

OAP THÉMATIQUE MODES ACTIFS

OAP thématique modes actifs

LES OBJECTIFS POURSUIVIS

Avignon, comme de nombreuses communes, a été conçue au travers du prisme des déplacements automobiles individuels. Nombre d'habitants continue à privilégier le recours systématique à des déplacements quotidiens en voiture plutôt que d'opter pour des modes de déplacements plus vertueux (modes actifs et transports collectifs). Ces circulations automobiles impactent la qualité de vie des Avignonnais : nuisances sonores et visuelles, pollution... Un des leviers pour diminuer ce trafic routier est de poursuivre et d'amplifier le développement et la promotion des modes de déplacements respectueux de l'environnement dont font partie les modes actifs.

La commune d'Avignon souhaite ainsi consolider et étendre sa trame des modes actifs afin de créer un **maillage complet et hiérarchisé** pour une **ville plus apaisée, plus humaine et plus attractive**.

Les principaux objectifs poursuivis sont de :

- mettre en réseau les centralités et pôles générateurs de déplacements, les quartiers d'habitations et les espaces naturels et agricoles ;
- positionner le centre-ville au coeur du maillage pour les modes actifs ;
- se connecter avec les villes voisines ;
- créer des radiales afin de desservir l'ensemble de la commune et de mettre en oeuvre des itinéraires directs ;
- retrouver une cohérence et harmonie dans les types d'aménagements afin de créer des itinéraires lisibles pour les utilisateurs ;
- créer des itinéraires sécurisés, attractifs et végétalisés ;
- prévoir des espaces de stationnement pour les vélos en nombre suffisant et positionnés stratégiquement ;
- hiérarchiser le maillage en fonction des espaces desservis.

VERS UN RÉSEAU HIÉRARCHISÉ

Quatre types d'itinéraires sont à mettre en oeuvre :

- les véloroutes, des itinéraires d'intérêt régional : Via Rhôna, Val de Durance ;
- les itinéraires structurants : ils permettent de desservir les principaux pôles générateurs de déplacements, les équipements structurants, les projets urbains ;
- les itinéraires secondaires : ils permettent de se déplacer entre et à l'intérieur de tous les quartiers de la ville ;
- des boucles locales : elles permettent de découvrir les grandes entités paysagères.

VERS LA FIN DU «TOUT VOITURE»

Lors de requalifications ou créations de voies ou de quartiers, l'objectif est de changer de paradigme en sortant du modèle du «tout voiture» et en favorisant la marche et l'utilisation du vélo à travers :

- la création d'itinéraires pour les modes actifs directs ;
- des aménagements pour les piétons et cycles continus et sécurisés ;
- la mise en place de contraintes éventuelles à la circulation si le contexte le justifie. Les aménagements doivent permettre de donner sa «juste place» à la voiture : son utilisation reste nécessaire pour certains types de déplacements (trajets longs, vers des secteurs peu desservis en transports en commun...), mais son impact, notamment visuel, sur l'espace public et privé doit être réduit.

