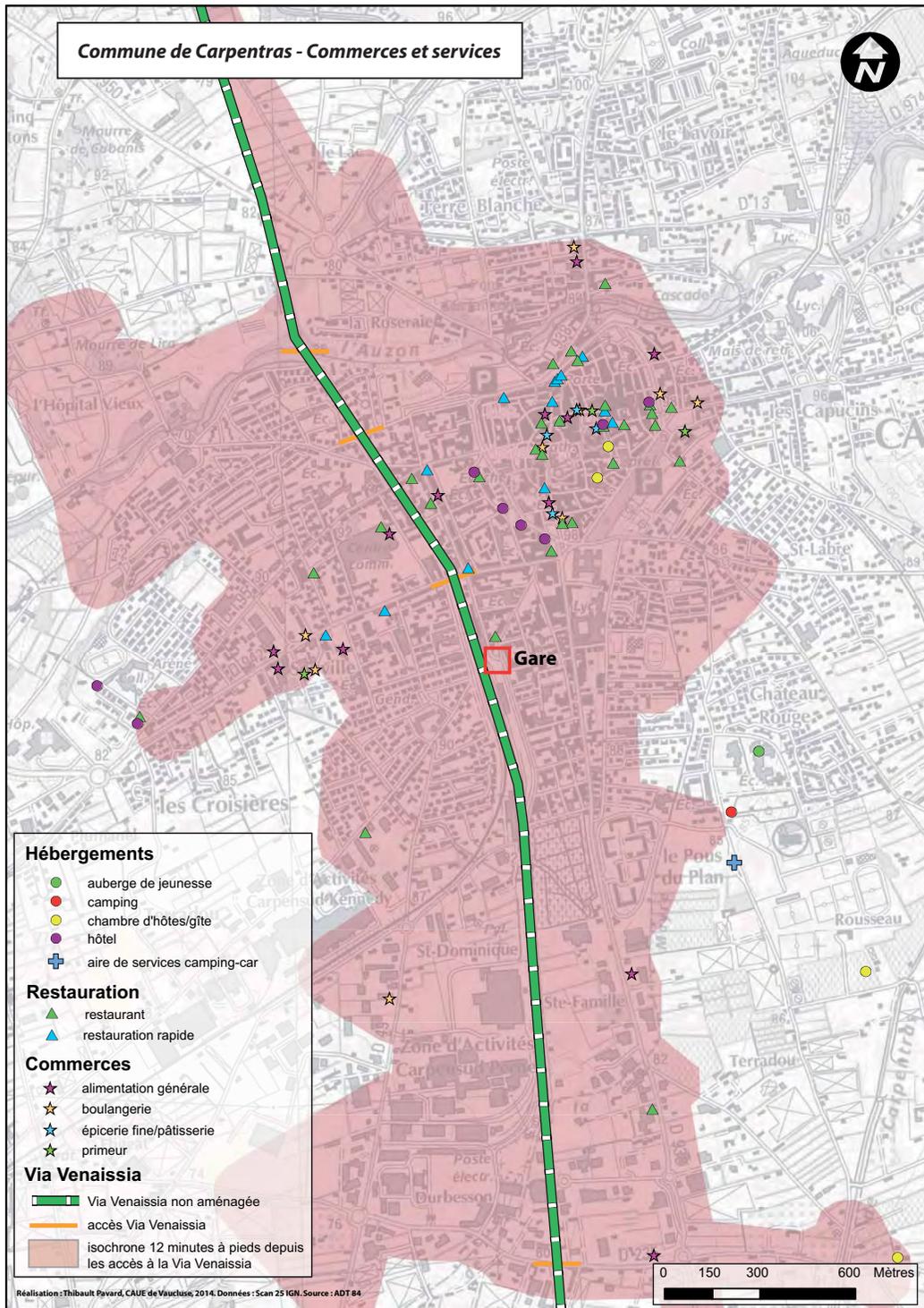
Communes de Loriol-du-Comtat et d'Aubignan - Equipements de sports et de loisirs



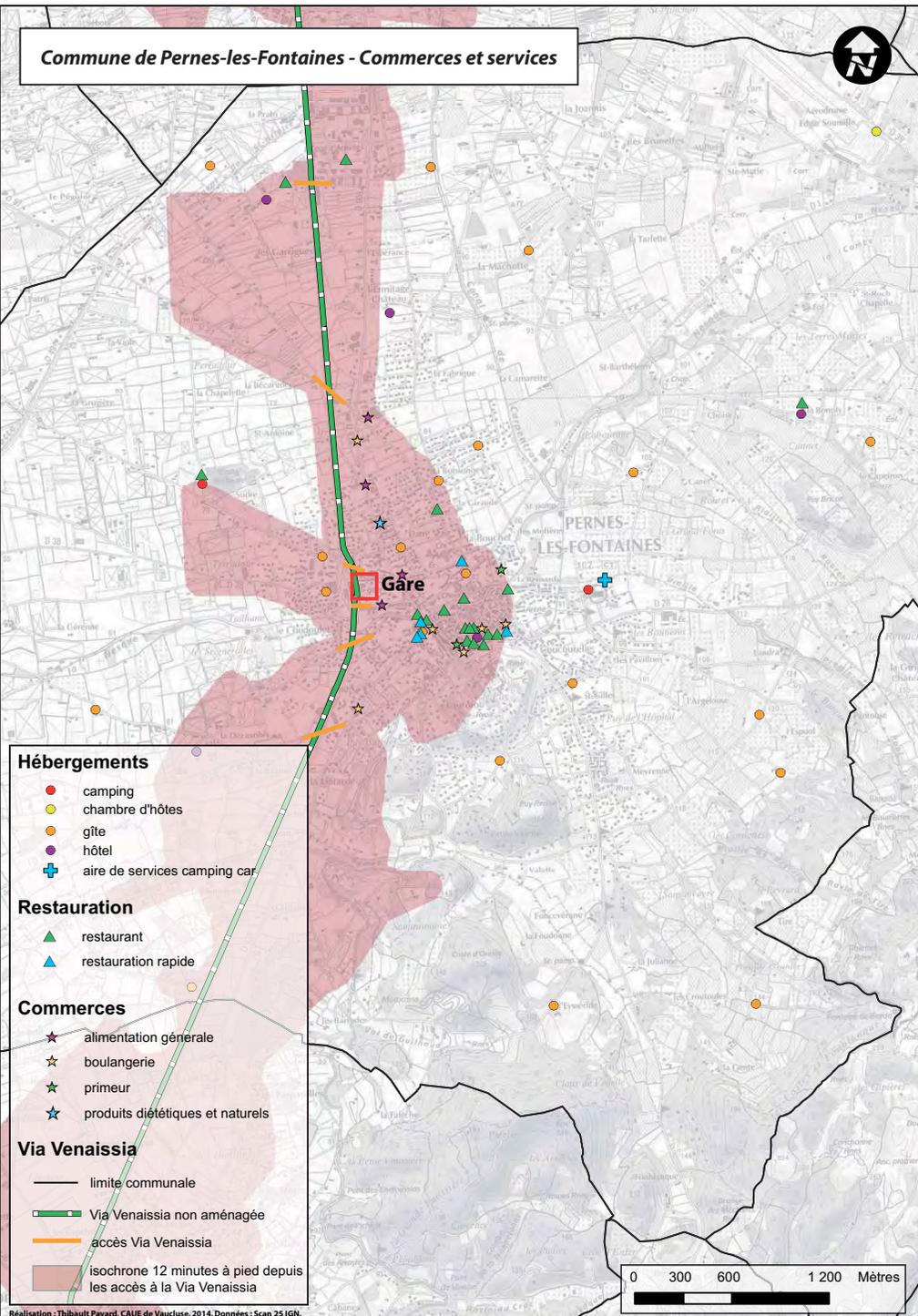
- centre équestre
- stade municipal
- toilettes
- points d'eau
- parkings vélo
- aires de pique-nique
- limites communales
- canal de Carpentras
- sentier pédestre
- circuits vélo
- Via Venetasia non aménagée
- accès Via Venetasia
- isochrone 12 minutes à pied depuis les accès à la Via Venetasia



Réalisation : l'Atelier d'Urbanisme et d'Architecture de Vaucluse, 2014. Données : Scaen 3116A



Commune de Pernes-les-Fontaines - Commerces et services



Hébergements

- camping
- chambre d'hôtes
- gîte
- hôtel
- + aire de services camping car

Restauration

- ▲ restaurant
- ▲ restauration rapide

Commerces

- ★ alimentation générale
- ★ boulangerie
- ★ primeur
- ★ produits diététiques et naturels

