



Avignon, ville apaisée

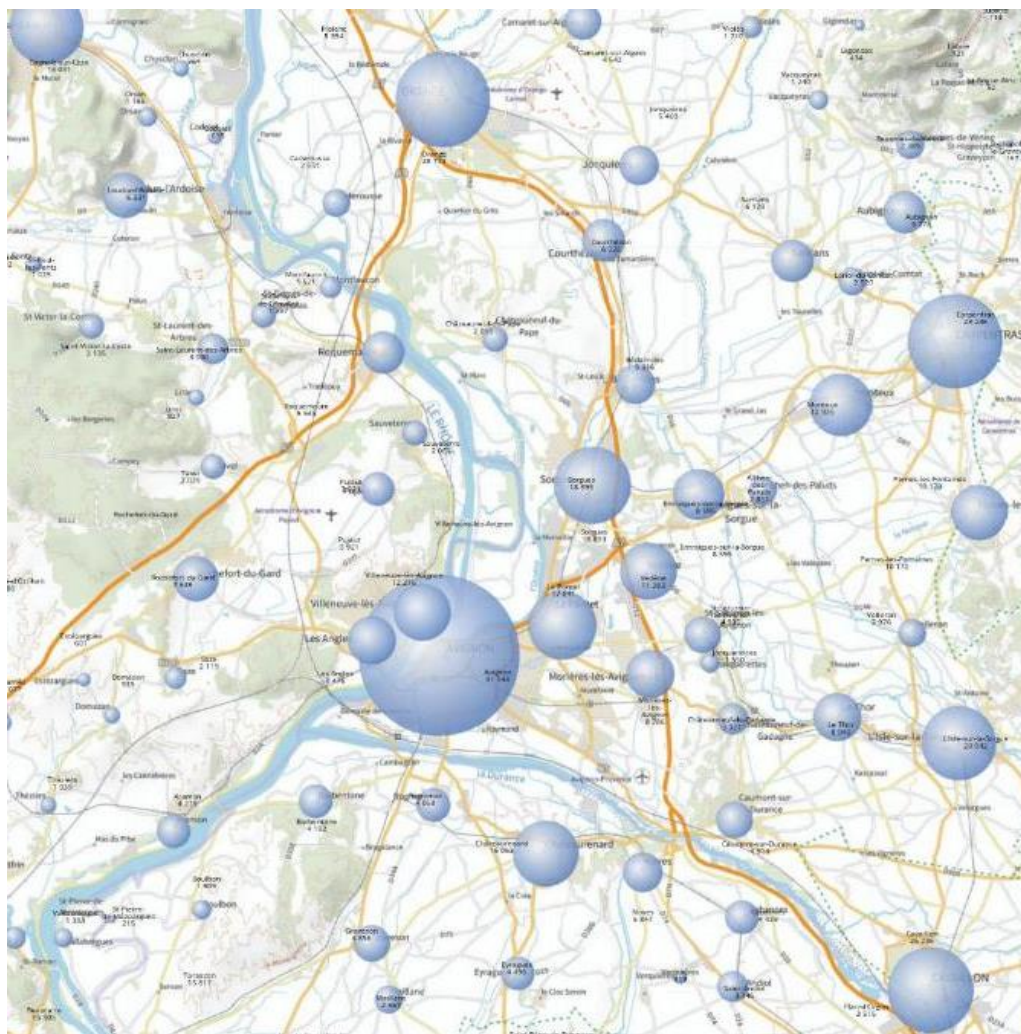
AVIGNON
Ville d'exception

Avignon

ville moyenne de
92 000
habitants

Ville-centre d'une
agglomération de
194 000
habitants

Ville principale
d'une aire urbaine
multipolaire de
530 000
habitants



D'ici 2100, **+1,5**
à **+ 4,4°C**
suivant les
scénarios du GIEC

Le rapport du GIEC de 2021, conforté par le rapport 2022, a renforcé les prévisions en matière d'évolution des températures.

Il indique que les territoires méditerranéens tels Avignon sont plus fortement vulnérables.

La **baisse des Gaz à Effet de Serre (GES) est nécessaire**, dans de très grande proportion, pour limiter cette hausse des températures.

Or, dans le Vaucluse, **52% des émissions de GES** sont générés par le **transport routier**, et plus de la moitié vient des véhicules particuliers.

C'est 2x plus que la moyenne française !

