

Schéma Départemental d'Analyse et de Couverture des Risques

PROJET

S.D.A.C.R.

SOMMAIRE

1. LE SDACR : AVANT-PROPOS	1
1.1 Contextes législatif et réglementaire	1
1.2 Objectifs	1
1.3 La méthodologie	2
1.3.1 L'approche des risques courants	2
1.3.2 Analyse et couverture des risques particuliers	2
1.3.3 Procédure de révision du SDACR	2
2. DESCRIPTION DU DEPARTEMENT	3
2.1 Généralités	3
2.1.1 Situation géographique	3
2.1.2 Données administratives	3
2.2 Population	5
2.2.1 Evolution	6
2.2.2 Structure démographique	6
2.2.3 Concentration géographique du développement urbain	6
2.3 Etude climatologique	6
2.4 Géographie physique	6
2.4.1 Région des plaines	6
2.4.2 Région des reliefs montagneux	6
2.5 Cadre géologique	6
2.5.1 Le couloir rhodanien	6
2.5.2 Domaine subalpin	6
2.6 Hydrogéologie	7
2.7 Les moyens de communication	7
2.7.1 Le trafic routier	7
2.7.2 Le trafic ferroviaire	7
2.7.3 Le trafic aérien	7
2.7.4 Le trafic fluvial	7
2.8 Les données économiques	7
2.8.1 Activité économique	7
2.8.2 Activités liées à l'agriculture	7
2.8.3 Activités liées aux ressources minérales	8
2.8.4 Tourisme et loisirs	8
3. ORGANISATION TERRITORIALE (Etat des lieux)	11
3.1 Implantations des Groupements et des CIS	11
3.1.1. Les groupements	11
3.1.2. Implantation des Centres d'Incendie et de Secours	11
3.2 Les effectifs	13
3.2.1. Les personnels du Corps Départemental	13
3.2.2. Le Service de Santé et de Secours Médical (SSSM)	13
3.2.3. La formation des personnels	13
3.3 Les moyens	13
3.3.1. Les matériels	13
3.3.2. Les moyens de transmission et de commandement	14

3.4 La chaîne de commandement	15
3.4.1. Chaîne de commandement en période normale	16
3.4.2. Chaîne de commandement en période renforcée	17
4. ANALYSE DES RISQUES COURANTS ET DE LEUR COUVERTURE	18
4.1. Les risques courants	18
4.1.1 Définition	18
4.1.2 Activités opérationnelles	18
4.1.3 Méthode	18
4.2. La couverture secours à personne	24
4.2.1 L'état des lieux	24
4.2.2 Objectifs d'amélioration de la couverture VSAV	25
4.2.3 La couverture complémentaire « CTU prompt secours »	25
4.2.4 SDACR - SROS	25
4.3. La couverture secours routier	31
4.3.1 L'état des lieux	31
4.3.2 Objectifs d'amélioration de la couverture VSR	31
4.4. La couverture incendie urbain	36
4.4.1 L'état des lieux	36
4.4.2 Objectifs d'amélioration de la couverture incendie urbain	37
4.4.3 Objectifs d'amélioration de la couverture FPT ou équivalent	37
4.5. La couverture des opérations diverses	42
4.5.1. L'état des lieux	42
4.5.2 Objectifs d'amélioration de la couverture CTU	43
4.6. Synthèse des objectifs	44
5. ANALYSE DES RISQUES PARTICULIERS ET DE LEUR COUVERTURE	45
5.1 Les risques particuliers	45
5.1.1. Définition	45
5.1.2. Les risques particuliers présents dans le Vaucluse	45
5.1.3. Les risques naturels principaux	45
5.1.4. Les risques technologiques	56
5.1.5. Le risque lié au tourisme	61
5.1.6. Le risque lié aux activités sportives ou ludiques	61
5.1.7. Le risque sociologique	61
5.1.8. Le risque pandémique	61
5.1.9. Le risque lié au trafic TGV	61
5.1.10. Le risque lié aux feux ou accidents de bateaux	61
5.1.11. Le risque lié aux agressions (conflits, attentat, etc...)	61
5.2 La couverture des risques particuliers	62
5.2.1 Introduction	62
5.2.2 - Les unités spécialisées	62
5.3 Objectifs d'amélioration de couverture des risques particuliers	65
5.3.1 La Gestion Opérationnelle et de Commandement	65
5.3.2 Les Incendies Urbains et Industriels	65
5.3.3 Le secours à personne	65
5.3.4 Recherche, Protection et Interventions Diverses	65
5.3.5 Risques Technologiques	65
5.3.6 Milieu Périlleux	65
5.3.7 Milieu Aquatique	66
5.3.8 Feux de Forêts	66

6. LE CLASSEMENT DES CIS.....	67
6.1 Le cadre réglementaire.....	67
6.2 Etat des lieux	68
6.3 Objectifs de classement	69
8. CONCLUSION.....	71
ANNEXES.....	73
1. NOMBRE DE SORTIES PAR CIS ET PAR NATURE EN 2005.....	73
2. NOMBRE DE SORTIES PAR CIS EN 2005 – 2006 – 2007	73
3. POPULATION ET CLASSEMENT DES COMMUNES.....	74
4. DURÉE MOYENNE D'INTERVENTION EN 2005.....	75
5. DELAI MOYEN DE MOBILISATION DES PERSONNELS (EN MN)	76
6. SYNTHESE DE L'ANALYSE ET DE LA COUVERTURE DU SECOURS A PERSONNE.....	77
7. SYNTHESE DE L'ANALYSE ET DE LA COUVERTURE INCENDIE URBAIN	78
8. SYNTHESE GÉNÉRALE.....	81

