

# Pour une ville plus apaisée, plus humaine et plus attractive

Plan pour le développement sur Avignon  
des modes de déplacements doux / actifs



# sommaire

## **En ville, je privilégie la marche**

Axe n° 1 : Rendre plus sûre la pratique de la marche

Axe n° 2 : Faciliter l'usage de la marche

Axe n° 3 : Les piétons ont aussi leur réseau

Axe n° 4 : Marquer le changement de politique par de grands projets symboliques

Axe n° 5 : Des déplacements quotidiens

Axe n° 6 : Encourager la pratique familiale et touristique

Axe n° 7 : Développer l'économie autour du piéton-client

## **En ville, je me déplace à vélo**

Axe n° 1 : Rendre plus sûre la pratique du vélo

Axe n° 2 : Faciliter l'usage du vélo

Axe n° 3 : Développer un réseau cohérent et structuré

Axe n° 4 : Marquer le changement de politique par de grands projets symboliques

Axe n° 5 : Encourager les déplacements domicile-travail

Axe n° 6 : Encourager la pratique familiale et touristique

Axe n° 7 : Favoriser une économie durable autour de l'écotourisme et le tourisme sportif

## **A vélo comme à pied !**

Axe n° 8 : Les modes actifs, bénéfiques pour la santé

Axe n° 9 : Des partenaires, clés du succès

Axe n° 10 : La pédagogie comme véritable stratégie de communication

**Plan adopté au Conseil Municipal du 27 avril 2016**

Circulation – Mobilité Ville d'Avignon

# éditorial



Cécile HELLE  
Maire d'Avignon

*J'ai souhaité ce Plan car Avignon et ses habitants en ont besoin pour sortir de l'asphyxie provoquée par le « tout voiture ». Ce modèle, développé souvent au détriment des modes doux, nous laisse un lourd héritage : congestion de la ville, bouchons, pollution, risques pour la santé, insécurité routière, dégradation du cadre de vie, perte de l'attractivité économique, dépendance énergétique, ...*

*Il est donc vital d'offrir un autre modèle de mobilité, plus durable, qui remet l'humain au cœur des préoccupations.*

*Le « Plan pour le développement sur Avignon des modes de déplacements doux : pour une ville plus apaisée, plus humaine et plus attractive », est conçu pour changer les choses et donner à la marche et la pratique du vélo en ville leur juste place !*

*Pour sa mise en œuvre, je me réjouis de la décision prise par le Conseil municipal du 23 mars 2016 de doter le Plan d'un budget pluriannuel spécifique. Celui-ci doit permettre de concrétiser l'ambition forte de ce plan.*

# En ville, je privilégie la marche

Axe n° 1 : Rendre plus sûre la pratique de la marche

Axe n° 2 : Faciliter l'usage de la marche

Axe n° 3 : Les piétons ont aussi leur réseau

Axe n° 4 : Marquer le changement de politique par de grands projets symboliques

Axe n° 5 : Des déplacements quotidiens

Axe n° 6 : Encourager la pratique familiale et touristique

Axe n° 7 : Développer l'économie autour du piéton-client

# **Axe n° 1 : Rendre plus sûre la pratique de la marche**

La vitesse excessive des automobiles est un des principaux facteurs d'insécurité et de stress pour les piétons. Viennent ensuite des aménagements trop souvent pensés pour favoriser la seule performance du réseau routier.

Ainsi, rendre la pratique de la marche plus sûre passe nécessairement par :

## **1. Une réglementation qui fixe les conditions d'utilisation de l'espace public et de son réseau viaire, et définit l'ordre de priorité dans les modes de déplacements, en prenant en compte les plus vulnérables.**

Des outils réglementaires très performants existent, notamment :

- les aires piétonnes
- les zones de rencontre
- les zones 30

Il y a donc lieu de **recourir à la palette réglementaire partout où il est opportun de le faire...**, bien entendu dans le centre historique, mais pas uniquement. Avignon compte en effet de nombreuses centralités et des quartiers qui nécessitent des circulations apaisées pour redonner au piéton sa juste place. La Ville possède à présent du recul et de la volonté nécessaires pour ne pas limiter sa politique d'apaisement des déplacements au seul centre historique.

Pour mémoire, l'ensemble de l'intra-muros est en zone de rencontre. Ce qui veut dire que l'automobiliste perd sa priorité :

- Le piéton est prioritaire sur les véhicules, il peut traverser la chaussée sans qu'il y ait de passage piéton : « ce n'est pas normal de voir une voiture forcer le passage à un piéton qui traverse la rue de la République ». A l'inverse, le marquage de passages piétons en zone de rencontre brouille le message de priorité aux piétons, tout comme la présence de carrefours à feux.
- Le contre sens cyclable (ou double sens) est la règle, y compris dans les rues à sens unique : « c'est normal de voir un vélo descendre la rue de la République en contre sens de la circulation automobile ».
- La vitesse des véhicules motorisés est de 20km/h maximum, pour permettre la priorité aux piétons et les contres sens cyclables, en toute sécurité.



Signalisation des zones de rencontre : ancienne génération et nouvelle génération

#### Actions à court terme (2016-2017) :

- Revoir complètement la carte des vitesses en agglomération pour qu'elle soit cohérente avec nos objectifs et concourt à la sécurité des piétons. En particulier la mise à 50km/h du secteur des allées de l'Oulle (et 30km/h pour les traversées en plateau) et de la partie en agglomération de l'avenue de l'Amandier. Travail similaire avec le Conseil Départemental pour l'entrée d'agglomération par la RN7, entre Amandier et Sénard, et pour avancer l'entrée de ville sur le pont de l'Europe pour permettre l'ouverture de la bretelle Piot.
- Recourir plus souvent aux zones de rencontre dans les nouveaux projets (Amorce du chemin des canaux /chemin Saint-Jean, Zac, éco quartiers, ...) et aux zones 30 à l'intérieur des quartiers (expérimentation quartier Saint-Jean).
- Renforcer la communication, la signalisation, l'identification, la cohérence et le respect de la zone de rencontre du centre historique. Mieux identifier les entrées : actuellement, le périmètre commence aux remparts, il est pourtant nécessaire de le faire commencer quelques mètres avant les remparts à Saint Lazare et Crillon notamment.
- Sécuriser la Porte du Rhône et la porte du Rocher en créant une aire piétonne dans le secteur Ferruce et en reportant le stationnement des autocars (porte du Rocher) vers la dépose Bénézet.
- Revoir les conditions de livraison des gros véhicules de livraison (volume, tonnage, plage horaire) associées aux zones réglementées.

#### A moyen terme :

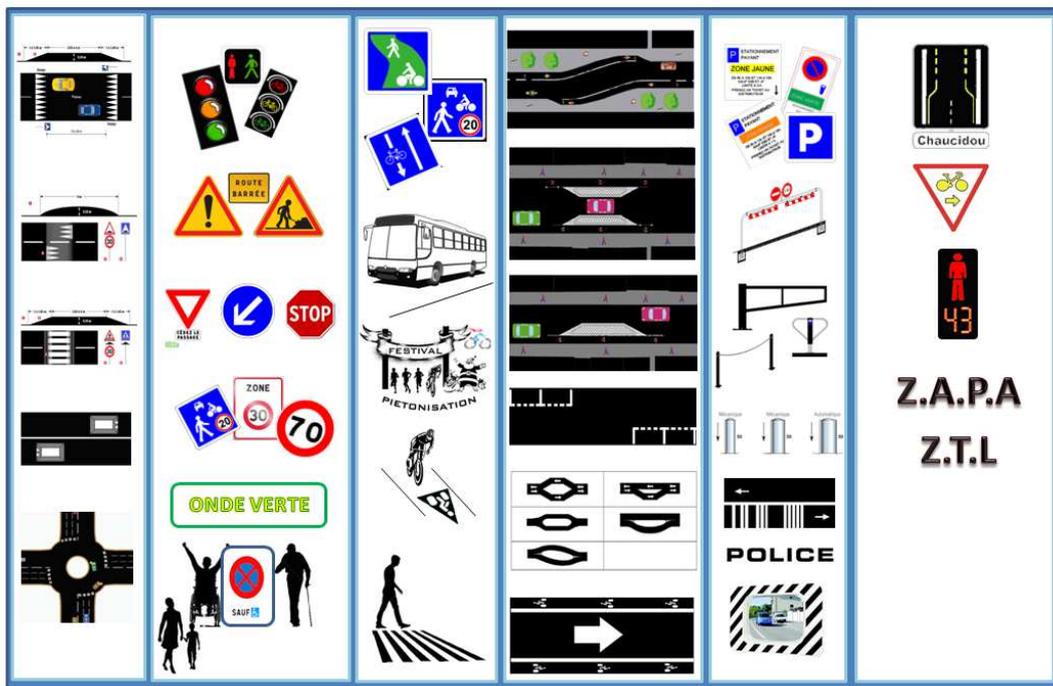
- Etablir une carte de hiérarchisation du réseau viaire prenant en compte les réglementations zones 30 et zones de rencontre.

## 2. Des dispositifs physiques simples mais efficaces pour réduire la vitesse des véhicules et sécuriser les piétons

Il existe une palette de dispositifs simples et peu coûteux, qui, bien employés, sont très efficaces pour réduire les vitesses des automobilistes là où il est nécessaire de le faire :

- réduction de la largeur des voies : passer en agglomération à 3m20 de large contre 3m50 à 4m), voire moins en zone de rencontre. A noter, à ce stade que si les mises en sens unique des voies ne s'accompagnent pas d'une réduction de la largeur, les vitesses ont tendance à augmenter.
- Ecluses ou chicanes, feux tricolores ou giratoires aux intersections, ou à l'inverse généralisation de la priorité à droite dans les secteurs à moyenne et faible circulation.
- Plateaux pour signaler l'entrée des zones de rencontre et des zones 30, plateaux traversants (traversées piétonnes).

catalogue des dispositifs de sécurité-grille d'analyse



Actions à court terme (2016-2017) :

- Constituer un catalogue des dispositifs de sécurité (boîte à outils) à l'attention des élus de quartiers, des aménageurs et des techniciens.
- Utiliser ce catalogue dans les programmes d'aménagement et d'urbanisation en cours et à venir (Eco-quartier Joly-Jean, ZAC Bel Air, ...) et l'intégrer à la charte sur la qualité des espaces publics.
- Réduction de l'emprise des voies de la RN7 entre Amandier et Sépard pour accompagner la réduction de la vitesse à 50km/h (entrée de ville)
- Intégrer le principe de réduction des voies (au profit des modes doux/actifs et d'une vitesse mieux maîtrisée) aux aménagements neufs et au programme de rénovation (voirie et campagne de rafraichissement des marquages au sol).
- Plateau traversant pour signaler l'entrée en zone de rencontre (mise en impasse) du chemin Saint-Jean (amorçe de la voie verte du chemin des Canaux).

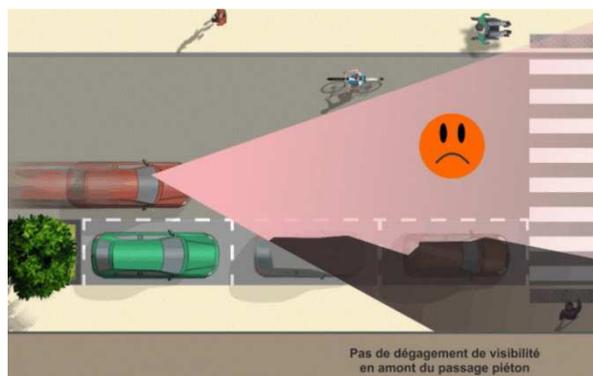
A moyen terme :

- Traiter toutes les entrées de zones, en lien avec la charte de qualité des espaces publics (marquage, plateau d'entrée, ...)

### 3. Améliorer la sécurité au niveau des traversées piétonnes

Deux grandes mesures sont proposées :

- La sécurité des piétons peut être améliorée dans de nombreux cas en dégagant la visibilité sur une longueur de 5 à 10m en amont de la traversée. Cela peut supposer la suppression d'une à deux places de stationnement lorsque celles-ci sont aménagées et masquent la visibilité.



Source CEREMA

- Certaines traversées piétonnes sont qualifiées de majeures au regard des conditions de trafic ou des profils des usagers piétons. Il peut s'agir d'une traversée principale sur le chemin d'une école, d'une magistrale piétonne ou du franchissement d'une voie à fort trafic, ...). Les plateaux traversants associés à une signalisation claire et entretenue apportent des réponses très satisfaisantes. Mais leur recours n'est pas généralisable : coût élevé et parfois difficultés techniques (raccordement à la voirie existante, récupération des eaux pluviales, altimétrie, ...) ou statut de la voie (convois exceptionnels, ligne de bus, ...). Il convient donc de bien cibler les besoins en fonction d'un schéma directeur piéton (exemples : situer les magistrales, les écoles, les grands équipements, ...) et d'associer des critères de sélection des sites.

Actions à court terme (2016-2017) :

- Renforcement de la traversée piétonne Bénézet/Porte du Rhône (dépose autocars)
- Renforcement de la traversée Oulle côté embarcadères

A moyen terme :

- Aménagement des traversées des 3 magistrales piétonnes Gare / Saint Lazare et Italiens / Oulle côté remparts
- Traversées majeures de la rocade Sud (dans le cadre du NPRU), de l'avenue Pierre Sépard / Parc des Sports (Saint-Chamand) ou encore de l'avenue de la Folie (Reine Jeanne / Grange d'Orel)

#### 4. Diminuer le trafic dans les secteurs sensibles

Les quartiers résidentiels, l'entrée des écoles, les centralités, ... sont autant de lieux pour lesquels le trafic doit-être diminuer pour atteindre l'objectif d'apaisement des déplacements. Plus généralement, les zones de rencontre et les zones 30 sont à concevoir dans cet esprit.

Pour cela, quelques outils apportent des solutions :

- Le plan de déplacement urbain (PDU) qui définit une vision à long terme des déplacements sur le territoire et des mesures pour favoriser les alternatives à la voiture individuelle,
- Les plans locaux de circulation qui permettent de revoir les sens de circulation par exemple afin de casser ou d'éloigner la circulation de transit (boucles de circulation, « en pétales »).

Actions à court terme (2016-2017) :

- Etude de circulation dans le centre historique en cours pour réduire les circulations inutiles, notamment de transit.
- La méthodologie utilisée devra servir également aux autres zones réglementées de la commune.

#### 5. La pédagogie et des moyens de contrôle pour changer les comportements

Combien d'Avignonnais connaissent réellement les caractéristiques des zones de rencontre et des zones 30 ? quel respect de la réglementation peut-on alors en attendre ? Le point 10 met l'accent sur la communication indispensable pour changer les mentalités. Le contrôle est toutefois nécessaire. Les zones réglementées doivent s'accompagner aussi de moyens pour la faire respecter.

Action à moyen terme :

- Acquisition de radars de vitesse supplémentaires et l'organisation de campagne de respect de la vitesse autorisée seront programmées en 2017. Elles suivront une campagne d'information sur le statut des zones de rencontre (2016).

## **Axe n°2 : Faciliter l'usage de la marche**

Faciliter l'usage de la marche nécessite une bonne gestion de l'espace public et, en amont, de se référer à des principes d'aménagement qui y contribuent ; les aménageurs disposent de normes réglementaires, de guides d'aménagement, de plans d'accessibilité. Mais ce n'est pas suffisant, car la norme est rarement qualitative et ne tient pas compte de l'environnement et des spécificités locales. Elle est le reflet d'un objectif « a minima » mais ne traduit pas l'ambition.

Ce chapitre établit de nouveaux principes d'aménagement pour faciliter et encourager la pratique de la marche :

### **1. Réduire les obstacles et mobiliers sur le parcours des piétons**

La logique qui a construit nos villes consiste à dégager les voies circulables de tout obstacle. Bien souvent, ce sont les trottoirs qui servent de variable d'ajustement en accumulant du mobilier urbain (potelets, éclairages, panneaux, conteneurs poubelles,...), du stationnement (motos et vélos), des enseignes, des activités économiques, ...

De plus, pour empêcher le stationnement sauvage (en particulier la nuit), la pose de mobiliers est très répandue et sollicitée, transformant parfois nos centres-villes en forêt de potelets...

Cette hyper-concentration contribue au fonctionnement de la ville mais elle est aussi un important facteur de stress pour les piétons (familles, personnes à mobilité réduite, ...). A terme, elle peut impacter l'attractivité économique et touristique d'un centre ville. Enfin, en période de forte affluence (comme durant la période du festival d'Avignon), la présence d'obstacles dispersés peut être à l'origine d'incidents (collisions, chutes, ...).



*Le parcours du combattant...*

Certaines mesures sont déjà entreprises pour diminuer l'impact du mobilier urbain. Citons le plan pluriannuel d'enfouissement des conteneurs par exemple et le lancement de la charte de qualité des espaces publics.



*L'enfouissement des conteneurs  
réduit l'emprise du mobilier urbain*

Mais la réflexion est à étendre à l'ensemble du mobilier urbain : a-t-on réellement besoin d'autant de potelets, bornes, barrières en ville ? parfois, une corbeille et un potelet sont l'un à côté de l'autre. La corbeille seule pourrait-elle suffire ?

Malheureusement, le « manque de respect de l'autre » constitue lui-même « un obstacle ».