En Vaucluse, les
véhicules particuliers
représentent

30% GES

contre **15%** en
France

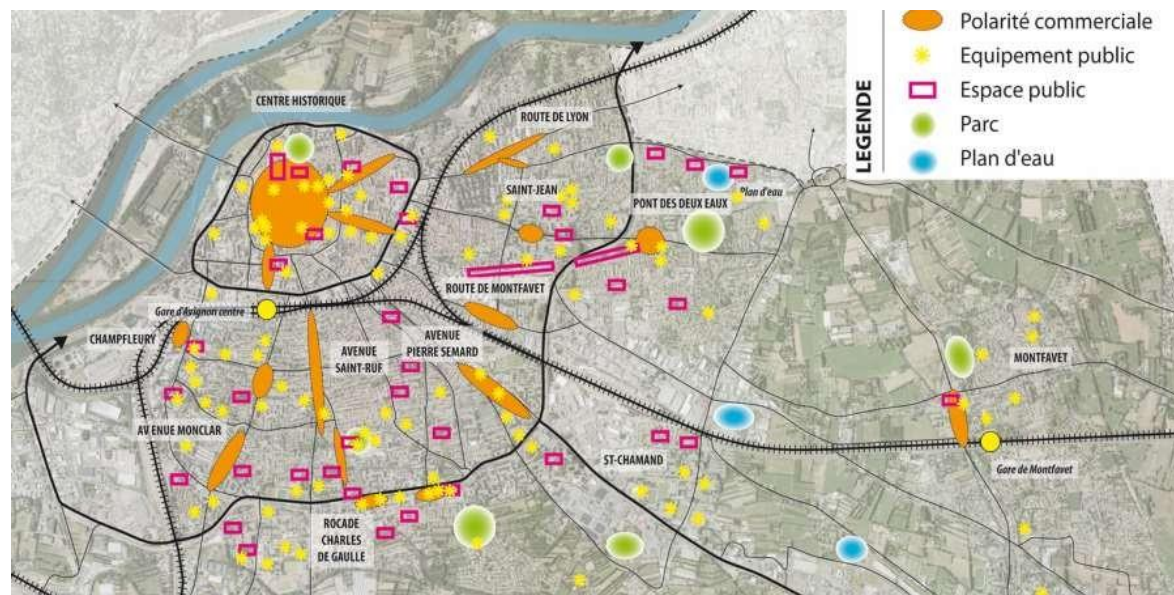
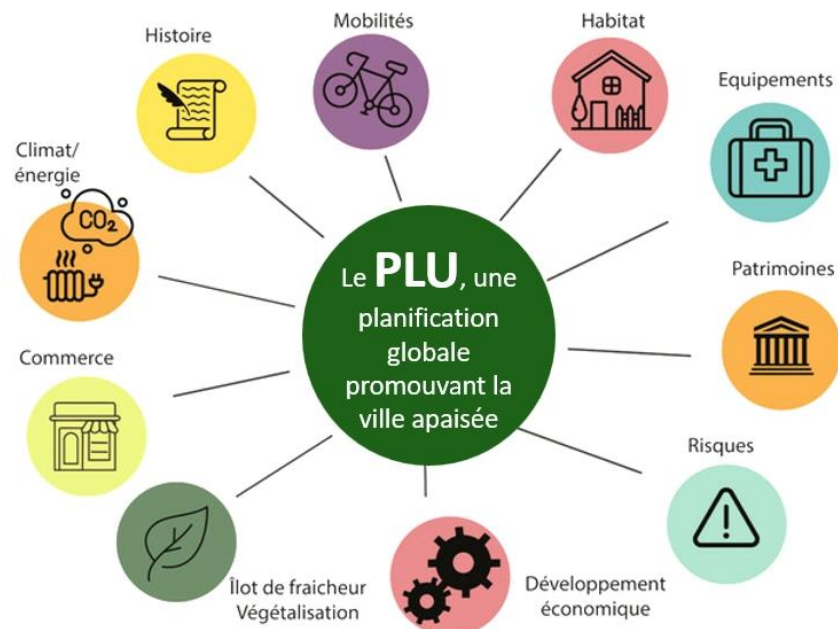
La démarche d'apaisement de la ville portée par la ville d'Avignon consiste en une **réflexion globale de notre espace public**, mettant l'habitant et l'utilisateur d'aujourd'hui et de demain au cœur d'une Ville en Transition, pour préparer la Ville de Demain.

Cette démarche :

- Remet la **qualité de Vie** au cœur des réflexions (équipements, services publics, densité...)
- Révèle et met en valeur les **richesses du territoire** (patrimoine, vivant...)
- Pose des **stratégies** d'aménagement de **l'espace public** et des **mobilités**
- Pose des **cadres d'interventions** pour tous les acteurs

Elle est pleinement inscrite dans nos **documents de planification** et s'est traduite par une **feuille de route** Zéro Degré / Zéro Transit 2021 qui vient décliner les actions opérationnelles en Aménagement et en Mobilité du Plan Local pour le Climat .

La Ville
Apaisée et
des
proximités,
orientation du
PLU



Révéler les
centralités
du territoire

Zéro Transit,
Zéro degré, une
**feuille de
route** pour
mettre en œuvre
la ville apaisée

ZT ZD ZR ZE

- Plans locaux de circulation
 - Hiérarchisation des voies
 - Repousser les trafics de transit
 - Projets d'apaisement
 - Dvt des mobilités alternatives
 - Logistique urbaine
 - Temporalité urbaine
-
- Charte de l'arbre
 - 3 grands parcs
 - Aménagement exemplaire et évalué
 - Cours d'école
 - Maillage vert et des IFU
 - Gestion économe en eau
 - Stratégie Lumière

ZÉRO TRANSIT - ZÉRO DEGRÉ FEUILLE DE ROUTE 2021-2026

Réchauffement de la planète, canicules, incendies, inondations, atteintes à la biodiversité... Alors qu'un dernier rapport de l'ONU précise que les catastrophes ont doublé en vingt ans et que le principal responsable est le changement climatique, il est vital que chacun contribue à prendre son destin en main et à inverser le processus. C'est avec cette conviction qu'Avignon, ville en transition, agit depuis plusieurs années déjà.



Mais face à l'urgence et à l'accélération de ces processus de dégradation de notre bien commun, la Terre, il nous apparaît aujourd'hui essentiel de franchir tous ensemble une nouvelle étape, d'amplifier encore et toujours, nos actions et projets exemplaires et durables de transformation d'Avignon pour en faire une ville résiliente offrant bien-vivre et bien-être à tous les habitants.

C'est évidemment dans ce sens que s'inscrit la démarche de co-construction partenariale et citoyenne aujourd'hui engagée et devant aboutir avant la fin de l'année à l'adoption d'un Plan Local pour le climat. C'est également dans ce sens que s'inscrit notre volonté de structurer notre ambition territoriale et urbaine autour de deux grandes priorités d'action « Zéro transit, Zéro degré ». Comme la charte de l'arbre, ce plan « Zéro transit, Zéro degré » a vocation à devenir l'une des « briques » de notre plan climat.