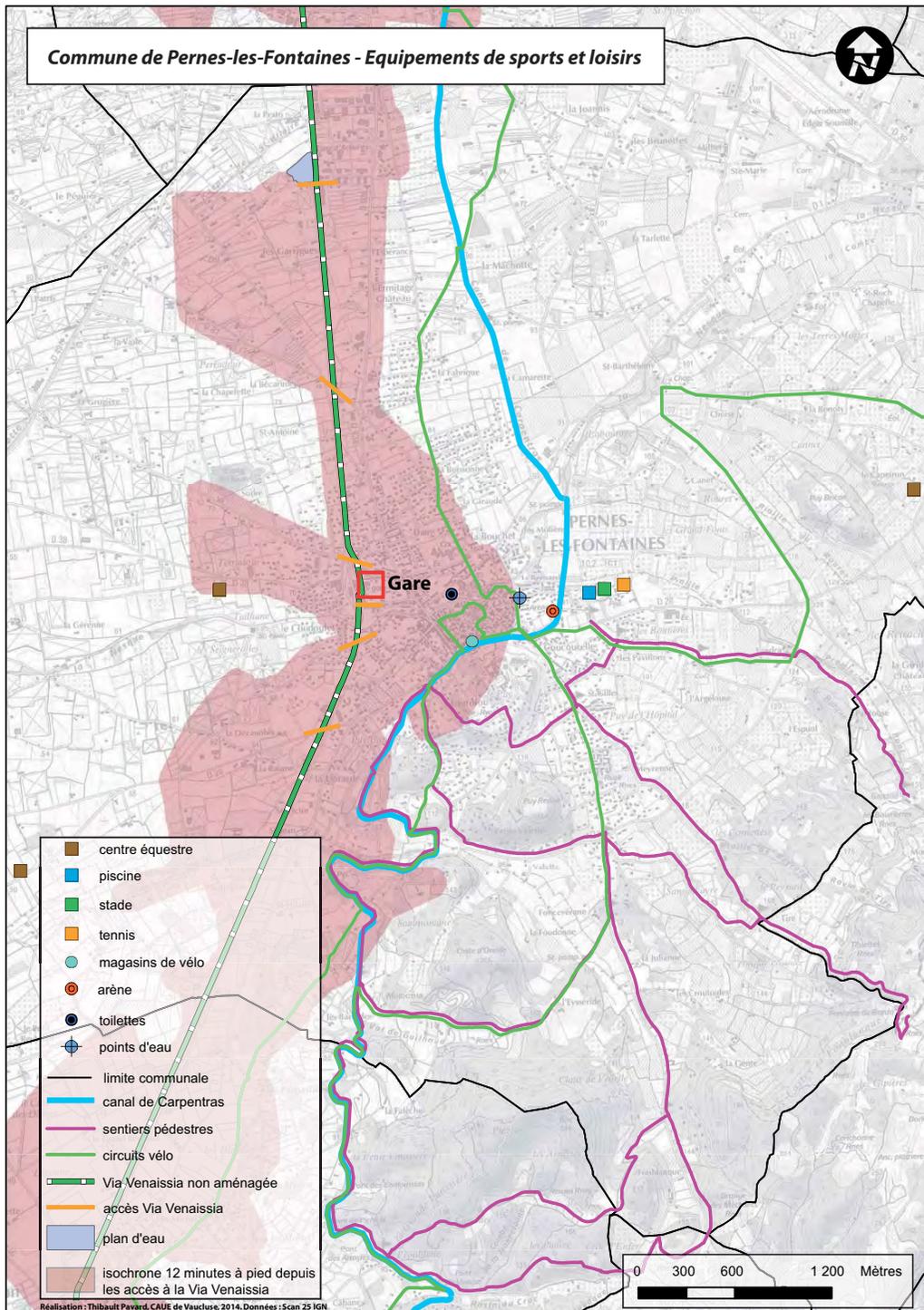
Via Venaissia

- limite communale
- Via Venaissia non aménagée
- accès Via Venaissia
- isochrone 12 minutes à pied depuis les accès à la Via Venaissia



Réalisation : Thibault Pavard, CAUE de Vaucluse, 2014. Données : Scan 25 IGN.

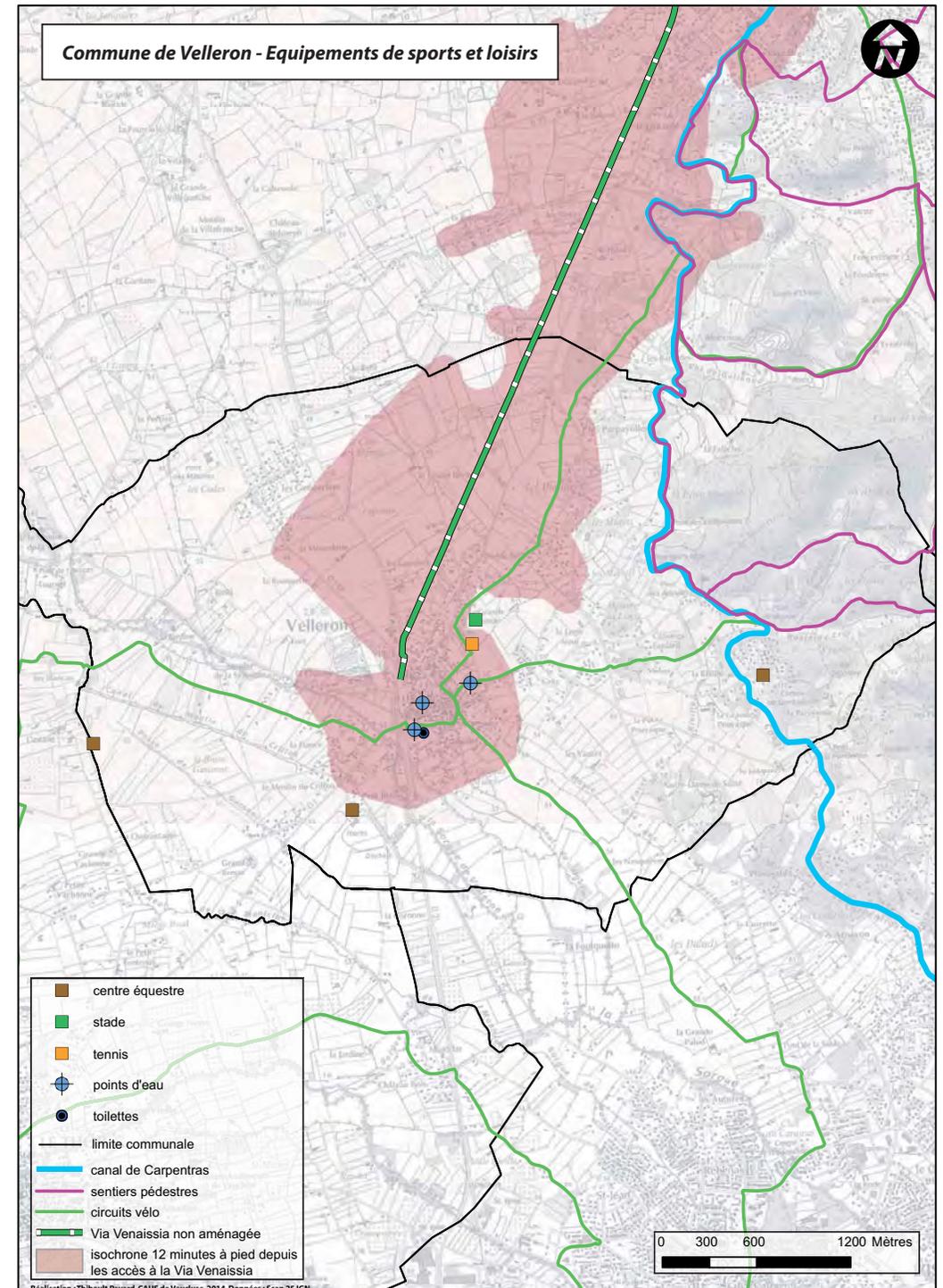
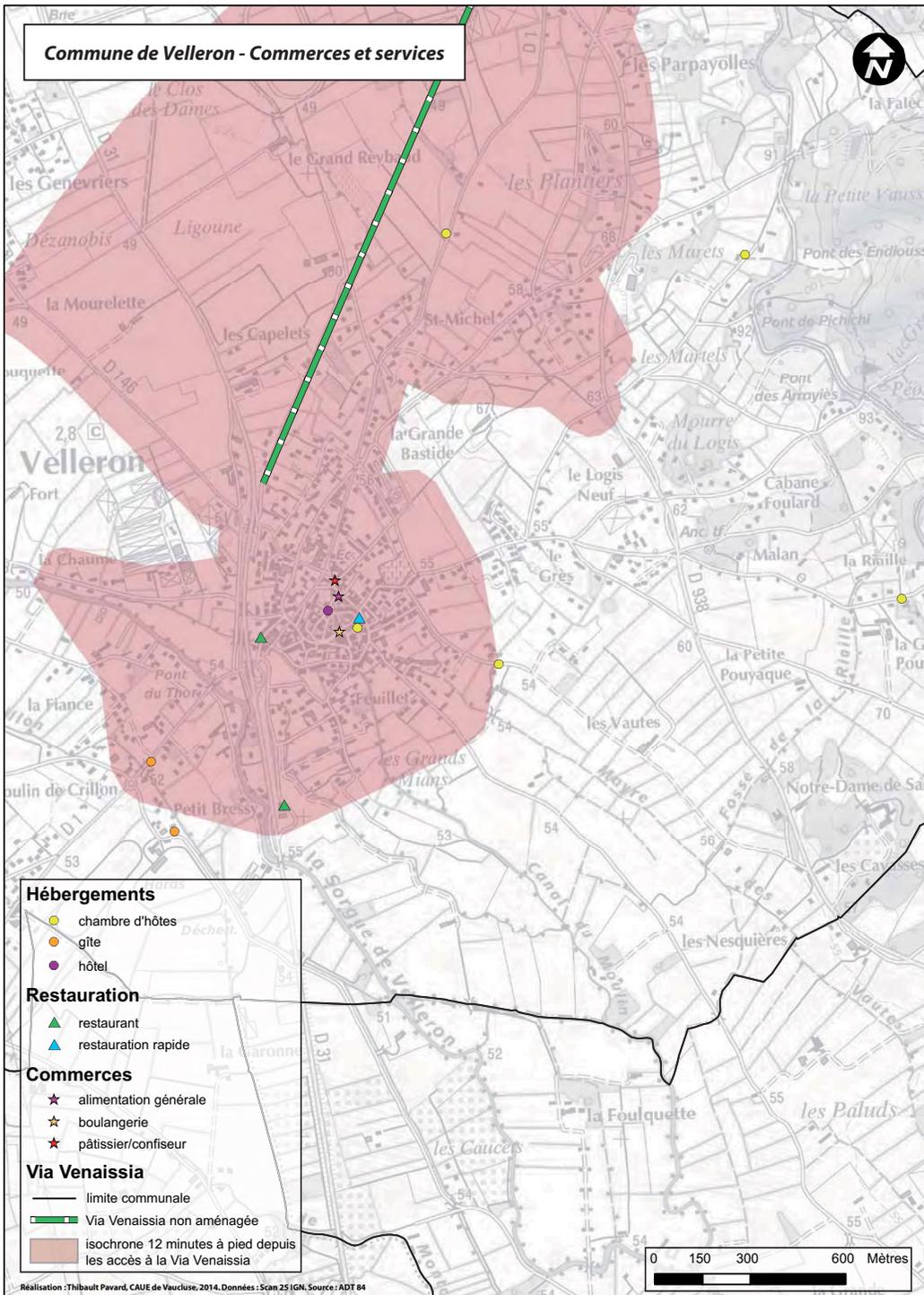
Commune de Pernes-les-Fontaines - Equipements de sports et loisirs