VERS UN CHANGEMENT DE PARADIGME

SITUATION ACTUELLE

Point de départ

Point d'arrivée



● DES ITINÉRAIRES DIRECTS

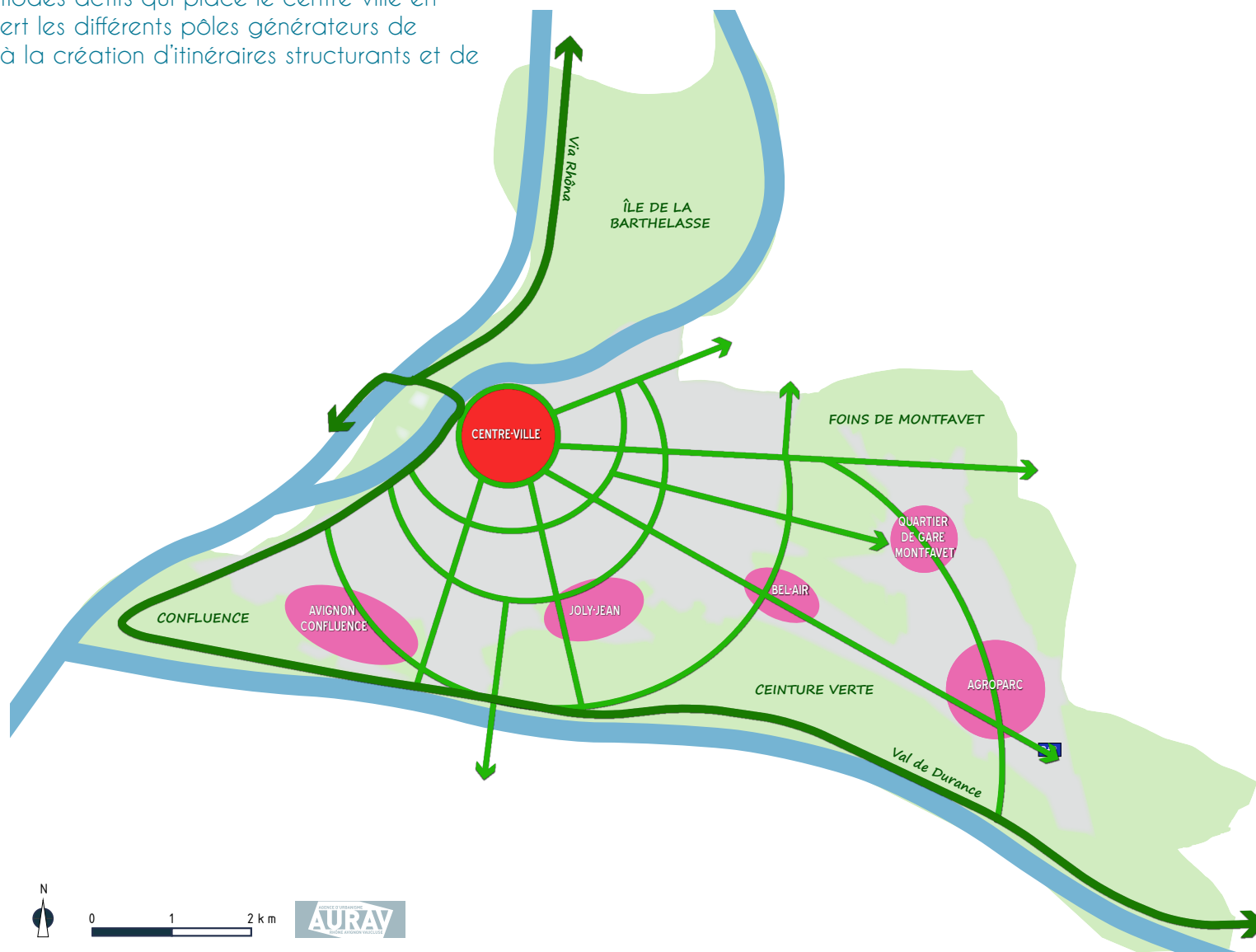
● DES ITINÉRAIRES DISCONTINUS
AVEC DE NOMBREUX DÉTOURS● DES ITINÉRAIRES DIRECTS MAIS AVEC
DES AMÉNAGEMENTS DISCONTINUS

OBJECTIFS POURSUIVIS

● DES ITINÉRAIRES QUI PEUVENT NE PAS
ÊTRE DIRECTS● DES ITINÉRAIRES DIRECTS,
DES AMÉNAGEMENTS CONTINUS
ET SÉCURISÉS● DES ITINÉRAIRES DIRECTS,
DES AMÉNAGEMENTS CONTINUS
ET SÉCURISÉS