ABRÉVIATIONS UTILISÉES

ARH	Agence Régionale d'Hospitalisation
EPSA	Échelle Pivotante Semi-Automatique
CCF	Camion Citerne feux de Forêts
CCFS	Camion Citerne Feux de Forêts Super
CCGC	Camion Citerne Grande Capacité
CID	Camion Interventions Diverses
CIS	Centre d'Incendie de Secours
COGIC	Centre Opérationnel de Gestion Interministérielle de Crise
CODIS	Centre Opérationnel Départemental d'Incendie et de Secours
COZ	Centre Opérationnel de Zone
CPI	Centre de Première Intervention
CS	Centre de Secours
CSP	Centre de Secours Principal
CTA	Centre de Traitement de l'Alerte
CTU	Camionnette Tout Usage
CYN	CYNotechnic
DDAF	Direction Départementale de l'Agriculture et de la Forêt
DDASS	Direction Départementale des Affaires Sanitaires et Sociales
DDE	Direction Départementale de l'Équipement
DSC	Direction de la Sécurité Civile
DFCI	Défense de la Forêt Contre l'Incendie
DICA	Détachement d'intervention pour Catastrophe Aérotransportable
DRIRE	Direction Régionale de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement
EMB	EMBarcation
EPA	Échelle Pivotante Automatique
ER	Établissement Répertorié (ou ETARE)
ERP	Établissement Recevant du Public
FPT	Fourgon Pompe Tonne
FPTL	Fourgon Pompe Tonne Léger
GII	Groupe Intervention Inondation
GIP	Groupe Intervention Polyvalent
GRIMP	Groupe de Reconnaissance et d'Intervention en Milieu Périlleux
GSAV	Groupe Sauvetage Aquatique aux Victimes
GSEV	Groupe Sauvetage en Eaux Vives
IMP	Intervention en Milieu Périlleux
ONF	Office National des Forêts
PARM	Personnel Auxiliaire Régulation Médicale
PIG	Projet d'Intérêt Général
PLG	PLorGeur
PLU	Plan Local d'Urbanisme
PMA	Poste Médical Avancé
POI	Plan d'Opération Interne
PPI	Plan Particulier d'Intervention
PPR	Plan de Prévention des Risques
SAMU	Service d'Aide Médicale Urgente
RAD	Risque RADioologique
RCH	Risques Chimiques
SAV	Sauvetage Aquatique aux Victimes
SEV	Sauvetage en Eaux Vives

SD	Sauvetage Déblaiement
SDACR	Schéma Départemental d'Analyse et de Couverture des Risques
SMUR	Service Mobile d'Urgence et de Réanimation
SPP	Sapeur Pompier Professionnel
SPV	Sapeur Pompier Volontaire
SROS	Schéma Régional d'Organisation des Soins
TMD	Transport de Matières Dangereuses
UIISC	Unité d'Intervention et d'Instruction de la Sécurité Civile
VID	Véhicule Interventions Diverses
VLR	Véhicule Léger de Reconnaissance
VLHR	Véhicule Léger Hors Route
VPI	Véhicule Première Intervention
VLI	Véhicule de Liaison Infirmier
VLM	Véhicule de Liaison Médicalisé
VRT	Véhicule Risques Technologiques
VSAV	Véhicule Secours Aux Victimes
VSEC	Véhicule de Sécurité
VSR	Véhicule de Secours Routier

Schéma
-
Départemental
-
Analyse
-
Couverture
-
Risques

1. LE SDACR : AVANT-PROPOS

1.1 Contextes législatif et réglementaire

Selon l'article L. 1424-7 du Code général des collectivités territoriales, un schéma départemental d'analyse et de couverture des risques (SDACR) dresse l'inventaire des risques de toutes natures pour la sécurité des personnes et des biens auxquels doivent faire face les services d'incendie et de secours (SDIS) dans le département et détermine les objectifs de couverture de ces risques par ceux-ci.

Le Schéma Départemental d'Analyse et de Couverture des Risques est élaboré, sous l'autorité du Préfet, par le Directeur du Service Départemental d'Incendie et de Secours.

Après avis du Conseil Général, le représentant de l'État dans le département arrête le schéma départemental sur avis conforme du conseil d'administration du Service Départemental d'Incendie et de Secours.

Le Schéma est révisé sur l'initiative du Préfet ou celle du Conseil d'Administration.

La procédure, fixée à l'article R.1424-38 du même code, indique que le Schéma Départemental d'Analyse et de Couverture des Risques, prévu à l'article L.1424-7 est arrêté par le Préfet. Celui-ci recueille l'avis du Comité Technique Paritaire départemental, du Comité Consultatif Départemental des Sapeurs-Pompiers Volontaires et de la Commission Administrative et Technique des Services d'Incendie et de Secours sur le projet de schéma.

Ce projet est également présenté au collège des chefs de service de l'État.

Le Schéma Départemental d'Analyse et de Couverture des Risques est publié au *Recueil des actes administratifs* de la préfecture et du Service Départemental d'Incendie et de Secours. Il peut être consulté sur demande à la préfecture, dans les sous-préfectures et au siège du Service Départemental d'Incendie et de Secours.

Pour que tous les départements utilisent une méthodologie commune, la DSC a publié de 1993 à 1997 différents documents (circulaires ou notes) qui proposent des outils de travail pour la réalisation des SDACR.

Le Préfet de Vaucluse a arrêté le précédent SDACR le 13 Décembre 1999, et, par note du 20 Février 2006 en a demandé au Président du Conseil d'Administration du SDIS la révision, objet de ce document qui annule et remplace intégralement le SDACR de 1999.