Première Priorité d'action : faire de notre ville, un territoire « Zéro transit »



Les effets néfastes du transport routier sur le réchauffement climatique et la santé sont aujourd'hui malheureusement connus et reconnus. Or pendant longtemps, nos villes n'ont été conçues qu'au travers du prisme de déplacements automobiles individuels et soumises aux pressions de trafic de grands itinéraires routiers continuant de les traverser alors même qu'elles s'étaient développées et densifiées.

Notre ville, Avignon, n'a malheureusement pas échappé à ces fonctionnements. Nombre d'habitants de la ville-centre comme de l'agglomération continuent de privilégier le recours systématique à des déplacements quotidiens en voiture, plutôt que d'opter pour des modes de déplacements plus vertueux (modes doux ou transports en commun). Des routes considérées à grande circulation continuent de la traverser exposant des milliers d'habitants à une pollution atmosphérique présentant un véritable danger en termes de santé publique : on pense notamment au boulevard Charles de Gaulle (Rocade) mais également au tour nord des remparts (allées de l'Oulle).



Deuxième Priorité d'action : faire de notre ville, un territoire « Zéro degré »

Un autre enjeu essentiel lorsque l'on souhaite localement répondre à l'urgence climatique qui se pose à nous est d'imaginer et de concevoir une ville résiliente. Au côté du secteur des transports, ce sont ceux de la planification urbaine et du logement qui sont les plus énergivores. C'est pourquoi, il nous apparaît aujourd'hui essentiel de bâtir une ville dans laquelle tous les projets d'aménagement et de requalification d'équipement seront soumis au filtre de leur impact environnemental et climatique, une ville qui sanctuarise et valorise tous les espaces naturels, agricoles et tous les espaces parce qu'ils sont tout à la fois des poumons verts, des îlots de fraîcheur et des oasis de biodiversité.

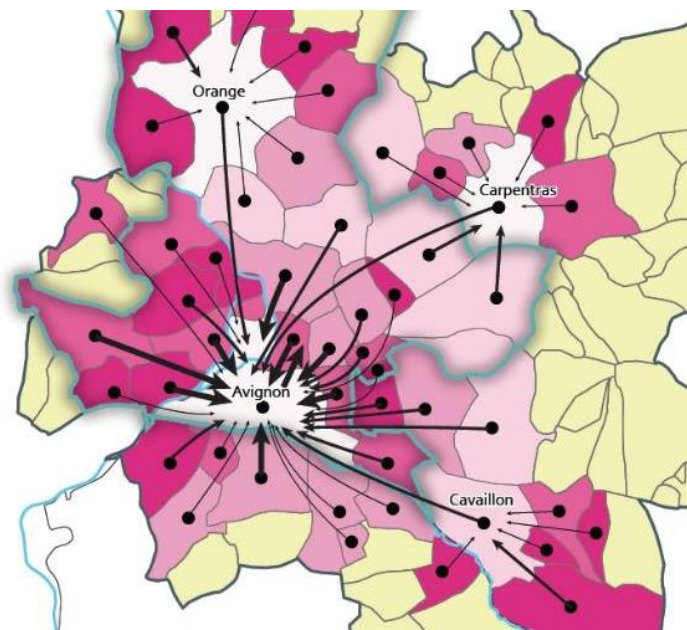
Le plan « Zéro Degré », qui s'inscrit là encore dans les dynamiques initiées depuis plusieurs années, vise à réinterroger systématiquement nos pratiques de fabrication de la ville, en considérant que tous les projets et toutes nos actions doivent s'adapter à la trame paysagère et au patrimoine arboré et naturel existant (et non l'inverse). Il est une démarche volontariste qui refuse a priori la logique des compensations écologiques pour lui privilégier une logique d'action, excluant tout aménagement ou réalisation d'un projet potentiellement créateur de nuisances ou dont le bilan net de biodiversité serait négatif.

Pour être efficiente cette ambition s'appuiera sur tous les outils de planifications urbaines à la disposition des collectivités territoriales (SCOT, PADD, PLU, PLH, PDU) et nécessitera pour se concrétiser la mobilisation, au côté de la ville d'Avignon, de tous les acteurs qui participent au développement et aux mutations territoriales et urbaines des villes.

Cette transition urbaine et territoriale, clé de voute des transitions écologique, environnementale et climatique, sera le garant d'un cadre de vie et d'une qualité de vie préservés et restaurés pour l'ensemble des habitants d'une ville comme Avignon. En ce

Nous vous proposons de décliner 3 actions structurantes et globales de notre feuille de route, que nous partagerons également sur le terrain :

- Les stratégies d'**apaisement par une stratégie de mobilités**
- Les plans d'**apaisements à l'échelle des quartiers**
- L'**apaisement à hauteur d'enfant**, ou les écoles point de départ pour transformer et apaiser nos Villes



