

Scot du bassin de vie d'Avignon : des déplacements modelés par les barrières naturelles du Rhône et de la Durance

Dans la basse vallée du Rhône, le Scot du bassin de vie d'Avignon est un pôle d'emploi prépondérant, qui permet à 80 % de ses habitants d'y travailler. Dans cette organisation spatiale, la ville-centre d'Avignon est une pièce maîtresse. Mais les nombreux trajets effectués par les actifs du Scot, tant en interne qu'avec les territoires voisins, sont modelés par les barrières naturelles du Rhône, de la Durance et des Alpilles. Ils nécessitent aujourd'hui des infrastructures routières et ferroviaires, ainsi qu'un réseau de transports en commun, capables de relever les défis de leur développement.

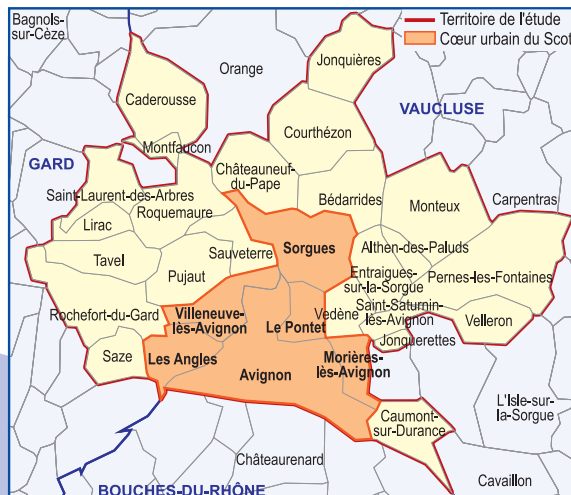
Le Scot (Schéma de Cohérence Territoriale) du bassin de vie d'Avignon et son environnement immédiat sont fortement modelés par les déplacements quotidiens des actifs se rendant sur leur lieu de travail. Le Scot lui-même offre 107 300 emplois, en 2006, pour un peu moins de 100 000 personnes en emploi y résidant. Malgré la proximité de ces deux volumes, il n'y a pas adéquation du marché de l'emploi : seuls 79 % des personnes en emploi résidant dans le Scot du BVA (bassin de vie d'Avignon) y travaillent. Ce taux, relativement élevé, est comparable à ceux du Scot du Pays d'Aix et du Scot de Nîmes (Sud Gard), économiquement proches

du Scot du BVA (respectivement 71 % et 82 %). Chaque jour, 21 100 actifs quittent ce territoire pour aller travailler et croisent 28 800 travailleurs qui résident à l'extérieur.

La grande majorité des échanges externes du Scot du BVA se font avec son environnement immédiat (les 17 zones de la carte page 2) : chaque jour, 18 500 résidents s'y rendent pour leur travail et 26 800 en proviennent pour travailler dans le Scot. En entrée comme en sortie, la moitié de ces trajets s'effectuent en moins d'une demi-heure.

Les relations domicile-travail entre le Scot du BVA et les autres Scot semblent contraintes par les barrières naturelles du Rhône, de la Durance et des Alpilles. Trois principales zones d'échanges se détachent : le bassin de vie de Carpentras, le pays d'Arles et la zone de Cavaillon (environ 9 000 navettes quotidiennes

Le Scot du bassin de vie d'Avignon et son "cœur urbain"