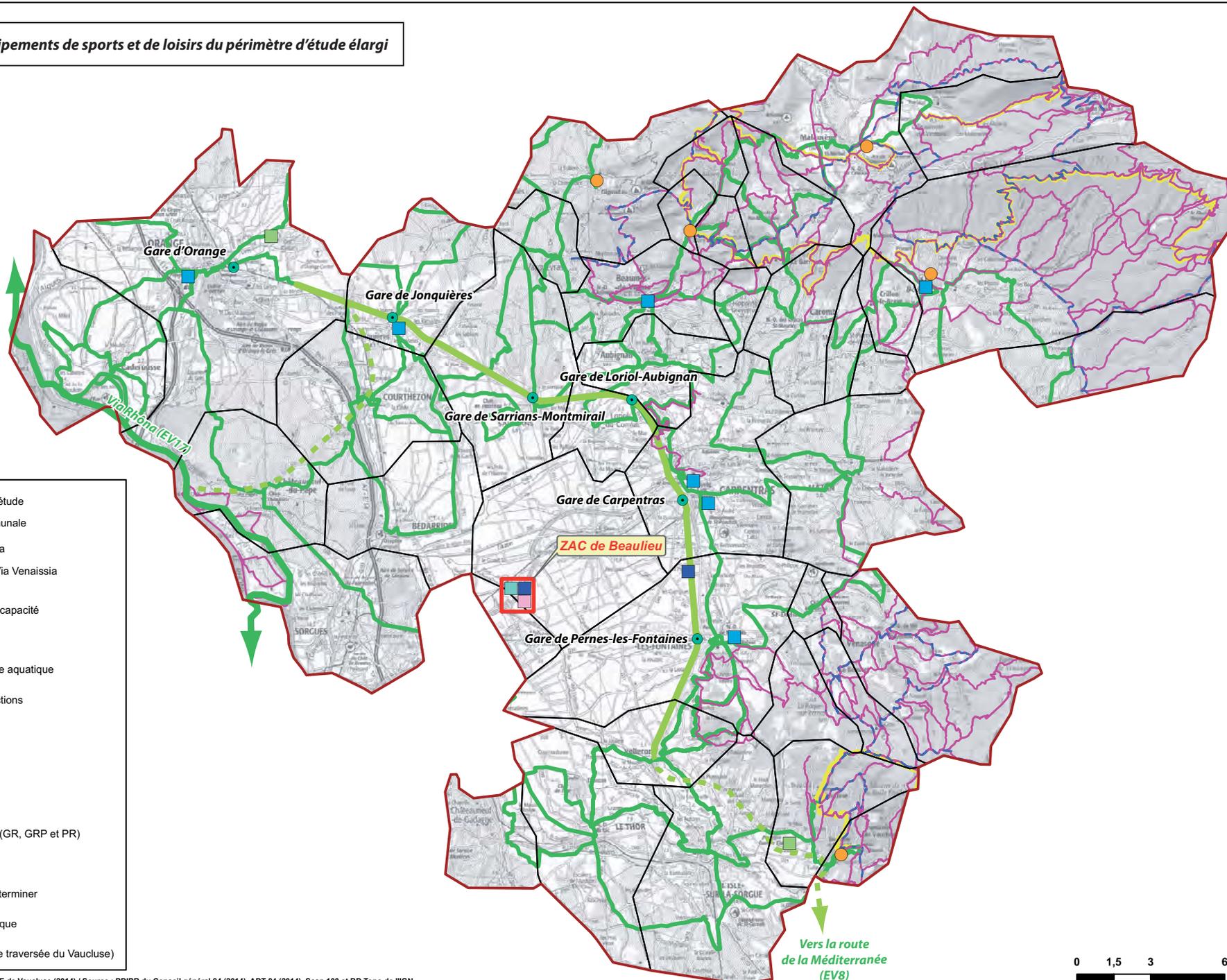
- centre équestre
- piscine
- stade
- tennis
- magasins de vélo
- arène
- toilettes
- + points d'eau
- limite communale
- canal de Carpentras
- sentiers pédestres
- circuits vélo
- Via Venaissia non aménagée
- accès Via Venaissia
- plan d'eau
- isochrone 12 minutes à pied depuis les accès à la Via Venaissia



Réalisation : Thibault Pavard, CAUE de Vaucluse, 2014. Données : Scan 25 IGN.



Principaux équipements de sports et de loisirs du périmètre d'étude élargi



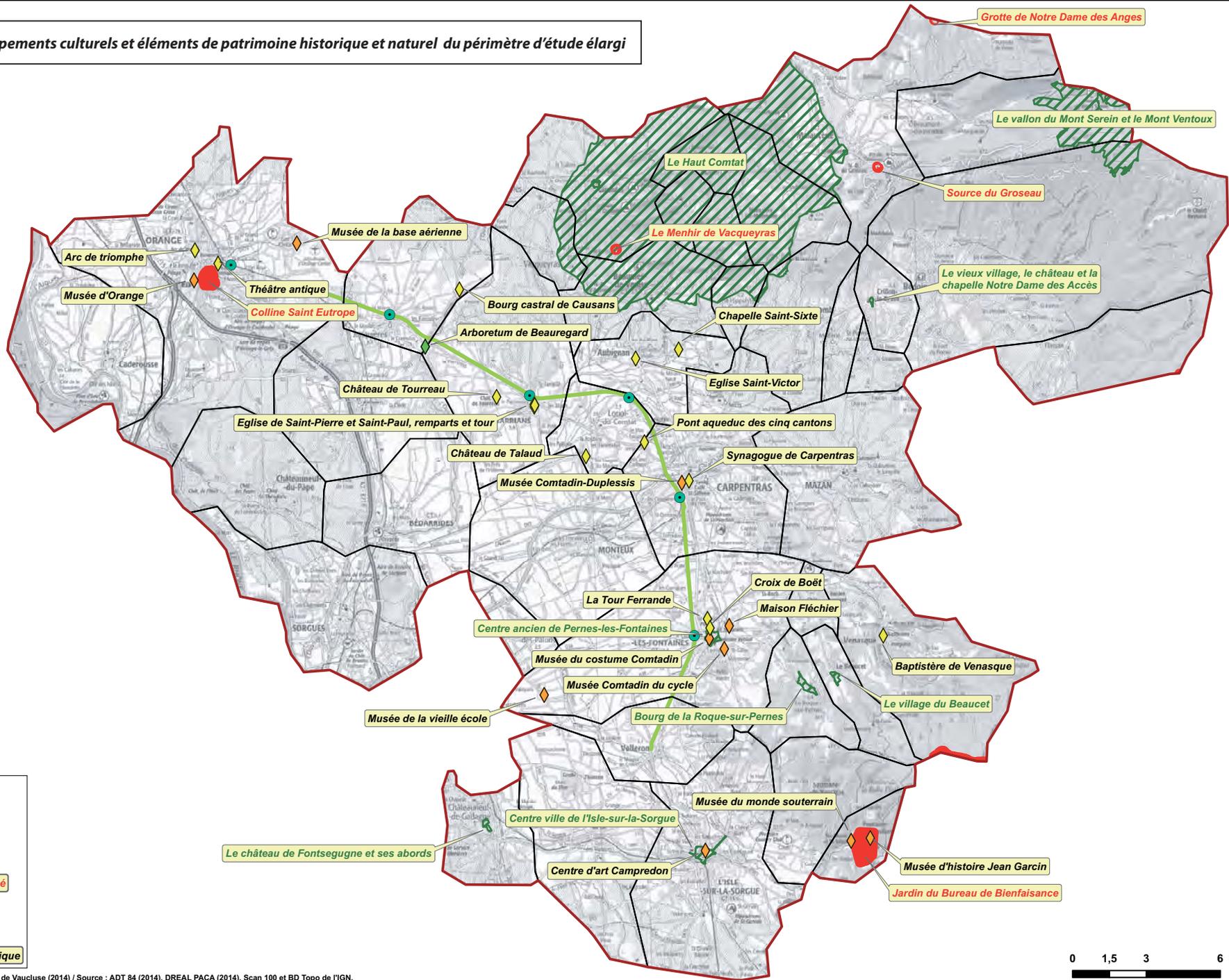
- Périmètre d'étude
- Limite communale
- Via Venaissia
- Gare de la Via Venaissia
- Equipements**
- Gîte grande capacité
- Golf
- Parc à thème aquatique
- Parc d'attractions
- Piscine
- Plan d'eau
- Itinéraires**
- Equestre
- Randonnée (GR, GRP et PR)
- Véloroute
- Liaison à déterminer
- Cyclotouristique
- VTT (Grande traversée du Vaucluse)

Vers la route de la Méditerranée (EV8)



Réalisation : Thibault Pavard, CAUE de Vaucluse (2014) / Source : PDIPR du Conseil général 84 (2014), ADT 84 (2014), Scan 100 et BD Topo de l'IGN.