Les déplacements
domicile-travail
structurant dans l'aire
urbaine d'Avignon

Novembre 2017

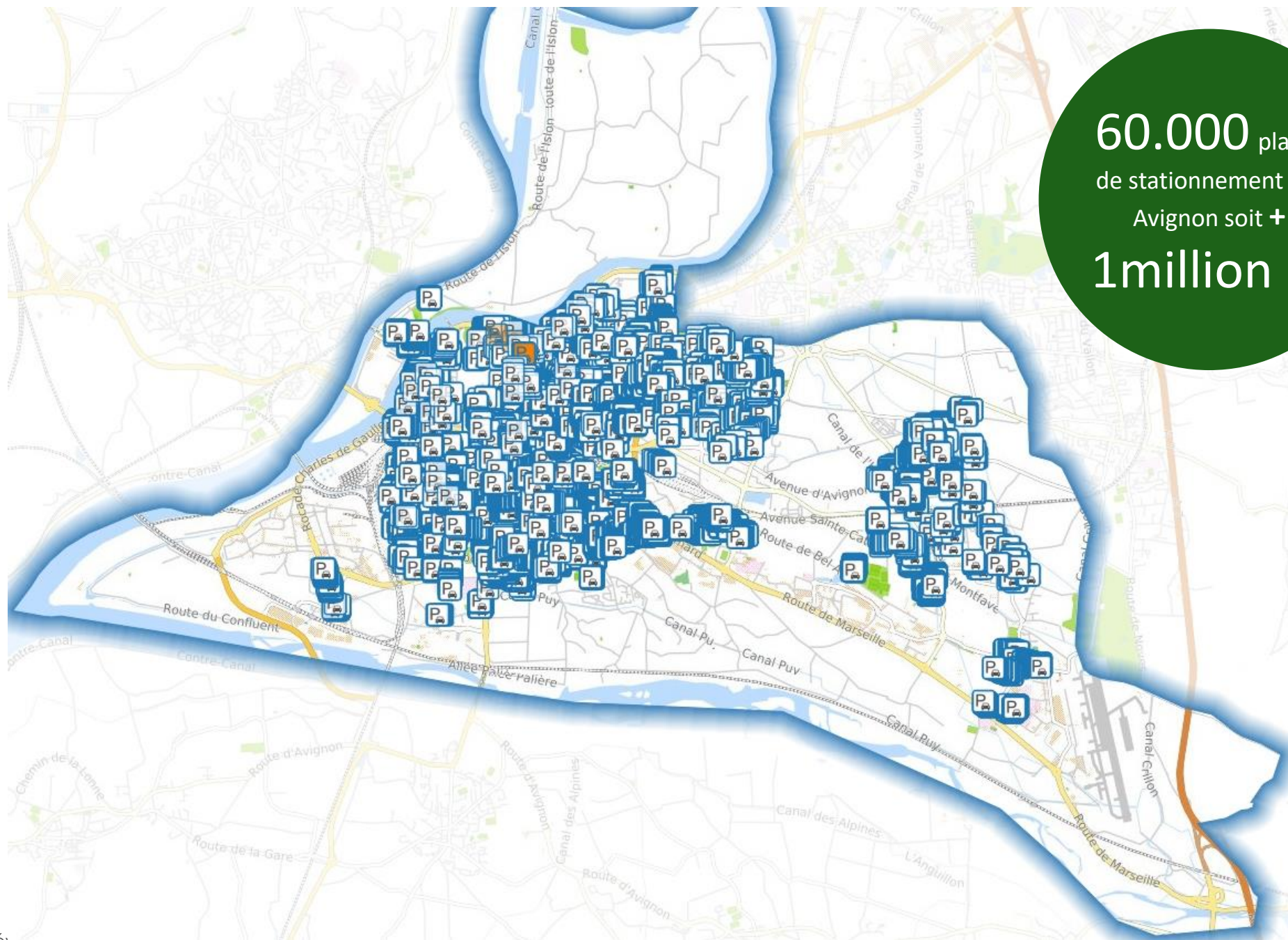
AURAY
AGENCE D'URBANISME

Avignon est à la 25^{ème}
place des 132 grandes
villes françaises
(+50.000 hab) (INSEE 2022)

8,55%
part vélo
domicile/
travail

Structure des déplacements (en millions déplacements)

	Marche à pied	Vélo	Transports en commun	Voiture	Deux roues motorisées	Autre	Ensemble
Tranches de distance							
De 0 à moins de 1 km	81,49%	2,75%	0,63%	14,77%	0,19%	0,17%	100,00%
De 1 à moins de 2 km	41,61%	5,00%	3,45%	49,24%	0,48%	0,23%	100,00%
De 2 à moins de 5 km	11,43%	4,08%	13,28%	70,06%	0,99%	0,16%	100,00%
De 5 à moins de 10 km	2,31%	2,35%	13,80%	79,03%	1,70%	0,80%	100,00%
De 10 à moins de 20 km	0,04%	0,90%	11,36%	84,92%	2,08%	0,70%	100,00%
De 20 à moins de 35 km	0,13%	0,21%	10,83%	86,87%	1,06%	0,91%	100,00%
De 35 à moins de 50 km	0,00%	0,14%	11,34%	85,79%	2,19%	0,55%	100,00%
De 50 km ou plus	0,00%	0,00%	15,54%	81,71%	1,54%	1,21%	100,00%