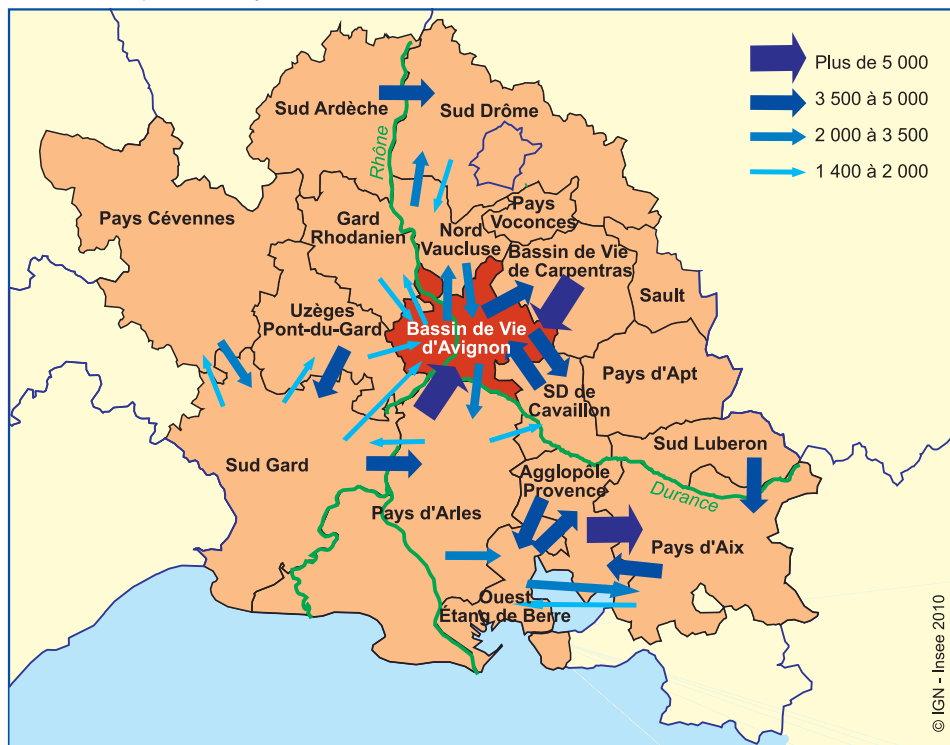


Note : Tavel, Pujaut et Sauveterre sont intégrées au Scot du BVA pour les besoins de l'étude.



45 000 navettes quotidiennes entre le Scot du BVA et les Scot et territoires environnants

Nombre de déplacements journaliers entre deux zones



Note : seuls les flux supérieurs à 1 400 déplacements sont représentés sur cette carte.
Source : Insee - Recensement de la population de 2006

chacune). Il y a trois fois plus d'entrées en provenance du pays d'Arles que de sorties. Le déséquilibre s'atténue avec Carpentras et il est encore plus faible avec Cavaillon. Une quatrième zone importante est le Nord Vaucluse (Orange) avec des échanges parfaitement équilibrés. Ces quatre zones se situent toutes à l'est du Rhône.

Avec les Scot situés à l'ouest du Rhône, les relations quotidiennes du Scot du bassin de vie d'Avignon sont moins importantes. Il enregistre un solde négatif d'entrées-sorties de travailleurs avec le Scot "Gard Rhodanien", mais positif avec deux autres Scot : "Uzèges Pont-du-Gard" et "Sud Gard". Cette dernière est la seule zone d'échange d'importance non contiguë au Scot du bassin de vie d'Avignon.

Depuis 1999, le nombre d'emplois a augmenté et ce développement du marché du travail s'est accompagné d'une hausse encore plus importante des déplacements domicile-travail. La part des navetteurs inter-Scot parmi les actifs en emploi est ainsi passée de 16,4 % en 1999 à 18,5 % en 2006. Les navettes entre le Scot du BVA et les Scot "Sud Gard" et "Uzèges Pont-du-Gard" ont

connu une forte croissance (+ 37 % chacune), rattrapant quelque peu la faiblesse des relations avec l'ouest du Rhône.

Le Scot du bassin de vie d'Avignon entretient de nombreuses relations avec ses communes proches

Les actifs venant travailler dans le Scot du BVA résident principalement dans des communes proches. Carpentras est la principale : elle envoie chaque jour 2 300 actifs travailler dans ce Scot. Ensuite et dans l'ordre, Orange, Châteaurenard, L'Isle-sur-la-Sorgue, Le Thor et Cavaillon en envoient entre 1 700 et 1 000. Près de 60 % de ces flux se dirigent vers la seule ville d'Avignon, la liaison la plus intense étant celle qui la lie à Châteaurenard (plus de 1 000 entrées quotidiennes). Les autres principales communes attirant des travailleurs résidant à l'extérieur sont Le Pontet (2 200 entrées), Sorgues (1 700) et Montoux (1 400). Les vingt autres communes du Scot reçoivent chacune moins de 1 000 actifs provenant d'une commune hors du Scot du BVA. Arles et Nîmes, pourtant éloignées chacune d'une quaran-

taine de kilomètres d'Avignon, lui fournissent un peu plus de 250 actifs.

Dans le sens inverse, le Scot du bassin de vie d'Avignon héberge des actifs travaillant dans les communes les plus proches, mais aussi à Nîmes, Aix-en-Provence et Arles. Ces navetteurs résident dans plusieurs communes du Scot et non en majorité sur la seule commune d'Avignon. Les principaux flux alimentent Carpentras depuis les communes de Montoux, Pernes-les-Fontaines et Avignon (400 à 800 trajets quotidiens). Orange est également très desservie à partir de Jonquières, Caderousse, Avignon et Courthézon (250 à 400 trajets). Enfin, Avignon fournit des actifs en nombre à Cavaillon et Châteaurenard (400 à 500). Les autres flux sont inférieurs à 250 déplacements.

Le Rhône et la Durance restent des barrières naturelles qui impactent les déplacements

Le Scot du bassin de vie d'Avignon s'étend sur deux départements : 11 communes dans le Gard et 18 dans le Vaucluse, séparées par le Rhône. À l'intérieur du Scot, cinq communes constituent avec Avignon son "cœur urbain". Parmi les quinze principaux flux intercommunaux de la basse vallée du Rhône, ce territoire en compte huit.