1.2 Objectifs

Le SDACR est d'abord un inventaire des risques de toutes natures auxquels doivent faire face les services d'incendie et de secours. Il propose ensuite les objectifs de couverture de ces risques. Ces éléments prospectifs seront pris en compte pour déterminer la politique générale du SDIS et les règles de mise en œuvre opérationnelles via le règlement opérationnel.

De ce fait, le SDACR n'a pas de caractère normatif dans la mesure où il ne fixe pas d'échéances, ni ne crée d'obligation de moyens. Néanmoins, toute politique nouvelle validée par le CASDIS et relative à l'organisation ou à l'équipement du corps départemental devra se référer aux orientations du SDACR ;

Dans son arrêt n° 01MA02004-2 du 4 avril 2005 (*Sindicat di i travagliadori corsi* (STC) c/préfet de Haute-Corse) la cour administrative d'appel de Marseille a indiqué qu'en raison des dispositions de l'article L. 1424-7 du Code général des collectivités territoriales (CGCT), le schéma départemental d'analyse et de couverture des risques (SDACR), qui se borne à dresser l'inventaire des risques et à déterminer les objectifs de couverture de ces risques, a un caractère uniquement prévisionnel.

Pour autant le SDACR n'est pas totalement dépourvu de portée juridique :

- l'article L.1424-12 du CGCT dispose qu'un **plan d'équipement est arrêté** par le conseil d'administration **en fonction des objectifs de couverture des risques** fixés par le schéma départemental mentionné à l'article L.1424-7. Il détermine les matériels qui seront mis à la disposition des centres d'incendie et de secours relevant des communes et des établissements publics de coopération intercommunale.
- L'article R.1424-1 du CGCT, précise que l'organisation territoriale du Service Départemental d'Incendie et de Secours **tient compte du schéma départemental d'analyse et de couverture des risques**.
- L'article R.1424-36 du CGCT dispose qu'un centre de première intervention communal ou intercommunal peut être créé par arrêté préfectoral, si l'organe délibérant de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale le demande, après avis conforme du conseil d'administration du Service Départemental d'Incendie et de Secours.
La nécessité de cette création **doit être constatée par le schéma départemental d'analyse et de couverture des risques**.
- L'article R.1424-39 indique que les centres d'incendie et de secours sont les unités territoriales chargées principalement des missions de secours. Ils sont créés et classés par arrêté du préfet en centres de secours principaux, centres de secours et centres de première intervention en application de l'article L.1424-1, **en fonction du schéma départemental d'analyse et de couverture des risques** et du règlement opérationnel. Chaque centre d'incendie et de secours dispose, selon la catégorie à laquelle il appartient, d'un effectif lui permettant au minimum d'assurer la garde et les départs en intervention dans les conditions définies. **Cet effectif est fixé dans le respect des dispositions des guides nationaux de référence mentionnés à l'article R.1424-52, du schéma départemental d'analyse et de couverture des risques** et du règlement opérationnel.
- Enfin, l'article R.1424-42 2^{ème} alinéa, dit que le règlement opérationnel prend en considération le schéma départemental d'analyse et de couverture des risques et les dispositions des guides nationaux de référence mentionnés à l'article R.1424-52.

1.3 La méthodologie

1.3.1 L'approche des risques courants

Un risque est dit courant quand il présente une probabilité d'occurrence forte mais une gravité faible.

L'analyse des risques courants a été réalisée à partir de données statistiques tirées des comptes-rendus d'interventions concernant les domaines suivants :

- secours à personne
- secours routier
- incendie
- interventions diverses

Ces données statistiques ont été ordonnées afin d'obtenir des informations exploitables concernant :

- les délais d'intervention par commune,
- les taux de sollicitation du matériel,
- les taux de sollicitation du personnel.

Après cette analyse, les scénarios de couverture ont été élaborés à l'aide de ratios nationaux de sollicitation des matériels et personnels, ainsi que d'indications de délais moyens d'interventions proposés par la Direction de la Sécurité Civile du Ministère de l'Intérieur, de l'Outre Mer et des Collectivités Territoriales.

Les décideurs valoriseront le niveau de couverture retenu en fixant des objectifs de délais de sollicitation moyens.

1.3.2 Analyse et couverture des risques particuliers

Un risque est dit particulier lorsqu'il a une probabilité d'occurrence faible mais une gravité importante. Il existe deux catégories de risques particuliers : les risques particuliers graves et les risques particuliers majeurs.

Ces derniers sont assimilables aux catastrophes naturelles, industrielles ou sociales, leur couverture peut être à la fois départementale, zonale et/ou nationale.

Les risques particuliers graves sont les accidents catastrophiques à effets limités dont la couverture peut n'être que départementale.

L'analyse statistique est ici inadaptée. En effet, le risque ne se produisant que rarement, il n'est pas judicieux de se baser sur l'expérience pour connaître le risque et établir sa couverture. L'analyse est donc réalisée par comparaison à des événements similaires intervenus au niveau mondial.

La couverture de ces risques particuliers est réalisée à l'aide des grilles de départs-types fournies par la DSC qui permettent de déterminer dans quels délais, quels types et quelles quantités de matériel et personnels sont nécessaires pour traiter l'événement.

