

## 4/ CONSTRUIRE UNE VILLE APAISÉE ET DES PROXIMITÉS

*Le PLU d'Avignon vise à favoriser la vie de quartier et poursuit comme objectif l'amélioration de la qualité urbaine et du fonctionnement de la ville. Il s'appuie sur la diversité de ses quartiers qui constitue une véritable richesse de la ville.*

*Il s'agit de poursuivre la mise en œuvre d'une politique globale de reconquête de l'espace public pour améliorer le cadre de vie quotidien de la population et contribuer au « vivre ensemble ».*

*Le PLU vise à rétablir les équilibres, notamment commerciaux, de la ville et ainsi à redonner toute sa place au cœur de la ville et centralités de quartier. En lien avec le SCOT du Bassin de Vie d'Avignon, il priorise l'implantation des nouveaux équipements commerciaux dans le centre-ville et n'autorise pas de création de nouvelle zone commerciale.*

*Il vise aussi à réduire les coupures physiques, à recoudre le tissu urbain et à mieux articuler les quartiers entre eux, notamment par l'aménagement de liaisons en modes doux et en réussissant la greffe entre projets urbains et tissu existant :*

- *S'appuyer sur le tramway, le bus à haute fréquence ainsi que sur une trame cyclable pensée et structurée comme une véritable ossature, levier de l'apaisement et de la requalification de l'espace public ;*
- *Apaiser et transformer la rocade en boulevard urbain en s'appuyant sur la LEO, le tramway, les voies cyclables et le NPRNU. L'objectif consiste à faire évoluer « l'effet couloir » de la rocade avec l'aménagement de centralités apaisées notamment au niveau des Olivades et de la médiathèque Barrault ;*
- *Atténuer les grandes coupures urbaines liées aux emprises ferroviaires ;*
- *Améliorer les liens intra-muros/extra-muros : apaiser le tour des remparts en réduisant la place de la voiture ; rompre l'effet périphérique grâce à la mise en valeur d'accroches urbaines au niveau des principales portes des remparts par l'aménagement d'espaces publics apaisés traversant le boulevard des remparts ;*

- *Pacifier et transformer les principales pénétrantes et entrées de ville en rue ou avenue (aujourd'hui simples voies de circulation sans dimension urbaine), grâce à une densification, un nouvel ordonnancement du bâti et une pacification de l'espace public :*
  - *Route de Marseille et Pierre Sénard,*
  - *Route de Lyon,*
  - *Route de Tarascon – Saint-Ruf.*

## 4.1 TROUVER UN NOUVEL ÉQUILIBRE COMMERCIAL AU PROFIT DE L'INTRA-MUROS ET DES POLARITÉS DE PROXIMITÉ

### 4.1.1 REVITALISER LE COMMERCE DE CENTRE-VILLE

Le PLU se fixe comme priorité la revitalisation du commerce de centre-ville, l'intra-muros étant une polarité commerciale pour l'ensemble du bassin de vie, ainsi que sur les polarités de quartiers et des axes commerciaux.

Le PLU assure l'équilibre de l'équipement commercial à l'échelle de la commune, en lien avec les objectifs du SCOT du Bassin de vie d'Avignon, échelle géographique pertinente pour définir une politique équilibrée d'aménagement commercial. Il se fixe pour objectifs de :

- Orienter l'implantation des commerces (« le bon commerce au bon endroit ») pour trouver un équilibre durable entre zones commerciales, l'intra-muros/tour des remparts et les polarités de proximité des quartiers d'Avignon ;
- Ne plus autoriser de création de nouvelle zone commerciale et ne plus permettre d'extension urbaine des zones commerciales existantes ;
- Promouvoir la diversification et la densification des zones commerciales existantes de manière encadrée, à destination d'autres usages (mutualiser les parkings, favoriser la mixité urbaine) ;
- Exiger une plus grande qualité urbaine, architecturale, paysagère et environnementale pour les implantations commerciales ;
- Conforter la vocation commerciale et prioriser l'implantation des nouveaux équipements commerciaux dans le centre-ville, les polarités de quartiers et les linéaires commerciaux identifiés, notamment en :
  - dégageant des marges de manoeuvre foncières et immobilières pour

l'implantation du commerce ;

- règlementant le changement de destination sur des linéaires commerciaux à conforter ;
- imposant une certaine mixité fonctionnelle en rez-de-chaussée de linéaires structurants.

### 4.1.2 CONSTITUER UN RÉSEAU DE CENTRALITÉS DE QUARTIER ET RECONQUÉRIR L'ESPACE PUBLIC

Le PLU définit un réseau de centralités de proximité, en lien avec les logiques de quartiers et de proximité, dans l'objectif de conforter ou de créer des lieux fédérateurs, appropriés, de rencontres et de vie quotidienne qui concentrent un certain nombre de fonctions (commerces, équipements, services...).