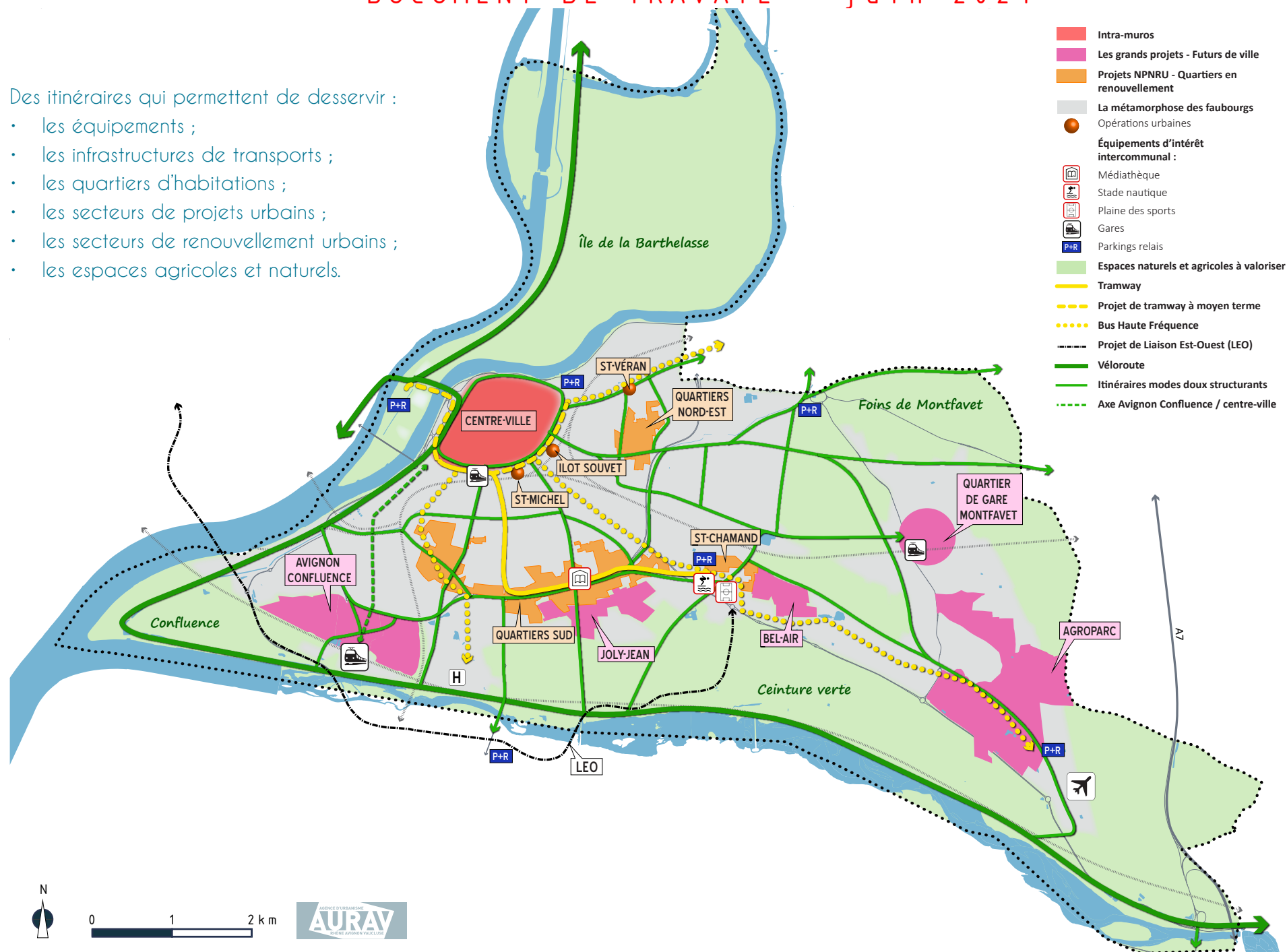
LES GRANDS PRINCIPES DU MAILLAGE POUR LES MODES ACTIFS

Un maillage pour les modes actifs qui place le centre-ville en son cœur et qui dessert les différents pôles générateurs de déplacements grâce à la création d'itinéraires structurants et de radiales :



Des itinéraires qui permettent de desservir :

- les équipements ;
- les infrastructures de transports ;
- les quartiers d'habitations ;
- les secteurs de projets urbains ;
- les secteurs de renouvellement urbains ;
- les espaces agricoles et naturels.



UN MAILLAGE ADOSSÉ À LA TRAME PAYSAGÈRE

Le maillage pour les modes actifs s'appuie sur les richesses naturelles et paysagères d'Avignon. Il doit permettre de mettre en réseau les grandes entités paysagères (île de la Barthelasse, ceinture verte, foins de Montfavet, Confluence), les parcs et jardins et les secteurs habités.

Des boucles locales seront notamment créées afin de permettre aux habitants et visiteurs de découvrir les richesses paysagères de la commune.

Les itinéraires pour les modes actifs doivent être, dès que possible, végétalisés afin de :

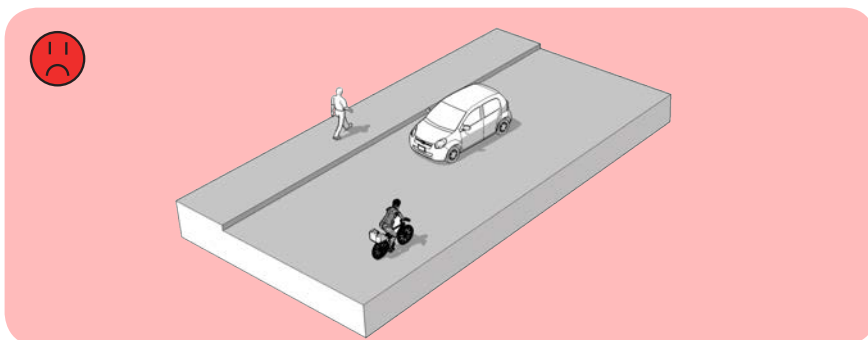
- participer à la création de continuités écologiques dans la ville et entre les entités paysagères ;
- créer des itinéraires attractifs, agréables à utiliser et ombragés ;
- contribuer à la lutte contre les îlots de chaleur urbains ;
- créer un environnement à l'aspect moins routier et ainsi moins propice à la prise de vitesse des véhicules (possibilité également de créer un système de chicanes grâce à des bandes végétalisées) ;
- séparer les flux modes actifs des flux motorisés notamment sur les voies n'offrant pas les conditions d'apaisement nécessaires (vitesse et/ou trafic trop importants).

