



PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS DU GRAND AVIGNON

La mobilité en actions !

PRÉSENTATION
DES AXES PRINCIPAUX
DU PROJET

grand
avignon
communauté d'agglomération

LE CADRE RÉGLEMENTAIRE

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) définit pour les 10 prochaines années la manière dont va s'organiser la mobilité sur le territoire, dans la perspective de promouvoir une agglomération plus durable, plus accessible et plus agréable à vivre au quotidien pour tous les habitants du Grand Avignon.

Imposé par la Loi sur l'Air à toutes les agglomérations de plus de 100 000 habitants, le PDU engage la collectivité sur des objectifs à atteindre.

Un PDU obéit à 11 objectifs réglementaires :

- Créer un équilibre durable entre les besoins de mobilité, la protection de l'environnement et de la santé ;
- Renforcer la cohésion sociale [également sur le volet Personnes à Mobilité Réduite] ;
- Améliorer la sécurité de tous les déplacements ;
- Diminuer la circulation automobile ;
- Développer les transports collectifs, la marche et le vélo ;
- Améliorer l'usage du réseau principal de voirie ;
- Organiser le stationnement ;
- Réduire les nuisances de la livraison des marchandises en ville ;
- Encourager le covoiturage et les transports en commun pour les personnels d'entreprises et de collectivité ;
- Développer la billettique ;
- Définir les infrastructures de charge des véhicules électriques ou hybrides.

PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS DU GRAND AVIGNON



La mobilité en actions !

Le PDU du Grand Avignon est la traduction d'une volonté politique pragmatique visant à réduire la place de l'automobile en s'appuyant sur le nouvel équilibre des modes de transport dans l'agglomération avignonnaise.

Par la formalisation d'un ensemble cohérent d'actions claires, chiffrées et programmées, le Grand Avignon se donne également les moyens de son évaluation dans la durée.

Le PDU du Grand Avignon est le fruit d'un travail collaboratif et d'une large concertation. Son élaboration a associé tous les acteurs des déplacements de l'agglomération.

Ce PDU a fait l'objet d'un arbitrage politique, technique et financier. Les élus ont traduit concrètement leur vision de l'avenir des déplacements sur le territoire.



Le Plan de Déplacements Urbains pour le Grand Avignon, c'est quoi ?

UN DOCUMENT D'ORIENTATION

Le PDU définit la hiérarchisation et l'articulation des actions pour mettre en œuvre un véritable changement d'approche de la mobilité sur un territoire.

Il n'est plus axé exclusivement sur la voiture individuelle mais sur un équilibre entre les modes, sur une offre adaptée à chaque contexte de déplacement, en cohérence avec le développement urbain.

Le PDU poursuit et précise les orientations du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) en privilégiant :

- la localisation des activités et des logements le long des axes de TCSP, des gares et des secteurs urbanisables, ainsi que la densification autour des lieux stratégiques,
- le développement des modes actifs et la reconquête de l'espace public dans les cœurs urbains au détriment de la voiture individuelle.

Le PDU du Grand Avignon prend en compte le caractère diffus de son territoire, dont la dynamique de périurbanisation s'inverse progressivement. Il s'appuie sur une nouvelle utilisation possible de la voiture individuelle : en complémentarité aux transports en commun, en autopartage, en covoiturage ou électrique.

UN DOCUMENT DE PROGRAMMATION

Le PDU s'appuie sur un phasage équilibré entre :

- l'ambition des élus pour leur territoire,
- les attentes légitimes de la population en matière de service public et de qualité de vie,
- la programmation réaliste des actions dans un contexte économique contraint.

L'agglomération se dote ainsi d'une **politique de déplacement à court terme (5 ans) et moyen terme (10 ans)** assortie d'une vision plus lointaine qui replace l'ensemble du plan d'actions du PDU (cf. document technique) dans une stratégie globale et cohérente à l'horizon 2030.

Cette vision d'avenir n'exclut pas l'expérimentation d'actions complémentaires, ni la précision ou la modulation des actions programmées.

Les objectifs du PDU

Le projet de PDU du Grand Avignon tend vers la mise en œuvre d'un nouveau système de déplacements dans l'agglomération.

Son ambition se structure autour de **4** objectifs principaux :

MAÎTRISER LES DÉPLACEMENTS AUTOMOBILES

La réduction du trafic automobile figure au premier rang des objectifs assignés aux PDU. Il s'agit de **maîtriser les flux automobiles afin d'améliorer la sécurité des usagers de la route, de réduire la pollution de l'air et les nuisances sonores.**

En outre, les transports routiers, en France, contribuent pour :

- 34 % aux émissions de CO₂, les voitures de particuliers représentent plus de la moitié de ces émissions ;
- 45 % aux émissions de particules fines ;
- 72 % aux émissions d'oxydes d'azote.

REDÉFINIR LA PLACE DE CHAQUE MODE ET RECONQUÉRIR L'ESPACE PUBLIC

Les espaces publics constituent l'un des principaux supports de la mobilité. Leur aménagement est déterminant pour définir la hiérarchie et le rôle de chaque mode de déplacements. **L'enjeu est de faire cohabiter différents types d'usages et d'usagers.**

La conception des espaces publics doit être pensée pour le confort et la sécurité de chacun.

PROMOUVOIR LES MODES DE TRANSPORTS DURABLES, RESPECTUEUX DE L'ENVIRONNEMENT

Le transport « durable » est « un transport qui ne met pas en danger la santé publique et les écosystèmes tout en respectant les besoins de mobilité ».

Le PDU du Grand Avignon ne vise pas à réduire les déplacements mais à rationaliser l'usage de l'automobile au profit du développement des modes alternatifs moins polluants et à favoriser le transport de marchandises par voie d'eau ou ferrée.

DÉVELOPPER UNE RÉELLE OFFRE MULTIMODALE ACCESSIBLE À TOUS

Entre 20 et 30 % des personnes qui se déplacent ont une mobilité réduite. L'accessibilité aux transports publics est donc un élément clé d'un système de transport durable. **L'objectif du PDU est de créer des services de transport accessibles. Il doit s'appuyer sur un système « intégré et continu » dans lequel les personnes à mobilité réduite, et par répercussion l'ensemble de la population, peuvent voyager et changer de modes de transport facilement.**

Le projet de PDU

Ce nouveau système de déplacements est organisé autour de **50** actions structurées en **3** axes :

AXE 1

→ DÉVELOPPER
UNE OFFRE ALTERNATIVE
À LA VOITURE

L'accroissement de la part modale de la voiture s'est fait au détriment des transports publics (notamment dans les trajets domicile-travail) et des modes actifs tels que la marche à pied ou le vélo.

La voiture est devenue un réflexe, y compris pour des déplacements où elle n'est pas pertinente, compte tenu des nuisances qu'elle engendre (exemple des déplacements courts ou en milieu urbain dense).

L'axe 1 vise à offrir une palette de moyens pour se déplacer, identifie leurs secteurs de pertinence et s'appuie sur des points stratégiques, des nœuds de correspondances et d'intermodalité.

L'axe 1 initie également une dynamique de reconquête des espaces urbains au profit des modes actifs.

AXE 2

→ MAÎTRISER
LES FLUX

Le développement de l'offre des transports en commun et des modes doux ne peut suffire à diminuer la place de l'automobile et plus globalement la place des transports routiers dans le système de déplacements.