Principaux équipements culturels et éléments de patrimoine historique et naturel du périmètre d'étude élargi



- Périmètre d'étude
- Limite communale
- Via Venaissia
- Site inscrit
- Site naturel classé
- ◆ Arboretum
- ◆ Musée
- ◆ Monument historique

0 1,5 3 6 Kilomètres

III. LES RESULTATS DES ENQUETES

44,7% des personnes enquêtées ne résident pas en Vaucluse, ni dans un département voisin : la Via Venaissia, à disposition des touristes, peut déjà être considérée comme une infrastructure touristique à part entière.

Parmi les touristes enquêtés, 83,7% sont hébergés en camping : il y a donc un lien étroit entre hébergement de plein-air et loisirs de plein-air. Par ailleurs, quand l'ouvrage sera achevé, un effort de promotion de la Via Venaissia devra être mené auprès des hôtels et des propriétaires de gîtes, si l'on veut développer et diversifier sa fréquentation.

Aucune personne enquêtée n'appartenait à un groupe en voyage organisé : quand l'ouvrage sera achevé, un effort de promotion de la Via Venaissia devra être mené auprès des opérateurs de tourisme, notamment étrangers, si l'on veut développer et diversifier sa fréquentation.

Parmi les touristes enquêtés, 79,6% effectuent un séjour dans la région supérieur à 3 semaines. La Via Venaissia peut déjà être considérée comme un support de loisirs de vacances.

Le tourisme citadin et culturel (Avignon, Orange, festivals...) représente au moins 51,2% des motifs de visites dans la région, tandis que le territoire du Comtat et le Mont Ventoux ne représentent que 22,1 % des motifs de visite : une action de promotion touristique du territoire traversé par la Via Venaissia à l'extérieur de la région et à l'étranger pourrait indirectement contribuer à un accroissement de la fréquentation de la Via Venaissia.

Aucune personne enquêtée n'a eu connaissance de la Via Venaissia par les supports de communication touristique, tandis que seulement 10,3% en ont eu connaissance par la presse et Internet : quand l'ouvrage sera achevé, un effort de promotion de la Via Venaissia devra être mené auprès des médias et des structures d'information et d'accueil touristique, si l'on veut développer et diversifier sa fréquentation.

41,4% des usagers de la Via Venaissia enquêtés la parcourent le plus couramment à pied : outre sa connexion avec un réseau de voies pour les cyclistes, la Via Venaissia devra être articulée avec un réseau de sentiers pédestres complémentaires, si l'on veut développer et diversifier sa fréquentation (ex : voie verte des Hauts de Tardoire, Haute-Vienne).

Parmi les personnes enquêtées intéressées par la Via Venaissia, 85,7% envisagent de la parcourir en vélo ou en roller : on constate un décalage entre mode d'usage projeté et mode d'usage pratiqué : un effort de promotion sur la randonnée pédestre offerte par la Via Venaissia devra être mené, si l'on veut développer et diversifier sa fréquentation.

Aucune personne enquêtée ne souhaite le service d'un accompagnateur culturel ou sportif : la Via Venaissia est considérée comme un support de loisirs en pratique libre.

Seulement 14,2% des personnes enquêtées utilisent la Via Venaissia pour découvrir la région : les connexions avec des chemins de randonnée pédestres et cyclistes, ainsi que la promotion touristique du territoire traversé par la Via Venaissia sont indispensables au développement de la fréquentation de la Via Venaissia.

La sécurité des accès et des franchissements de voies, la signalétique, l'accessibilité aux parkings, la propreté, ainsi que les aires de repos et de pique-nique sont en moyenne jugées satisfaisantes et très satisfaisantes par 96,6% des personnes enquêtées : la section mise en service de la Via Venaissia peut déjà être considérée comme une infrastructure correctement aménagée et équipée.

La restauration représente 47,9% des activités suggérées en reconversion des anciennes gares par les personnes enquêtées, tandis que seulement 18,5% des suggestions concernent l'activité cycles / rollers : ceci confirme un concept de vocation polyvalente de la Via Venaissia et de ses équipements, la clientèle de la restauration ou des producteurs locaux dans les anciennes gares pouvant n'être pas exclusivement constituée d'usagers de la voie verte.

IV. LES RESULTATS DES ENTRETIENS

Des entretiens avec une vingtaine de professionnels du tourisme et agents ont été effectués afin de tenter de mieux cerner les potentialités du territoire, du foncier des gares et d'apporter un avis éclairé sur certaines idées ou intentions quant au devenir de ces friches.

Il en ressort les éléments caractéristiques suivants :

- les touristes sont de plus en plus cyclistes,
- les équipements sont en constante évolution pour mieux accueillir le public handicapé,
- les établissements laissent à disposition de l'information touristique dont itinéraires vélo et Via Venaissia,
- la Via Venaissia est encore peu connue hors des deux communes où l'équipement est finalisé,
- les projets de connexion de la Via Venaissia aux EuroVéloroutes sont encore peu connus,
- le vélo est souvent associé à l'agritourisme, il s'agit de cyclotourisme découverte, souvent familial et plus rarement sportif,
- hors Via Venaissia, l'absence d'itinéraire réservé ou simplement sécurisé est un frein au développement de la pratique du vélo,
- la mise en cohérence des circuits vélo et leur continuité est une nécessité, jusqu'au-delà du Département,
- la prise en compte des inter modalités doit s'améliorer (gares SNCF),
- l'offre en location de cycles et VAE peut être développée,

En ce qui concerne la vision des professionnels pour la requalification des bâtiments et sites des anciennes gares, les points suivants ressortent des entretiens :

- offre multiservices,
- points d'eau et sanitaires,
- parkings à vélo et une mise à disposition de nécessaire de réparation à vélo,
- petite restauration,
- information touristique et cycle,
- projets de caractère originaux,
- questionnaires motivés.

V. LES PREMIERS SCENARI

A l'issue d'une première analyse des inventaires, des résultats de l'enquête et des entretiens, certaines perspectives s'esquissent pour l'élaboration de scénarii de requalification des anciennes gares :

Selon les gares, les projets types s'orientent vers :

- une multi activité associant des services :
 - toilettes, point d'eau,
 - accueil d'handicapés,
 - réparation, lavage et local vélos,
 - informations touristiques,
 - vente de produits locaux,
 - relais location cycles et transfert bagages,
- une ou plusieurs activités :
 - restauration,
 - buvette, snack,
 - expo vente objets d'art,
 - petit hébergement,
- un lien au territoire :
 - patrimoine (juif, romain, agro alimentaire),
 - cyclo tourisme,
 - oeno tourisme.

Les spécificités de chacune des gares représentent également un atout qui pourrait orienter les pistes de projet à approfondir :

- Jonquières : une gare dans le village.
- Sarrians-Montmirail : au cœur de productions agricoles de qualité (vin, plantiers, etc)
- Loriol-Aubignan : une gare dans un espace naturel aux portes du Ventoux et des Dentelles de Montmirail.
- Pernes les fontaines : les Métiers d'Art.

Atouts	Opportunités
<ul style="list-style-type: none">• Territoire périurbain convenablement doté en équipements et services• Bonne densité du réseau d'itinéraires cyclotouristiques• Présence importante de site à forte valeur patrimoniale• Possibilités de connexions à des EuroVélo routes• Avec à peine 7 kilomètres, la Via Venaissia est d'ores et déjà une infrastructure touristique	<ul style="list-style-type: none">• Attractivité à court terme de la ZAC de Beaulieu• Présence d'un réseau de centres équestres• Possibilité à terme de promotion et de mise en marché de la Via Venaissia
Faiblesses	Menaces
<ul style="list-style-type: none">• Déficit d'hébergement de groupes sur le territoire• Peu de lieu de baignade• Peu de magasins de vélos	