Les voiries nouvellement créées doivent avoir une largeur suffisante pour permettre d'intégrer des aménagements paysagers. L'utilisation des trois strates végétales (herbacée, arbustive et arborée) est recommandée.

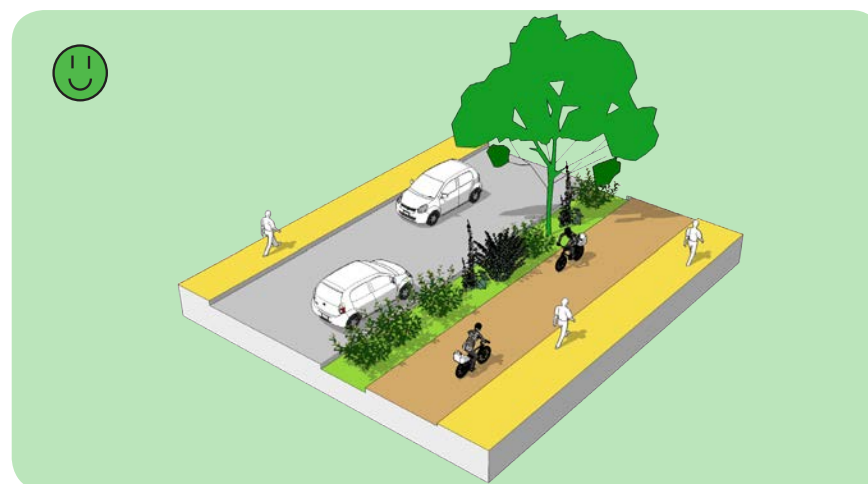
Ces aménagements paysagers peuvent également permettre de gérer, en partie ou en totalité, les eaux pluviales.

Ci-dessous, type d'aménagement à éviter.

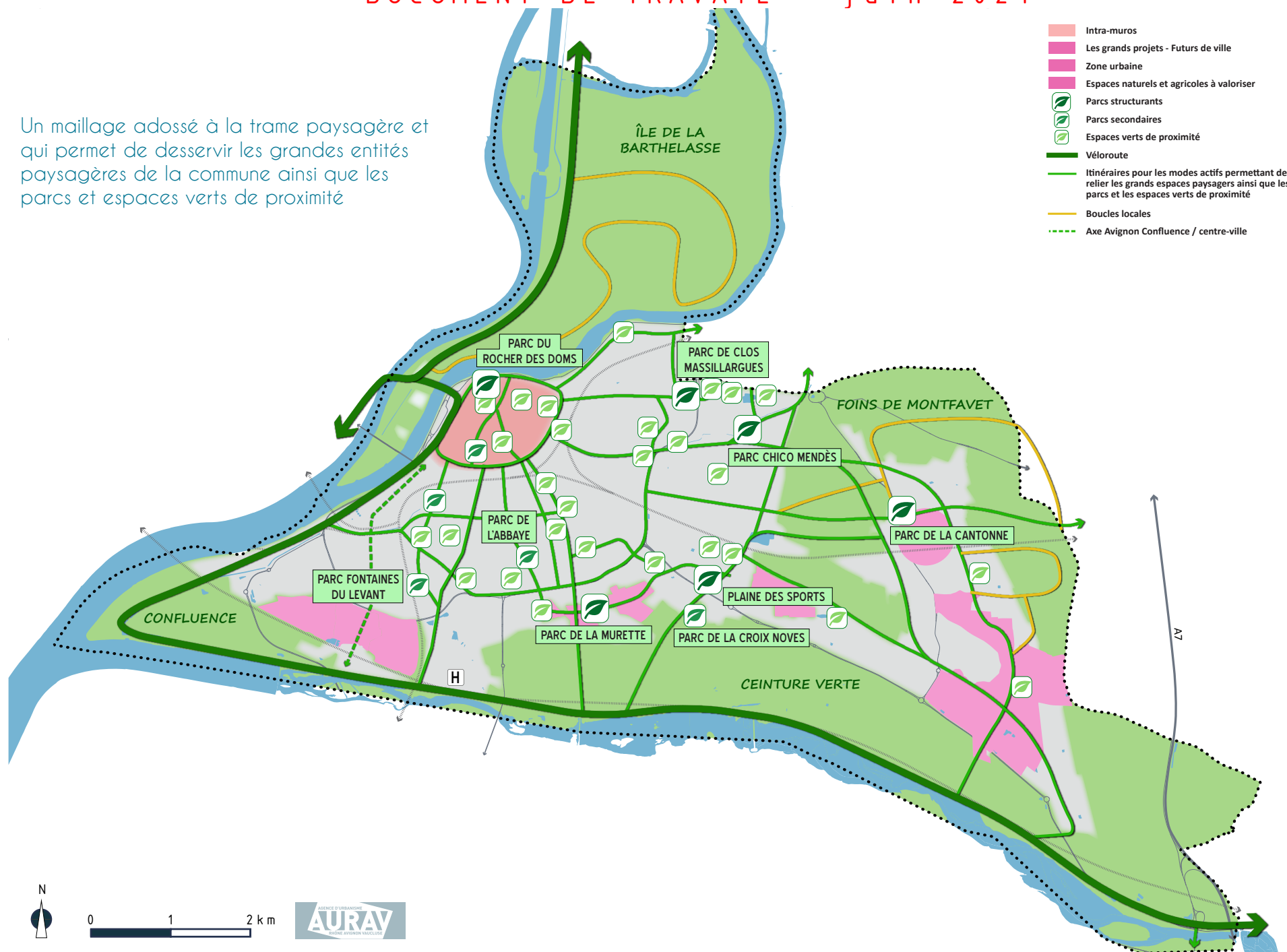
Ci-contre, exemples possibles de végétalisation des voiries et des itinéraires pour les modes actifs. Aménagements à adapter au contexte urbain et au trafic.