Les frontières départementales, correspondant aux limites naturelles, influencent très fortement les déplacements domicile-travail : les communes gardoises du Scot sont principalement tournées vers le Gard (62 % des

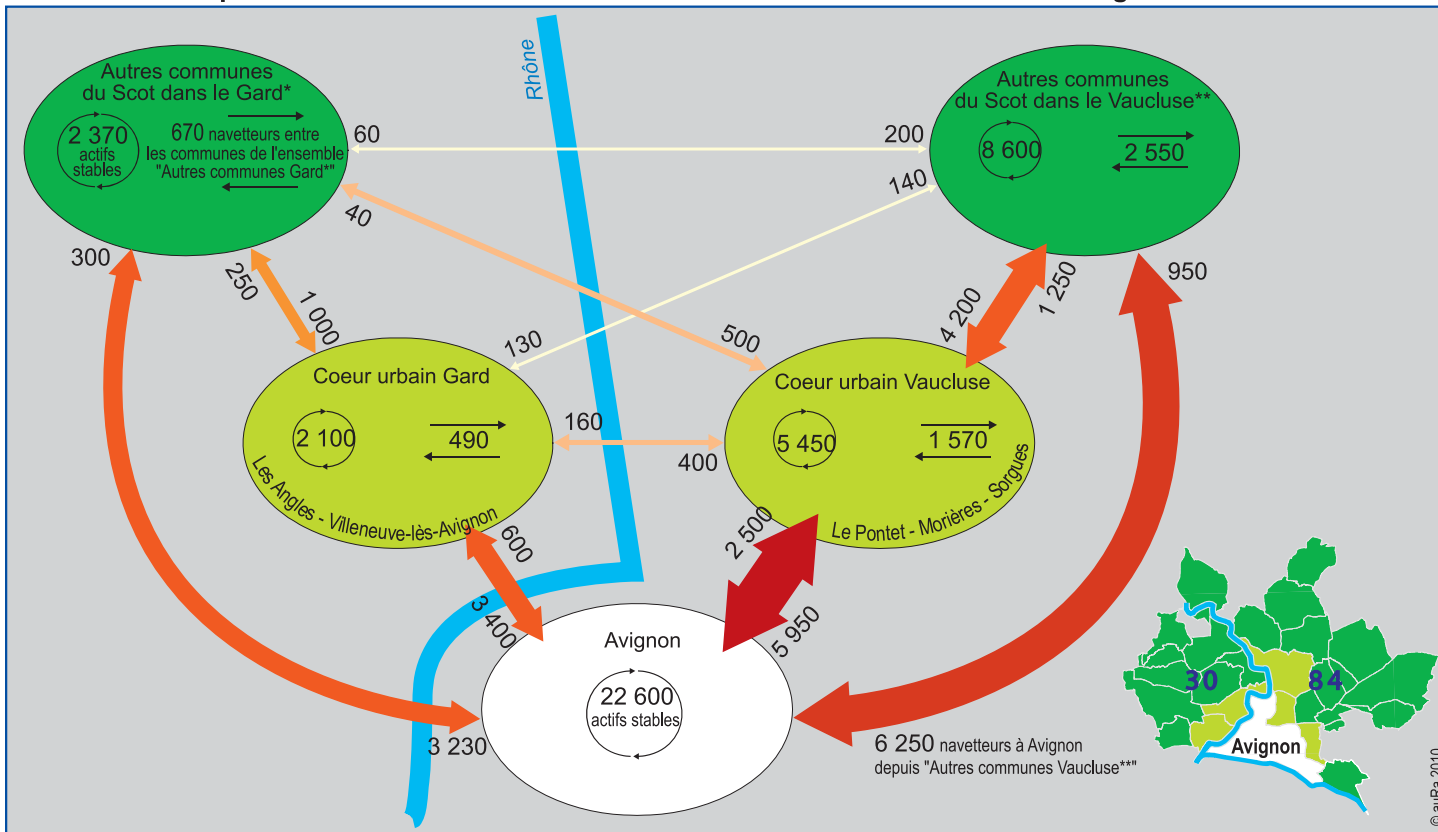
Le "cœur" urbain du Scot du BVA draine la majorité des flux

Les 10 principaux flux concernant une commune du Scot du BVA

Commune de résidence	Commune de travail	Nombre de déplacements
Le Pontet	Avignon	2 660
Villeneuve-lès-Avignon	Avignon	1 860
Sorgues	Avignon	1 790
Avignon	Le Pontet	1 540
Les Angles	Avignon	1 540
Morières-lès-Avignon	Avignon	1 500
Rochefort-du-Gard	Avignon	1 300
Védène	Avignon	1 280
Châteaurenard	Avignon	1 080
Sorgues	Le Pontet	830

Source : Insee - Recensement de la population de 2006

De nombreux déplacements domicile-travail à l'intérieur du Scot du bassin de vie d'Avignon



* Autres communes du Scot dans le Gard : Lirac, Pujaut, Rochefort-du-Gard, Roquemaure, Saint-Laurent-des-Arbres, Sauveterre, Saze, Tavel.