Via Venaissia

Transports et mobilité durable



1. La Via Venaissia : un axe structurant de mobilité durable à l'échelle du département

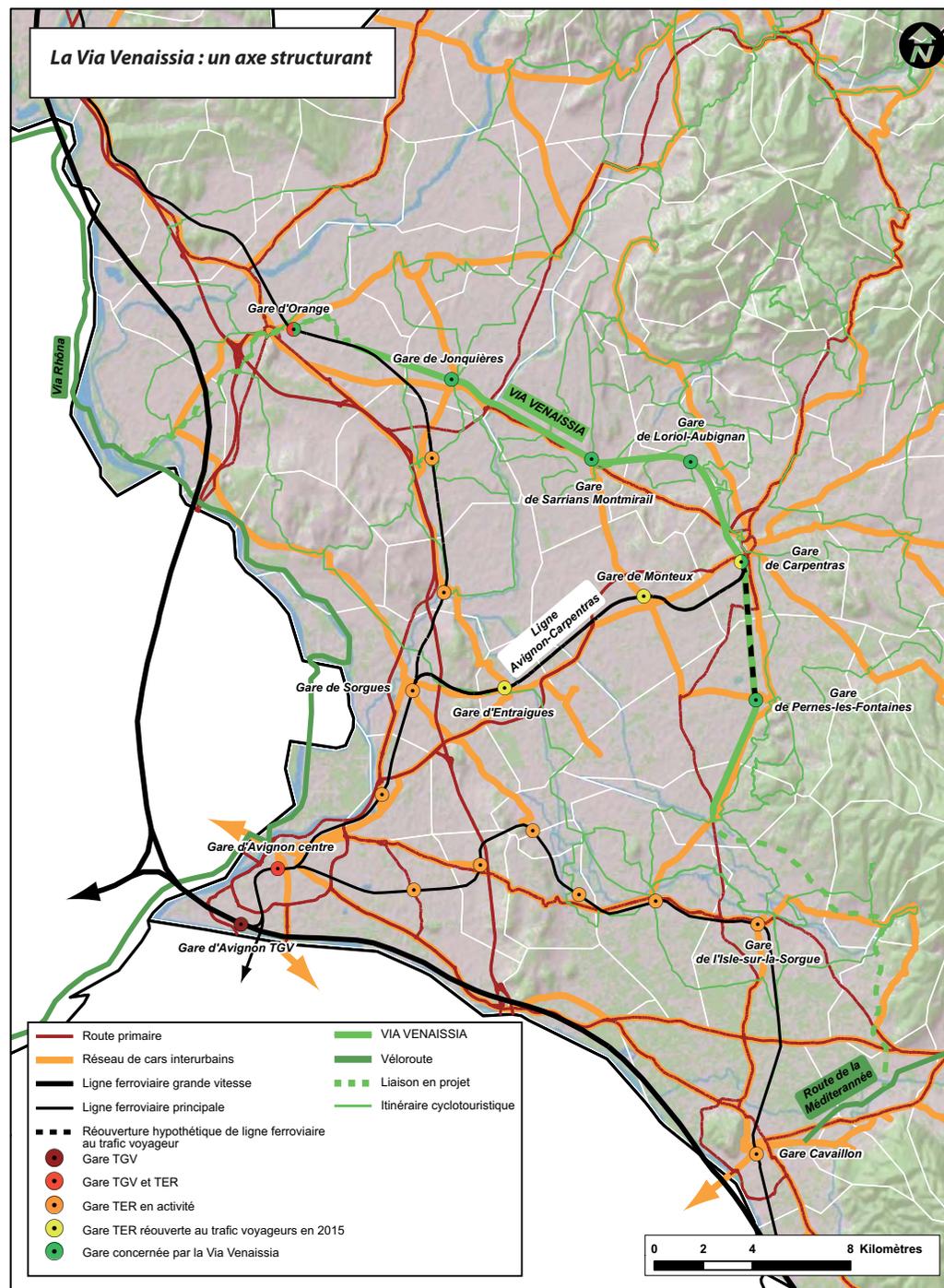
Les principaux axes de transports situés à l'ouest du territoire du département de Vaucluse rayonnent depuis Avignon vers les principales agglomérations de sa périphérie que sont Orange au nord, Carpentras au nord-est, l'Isle-sur-la-Sorgue à l'est et Cavaillon au Sud-est. Ce rayonnement concerne aussi bien les transports routiers (voitures et cars) que ferroviaires.

La liaison entre ces communes périphériques est quant à elle uniquement assurée par le transport routier.

La Via Venaissia apparaît comme un axe structurant et permettra de faire le lien entre :

- les communes d'Orange, Jonquières, Sarriens, Loriol-du-Comtat, Capentras, Pernes-les-Fontaines, Velleron et d'offrir une alternative à la voiture pour les migrations pendulaires,
- les gares d'Orange, Carpentras, l'Isle-sur-la-Sorgue et Cavaillon qui desserviront la gare d'Avignon TGV (LGV),
- la route de la Méditerranée (EV8) et la Via Rhôna (EV17),
- la Via Rhôna ou la route de la Méditerranée et des destinations cyclotouristiques tels que le Mont Ventoux, les Dentelles de Montmirail, les monts de Vaucluse et le Luberon.

A l'échelle départementale, il reste donc à définir principalement des itinéraires de liaison entre la Via Venaissia et les Eurovélo routes. Pour la liaison vers la Via Rhôna (EV17), plusieurs hypothèses ont été émises. L'itinéraire le plus direct passe par Caderousse. Pour la liaison avec la route de la Méditerranée (EV8), l'itinéraire le plus facile à mettre en oeuvre consisterait à suivre le canal de Carpentras jusqu'à Robion/Coustellet.



2. Le potentiel de desserte locale de la Via Venaissia dans une perspective de mobilité durable

Afin de mieux juger de ce potentiel, il a fallu définir le réseau sur lequel s'appuient les moyens de transports dits durables et les principaux pôles et équipements générateurs de déplacements par les mêmes moyens de transports.

Le réseau de transports durables connexes considéré comprend :

- les lignes ferroviaires et les gares ouvertes au trafic voyageurs,
- les lignes de bus/cars et les arrêts,
- l'isochrone correspondant à la zone accessible en 12 minutes à pied depuis les sites des gares et les accès à la Via Venaissia,
- les itinéraires cyclotouristiques.

Les pôles et équipements générateurs de déplacements considérés sont :

- les pôles de commerces et services (centre-ville ou villageois),
- les pôles d'activités,
- les établissements scolaires et les crèches,
- les équipements sportifs et de loisirs.

Une analyse de ce potentiel a été faite pour chaque commune et a permis de cibler des liaisons manquantes.

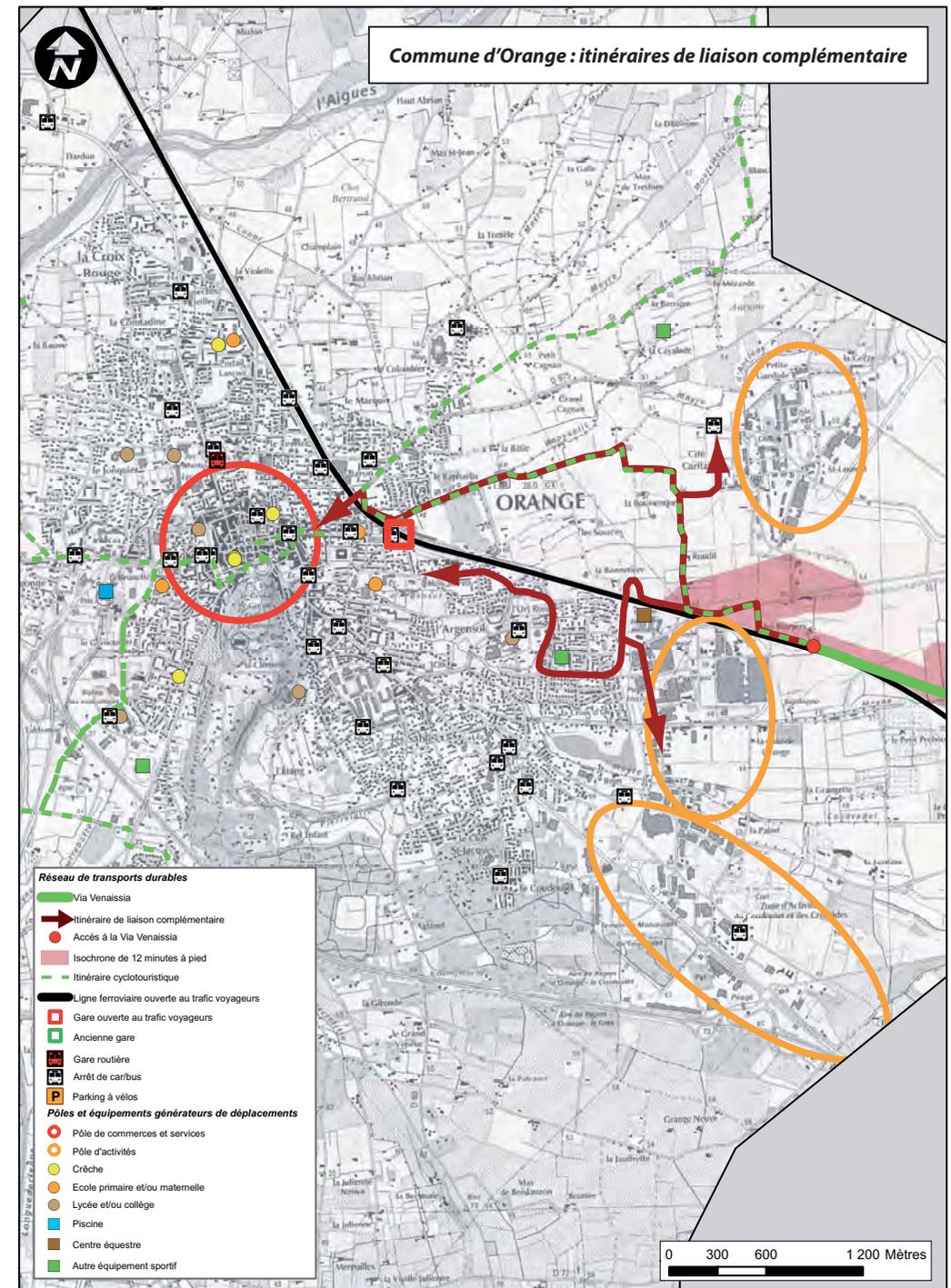
2.1. Orange

Le débouché ouest de la Via Venaissia sur la commune d'Orange se fait à la frontière nord-est de l'agglomération. La Via Venaissia est ainsi complètement déconnectée des pôles de commerces, de services et d'activités ainsi que des équipements générateurs de déplacements. De plus, l'obstacle physique que constitue la ligne PLM limite aux ouvrages de franchissement les possibilités pour rejoindre les pôles et les équipements générateurs de déplacements situés au sud ainsi que les connexions aux autres modes de transports durables (gare SNCF, gare routière et autres arrêts de bus). Certaines des routes qui seraient empruntées pour atteindre ces ouvrages connaissent une circulation importante et devront nécessairement faire l'objet d'aménagement pour la sécurité des usagers de la Via Venaissia. L'un des itinéraires de liaison complémentaire coïncide avec un itinéraire cyclotouristique.