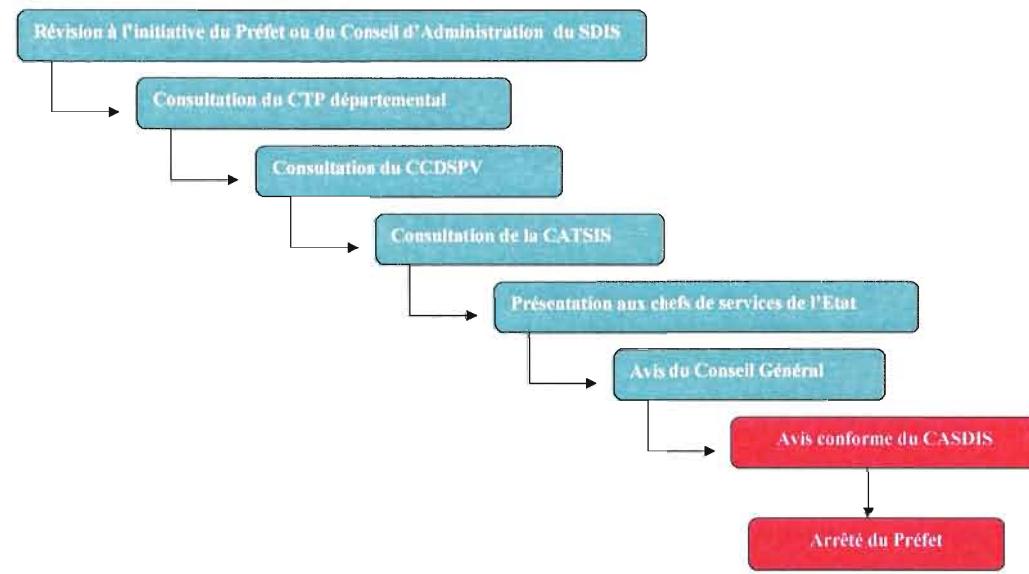
1.3.3 Procédure de révision du SDACR

⇒ Méthode de travail retenue

Le SDIS a mis en place un groupe de travail chargé des recherches permettant d'appréhender les risques courants d'une part, par le biais de l'établissement de statistiques issues des données traitées par le système Artémis au cours de l'année 2005, corroboré par des données 2006 et 2007 et les risques particuliers d'autre part, par le biais de la consultation de services ressources. La mise en forme de ces données par une présentation graphique a été largement privilégiée, afin d'en tirer facilement les conclusions utiles.

Ce travail a été soumis à un groupe de consultation interne représentatif des unités territoriales et des services du SDIS, puis au Conseil de Direction.

⇒ Procédure de révision et d'adoption



Procédure d'adoption du SDACR

2. DESCRIPTION DU DEPARTEMENT

2.1 Généralités

2.1.1 Situation géographique

Le département de Vaucluse d'une superficie de 3567 km² fait partie de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, région située au sud-est de la France. Il est limitrophe des départements du Gard à l'Ouest, de l'Ardèche au nord-ouest, de la Drôme au nord, des Alpes-de-Haute-Provence à l'est, du Var (sur quelques centaines de mètres à peine) et des Bouches-du-Rhône au sud.

2.1.2 Données administratives

La Préfecture et le Conseil Général sont situés en Avignon. L'organisation administrative est la suivante :

- 3 arrondissements (Avignon, Carpentras, Apt)
- 24 cantons
- 151 communes

Selon les estimations de l'INSEE du 1^{er} janvier 2006, les plus récentes lors de la rédaction du présent document, la population de Vaucluse est de 527 617 habitants soit 11 % de la population de la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur et 0,8 % de la population nationale.

Les communes du département ont été classées en 3 zones :

Zone A : population supérieure à 20 000 habitants (zone urbaine)

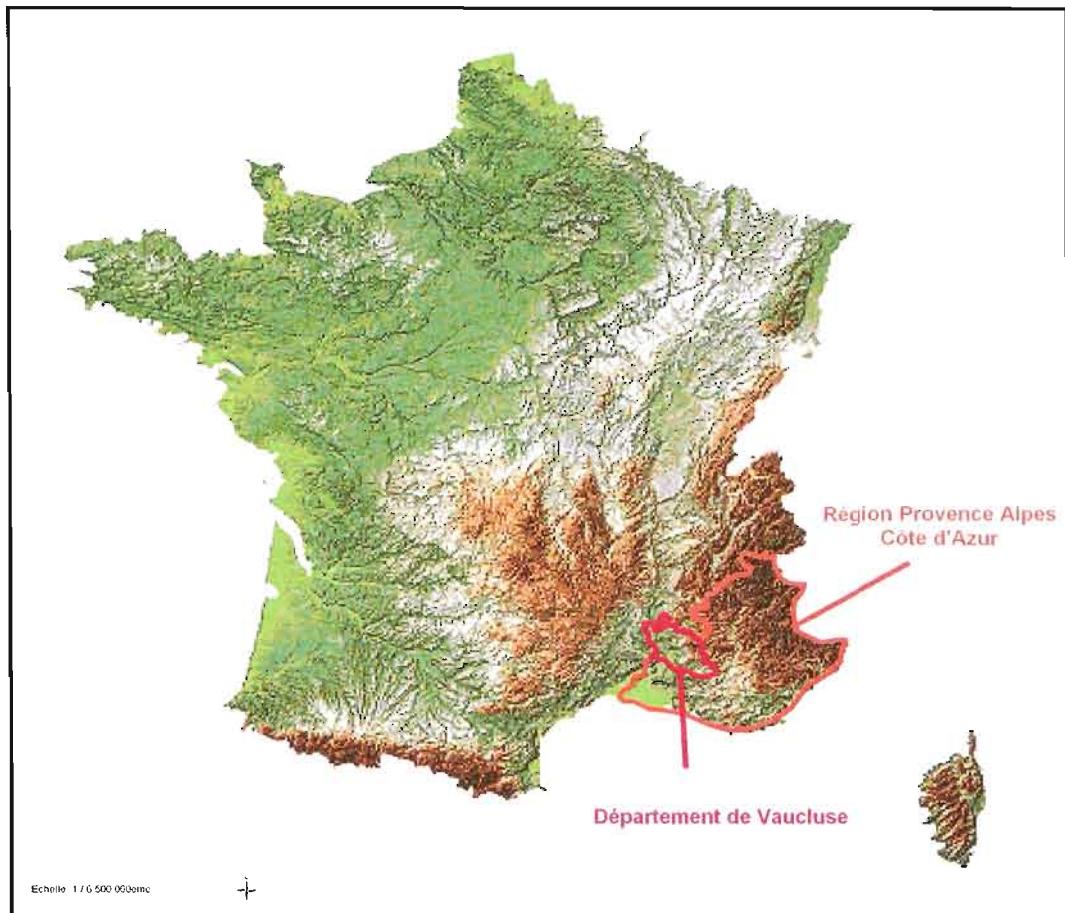
Zone B : population comprise entre 2 000 et 20 000 habitants (zone péri-urbaine)