- juin 2021



Un maillage adossé à la trame paysagère et qui permet de desservir les grandes entités paysagères de la commune ainsi que les parcs et espaces verts de proximité



DES AMÉNAGEMENTS POUR LES MODES ACTIFS SÉCURISÉS, ATTRACTIFS ET CONFORTABLES

Lors des créations ou requalifications de voies, les aménagements doivent garantir des déplacements sécurisés pour les cyclistes et les piétons. Ces aménagements doivent être adaptés au contexte urbain, au trafic routier et à la vitesse autorisée pour les véhicules.

L'APAISEMENT ET LE PARTAGE DE LA VOIRIE À GÉNÉRALISER

La création de zones de circulation apaisée (aire piétonne, zones de rencontre, zones 30), où les différents modes de déplacement partagent la voie, est à privilégier hormis sur certains axes structurants où le trafic et/ou la vitesse des véhicules ne le permettent pas. Leur aménagement (largeur de voie, contraintes à la circulation, végétalisation, matériaux, traitement des entrées de zones...) doit permettre de faire respecter les limitations de vitesse et d'assurer la sécurité des cyclistes et piétons, un simple panneau en entrée de zone ne suffit pas.

DES FLUX CYCLISTES ET ROUTIERS À SÉPARER SUR LES AXES TRÈS PASSANTS

Sur les secteurs où le trafic routier est important (+ de 3 000 véhicules/jour), l'objectif est de séparer les modes actifs des flux routiers par la création, par exemple, de pistes cyclables ou de voies vertes.

DES AMÉNAGEMENTS SÉCURISÉS ET CONFORTABLES

De manière générale, pour les aménagements pour les modes actifs, il est recommandé de :

- utiliser des matériaux différents pour distinguer piétons et cyclistes. Afin que la rue ait un aspect moins routier, il est recommandé d'utiliser un matériau autre que l'enrobé sur les trottoirs ;
- utiliser des matériaux respectueux de l'environnement ;
- utiliser des matériaux de couleur claire, à fort albédo avec une émissivité élevée, en évitant les phénomènes d'éblouissement ;
- pour les aménagements dédiés aux vélos, utiliser des revêtements très roulants pour assurer un confort d'usage.

La largeur des aménagements doit être suffisante pour assurer la sécurité et le confort des usagers. Ainsi, les largeurs recommandées sont :

- pour une bande cyclable : 1,50 mètre. 2 mètres minimum si la bande longe du stationnement ;
- pour une piste cyclable unidirectionnelle : 2 m à 2,50 mètres ;

