

Vaucluse Matin – Vendredi 29 Janvier 2016

CONSEIL COMMUNAUTAIRE | L'enjeu : réduire l'utilisation de l'automobile pour d'autres modes de transport

Le Grand Avignon enfin doté d'un plan de déplacement urbain

Comment va-t-on se déplacer dans le Grand Avignon d'ici cinq, dix ans et au-delà : c'est tout l'objet du plan de déplacement urbain (PDU) voté hier soir par le conseil communautaire, réuni à la salle des fêtes de Caumont-sur-Durance.

L'objectif, a expliqué Joël Guin, vice-président en charge notamment des questions de mobilité, est « de réduire l'utilisation de l'automobile en développant les autres modes de transport ».

Trois axes et cinquante actions

Trois axes (développer une offre alternative à la voiture, maîtriser les flux et accompagner le changement dans la durée) et cinquante actions ont été programmés.

Avec un calendrier en trois temps : à court terme (2015-2020), à moyen terme (2020-2025) et après 2025.

« Le cap est ambitieux », souligne Joël Guin. Il s'agit de réduire de 10 % les polluants atmosphériques, ce qui correspond à une baisse de 9,3 du trafic routier d'ici 2025, d'augmenter de 25 % la part du vélo et de 50 % les déplacements en transport en commun.

Mais l'enjeu est essentiel au regard de la pollution qui automobile qui touche la ville-centre, sur la Rocade notamment, où vivent près de 20 000 habitants, mais aussi dans la première ceinture.

Le seuil de médiocrité de l'air est atteint chaque mois, de quelques jours au mois entier, en grande partie en raison des émissions de dioxyde d'azote et de particules fines.



Joël Guin, ici aux côtés de Cécile Helle et Jean-Marc Roubaud, a présenté le PDU. Un dossier qui a fait l'unanimité, ou presque. Photo Le DU/Patrick ROUX.

Parmi les premières actions, donc, le tram. La phase 1, avec la ligne allant de Saint-Roch à Saint-Chamand, doit concrètement commencer en avril, avec le dévoiement des réseaux, a indiqué le président Jean-Marc Roubaud. Un projet qui s'accompagnera de deux lignes de bus à haut niveau de service. La phase 2, celle qui ira jusqu'au Pontet, est inscrite pour la période 2020-2025.

Pas de quoi interpellier le maire de cette commune, Joris Hébrard, qui avait pourtant fait campagne contre ce projet...

Le tram mais aussi l'enjeu ferroviaire

« L'enjeu ferroviaire est aussi une priorité », a présenté Joël Guin, avec la rénovation des gares du Pontet et de Villeneuve et la création du pôle multimodal à Avignon autour de la gare centre.

Le chemin des canaux, le développement de l'autopartage, l'encouragement du covoiturage, de la marche, du vélo comptent

aussi parmi les actions du PDU. Ainsi qu'une maison des transports (un lieu unique pour acheter n'importe quelle offre de transport), la création de 7 parkings relais, plus 2 autres à long terme ou le développement du transport multimodal (port de Courteville)...

Un programme qui séduit tout le monde, Cécile Helle a d'ailleurs exprimé sa satisfaction.

Notamment sur la valorisation de l'offre ferroviaire, « la requalification de la gare-centre et de son parvis, à proximité de la gare routière et de l'arri-

vée du tram », note la maire d'Avignon.

Elle n'a pas non plus manqué de saluer « la volonté affichée de transformer la Rocade en boulevard urbain » et l'ouverture de parkings relais à l'entrée de l'agglomération.

Le PDU ne sera véritablement approuvé qu'à l'issue de l'enquête publique qui aura lieu au second semestre 2016, après avis des personnes publiques associées (communes départements, Région, État).

Mireille MARTIN

LE CHIFFRE

248 millions d'euros (248 937 millions exactement), c'est le coût estimé du projet du PDU du Grand Avignon, dont 233 millions pour les transports en commun, tram inclus.

La question clé de la LEO

Reste posée la question de la LEO, et surtout de son tracé, dont la phase 2 emprunte la Ceinture verte.

L'élu EELV (Europe Écologie - Les Verts) Jean-Pierre Cervantès, qui souhaite que la LEO emprunte la rive gauche de la Durance, au nord des Bouches-du-Rhône, a d'ailleurs demandé « un

amendement au PDU, qui fige le tracé ».

Ne l'ayant pas obtenu, l'élu avignonnais s'est opposé « pour la forme » lors du vote.

Un serpent de mer qu'il faudra bien régler pour atteindre ces objectifs ambitieux. Car la transformation de la Rocade (mais aussi le développement du port multimodal de Cour-

tine) est liée à la LEO, comme l'a relevé Cécile Helle.

La maire d'Avignon compte aujourd'hui sur le barreau qu'elle a proposé, au nord des Bouches-du-Rhône, entraînant une levée de boucliers des élus de ce côté-ci de la Durance... Jean-Marc Roubaud propose de vite les rencontrer « pour avancer ».