** Autres communes du Scot dans le Vaucluse : Althen-des-Paluds, Bédarrides, Caderousse, Caumont, Châteauneuf-du-Pape, Courthézon, Entraigues-sur-la-Sorgue, Jonquerettes, Jonquières, Monteux, Pernes-les-fontaines, Saint-Saturnin, Vedène.

Note de lecture : Les Angles et Villeneuve-lès-Avignon sont les deux communes du cœur urbain du Scot du BVA qui sont dans le département du Gard. Parmi les actifs qui habitent ces deux communes, 2 100 travaillent dans leur commune de résidence (stables), 490 travaillent dans l'autre commune ; 3 400 vont travailler à Avignon ; 250 dans les autres communes gardoises du Scot ; 400 dans le cœur urbain vauclusien du Scot et 140 dans les autres communes du Scot dans le Vaucluse. En sens inverse, 600 Avignonnais viennent travailler dans une de ces deux communes ; ainsi que 1 000 habitants des autres communes gardoises du Scot, 160 du cœur urbain vauclusien et 130 des autres communes du Scot du Vaucluse.

Source : Insee - Recensement de la population de 2006

relations extérieures) ; les communes vauclusiennes, à l'exception d'Avignon et du Pontet, vers le Vaucluse (plus de 70 %). Avec les Bouches-du-Rhône, les communes du Scot du BVA ont des relations relativement faibles, à l'exception d'Avignon. Le nombre réduit de ponts sur la Durance et le Rhône, ainsi que leur saturation régulière, peuvent expliquer la faiblesse de ces échanges.

Il en est de même à l'intérieur du Scot lui-même : le Rhône et la commune d'Avignon apparaissent comme des obstacles et les navetteurs travaillent le plus souvent sur la rive où ils résident.

Seuls deux navetteurs vauclusiens sur 100 se rendent dans le Gard. En sens inverse, en dehors d'Avignon qui est leur destination principale, les Gardois se rendent deux fois plus fréquemment dans une autre commune du Gard que dans une commune du Vaucluse.

Le cœur urbain du Scot du bassin de vie d'Avignon est fortement attractif

Avignon occupe une position fortement dominante dans l'ensemble des navettes intercommunales à l'intérieur de son Scot. Parmi les 37 000 trajets quotidiens

internes au Scot, les deux tiers la concernent : 19 000 actifs quittent chaque jour leur commune pour venir y travailler, tandis que 4 400 quittent Avignon pour aller travailler dans une des autres communes du Scot. Pour 16 communes⁽¹⁾ du Scot, Avignon est le lieu de travail de plus de 50 % des navetteurs.

Le "cœur urbain" concentre 77 % des emplois du Scot. 82 % des navetteurs du Scot (30 500 personnes) y travaillent. Il concentre également les trois principaux flux internes au Scot : Avignon-Le Pontet (4 200 navetteurs), Avignon-Sorgues (2 600) et Avignon-Villeneuve-lès-Avignon (2 150). Les flux sortant du cœur urbain vers une autre commune du Scot sont plus faibles (2 900). Son potentiel démographique et économique lui confère donc une forte attractivité sur l'ensemble du Scot.

Les déplacements sont contraints par les limites naturelles

Nombre de déplacements journaliers

Les relations au sein du Scot		Communes gardoises	Communes vauclusiennes (hors Avignon)	Avignon
Communes gardoises	vont travailler vers	2 400	1 200	6 600
	viennent de	2 400	400	900
Communes vauclusiennes (hors Avignon)	vont travailler vers	400	9 600	12 200
	viennent de	1 200	9 600	3 500

Source : Insee - Recensement de la population de 2006

(1) Côté Gard : Les Angles, Lirac, Pujaut, Rochefort-du-Gard, Sauveterre, Saze, Tavel, Villeneuve-lès-Avignon ; côté Vaucluse : Caumont-sur-Durance, Jonquerettes, Le Pontet, Morières-lès-Avignon, Saint-Saturnin-lès-Avignon, Sorgues, Vedène, Velleron.

Le réseau de villes de la basse vallée du Rhône s'échange un quart de ses navetteurs

Les deux tiers des actifs des 19 communes composant le réseau de villes de la basse vallée du Rhône occupent un emploi dans leur commune de résidence. Sur les 78 000 navetteurs sortant de leur ville de résidence, un quart (21 700) travaillent dans une autre ville du réseau. Ce ratio atteint 65 % pour Beaucaire et Tarascon, en raison de leur proximité géographique, 55 % pour L'Isle-sur-la-Sorgue et Châteaurenard, villes situées au cœur du réseau. À l'inverse, Istres ne voit que 7 % de ses flux aboutir à l'une des 18 autres villes. Avignon, avec 27 %, se situe à la médiane. Les navetteurs résidant dans le réseau de villes mais n'y travaillant pas, se rendent soit dans les grandes villes proches du territoire (Aix-en-Provence, Marseille, Montpellier), soit dans les couronnes périurbaines.