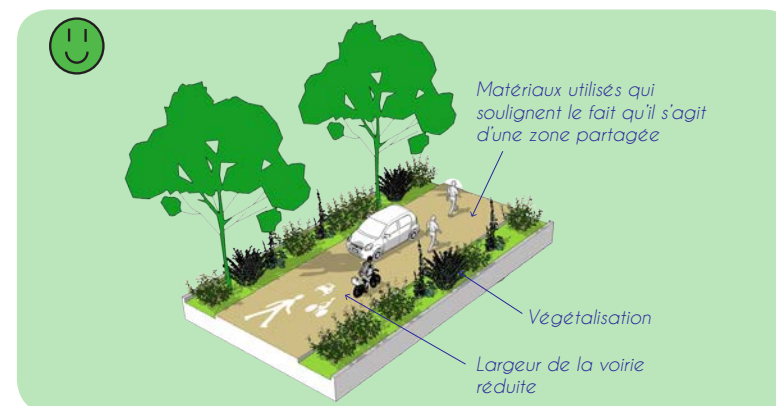
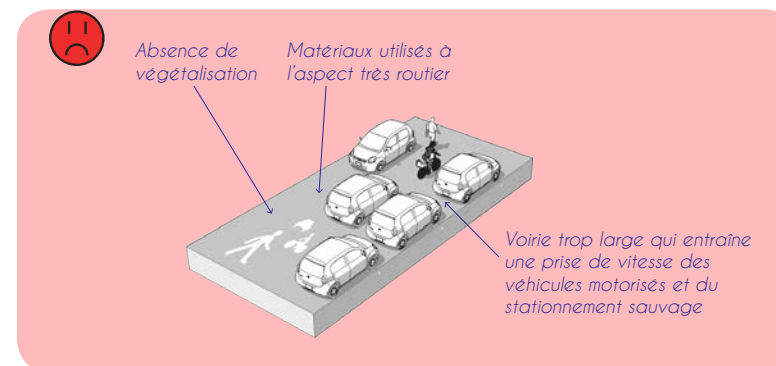
- pour une piste cyclable bidirectionnelle : 2,50 m à 3 mètres ;
- pour une voie verte : 3 m à 5 mètres ;
- pour les trottoirs, au niveau des nouvelles voies (et pour les requalifications si l'emprise de la voie le permet) : 2,50 mètres, au moins d'un côté de la voie, afin de pouvoir se croiser aisément.

Au niveau des voies nouvelles (et pour les requalifications si l'emprise de la voie le permet), l'objectif est de faciliter les déplacements pour les piétons, notamment en créant des trottoirs des deux côtés de la voie (hormis pour les aires piétonnes et les zones de rencontre).

DU STATIONNEMENT POUR LES VÉLOS FACILEMENT ACCESSIBLE ET INTÉGRÉ À L'OPÉRATION

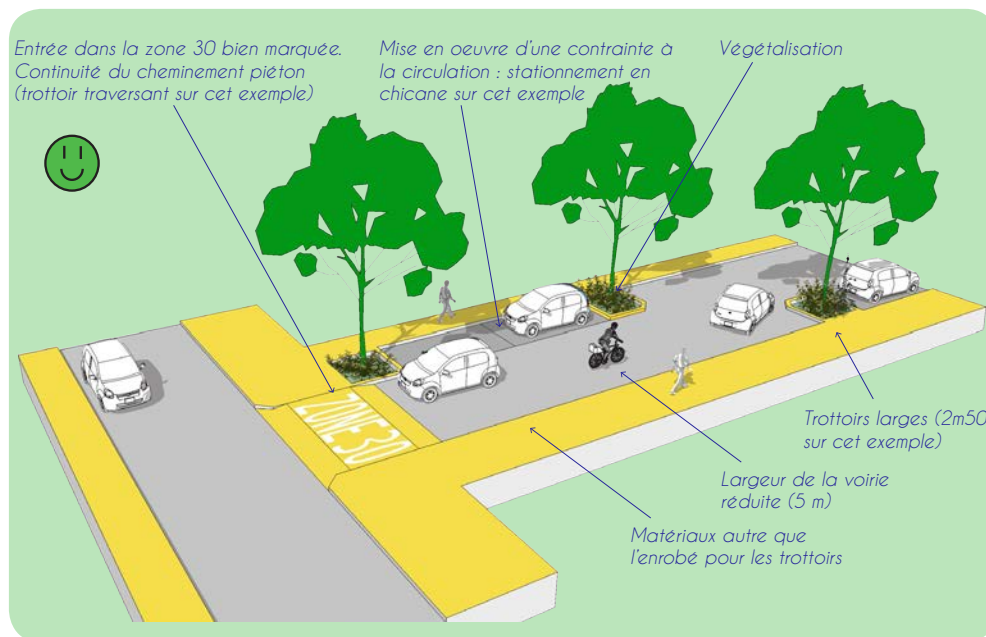
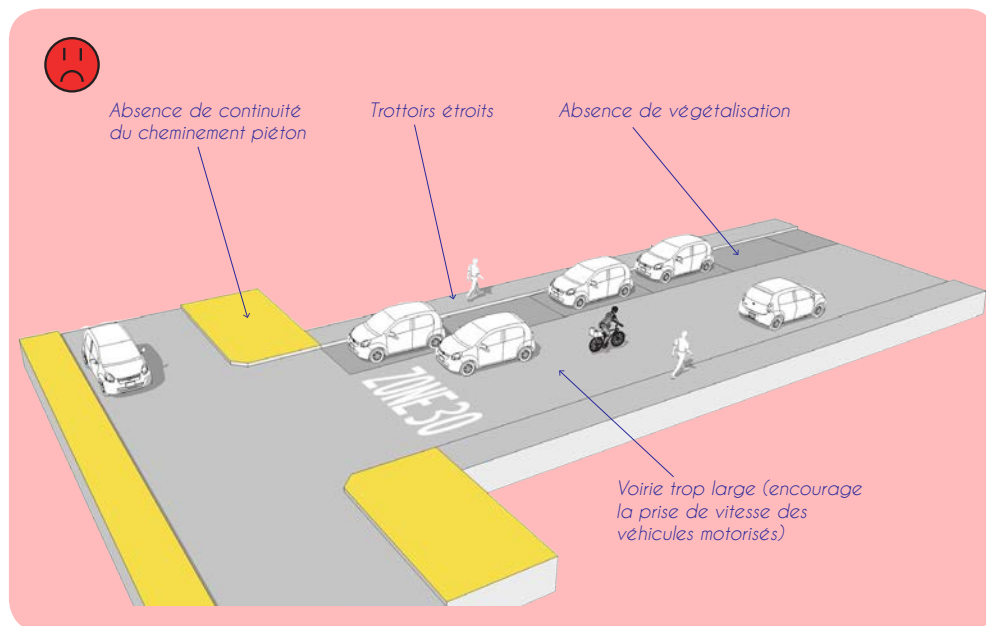
Lors de la création ou de la requalification de bâtiments, le stationnement des vélos doit être pensé en amont. Il doit être facilement accessible depuis le bâtiment et depuis l'accès à la parcelle et intégré paysagèrement s'il est situé à l'extérieur du bâtiment.

