



Villeneuve lez Avignon : éloge de la marche à pied et du vélo !

- Transports
- Languedoc-Roussillon

Pourquoi agir ?

Suite au lancement d'un Agenda 21 en 2008 sur la commune de Villeneuve lez Avignon, les citoyens ont émis le souhait de voir se développer des aménagements cyclables et piétonniers dans leur commune, concernée par un trafic parfois dense dû à la proximité de la ville d'Avignon.

Une première « zone de rencontre » a donc été créée en 2009 au sein de l'hyper centre, qui a rencontré un vrai succès auprès de la population. Les piétons et les vélos y sont prioritaires et la vitesse des véhicules est limitée à 20 km/h. Encouragée par cette expérience, la commune a décidé de lancer une étude de schéma directeur des déplacements doux (marche à pied et vélo) sur l'ensemble du territoire communal, avec l'appui technique et financier de l'ADEME. Le Centre d'Etudes Techniques et de l'Équipement a été retenu pour réaliser cette expertise.

L'objectif était de développer massivement l'usage des déplacements doux, également appelés déplacements actifs, que sont la marche à pied et le vélo, par un partage de la voirie afin de redonner aux usagers la possibilité de choisir leur mode de déplacement.

Sur la base de l'identification des usages et des contraintes (sécurité, nuisances sonores, pollution, consommation d'énergie et poids dans le budget des ménages), l'étude a d'abord déclenché une prise de conscience sur l'état de la voirie communale et de la place qu'elle affecte réellement aux piétons et aux cyclistes. Il apparaît que certaines artères sont ainsi dédiées à 90% à la voiture avec des trottoirs quasi inexistantes. Comme partout ailleurs, la voiture a pris le pouvoir à Villeneuve lez Avignon.

Forts de ce constat, les élus animés d'une vraie volonté politique, ont ensuite défini les objectifs et planifié les aménagements devant être réalisés. Chaque réfection de voiries inclut désormais les aménagements prévus dans le schéma et cette approche est intégrée dans les nouveaux projets urbains et ce dans une logique de maîtrise des coûts.



La signalétique de la zone 20 km/h



Organisme

Commune de Villeneuve lez Avignon
12 100 h

Bureau d'études :
CETE (CEREMA) Montpellier

Partenaires

ADEME
Conseil Régional

Coût étude :
14 142 € euros financé à 70 % par
l'ADEME et le Conseil Régional

Bilan « Développement Durable »

- Environnement :

Moins de voitures = réduction de la
vitesse, de la pollution et du bruit

- Economie :

Un centre-ville plus vivant et plus
commerçant
Moins de dépenses en carburant

- Social/sociétal :

Une ville plus conviviale à vivre
Fiabilité du temps de déplacement
Effet positif sur la santé

Date de mise en œuvre

Etude réalisée en 2011

Présentation et résultats

Exemples à suivre téléchargeables sur le site de l'ADEME (www.ademe.fr).

Enseignements :

Alexandra Vaudolon, directrice adjointe des services techniques de Villeneuve lez Avignon

L'accueil réservé par la population à la première zone de rencontre en 2008 a été unanime, bonne acceptation du dispositif et grande satisfaction de l'ensemble des citoyens.

Suite à cela, nous avons décidé après de nouvelles concertations de mettre en place un schéma d'aménagement des déplacements doux sur l'ensemble de la commune.

Aujourd'hui, nous avons enregistré une baisse notable de la vitesse des véhicules, même si le respect des limitations n'est pas toujours effectif à 20 km/h, en zone de rencontre.

Ces aménagements ont, en tous les cas, eu pour effet d'accroître la vigilance. Autre point positif : le nombre de vélos qui circulent en ville est en constante augmentation, un signe qui ne trompe pas. Depuis 3 ans et pour pallier les effets du relief, la commune subventionne à hauteur de 100 € l'achat des vélos à assistance électrique (VAE). Depuis la rentrée 2013, le rythme des subventions pour l'achat d'un VAE est passé d'une moyenne de un à deux par mois à deux à trois par semaine.