En sens inverse, près de 168 000 navetteurs viennent travailler dans l'une des villes du réseau (dont près de 35 000 à Avignon ou à Nîmes). Ces villes captent en premier lieu leur couronne périurbaine (de 5 à 15 km), mais également d'autres communes de ce réseau, ainsi que les mêmes grandes villes proches du territoire.

Le réseau de villes de la basse vallée du Rhône

Étudier un réseau de villes permet de dégager la structure et la hiérarchie urbaine en les isolant des phénomènes de périurbanisation.

Le réseau des villes de la basse vallée du Rhône s'organise autour d'un maillage d'une vingtaine de communes, dont la population est comprise entre 10 000 et 150 000 habitants. Chacune de ces villes peut être considérée comme autant de points de concentration de population et d'emploi.

Les 19 communes composant le réseau étudié (cf. carte ci-contre) proposent 318 000 emplois pour 230 000 actifs occupés y résidant.

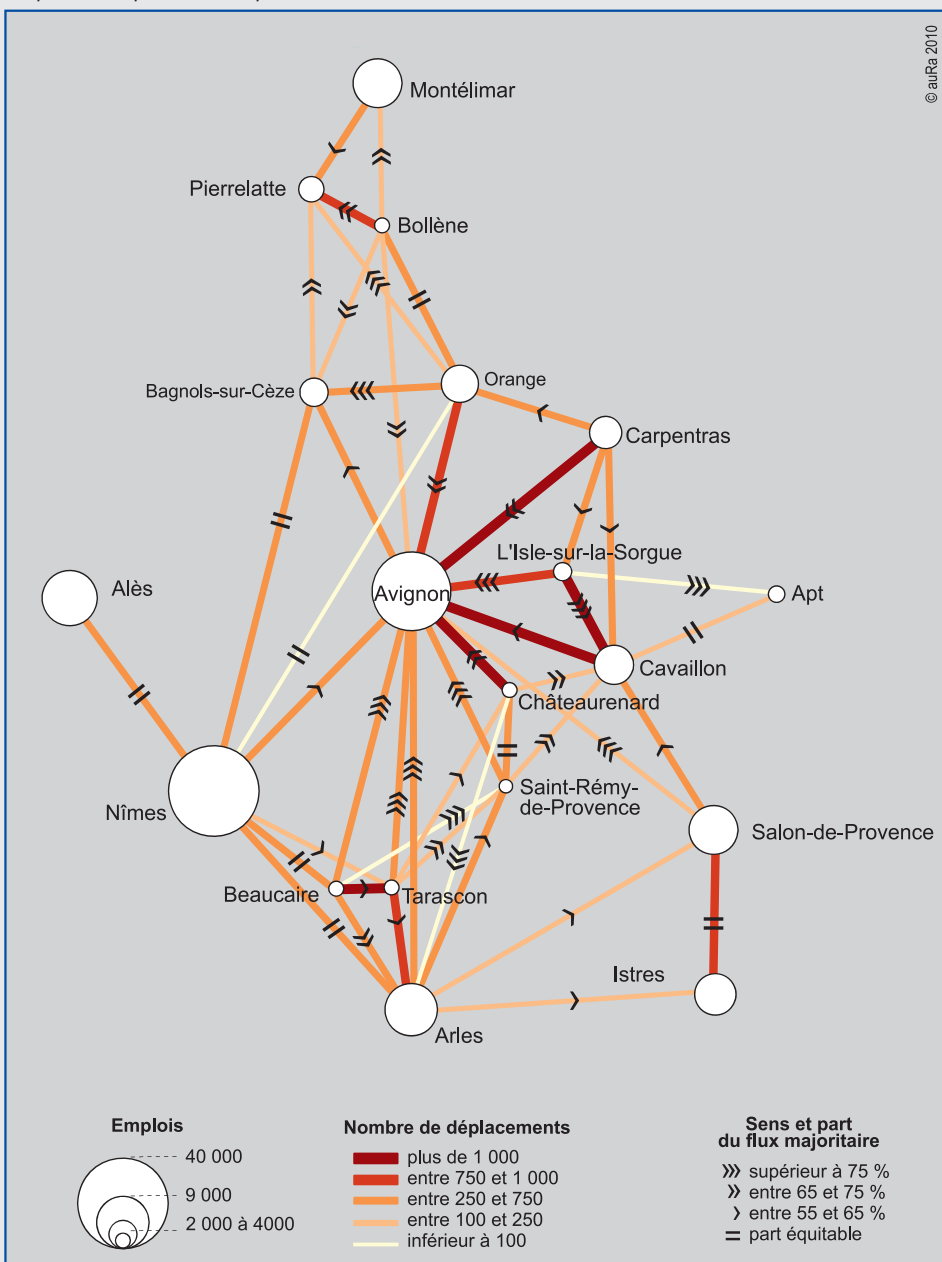
Pour le Scot du bassin de vie d'Avignon, seule la commune d'Avignon a été retenue. Cinq autres communes du Scot (Le Pontet, Monteux, Pernes-les-Fontaines, Sorgues et Villeneuve-lès-Avignon) ont plus de 10 000 habitants. Les intégrer aurait conduit à observer un réseau de proximité interne au Scot et non plus un réseau structurant l'ensemble de la basse vallée rhodanienne.