Principes d'aménagement pour une requalification ou création de voiries - exemple d'une zone de rencontre

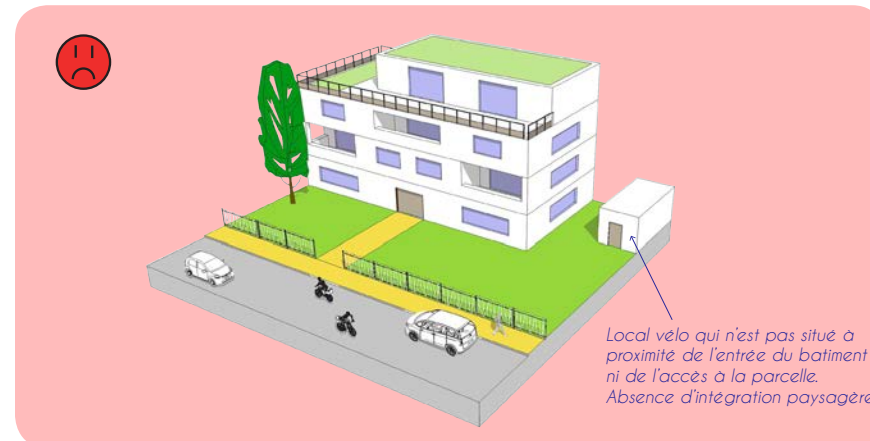


DOCUMENT DE TRAVAIL - juin 2021

Principes d'aménagement pour une requalification ou création de voiries - exemple d'une zone 30



Principes de localisation et d'intégration paysagère des locaux de stationnement pour les vélos



MAINTENIR ET CRÉER DES PERMÉABILITÉS POUR LES MODES ACTIFS

Lors des requalifications et pour les nouvelles opérations (toutes destinations confondues), l'objectif est de maintenir les perméabilités pour les modes actifs existantes et/ou d'en créer de nouvelles afin de :

- réduire les temps de déplacements des piétons et vélos ;
- créer des liens entre les quartiers ;
- favoriser la vie sociale ;
- encourager le report modal.

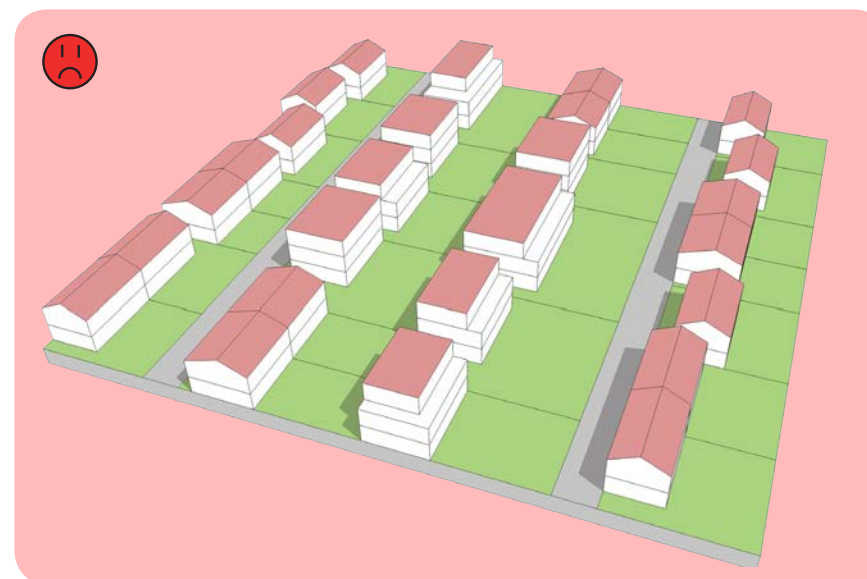
Au sein des nouvelles opérations, en complément des voies ouvertes à la circulation (traitées en zone de circulation apaisée ou accompagnées d'aménagements pour les cycles) il est recommandé de créer des itinéraires uniquement dédiés aux modes actifs, directs et sécurisés, afin de créer des quartiers perméables et apaisés. Ces itinéraires peuvent être accompagnés d'espaces végétalisés et d'espaces de rencontres (jeux pour enfants...).