La Provence – Vendredi 29 Janvier 2016

Un projet d'avenir pour se déplacer autrement

L'agglomération a arrêté, hier soir, son plan de déplacements urbains pour dix ans

Un "document structurant" pour les mobilités pour les uns, "un outil de cadrage indispensable" pour les autres, "équilibré, responsable et réalisable", le plan de déplacements urbains 2015-2025 a été voté hier soir à une quasi-unanimité (*) par le conseil communautaire du Grand Avignon, lors d'une séance à Caumont-sur-Durance. Présenté par Joël Guin, maire de Vedène, cette "feuille de route pour les dix prochaines années" comme il le qualifie, ce schéma définit ce que sera l'agglomération de demain en matière de déplacements de ses habitants. Il a demandé de nombreuses réunions entre élus, avec les services du Grand Avignon, que l'élu a tenu à saluer pour leur forte implication, des études, un état des lieux, des discussions, des arbitrages et la définition commune d'objectifs stratégiques pour les mobilités urbaines de notre futur. Et surtout, il vise à diminuer la place de la sacro-sainte voiture dans notre environnement de tous les jours, qui correspond à une volonté politique commune. Mieux, le PDU vise, dicit Joël Guin, à "développer les autres modes de transport".

Cinquante actions, trois axes majeurs

Les grands objectifs de ce plan consistent à maîtriser les déplacements automobiles, promouvoir les modes de transport durables et respectueux de l'environnement, redéfinir la place de chaque mode et reconquérir l'espace public, mais également développer une réelle offre multimodale (train, bus, vélo, etc.) accessible à tous. Il en résulte un projet qui se décline en cinquante actions autour de trois axes majeurs.

Le premier axe de "développer une offre alternative à la voiture"



Au côté de Cécile Helle, Joël Guin, maire de Vedène, a exposé le plan de déplacements urbains 2015-2025. / PHOTO BRUNO SOUILLARD

propose 25 actions pour "offrir une palette de moyens pour se déplacer" et "offrir une dynamique de reconquête des espaces urbains". Au rang des projets, on peut citer bien entendu le tramway et son corollaire les deux lignes de bus à haut niveau de service, l'offre de bus adaptée dans chaque commune, la complémentarité des réseaux de transports, l'amélioration de l'offre

TER ou encore de nouveaux itinéraires cyclables, mieux sécurisés, des aires de covoiturage, des réductions de vitesse en agglomération pour la "pacification de l'intra-muros" au profit des vélos et des piétons.

Le deuxième axe de seize actions entend "maîtriser les flux", dans le but de "contraindre l'auto et les poids lourds dans les secteurs où ils ne doivent plus

avoir une place prioritaire", pour aussi "optimiser l'utilisation des infrastructures existantes". Le Grand Avignon souhaite notamment harmoniser la réglementation des poids lourds pour limiter les nuisances, réaliser la liaison est-ouest (LEO), réaménager la rocade en boulevard urbain, réguler les flux routiers en entrée de ville ou encore réaliser le pôle tri-modal de la Courtine (rail-fluvee-route).

Un troisième axe vise à "accompagner le changement dans la durée" à travers neuf actions. Notamment mutualiser les moyens entre les collectivités, ouvrir une maison des transports à Avignon pour y proposer une billetterie unique du réseau de transports en commun et des informations, sensibiliser les publics ou encore axer le développement urbain de manière prioritaire autour des gares, des réseaux de transport en commun et le long du fleuve.

Bien sûr, il y aura quelques ajustements, d'autres redéfinitions de projets, mais l'essentiel est bien là. Même si quelques voix se sont élevées pour proposer un autre tracé à la LEO, faire un parking en sous-sol dans le nord-est de l'intra-muros d'Avignon ou encore poursuivre le tramway jusqu'à Agroparc, ce ne sont presque que des détails. Car il va falloir, et c'est là le plus dur, changer les habitudes et les mentalités des "homo automobilus" que nous sommes, à notre corps défendant...

Christian GRAVEZ

(*) Jean-Pierre Cervantès a voté contre pour la forme car il voulait que le président Jean-Marc Roubaud fasse voter un amendement au plan, afin que le PDU ne fasse pas référence au tracé de la LEO qui aboutit au rond-point de l'Amandier et qu'Avignon voudrait voir en rive gauche de Durance. Ce que le président a refusé.

LE PDU EN CHIFFRES

Le plan de déplacement urbain a été voté hier. Il doit maintenant attendre l'avis des personnalités publiques associées avant d'être mis à l'enquête publique d'ici au mois de juin prochain. Pour finalement être voté en septembre 2016. Concernant le coût du projet, il s'établit à 340 millions d'euros hors taxe sur dix ans, avec 249 millions pris en charge par le Grand Avignon, dont 233 millions pour les transports en commun (135 pour le seul tramway, 18 pour les lignes à haute fréquence). L'agglomération estime à 10% de réduction d'émissions de gaz à effet de serre, d'ici à 2025, l'application des actions du PDU. Avec une augmentation des déplacements à vélo de 25%, une hausse de 50% de l'utilisation des transports en commun et une baisse du trafic routier de 9,3% hors transports en commun. Les premières actions concrètes vont avoir lieu en avril avec le lancement des travaux pour le tramway, à savoir les dévoiements des réseaux.