Avignon est le pôle d'attractivité central du réseau bas-rhodanien

Les relations bilatérales les plus fortes de ce réseau concernent Avignon avec Châteaurenard (1 500 déplacements au total dans les deux sens), Avignon avec Carpentras (1 200), Beaucaire avec Tarascon, Avignon avec Cavaillon (1 100 chacune) et L'Isle-sur-la-Sorgue avec Cavaillon (1 000). Viennent ensuite les liaisons entre Pierrelatte et Bollène, entre Istres et Salon-de-Provence, puis deux relations avec Avignon : Orange et L'Isle-sur-la-Sorgue. Ces flux dressent un réseau principal en étoile autour d'Avignon avec des com-

Un réseau en étoile autour d'Avignon

Emplois et déplacements quotidiens



Note de lecture : entre Avignon et Carpentras, on observe plus de 1 000 déplacements journaliers, dont une part comprise entre 65 et 75 % vont de Carpentras vers Avignon.

Source : Insee - Recensement de la population de 2006

munes satellites situées dans un rayon d'environ 25 kilomètres, essentiellement dans le Vaucluse. Près de 7 relations sur 10 sont orientées vers Avignon. Avec le Gard, de l'autre côté du Rhône, la situation est plus nuancée, Bagnols-sur-Cèze, Nîmes et Beaucaire ayant des relations plus faibles avec Avignon (autour de 350 déplacements).

Cavaillon et Pierrelatte sont des pôles locaux

Autre point fort de ce réseau de villes, le pôle de Cavaillon, satellite important d'Avignon, génère également un réseau en étoile tourné vers lui (2 000 entrées, 1 200 sorties). Cette

commune tire profit du développement de l'industrie agroalimentaire et de la logistique qui en découle. Pierrelatte, sur laquelle se situe la centrale nucléaire de Tricastin, structure et entretient également un petit réseau de villes en étoile (1 400 entrées, 500 sorties).

Nîmes, malgré son éloignement, enregistre de nombreux échanges avec ce réseau de villes (3 000 déplacements concernés). À la différence du réseau d'Avignon, celui de Nîmes est très équilibré : environ 300 déplacements en entrée comme en sortie avec Alès et avec Arles. Il compte autant de navetteurs en sortie que de navetteurs venant travailler depuis les communes du réseau.

Cadres, ouvriers et professions intermédiaires sont les plus mobiles

Le Scot du bassin de vie d'Avignon est attractif pour chacune des catégories socioprofessionnelles. Pour 100 actifs quittant le Scot pour aller travailler, 145 font le trajet inverse.

Parmi les cadres, les professions intermédiaires et les ouvriers, un actif résidant sur quatre travaille en dehors du Scot. Parmi les employés, la proportion descend à un sur sept et à un sur huit pour les artisans et commerçants. En sens inverse, 30 % des emplois de cadres et de professions intermédiaires sont pourvus par des actifs résidant en dehors du BVA. Cette part diminue à un sur quatre pour les ouvriers, à un sur cinq pour les employés et à un sur six pour les commerçants.

Deux déplacements inter-Scot se distinguent particulièrement. Entre le Scot du bassin de vie d'Avignon et le Scot du Gard Rhodanien, la part des cadres est de 30 % contre 16 % dans l'ensemble des déplacements, conséquence de l'implantation d'industries dédiées au nucléaire autour de Bagnols-sur-Cèze. Entre le Scot du BVA et le Scot du Pays d'Arles, les ouvriers représentent 43 % des navetteurs contre 26 % dans l'ensemble des flux, conséquence de l'installation des industries agroalimentaires sur les rives sud de la Durance.

En moyenne, les cadres qui entrent ou sortent du Scot parcourent 30 km, les

professions intermédiaires 24, les ouvriers et employés 21. Ces distances sont plus élevées que pour l'ensemble des navetteurs de la basse vallée du Rhône. Les plus longues distances sont parcourues par les cadres venant du Gard ou des Bouches-du-Rhône, ainsi que par les professions intermédiaires gardoises (jusqu'à 50 km). Les ouvriers et employés résident plus fréquemment à proximité du Scot.