Il convient :

- d'une part de contraindre l'automobile et les poids lourds dans les secteurs où ils ne doivent plus avoir une place prioritaire,
- d'autre part d'optimiser l'utilisation des infrastructures existantes.

L'axe 2 a pour objectif de limiter les effets négatifs de la gestion routière, de mieux répartir les flux selon leur nature en offrant des alternatives en contrepartie.

AXE 3

→ ACCOMPAGNER
LE CHANGEMENT
DANS LA DURÉE

À l'horizon de 10 ans, le PDU du Grand Avignon marque une rupture mais ne peut, à lui-seul, renverser l'hégémonie de la voiture.

Les effets de ces mesures s'amplifieront dans le temps et à la condition que le **lien urbanisme-transport soit intégré dans les politiques de développement du territoire.**

L'axe 3 conforte et précise les orientations du SCOT par une déclinaison opérationnelle au niveau communal et en particulier dans les PLU.

Par ailleurs, le territoire se dote d'outils de connaissance, de suivi et de sensibilisation indispensables pour conduire une politique de mobilité pérenne, éclairée et partagée.



AXE 1

DÉVELOPPER UNE OFFRE ALTERNATIVE À LA VOITURE

Le PDU du Grand Avignon poursuit la volonté de proposer de nouvelles infrastructures de transports collectifs et une coordination des différents modes.

Tramway et lignes de bus à Haute Fréquence

Le PDU conforte le projet de deux lignes de tramway en proposant un phasage cohérent avec les besoins de mobilité du territoire et les moyens actuellement mobilisables.

Restructuration du réseau urbain

Avec ces nouveaux projets d'infrastructures, le PDU réaffirme la nécessité de restructurer le réseau urbain existant pour développer une **offre de bus plus efficace et équitable sur l'ensemble de l'agglomération**.

Cette restructuration se fera en fonction des différents contextes urbains présents sur le territoire de l'agglomération en proposant « **le bon mode au bon endroit** ». La création des parkings-relais aux entrées de l'agglomération et le renforcement des transports à la demande dans les secteurs les moins denses fait partie intégrante de la restructuration nécessaire du réseau de transports urbains.

→ PHASE 1 / HORIZON 2020

BUDGET ESTIMÉ

- 135 millions d'euros
- 117 millions alloués au tramway (5 km)
- 18 millions pour les 2 lignes de bus à haute fréquence.

NATURE DES TRAVAUX

- Construction du 1^{er} tronçon de tramway de Saint-Roch à Saint-Chamand par la gare
- Mise en place de 2 lignes de bus à haute fréquence :
 - Le Pontet le Lac – Courtine / Hôpital par la gare centre
 - Agroparc – Saint-Lazare par la rue Pierre Sépard.
- Restructuration du réseau de transports en commun.

→ PHASE 2 / HORIZON 2025

BUDGET ESTIMÉ

- 85 millions d'euros

NATURE DES TRAVAUX

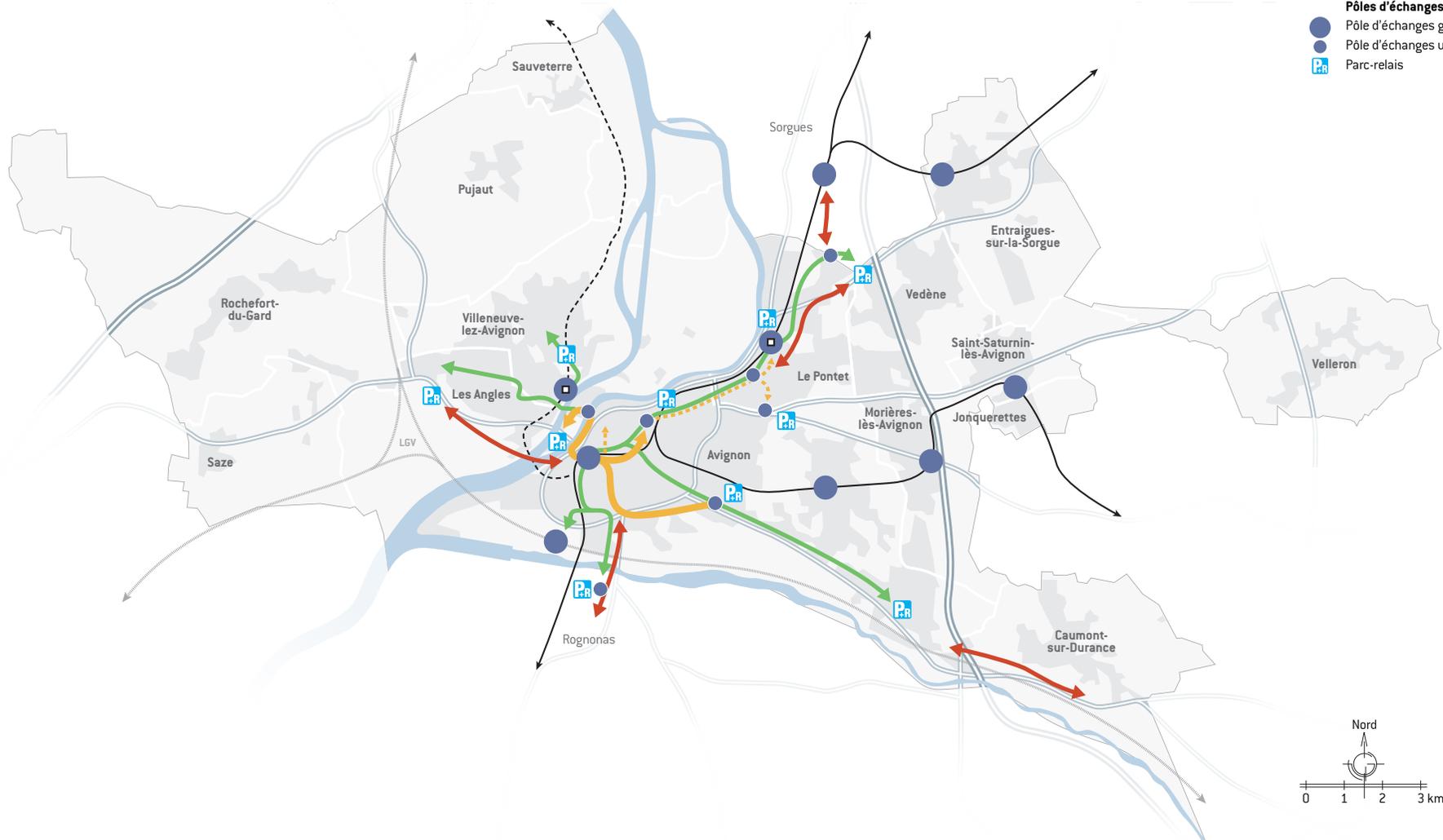
- Prolongements de la ligne de tramway initiale vers l'Île Piot d'une part et Saint-Lazare d'autre part.
- Réalisation d'axes de bus haute fréquence afin de mieux connecter la partie gardoise du territoire vers le cœur de l'agglomération (lignes 4 et 5 du réseau TCRA 2015).

Enfin, le PDU propose une vision à long terme des infrastructures à réaliser dans l'agglomération avec la finalisation du projet initial de tramway.

