

FICHE
EXPÉRIENCE

n°12

MAÎTRISE DE LA DEMANDE DE DÉPLACEMENTS MOTORISÉS

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU GRAND AVIGNON : concilier un projet structurant (tramway) avec une politique coercitive de stationnement dans le centre-ville**ENJEUX ET OBJECTIFS**

La Communauté d'Agglomération du Grand Avignon et la Mairie ont développé une politique coercitive de refoulement de l'automobile. La présence des véhicules autour des remparts du centre-ville d'Avignon et dans les rues ne permettait pas pour autant les déplacements de salariés, habitants et visiteurs. Cette mesure a été accompagnée de celle de l'apaisement du centre pour lui conserver son attractivité touristique, commerciale, culturelle et foncière.

Le contrôle intégral de la circulation dans les quartiers denses et massivement fréquentés est également destiné à satisfaire l'obligation légale de lutte contre l'effet de serre et l'amélioration de la qualité de l'air. Le but du Grand Avignon est de recréer une agglomération des « courtes distances » pour limiter le stress et les impacts environnementaux liés aux transports, et plus globalement d'améliorer la qualité de vie par des aménagements paysagers.

RÉPONSES APPORTÉES**La « piétonisation » du centre historique**

Le stationnement a été interdit le long des voies ce qui a permis un élargissement des trottoirs, voire la réservation de l'emprise totale de certaines chaussées pour les piétons. Le principal lieu de correspondance des lignes de bus a été déplacé et agrandi pour optimiser la desserte et diminuer le besoin de véhicule individuel motorisé, et ainsi les places de parkings restantes. Par ailleurs, la politique de piétonisation du centre historique se traduit par une interdiction de la circulation automobile en fin de semaine. Le stationnement en centre-ville est limité et réservé en priorité aux résidents.

La création de parkings de proximité

Deux parkings de proximité d'une capacité respective de 900 et 1150 places, ont été créés à distance des remparts. Toutes les dix minutes, une navette gratuite fait le circuit des parkings, avec des plages horaires étendues en cas d'événement. Afin de préserver la qualité de l'air, les navettes qui desservent le centre-ville depuis les parkings sont électriques. Pour le parking souterrain situé aux « allées de l'Oulle » à proximité des remparts, l'accès routier se fait de l'extérieur des remparts, l'entrée/sortie pour piétons étant à l'intérieur de ceux-ci.

La suppression progressive des parkings de surface

Les anciens parkings qui longeaient le périmètre des remparts sont progressivement interdits afin de dégager des zones vertes, des promenades piétonnes et une éventuelle emprise pour une ligne de tramway. Deux lignes sont prévues. Elles réduiront l'emprise spatiale du transport routier hors remparts.

De nouveaux services à la mobilité en intramuros

Un service de « Baladine » (véhicule de quelques places assises, totalement électrique) circule uniquement dans l'intramuros, à la demande et pour un tarif de 0,50€ quel que soit le trajet.

Un système de vélos en libre-service, le Vélopop, a été mis en place depuis juin 2010. Les stations sont situées aux principales entrées du centre-ville et dans des secteurs commerçants.

Pour le transport de marchandises, la principale mesure porte sur la limitation spatiale et temporelle du stationnement. Une entreprise de transport de marchandises propose des services de livraisons totalement électriques et il existe aussi un système de taxi-tripporteur pour les clients.

ÉTAT D'AVANCEMENT

Le projet de tramway et de parkings relais à ses terminus représente l'ultime étape de la politique d'agglomération en matière de TC vers un centre-ville apaisé.

L'entrée en service du tramway est prévue en 2016-2017.

POINTS À CONSIDÉRER POUR REPRODUCTIBILITÉ**Facteurs de réussite**

La politique locale de réduction de la place de l'automobile a été induite par les fortes contraintes spatiales en intramuros et le souhait de ses résidents de disposer d'une meilleure qualité de vie. La volonté des pouvoirs publics locaux de maintenir l'animation commerciale et touristique et la nécessité d'accessibilité pour les salariés et les visiteurs a représenté une opportunité pour adapter l'offre de mobilité dans le centre historique.

La suppression des derniers parkings qui enserrant encore actuellement le centre favorisera la concentration et l'optimisation du stationnement mais s'inscrit aussi dans une démarche de protection et mise en valeur des remparts.

Points de vigilance

Une politique drastique de limitation de l'automobile dans la ville centre est susceptible d'engendrer la délocalisation à terme de certaines activités artisanales situées le long des remparts et de reporter une partie des problèmes de stationnement vers l'extramuros.

La livraison de marchandises en véhicule électrique ou en modes actifs n'a pas encore fait l'objet d'une évaluation.

Pour en savoir plus :

www.grandavignon.fr/