Aussi, les règles d'occupation du domaine public doivent évoluer et le souci de ne pas entraver les déplacements piétons doit être l'affaire de tous.

Actions à court terme (2016-2017) :

- Suppression de 166 panneaux et 144 mâts grâce à la tarification unique du stationnement sur voirie dans l'intra-muros.
- Organiser le stationnement des motos sur voirie comme pour les voitures.
- Allègement du mobilier aux entrées du passage de l'oratoire, amorce d'une première magistrale piétonne.

A moyen terme :

- Jusqu'à fin 2020, campagne d'enfouissement des conteneurs qui contribue à alléger l'impact des mobiliers urbains

## **2. Adapter la taille des trottoirs selon l'usage**

La largeur minimale réglementaire pour permettre le passage des personnes à mobilité réduite est un progrès. Mais ce n'est pas suffisant. Dans la conception de nouveaux projets, il faut également tenir compte de la fréquentation, de l'environnement et des activités (commerces, passage vers une école, ...).

Selon le plan de hiérarchisation de voirie, certaines largeurs nécessaires aux piétons pourraient être prises sur les largeurs des voies de circulation. Cette solution contribue à apaiser les déplacements.



*Exemple de réaménagement d'une rue autrefois à caractère routier : le transit a été détourné, la largeur de la chaussée a été réduite et le trottoir a été dimensionné pour accueillir et guider les groupes de visiteurs provenant d'une dépose pour les autocars de tourisme (Strasbourg).*

Action à court terme (2016-2017) :

- Elargissement du trottoir sud Henri-Fabre (en direction du temple Saint-Martial)

A moyen terme :

- Reprise du trottoir nord du pont Daladier

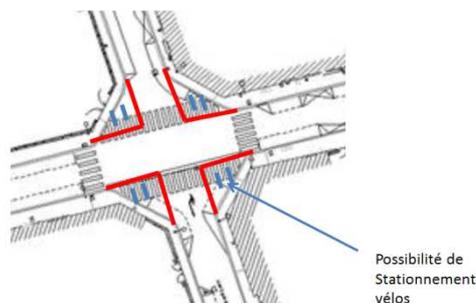
### 3. Adapter la géométrie des carrefours

De trop nombreux carrefours ont été conçus avec des rayons de giration qui n'incitent pas à la modération de vitesse : grandes emprises, voies d'accélération, largeurs des voies trop importantes, cheminements pour les piétons complexes, ...



*Exemple d'un carrefour à la géométrie surdimensionnée, porte du Rocher*

Un nouveau principe d'aménagement consiste à concevoir des carrefours avec une configuration géométrique plus serrée, en croix (« carrefours droits »), avec des rayons de giration plus faibles, plus adaptés en particulier aux zones réglementées (zones 30 et rencontre) et aux personnes à mobilité réduite.



Actions à court terme (2016-2017) :

- Intégrer ce principe aux nouvelles voiries.
- Reprise du carrefour avenue de Saint-Jean/boulevard Limbert (amorce de la voie verte du Chemin des Canaux)

A moyen terme :

- Reprise du carrefour Porte du Rocher/boulevard quai de la Ligne.

#### 4. Des traversées piétonnes bien dimensionnées et rectilignes :

Un autre principe consiste à favoriser les traversées rectilignes, sans imposer aux piétons et en particulier aux personnes à mobilité réduite, des parcours sinueux interminables.



*Jeu de piste ? (Traversée de la gare centre)*

De la même manière que pour les trottoirs, la largeur d'une traversée piétonne doit prendre en compte l'usage réel. La norme réglementaire est un minimum... pas un maximum. Au droit d'une gare, d'une école, ou sur le parcours d'une magistrale piétonne, la largeur pourra faire l'objet d'un surdimensionnement qui marquera l'importance de la traversée.

En revanche, dans le cas des zones de rencontre et en l'absence de marquage pour le passage piéton, les traversées piétonnes peuvent être suggérées par des bandes d'éveil de vigilance (PMR et handicapés, pas toujours à l'aise dans les zones de rencontre).

A noter que les passages souterrains pour les piétons peuvent eux-mêmes constituer des obstacles. Leur gestion peut également poser des problèmes : entretien, sécurité, inondation, ... De plus, ils sont souvent le reflet de la hiérarchisation donnée aux différents modes de déplacements. En l'occurrence, le piéton passe en dessous, la voiture au dessus. Dans le cadre d'une démarche d'apaisement de la circulation, la question de la conservation d'un passage souterrain ou d'une nouvelle affectation se pose (A Paris par exemple, certaines activités commerciales, touristiques ou culturelles occupent à présent les lieux).

## 5. Adapter les plans de feux pour favoriser les traversées piétonnes :

Pour des raisons de fluidité de la circulation automobile et de synchronisation des feux tricolores, Avignon avait fait le choix jusqu'à présent de ne pas rendre les traversées piétonnes prioritaires. Il en résulte des temps d'attente trop longs et des traversées par demi-chaussée qui pénalisent fortement les piétons et complexifient le parcours des personnes à mobilité réduite et des familles.

Sur la base du schéma directeur piéton, il s'agira donc de programmer les plans de feux pour réduire les temps d'attente des piétons.

Actions à court terme (2016-2017) :

- Recenser les traversées piétonnes qui s'effectuent par demi-chaussée et par déclanchement à la demande. Recueillir les temps d'attente (selon les plans de feux et les priorités)
- Expérimenter et assurer le suivi de la priorité aux piétons des feux du quai de la Ligne (Rocher/navette fluviale/amorce de la Voie verte numérique).

A moyen terme

- Volonté d'expérimenter les feux à décompte sur certains sites.

## 6. Une gestion temporelle des piétonisations pour prendre en compte les cycles et le rythme de la Ville

La ville a sa temporalité ou plutôt ses temporalités : ceux qui quittent la ville le matin croisent ceux qui y viennent et inversement le soir, les visiteurs sont plus nombreux l'après-midi que le matin, le matin accueille les livraisons, le mois de juillet le festival, ...

Les règles de piétonisation doivent également s'adapter au rythme de la ville.

### a. Les piétonisations permanentes (aires piétonnes)

Au nombre de 17 actuellement, les aires piétonnes assurent leur rôle en encadrant strictement l'usage des véhicules motorisés. Elles s'appliquent à des rues (certaines trop étroites pour la cohabitation piéton/voiture), des places, des zones entières. La plupart des zones fonctionnent avec des bornes automatiques, souvent en entrée et en sortie. Quelques rares sont identifiées qu'avec des panneaux de police.

Les besoins des résidents, habitants et commerçants sont pris en compte via des autorisations, des règles d'accès et des badges.

Le choix d'une gestion d'une aire piétonne par des bornes doit être toutefois finement analysé car les coûts associés ne sont pas négligeables : acquisition et travaux, maintenance (surtout si le périmètre est important et que le nombre d'utilisateurs l'est aussi), dimensionnement du personnel d'exploitation (police municipale, instruction/délivrance des badges, gestion des déménagements/travaux/livraisons, etc... ) ; de plus, en cas d'évolution du périmètre de l'aire piétonne, le dispositif est à réadapter.

Or, ce dispositif est très souvent plébiscité à juste titre par des particuliers, des aménageurs privés ou des commerçants.

Aussi, d'autres solutions techniques et réglementaires devront être considérées et intégrées au catalogue des dispositifs de sécurité (boîte à outils – voir mesure n°1).

Actions à court terme (2016-2017) :

- Création de deux nouvelles aires piétonnes : secteur Ferruce et rue Violette (collection Lambert)
- Proposition d'un nouveau schéma de fonctionnement pour des solutions plus flexibles et moins coûteuses

A moyen terme :

- Nouvelle aire piétonne secteur Saint-Didier et Bonneterie
- Eventuellement d'autres pourront être étudiées selon les résultats de l'étude de circulation intra-muros, notamment dans le secteur Pasteur / Université (rue Pasteur par exemple)
- Expérimentation de la vidéo pour gérer les sorties des aires piétonnes et diminuer les coûts de gestion/entretien associés

#### **b. Les piétonisations périodiques (Samedis et mercredis après-midi, Noël, ...)**

Elles prennent en compte les périodes de forte affluence. L'objectif est de permettre aux piétons (habitants, clients, visiteurs, ...) de prendre plaisir à fréquenter les lieux et à leur donner envie de revenir.

Les moyens techniques pour assurer les piétonisations périodiques sont définis en fonction des contraintes de fonctionnement et de desserte du quartier pour les résidents : barrières manœuvrées manuellement (Saint-Agricol par exemple), points de filtrage avec du personnel (samedis, marché de Noël, ...), bornes automatiques.

Action à court terme (2016-2017) :

- Expérimentation de piétonisation de la rue de la République dès 11h les samedis (fin des livraisons) au lieu de 13h, à partir de juin 2016, ainsi que les mercredis

A moyen terme :

- En fonction des résultats de l'étude de circulation intra-muros et de l'expérimentation, repenser le fonctionnement et le rôle de la rue de la République.

#### **c. Une ville en Festival**

Le Festival est un rendez-vous exceptionnel avec près d'un million de visiteurs. De plus, rares sont les événements en France qui se déroulent sur une aussi grande période de temps.

Ainsi, les réponses à apporter pour que la ville fonctionne doivent être à la hauteur de l'évènement.

C'est ainsi que pour l'édition 2015, l'ensemble de l'intra-muros a bénéficié de la mesure de piétonisation (de 13h à 2h). Seul, ce modèle est compatible avec une telle fréquentation de visiteurs.

Des Pass permettent aux résidents (habitants / commerçants) et aux professionnels d'accéder au centre historique selon certains critères. L'objectif est de trouver le juste équilibre entre 2 nécessités : limiter fortement la circulation automobile et assurer le bon fonctionnement de la ville.

Actions à court terme (2016-2017) :

- Confirmation/reconduction du « système » mis en place en 2015
- Limiter plus encore la circulation rue de la République pour prendre en compte son exceptionnelle fréquentation
- Amélioration des fréquences des navettes en particulier pour Fabrica et Maraîchers
- Jalonner spécifiquement le cheminement piétonnier entre la Fabrica et le centre ville
- Nouvelles dispositions pour sécuriser le cheminement piétonnier des passagers des autocars de tourisme : fermeture de Ferruce, et Bénézet pour la dépose/reprise uniquement (avec contrôles et stationnement payant rotatif), sécurisation des traversées et de la porte du Rhône.

A moyen terme :

- Situer l'ensemble des points de filtrage à l'extérieur des remparts
- Améliorer la gestion et le contrôle des PASS pour mieux maîtriser le nombre de véhicules entrants (Festival et autres évènements)
- De nouveaux parkings + navettes en amont de la ville (gratuits)

## Axe n°3 : les piétons ont aussi leur Réseau

Comme il existe un réseau routier, un réseau de transport en commun ou encore un réseau cyclable, les piétons ont aussi un réseau.

Un réseau n'est pas seulement la somme des rues existantes ou à créer. C'est aussi une vision stratégique de la ville et de son fonctionnement. L'objectif est d'offrir aux piétons des itinéraires propices à la marche à pied et permettant de relier différents points d'intérêt (parcs, rues commerçantes, ...).

Pour Avignon, il s'agit notamment de favoriser les liaisons piétonnes qui relient les quartiers entre eux, de franchir les grandes coupures urbaines comme la Rocade sud ou les ponts SNCF, de déterminer des cheminements « de masse » depuis de grands générateurs de déplacement comme les parkings Piot/Italiens/Oulle, de relier les parcs et jardins, les rues commerçantes, le patrimoine, ...

### 1. Bien comprendre notre ville et ses enjeux

La ville est un ensemble complexe, dynamique. Différentes sources de diagnostic et de réflexion existent : les conseils de quartier, les études d'aménagement, les études universitaires, ...

Un des enjeux consiste donc à exploiter le travail déjà accompli pour nourrir l'élaboration du réseau avignonnais.

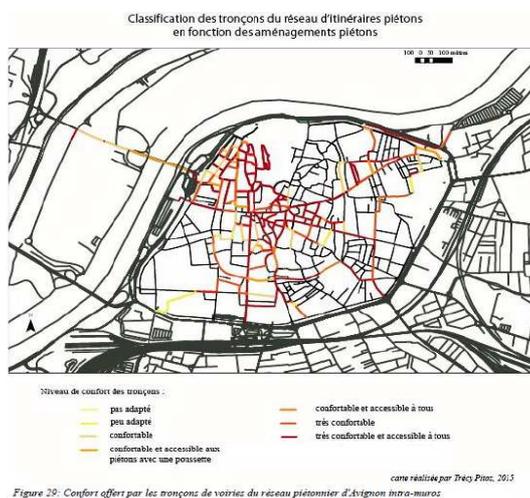


Figure 29 : Confort offert par les tronçons de voiries du réseau piétonnier d'Avignon intra-muros

*Exemple du travail d'une étudiante de l'Université d'Avignon et des Pays de Vaucluse / UFR Sciences Humaines et Sociales – « Aide à l'élaboration du tracé du réseau piétonnier d'Avignon Intra-Muros » (Trécy Pitoz, 2015).*

#### Actions à court terme (2016-2017) :

- Capitaliser le travail des Conseils de quartier
- Recenser les études qui ont été menées sur le territoire (Ville, Grand Avignon, AURAV, CITADIS, TECELYS, Université, ...). Tenir à jour « une bibliothèque » ou a minima un registre...
- Développer le partenariat avec l'Université
- Organiser annuellement une journée de partage des études réalisées ou à venir (format séminaire / table ronde)

## 2. Un réseau cohérent qui a sa propre identité

L'aménagement des espaces publics de la Ville d'Avignon doit aujourd'hui s'appuyer sur un référentiel commun permettant l'amélioration du cadre de vie des Avignonnais au travers d'une ville accessible à tous et favorisant le développement des modes de déplacement les plus respectueux de l'environnement.

Ainsi, la Charte de qualité s'attachera à définir et organiser les multiples composantes de l'espace public : principes d'aménagement, mobiliers urbains, matériaux, calibrage des voies, principes de réglementation des voies et espaces (aire piétonne, zone 30, zone de rencontre...), insertion des bandes et pistes cyclables, selon une trame de lecture claire d'un point de vue fonctionnel et esthétique - Elle traduira ainsi la volonté et l'ambition d'accorder plus de place aux piétons.

La Charte de qualité constituera un document « cadre » général ». Elle sera un outil qui s'imposera à tous les acteurs de l'aménagement des espaces publics : services de la Ville, concepteurs externes, partenaires institutionnels, concessionnaires réseaux, ...

Action à court terme (2016-2017) :

- Adopter la charte de la qualité des espaces publics

## 3. Le PAVE et l'accessibilité en faveur des personnes handicapées

Dans le cadre de la loi SRU de février 2005, pour l'égalité des chances des personnes handicapées et à mobilité réduite, la ville d'Avignon a réalisé son Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (P.A.V.E.).

Ce document analyse le territoire de la ville d'Avignon afin de mieux comprendre les spécificités et les contraintes propres à la commune, et plus particulièrement en termes d'accessibilité. Il propose également un plan d'actions, régulièrement suivi, mis à jour et complété par la commission d'accessibilité.

Il est précisé que le Plan modes doux/actifs s'appuie sur la PAVE d'Avignon. En particulier, les zones de rencontre sont des dispositifs qui doivent prendre en compte la problématique de l'accessibilité. C'est pourquoi, les passages piétons suggérés seront toujours accompagnés de dispositifs en faveur des personnes handicapés (abaissement, bande podotactile, etc...)

Le PAVE a vocation à intégrer la Charte de la qualité des aménagements.

#### 4. Hiérarchisation du réseau : les magistrales structurent le réseau

Le réseau piétonnier doit pouvoir s'appuyer sur quelques grands axes majeurs aménagés pour faciliter prioritairement les déplacements à pied. On parle généralement de « magistrales ».

Différentes définitions existent pour les qualifier. Il peut s'agir de fixer une proportion de l'espace réservé aux piétons (par exemple 50% minimum), de définir un niveau qualitatif de l'aménagement (matériaux nobles et mobiliers spécifiques) ou de reconnaître une fonction particulière des rues (Allée commerçante, patrimoine, ...).

La définition que nous donnerons à Avignon :

« Axe structurant du réseau piéton,

- intégrant un itinéraire continu (et non un simple tronçon),
- penser et aménager dans un souci de simplicité, de fluidité et de confort des déplacements à pied (règles d'occupation de l'espace public)
- limitant les obstacles et concentrant des moyens de contrôle si besoin,
- mettant la priorité aux déplacements doux, sans toutefois être nécessairement une aire piétonne
- mais bénéficiant d'une réglementation adaptée,
- et d'une circulation automobile maîtrisée,
- facilitant les franchissements des voiries routières (comme la rocade sud, les boulevards, ...)

L'aménagement d'une magistrale n'est pas réservé au seul centre historique. Au contraire, le principe doit guider et investir les grands projets d'aménagement comme les éco-quartiers, les ZAC, le Renouvellement Urbain (NPRU), ... C'est aussi un moyen de relier les quartiers entre eux, de sortir de l'isolement urbain, de créer de la vie entre les différentes centralités, de développer le lien social.

#### 5. Le jalonnement des itinéraires

Que faire figurer sur les panneaux de jalonnement piétonnier ? trop d'informations nuiraient à l'utilisateur.