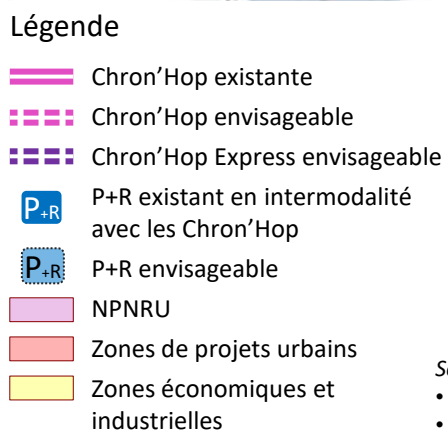


60.000 places
de stationnement sur
Avignon soit +
1million m²

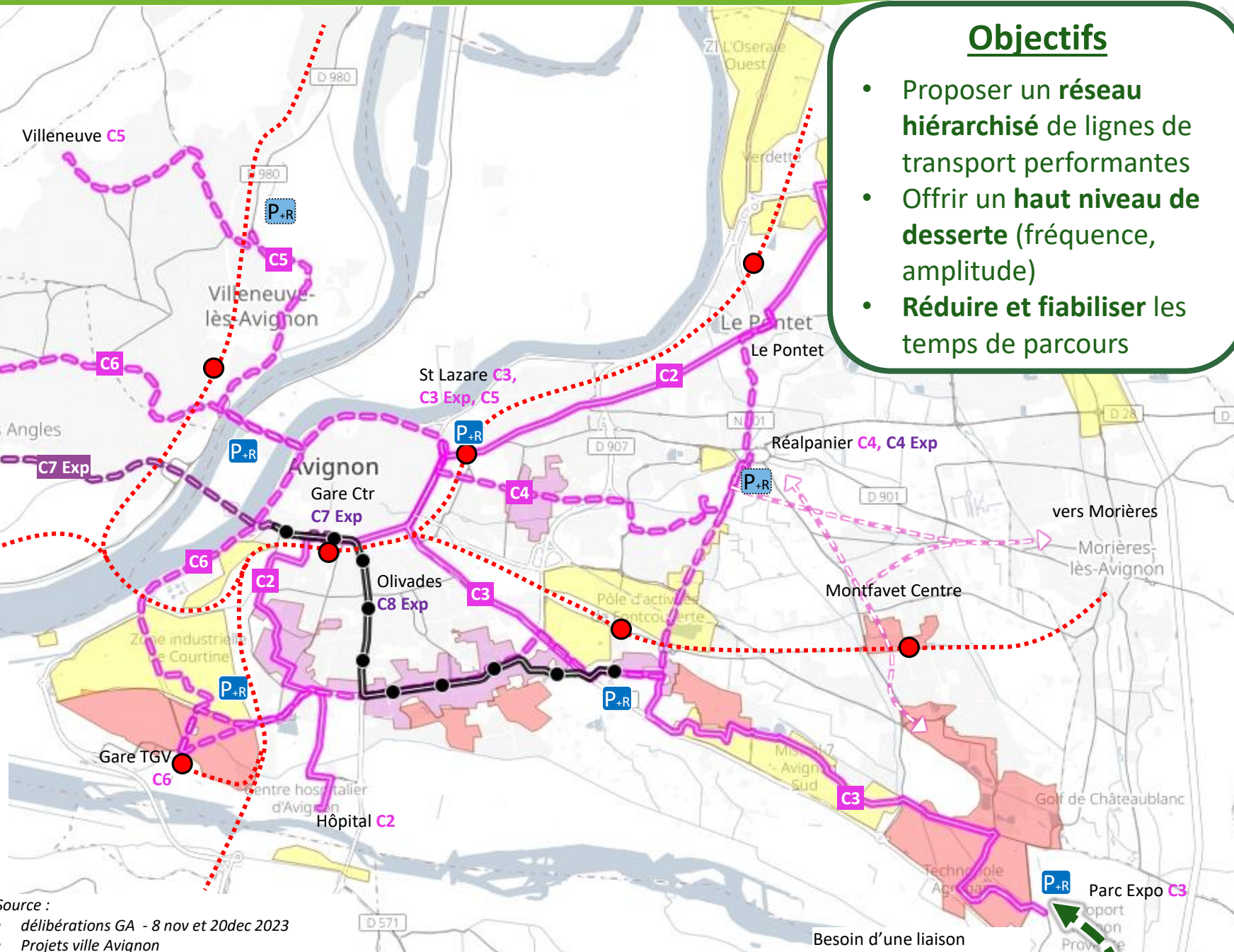


Objectifs

- Proposer un **réseau hiérarchisé** de lignes de transport performantes
- Offrir un **haut niveau de desserte** (fréquence, amplitude)
- **Réduire et fiabiliser** les temps de parcours



Source :
 • délibérations GA - 8 nov et 20dec 2023
 • Projets ville Avignon



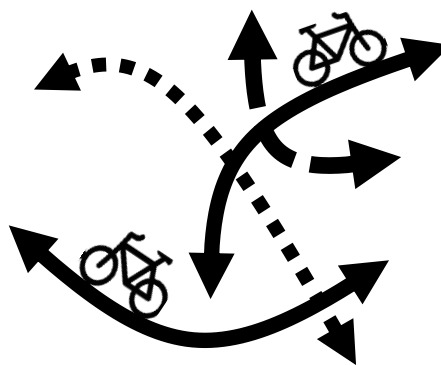
Besoin d'une liaison
Agroparc vers Bouches du
Rhône (cars Régionaux)

Pour développer le vélo, la ville agit sur :

**Le territoire,
Les aménagements**



**Les usages,
Les besoins**



Les publics





BESOINS :

- Infrastructures sécurisées et fluides (barrières, priorité...)
- Aide acquisition VAE
- Stationnement sécurisé
- Services (gonflage...)

Vélotaf

BESOINS :

- Parcours aux écoles sécurisé
- Apaisement quartiers
- Parvis sécurisé
- Points noirs à résoudre
- Aides acquisition vélo-cargo + vélos enfants
- Apaisement quartiers

Scolaires



BESOINS :

- Aide acquisition VAE
- Stationnement sécurisé
- Services (gonflage...)

Etudiants

BESOINS :

- Quartiers apaisés
- Stationnement arceaux partout

Quotidien



**La ville
s'adresse à tous
les publics**

BESOINS :

- Infrastructures sécurisées
- Stationnement sécurisé
- Services (plans, station gonflage réparation, eau, aire repos...)

Vélotourisme

Famille

BESOINS :

- Infrastructures sécurisées
- Apaisement quartiers
- Mise en valeur touristiques
- Services (jeux, eau, aire repos...)