Zone C : population inférieure à 2 000 habitants. (zone rurale)

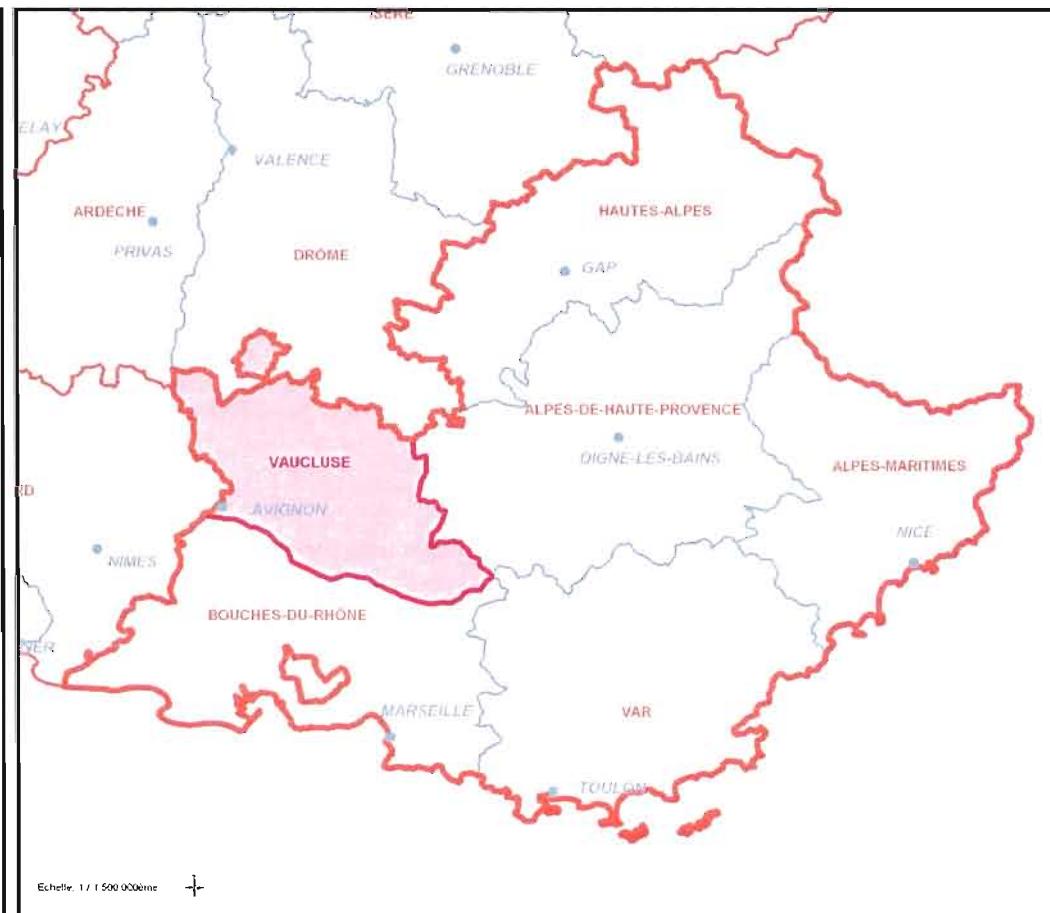
La carte ci-après en donne la répartition.

