

Communauté d'Agglomération du Grand Avignon

Mise en place d'une politique d'amélioration de la mobilité des personnes

Débat Public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien

3 mai 2006 à Nîmes

M. Christian BOUILLOT - Vice-Président délégué au PDU

M. Yves DUPONT - Vice-Président délégué aux Transports

La Communauté d'Agglomération du Grand Avignon

✓ **Janvier 2001 :**
création du Grand Avignon

✓ **12 Communes**

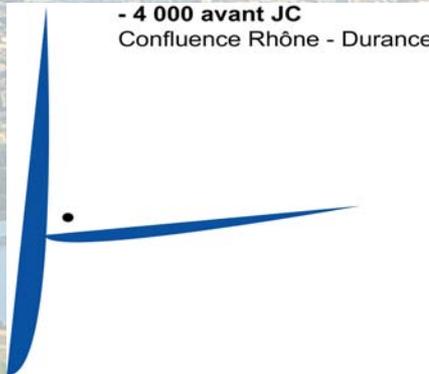
✓ **160 000 habitants**

✓ **31 décembre 2002 :**
devient AOTU

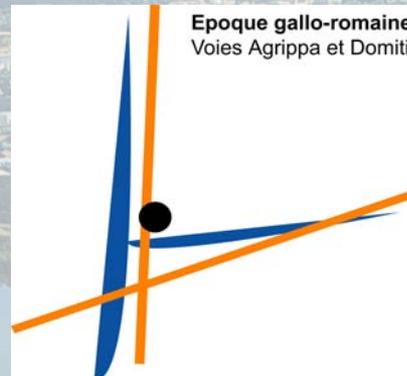


Le Grand Avignon : à la croisée d'axes ...

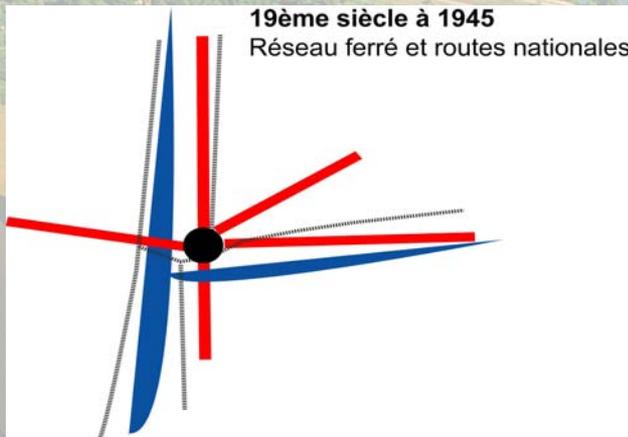
- 4 000 avant JC
Confluence Rhône - Durance



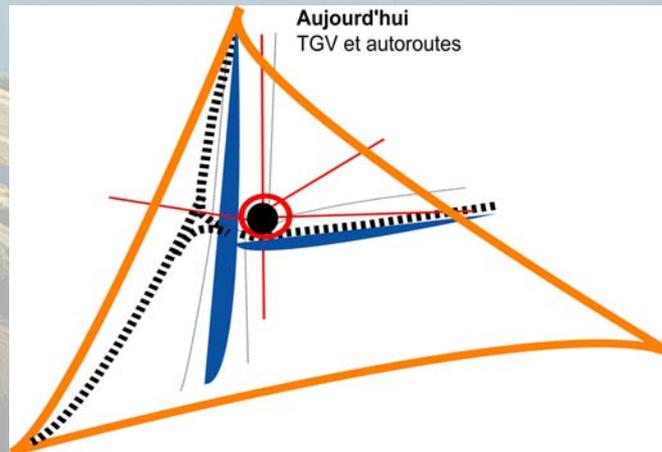
Epoque gallo-romaine
Voies Agrippa et Domitia



19ème siècle à 1945
Réseau ferré et routes nationales



Aujourd'hui
TGV et autoroutes



Source : AURA, janvier 2006

Le Grand Avignon : à la croisée des territoires ...