AXE 1

DÉVELOPPER
UNE OFFRE ALTERNATIVE
À LA VOITURE

LES TRANSPORTS EN COMMUN



Réseau urbain

- Ligne de tramway
- Prolongement de tramway envisageable à long terme
- Ligne de bus à haute fréquence

Réseau ferroviaire

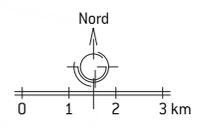
- Ligne ferroviaire voyageurs existante
- Ligne ferroviaire voyageurs à réouvrir
- Nouvelle halte

Réseau interurbain

- Améliorer la compétitivité des transports en commun interurbains

Pôles d'échanges

- Pôle d'échanges gare
- Pôle d'échanges urbain et correspondance car/TCU
- Parc-relais



Connexion des réseaux de transports : la pertinence du partenariat

Le PDU organise un lien entre le réseau urbain TCRA et les autres réseaux de transports (Transvauclose, Edgard, Carreize, E) présents sur le territoire en proposant aux usagers une tarification facilitée et des lieux de correspondance.

La promotion de l'intermodalité repose sur une meilleure articulation et optimisation des offres de transports, dont l'intégration des tarifications, des systèmes billettiques et de l'information des voyageurs.

Les complémentarités entre réseaux de transport imposent en particulier l'identification des multiples pôles d'échanges, aux points stratégiques de l'agglomération.

Le premier d'entre eux est le pôle d'échanges multimodal du centre-ville, constitué autour de la gare SNCF et de la gare routière. Il accueillera un bouquet de services avec l'ensemble des modes de transports urbains et interurbains mais aussi les services d'autopartage, consignes à vélo, vélopop, bornes de recharge électrique,...

Mobilisation des partenaires sur l'enjeu ferroviaire

Le PDU place l'étoile ferroviaire d'Avignon comme priorité en planifiant la réouverture des gares du Pontet, de Villeneuve et la réalisation du pôle multimodal Avignon centre.

L'optimisation de « l'étoile ferroviaire » autour d'Avignon est un enjeu majeur, qui suppose des investissements lourds, pour que le potentiel ferroviaire contribue pleinement au changement de comportements. Il se traduit concrètement par la remise en service de deux haltes ferroviaires (Le Pontet et Villeneuve-lez-Avignon).

La réouverture de celle de Villeneuve permettra également de décongestionner la gare d'Avignon centre.

Dans ces conditions, le développement de la desserte TER pourra être poursuivi et renforcé sur les lignes pour une meilleure régularité, une grande amplitude et des services plus directs entre polarités.

L'aménagement des gares en tant qu'espaces multimodaux stratégiques avec un bouquet de services représente un levier primordial pour rendre les gares plus attractives pour les habitants.

La ville apaisée

Les mesures d'apaisement de la circulation réduisent les effets négatifs de l'usage des véhicules automobiles, modifient le comportement des conducteurs et améliorent les conditions de déplacement des autres usagers.

Le PDU propose, en direction des centres urbains, une **stratégie progressive de réduction des vitesses et de mise en conformité des pratiques** avec la réglementation. Les entrées de ville seront aménagées pour assurer les vitesses réglementaires tandis que les zones 30 seront prévues sur les voiries de desserte. Les cœurs médiévaux, aux ruelles inadaptées à l'automobile, basculeront en zones de rencontre. Dans ce cadre, la pacification de l'intra-muros et la mise en place d'accès réglementés seront primordiaux.

Encourager la pratique du vélo

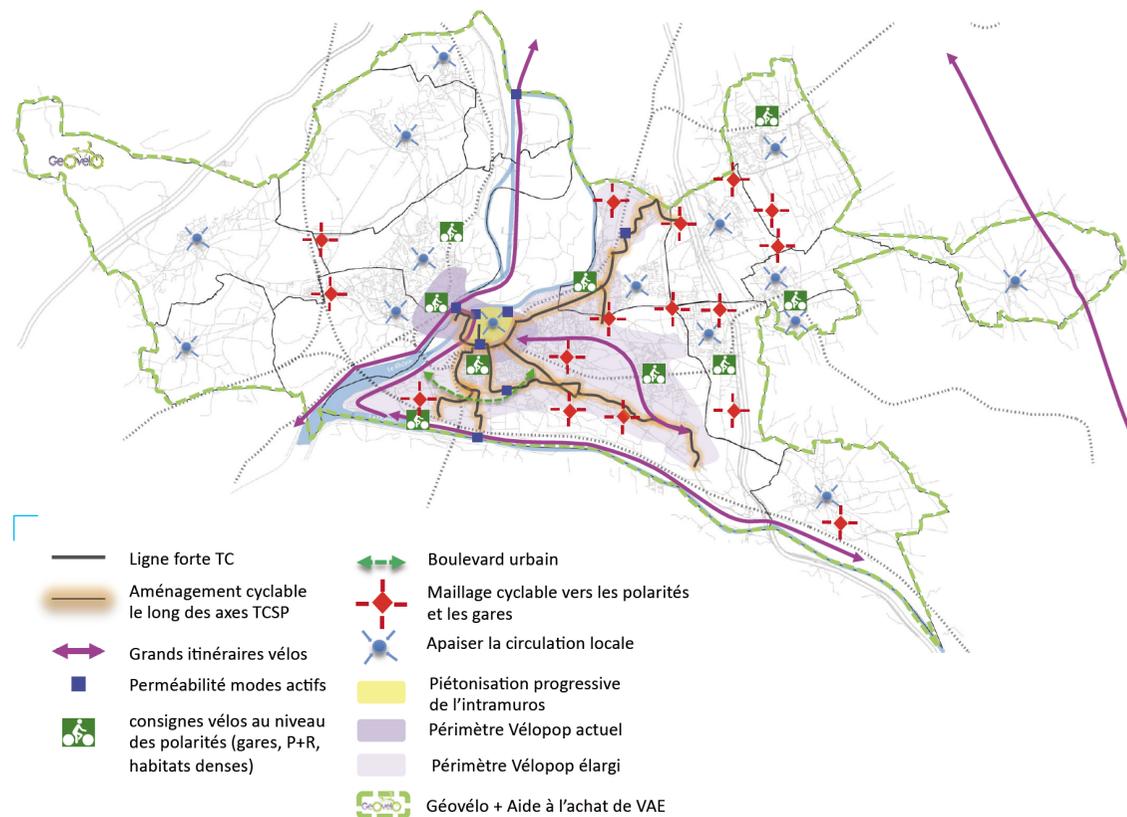
Le développement d'une offre alternative à la voiture passe également par la sécurisation et la promotion des modes dits « actifs » principalement le vélo et la marche à pied.

Après la mise en place du service Vélopop, le PDU du Grand Avignon complète sa politique cyclable.

Dans ce cadre, l'agglomération participera financièrement à la réalisation de grands itinéraires cyclables identifiés. Il soutiendra les maîtres d'ouvrage qui réaliseront des aménagements permettant d'assurer la continuité des cheminements cyclables au sein et entre les communes du territoire ou de desservir les pôles d'activités et les gares.

Une série de mesures est programmée afin de développer et sécuriser la pratique du vélo : aménagements aux carrefours existants, amélioration des conditions de stationnement privé et public des deux-roues (consignes à vélos), développement du service Vélopop, aides à l'achat de vélos à assistance électrique, développement du vélo dans le cadre des Plans de Déplacements Entreprises.