Situation Géographique du Vaucluse

Situation du Vaucluse en France



Situation du Vaucluse en Région PACA

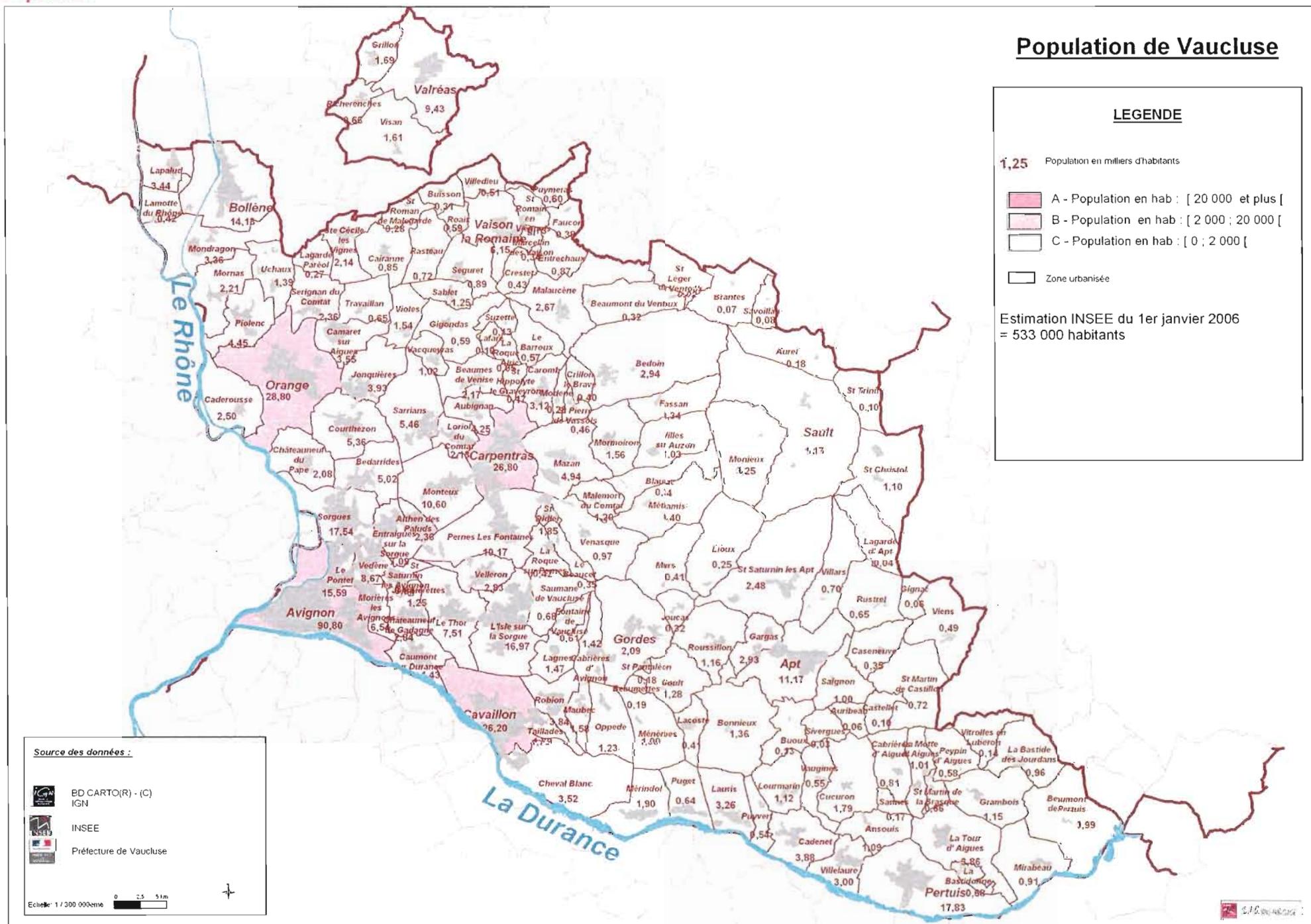


Source des données :



IGN (c)

2.2 Population



2.2.1 Evolution

Le recensement de 1999 fait apparaître pour le Vaucluse une croissance inférieure à celle de la période 1982 - 1990 (+ 0,8 % par an contre + 1,1 %).

Selon les estimations 2006 de l'Insee le Vaucluse connaît une croissance de 0,9% par an depuis 1999.

Les données complètes mises à jour ne sont pas disponibles au moment de la rédaction de ce document. Il conviendra donc, après parution, de mettre à jour si nécessaire ces données importantes qui permettront d'observer les évolutions de la population.

Les deux tiers des habitants sont regroupés autour des villes principales, Avignon, Orange, Carpentras, Cavaillon.

Le Vaucluse est un département attractif qui connaît une forte poussée démographique (plus de 40% sur les 30 dernières années), avec un taux d'urbanisation de près de 80% (supérieur à la moyenne nationale).

2.2.2 Structure démographique

La part de la population des moins de vingt ans représente 20,6% de la population tandis que ceux de plus de 60 ans en représentent 21%. La part de la population de plus de 75 ans a tendance à progresser.

2.2.3 Concentration géographique du développement urbain

Les zones de peuplement industriel ou urbain forment une courbe continue de Bollène jusqu'à Pertuis, en passant par Orange, Avignon et Cavaillon. Ce croissant s'épaissit au centre jusqu'à inclure Carpentras (seules Valréas, Vaison-La-Romaine et Apt ne sont pas englobées dans ce tissu industriel ou urbain continu).

L'articulation de ces différentes zones induit un énorme besoin de déplacement à l'intérieur du département comme entre le Vaucluse et les départements voisins.

2.3 Etude climatologique

Le Vaucluse, malgré sa faible superficie, offre de nombreux contrastes climatiques en raison de sa forte diversité géographique.

Le climat, de type méditerranéen, avec un été très sec et très chaud en plaine, est relativement froid l'hiver notamment avec la présence du Mt Ventoux (climat montagnard) mais également en plaine où la moyenne mensuelle de janvier n'est que d'environ 5° C. A Carpentras, la température la plus basse relevée récemment par Météo France est de -15,4° en Janvier 1985, la plus élevée de 41,9° en Août 2003.

S'il paraît difficile de tirer des conclusions générales, l'évolution climatique semble bien réelle puisque sur plusieurs sites de mesure (Avignon, Carpentras, La Bastide des Jourdans et Visan), la période 1999/2005 a vu une majorité de mois établir des records sur une période d'une vingtaine d'années.

Le Mistral, vent sec et puissant, souffle jusqu'à 120 jours par an, souvent de 60 à 80 kilomètres par heure, contribuant à assécher l'air, le sol et la végétation. Plusieurs fois par an il peut dépasser les 30m/s soit près de 110 km/h ; à la station d'Avignon, sur la période 1994/2006, les années 2001/2006 ont connu les maximales de vitesse de vent.