Superposition des périmètres :



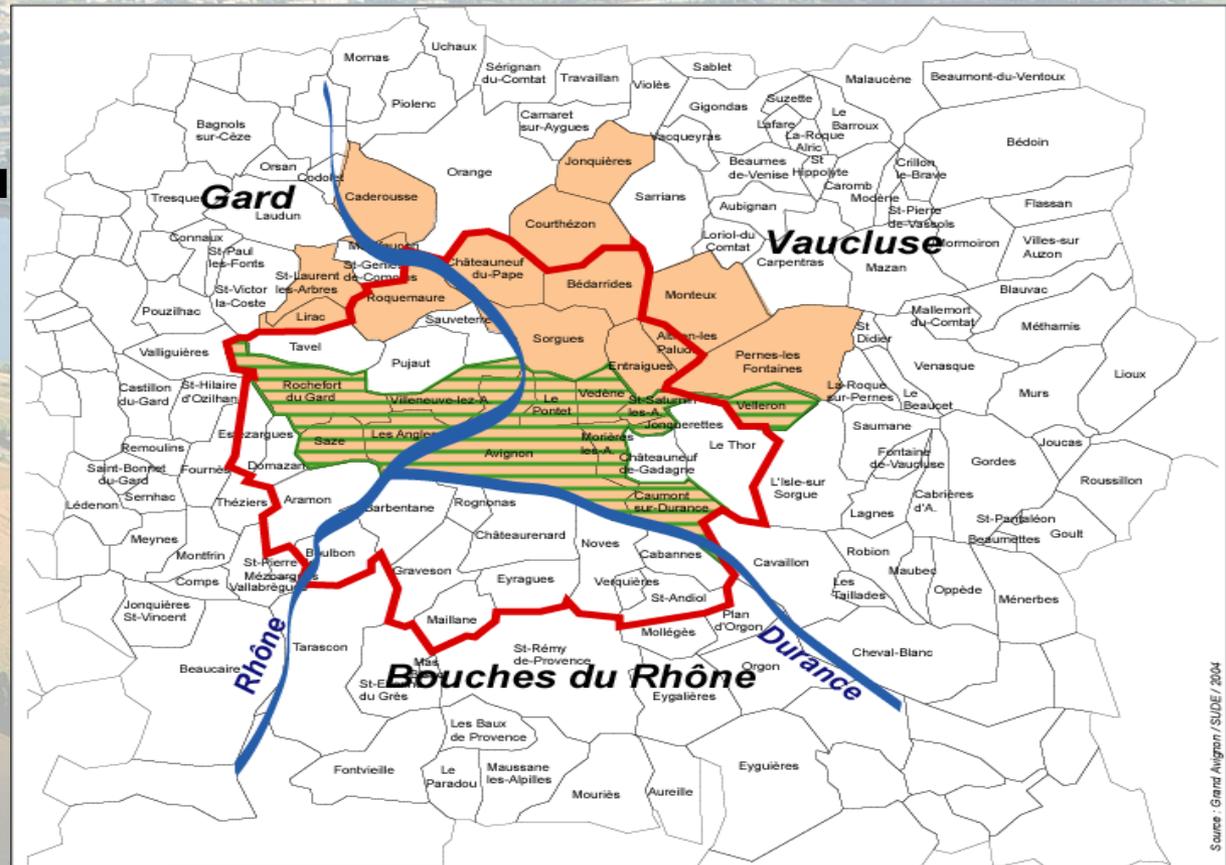
12 communes du Grand Avignon (périmètre d'action de l'AOTU)