LE DÉVELOPPEMENT DES MODES ACTIFS



La voiture autrement

Aucun mode de déplacement ne peut, à lui seul, répondre à tous les besoins de mobilité des populations. La multiplicité des offres de services de transport doit permettre à chacun de choisir le mode le plus adapté à son déplacement. Ainsi, encourager un usage différent de l'automobile constitue l'une de ces alternatives sur un territoire où la faible densité rend difficile une desserte en transport en commun compétitive en tout point.

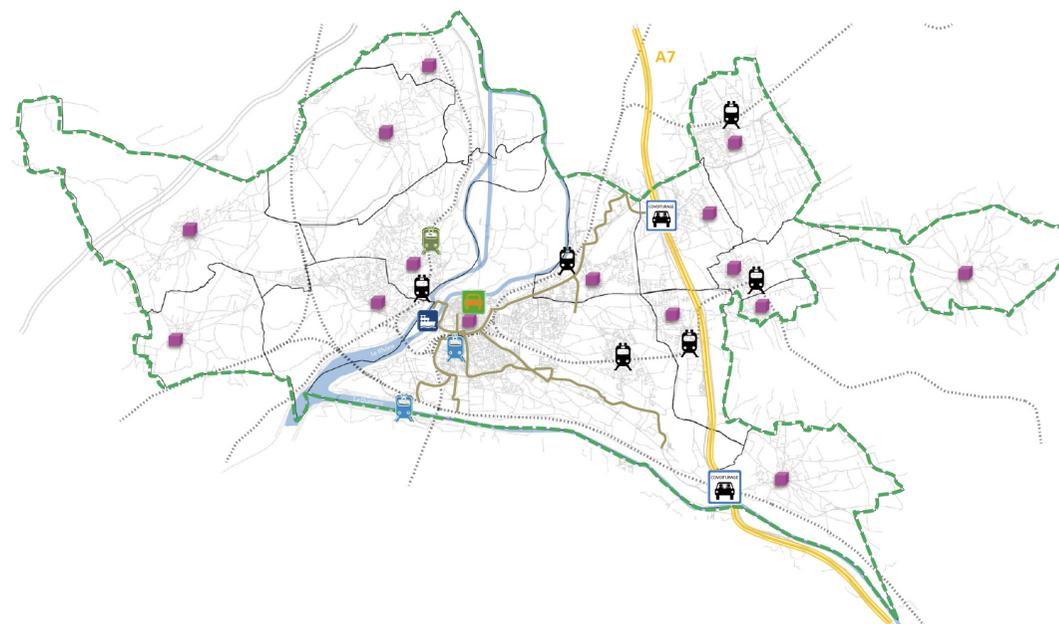
L'autopartage (système de véhicules utilisables successivement par plusieurs utilisateurs) peut contribuer à réduire les impacts négatifs des voitures (pollution, encombrement, problèmes de stationnement...). **Ce système permet de réduire l'espace dédié à la voiture** (une voiture autopartage remplace 7 véhicules classiques) et change profondément le rapport de l'usager à la voiture. **Le PDU encourage les initiatives privées d'autopartage qui se déploieront sur les zones d'activités et les gares.**

Le covoiturage (partage d'un véhicule avec des personnes effectuant le même trajet) est un des leviers principaux pour répondre aux exigences environnementales. Sur le territoire du Grand Avignon, il s'agira d'**aménager des aires de covoiturage** au niveau des échangeurs autoroutiers et d'**encourager les pratiques de covoiturage pour les trajets domicile-travail** en créant un espace réservé au sein de chaque commune.

Le développement du véhicule électrique sera lui aussi favorisé dans le cadre du PDU par le **développement de bornes de recharge** dans les zones d'activités et aux abords des gares.

Enfin, le PDU prévoit de **soutenir le tourisme fluvial en plein développement** en soignant la qualité et l'accessibilité des embarcadères vers et depuis la ville.

LES MODES ALTERNATIFS À LA VOITURE



- | | |
|---|--|
|  Ligne forte TC |  Aire de covoiturage au niveau des échangeurs |
|  Autoroute A7 |  Accompagner le tourisme fluvial |
|  Pôle d'échange gare TER 1 ^{er} |  Places de stationnement réservées au covoiturage |
|  Gare de rabattement : sites à l'étude |  Véhicules auto-partage existants |
|  Gare de ville |  Incitation auto-partage sur les ZA et gares |



AXE 2

MAÎTRISER LES FLUX

La maîtrise des flux de déplacements
passe par un nouveau partage de la voirie
et une optimisation de l'usage du réseau routier.

↳ Hiérarchiser le réseau routier

Il s'agit de créer un partage équilibré de l'espace public urbain en privilégiant les modes de déplacements actifs et en rationalisant l'accessibilité automobile.

L'objectif de cette classification est de permettre la **mise en cohérence de la fonction de voie de circulation** (transit, échange, desserte) **avec son aménagement** (profil de la voie) **et sa réglementation**.

Les boulevards des remparts, la Rocade, comme les grandes pénétrantes, ont aujourd'hui les mêmes aménagements pour des fonctions totalement différentes.

La mise en œuvre du réseau urbain structurant (tramway + lignes de bus à haute fréquence) rééquilibrera les fonctions des voies de circulation empruntées.

En outre, la rocade sud se transformera progressivement en boulevard urbain avec l'arrivée du tramway, la création d'itinéraires cyclables sur les contre-allées et l'aménagement de traversées prioritaires pour les modes actifs.

↳ Optimiser le réseau routier

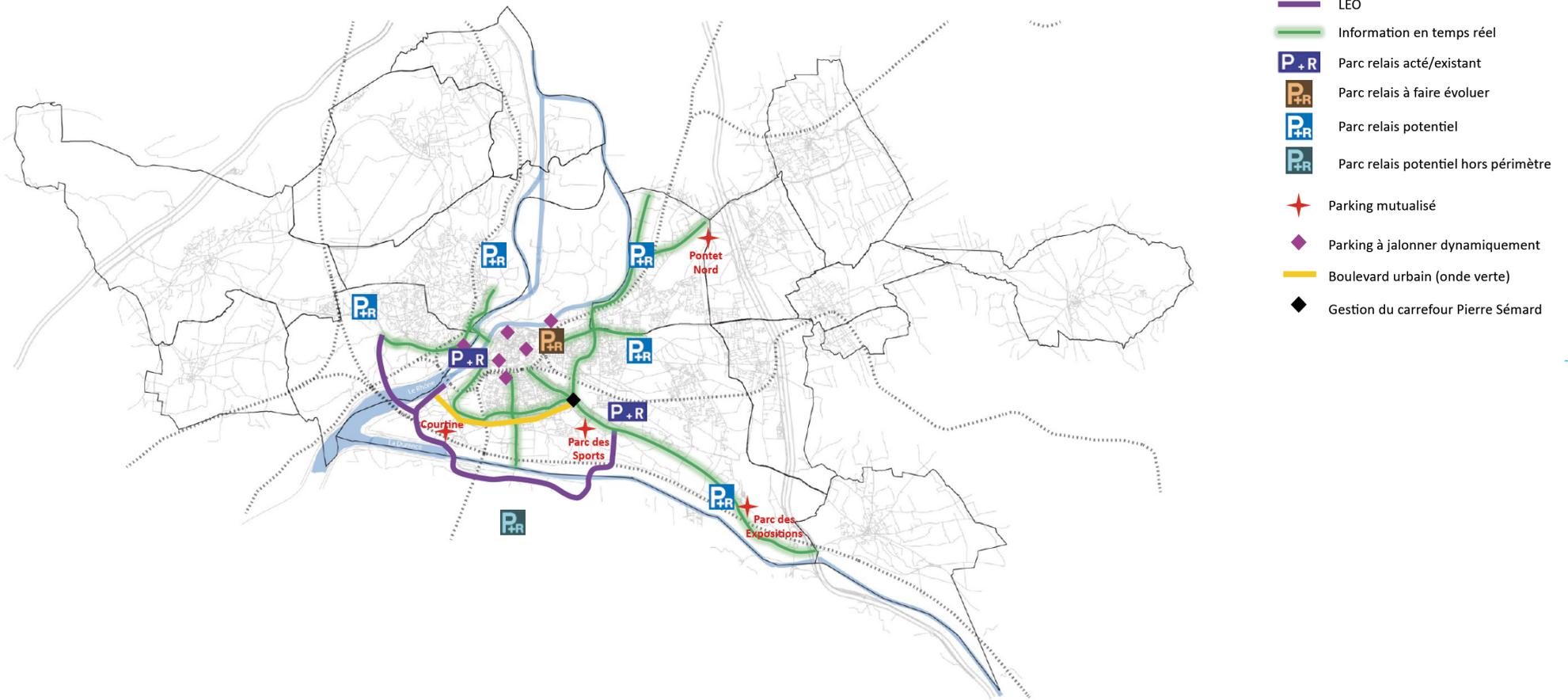
L'information en temps réel est un levier efficace pour optimiser le réseau, réduire la circulation parasite et les situations de congestion.