Plus généralement, dans l'ensemble des Scot et territoires de la basse vallée du Rhône, 19 % des actifs travaillent en dehors de leur commune de résidence. Cette part s'élève à 23 % pour les cadres et les professions intermédiaires et à 21 % pour les ouvriers. Les autres professions ont un taux de mobilité inférieur à la moyenne : 15 % pour les employés, 10 % pour les commerçants et 5 % pour les agriculteurs.

La voiture domine tous les transports

Pour se rendre sur leur lieu de travail, 80 % des actifs de la basse vallée du Rhône utilisent leur voiture, 4 % utilisent un deux-roues, 3 % seulement les transports collectifs et 8 % s'y rendent à pied.

Lors des déplacements inter-Scot, la voiture représente 95 % des déplacements, les transports en commun toujours 3 %. L'ensemble de ces déplacements respecte ces proportions, à l'exception du trajet depuis le Scot du BVA vers le Gard Rhodanien, où la part des transports en commun s'élève

à 8 %. Plus précisément, c'est entre Bagnols-sur-Cèze, commune du Gard Rhodanien, et d'autres communes du BVA, dont Avignon et Les Angles, que la part de transports collectifs se situe entre 15 et 25 %. Ceci est la conséquence de la mise en place, par les sociétés de l'industrie nucléaire, d'un système de navettes pour leurs salariés.

Malgré les difficultés du réseau ferroviaire régional, le recours aux transports en commun est relativement important entre Avignon et les communes de Nîmes (16 %) et d'Orange (13 %). Ceci montre un réel potentiel de ce mode de transport sur ces liaisons du réseau de villes. Ce potentiel de développement apparaît également vers d'autres destinations comme Carpentras ou Bagnols-sur-Cèze, vers lesquelles les flux d'actifs sont importants. Deux projets de réouverture de liaisons ferroviaires de voyageurs sont d'ailleurs en cours sur ces destinations. Par ailleurs, depuis Arles, la liaison ferroviaire bénéficie des efforts effectués par le Conseil Régional de Paca sur les relations TER, notamment en matière de cadencement, et le taux de recours s'établit à 34 %.

À l'intérieur du Scot du bassin de vie d'Avignon, les trajets où la part des transports en commun est la plus élevée relie Avignon aux autres villes. Mais avec un fort déséquilibre : les Avignonnais y ont beaucoup plus souvent recours pour travailler hors de leur ville que les personnes qui effectuent le trajet inverse : 25 % d'utilisateurs entre Avignon et Entraigues-sur-la-Sorgue, plus de 10 % vers cinq communes dont Villeneuve et Les Angles, contre 5 % en moyenne dans le sens inverse.

Ce déséquilibre pose la question de l'ajustement des transports en commun aux besoins des habitants des villes moyennes, dispersées autour d'Avignon. Une offre de transports plus adaptée, peut-être multimodale, permettrait de diminuer l'utilisation de la voiture, réduisant par conséquent encombrement des voies routières et pollution.

Les distances parcourues par les cadres sont plus élevées que pour les autres catégories socioprofessionnelles

Distance moyenne parcourue par les navetteurs entrant dans le Scot pour travailler (km)

Département d'origine	Cadres	Professions intermédiaires	Employés	Ouvriers
Vaucluse	21	18	16	17
Gard	33	31	28	29
Bouches-du-Rhône	29	20	18	21

Distance moyenne parcourue par les navetteurs sortant du Scot pour travailler (km)

Département de destination	Cadres	Professions intermédiaires	Employés	Ouvriers
Vaucluse	25	24	22	19
Gard	29	29	30	24
Bouches-du-Rhône	48	35	29	25

Source : Insee - Recensement de la population de 2006

Renforcer le rôle du cœur urbain

Un des objectifs du Scot est de conforter la polarisation du cœur urbain d'ici 2020. C'est dans cet espace que les efforts d'accueil de nouveaux habitants et de créations d'emplois seront les plus ambitieux et que la desserte en transport en commun devra être optimisée.

L'analyse des flux domicile-travail a permis de pointer le fonctionnement du Scot en matière de mobilités et de recours aux modes de transport. Les résultats montrent la dissymétrie des flux traversant le Rhône, au profit des trajets ouest-est, du fait de la localisation majoritaire des emplois du côté du Vaucluse. Ils décrivent également la structuration du cœur urbain, dont le fonctionnement est semblable à celui d'une grande commune, avec de nombreux échanges inter-quartier.

Pour répondre à ces enjeux, trois orientations du Scot peuvent être mises en avant :

- la volonté de développer l'emploi dans le secteur gardois, sur les communes de Rochefort-du-Gard et Roquemaure, afin d'en renforcer l'offre sur la rive droite du Rhône ;
- le développement d'un réseau de transport collectif performant en interne au cœur urbain, avec la mise en place de transports en commun en site propre et d'une organisation intermodale répondant pleinement aux problématiques de mobilité quotidienne ;
- le développement d'un urbanisme dense dans les secteurs bien desservis en transport en commun, afin de limiter l'augmentation des déplacements automobiles.