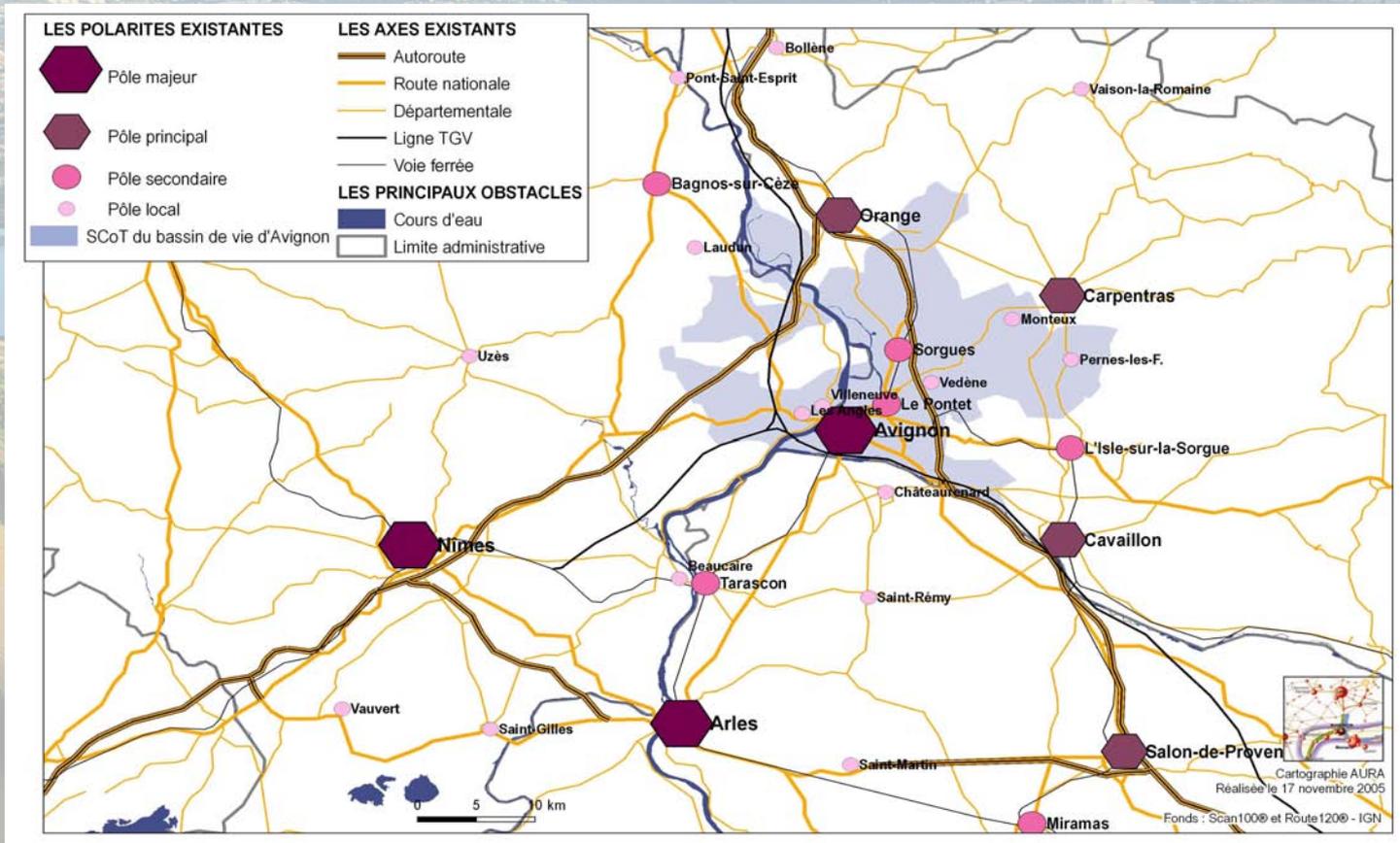
36 communes Bassin de Vie



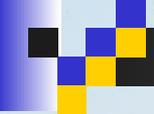
26 communes SCoT



Le Grand Avignon : intégré au sein d'un réseau de villes

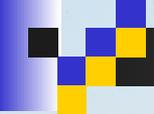


Source : AURA, janvier 2006



De l'exercice de la compétence Transports à une réflexion globale et partenariale sur les déplacements urbains

- ✓ **Gestion du réseau des Transports Urbains : un réseau de 23 lignes ; près de 8 Millions de voyages par an**
- ✓ **Un Plan de Déplacements Urbains (PDU) en cours de révision**
- ✓ **Une nécessaire concertation avec les différentes AOT (régions, départements) et avec le SCOT du Bassin de Vie d'Avignon (compatibilité du PDU avec le SCOT)**