Un projet de plateforme multimodale est en cours sur la commune d'Orange. Les abords de la gare SNCF devraient accueillir une nouvelle gare routière.

2.2. Jonquières

Le tracé de la Via Venaissia suit approximativement la route principale desservant la commune qui est la départementale n°950. Ainsi les accès de la voie verte sont toujours à moins de 12 minutes à pied des arrêts de bus qui la ponctuent. Malgré cette bonne accessibilité aux transports déjà existante depuis et vers la Via Venaissia, la commune envisage l'implantation d'un nouvel arrêt de bus sur l'avenue de la gare attribuant ainsi au site de celle-ci un caractère multimodal. Le site de la gare est également proche du centre villageois (pôle de commerces et services) et des accès à la Via Venaissia sont présents à chaque extrémité de la zone d'activités de Beauregard. La Via Venaissia peut être considérée comme connectée avec son environnement sur la commune de Jonquières du point de vue de la mobilité durable.

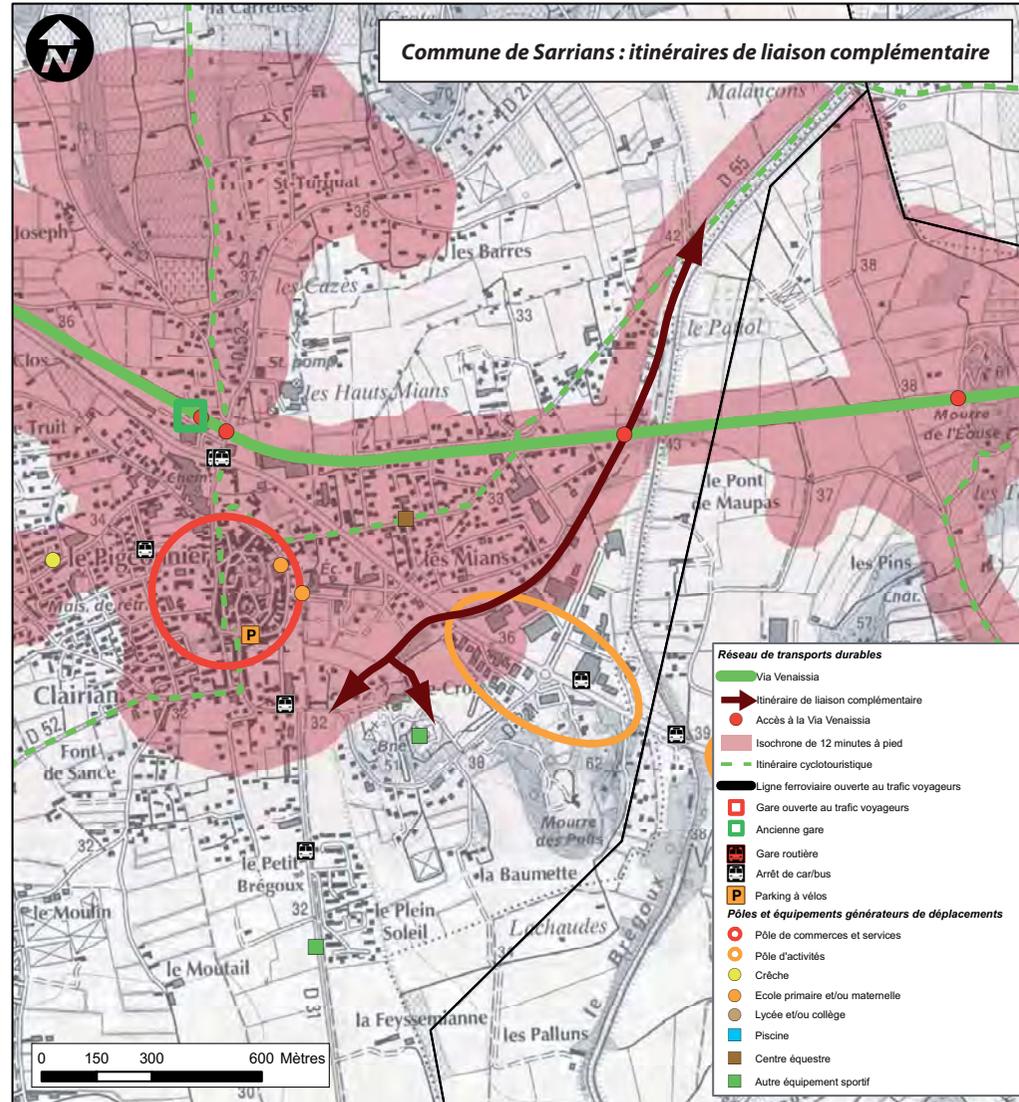


2. 3. Sarrians

La situation est presque identique à Jonquières sur la commune de Sarrians. Le tracé de la Via Venaissia suit approximativement la route principale desservant la commune qui est ici aussi la départementale n°950. Ainsi les accès de la voie verte sont presque toujours à moins de 12 minutes à pied d'un arrêt de bus.

Des équipements de sports et loisirs sont à l'extérieur de l'isochrone : le City stade du quartier le Plein Soleil et le Parc de Sainte Croix (tennis et piste de bicross). Le camping communal, la salle des fêtes et le centre de loisirs sont également localisés à proximité du parc. Une liaison douce entre la Via Venaissia et la route départementale n°221 au sud de l'agglomération serait à aménager. Elle partirait de l'accès à la Via Venaissia situé au niveau de l'ouvrage de franchissement du Brégoux à proximité de la limite communale avec Loriol-du-Comtat, longerait le quartier les Mians au sud jusqu'à la route départementale n°950 puis rejoindrait le Parc de Sainte Croix et enfin la départementale n°221. Une autre liaison douce peut également être aménagée en direction du nord pour rejoindre la route départementale n°55 en direction d'Aubignan et l'itinéraire cyclotouristique qui l'emprunte. Ces deux liaisons seraient en site propre.

A titre d'information, il est prévu que les bus du réseau de la communauté d'agglomération soient équipés dans le futur afin de permettre le transport des vélos.