En ce sens, le PLU s'attache à :

- Poursuivre la politique de reconquête et de pacification de l'espace public ;
- Identifier les « micro-sites » à faire muter, dont la transformation doit améliorer la qualité urbaine du secteur ;
- Identifier, notamment en dehors de l'intra-muros, les sites d'accueil prioritaires des commerces et des services de proximité, des équipements... ;
- Faciliter l'accès de ces centralités en modes actifs (créer des espaces apaisés) ;
- Relier ces centralités entre-elles par un réseau en mode actifs ;
- Révéler et préserver les espaces de tranquillité et d'intimité dans les quartiers et notamment les faubourgs ;
- Redéfinir la place de la voiture dans l'espace public : adapter le

stationnement aux objectifs de diminution de la voiture et de pacification de l'espace urbain, en lien avec l'amélioration de l'offre en transports collectifs et le développement des modes actifs.

#### 4.2 S'APPUYER SUR DE GRANDS PROJETS D'INFRASTRUCTURE ET DES ÉQUIPEMENTS DE PROXIMITÉ POUR TRANSFORMER AVIGNON

Le PLU intègre les grands projets structurants, générateurs de nouvelles formes de mobilité et de façons de vivre la ville. On peut citer, à titre d'exemple :

- La Liaison Est-Ouest (LEO) au Sud d'Avignon : réaliser complètement le contournement routier de l'agglomération d'Avignon afin d'apaiser les circulations dans la commune, notamment pour pacifier la Rocade ;
- Le tramway et les axes de bus à haute fréquence : mieux relier le territoire par un projet levier en termes de mobilités, repenser les espaces publics et intensifier la ville autour de ces axes de transport structurants ;
- Le réseau urbain cyclable : poursuivre le développement d'un réseau cohérent et structuré, en lien avec les transports collectifs afin d'inciter à une modération de l'usage de la voiture individuelle à l'image de la Via Rhona ;
- Pacifier et transformer les principales pénétrantes et entrées de ville (aujourd'hui simples axes de circulation routière) en véritables voies à dimension urbaine (rue ou avenue) ;
- La réhabilitation et la transformation d'équipements stratégiques de la ville au sein des périmètres NPNRU, dont la médiathèque Barrault ;
- La Plaine des sports de Saint-Chamand, vers une centralité d'agglomération sportive et ludique ;
- La rénovation du Parc des expositions et son intégration dans la

dynamique de développement du technopôle métropolitain (Agroparc/aéroport).

Par ailleurs, le PLU vise à adapter et à développer l'offre d'équipements publics en adéquation avec le profil de la population et les ressources financières de la commune. La révision du PLU doit notamment permettre d'anticiper les besoins en équipements (scolaires, sportifs, culturels ou de loisirs) ou liés au vieillissement de la population, de favoriser leur accessibilité et leur répartition équilibrée.

#### 4.3 DONNER LA PRIORITÉ AUX MOBILITÉS ACTIVES : AVIGNON, VILLE DU VÉLO

La commune d'Avignon, de par sa topographie relativement plane et sa météo clémente, est une ville privilégiée pour les déplacements en mode actifs. La commune s'est dotée d'un **schéma global de développement des modes doux**, structuré autour de magistrales et d'axes de proximité, comme trame à l'organisation urbaine et pour donner toute sa place aux modes actifs et à l'usage du vélo plus particulièrement.

Le PLU contribuera à poursuivre la structuration de ce réseau afin qu'il soit véritablement cohérent et structuré (liaison Oulle-Confluence, prolongement du chemin des canaux, réalisation de pistes/bandes cyclables, apaisement de voiries ...).

Il appuiera ainsi la mise en place de **parcours de loisirs, utilitaires et d'ouvertures aux éléments naturels** afin de favoriser la pratique et la découverte actives et durables du territoire, encourageant ainsi la pratique familiale et touristique mais aussi les déplacements domicile-travail à vélo comme à pied.