Les enjeux du PDU : 3 priorités votées en Conseil Communautaire le 19/12/03

- 1- Le développement et l'amélioration de la vitesse commerciale des *transports en commun* et l'optimisation de la couverture du réseau pour une augmentation de sa fréquentation
- 2- Le développement et la sécurisation des *mobilités douces (vélo, piétons)* comme alternative à l'automobile pour la desserte de proximité
- 3- La gestion du *stationnement* des « domicile travail » en périphérie urbaine et la protection des cœurs de villes vis-à-vis de la circulation automobile et du stationnement

Des pistes pour l'avenir

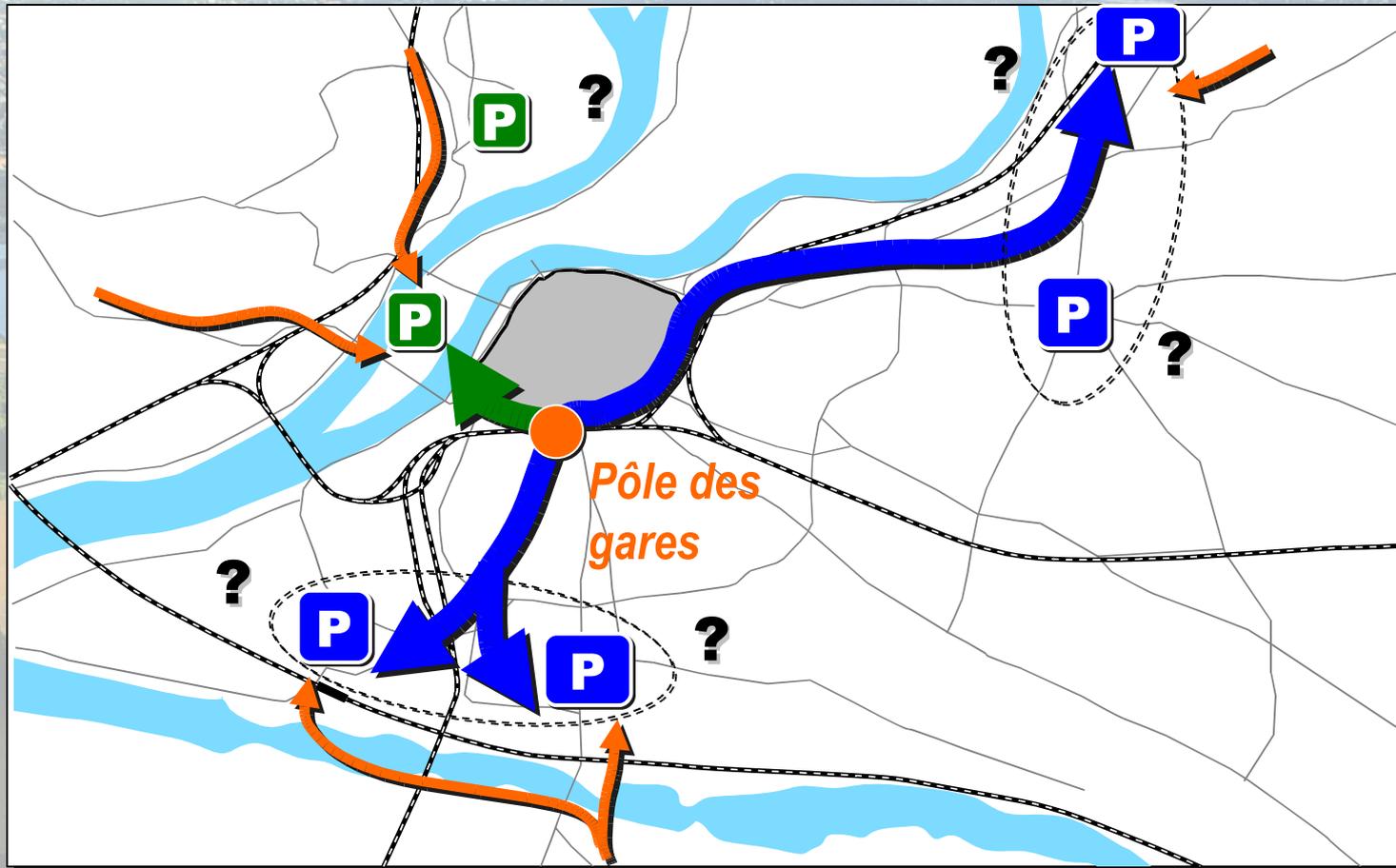
- ✓ **Rééquilibrer la concurrence Voiture Particulière / Transports en Commun au profit de ces derniers en restructurant le réseau des transports urbains et en poursuivant la réflexion et les actions sur l'intermodalité**
- ✓ **Améliorer les vitesses commerciales des Transports en Commun par la création de sites propres (TCSP)**
- ✓ **Création d'une offre hiérarchisée de parkings relais (P+R)**