Professionnels

BESOINS :

- Dessertes sites logistiques
- Infrastructures adaptées
- Aides acquisition vélo-cargo

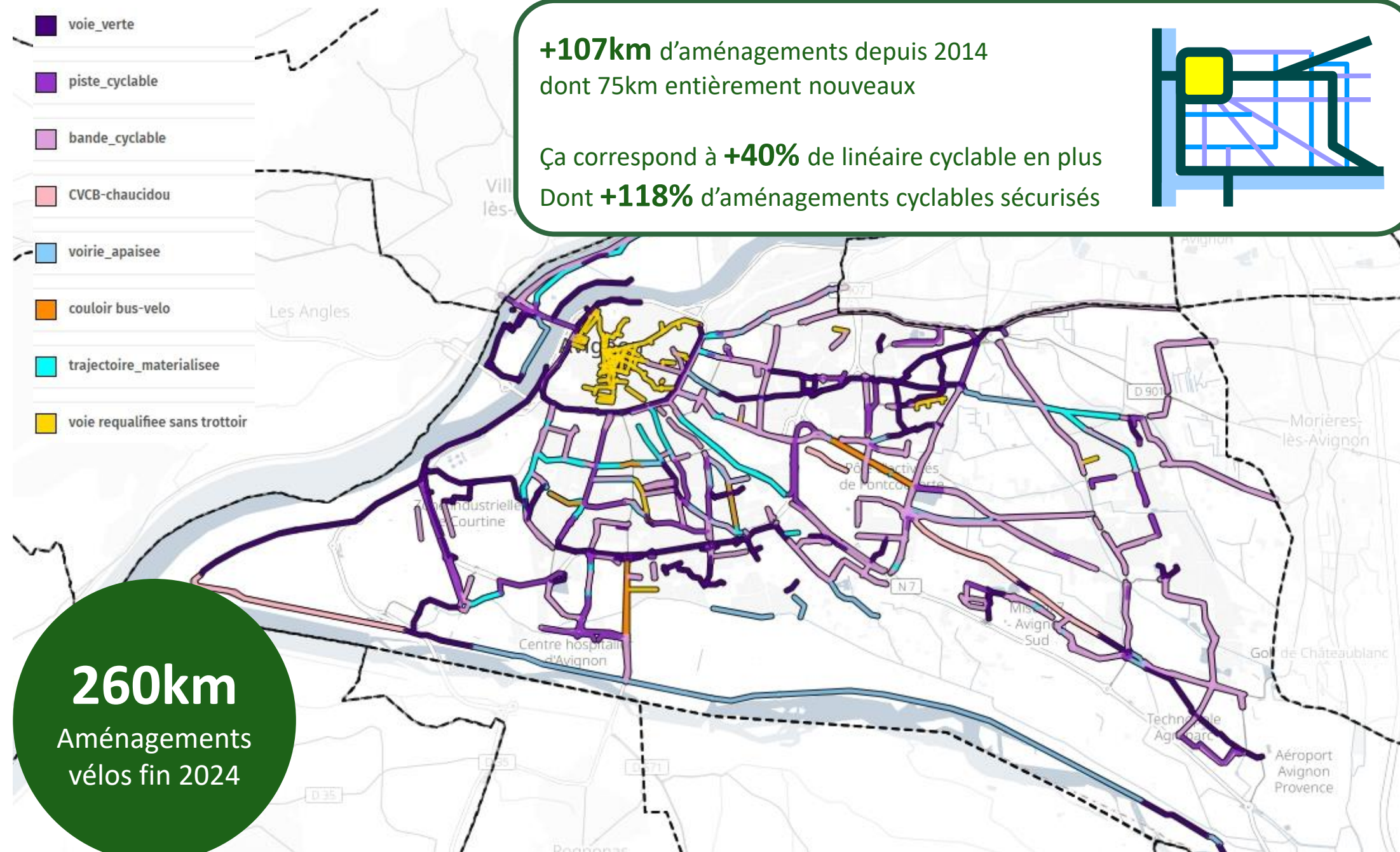
L'infrastructure n'est
pas un objet
totémique, c'est un
outil !

Tester et
mobiliser la
bonne
infra au **bon**
endroit !



Agir à
toutes les
échelles!







- La ville **subventionne** :
- L'achat de **vélos neufs** (yc VAE)
 - L'achat de **vélo-cargo**
(bonification subvention)
 - L'achat de **vélos d'occasions**
 - L'achat d'**équipements de
sécurités**
 - La **réparation** de vélos



La meilleure infrastructure cyclable, c'est celle dont on a pas besoin !