Le plan piéton propose

- Le quartier (chaque quartier à son âme...)
- Le type d'itinéraire « accès rapide » ou « circuit touristique »
- La direction et le temps pour les accès rapides

L'ensemble du réseau jalonné pourra alors faire l'objet d'une carte graphique, disponible en plusieurs langues !

On prend généralement comme référence :

- 3 km/h (1 km en 20 min) pour un déplacement tranquille
- 5 km/h (1 km en 12 min) pour une marche sportive

A noter que la durée d'un parcours à pied est souvent surestimée et que celle d'un accès en voiture en ville avec stationnement est sous-estimée...



- **Concevoir des programmes ZAC et Renouvellements urbains favorables à la marche**

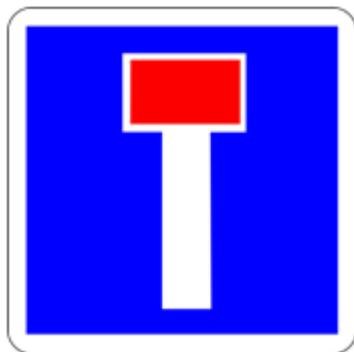
Un des enjeux majeurs est donc de traiter les continuités/perméabilités piétonnes, pour des questions d'accessibilité, de qualité de vie et de valorisation de la marche.

En facilitant l'accès aux stations TC et aux itinéraires modes doux/actifs, on contribue également à l'indépendance énergétique des foyers en difficulté.

L'élaboration du « programme » d'aménagement est une étape décisive pour assurer la perméabilité et la continuité du réseau. Certains franchissements, raccordements, acquisitions, démolitions peuvent ainsi être intégrés au bilan financier et bénéficier plus facilement de subventions.

Actions à court terme (2016-2017) :

- Prise en compte du présent Plan modes doux/actifs dans tous les prochains Plans Guides des projets de requalification et de rénovation urbaine
- Traiter les continuités/perméabilités piétonnes comme un enjeu très fort pour la qualité de vie et la promotion de la marche. Programmer des acquisitions foncières.



*Impasse pour tous,  
« piétons, faites le tour ! »*



*Impasse,  
sauf pour piétons et cyclistes*

## 7. Les points noirs

Certains lieux d'Avignon présentent des configurations défavorables à la pratique de la marche alors qu'ils sont dans la réalité très sollicités. On peut citer notamment les traversées sous les voies ferrées, le franchissement des routes à grande circulation (et des carrefours comme Sémard) ou encore d'une partie des boulevards des remparts.

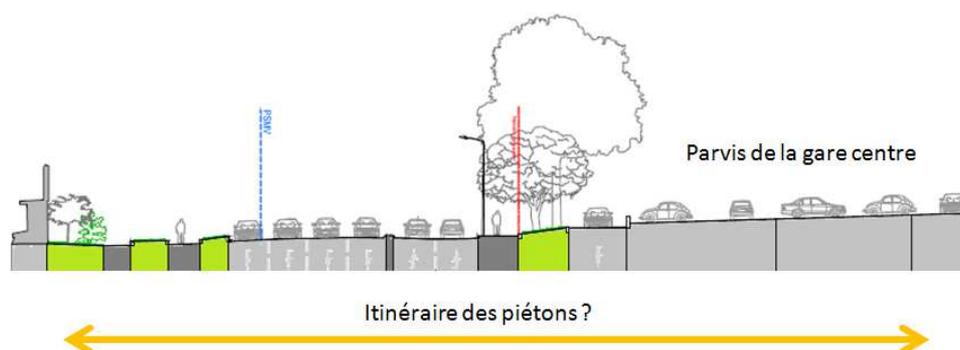
Actions à court terme (2016-2017) :

- Une étude commune Région/Grand Avignon/Ville d'Avignon est lancée pour le traitement du parvis de la gare centre et de la traversée vers République.
- Une réflexion est également lancée pour traiter les passages sous voies ferrées.
- Mais dès cette année, fermeture aux voitures du passage sous la voie ferrée du chemin Saint-Jean (2 étranglements très délicats sous la voie ferrée, empruntés par de nombreux scolaires et bientôt par les usagers de la voie verte du chemin des canaux) et traitement en « impasse sauf piétons et cyclistes ».

- Allées de l'Oulle, Quai de la Ligne, Bénézet, Saint-Lazare seront traités dans le cadre des magistrales

A moyen et long terme :

- La requalification urbaine liée au NPRU et au TCSP sur le périmètre allant de la Rocade sud à Saint-Chamand apportera des solutions.



*Exemple : quelle est la place du piéton entre le parvis de la gare et les remparts ?*

## 8. Un niveau d'entretien cohérent avec la pratique souhaitée

L'entretien du réseau piétonnier est rendu complexe et coûteux notamment en raison de la multiplication des mobiliers et de leur vieillissement, de la diversité des matériaux de surface, des nombreux travaux qui laissent une trace de leur passage, d'incidents divers, ...

La charte de la qualité des espaces publics apportera une première réponse en proposant des mobiliers et des matériaux cohérents avec notre capacité à les entretenir.

En revanche, il est devenu impératif de protéger notre patrimoine-voirie en nous dotant d'un outil réglementaire (règlement de voirie) permettant :

- de mieux coordonner les chantiers entre eux,
- d'encadrer plus strictement les conditions de travaux sur l'espace public (assurer et protéger le cheminement des piétons en phase travaux par exemple)
- de définir des niveaux qualitatifs attendus (assurer la réfection à l'identique d'un trottoir... s'il y avait du béton désactivé ne pas mettre de l'enrobé...)
- d'appliquer des sanctions dans un cadre juridiquement établi.

Actions à court terme (2016-2017) :

- adoption en Conseil Municipal d'un règlement de voirie
- évolution d'Allo Mairie pour l'enregistrement des demandes/signalements des usagers

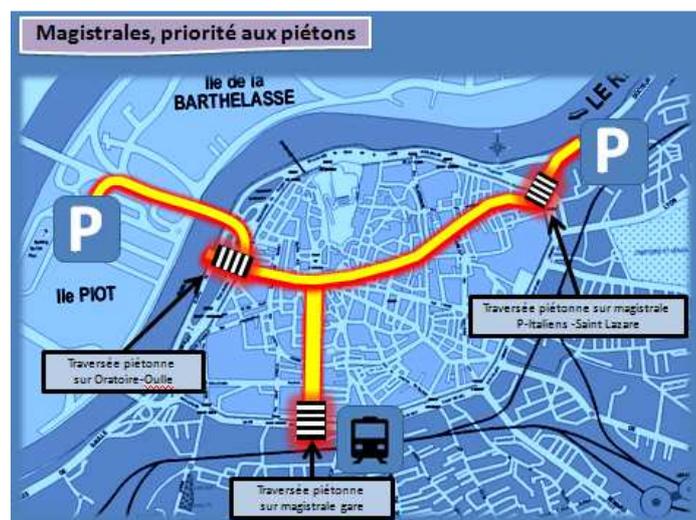
## **Axe n°4 : Marquer le changement de politique par de grands projets symboliques**

### **3 magistrales « accès rapide »**

La politique de mobilité telle que proposée dans le projet du Plan de déplacement urbain (PDU) consiste à favoriser les modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle. Dans ce cadre, la gare centrale joue un rôle important et renforcé avec la réouverture de la ligne Carpentras/Avignon. De plus, la proximité immédiate de la gare routière et de la station Kennedy donne à ce site un statut de Pôle d'échange multimodal (PEM). Il suffit d'observer les flux de piétons le matin, à l'arrivée des trains et des bus, pour comprendre l'intérêt de constituer une magistrale partant de la gare vers le centre historique.

Capter les véhicules automobiles en amont de la ville constitue aussi un objectif majeur de la politique de mobilité. C'est la raison pour laquelle les capacités des parkings Italiens et Piot ont été augmentées en juin 2015. Ces parkings, bien que couplés avec un service de navettes gratuites, sont à une distance relativement proche des remparts qui permet à un bon nombre d'usagers de relier le centre à pied. De même, le parking de l'Oulle, à présent soumis à une réglementation limitant le stationnement de longue durée, permet également de capter des véhicules en amont de la ville (depuis les Angles, Villeneuve).

La grande capacité de ces trois parkings et la volonté de favoriser le stationnement « en dehors » de la ville, motivent la réalisation de deux autres magistrales partant respectivement des parkings Piot/Oulle et du parking des Italiens.



*3 magistrales rapides pour les piétons*

Elles s'accompagneront de traversées piétonnes adaptées, d'une réduction des obstacles, et de nouvelles règles d'occupation du domaine public (stationnement motos et vélos, livraisons, ...).

Le jalonnement « circuit touristique » permettra en parallèle de valoriser les autres itinéraires qui ont tout leur intérêt également.

La mise en œuvre des magistrales se fera par étapes. Elle a commencé en 2015 avec la réalisation de la piste cyclable sur le pont Daladier qui a permis de libérer le trottoir et d'augmenter sensiblement sa fréquentation. Elle se poursuivra en 2016 et 2017 avec le traitement des traversées piétonnes majeures, et se terminera par la suppression des obstacles.

## **Réaménagement du secteur de la place St Didier (rue des Trois Faucons, rue du Roi René, Rue Prévôt, rue du Laboureur)**

La place St Didier et ses rues adjacentes constituent un maillon essentiel dans la volonté d'apaisement du centre-ville en vue d'améliorer le cadre de vie des habitants et de renforcer l'attractivité commerciale et touristique. Ce réaménagement, au travers d'une extension de l'aire piétonne existante au Nord, s'appuie sur une mise en valeur du patrimoine architectural constitué par le centre historique des anciens remparts du XII<sup>ème</sup> siècle. Ce projet va redonner à ce secteur son caractère de place publique en limitant la circulation automobile aux riverains, livraisons et services publics.

La requalification de la place St Didier est le premier jalon d'une stratégie globale sur l'intra-muros qui s'accompagnera du réaménagement des axes suivants :

Rue Bonneterie (extension de l'aire piétonne depuis la rue des Teinturiers) et le tour des Halles, notamment au Sud (aménagement en zone de rencontre, assurant le lien entre les 2 aires piétonnes) : limitation des couloirs de circulation, augmentation et sécurisation des zones destinées aux modes actifs et modification des accès du parking des Halles.

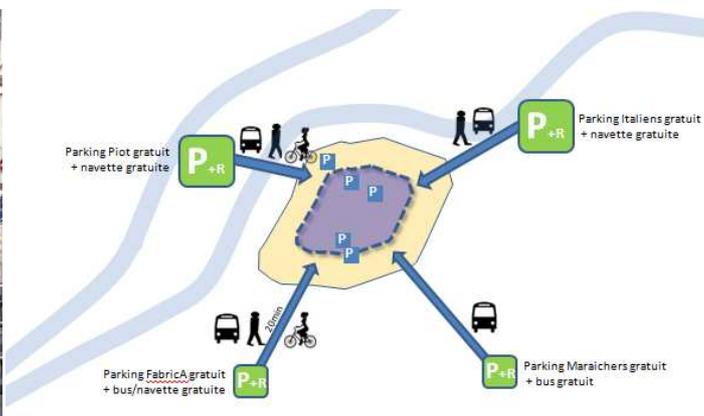
Rues Carnot/Carreterie : réorganisation des usages, en vue de favoriser et de sécuriser les déplacements doux, très malmenés sur cet axe qui constitue, au travers de la magistrale Saint Lazare, une « voie d'irrigation » majeure de l'intra-muros, et assure une connexion depuis le parking relais des Italiens.

## **Une ville en Festival**

L'édition 2015 a marqué un changement en proposant un système complet comprenant notamment :

- Piétonisation complète de l'intra-muros de 13h à 2h (augmentation de 60% du précédent périmètre)
- Points de filtrage tenus par des agents professionnels de sécurité
- Augmentation significative des places de stationnement en amont de la ville (pour ne pas les concentrer sur les remparts), avec en particulier 2 nouveaux parkings au sud (Fabrica et Maraîchers)
- Mise en place de 2 nouvelles dessertes TC gratuites (4 au total)

Le résultat très positif est la preuve que d'autres modèles que le « tout voiture » fonctionnent, sont viables et même profitables pour la santé, l'environnement, la sécurité, la sérénité, l'attractivité économique et touristique...



## Axe n°5 : Des déplacements quotidiens

### 1. Les déplacements vers l'école, une priorité

« 8h20 du matin, les enfants sont déposés au plus près de l'entrée de l'école. Certains courent, d'autres slaloment entre les voitures qui s'accumulent... »

Les déplacements vers l'école se caractérisent par une concentration de personnes et de voitures dans un laps de temps très court. De plus et généralement, les horaires d'entrée coïncident avec les heures de pointe de la circulation automobile.

La sécurité aux abords des écoles est l'affaire de tous. Les aménagements et les comportements de chacun doivent être adaptés.

- **Prudence, école toute proche !**

Panneaux spécifiques, objets ludiques (« crayons d'école »), avertisseurs lumineux, mascotte, ... il existe quantité de dispositifs pour créer une identité aux entrées des écoles.



Quelle identité pour les écoles d'Avignon ?

- **Des cheminements et des parvis apaisés**

Plus le point de dépose est proche de l'entrée de l'école, plus l'effet entonnoir est grand. Pour créer une zone tampon devant l'école apaisée et sécurisée, des parvis peuvent être constitués en éloignant ou en diminuant la circulation de manière temporaire ou permanente : mise en impasse, barrières amovibles, chaînes, mise en aire piétonne, ...

De plus, l'éloignement des stationnements/déposes est souvent pratiqué en milieu très contraint (comme l'intra-muros par exemple) afin de diluer « la pression » sur une plus grande surface. Cette solution donne en outre plus de possibilités pour un aménagement apaisé et sécurisé devant l'école.

- **Sortir de l'auto-dépendance**

Le ramassage scolaire à pied - ou « Pédibus », « Autobus pédestre », « Carapattes » à Bordeaux par exemple - est une solution très intéressante. Développé dans de nombreuses villes, le Pédibus nécessite cependant une forte implication des parents pour qu'il perdure dans le temps. Malheureusement, il y a aussi des échecs qui découragent les écoles et les parents.

C'est pourquoi, un Pédibus doit intégrer préalablement une démarche plus globale : un Plan de Déplacements Etablissement Scolaire (PDES) – des guides méthodologiques existent (ADEME par exemple) et proposent une répartition des rôles entre établissement scolaire, parents, collectivités, services de police, ...

Pour les plus grands, sortir de l'auto-dépendance passe par des transports scolaires performants (régularité) et des arrêts/stations bien adaptés et sécurisés.



- **Sensibiliser, former**



Les formations à la sécurité routière s'accompagnent généralement d'une sensibilisation à l'écomobilité. Les enfants comprennent vite les règles de bonne conduite...

Certaines villes recourent à une « mascotte » pour créer un univers ludique (le "Petit Prudent", à Strasbourg par exemple). Des bandes dessinées, des kits de prudence, des jeux pédagogiques, accompagnent souvent ces démarches.

Actions à court terme (2016-2017) :

- Lancement d'un plan Ecoles en mars 2016, avec :
  - Constitution d'une boîte à outils (catalogue des dispositifs de sécurisation)
  - Expérimentation sur 5 écoles
- Sécurisation et agrandissement des stations bus scolaires du quai de la Ligne et des allées de l'Oulle/Rempart.
- Sécurisation du chemin Saint-Jean, emprunté par de nombreux scolaires (fermeture aux voitures d'un tronçon).
- Mise à disposition de 10 accès gratuits aux parkings Halles et Palais des Papes pour les animateurs de Pédibus.

## 2. Une administration qui montre l'exemple

L'implantation de nombreux services administratifs de la Ville d'Avignon dans le centre historique génère des déplacements de différentes natures. Mais chacun doit être attentif aux piétons et adopter au volant, la conduite qui convient.

A noter que l'administration a su montrer l'exemple à l'occasion du Festival en s'appliquant les mêmes règles d'attribution des PASS que les autres gros employeurs (5% de PASS de la masse salariale basée dans le périmètre) !

Etre exemplaire c'est aussi retenir le mode de déplacement le plus pertinent en fonction de la mission. Par exemple, un objectif pourrait être :

- moins de 1 km, déplacement à pied ou à vélo,
- de 1 à 3km, déplacement à vélo ou en TC,
- au-delà, déplacement en TC ou en voiture.

Actions à court terme (2016-2017) :

- Sensibilisation des agents
- Charte des déplacements durables et de bonne conduite

A moyen terme :

- Réactualisation du Plan de déplacement de l'administration (PDA)

## **Axe n°6 : Encourager la pratique familiale et touristique**

Encourager les familiales et les touristes à se déplacer à pied nécessite de bien comprendre leurs besoins : cheminements accessibles, sécurisés, apaisés, confortables, bien situés, bien dimensionnés, avec des équipements publics bien adaptés,...

Développer à Avignon un réseau piétonnier qui favorise une pratique familiale et touristique de la marche à pied, c'est aussi être moins dépendant de l'automobile.

Par exemple, la réalisation en 2015 d'un aménagement doux sur le pont Daladier a complètement changé son statut. Pour les piétons, ce n'est plus un pont redouté, mais apaisé ; les touristes peuvent enfin prendre leur temps pour admirer l'une des plus belles vues de la ville. On voit enfin des familles l'emprunter sereinement à pied, en roller, en trottinette, ou en vélo. Pendant ce temps-là, leur voiture est restée au garage.