Les précipitations les plus importantes tombent au printemps mais surtout à l'automne, avec une pondération particulière sur Septembre et Octobre avec une pondération particulière sous la forme d'orages de type régénératif.

Si ces données se pérennisaient, en annonçant un changement climatique, ces effets auront un impact fort sur certains risques particuliers (feux de forêts, inondations par exemple).

2.4 Géographie physique

2.4.1 Région des plaines

Les plaines, caractérisées par des altitudes ne dépassant pas 100 mètres, représentent environ 45 % de la superficie totale du département et sont localisées essentiellement dans sa partie occidentale.

A cet ensemble se raccordent la plaine alluviale de la Durance, du Pont-de-Mirabeau à Cavaillon celle de la basse vallée du Coulon et celles des vallées de l'Aigue et de l'Ouvèze.

2.4.2 Région des reliefs montagneux

Le relief majeur est représenté par le Mont-Ventoux qui culmine à 1912 mètres. Il fait partie d'une ligne de crêtes orientée Ouest-Est. Cette entité est limitée au Sud par les Monts de Vaucluse qui culminent à 1 256 mètres. Cet ensemble constitue une unité géographique bien définie, bordée au Sud par le Bassin d'Apt

La montagne du Luberon, relief le plus méridional du département, a une longueur de 45 km pour une largeur de 5 km environ. Le point culminant du Mourre Nègre est à 1125 mètres d'altitude.

Hormis ces deux éléments majeurs, il existe des reliefs généralement rocheux qui émergent des plaines. (Dentelles de Montmirail, Massif d'Uchaux, etc...).

2.5 Cadre géologique

Le sous-sol du département de Vaucluse est constitué de terrains très variés d'origine sédimentaire. Le département couvre deux grands domaines géologiques bien distincts : le couloir rhodanien et la Provence subalpine, à l'Est.

2.5.1 Le couloir rhodanien

Il est largement occupé par les alluvions récentes ou anciennes du Rhône, de la Basse Durance et de leurs affluents. Ces bassins sont principalement détritiques : argiles, marnes, sables, molasses. Ils reposent sur un substratum crétacé calcaire qui constitue localement des reliefs émergents.

A l'intérieur du couloir rhodanien, on peut distinguer quatre grandes unités structurales correspondant aux bassins de Valréas-Vaison, Carpentras, et aux Massifs d'Uchaux et de Suzette.

2.5.2 Domaine subalpin

Il recouvre les reliefs de l'Est du département : Mont-Ventoux, montagne de Lure, Plateaux d'Albion et de Saint-Christol, Monts de Vaucluse et Massif du Luberon. Ce domaine est principalement constitué d'une série très épaisse de calcaires.

2.6 Hydrogéologie

Le département appartient au grand bassin versant du Rhône, fleuve qui constitue, à l'Ouest, sa limite administrative. Le Rhône reçoit plusieurs affluents. Du nord au sud, on rencontre quatre bassins importants : le Lez, l'Aigues, l'Ouvèze et la Durance. A l'intérieur de ces deux derniers, on peut distinguer les sous-bassins de l'Auzon, de la Nesque et de la Sorgue en ce qui concerne l'Ouvèze, du Coulon (Calavon), du Marderic, de l'Ourgouze et de l'Eze pour la Durance.

Plus de 90 % des ressources sollicitées actuellement pour l'alimentation en eau potable du département proviennent de l'aquifère du Rhône et de ses affluents.

2.7 Les moyens de communication

2.7.1 Le trafic routier

Le trafic routier s'effectue principalement sur la RN 7, la RN 100, la D973, la D900, la D942 et les autoroutes A7 et A9. Si l'A51 passe dans notre département, le SDIS 84 n'y intervient pas en premier appel.

La moyenne de fréquentation journalière en 2005 s'est élevée à 69 248 véhicules pour l'A7 sur le tronçon Bollène/Orange Nord, dont 12 887 poids lourds et 49 987 véhicules dont 7 099 poids lourds sur le tronçon Avignon Nord/Avignon Sud. Sur l'A9, tronçon embranchement A7/Roquemaure, on observe en moyenne journalière 32 616 véhicules dont 7 240 poids lourds. Si le trafic a sensiblement augmenté par rapport à 1999, il semble stagner, voire régresser en 2005 par rapport à 2004.

La période estivale montre des pointes de 77 000 véhicules par jour sur la RN 7 au nord d'Avignon, de 160 000 sur l'A7 tronçon Bollène/Orange, et de 83 000 sur l'A9 tronçon embranchement A7/Roquemaure.

2.7.2 Le trafic ferroviaire

L'arrivée de la ligne à grande vitesse en Vaucluse est un élément majeur, qui a bouleversé la répartition du trafic au détriment de l'aéroport d'Avignon, a créé un pôle d'attraction en Courtine qui influera sur le développement d'Avignon et a contribué à l'emballage de l'immobilier, de nombreuses personnes salariées sur la région parisienne choisissant de venir vivre dans le département compte tenu du fait que cette ligne TGV Sud met Avignon à 2 heures 40 de la capitale.

Il conviendra d'en mesurer les effets sur les risques courants quand des données démographiques seront disponibles ultérieurement.

Par contre, ce TGV a induit un risque particulier lié à la vitesse et au nombre de passagers transportés.

En 2005, 4,1 millions de voyageurs sont passés en gares d'Avignon, soit une augmentation proche de 15% en terme de trafic par rapport à 1997, dont 2,6 millions par le biais du TGV.