Dans le cœur urbain, la part des transports en commun est faible comparée aux agglomérations équivalentes

Nombre et part des déplacements selon le mode de transport

Communes de travail	Voiture	Transports en commun	Autres (vélo, marche...)	Part transports en commun (%)	Part voiture %
Cœur urbain du Scot du BVA	33 000	2 750	9 250	6	73
Nîmes	25 250	3 500	11 250	9	64
Aix-en-Provence	23 000	4 500	10 500	12	61

Source : Insee - Recensement de la population de 2006

Dans le cœur urbain, seuls 6 % des actifs utilisent les transports en commun pour se rendre à leur travail, ce qui semble faible compte tenu de son urbanisation quasi continue. Comparé aux taux de Nîmes ou d'Aix-en-Provence (1,5 à 2 fois plus élevés), cette faiblesse pose la question du développement de l'offre de transports en commun urbains.

* * * * *

Le Scot du bassin de vie d'Avignon a une situation centrale dans l'organisation du territoire de la basse vallée du Rhône. Il y tient le rôle d'un vrai pôle d'emploi. Les relations avec les territoires voisins sont cependant très importantes pour son équilibre économique et social. Chaque territoire a sa spécificité et apporte sa contribution à

la marche de ce vaste ensemble. Cette complémentarité se traduit par de nombreux déplacements. Cependant, les barrières naturelles que constituent le Rhône et la Durance limitent les échanges entre Gard, Vaucluse et Bouches-du-Rhône, posant la question de l'adaptation des infrastructures de ce territoire. Par ailleurs, le faible recours aux transports collectifs entre communes urbaines proches incite au développement de ce mode de transport. Outre un allongement des temps consacrés aux déplacements, ces difficultés contribuent à augmenter la pollution d'une région de plus en plus urbanisée.

Gérard Davout (Insee)
Adrien Méon (auRa)
Sébastien Riou (auRa)

Le territoire étudié

Le Scot du bassin de vie d'Avignon est composé des 26 communes suivantes : Les Angles, Lirac, Montfaucon, Rochefort-du-Gard, Roquemaure, Saint-Laurent-des Arbres, Saze, Villeneuve-lès-Avignon, Althen-des-Paluds, Avignon, Bédarrides, Caderousse, Caumont-sur-Durance, Châteauneuf-du-Pape, Courthézon, Entraigues-sur-la-Sorgue, Jonquerettes, Jonquières, Monteux, Morières-lès-Avignon, Pernes-les-Fontaines, Le Pontet, Saint-Saturnin-lès-Avignon, Sorgues, Vedène, Velleron.

Pour des raisons de cohérence spatiale, les communes de Tavel, Pujaut et Sauveterre ont été intégrées au territoire officiel du Scot du bassin de vie d'Avignon pour constituer le territoire d'étude, qui sera souvent dénommé ici Scot du BVA.

Les cinq communes de Sorgues, Le Pontet, Morières-lès-Avignon, Villeneuve-lès-Avignon et Les Angles, constituent avec Avignon le "cœur urbain" du Scot. Il présente une urbanisation quasi continue, regroupe une grande majorité des habitants, des emplois et des services, et propose une offre de transports collectifs urbains. Ce territoire est comparable en superficie, emplois et population aux communes d'Aix-en-Provence et de Nîmes. Ce regroupement permet de montrer que, malgré le faible poids démographique d'Avignon, les problématiques urbaines y sont comparables.

Territoires	Population (en hab.)	Superficie (en km²)	Emplois (en nbre)
Cœur urbain du Scot du BVA	155 000	155	83 000
Nîmes	147 000	161,5	75 000
Aix-en-Provence	143 000	186	82 000

Navetteur : un navetteur est un actif avec emploi qui effectue un trajet quotidien entre son domicile et le lieu de son travail.

Pour en savoir plus

"Plus d'un quart des salariés des Alpes-Maritimes travaillent en dehors de leur Scot de résidence". SUD INSEE l'essentiel n° 132, mars 2009.
 "Déplacements domicile-travail : une interdépendance forte entre les territoires de la métropole provençale" SUD INSEE l'essentiel n° 126, novembre 2008.
 "Plus de la moitié des salariés travaillent dans une commune distincte de celle où ils résident". SUD INSEE l'essentiel n° 108, septembre 2007.

Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques
 Provence-Alpes-Côte d'Azur
 17, rue Menpenti
 13387 Marseille Cedex 10
 Téléphone : 04 91 17 57 57
 Fax : 04 91 17 59 60

© Insee - auRa 2010
 Dépôt légal : septembre 2010
 N° ISSN : 1287-292X
 Code Sage : SIE1014332

Directeur de la publication : Renan Duthion
Chef du service Etudes et Diffusion : Valérie Roux
Rédacteur en chef : Claire Joutard