- **Des parcours ludiques pour nos jeunes**

La richesse du patrimoine d'Avignon constitue une base formidable pour développer des parcours ludiques. Mais ce n'est pas suffisant. D'autres domaines sont à exploiter comme notamment les parcours :

- sportifs : parcours de santé, piste de roller, trottinette et skate-parc, City parc, Beach volley, ...
- culturels : animations, parcours ateliers/galleries/musées, ...
- « nature et découverte », environnement : potentiel très fort de l'île de la Barthelasse, des canaux, des parcs en ville, des berges du Rhône et de la Durance, ...
- technologiques : voie verte numérique, applications géolocalisées, ...
- etc...

Le plus difficile sera peut-être d'apporter des idées neuves qui suivent les évolutions de notre société.

- **Des équipements et services qui accompagnent la pratique familiale et touristique**

Toilettes publiques, points d'eau (en particulier pendant les périodes caniculaires et le Festival), bancs ombragés, éclairage, jalonnement, plans et points d'information, sont autant d'éléments attendus par les usagers.

Certains équipements (et leur entretien) peuvent coûter chers. La charte de qualité des espaces publics apportera des principes d'aménagement et des solutions qui iront dans le sens de la bonne gestion de l'espace public et de ses équipements.

- **La nature en ville**

La nature en ville est une évidence et une nécessité. Sa présence agrmente et favorise une pratique familiale et touristique de la marche à pied.

Dans ce domaine encore, Avignon possède un patrimoine remarquable et reconnu.

*Quelques réflexions toutefois pour aller plus loin :*

- *qui profite des grandes pelouses du tour des remparts et des allées de l'Oulle ?*
- *comment exploiter davantage encore les berges nord du Rhône ?*
- *dans quelle mesure peut-on ouvrir certains espaces clos et faciliter/encourager la traversée des parcs et jardins ?*
- *comment exploiter les trames bleues et vertes d'Avignon ?*

- **la propreté, un défi permanent**

Une ville dans laquelle il fait bon se balader est une ville propre et bien entretenue : poubelles en nombre suffisant, distributeurs de sacs/déjections canines, régularité et efficacité des collectes et des interventions de propreté, renforcement des dispositifs durant les périodes de forte affluence, etc...

Mais la propreté coûte cher ! des moyens importants sont nécessaires pour relever ce défi. C'est pourquoi, la Ville d'Avignon a engagé en 2014 une démarche pour optimiser son action publique.

Mais la propreté, c'est aussi l'affaire de tous ! déposer les ordures ménagères dans les lieux prévus (et pas au pied), ne pas jeter ses mégots, ramasser les déjections canines, ..., autant de gestes simples qui doivent devenir des habitudes, des réflexes. C'est pourquoi, des campagnes de sensibilisation sont continuellement nécessaires, à l'exemple de « Tous acteurs, tous concernés » (octobre 2014) pour améliorer la propreté de l'ensemble des quartiers d'Avignon et lutter contre les dépôts de déchets non autorisés, l'affichage sauvage et autres atteintes à l'image de la ville qui nuisent également à la salubrité et à la santé publique.

Et sinon, il faut se donner les moyens de sanctionner les abus (Arrêté municipal 2 octobre 2015).



Actions à court terme (2016-2017) :

- Durant 3 dimanches de septembre, neutralisation de la circulation automobile sur les quais nord des remparts au profit d'une réappropriation des lieux par les Avignonnais.
- Installation de nouvelles toilettes publiques.
- Campagnes de communication pour [www.avignon-propreté.fr](http://www.avignon-propreté.fr)
- Introduction des prairies fleuries, à proximité des remparts notamment

A moyen terme :

- Réalisation d'un Guide des itinéraires familiaux et touristiques (jalonnés), format papier et électronique, et positionnement des toilettes, points d'eau ou pique-nique, etc...
- rafraichissement des passages souterrains pour piétons.

## ***Axe n°7 : Développer l'économie autour du piéton-client***

Le commerce à distance est en pleine expansion. Même une paire de chaussures peut s'acheter et s'essayer sans sortir de chez soi, ... sans marcher !

Mais majoritairement, le client est « piéton ». C'est généralement son dernier mode de déplacement avant d'entrer dans un commerce...

- **Chez nous, le piéton est roi !**

Certaines galeries marchandes reproduisent des ambiances de rue avec des arbres, des bancs, des fontaines, des façades, des cafés, etc... mais toujours sans trottoir, sans potelet, sans voiture !

Le Plan piéton a aussi pour vocation de valoriser nos commerces du centre-ville. Un piéton-client qui se sent bien dans la ville restera plus longtemps et reviendra plus souvent. Les aires piétonnes et toutes les autres mesures qui sont prises pour apaiser la circulation automobile (comme la zone de rencontre) contribuent à cet objectif.

Toutefois, la ville est un système constamment en mouvement. Par exemple, la tenue de gros travaux dans une rue peuvent mettre à mal le piéton-client. Le règlement de voirie est le document réglementaire qui doit permettre d'imposer nos exigences pour assurer les cheminements piétons et les accès aux commerces et logements durant la période de travaux.

- **Donner une image dynamique et positive du piéton**

Le Plan piéton ne réduit pas la marche à pied à un mode de déplacement « bucolique » ou « passif ». Il promeut aussi une image dynamique du piéton : Le piéton s'affirme ! Cela doit transparaître dans les mesures et les messages qui accompagneront la mise en œuvre du Plan piéton.

Cela doit se voir également dans les constructions et rénovation de bâtiments. Citons par exemple les parkings dans lesquels souvent « la place de l'humain » est plus petite que celle de sa voiture : escaliers étriqués (minimum réglementaire), optimisation du nombre de places de stationnement au détriment des cheminements piétonniers ou des espaces de service et de confort (caisses, toilettes, sas, ...).

- **L'organisation du stationnement**

Dans certains cas, le piéton-client peut avoir besoin de garer sa voiture à proximité : personne handicapée, personne à mobilité réduite, visite médicale, colis volumineux ou lourd, achat spécifique, ... Trouvera-t-il une place ?

Si une politique de mobilité durable incite prioritairement à utiliser les modes de déplacements les plus respectueux de l'environnement, elle organise également le stationnement autour de quelques grands principes :

- La voirie privilégie le stationnement des résidents et le stationnement de proximité de courte durée,
- Les parkings en ouvrage privilégient le stationnement de moyenne durée,
- Les parkings-relais + navettes accueillent le stationnement de longue durée.

Cette organisation est obtenue en agissant sur la réglementation du stationnement et sa tarification.

Le centre historique et sa proximité bénéficient déjà d'une telle organisation, mais ce n'est pas le cas des quartiers périphériques qui manquent de « places rotatives ». De petites poches de zones bleues bien situées peuvent répondre à ce besoin. Les horodateurs pour leur part sont à réserver à des zones étendues (rue ou ensemble de rues) qui permettent de générer des recettes couvrant l'investissement et le contrôle.

- **Un « client léger »**

De nouveaux services sont certainement à inventer pour que le piéton-client soit totalement autonome : « livraison propre » à domicile (vélos-tripoteurs, véhicules électriques), consignes, etc...

Actions à court terme (2016-2017) :

- La rénovation partielle des parkings Halles et Palais des Papes.
- L'agrandissement de l'escalier Gérard Philippe au parking Palais des Papes et la liaison souterraine entre le carré du Palais et le parking, accessible 24h/24 aux personnes à mobilité réduite
- Expérimentation de petites zones bleues de stationnement dans les quartiers de la 1<sup>ère</sup> et seconde couronne, à proximité de concentrations de commerces et services.

A moyen terme :

- Déclinaison du Plan piéton dans les renouvellements des prochaines DSP parkings (2018).

# En ville, je me déplace à vélo

Axe n° 1 : Rendre plus sûre la pratique du vélo

Axe n° 2 : Faciliter l'usage du vélo

Axe n° 3 : Développer un réseau cohérent et structuré

Axe n° 4 : Marquer le changement de politique par de grands projets symboliques

Axe n° 5 : Encourager les déplacements domicile-travail

Axe n° 6 : Encourager la pratique familiale et touristique

Axe n° 7 : Favoriser une économie durable autour de l'écotourisme et le tourisme sportif

## Axe n°1 : *Rendre plus sûre la pratique du vélo*

Le monde du vélo et les gestionnaires de voirie attendaient avec impatience une véritable évolution réglementaire en faveur des modes actifs de déplacement. Le Code de la rue avait montré le chemin mais restait insuffisant. Enfin, en 2015, dans le cadre de la Loi Transition énergétique pour une croissance verte, le Plan d'Actions pour les Mobilités Actives (PAMA) vient de franchir un cap ! Décrets, arrêtés, circulaires, ..., les outils juridiques se mettent en place pour donner un nouvel élan à la pratique du vélo.

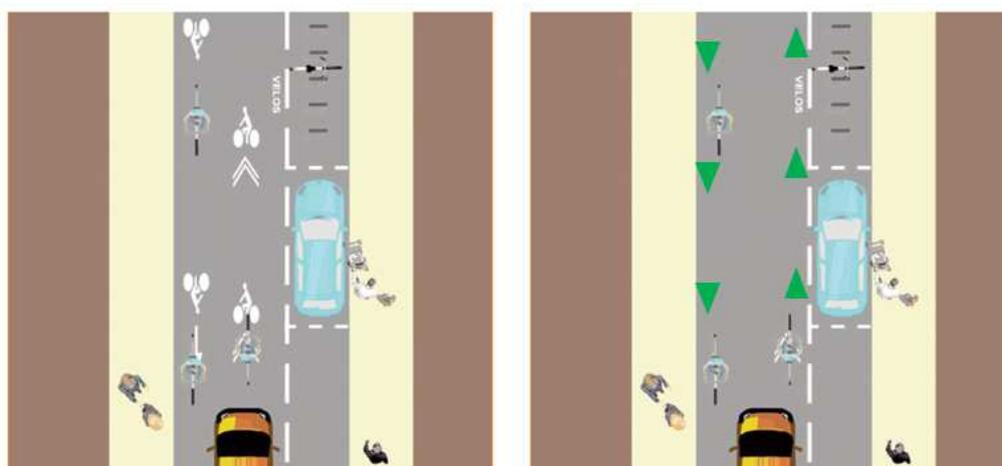
Le PAMA (et ses déclinaisons) devient la nouvelle référence pour les aménageurs. Les points qui suivent s'en inspirent fortement tout en prenant en compte les spécificités de notre ville.

### 1. Une matérialisation de la trajectoire cyclable

Le décret du 2 juillet 2015 modifie le code de la route et introduit le concept de trajectoire matérialisée pour les cycles : dans les carrefours de grande taille, dans les giratoires, aux passages pour les piétons, sur les bandes de rives, etc...

Ce que nous retiendrons prioritairement pour ce premier point, c'est la possibilité de « matérialiser une trajectoire cycliste **éloignée** du bord droit de la chaussée » en zone apaisée. Jusqu'à présent à Avignon, la matérialisation de l'itinéraire cyclable (**triangle vert**) était réalisée au plus près de la bordure, laissant à l'automobiliste la plus belle part de la chaussée. Avec cette évolution, certaines voies trop étroites pour y aménager une bande cyclable vont pouvoir offrir un itinéraire cyclable majeur.

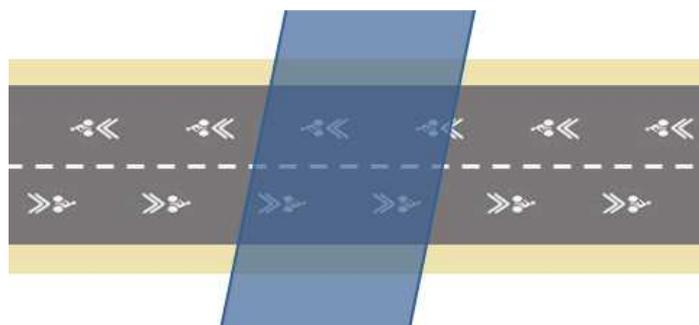
Cette disposition est toutefois encadrée réglementairement. Mais le Plan vélo propose d'en favoriser sa mise en œuvre toutes les fois où il est possible et approprié de le faire.



Source CEREMA Montpellier

A partir de la source CEREMA,  
la situation à Avignon

Par exemple, les passages sous les voies ferrées sont souvent étroits. La géométrie de la voirie fait alors « entonnoir », ce qui peut rendre le cheminement des vélos peu sécurisant. La matérialisation d'une trajectoire cyclable, assumée au centre de la voie de circulation (et limitée à 30km/h) pourrait être une solution très intéressante.



Exemple d'application de la trajectoire cyclable sous une voie ferrée (30km/h)

Actions à court terme (2016-2017) :

- Application de cette disposition pour les passages sous les voies-ferrées (Avenue de la Folie, Eisenhower, ...)
- Selon l'opportunité, application lors des campagnes de renouvellement du marquage au sol pour les vélos

A moyen terme :

- Application de cette disposition dans le cadre des itinéraires cyclables de compensation des projets Tramway/Bus à haute fréquence, en particulier sud-nord (Rocade-remparts)
- Selon l'opportunité, application de cette disposition à l'occasion des campagnes de renouvellement du marquage au sol

## 2. Sécuriser les doubles sens cyclables en intra-muros

Depuis le décret n°2015-808 du 2 juillet 2015 relatif au plan d'actions pour les mobilités actives et au stationnement, les doubles sens cyclables deviennent la règle dans les zones de rencontre. C'est une bonne mesure car elle est cohérente avec l'esprit et la réglementation de la zone de rencontre : la vitesse des véhicules motorisés est de 20km/h maximum, pour permettre la priorité aux piétons et les contre-sens cyclables, en toute sécurité.

Néanmoins, le tissu urbain du centre historique est très contraint. Certaines rues sont très étroites et présentent des coudes qui diminuent la visibilité voiture/vélo. Le Plan vélo propose donc de renforcer le marquage vélo au sol aux points d'insécurité, pour prévenir les usagers du manque de visibilité et de le combiner à la mesure précédente.



Action à court terme (2016-2017) :

- Traitement expérimental d'une dizaine de rues à proximité de l'Université comme les rues Saint-Bernard, Pasteurs, Rascas, Notre Dame des Sept Douleurs, etc... (certaines pouvant devenir piétonnes comme la rue du Pasteur par exemple)

A moyen terme :

- Etendre aux autres rues à l'occasion des campagnes de renouvellement du marquage au sol

### 3. Développer les zones 30

La zone 30 est un outil réglementaire bien adapté à la pratique du vélo au cœur des quartiers. En apaisant la circulation dans toute une zone (vitesse limitée à 30km/h maximum, identification des entrées et sorties de zones, largeur réduite des voies, ...), plus besoin d'aménagement lourd pour les vélos. Les bandes cyclables sont « facultatives », les pistes cyclables inutiles (sauf voies vertes et vélo-routes). L'idéal est d'assumer les itinéraires cyclables dans la circulation automobile.

Ainsi le Plan vélo propose de recourir à l'aménagement de zones 30 selon un schéma d'apaisement des quartiers. Cette mesure est indispensable pour développer une pratique sécurisée du vélo à Avignon.

Tout le monde y gagne : le piéton et le cycliste (dans l'ordre des plus vulnérables), le résident, le commerçant, ..., et même l'automobiliste qui est alors moins exposé au stress de la circulation en milieu urbain.



Exemple de zones 30

Mais l'enjeu des zones 30 est aussi de leur donner de la visibilité. Les panneaux de police ne sont pas suffisants. Différentes solutions existent pour identifier l'entrée (et la sortie) de zone :

- Un marquage spécifique (le moins cher) sur toute la largeur de l'entrée (voir photo)
- Un changement de revêtement sur toute la largeur de l'entrée
- Une bordure à franchir (2 cm de vue)
- Un plateau (cher et non généralisable...)

La charte, à venir, de la qualité de l'espace public fera des propositions.