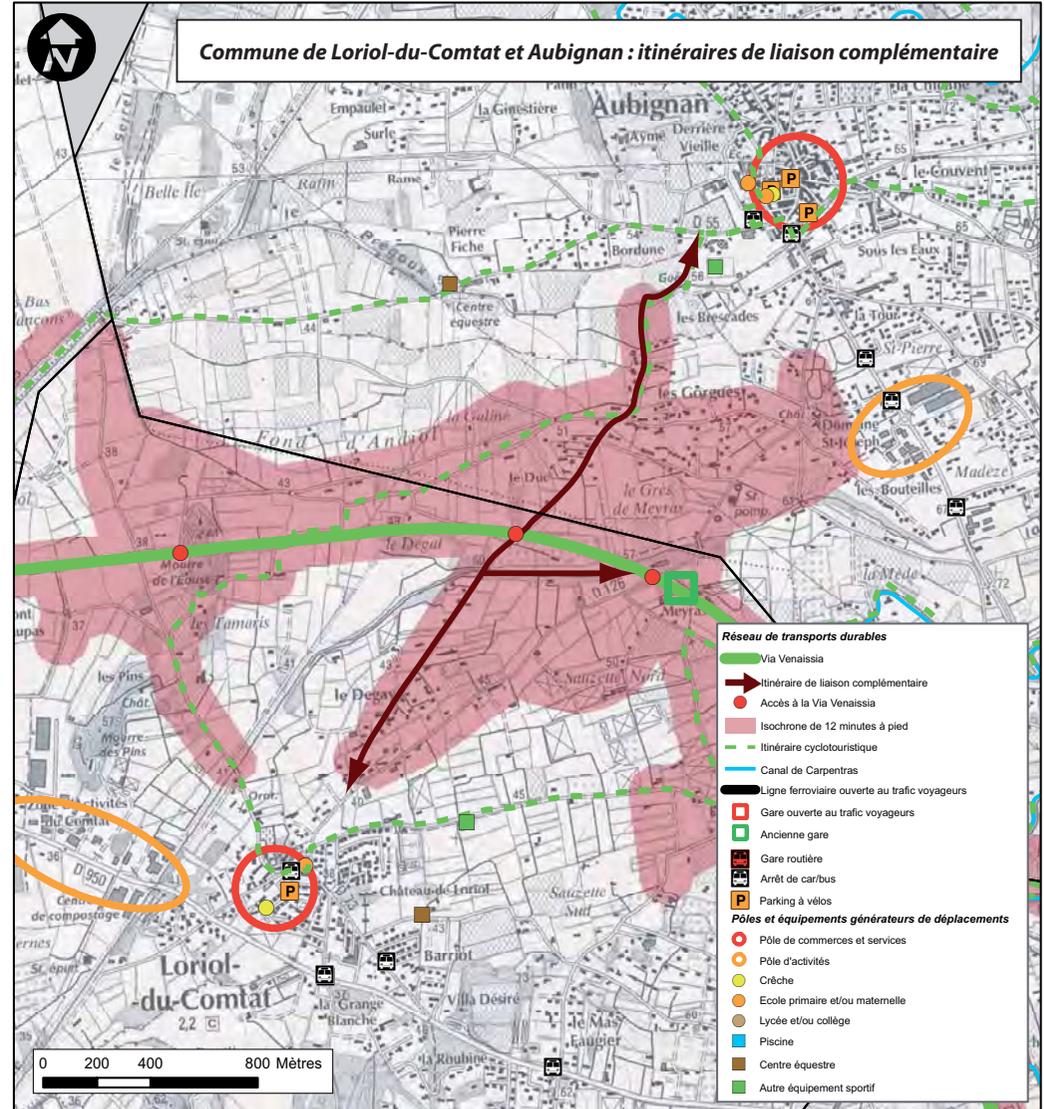
2. 4. Loriol-du-Comtat et Aubignan

Le tracé de la Via Venaissia, ses accès et le site de la gare se situent approximativement à mi chemin entre les agglomérations de Loriol-du-Comtat et d'Aubignan. Aucune ligne de bus ne passe par la gare. La Via Venaissia est ici déconnectée de son environnement. Des itinéraires de liaisons en direction des deux agglomérations sont primordiales.

La commune de Loriol-du-Comtat a déjà anticipé ce problème en inscrivant dans son document d'urbanisme un emplacement réservé (ER n°4) afin de créer une liaison douce entre le village et le site de la gare passant par l'ancienne route d'Aubignan puis les rives de la Mède.

Un accès à la Via Venaissia est d'ores et déjà prévu au niveau de son intersection avec l'ancienne route d'Aubignan. A partir de cet accès, un itinéraire de liaison en direction d'Aubignan pourrait être formalisé. Cet itinéraire empruntant des chemins communaux et coïncidant en partie avec un itinéraire cyclotouristique déboucherait au niveau du stade municipal d'Aubignan à proximité immédiate du centre villageois.

A titre d'information, il est prévu que les bus du réseau de la communauté d'agglomération soient équipés dans le futur afin de permettre le transport des vélos.



2. 5. Carpentras

La majorité des pôles et équipements générateurs de déplacements sont compris dans l'isochrone du fait du tracé de la Via Venaissia et de la localisation du site de la gare et des accès qui la ponctuent à proximité du centre-ville. Néanmoins des équipements sont plus distants, notamment les établissements scolaires situés à l'est et au nord-est de l'agglomération dont les principaux sont :

- Lycée Jean-Henry Fabre situé aux abords de l'avenue du Mont Ventoux (route départementale n°942 en direction de Mazan),
- Lycée de l'Immaculée Conception situé dans le quartier de l'Aqueduc (route départementale n°974),
- Collège François Raspail situé dans le quartier des Amandiers proche de la route départementale n°938 en direction du hameau de Serres,
- Lycée agricole Louis Giraud du hameau de Serres.

Ces établissements bénéficient d'une bonne desserte par les transports en commun (cars et bus).

Au sud-est du centre ancien se trouvent d'importants équipements eux aussi à l'extérieur de l'isochrone :

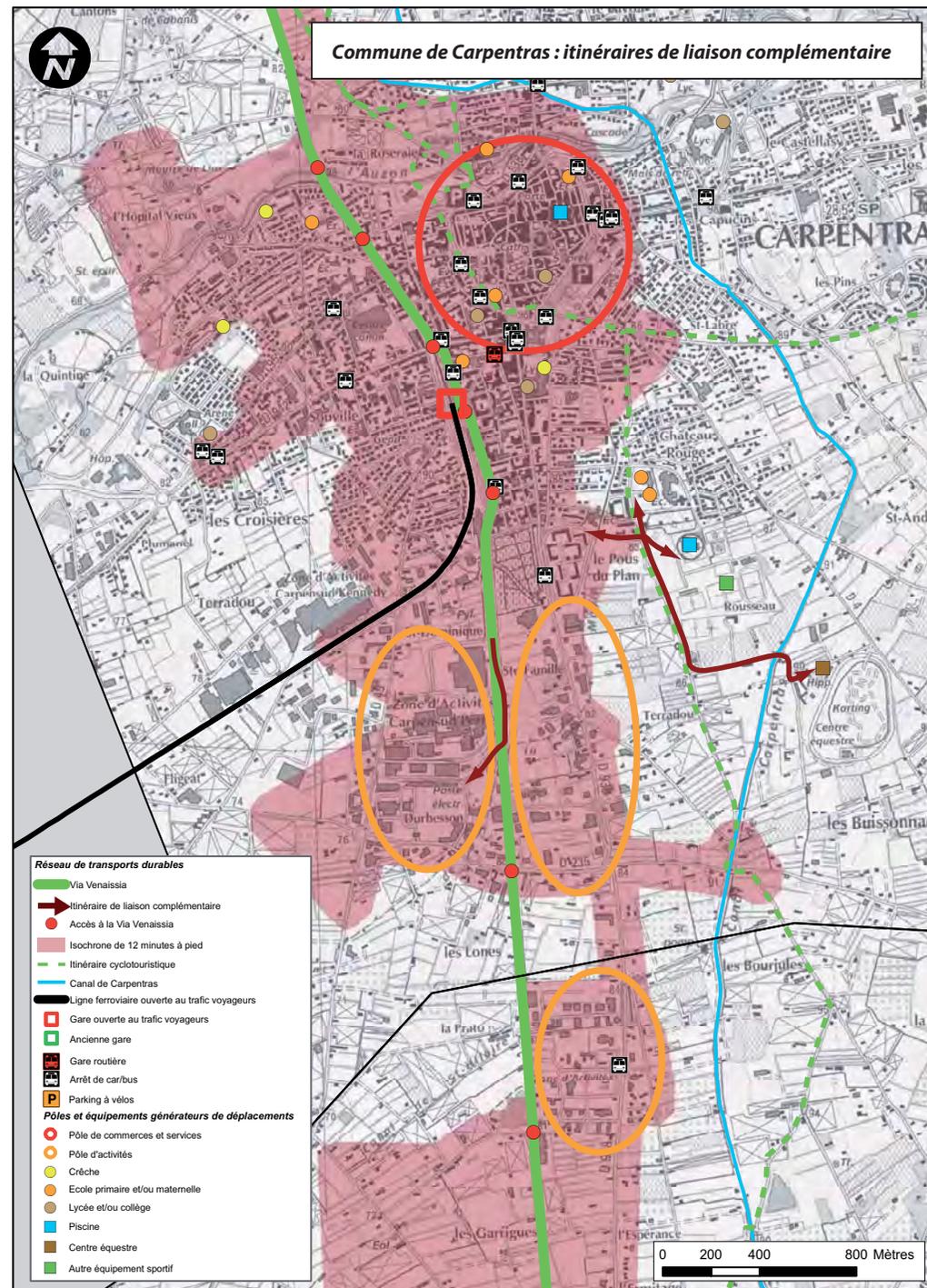
- complexe sportif (terrains de foot, skate parc, piste de bicross, terrains de tennis, piste d'athlétisme)
- piscine municipale,
- centre équestre de l'hippodrome de Saint-Ponchon,
- Logis des jeunes du Comtat Venaissin (hébergement pour les élèves du Centre de Formation des Apprentis).

Le logis des jeunes et les équipements sportifs sont proches de lignes de cars et de bus mais ne font pas l'objet d'un arrêt. Cette lacune serait à combler. La formalisation d'un itinéraire de liaison depuis la Via Venaissia serait également à réaliser.

En ce qui concerne les pôles d'activités au sud de l'agglomération, un accès direct à la zone d'activités Carpensud pourrait être envisagé par le Chemin de la Sainte Famille parallèle à la Via Venaissia. Le Chemin de la Sainte Famille débouche sur un passage sous l'emprise ferroviaire mais il est actuellement fermé par un portail. L'aménagement d'une rampe pour rejoindre le chemin et la dépose du portail serait à prévoir. Actuellement, un Plan de déplacements entreprise est en phase de test sur la zone d'activités de Carpensud. Quelques vélos à assistance électrique ont été mis à disposition de salariés. Le dispositif est prometteur.