Les alertes trafics affichées en temps réel peuvent prévenir les automobilistes des bouchons qui les inciteront à changer leur itinéraire et à se rapprocher des parkings relais.

Dans le cadre du PDU, les **axes pénétrants de l'agglomération seront régulés dynamiquement** pour permettre aux transports interurbains de se libérer ponctuellement de la circulation et de fiabiliser leurs temps de parcours.

Le PDU prévoit que la **Rocade Sud bénéficie d'une synchronisation des feux permettant de calibrer les vitesses et de réduire la congestion automobile.**

UNE GESTION OPTIMISÉE DES FLUX



- LEO
- Information en temps réel
- P+R Parc relais acté/existant
- P+R Parc relais à faire évoluer
- P+R Parc relais potentiel
- P+R Parc relais potentiel hors périmètre
- ★ Parking mutualisé
- ◆ Parking à jalonner dynamiquement
- Boulevard urbain (onde verte)
- ◆ Gestion du carrefour Pierre Séward

➤ Réguler les flux par le stationnement

L'objectif global du PDU est de promouvoir les modes alternatifs à l'autosolisme. Il ne s'agit pas pour autant de complexifier l'accès aux centres urbains mais au contraire de permettre à un plus grand nombre d'accéder dans de meilleures conditions à ceux-ci.

Cette volonté induit un changement des modalités d'accès aux centres et une **évolution de la politique de stationnement** amenant un **large développement de l'offre de parkings relais** et une **nouvelle réglementation du stationnement en centre-ville d'Avignon**.

TYPOLOGIE DE PARKINGS RELAIS

TYPE P+R	POSITIONNEMENT	VOCATION	MIXITÉ DES BESOINS	TARIFICATION	DESERTE TC	AUTRES SERVICES
Péri-urbains	<ul style="list-style-type: none"> • TER • Terminus de ligne 	<ul style="list-style-type: none"> • Rabattement • Participe à la gestion de la circulation routière 	<ul style="list-style-type: none"> • Mutualisation de l'offre en tant que PEM potentiels 	<ul style="list-style-type: none"> • Gratuité 	<ul style="list-style-type: none"> • Mode lourd interurbain [TER] • Lignes express routières - Interurbaines [CG] - Urbaines 	<ul style="list-style-type: none"> • Consignes à vélo • Autopartage • Bornes de recharge électriques
Franges Urbaines	<ul style="list-style-type: none"> • Points de congestion automobile • Carrefours stratégiques 	<ul style="list-style-type: none"> • Rabattement • Participe à la gestion de la circulation routière 	<ul style="list-style-type: none"> • Potentielle avec des activités existantes (Parc des expos...) ou parking de covoiturage 	<ul style="list-style-type: none"> • Tarification liée à l'offre de déplacements (A/R, consignes à vélo, en faveur du covoiturage,...) 	<ul style="list-style-type: none"> • Pistes cyclables express • Navettes express urbaines - Dédiées - Adaptées aux pendulaires (fréquences en HP) - Secondées par les lignes classiques et des lignes interurbaines [CG] 	<ul style="list-style-type: none"> • Consignes à vélo • Bornes de recharge électriques • Vidéosurveillance
Proximité	<ul style="list-style-type: none"> • Cœur urbain 	<ul style="list-style-type: none"> • Protection du centre-ville • Participe à la politique de stationnement 	<ul style="list-style-type: none"> • Mixité de fait avec les activités sur place et le besoin des résidents voire des chalands lorsqu'on se rapproche du centre. 	<ul style="list-style-type: none"> • Politique tarifaire en continuité avec la réglementation du centre 	<ul style="list-style-type: none"> • Dessertes urbaines structurantes • Linéaires maximum en sites propres • Peut constituer des terminus de lignes départementales diamétralisées 	<ul style="list-style-type: none"> • Consignes à vélo • Bornes de recharge électriques • Vidéosurveillance

LE STATIONNEMENT COMME LEVIER MAJEUR DU REPORT MODAL



P+R	P+R péri-urbain
P+R	P+R de franges urbaines
P+R	P+R de proximité
	Périmètre de régulation du stationnement dans le centre ville
	Périmètre de régulation du stationnement à proximité du centre ville
	Dissuasion progressive du stationnement de longue durée au profit des résidents et de la rotation