*Exemple à Strasbourg d'une entrée en zone 30, source CEREMA*

Actions à court terme (2016-2017) :

- Expérimenter la mise en zone 30 de quartiers le long du chemin des canaux
- Proposer une carte des zones 30 envisageables (action commune avec le PDU)

A moyen terme :

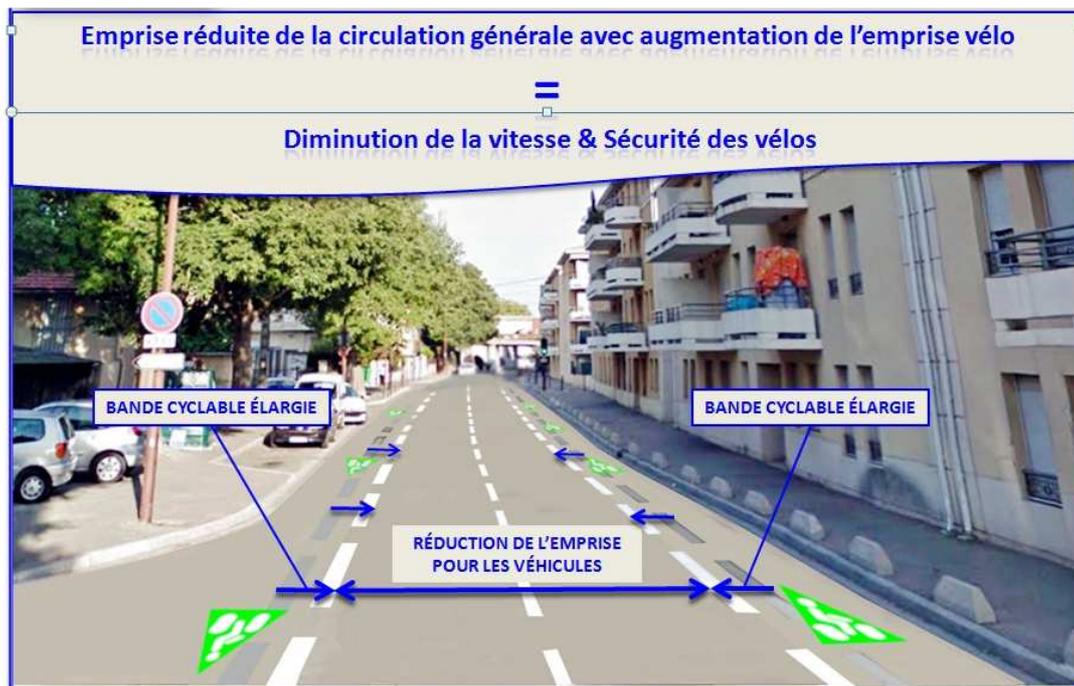
- Mettre en œuvre la carte des zones 30

#### **4. Elargir les bandes cyclables**

Le réseau cyclable actuel est constitué de nombreuses bandes cyclables. Celles-ci ne bénéficient malheureusement pas toutes de largeurs optimales. La logique consistait souvent à privilégier une largeur de voie facilitant le trafic automobile, l'emprise restante étant alors affectée au vélo. Il faut inverser cette logique – bien sûr, dans le respect de la réglementation.

Ainsi, certaines rues présentent des bandes cyclables de 1m20 de large alors que la voie automobile est à plus de 3m50 (marquage au sol) : la voiture roule vite, le cycliste n'est pas à l'aise...

Aujourd'hui, il faut inverser la logique :



*Principe de redistribution des largeurs de chaussée au profit de la sécurité des cyclistes et de la réduction de la vitesse des voitures.*

Cette mesure est une *proposition majeure* du Plan vélo pour sécuriser la pratique du vélo à Avignon. Elle est peu coûteuse (uniquement du marquage) et efficace.

Action à court terme (2016-2017) :

- Recenser toutes les bandes cyclables qui peuvent faire l'objet d'un élargissement en prenant sur la largeur de la voie automobile (traitement peinture)

A moyen terme :

- Appliquer la mesure à l'occasion des campagnes de renouvellement du marquage au sol

## 5. Le Chaucidou, un dispositif qui a fait ses preuves

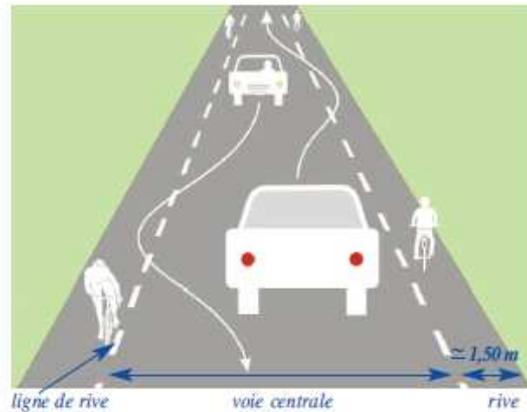
Le recours au Chaucidou, ou chaussée à voie centrale banalisée (CVCB), a été légalisée en milieu urbain par décret du 02 juillet 2015. De nombreuses villes, dont Avignon, l'ont déjà testé dans le cadre du droit à l'expérimentation (Boulevard Gambetta et avenue de Saint Chamand).

## La CVCB, qu'est-ce que c'est ?

La chaussée à voie centrale banalisée (CVCB) est une chaussée étroite sans marquage axial dont les lignes de rive sont rapprochées de son axe.

Les véhicules motorisés circulent sur une voie centrale bidirectionnelle et les cyclistes sur la partie revêtue de l'accotement appelée rive.

La largeur de la voie ouverte aux véhicules motorisés est insuffisante pour permettre le croisement, ces derniers empruntent donc la rive lorsqu'ils se croisent, en vérifiant auparavant l'absence de cycliste ou à défaut en ralentissant.



Source fiche technique CEREMA

Il s'agit d'une solution très intéressante pour assurer une continuité d'itinéraire dans un secteur où l'emprise n'est pas suffisante pour aménager une bande cyclable.

Il est encore trop tôt pour l'affirmer, mais le chaucidou semble être un dispositif bien adapté à nos routes parfois étroites dans les secteurs agricoles (Ceinture Verte, secteur de Montfavet notamment).

### 6. Avez-vous mis votre casque ?

Un aménagement en faveur de la sécurité des cyclistes ne fait pas tout ! Il ne remplace pas la vigilance, la prudence et les équipements de protection.

Il est essentiel de rappeler qu'une pratique sécurisée du vélo passe aussi par :

- le port du casque, au moins pour les enfants !
- le port d'un gilet
- un vélo en bon état de fonctionnement (freins, lumières, transmission, ...) et correctement équipé (sonnette, éléments réfléchissants, ...)

Sinon, Avignon compte de nombreux professionnels du vélo !

## Axe n°2 : Faciliter l'usage du Vélo

Passer d'une utilisation ponctuelle du vélo à un usage courant nécessite de lever quelques freins... le manque de lieux de stationnement en est un, le vol et le vandalisme également. Parfois, la réglementation de la circulation est bien adaptée à l'automobile, mais pas au vélo.

L'axe n°2 a donc pour objet de proposer des mesures concrètes pour faciliter l'usage du vélo.

### 1. Développer l'offre de stationnement pour les vélos

#### a. Augmenter massivement le nombre d'arceaux pour le stationnement de proximité

Le stationnement des vélos est un vrai problème à Avignon. Le manque d'arceaux est partout manifeste. A défaut, le stationnement se reporte sur le mobilier urbain : grille, barrière, mât de signalisation, ... en plus de l'inconfort pour l'utilisateur, cette situation a un impact sur le mobilier (usure, vélo-épave, cadenas, ...) et sur l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (obstacle en plein milieu d'un trottoir, ...).



Le Plan vélo propose de mener une grande campagne de pose d'arceaux d'ici fin 2020 et d'adopter les principes suivants :

- 40% en intra-muros et 60% en extra-muros
- 60% sur chaussée et 40% hors chaussée

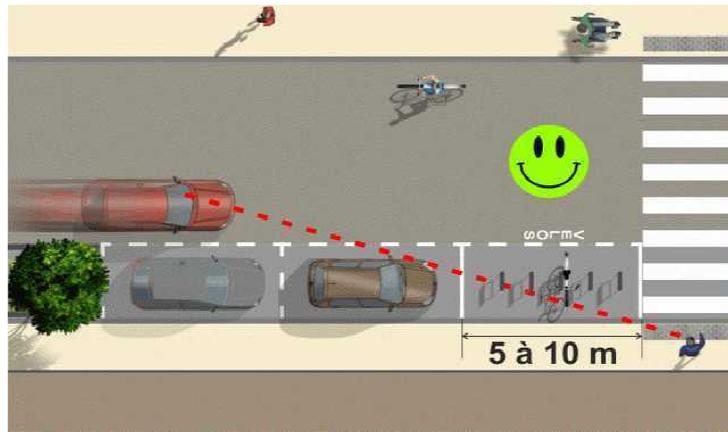
En règle générale, une place de voiture (5m) correspond à 8-10 emplacements pour les vélos, soit à 4-5 arceaux.

	intra-muros	extra-muros
Pour un objectif 100 arceaux supplémentaires	40	60
Nombre de places vélos	80	120
Nombre d'arceaux hors chaussée	16	24
Nombre d'arceaux sur chaussée	24	36
Nombre de places voitures supprimées	3	4,5

*Exemple de répartition sur une base de 100 arceaux*

Le positionnement d'arceaux sur chaussée répond à plusieurs objectifs :

- augmenter la visibilité et la sécurité des traversées piétonnes (et des intersections), conformément à l'axe n°11 du Plan piétons,
- diminuer le mobilier sur les trottoirs, conformément à l'axe n°2 du Plan piéton,
- trouver des surfaces importantes au plus près d'un lieu générateur de stationnement vélo alors que les emprises sur trottoir ne le permettent pas.



Source CEREMA Montpellier

#### b. Réaliser des abris à vélos fermés pour sécuriser le stationnement

Le risque de vol ou de vandalisme peut dissuader un usager à faire évoluer ses habitudes de déplacements. Certains seraient disposés à investir dans des vélos confortables et performants pour se rendre au travail par exemple. D'autres pourraient envisager de recourir à des vélos à assistance électrique ou laisser un vélo à la gare..., mais où les garer en sécurité ?

Les abris sécurisés et les consignes à vélos apportent des solutions. Toutefois, en raison des coûts d'investissement et d'exploitation, il faut certainement se concentrer sur des sites spécifiques :

- Gares
- Parkings relais,
- Pôles d'échanges multimodaux
- Grands sites accueillant du public

#### Actions à court terme (2016-2017)

- Ouverture d'un abri à vélos à la gare de Montfavet (Coparticipation Région, Grand Avignon, SNCF gares et connexions, Ville d'Avignon)
- Démarrage de l'opération « 1 000 places de stationnement supplémentaires d'ici fin 2020 », soit 100 arceaux par an (Budget inscrit au PPI, affectation de 25 K€/an)

#### A moyen terme :

- Déploiement d'abris à vélos dans le cadre du PDU (Grand Avignon) dans les gares de l'agglomération Avignonnaise, et en particulier celle de la Gare Centrale.

## 2. Aux carrefours

### a. Cédez-le-passage pour les vélos dans les carrefours à feux

Depuis 2012, la réglementation de la signalisation routière permet, dans des cas bien définis, de réaliser un cédez-le-passage pour les vélos à la place d'un arrêt au feu rouge.

Le CEREMA précise dans sa fiche technique que « *Le vélo présente des caractéristiques particulières qui rendent possible cette mesure. La position avancée du cycliste en carrefour permise par le faible gabarit du vélo et sa vitesse d'approche modérée lui offrent une visibilité souvent bien meilleure que celle dont disposent les usagers motorisés. En outre, ses faibles dimensions lui permettent une meilleure réinsertion dans le trafic une fois le feu franchi. Le principal critère à prendre en considération avant d'instituer un cédez-le passage cycliste au feu rouge est celui de la covisibilité* ».

Suite au Décret du 02 juillet 2015, le code de la route a été modifié. Il étend le domaine d'emploi du cédez-le-passage cycliste notamment aux passages piétons gérés par feu en section courante.

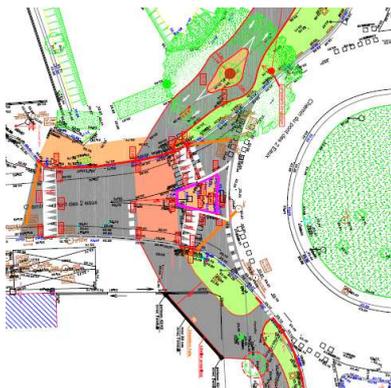
Il est précisé que cette disposition est très encadrée et peut nécessiter préalablement une étude d'impact.

Le schéma 1 fait déjà l'objet d'une expérimentation à Avignon et concerne 8 carrefours (Bd Sixte Isnard et 1<sup>ère</sup> DB, route de Morières).



Source [www.paris.fr](http://www.paris.fr)

### b. Priorité aux vélos sur certains itinéraires



Certains itinéraires majeurs et structurants sont conçus pour donner la priorité aux vélos.

C'est le cas en grande partie de la première phase du chemin des Canaux pour laquelle un important travail a été mené pour proposer des solutions pratiques et sécurisées, à l'exemple du carrefour Capdevilla. Préalablement, la piste cyclable sur le pont Daladier a bénéficié de la première priorité aux vélos, entre le pont et les remparts.

Cette disposition n'a pas vocation à être généralisée bien évidemment. Mais appliquée à quelques grands axes continus, elle permet de rendre le mode de déplacement à vélo plus compétitif par rapport à la voiture. Elle produit également un grand confort d'utilisation, en particulier pour les déplacements rapides (véloroutes) et familiaux (sécurité des enfants).

Actions à court terme (2016-2017) :

- Etendre la piste cyclable Daladier jusqu'à la Barthelasse, en priorité vélos
- Recenser les carrefours qui pourraient bénéficier d'un traitement en cédez-le-passage pour les vélos à la place d'un arrêt au feu rouge

A moyen terme :

- Etendre la priorité vélos aux carrefours restants du chemin des canaux (la traversée Colchester en particulier)

### 3. Des services facilitateurs

Les professionnels du vélo proposent de nombreux services comme l'entretien, la réparation, la location, ... Ils proposent également toute une gamme d'équipements de sécurité pour tous.

Les associations d'utilisateurs, très actives à Avignon, apportent des conseils, proposent des sorties pour tous les niveaux. Elles participent également à des campagnes de sensibilisation à la sécurité et de promotion du vélo. Certaines facilitent la vente/achat de vélos d'occasion, etc...

De son côté, la Ville d'Avignon fait évoluer ses parkings publics pour que ceux-ci puissent proposer des services pour favoriser la mobilité durable : prises électriques pour le rechargement de véhicules et de vélos électriques, location de voitures partagées, prêt de vélos de dépannage, kits de petites réparations, stations de gonflage, ...

Actions à court terme (2016-2017) :

- Service de prêt de vélos, mise à disposition d'une station de gonflage et distributeur de kits de dépannage dans les parkings Palais des Papes et Halles suite au nouveau contrat de DSP

A moyen terme :

- Etendre les services à la mobilité douce/active à l'occasion du prochain contrat de DSP
- Création avec le Grand Avignon (PDU) d'une maison de la Mobilité (localisation à définir)

## **Axe n°3 : Développer un réseau cohérent et structuré**

Un réseau cyclable se constitue premièrement autour de ses axes structurants, c'est-à-dire qui permettent un déplacement de masse (véloroutes, pistes cyclables). Un second niveau intègre les bandes cyclables, lorsque celles-ci offrent des largeurs suffisantes. Mais l'avantage du réseau cyclable par rapport au réseau routier, c'est qu'il n'est pas uniquement constitué d'axes... les aires piétonnes, les zones de rencontre et les zones 30 multiplient les possibilités d'itinéraires. Ainsi, la performance d'un réseau cyclable est étroitement liée aux statuts donnés aux voies de circulation.

### **1. Un réseau cohérent qui a sa propre identité (principes identiques au Plan piéton)**

L'aménagement des espaces publics de la Ville d'Avignon doit aujourd'hui s'appuyer sur un référentiel commun permettant l'amélioration du cadre de vie des avignonnais au travers d'une ville accessible à tous et favorisant le développement des modes de déplacement les plus respectueux de l'environnement.

Ainsi, la Charte de qualité s'attachera à définir et organiser les multiples composantes de l'espace public : principes d'aménagement, mobiliers urbains, matériaux, calibrage des voies, principes de réglementation des voies et espaces (aire piétonne, zone 30, zone de rencontre...), insertion des bandes et pistes cyclables, selon une trame de lecture claire d'un point de vue fonctionnel et esthétique - Elle traduira ainsi la volonté et l'ambition d'accorder plus de place aux piétons.

La Charte de qualité constituera un document « cadre » général ». Elle sera un outil qui s'imposera à tous les acteurs de l'aménagement des espaces publics : services de la Ville, concepteurs externes, partenaires institutionnels, concessionnaires réseaux, ...

Action à court terme (2016-2017) :

- Pour mémoire, adopter la charte de la qualité des espaces publics

### **2. Principes d'aménagement**

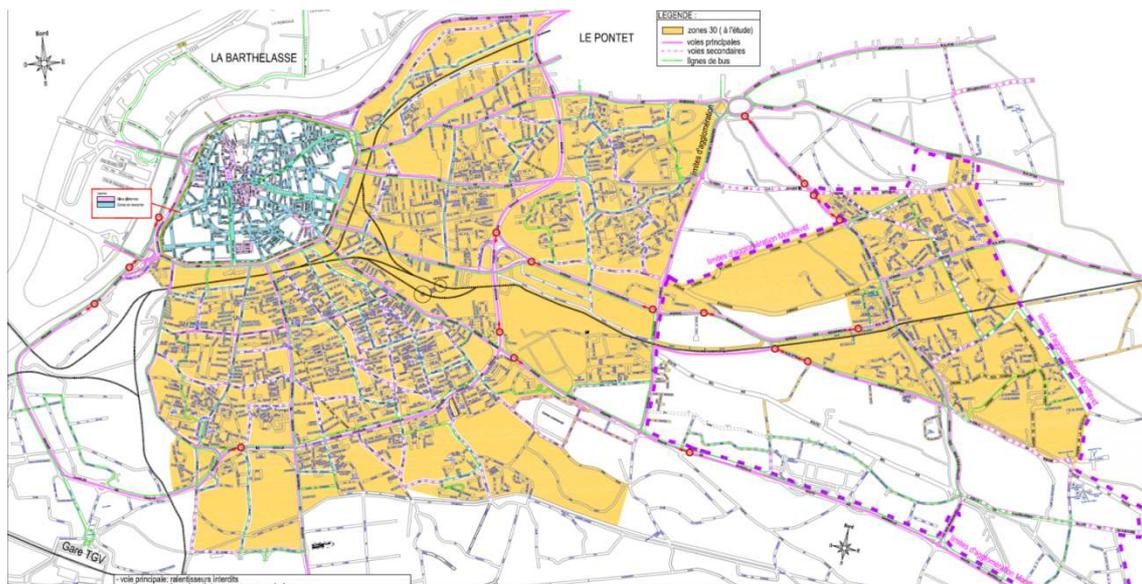
Le Plan vélo propose une ligne de conduite qui doit permettre de faire évoluer notre réseau cyclable et orienter les aménagements à venir. Le tableau « *Fig.1 - Principes d'aménagement des itinéraires cyclables et charte Avignon à confirmer* » a été établi sur la base des connaissances actuelles de la réglementation. Or, celle-ci évolue très rapidement depuis la mise en place du Plan d'Action pour les Mobilités Actives. Des recommandations d'application sont encore attendues. Des premiers retours d'expérience également.