#### 4.4 PRIORISER L'ACCESSIBILITÉ À LA VILLE EN TRANSPORTS COLLECTIFS ET FACILITER LE DÉVELOPPEMENT DES NOUVELLES FORMES DE MOBILITÉ

Le PLU contribuera à la mise en œuvre du Plan de Déplacements Urbains du Grand Avignon et permettra de mieux articuler l'aménagement urbain avec les transports collectifs. De manière générale, le PLU doit définir un projet de ville fondé sur les mobilités durables en privilégiant « la ville des proximités », c'est-à-dire des courtes distances au quotidien. Les objectifs suivants sont ainsi poursuivis :

- Réduire la circulation automobile dans la ville, grâce notamment à la LEO, qui permettra la déviation d'une grande partie de flux de transit en dehors de la ville, et à un développement des transports collectifs ;
- Limiter les flux entrants de véhicules liés aux déplacements pendulaires (liaisons domicile-travail), grâce notamment à la réalisation de parkings-relais supplémentaires ;
- Affirmer Avignon en tant que centralité d'une étoile ferroviaire, avec notamment l'aménagement d'un pôle d'échange multimodal autour de la gare centre et de la gare routière ;
- Favoriser le développement urbain autour des axes de transports collectifs et des gares, avec l'utilisation du potentiel d'intensification urbaine existant le long des corridors du tramway et des Bus à Haute Fréquence ;
- Considérer les stations du tramway et du bus à haute fréquence comme des centralités de proximité, réaménager et pacifier les parvis des gares d'Avignon centre et de Montfavet et améliorer les cheminements facilitant leur accessibilité en modes doux ;
- Poursuivre la politique de stationnement visant à donner sa juste place à la voiture dans l'espace public tout en assurant de bonnes conditions de

stationnement et d'accessibilité aux différentes polarités, notamment l'intra-muros.

Le PLU vise également à faciliter le développement des nouvelles formes de mobilité innovantes : transports autonomes, mobilité électrique, mobilité partagée, covoiturage, innovations en matière de stationnement et de partage de la voirie, d'offres de services, de numérique ou encore de billettique.

#### 4.5 ORGANISER LA LOGISTIQUE URBAINE

Située à la croisée de voies routières, fluviales et ferroviaires structurantes, Avignon est directement concernée par le transport de marchandises et le fret. Son organisation est capitale pour son devenir économique et pour en minimiser l'impact négatif (trafic local et de transit importants, fortes émissions de gaz à effet de serre, nuisances sonores, ...).

En ce sens, l'appui aux grands projets est essentiel pour atteindre cet objectif :

- La réalisation du pôle tri-modal de la Courtine, permettant à terme d'opérer un report modal de la route vers le train et le fluvial ;
- La finalisation de la LEO, permettant un dégagement rapide des marchandises, sans augmenter la congestion en cœur de ville.

Par ailleurs, le PLU favorisera la logistique de proximité en prévoyant des sites dédiés notamment dans les espaces les plus denses et le centre-ville, mais aussi via l'évolution du MIN dans une dimension de proximité.

#### 4.6 AMÉLIORER LA QUALITÉ DE L'AIR ET LE CONFORT SONORE

Au travers de ses actions visant à limiter les déplacements automobiles, à mobiliser le potentiel de densification et de mutation du tissu déjà bâti et à regrouper les implantations industrielles, le PLU tend à limiter la production de polluants et à diminuer les rejets de gaz à effet de serre.











Le PLU permet également d'apaiser l'environnement sonore interne et externe des bâtiments, ceci à travers :