De plus avec l'augmentation du coût du pétrole, et la recherche de modes de transport moins polluants, il est probable que le trafic ferroviaire se développera également dans le domaine du transport des marchandises et que certains risques pourraient être aggravés.

2.7.3 Le trafic aérien

Pour le trafic aérien, le nombre de passagers a fortement chuté alors qu'il était de 125 000 personnes par an en 1998. Ceci est bien sûr dû aux parts de marché prises par le TGV.

Le fret quant à lui, a disparu alors qu'il a pu atteindre 400 tonnes par an dans le passé.

Les perspectives d'évolutions du trafic sont notamment liées à des travaux programmés sur l'aérogare et à des mesures destinées à attirer des compagnies « low cost », et celles de fret.

2.7.4 Le trafic fluvial

Le Rhône connaît un fort accroissement du trafic fluvial, que ce soit celui lié au tourisme, ou celui des marchandises qui comportent de nombreuses matières dangereuses.

Ainsi, le trafic des passagers a dépassé 60 000 personnes en 2005, et s'effectue sur des bateaux dont certains transportent plus de 250 passagers.

Du côté des marchandises, de 2004 à 2005, c'est 19 % d'augmentation du taux de l'indice tonne-kilomètre qui a été constatée (15% d'augmentation en poids).

Les matières dangereuses transportées concernent des engrains, des produits chimiques et des produits pétroliers.

Enfin, ce trafic s'effectue parfois par des navires de type fluvio-maritimes avec des équipages ne connaissant que peu ce fleuve.

2.8 Les données économiques

2.8.1 Activité économique

Le taux de chômage dans le département de Vaucluse est de 8,9 % au 2^{ème} trimestre 2008 ; bien que supérieur à la moyenne nationale (7,2%), ce taux est légèrement inférieur à celui de la région (9 %).

Le secteur tertiaire est le premier employeur du département (90 000), suivi de l'industrie (20 000) et enfin de la construction (11 000), le total des salariés s'élevant à plus de 120 000 personnes.

2.8.2 Activités liées à l'agriculture

Autour de ces activités traditionnelles s'est développé un important secteur industriel notamment dans l'agro-alimentaire avec l'implantation de nombreuses multinationales : BUITONI (NESTLE) ; LIEBIG et PANZANI (BSN) ; SCHWEPPES ; PATIGEL (Grands Moulins de Paris) ; KERRY ; DUCROS ; GYMA, etc...

2.8.3 Activités liées aux ressources minérales

Le sous-sol de Vaucluse est pourvu d'argile, de gypse, de sable et de chaux. Ces matières premières sont utilisées pour la fabrication de carreaux et produits réfractaires (SEPR – Le Pontet), de plâtre (Mazan), de verre (Bédoin) et de chaux grasses (Robion).

2.8.4 Tourisme et loisirs

4,3 millions de touristes ont été recensés en 2005 en Vaucluse (dont 17% d'étrangers), soit une augmentation proche de 25% par rapport à 1997. Ceci représente 20,6 millions de nuitées, un chiffre d'affaire de 900 M€, et 7500 emplois salariés directs.

La répartition temporelle de cette fréquentation est relativement étalée, seuls les mois d'Octobre à Mars restant relativement calmes.

Les capacités d'hébergement sont les suivantes :

Hôtels :	17 559 lits
Campings :	28 726 lits
Gîtes ruraux - Meublés saisonniers de tourisme - Chambres d'hôtes:	19 090 lits
Divers :	5 998 lits
Soit une capacité totale de :	71 373 lits,

auxquels s'ajoutent les 82 145 lits des résidences secondaires, pour un total de 153 518 lits.

Voies de communication de Vaucluse

LEGENDE

Trafic Routier

(Nouvelle répartition routière depuis le 1er avril 2007)

- Réseau autoroutier
 - Réseau national
 - Réseau départemental
 - Réseau communal

Trafic Ferrovière

- Réseau ferré **GARE** Gare ferroviaire
 TGV

Trafic Aérien

- Aéroport**

Base aérienne n°

- ## Trafic Fluvial

Durance = voie non navigable

Voies de communication de Vaucluse

LEGENDE

Trafic Routier
(Nouvelle répartition routière depuis le 1er avril 2007)

- Réseau autoroutier
- Réseau national
- Réseau départemental
- Réseau communal
- Projet Voie LEO

Trafic Ferroviaire

- Réseau ferré
- TGV
- GARE Gare ferroviaire

Trafic Aérien

- Aéroport
- Aérodrome
- Base aérienne militaire

Trafic Fluvial

- Rhône = voie navigable
- Durance = voie non navigable

Source des données :

- IGN
- NAVTEQ
- Conseil Général de Vaucluse
- SDIS de Vaucluse
- DDE 84

Échelle: 1/300 000ème 0 5 10 km

Projets et Informations Locales :

- AT Bollène - Clauzel Nord: 59 248 véhicules en 2005, dont 12 882 Poids Lourds. Max de 180 056 véhicules.
- Rhône: 50 000 personnes en 2005, et 18 % d'augmentation des marchandises de 2004 à 2005.
- AT Aix-en-Provence: 22 616 véhicules en 2005, dont 7 240 Poids Lourds. Max de 31 500 véhicules.
- D907 (ancienne N7): Maxi de 77 000 véhicules / jour
- AT Avignon Nord - Avignon Sud: 48 000 véhicules en 2005, dont 10 079 Poids Lourds.
- Gares d'Avignon: 4.1 millions de voyageurs en 2005, dont 2.6 millions en gare TGV.
- Aéroport d'Avignon: 80 000 personnes en 2005.
- Durance: Voie non navigable.
- Projet Voie LEO: Indiqué en rose sur la carte.