Un exemple de restructuration du réseau de Transports Urbains

La restructuration du secteur Nord-Est avec la création au 1er septembre 2005 d'une nouvelle ligne reliant Avignon-Le Pontet-Vedène (ligne 7)



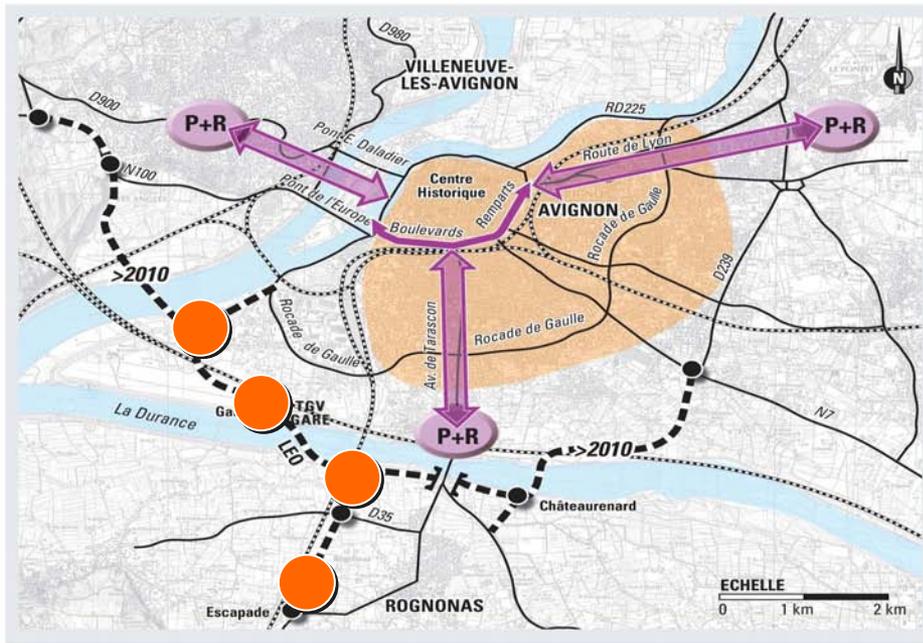
Projets de TCSP à l'étude ...



... en lien avec la future LEO

Concept déplacements à l'échelle de l'agglomération

Juillet 2005



Une volonté de maîtriser les déplacements automobiles avec une réflexion globale sur les déplacements basée sur :

- ➔ des transports collectifs conçus comme une véritable alternative à la voiture particulière
- ➔ un usage du stationnement maîtrisé
- ➔ une orientation des flux de trafic sur les axes structurants
- ➔ une amélioration de la qualité de vie dans les quartiers
- ➔ une valorisation des modes de déplacements doux (marche à pied, deux-roues)