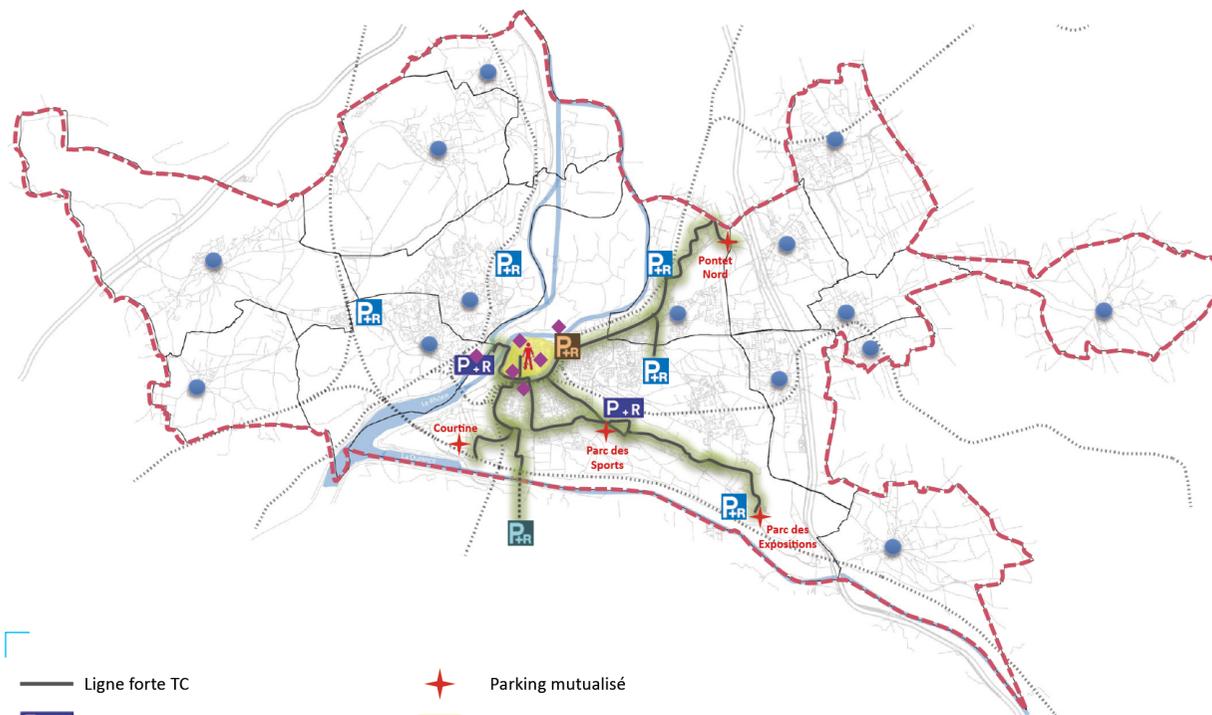
Les parcs relais permettront aux automobilistes de se garer facilement pour accéder au centre-ville. Parallèlement, la réglementation spécifique autour des arrêts des axes structurants de transports en commun éviteront le stationnement parasite dans les quartiers.

Le jalonement dynamique des parcs de stationnement en ouvrage est aussi une mesure d'exploitation efficace pour réduire la circulation parasite liée à la recherche d'une place de stationnement.

L'uniformisation de la réglementation du stationnement dans l'intra-muros aura quant à elle pour objectif d'encourager le maintien des résidents en ville et la rotation pour les chalands.

La mise en place de zones réglementées dans tous les centres villes favorisera la rotation du stationnement, indispensable pour maintenir voire développer le commerce de centre ville et l'accessibilité à un stationnement pour des besoins de courte durée. Chaque commune est concernée car le besoin de stationnement de courte durée est toujours nécessaire, devant une mairie par exemple.

UNE POLITIQUE DE STATIONNEMENT À L'ÉCHELLE DE L'AGGLOMÉRATION



- | | |
|---|--|
| — Ligne forte TC | ★ Parking mutualisé |
| P+R Parc relais acté/existant | ■ Tarification intramuros uniformisée |
| P+R Parc relais à faire évoluer | 🚶 Contrôle accru du stationnement |
| P+R Parc relais potentiel | ● Zone réglementée |
| P+R Parc relais potentiel hors périmètre | ⬮ Normes de stationnement restrictives dans PLU |
| ◆ Parking à jalonner dynamiquement | — Réglementation stationnement le long des axes TC |

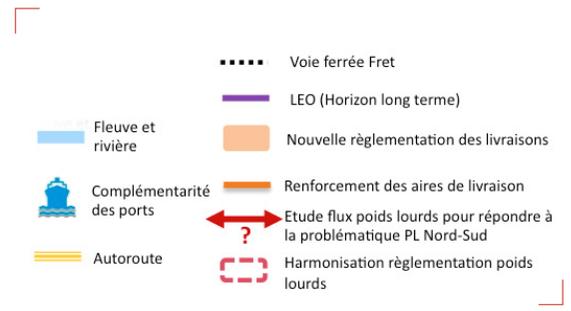
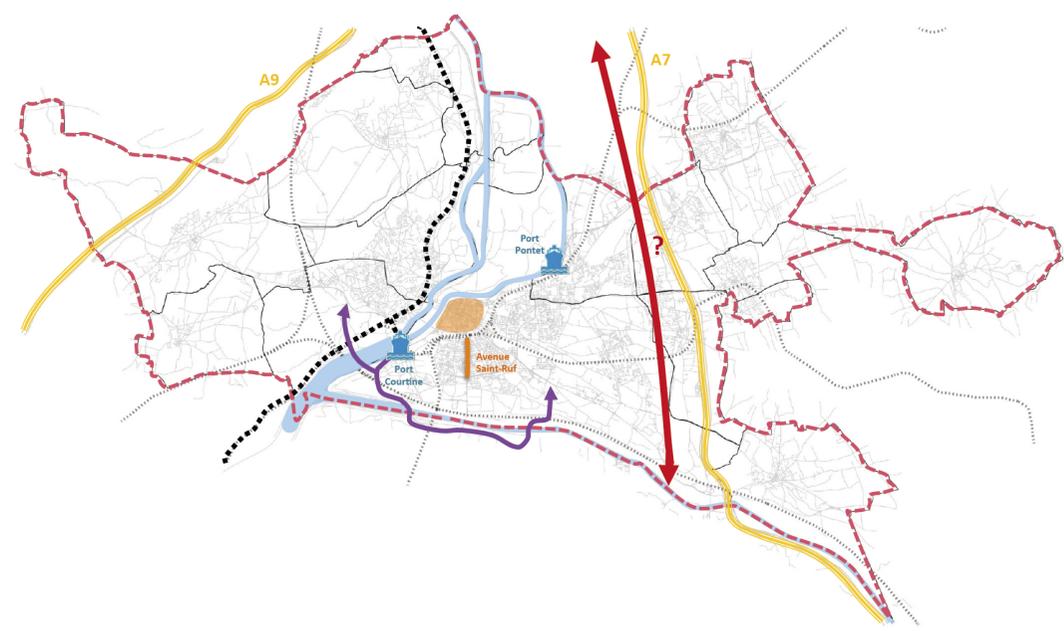
Encourager le transport multi-modal de marchandises

Malgré une part modale ferrée plus élevée que sur le reste de la région PACA, le transport de marchandises sur l'agglomération d'Avignon se fait majoritairement par la route. Il témoigne du dynamisme des activités, de la consommation et des productions du bassin de vie local. Cela étant, certaines routes départementales qui traversent les zones agglomérées supportent des trafics poids lourds qui dégradent la qualité de vie. Les axes Nord-Sud RD 53 et RD 6 caractérisent particulièrement ce phénomène. Le PDU prévoit la réalisation d'une étude sur les origines-destinations des poids lourds, élément de connaissance indispensable pour mieux appréhender la problématique des flux poids lourds en transit sur le territoire. À partir de cette étude il sera possible d'harmoniser la réglementation pour les poids lourds, d'identifier les axes poids lourds et de limiter leur circulation dans certaines communes. Elle permettra ainsi d'évaluer la pertinence d'un barreau routier reportant une partie des trafics de la RD6.

D'autre part, des dysfonctionnements liés à la pression logistique (générant des conflits d'usage entre les livraisons et la circulation générale) ont été observés dans l'intra-muros et au niveau de Saint-Ruf. Sur ce point le PDU prévoit une simplification de la réglementation des livraisons dans l'intra-muros et un renforcement des aires de livraison sur Saint-Ruf.