Le tableau de principes d'aménagement constitue donc une première base qui sera amenée à s'enrichir.

On notera que la vitesse inférieure à 30km/h est la plus adaptée à la bonne cohabitation auto-vélo. Les aménagements peuvent être très légers et se satisfaire d'une largeur de voie contrainte. La mixité d'usage devient la règle : on partage l'espace et on respecte le plus vulnérable; dès lors, la réalisation de pistes ou de bandes cyclables n'est pas nécessaire, sauf pour les itinéraires structurants.

### 3. Une hiérarchisation des voies urbaines

Il s'agit d'un élément clé de la politique de mobilité et son élaboration doit constituer une priorité. A partir de là, le réseau cyclable (et piétonnier) peut se construire. Mais c'est également une partie de l'identité de la ville d'Avignon qui est en jeu : la multiplication des zones de rencontre, la redéfinition des pénétrantes routières, l'application d'un nouveau schéma de desserte et la prise en compte des projets structurants (tramway et bus à haute fréquence) influenceront le réseau cyclable.



*Exemple de ce que pourrait être une carte de hiérarchisation des voies urbaines*

Cette carte doit être toutefois constituée à la bonne échelle pour assurer la cohérence avec les orientations du PDU, celui-ci se situant à l'échelle de l'agglomération, voire davantage. C'est pourquoi le rapport technique du PDU consacre le chapitre VI à la hiérarchisation du réseau viaire.

### 4. Un premier schéma d'intentions du réseau cyclable

La constitution d'un schéma d'intentions s'appuie notamment sur :

- les itinéraires existants
- la hiérarchisation des voies urbaines

- les pôles d'attractivité et d'emploi
- la densité de l'habitat
- Les projets d'urbanisme
- les comptages routiers
- les opportunités foncières

Le schéma *Fig.2 Premier schéma d'intentions*, élaboré avec l'AURAV, propose une première base de travail.

Certains itinéraires sont encore à préciser. Des études plus fines sont nécessaires, en particulier le long de la rocade sud et pour rejoindre les remparts (itinéraire de compensation du projet tramway). Des transversales sont également à déterminer pour assurer un bon maillage. On constatera toutefois que la voie ferrée sud-est constitue un obstacle majeur.

## 5. Le jalonnement des itinéraires

Le jalonnement pour les vélos comporte a minima les informations suivantes :

- logo ou charte graphique identifiant que l'information s'adresse aux cyclistes
- destination, centre d'intérêt, organisme, ...
- direction

D'autres informations peuvent être ajoutées :

- distance ou/et temps de trajet
- nom de l'itinéraire, numéro, couleur, logo, ...
- la nature de l'itinéraire (véloroute, grand itinéraire, circuit, ...)

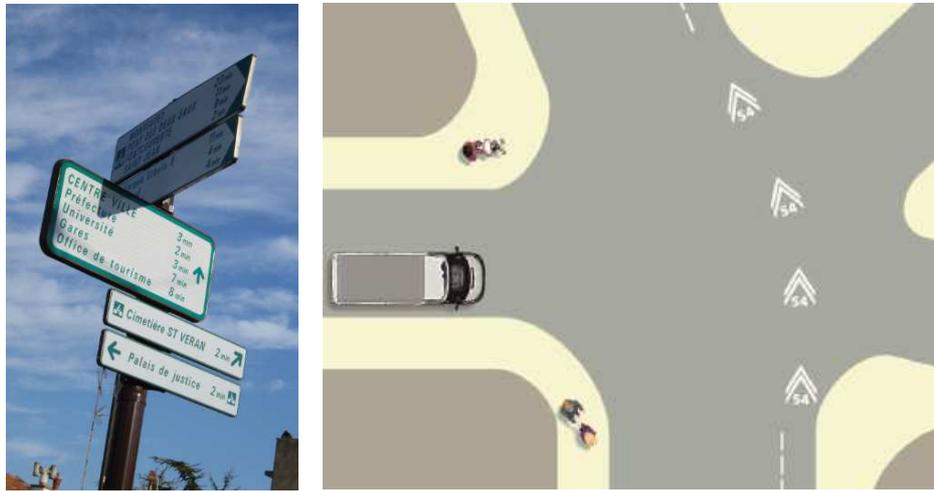
Des guides-papier et maintenant des applications numériques complètent le dispositif de jalonnement.

A titre indicatif, on peut estimer la vitesse à vélo sur route et piste cyclable :

- Non sportif : vitesse moyenne de 16 à 20 km/h
- Sportif occasionnel, bonne forme : vitesse moyenne de 20 à 25 km/h
- Pratiquant régulier d'un sport : vitesse moyenne de 25 à 30 km/h

La vitesse moyenne à vélo en ville :

- Peu de feux, pas de bouchons : 15 km/h en moyenne
- Circulation dense et feux réguliers : 12 à 14 km/h
- Voies étroites : 8 à 10 km/h



*Exemple jalonnement vélo (chemin des canaux – Ville d'Avignon)  
et exemple d'itinéraire vélo numéroté (source CEREMA Montpellier)*

Action à court terme (2016-2017) :

- Jalonnement de la voie verte du chemin des Canaux avec indication du temps de parcours

A moyen terme :

- Jalonnement des autres grands itinéraires touristiques et sportifs : ViaRhôna, Barthelasse, Durance, Ceinture verte
- Soutenir le projet de calculateur d'itinéraires pour les vélos (outil connecté avec cartographie, temps de parcours, etc...) défini dans la fiche actions n°9 du PDU

## 6. Les perméabilités et les continuités (principes identiques au Plan piéton)

Pour encourager la pratique du vélo, il faut que le réseau soit suffisamment maillé. Dans la pratique, de nombreuses ruptures existent : le Rhône, les remparts, les canaux, le réseau ferré et routier, ..., et aussi le tissu urbain hétérogène, les grands ensembles bâtis, ...

Outre les travaux qui peuvent être entrepris ponctuellement pour résorber des discontinuités, quelques outils permettent d'engager une démarche de fond :

- **Analyse et veille foncière pour saisir les opportunités :**

Après avoir cartographié les coupures, il faut recenser les délaissés fonciers, les parcelles publiques, les parcelles à faible valeur, ... et procéder à une veille foncière, des opportunités d'acquisition pouvant se présenter.

- **S'appuyer sur le PLU pour préparer l'avenir**

Ce document permet d'inscrire des emplacements réservés en vue de compléter les itinéraires manquants ou encore de fixer certaines obligations/prescriptions.

- **Concevoir des programmes ZAC et Renouvellement urbain favorable aux vélos**

Un des enjeux majeurs est le traitement des continuités/perméabilités cyclables. En facilitant la connexion aux itinéraires modes doux/actifs, on contribue également à l'indépendance énergétique des foyers en difficulté.

L'élaboration du « programme » d'aménagement est une étape décisive pour assurer la perméabilité et la continuité du réseau. Certains franchissements, raccordements, acquisitions, démolitions peuvent ainsi être intégrés au bilan financier et bénéficier plus facilement de subventions.

Actions à court terme (2016-2017) :

- Prise en compte du présent Plan modes doux/actifs dans tous les prochains Plans Guides des projets de requalification et de rénovation urbaine
- Traiter les continuités/perméabilités cyclables comme un enjeu très fort pour la qualité de vie et la promotion de la pratique du vélo. Programmer des acquisitions foncières.

## 7. Les points noirs

Les usagers et les associations sont des sources précieuses pour signaler un problème, un risque, une incohérence, etc...

Le traitement par la Ville suit alors un parcours complexe :

- Enregistrement de la demande (Allo mairie)
- Evaluation du niveau d'intervention nécessaire (entretien simple, nettoyage, petit projet, grand projet)
- Transmission au service opérationnel selon la thématique et le niveau d'intervention
- Expertise et programmation de l'intervention

Cette méthodologie a toutefois ses limites : actions au coup par coup, volume trop important de demandes, difficultés pour assurer la cohérence des interventions et la priorisation.

Le Plan propose de faire évoluer ce fonctionnement en utilisant la commission Sécurité routière et modes doux/actifs mobilité (axe n°9) comme lieu de recensement, de mise en cohérence des demandes et d'arbitrage des priorités. Le Plan propose également de mettre à la disposition de la commission un budget pour des petits investissements permettant d'intervenir *TRES RAPIDEMENT* pour supprimer un danger potentiel. La présence des associations d'usagers à cette commission, permettra également de bénéficier de leur expertise d'usage.

Action à court terme (2016-2017) :

- Mettre chaque année à la disposition de la commission 5% du budget d'investissement Vélo pour les petits investissements d'urgence

## 8. Un niveau d'entretien cohérent avec la pratique souhaitée

Plus le réseau va se structurer, s'agrandir et être emprunté, plus les besoins d'entretien et de nettoyage seront importants.

En parallèle, la Ville doit faire face à un contexte économique complexe qui nécessite de la part de services communaux de faire évoluer sans cesse son organisation et ses process. De nouveaux modèles sont certainement à trouver, peut être aussi sous des formes « participatives » et « citoyennes ».

Actions à court terme (2016-2017) :

- Faire des questions d'entretien/nettoyage du réseau, un des premiers thème de travail de la Commission Sécurité routière et modes doux/actifs
- Proposer des priorités d'intervention

	principe général	marquage	référence remarquable
<b>Aire piétonne</b> comme l'intra-muros	La cohabitation vélo - piéton est la règle. Les cyclistes roulent à l'allure du pas. Le piéton est prioritaire.	aucun	<i>Art R. 431-9 du Code de la route « (...) Les conducteurs de cycles peuvent circuler sur les aires piétonnes dans les deux sens (...) »</i>
<b>Zone de rencontre</b> comme l'intra-muros	La mixité vélo - voiture est la règle. Priorité au plus vulnérable, le vélo. Le double sens cyclable (ou contre-sens) devient la règle (décret du 2 juillet 2015)	pour signaler le double sens et les points de vigilance 	<i>Art R. 412-28-1 du Code de la route « Lorsque la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 30 km/h, les chaussées sont à double sens pour les cyclistes sauf décision contraire de l'autorité investie du pouvoir de police. »</i>
<b>Zone 30</b> A généraliser dans une logique de quartier et à proximité du chemin des Canaux	La mixité vélo – voiture est la règle. Nécessité de privilégier les réductions de vitesse de tous plutôt que des aménagements cyclables propres. Pas de bande cyclable.	Uniquement pour signaler le double sens et les points de vigilance  avec marquage de certaines trajectoires et éloignement de la bordure 	<i>Art R. 412-28-1 du Code de la route « Lorsque la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 30 km/h, les chaussées sont à double sens pour les cyclistes sauf décision contraire de l'autorité investie du pouvoir de police. »</i>
<b>Axe 50 ponctuellement limité à 30 km/h</b> Exemple : traversée, école, passage sous voie ferrée, ...	La sécurité des cyclistes passe par l'aménagement de bandes cyclables ou de pistes. La largeur des bandes doit être suffisante. Utilisation du marquage des itinéraires cyclables (carrefours, éloignement de la bordure, ...)	bandes cyclables  avec marquage de certaines trajectoires et éloignement de la bordure 	
<b>Axe 50 km/h et au dessus</b>	La sécurité des cyclistes passe par l'aménagement de bandes cyclables ou de pistes. La largeur des bandes doit être suffisante pour constituer un itinéraire cyclable du réseau.	bandes cyclables  avec marquage de certaines trajectoires 	
<b>Chaucidou</b>	A présent ouvert à une utilisation en agglomération,	pas de figurine vélo mais chevron 	<i>Art R. 431-9 du Code de la route « les conducteurs de cycles peuvent circuler sur les accotements équipés d'un revêtement routier. »</i> <i>Instruction interministérielle sur la signalisation routière, article 118-1-C (extrait) « Les doubles chevrons peuvent également être utilisés en rives de chaussée. »</i>
<b>Piste cyclable</b>	Pour les axes structurants et les axes sensibles	Piste cyclable séparée des véhicules motorisés	
<b>Véloroute</b>	Piste cyclable "directe", séparation avec les véhicules motorisés	traitement prioritaire de la circulation des vélos dans la mesure du possible	
<b>Voie verte</b>	Aménagement piétons+vélos séparé des véhicules motorisés		

Fig.1 - Principes d'aménagement des itinéraires cyclables et charte Avignon à confirmer



## ***Axe n°4 : Marquer le changement de politique par de grands projets symboliques***

### **Daladier/Royaume**

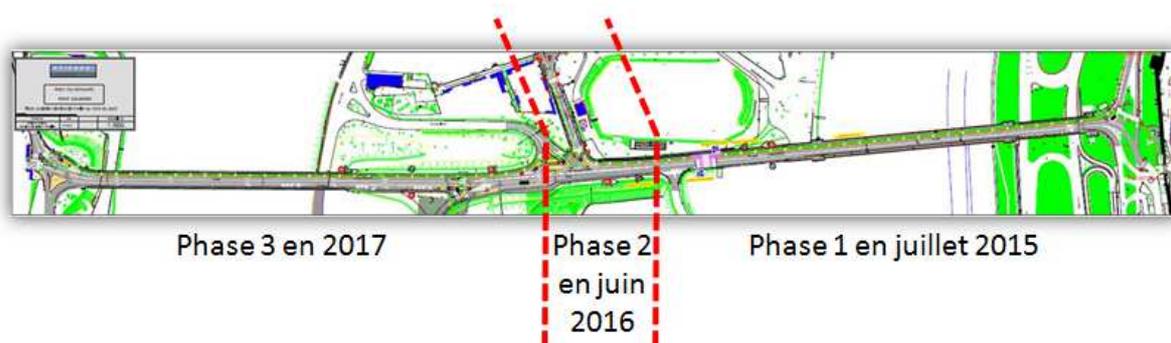
Inaugurée à l'occasion du Festival 2015, la phase 1 de l'aménagement de la piste cyclable sur le pont Daladier a permis de passer d'un pont routier à un pont urbain, propice à la pratique des modes doux/actifs.

D'une largeur confortable de 2m75 et protégée par une bordure coulée, la piste cyclable permet enfin de traverser le Rhône en toute quiétude et de profiter paisiblement d'un des plus beaux points de vue de la ville.

Mais c'est aussi le premier itinéraire cyclable d'Avignon qui bénéficie d'une priorité de circulation. En ce sens, cet aménagement marque un changement de braquet dans la politique vélo menée par la Ville.

L'aménagement doit se poursuivre en 2 étapes :

- Phase 2 : Juin 2016, prolongement par le chemin de la Barthelasse. Les familles et les visiteurs vont pouvoir bénéficier d'un itinéraire continu et sécurisé depuis les remparts.
- Phase 3 : Début 2017, prolongement vers Villeneuve qui constituera l'itinéraire sud de la ViaRhôna.



### **Chemin des canaux**

L'aménagement du "chemin des canaux" consiste à réaliser une « voie verte » de 4m de large sur environ 15 km, dédiée aux cyclistes et piétons. C'est un aménagement innovant et structurant pour la ville, pensé pour être un levier majeur du changement de comportement de la population et des salariés dans leurs pratiques de déplacements utilitaires ou de loisirs.

C'est aussi une solution contre la vulnérabilité énergétique de nombreux habitants des quartiers traversés.

#### Quelques enjeux autour du projet :

**Un enjeu patrimonial et historique :** le système des canaux, roubines, filioles etc...a contribué à forger l'identité paysagère de notre territoire ainsi que sa prospérité pendant des siècles. C'est particulièrement vrai pour le canal de Vaucluse, qui fait partie du réseau hydraulique des Sorgues et relie le Thor à Avignon pour se terminer dans la rue des Teinturiers puis le Rhône. Un premier document historique y fait référence en 976, puis un autre en 1204 et de nombreux autres depuis. Il s'agit donc d'un élément important du patrimoine paysager et historique de la ville, tombé longtemps en désuétude, et qu'il est question ici de mettre en valeur, en lui redonnant une fonction d'échange entre les différents quartiers de la ville.

**Un enjeu urbain et social :** le Chemin des Canaux traverse de nombreux quartiers, rassemblant près de 11 000 habitants dont 3 000 logements sociaux, qui pourraient trouver là un moyen de se réapproprier le canal de Vaucluse notamment, dans une logique de loisirs de proximité. D'autre part, relier de nombreux pôles générateurs de déplacement (Lycée R Char, Collège J Brunet...) ainsi que les principales zones d'activités et d'emplois (Centre-ville, Fontcouverte, Agroparc...), permet de contribuer à lutter contre la précarité énergétique de certains habitants.