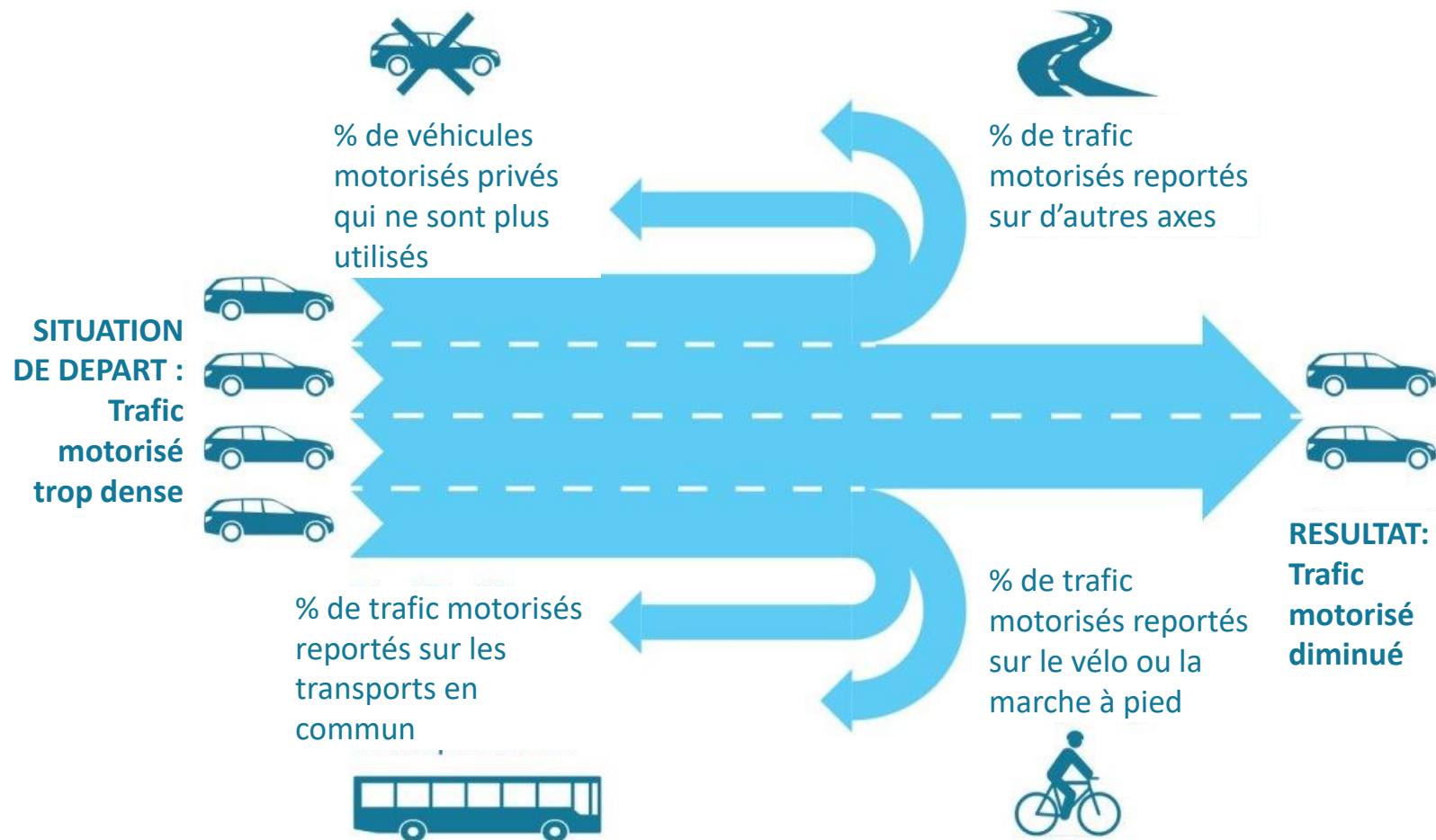
+140km de voies apaisées (30km/h et moins) depuis 2019, sur 588km de linéaire global

Aujourd'hui, les voies apaisées représentent **+55%** du linéaire, versus **31,5% en 2019** et env **15 % en 2014**



Le plan de circulation

Un outil pour **réaffecter de l'espace public** au profit de **modes alternatifs** ou de nouvelles fonctions, et **diminuer l'exposition des populations** au risque et à la pollution

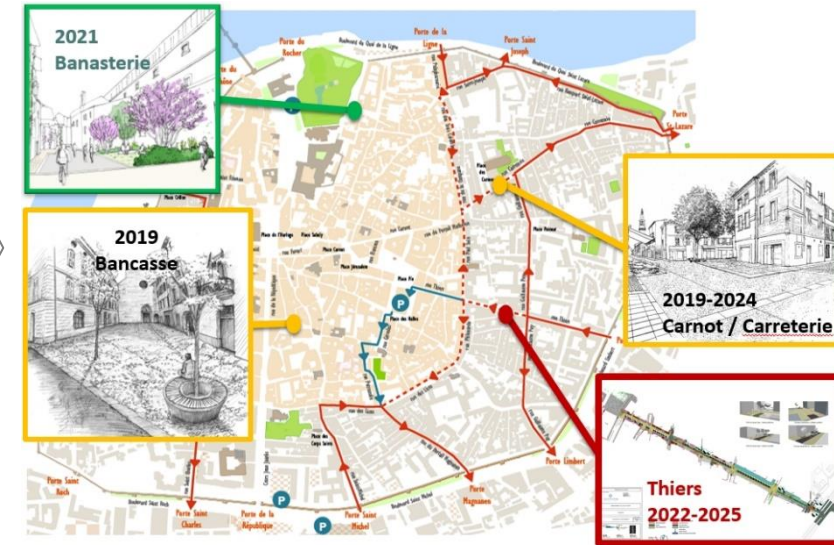


Source : Oxfordshire liveable streets

La méthode testée sur Avignon :

- Définir une **unité urbaine** cohérente
- Identifier les **richesses du territoire** à révéler pour définir et décrire la stratégie d'apaisement
- Partager ce **diagnostic** et cette approche tout en capitalisant des actions antérieures
- Déployer un plan d'actions sur la **mobilité** et la transformation des **espaces publics** avec des **boîtes à outils**

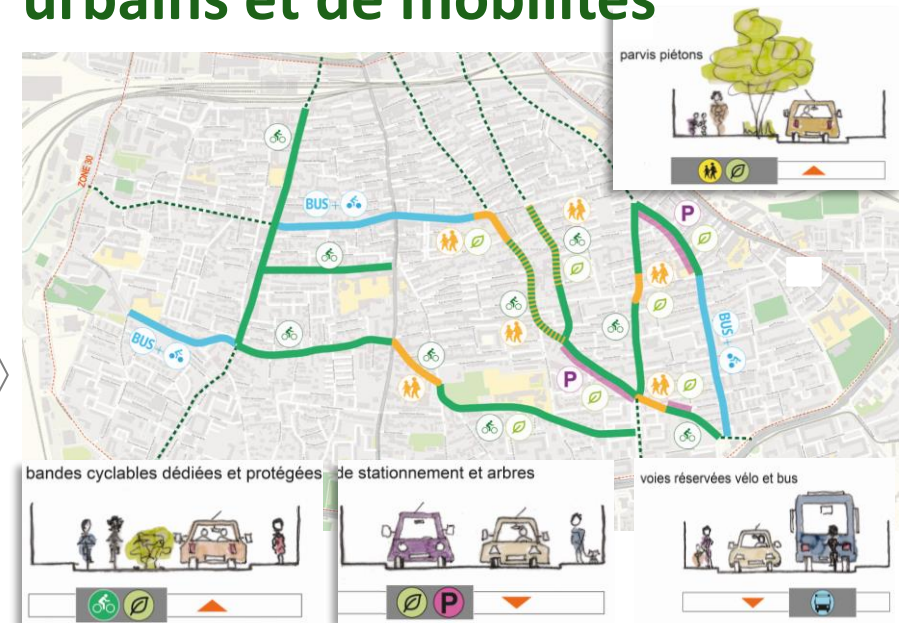
Nos balades illustreront cette démarche.