Enfin, le PDU prend en compte le transport fluvial comme un axe fort et à développer du transport de marchandise. En effet, Avignon est potentiellement le port fluvial le plus avancé dans les terres pour accueillir des porte-conteneurs sur 4 niveaux en provenance du Grand Port Maritime de Marseille. Le territoire est également une porte sur un bassin d'activités et de consommation de première importance. La réalisation du pôle tri-modal de Courtine permettra d'assurer dans les meilleures conditions le transport intermodal et combiné des marchandises actuellement assuré sur le chantier rail-route de Champfleury. En outre, le développement de la complémentarité entre les ports du Pontet et de Courtine permettra de mieux répondre à la demande des marchés nationaux et internationaux, et ainsi de mieux se positionner face aux autres ports français et européens.

LE TRANSPORT MULTIMODAL DE MARCHANDISES



Les différentes actions combinées du PDU permettront de **maîtriser les flux** et induiront une **nouvelle hiérarchisation du réseau routier**, en particulier :

- les axes empruntés par les lignes de bus à haute fréquence et le tramway notamment autour des remparts et sur l'avenue Saint-Ruf (réduction du nombre de voies dédiées à l'automobile),
- la pacification des espaces en cœur d'agglomération,
- la poursuite de la LEO,
- le réaménagement de la rocade en boulevard urbain,
- le traitement des entrées de ville, ...

En effet, ces actions concourront à écarter le flux de transit de l'agglomération, apaiser les axes et rééquilibrer les usages en cœur d'agglomération au profit des modes alternatifs, plus pertinents dans ces secteurs.

CARTE DU RÉSEAU VIAIRE À ÉCHÉANCE LEO



- Niveau 1
- Niveau 2
- Niveau 3

La carte suivante schématise la stratégie de hiérarchisation du réseau viaire couplée aux actions sur la maîtrise des flux automobiles (gestion du stationnement, rabattement vers les pôles d'échange, pacification des centres villes,...).

CARTE STRATÉGIQUE DU RÉSEAU VIAIRE



- Niveau 1
- Niveau 2
- Niveau 3
- Zone de rencontre - pacification
- Zone 30 km/h
- Sécurisation entrée de ville
- Gares
- Pôle d'échanges
- P+R
- Parking mutualisé



AXE 3

ACCOMPAGNER LE CHANGEMENT DANS LA DURÉE

Plus qu'un simple document de planification et de programmation, le PDU a vocation à initier un changement de comportement.

Information, sensibilisation et outils de connaissance

La sensibilisation et l'information de la population sont impératives pour initier un changement de comportement. Le dispositif de concertation mis en place au cours de la phase d'élaboration du PDU avait pour principal objectif d'initier un véritable « consensus citoyen » en faveur du projet.

Au-delà de la mise en œuvre des actions du PDU, le recrutement d'un « **Conseiller Mobilité** », proposé dans le cadre du PDU, est une illustration concrète et essentielle de la volonté de dialogue qui anime le Grand Avignon. Sa mission sera de fournir des informations personnalisées aux usagers, aux entreprises, aux administrations sur tous les sujets touchant aux déplacements. Il accompagnera ainsi concrètement le travail engagé par le Grand Avignon dans le cadre du PDU vers les changements de pratiques des déplacements dans l'agglomération.

Le Grand Avignon souhaite élargir la réflexion et l'action sur la mobilité à ses territoires de proximité. Il s'engage donc vers la mutualisation du poste de « Conseiller Mobilité » avec d'autres autorités organisatrices de transports. Le département de Vaucluse et la Communauté d'agglomération Ventoux Comtat Venaissin ont d'ores et déjà manifesté leur intérêt.

L'ouverture d'une « **Maison des Transports** » sur Avignon-centre (au cœur du pôle multimodal de la gare) permettra d'offrir un **lieu d'information unique pour tous et sur toutes les offres en matière de mobilité** (transports urbains, transports interurbains et ferroviaires). La création de cette structure sur le Grand Avignon permettra de proposer aux visiteurs et aux résidents une information globale et multimodale sur la mobilité et de rapprocher, voire unifier, les lieux de vente de titres de transport.

Il est également primordial de pouvoir contrôler et mesurer l'impact des différentes actions mises en œuvre pour pouvoir s'assurer de l'efficacité de ces actions et les réorienter si besoin, en fonction des résultats. Au-delà des obligations réglementaires, il est préconisé la mise en place d'**observatoires de suivi de la mobilité**.

La réalisation de l'**Enquête Déplacement Grand Territoire** (nom utilisé pour l'Enquête Ménage Déplacements de Vaucluse) est aussi un élément fondamental de la démarche PDU et plus globalement de la planification et des grands projets d'infrastructure. Elle garantit une connaissance fine des déplacements des habitants et des flux sur le territoire (trafic de transit ou d'échange). Elle permettra ainsi d'**estimer l'impact et la pertinence des différentes actions mises en œuvre par le PDU et d'ajuster au mieux les politiques publiques**.

Accompagner les communes vers un urbanisme durable

Le SCOT définit les secteurs préférentiels d'urbanisation dont le mode de développement est précisé dans le cadre des PLU. Le PDU quant à lui souligne que les axes TCSP, le réseau ferré, en particulier les quartiers-gare et les secteurs urbanisables le long du Rhône, sont les espaces privilégiés de développement urbain et des activités économiques. Cet ensemble de documents réglementaires doit bien entendu être élaboré de manière cohérente.

Pour préserver l'espace public au profit des modes de déplacements durables il est nécessaire de formuler de nouvelles normes de stationnement dans l'article 12 des PLU. En effet, le PDU initiera une **réglementation commune des normes de stationnement**, déclinée selon chaque morphologie urbaine, pour que les nouveaux logements soient équipés de stationnement privé, y compris sous forme mutualisée, afin de préserver l'espace public et réduire le stationnement public sur voirie.

Le PDU du Grand Avignon prévoit également un **plafonnement des obligations en matière de réalisation de places de stationnement**, 500 mètres autour des gares et des axes TCSP (Transport en commun en site propre), qui peut constituer dans certains cas une réelle alternative à l'achat d'un véhicule supplémentaire.