**Un enjeu de tourisme durable :** en permettant à terme de relier entre eux les projets structurants VIARHONA et Euro-V8, ou encore en desservant la gare centrale, le chemin des Canaux contribue à renforcer l'attractivité économique de la ville, en permettant de s'adresser à une nouvelle clientèle.

**Un enjeu énergétique et climatique :** le PDU fixe un cap ambitieux de réduction de 10% des polluants atmosphériques, ce qui correspond à une baisse de plus 9% du trafic routier d'ici 2025. La réduction de nos émissions de GES passe aussi par l'augmentation nécessaire des déplacements doux/actifs.

**Un enjeu de mobilité durable :** Au vu des nombreux pôles générateurs situés le long du « chemin des canaux », la liaison permettra les déplacements Domicile-Travail. En effet, la liaison « chemin des canaux » desservira à terme notamment :

- Les gares SNCF Avignon Centre et Montfavet
- Les collèges Jean Brunet et Gérard Philippe
- L'université
- Le lycée René Char
- Le siège du Grand Avignon

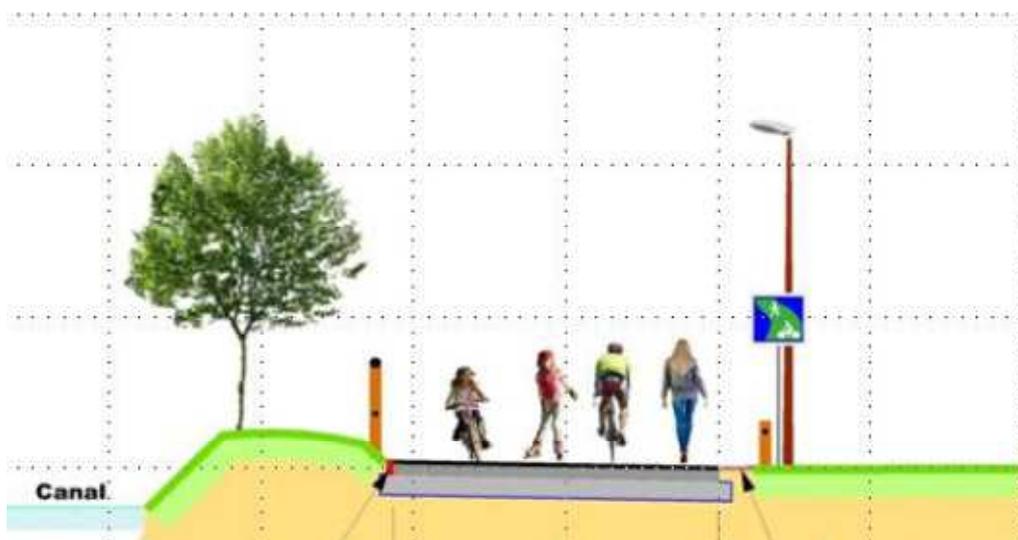
Pour les tronçons en site propre, l'opération d'aménagement comprend :

- Création/réfection d'une voie verte
- Éclairage de la voie verte
- Aménagements des espaces verts mitoyens à la voie verte
- Aménagements de sécurité pour les traversées routières (plateaux surélevés de la chaussée, feux tricolores...)
- Signalisation horizontale et verticale et jalonnement

La réalisation de cette opération est prévue en 3 phases programmées :

- 1<sup>ère</sup> phase : liaison Gare SNCF centre – Lycée René Char (giratoire amandier inclus)
  - Gare – avenue de St Jean (le long des remparts) : 1 360 ml
  - Phase 1 (Avenue de St Jean-Lycée René Char) : 3 240 ml
- 2<sup>ème</sup> phase : liaison Lycée René Char – Zone d'Activité Agroparc, 6 060 ml
- 3<sup>ème</sup> phase : Parc des expositions-Bonpas 4 600 ml

Total : 15 260 ml



*Profil type, 4m de large*

A noter qu'à l'instar du pont Daladier, la priorité de circulation sera donnée aux cyclistes, du moins sur une grande partie de l'itinéraire.

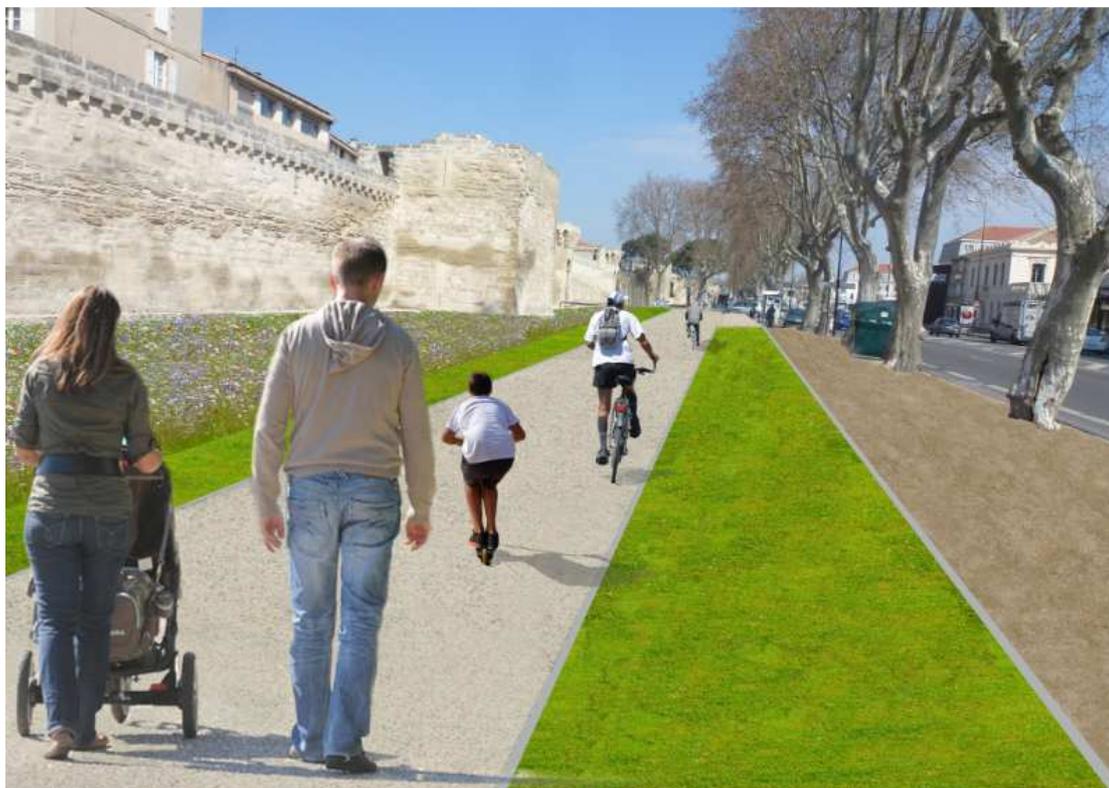
Dans un premier temps, l'itinéraire nord de la Viarhônga empruntera le chemin des Canaux en attendant la réalisation de la passerelle de franchissement du barrage de Sauveterre.

## **Tour des remparts**

Les remparts d'Avignon constituent l'une des grandes richesses patrimoniales de la ville. Bien que certains aménagements les mettent en valeur, ce n'est pas le cas sur tout le périmètre. De plus, qui en profite réellement ? Notre patrimoine a besoin d'être protégé. Il a aussi besoin d'être regardé, admiré, approché.

De plus, le tour des remparts constitue un itinéraire particulièrement plébiscité par les cyclistes (et les piétons). Quelques « bouts » cyclables existent (1050m praticables au total) mais sans véritable fonction, ni statut.

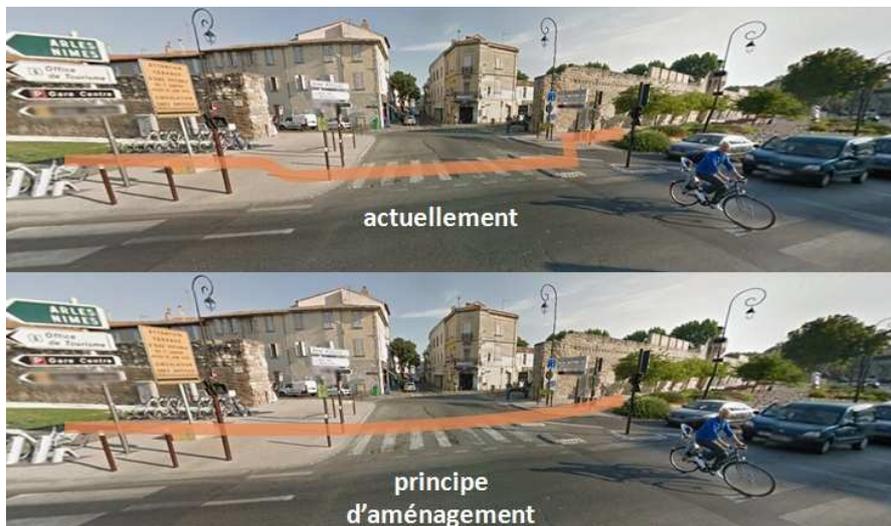
L'aménagement d'un itinéraire cyclable le long des remparts est donc un projet ambitieux.



*Principe d'aménagement proposé, boulevard Limbert*

Le projet comprend notamment :

- La réalisation d'une voie verte de 3m à 5m de large sur plus de 4,3 km
- La connexion aux grands itinéraires du chemin des canaux, du pont Daladier et des berges du Rhône
- La connexion aux grands équipements de la gare centrale, de la gare TGV (à terme) et des parkings Piot et Italiens.
- Le traitement des traversées des carrefours des portes des remparts qui est un enjeu de taille en raison de la complexité et de l'hétérogénéité des aménagements actuels



Porte des remparts / G.Puy

Si l'itinéraire sud est assez simple à traiter, en revanche, la partie nord présente des points durs tels que le passage sous le pont Bénézet, le rétrécissement du quai de la ligne ou encore le franchissement du batardeau boulevard du Rempart Saint-Lazare. La désignation d'un maître d'œuvre au second semestre 2016 permettra d'apporter des solutions techniques.



- Phase 1 (2015)
- - - - Phase 2
- - - - Phase 3
- - - - Phase 4
- Portes
- Principaux points de connexion

## Axe n°5 : Encourager les déplacements domicile-travail

Le vélo est un moyen bien adapté aux déplacements quotidiens « domicile-travail ». Certes, certains l'utiliseront moins pour les longues distances ou pour le transport de matériel encombrant, mais d'autres peuvent y trouver de nombreux avantages :

- Le coût !
- L'intérêt sportif, les bienfaits d'une activité physique (poids, stress, ...)
- Les facilités d'accès en ville
- La convivialité

Pas étonnant alors que la pratique du vélo au quotidien bénéficie d'une image très positive et dynamique dans des villes qui ont misé massivement pour son développement.

### 1. Des aménagements adaptés

Les itinéraires directs, prioritaires et d'une largeur confortable sont de bons moyens pour favoriser les déplacements domicile-travail. Certaines villes ont aménagé des « autoroutes à vélo » appelées aussi « véloroutes ».

Pour ce qui concerne Avignon, le chemin des Canaux, le tour des remparts et la traversée Daladier/royaume répondent à ces besoins. Mais certains grands pôles d'emploi ne sont pas desservis directement comme par exemple Courtine, Cap Sud et Le Pontet.

Le Plan vélo devra apporter des solutions.

### 2. Combiner les modes de déplacements

Une approche complémentaire des déplacements domicile-travail consiste à combiner les modes. Par exemple

- *je pars de mon domicile à vélo, je le stationne dans un abri sécurisé de la gare de ma commune, je prends le TER,*
- *je prends un bus puis un Vélopop grâce à ma carte unique de transport TCRA*
- *ou encore, je prends ma voiture jusqu'en entrée de ville dans le P+R Italiens ou Piot ou encore le long du chemin des Canaux, je termine avec mon vélo pliable.*



Source internet

Bref, il existe une quantité de combinaisons. A chacun la sienne.

### 3. Encourager le développement du vélo électrique

Le vélo électrique est une solution bien adaptée à notre ville. L'assistance électrique est particulièrement appréciable lorsqu'il faut se relancer après un carrefour à feux, un stop, ..., et par vent de face !

Les prix d'acquisition diminuent mais il reste le problème du stationnement sécurisé et de la prise de recharge sur son lieu de travail (tous les deux indispensables). Autrement dit, l'usage du vélo électrique pour les déplacements domicile-travail passe par la mobilisation des employeurs. Mais l'aménagement d'un emplacement vélo, même abrité/sécurisé, même électriquement raccordé, restera toujours bien moins onéreux qu'une place voiture. De plus, un emplacement voiture nécessite une surface de 12m<sup>2</sup>, 22m<sup>2</sup> avec les dégagements de circulation, ce qui équivaut à la surface nécessaire pour garer respectivement 8 et 12 vélos... au prix du foncier, ce n'est pas négligeable.

Une manière de soutenir la création de ces emplacements consiste à intégrer des objectifs de réalisation dans les normes d'urbanisme.

A noter que l'aide à l'acquisition d'un vélo électrique et à l'incitation à la participation des employeurs entre dans le champ d'actions du PDU.

### 4. Avant le travail, l'école

Le vélo-cargo ou vélo-brouette est très répandu dans les villes apaisées. C'est une solution très appréciée des enfants et des parents – un moment de complicité familiale sur le chemin de l'école.

Certains diront qu'il n'est pas adapté à la ville d'Avignon. Peut être que certains comportements d'automobilistes ne sont pas adaptés ! Respecter les zones de rencontre et les zones 30 c'est permettre le développement d'une solution écologique, ludique et pratique.

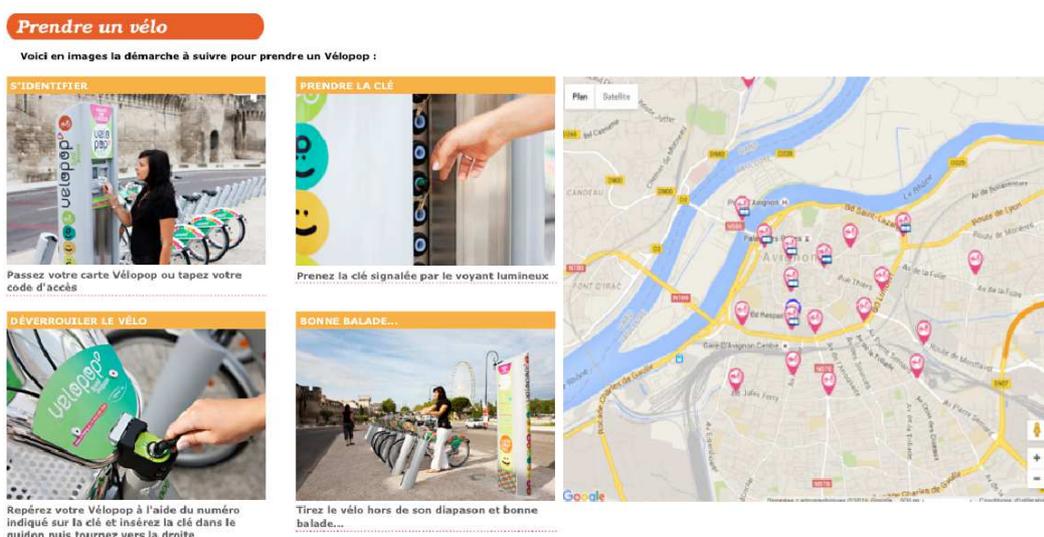


Source [www.rue89strasbourg.com](http://www.rue89strasbourg.com)

## 5. Encourager l'utilisation du vélo en libre service

Avignon a la chance d'avoir un système de vélos partagés « Vélopop » (Grand Avignon / TCRA). Certes l'offre doit encore progresser mais elle a le mérite d'offrir un service très pratique :

- 24 h/24
- 200 vélos
- 19 stations
- une offre combinée TC + vélopop



Source [www.velopop.fr](http://www.velopop.fr)

Ce service aurait pu être abordé dans l'axe 6 (pratique touristique) suivant. Le traiter ici à travers les déplacements quotidiens a pour objectif de rappeler que le vélo en libre service ne couvre pas que les besoins de loisir. C'est aussi une solution pour les déplacements professionnels de courte et moyenne distance : pas cher, stationnement gratuit, entretien à la charge de l'exploitant, passe partout y compris dans les aires piétonnes, pratique avec le panier attaché au guidon, pré-équipé d'un antivol, ...

Malgré cela, les statistiques montrent que l'emploi professionnel constitue une part très faible des locations.

Action à court terme (2016-2017) :

- solliciter le Grand Avignon pour une extension et modernisation de l'offre en libre service, pas uniquement en centre ville mais également dans les autres cœurs de ville et les zones d'activités économiques (courtine, Cap Sud, ...)

## 6. Une administration qui montre l'exemple

Les services de la mairie disposent d'un certain nombre d'abonnements Vélopop et parfois de vélos de service. Mais l'usage est encore faible. De même, quelques bâtiments administratifs proposent des emplacements couverts et sécurisés pour le stationnement des vélos personnels. Toutefois, leur aménagement reste sommaire et ne valorise pas la pratique du vélo. Développer une véritable culture du vélo prendra du temps.