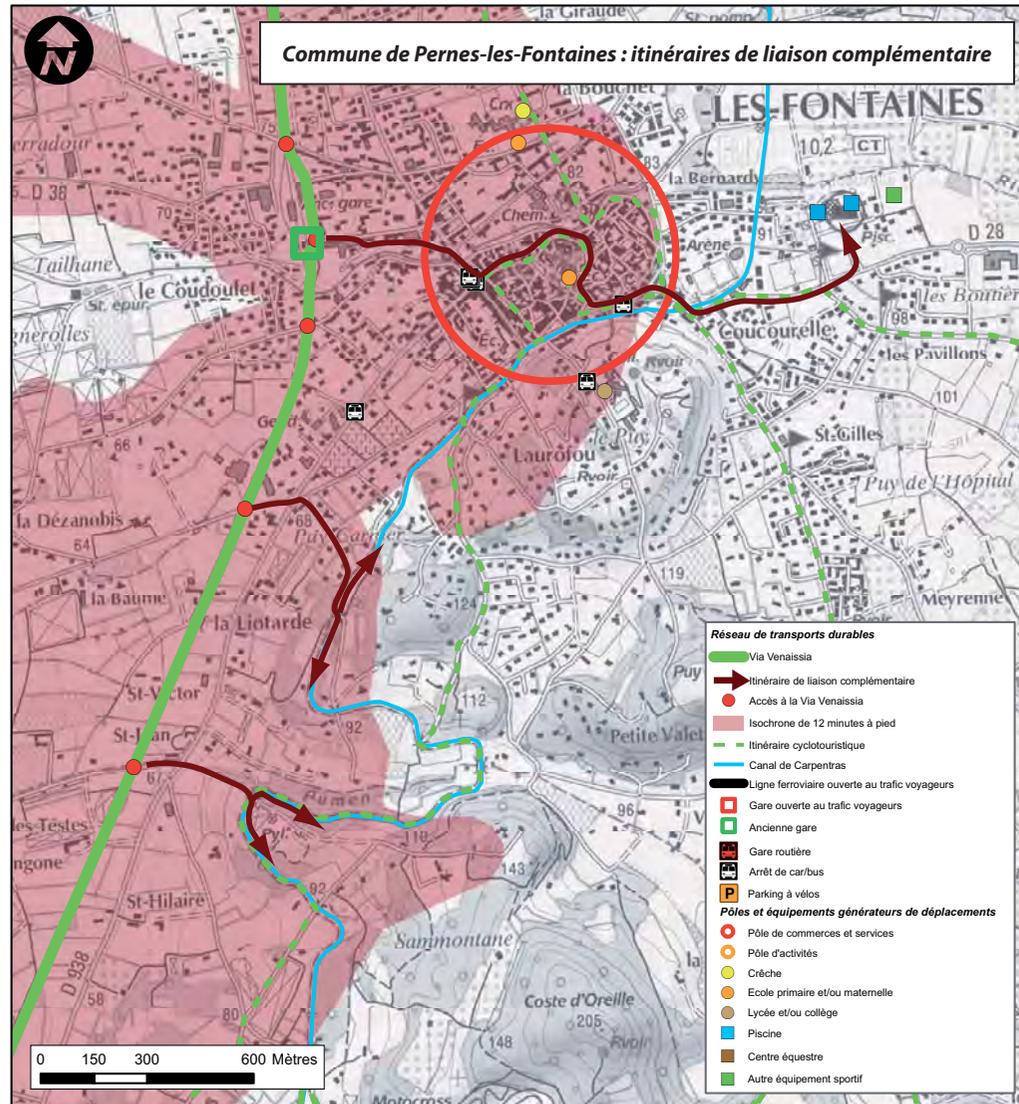
Un projet de plateforme multimodale est en cours de réalisation sur la commune de Carpentras. Le site de la future gare SNCF fait actuellement l'objet d'aménagement. Il accueillera la nouvelle gare routière qui se situe actuellement sur la Place Terradou.

A titre d'information, il est prévu que les bus du réseau de la communauté d'agglomération soient équipés dans le futur afin de permettre le transport des vélos.



2. 5. Pernes-les-Fontaines

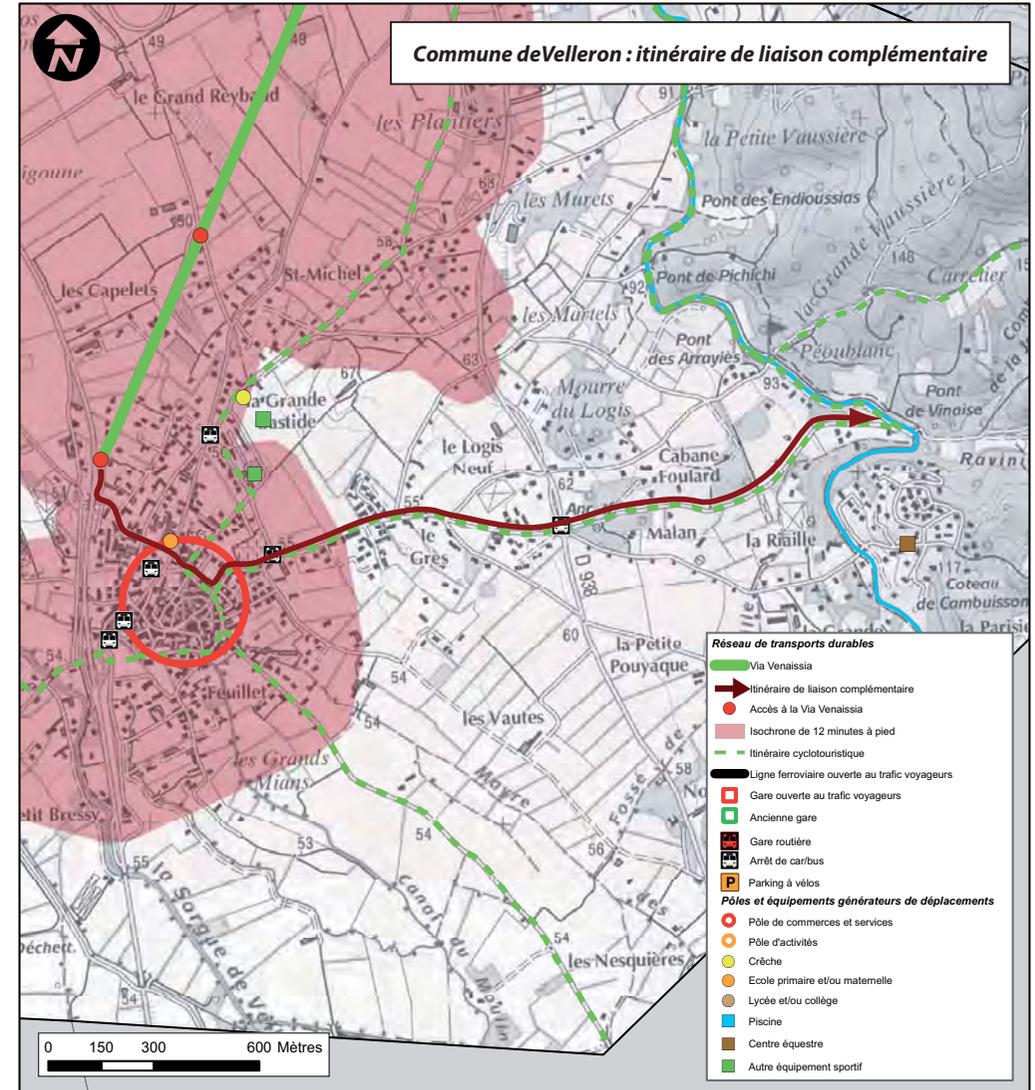
La majorité des pôles et équipements générateurs de déplacements sont compris dans l'isochrone du fait du tracé de la Via Venaissia et de la localisation du site de la gare et des accès qui la ponctuent à proximité du centre-ville. Néanmoins des équipements sont plus distants notamment des équipements sportifs à l'est du centre ville. Des liaisons depuis la Via Venaissia passant par le centre ancien ou le canal de Carpentras seraient à formaliser. Les jonctions avec le canal de Carpentras présentent également l'avantage de faire le lien avec l'itinéraire projeté de liaison avec l'Eurovélo route de la Méditerranée (EV8) mentionné précédemment.



2. 6. Velleron

La majorité des pôles et équipements générateurs de déplacements sont compris dans l'isochrone du fait du tracé de la Via Venaissia et de la localisation des accès qui la ponctuent à proximité du centre villageois. Seuls les centres équestres sont déconnectés de la Via Venaissia mais ne justifient pas à eux seuls la création de liaison.

Comme cela a été évoqué à l'échelle départementale, un itinéraire de liaison entre la Via Venaissia et l'Eurovélo route de la Méditerranée (EV8) via le canal de Carpentras est envisagée. En plus des liaisons possibles sur la commune de Pernes-les-Fontaines entre la Via Venaissia et le canal, une dernière pourrait se faire entre le débouché sud de la voie verte et le pont de la Vinaise en passant par le centre villageois de Velleron. Ce tracé coïncide en partie avec un itinéraire cyclotouristique.



Atouts

- Axe traversant un territoire périurbain bien équipé
- Axe lui-même recoupé par de nombreux autres réseaux (bus, train, piétons et cycles)
- Territoire maillé d'itinéraires cyclotouristiques balisés en site partagé
- Liaison à terme de la Via Venaissia avec deux Eurovélo routes (EV8 et EV17)
- Plan de déplacements entreprise à Carpensud

Faiblesses

- Hauteur élevée du talus sur lequel passe la Via Venaissia limitant les possibilités de liaisons avec les chemins communaux
- Insuffisance de parkings à vélos sécurisés
- Connaissance très partielle des possibilités de transports des cycles sur les réseaux de transports en commun
- Connaissance très partielle des bandes cyclables existantes et en projet en agglomération de Carpentras et Orange
- Des itinéraires de liaison manquants de la Via Venaissia vers des équipements, pôles de commerces, de services et d'activités et/ou des réseaux de transports durables

Opportunités

- Ouverture de la gare de Carpentras qui va engendrer de nouveaux besoins
- Réalisation de la ZAC de Beaulieu, équipement porteur de nouveaux publics
- Création des pôles multimodaux d'Orange et Carpentras

Menaces

- Difficultés liées au projet hypothétique du prolongement de la ligne TER entre Carpentras et Pernes-les-Fontaines sur les emprises prévues pour la Via Venaissia (possibilité de faire cohabiter la ligne ferroviaire et la voie verte étudiée)