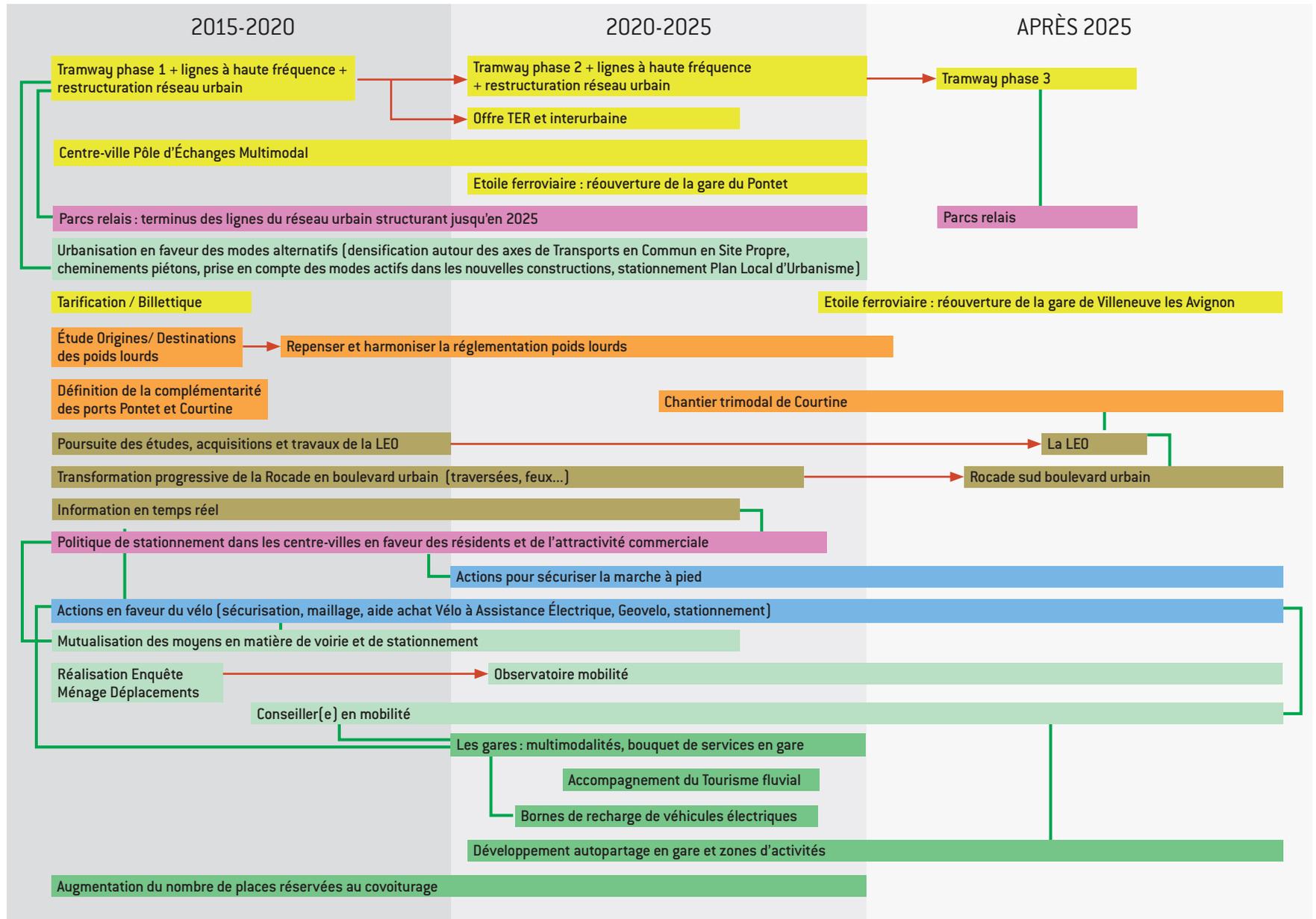
Les nouveaux projets urbains devront intégrer **l'exigence de perméabilité entre les quartiers et la continuité des cheminements piétons pour favoriser les modes actifs**. De plus, le Grand Avignon engagera un travail pour recréer progressivement, en fonction des opportunités foncières, les cheminements piétons et/ou cycles qui ont disparu au fil du temps dans les îlots déjà bâtis.

Enfin, dans une perspective d'économie et d'efficacité des actions, les communes du Grand Avignon s'engagent vers une **mutualisation des moyens dédiés à la gestion de la voirie et du stationnement** à l'échelle intercommunale.



SYNTHÈSE
PROGRAMMATIQUE
ET FINANCIÈRE

La programmation des actions



— Actions préalables
— Actions complémentaires

Le coût du projet

Le Grand Avignon mobilisera sur les 10 ans à venir 250 M€ sur les 340 M€ estimés pour la mise en œuvre globale du PDU.

ESTIMATION FINANCIÈRE DU PDU

PDU GRAND AVIGNON - ESTIMATIONS	MONTANT TOTAL (K€ HT)			MONTANT TOTAL POUR LE GRAND AVIGNON (K€ HT)		
	Court terme (2015-2020)	Moyen terme (2020-2025)	Total sur 10 ans	Court terme (2015-2020)	Moyen terme (2020-2025)	Total Grand Avignon sur 10 ans
Transports en commun	136 525	104 625	241 150	136 263	97 062	233 325
Modes actifs	8 500	13 750	22 250	1 250	2 500	3 750
Autres modes de déplacements	1 600	1 920	3 520	114	534	648
Marchandises	260	40 000	40 260	74	2 000	2 074
Réseau Viaire	24 150	1 900	26 050	5 775	325	6 100
Stationnement	3 350	1 200	4 550	1 500	1 000	2 500
Management de la mobilité	1550	330	1880	360	180	540
TOTAL GÉNÉRAL (K€ HT)	175 935	163 725	339 660	145 336	103 601	248 937

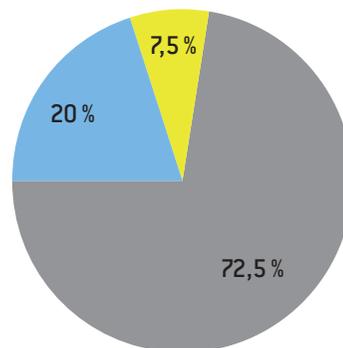
➔ PDU et qualité de l'air

La communauté d'agglomération du Grand Avignon inscrit son action dans le cadre de l'urgence en matière de pollution atmosphérique et de transition énergétique (loi n°2015-992 du 17 août 2015).

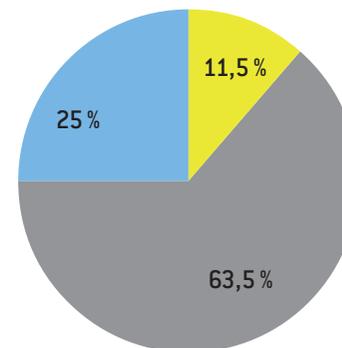
Les élus du Grand Avignon, accompagnés de leurs partenaires, se fixent un cap ambitieux : **la réduction de 10 % des polluants atmosphériques**, ce qui correspond à une **baisse de 9,3% du trafic routier d'ici 2025**.

Le projet du PDU va permettre de faire évoluer les parts modales en développant une véritable offre alternative à la voiture et en maîtrisant les flux de circulation.

PARTS MODALES 2015

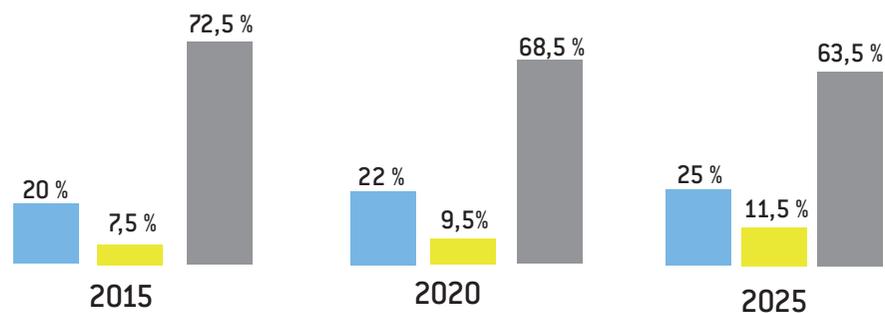


PARTS MODALES 2025



- Modes actifs
- Transport en commun
- Voiture particulière

ÉVOLUTION DES PARTS MODALES





PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS DU GRAND AVIGNON

La mobilité en actions !

Grand Avignon
320, chemin des Meinajariés / Agroparc - BP 1259
84911 Avignon Cedex 9
Tél. : 04 90 84 47 00
Contact : pdu@agglo-grandavignon.fr

www.grandavignon.fr

**grand
avignon**
communauté d'agglomération