Preuve que les cyclistes ont désormais trouvé un sympathique terrain d'expression.

Un schéma de déplacements doux qui obéit à une méthodologie précise a débouché à Villeneuve les Avignon sur des propositions d'aménagement très opérationnelles, décrites voirie par voirie.

Dans un premier temps, l'étude analyse les **pôles générateurs de déplacements** (écoles, centres commerciaux, équipements publics et sportifs, pôles d'activité et d'emploi...) et définit les principaux trajets en marche à pied ou à vélo pour lesquels il faudra privilégier des aménagements sécurisés.

Ensuite, une **hiérarchisation des voiries** du réseau est établie entre voies de transit (80 à 100 km/h), artérielles (60 à 80 km/h), de distribution (40 à 60 km/h) et de desserte (20 à 40 km/h). Presque toutes les rues et routes qui irriguent la commune sont étudiées : largeur de voirie, des trottoirs, nombre de véhicules, accidentologie. La commune possède ainsi une véritable **photographie des voiries et de leur utilisation**.

Sur la base du diagnostic, de la connaissance du terrain par la collectivité, de la concertation avec divers publics de la commune, le bureau d'études a alors proposé le schéma modes doux.

Enfin, la faisabilité du projet est établie et se traduit par un chiffrage du coût et un phasage des travaux.

Les aménagements proposés sont de tout ordre : pistes ou bandes cyclables, contre-sens cyclables, zones de rencontre ou zones 30, trottoirs aux normes (personnes à mobilité réduite compris), l'installation d'éléments de modération de la vitesse (chicanes, écluses, plateaux en surélévation.)...

Trois ans après l'adoption du schéma, l'ensemble des réfections et notamment des voies d'accès principales ont pris en compte les objectifs fixés dans le rapport. La ville note déjà une constante augmentation du nombre de vélos circulants sur les aménagements qui leurs sont dédiés.

En 2014, la ville a prévu de travailler en collaboration avec la communauté d'Agglomération sur l'un des nœuds névralgiques de sa voirie, à savoir l'un des ponts sur le Rhône permettant d'entériner une entrée cyclable vers la ville d'Avignon.

Focus

Seule une réduction drastique des vitesses permet la cohabitation entre les divers modes de déplacements. C'est un préalable à la réussite du projet ! Quelques soient les contraintes de voiries (étroitesse...), il y a toujours des solutions possibles, par exemple les contre-sens cyclables, les zones partagées avec une signalisation adéquate...

Les premiers retours sont positifs et il a été noté une baisse effective de la vitesse des voitures avec toutefois encore trop d'incivilité des automobilistes qui chevauchent la piste cyclable alors qu'ils ne sont pas prioritaires.

Facteurs de reproductibilité

La mise en place d'un schéma de déplacements doux dépend avant tout de la volonté des élus. Réaliser des aménagements qui visent à modérer les déplacements motorisés en faveur d'un partage de la voirie plus équilibré entre différents modes, peut paraître a priori difficilement acceptable par les automobilistes. Or il s'avère que la démarche est reconnue génératrice de qualité de vie et apporte une image plus sympathique et conviviale des communes. Et cette philosophie générale qui tend vers ce nouvel hédonisme à vivre sa ville gagne incontestablement du terrain.

Aujourd'hui, toutes les villes peuvent devenir cyclables, les solutions existent et même la contrainte du relief peut être contrecarrée avec des vélos à assistance électrique.

POUR EN SAVOIR PLUS

Sur le site internet de l'ADEME :

www.ademe.fr

Le site de Villeneuve lez Avignon

www.villeneuvelesavignon.fr

CONTACTS

ADEME Languedoc-Roussillon

Tél : 04.67.99.89.64

martine.cheylan@ademe.fr

CETE (CEREMA) :

jerome.cassagnes@developpement-durable.gouv.fr