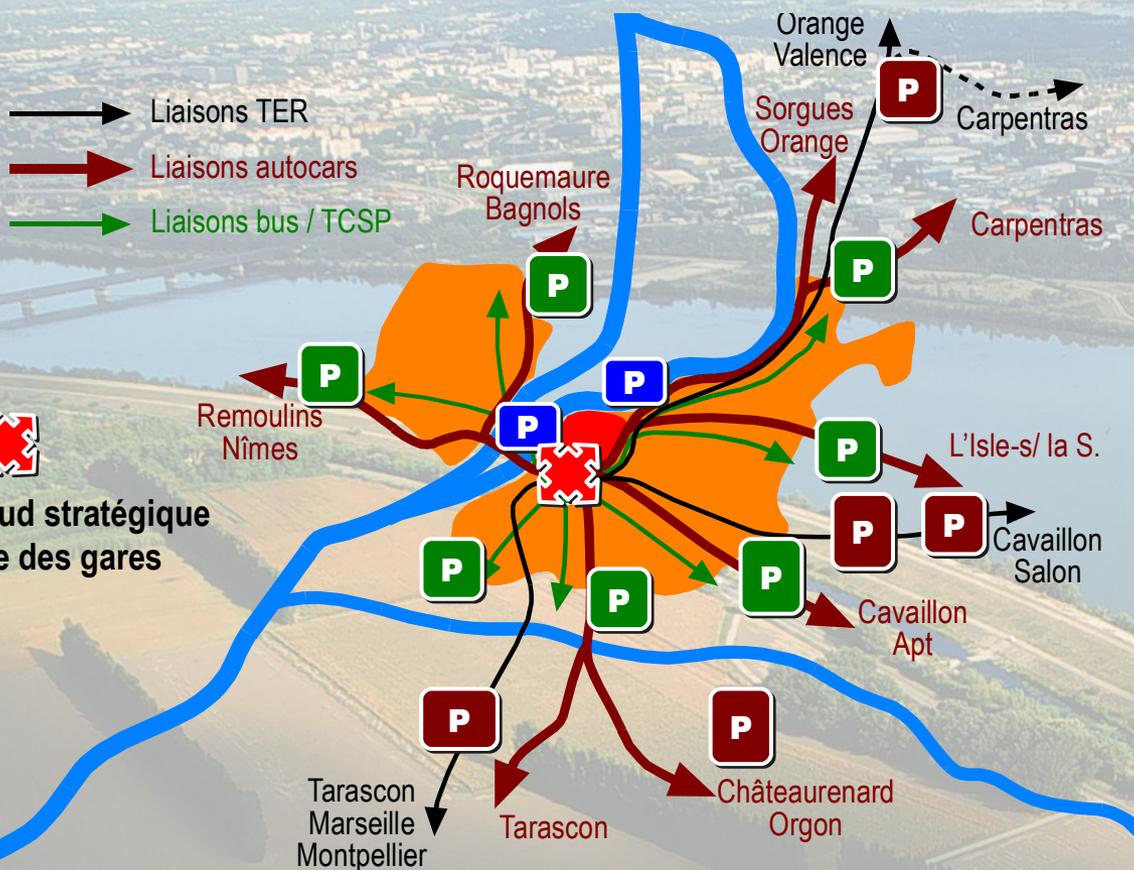
↔ Axes forts TC



COGA - Ville d'Avignon
Ville d'Avignon - Boulevards Sud
Aménagement d'un TCSP

0277.41-f 13-vp-1-3.11.04 / bt
2-08.07.05 / bt
Figure n° 13

Projet de réseau de transport public intégré et multimodal



P Parkings de protection du centre-ville (rôle du parking des remparts aujourd'hui)
 ➔ trajet final à pied ou par navettes

Ces parkings permettent de reporter des volumes importants de stationnement.

P Parkings d'entrées de ville
 ➔ trajet final en TCSP

Leur attractivité est notamment liée à celle du TCSP. Les volumes de trafic en jeu sont plus faibles, mais ils jouent sur des distances plus importantes !

P Parkings de rabattement extérieurs
 ➔ trajet final en TER ou car

À placer en priorité près des gares et en limite des agglomérations périphériques.

Grand Avignon – Rapport SEMALY-ISIS Octobre 2005 – projets à l'étude

Débat Public VRAL – Réunion Nîmes
 3 mai 2006