Actions à court terme (2016-2017) :

- Sensibilisation des agents
- Charte des déplacements durables (de 1 à 3 km, encourager les déplacements à vélo)
- Favoriser l'utilisation de vélopop en équipant tous les services de cartes Vélopop et en faisant des opérations de marketing de la mobilité durable (concours, défis, ...)
- Acquisition de 5 vélos électriques (expérimentation auprès de services pilotes. Exemple les agents de surveillance de la voie publique pour les équipages mobiles)

A moyen terme :

- Réactualisation du Plan de déplacement de l'administration (PDA)
- Modernisation des parcs à vélos (peinture, logos, ...)
- Proposer des groupements d'achats de vélos (pliables, électriques, ...) et éventuellement l'étendre à d'autres grands employeurs.

## 7. Faire évoluer les normes d'urbanisme

Faire évoluer les obligations ou normes d'urbanisme est un moyen de favoriser la pratique du vélo. Réserver une surface pour le stationnement des vélos - en pourcentage de la surface plancher ou encore par déduction du nombre de places voitures à réaliser par exemple.

L'aménagement nouvelle génération et les éco-quartiers sont certainement les opérations sur lesquelles il est le plus facile et le plus légitime d'intervenir (programme de l'opération).

## **Axe n°6 : Encourager la pratique familiale et touristique**

Avignon bénéficie d'atouts exceptionnels pour développer une pratique familiale ou sportive du vélo :

- elle est située à la rencontre de deux axes majeurs, de deux voies vertes européennes : VIA RHONA et EUROVELO 8,
- elle accueille sur son territoire deux équipements majeurs que sont les gares TGV et TER, points d'entrées et de sorties de ces itinéraires,
- elle bénéficie d'un patrimoine historique, agricole et paysager exceptionnel, identifié dans le monde entier,
- son climat permet la fréquentation des voies cyclables, et donc la présence de touristes en vélo, sur la période la plus longue en France, de mars au mois de novembre
- sa proximité avec le Mont Ventoux et son étape légendaire du Tour de France font d'Avignon une ville clé !

Cette richesse formidable permet d'offrir une palette de possibilités de balades pour tous : des plus petits aux grands sportifs...

### **1. Petites balades familiales**

Les balades en famille se pratiquent sur des itinéraires sécurisés et ludiques. Cela implique de pouvoir offrir des pistes cyclables suffisamment larges et protégées de la circulation automobile. C'est dans cet esprit que la piste du pont Daladier et du chemin des Canaux a été réalisée. A terme, l'aménagement d'un itinéraire au pied des remparts permettra d'offrir un réseau de très grande qualité.

Au-delà des grandes réalisations, la promotion de la pratique familiale du vélo passe aussi par de petits itinéraires dans des zones apaisées. Par exemple la Bathelasse et la Ceinture verte sont des lieux propices aux balades en famille. Avec peu de moyens et une réglementation adaptée, de nouveaux itinéraires sont à créer.

Enfin, rendre un parcours attractif c'est aussi le compléter par des équipements ludiques : bancs/tables de pique-nique, mise en valeur du patrimoine par des panneaux d'information, des liens numériques/internet, etc...

## 2. Grandes randonnées

Le plan Vélo a aussi pour ambition de faire d'Avignon un noyau central en facilitant les accès vers les plus beaux spots cyclables :

- Randonnées à la journée : Ventoux, Alpilles, Massif d'Uchaux,
- Randonnées sur plusieurs jours : ViaRhôna, Eurovélo 8

Le réseau cyclable à l'échelle de la région se met en place, mais la difficulté est avant tout de créer les connexions des itinéraires lorsque celles-ci nécessitent de passer par des points durs : ponts sur le Rhône et la Durance, voies ferrées, axes routiers, ...

Toutefois, la ville seule d'Avignon ne peut pas tout résoudre, pour des raisons financières et de compétences territoriales. L'enjeu sera donc de favoriser une dynamique commune pour la constitution d'un réseau régional cohérent.

## 3. Pratique sportive

Contrairement aux itinéraires familiaux et touristiques, la pratique sportive du vélo ne nécessite pas forcément des aménagements lourds. Les cyclistes se mêlent généralement à la circulation. En revanche, la largeur des bandes cyclables est un élément déterminant de la sécurité des cyclistes.

Actions à court terme (2016-2017) :

- Promotion des balades existantes et création de nouvelles
- Mise en service d'un Itinéraire temporaire ViaRhôna passant par le chemin des Canaux (via Sorgue/Pontet) et les ponts Daladier/Royaume d'ici la fin 2016
- Installation de 10 panneaux « ludiques » et d'équipements familiaux sur l'itinéraire du chemin des Canaux
- Etude lancée par l'AURAV pour relier les parcs et jardins d'Avignon
- A l'étude, le premier tronçon de la piste cyclable « bords Durance/Rhône », depuis les embarcadères de l'Oulle jusqu'au pont SNCF (projet avec la CNR)

A moyen terme :

- Réalisation d'un « Guide des balades familiales et des itinéraires sportifs »
- Aménagement d'un parcours numérique sur la Barthelasse (cf. AURAV)
- Participation financière de la Ville d'Avignon à l'étude pour la réalisation d'une passerelle de franchissement du barrage de Sauveterre (Itinéraire définitif de la ViaRhôna traversant l'île de la Barthelasse.
- Etude de faisabilité de la traversée de la Durance et de l'aménagement aux abords de la Durance, jusqu'à Bonpas (en partenariat avec le SMAVD) – projet d'agglomération.
- Renforcement de l'itinéraire Avignon (gare TGV) – Mont Ventoux

# **Axe n°7 : Favoriser une économie durable autour de l'écotourisme et le tourisme sportif**

## **1. Le vélo, soutien du commerce de proximité**

L'automobiliste regroupe souvent ses achats et y consacre une soirée ou une matinée par exemple. Il ciblera peut-être une zone commerciale, à l'extérieur de la ville, afin de bénéficier de la concentration de grandes enseignes et d'infrastructures routières généralement adaptées au commerce de masse.

Pour sa part, le cycliste-client est fidèle aux commerces de proximité. De nombreuses études ont montré que son pouvoir d'achat n'est pas inférieur à celui de l'automobiliste ; il consomme simplement différemment, achetant moins mais plus souvent. Au final, un cycliste dépense en moyenne plus dans un commerce de proximité qu'un automobiliste.

De plus, par rapport à la dépense énergétique du piéton, le cycliste va 3 fois plus loin et couvre une surface 10 fois plus grande (30 km<sup>2</sup>) – source ADEME/FUBicy. La zone de chalandise d'un cycliste est donc potentiellement très importante. Encore faut-il pouvoir lui proposer des aménagements et des équipements adaptés (pistes, bandes cyclables, zones règlementées, ..., arceaux de stationnement, ...) – le plan vélo apporte des solutions concrètes pour développer un réseau cyclable de qualité qui contribue aussi à soutenir le commerce de proximité.

## **2. L'écotourisme et le tourisme sportif, une nouvelle clientèle**

Le tourisme à vélo est devenu un véritable outil de développement économique des territoires. Selon France Vélo Tourisme, les retombées économiques sont estimées à 2 milliards d'Euros rien qu'en 2012. L'expérience de la « Loire à Vélo » montre que le tourisme à vélo a généré près de 17 millions d'euros de retombées économiques en 2012, en élargissant la période touristique au-delà des mois d'été et en attirant une nouvelle clientèle, plus jeune, venue de nouveaux horizons.

A l'évidence, le potentiel d'Avignon est remarquable. Mais il ne fait pas tout !

D'une part, l'ensemble des mesures en faveur des modes actifs développés dans ce plan a aussi pour ambition de séduire cette nouvelle forme de touristes ou de voyageurs, plus attirés par les spécificités d'un lieu que par son uniformisation.

D'autre part, il faut que « l'offre commerciale » s'adapte, innove et se démarque pour inciter les visiteurs à privilégier notre destination plutôt qu'une autre.

Par exemple, favoriser une économie durable autour de l'écotourisme et le tourisme sportif, c'est avant tout développer :

- une offre d'hébergement et de restauration adaptée à cette nouvelle clientèle,
- des productions locales, domestiques, artisanales et des basses technologies,
- des commerces de proximité et des nouveaux services en lien avec le tourisme sportif,
- une identité de « *ville étape de qualité* » et de « *ville hospitalière* », consciente et reconnaissante de l'opportunité d'accueillir les voyageurs des grands itinéraires européens,
- des offres combinées de séjour, escapades-circuits, dégustations, évènements, loisirs, ...
- une communication de qualité, multi-langues, et assurer une diffusion de masse à l'aide de supports modernes.



Action à court terme (2016-2017) :

- organisation d'un séminaire/table ronde autour de l'accueil de ViaRhôna (1<sup>er</sup> janvier 2017), avec les partenaires privés de la Ville (Office du tourisme, opérateurs/voyagistes, associations/corporations, ...) et publics (Région, Département, Agglomération).

A moyen terme :

- réflexion à mener sur les moyens d'accompagner les initiatives privées qui favorisent l'écotourisme et le tourisme sportif : par exemple, faciliter les démarches administratives pour le développement des cyclo-pousses, la location de vélos, ...

# A vélo comme à pied !

Axe n° 8 : Les modes actifs, bénéfiques pour la santé

Axe n° 9 : Des partenaires, clés du succès

Axe n° 10 : La pédagogie comme véritable stratégie de communication

## **Axe n°8 : Les modes actifs, bénéfiques pour la santé**

Nos modes de vie évoluent et s'accompagnent souvent de stress et d'une certaine sédentarisation. La pratique du sport devient de fait un enjeu fort de santé...

Les salles de sport en ville ont fleuri pour répondre à un besoin et à la demande. Certains abonnés les fréquentent presque quotidiennement et y consacrent un budget non négligeable.

Comment valoriser les déplacements quotidiens à pied ou à vélo pour qu'ils soient considérés comme une activité sportive ? Notons que ce document s'intitule Plan modes doux/actifs. La marche et le vélo ne sont pas que des modes « doux » de déplacements... C'est pourquoi, il est important de communiquer également sur le côté « actif », dynamique.

### **1. Au quotidien, c'est bénéfique pour la santé**

La marche et le vélo sont les moyens les plus économiques et naturels de faire du sport. Leur contribution est reconnue dans la lutte contre l'obésité et les problèmes cardio-vasculaires.

Quant aux inquiétudes relatives à la sécurité et à l'air que l'on respire à pied ou à vélo, elles justifient la mise en œuvre du Plan modes doux/actifs et de tous les documents stratégiques qui favorisent la mobilité durable (PDU).

Actions à moyen terme :

- Rapprochement avec les professionnels de la santé pour la promotion des modes doux/actifs au quotidien
- Affiches, slogans : le sport bon pour la santé, 20 min par jour, ...

### **2. Des équipements sportifs de plein-air**

La gestion des équipements sportifs de plein-air peut être coûteuse et son bon entretien engage la responsabilité de la Ville. Mais il existe pour autant des équipements légers qui, bien situés, peuvent créer un effet d'entraînement et d'animation : parcours de santé, terrain de volley, ...

*Par exemple :*

- *Peut-on valoriser le parcours des joggeurs autour des remparts ?*
- *Peut-on imaginer un été un aménagement temporaire de Beach Volley aux allées de l'Oulle ?*
- *Peut-on envisager un parcours de santé en bois, positionné dans les parcs, le long des remparts, chemin du Halage, chemin des canaux, ...*

## **Axe n°9 : Des partenaires, clés du succès**

« Si tu veux aller vite, pars seul. Si tu veux aller loin, pars accompagné ! », Proverbe africain.

### **1. Identifier les partenaires**

Une première phase consiste à recenser les partenaires et ce qu'ils peuvent apporter.

Il peut s'agir de collectivités, de professionnels du sport et de la santé, d'experts du domaine (comme le CEREMA par exemple), de professionnels de la sécurité (la Police Nationale d'Avignon détient une Unité d'Ordre Public et de Sécurité Routière très active), d'acteurs économiques, et bien entendu d'associations d'usagers (certaines sont particulièrement actives et accompagnent déjà régulièrement la Ville dans l'organisation de manifestations).

### **2. Ne pas opposer piétons et cyclistes**

Les modes doux/actifs forment une même famille qui comprend la marche à pied, le vélo, le roller et la trottinette. Ce sont des modes de déplacement non motorisés, non polluants, qui nécessitent un minimum d'effort physique.

Mais ils partagent aussi des préoccupations communes : la sécurité, la reconnaissance...

### **3. Une commission Sécurité routière et modes doux/actifs pour suivre et alimenter le plan**

Le Plan modes doux/actifs propose la mise en œuvre d'une commission commune « piéton et vélo », avec 3 objectifs :

- **Le suivi de la mise en œuvre du Plan**

Mesurer l'avancement et évaluer les effets de la mise en œuvre du Plan sont indispensables. Cela permet notamment de conforter ou ajuster la politique en faveur des modes doux/actifs et de prioriser les mesures et investissements restants.

- **La promotion**

Le développement des modes doux/actifs passe aussi par une approche marketing. La commission aura également pour mission d'apporter des idées neuves pour la promotion, la valorisation ou l'organisation de manifestations.

- **La sécurité**

Recueillir et partager le bilan de sécurité, l'interpréter, identifier et traiter des points noirs, prioriser les interventions, définir une stratégie complémentaire Police Nationale / Police Municipale, initier des démarches auprès du milieu scolaire et périscolaire, autant d'objectifs confiés à la commission pour faire progresser la sécurité des piétons et cyclistes.

Là encore, les associations d'usagers jouent un rôle important pour la détection des dysfonctionnements ou des points noirs. Grâce à leurs nombreux adhérents, elles sont une formidable source d'information, de savoir local et d'expertise d'usage.

Action à court terme (2016-2017) :

- Proposition de composition et de fonctionnement de la commission pour le dernier trimestre 2016

A moyen terme :

- Rédaction d'un rapport annuel des travaux de la commission qui fera l'objet d'une information en Conseil Municipal.

# Axe n°10 : La pédagogie comme véritable stratégie de communication

La communication est un outil primordial pour accompagner une politique de mobilité efficace. Mais pour être bien comprise elle doit pouvoir s'appuyer sur une démarche claire et cohérente : le Plan modes doux/actifs.

## 1. La pédagogie comme fondement

Pour faire évoluer les comportements vis-à-vis de la marche et des piétons, la pédagogie est essentielle. Elle constituera le fondement des actions de communication qui seront mises en place.

Quelques besoins particuliers identifiés sur notre territoire sont :

- Réduire et adapter sa vitesse en voiture : ***on roule trop vite à Avignon !***
- Respecter les plus vulnérables : piétons, cyclistes, ...
- Qu'est-ce qu'une zone apaisée ?
  - « *c'est normal d'avoir des piétons qui traversent la rue librement* »
  - « *c'est normal qu'ils soient prioritaires en zone apaisée* »
  - « *c'est normal de voir un vélo à contre sens, c'est la règle du code de la route* »
- Qu'est-ce qu'un Chaucidou ?
  - « *c'est normal de se ranger derrière le vélo et d'attendre que la voie soit libre* »

Les campagnes de communication doivent cibler les jeunes c'est certain ! Mais pas uniquement. Les premières zones de rencontre ont été créées en 2008. De quand date notre permis de conduire ? Et depuis, le législateur a encore étendu le champ des mesures favorables aux piétons et aux cyclistes (exemple avec la Chaucidou en 2015-2016).

Action à court terme (2016-2017) :

- Réalisation d'un premier flyer expliquant la zone de rencontre

A moyen terme :

- Réalisation d'une plaquette pédagogique (type A4 plié)

## 2. Des partenaires, relais de communication

Il faut donc envisager une communication pédagogique « de masse ». A cet effet, il faut pouvoir s'appuyer sur tous les relais locaux possibles : associations de quartiers d'Avignon, associations piétons et cyclistes, écoles, auto-écoles, assurances, gros employeurs, ...

Action à moyen terme

- Transmission de la plaquette pédagogique (type A4 plié) pour diffusion

### 3. Donner de la visibilité à la politique de mobilité

Le Festival d'Avignon est une formidable occasion de connaître et reconnaître sa politique de mobilité. Le piéton est au centre du centre...

Mais de nombreux autres événements peuvent porter les bons messages, comme la Fête du vélo, la semaine du développement durable, etc... ou encore prochainement l'ouverture de la viaRhôna.

Actions à court terme (2016-2017) :

- Donner une nouvelle dynamique à la fête du vélo pour qu'elle porte les messages du Plan modes doux/actifs
- Capitaliser sur l'arrivée de la ViaRhôna à Avignon.

A moyen terme :

- Solliciter les professionnels du milieu pour qu'Avignon soit un lieu de congrès, colloques, forums, séminaires, etc...
- En particulier, se fixer pour objectif d'accueillir le Club des villes Cyclables et les journées études FUB
- Participer également aux rendez-vous nationaux

### 4. La pédagogie en milieu scolaire et périscolaire

L'apprentissage des mobilités douces, respectueuses des personnes et de l'environnement commence en milieu scolaire et périscolaire.

Si les parents éduquent les enfants, l'inverse est aussi vrai... un enfant sensibilisé à la sécurité routière en parlera probablement chez lui, dans son foyer.

Des projets pédagogiques, ludiques, produisent de bons résultats. La « Commission Sécurité routière et modes doux/actifs » sera amenée à initier une démarche dans ce sens.