Poser un diagnostic urbain et des mobilités

Partager, Concerner

Créer des projets urbains et de mobilités



Jusqu'en 2013 :

Période « TOUT Stationnement »

Stationnement le long des façades commerciales



2014 :

Période « Apaisement TACTIQUE »

Stationnement (principalement ventouse riverains)
supprimé sur demande des commerçants
(souhait dégagement des façades)



2018

Période « REQUALIFICATION définitive »

L'apaisement est rentré dans les mœurs
La rue des 3 Faucons et la place St-Didier sont
requalifiées





Avenue de la république (centre-ville)





Piste cyclable végétalisée av. Reine Jeanne





Boulevard Charles de Gaulle (faubourgs)



Rue Rateau (centre ville)





Parvis de la Gare centre





les écoles, un point de départ pour l'apaisement des villes

L'école de quartier, le système de la ville apaisée du quotidien :

- La cour d'école : le prototype à hauteur d'enfant des espaces publics de la Ville de demain
- Le Parvis : une réponse de sécurisation par le traitement d'un lieu de vie du quartier
- Les chemins aux écoles



LOCALISATION
Quartier Nord Rocade

ANNEE DE CONSTRUCTION
19xx

NOMBRE D'ELEVES
280 élèves (18 classes)

SURFACE DE L'ECOLE PRIMAIRE
5 800 m²

SURFACE DU BATI
1210 m²

SURFACE DE LA COUR UTILISEE
3850 m²
Cour A et B : 2 875 m²
Cour C : 975 m²
Cour arrière (non ouverte aux élèves) : 500 m²

RATIO m²/enfant
13,75 m²/enfant
Ratio Elevé

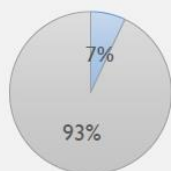
SURFACES IMPERMEABLES
93 %

SURFACES PERMEABLES
7 %

SURFACE TOTALE DE LA COUR
3850 m²

3 600 m² de revêtement enrobé
250 m² d'espaces verts

Cour TRILLADE en 2023



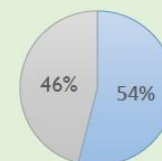
■ Surfaces perméables
■ Surfaces imperméables



SURFACE TOTALE DE LA COUR
3850 m²

1257 m² d'enrobé
793 m² de revêtement stabilisé
1520 m² d'espaces verts
280 m² de revêtement en copeaux de bois
Surface désimperméabilisée : 1814 m²
Espaces verts créés : 1550 m²
Dont 300 m² de massifs arbustifs
16 Arbres et 11 Cépées
1 potager et 3 fruitiers
2 récupérateurs d'eau

Cour TRILLADE en 2024

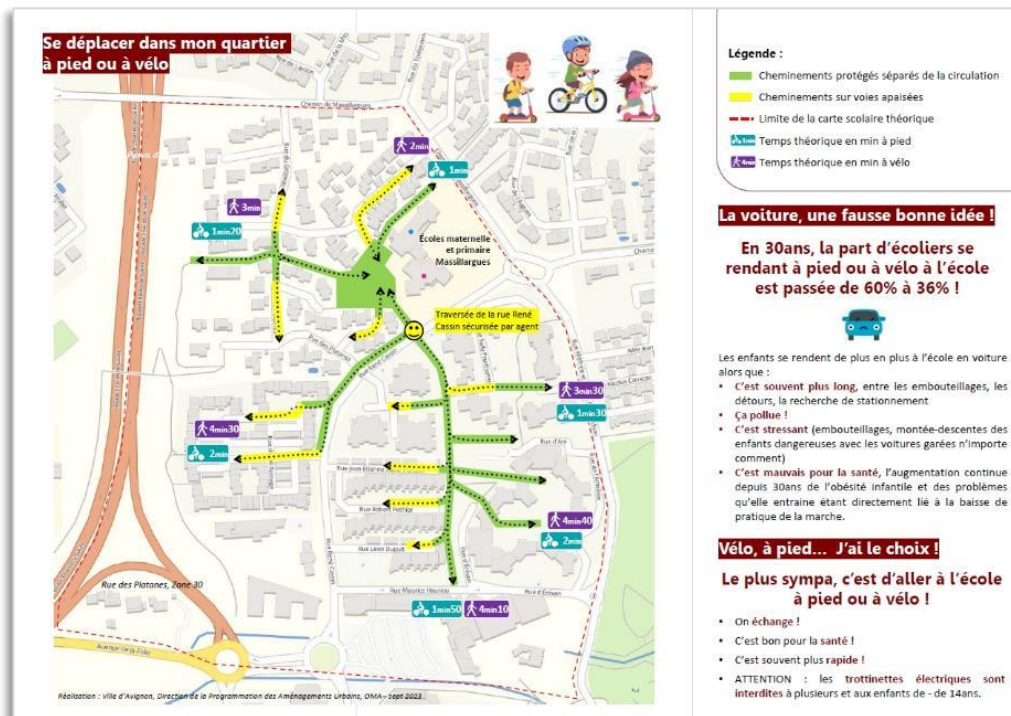


■ Surfaces perméables
■ Surfaces imperméables





Apaiser les chemins aux écoles : une démarche coordonnée



Apaiser les parvis : l'exemple de l'école de l'Amandier sur Avignon



AVIGNON

Ville d'exception