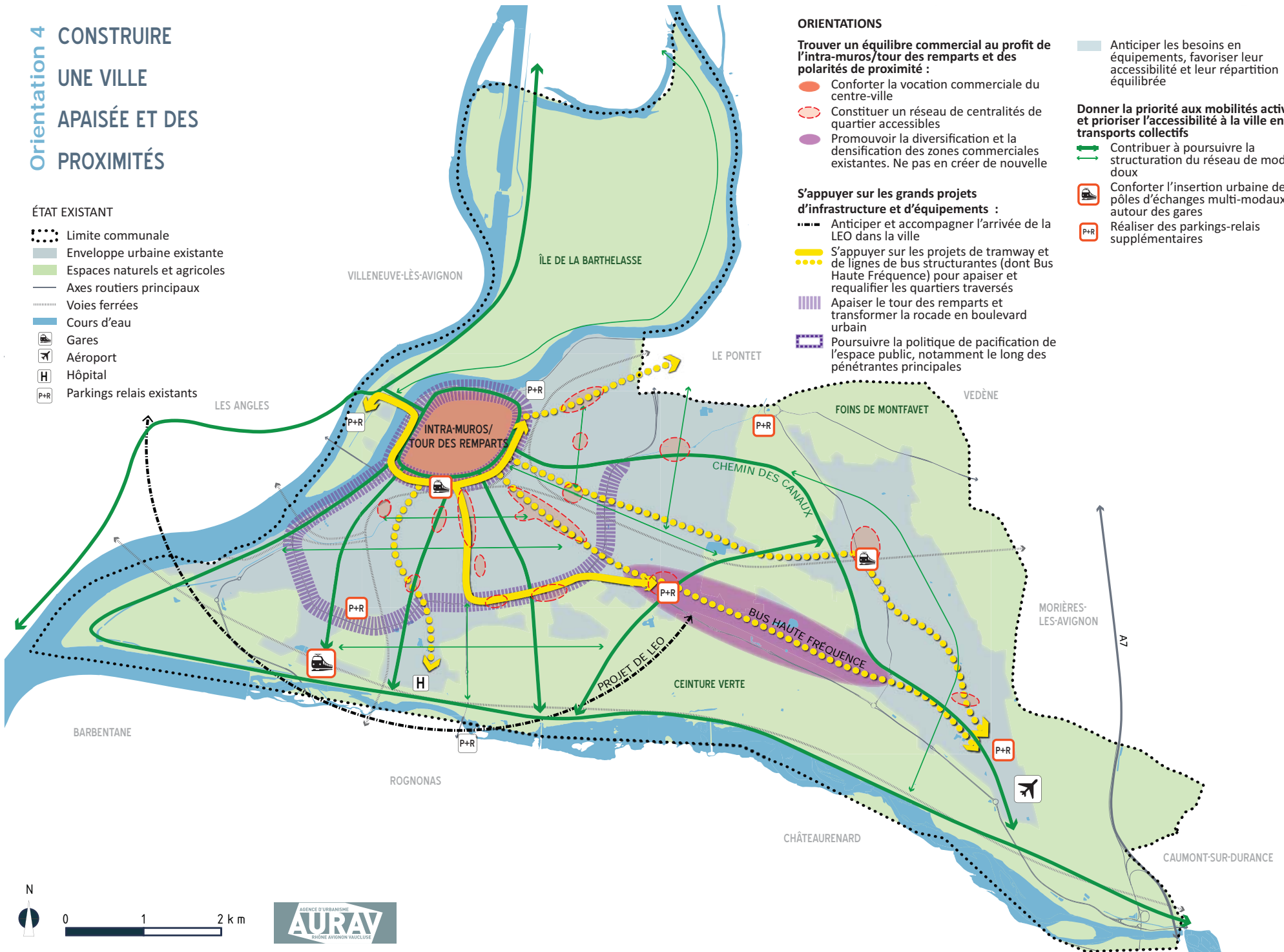
- la prise en considération des nuisances sonores (et de la qualité de l'air) dans l'aménagement du territoire au travers des réflexions menées, notamment dans les Orientations d'Aménagement et de Programmation quant à la localisation des futurs secteurs d'habitat vis-à-vis des principaux axes de circulation de la commune ;
- une meilleure organisation des mobilités, une priorisation du développement des modes doux et des transports collectifs ;
- la mise en œuvre des normes d'isolation acoustique le long des axes routiers et ferroviaires concernés par le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) et du Plan d'Exposition du Bruit ;
- la prise en compte de marge de recul vis-à-vis des voies bruyantes et identifiées comme telles par arrêté préfectoral.

*Ci-contre, Représentation graphique de l'orientation 4 :*

# Orientation 4 CONSTRUIRE UNE VILLE APAISÉE ET DES PROXIMITÉS




## ÉTAT EXISTANT

-  Limite communale
-  Enveloppe urbaine existante
-  Espaces naturels et agricoles
-  Axes routiers principaux
-  Voies ferrées
-  Cours d'eau
-  Gares
-  Aéroport
-  Hôpital
-  Parkings relais existants








## ORIENTATIONS

**Trouver un équilibre commercial au profit de l'intra-muros/tour des remparts et des polarités de proximité :**




-  Conforter la vocation commerciale du centre-ville
-  Constituer un réseau de centralités de quartier accessibles
-  Promouvoir la diversification et la densification des zones commerciales existantes. Ne pas en créer de nouvelle

**S'appuyer sur les grands projets d'infrastructure et d'équipements :**

-  Anticiper et accompagner l'arrivée de la LEO dans la ville
-  S'appuyer sur les projets de tramway et de lignes de bus structurantes (dont Bus Haute Fréquence) pour apaiser et requalifier les quartiers traversés
-  Apaiser le tour des remparts et transformer la rocade en boulevard urbain
-  Poursuivre la politique de pacification de l'espace public, notamment le long des pénétrantes principales

 Anticiper les besoins en équipements, favoriser leur accessibilité et leur répartition équilibrée

**Donner la priorité aux mobilités actives et prioriser l'accessibilité à la ville en transports collectifs**

-  Contribuer à poursuivre la structuration du réseau de modes doux
-  Conforter l'insertion urbaine des pôles d'échanges multi-modaux autour des gares
-  Réaliser des parkings-relais supplémentaires