Des impasses pour les véhicules motorisés peuvent être créées, mais des perméabilités pour les modes actifs doivent être maintenues ou créées à l'intérieur de l'opération et entre les opérations et/ou les quartiers.

L'objectif poursuivi est également de maintenir les possibilités de création de futures perméabilités pour les modes actifs et de ne pas grever l'avenir. Ainsi si une opération jouxte un futur quartier ou tout type d'unité foncière mutable à court, moyen ou long terme, les possibilités de création de perméabilités pour les modes actifs futures doivent être maintenues, par exemple par la mise en place d'une réserve foncière.

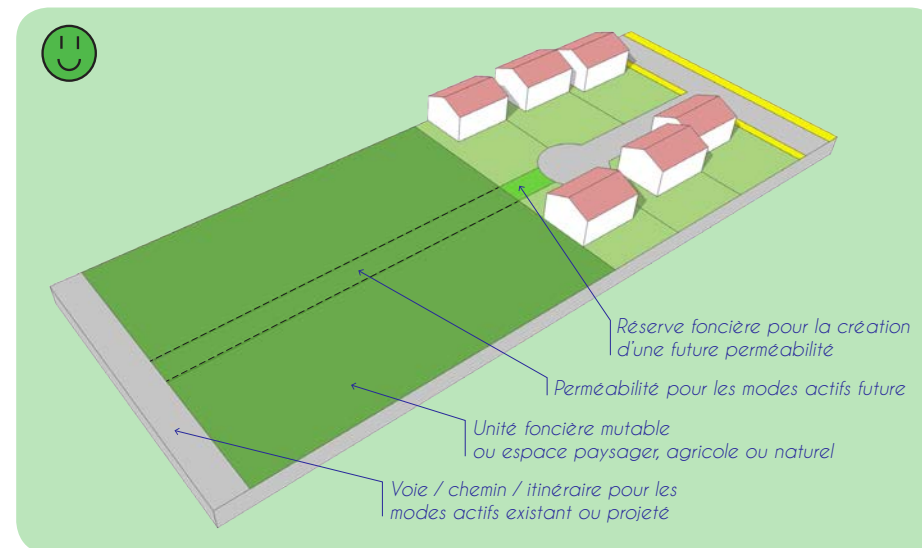
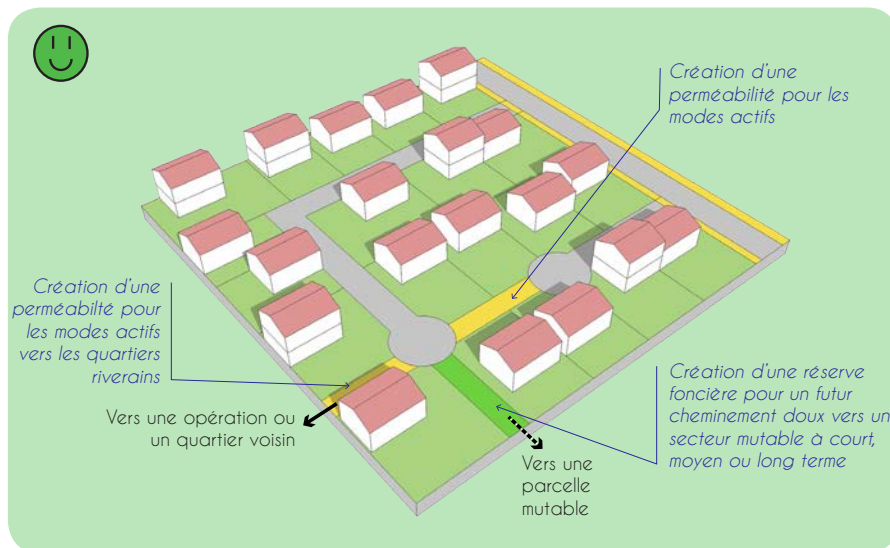
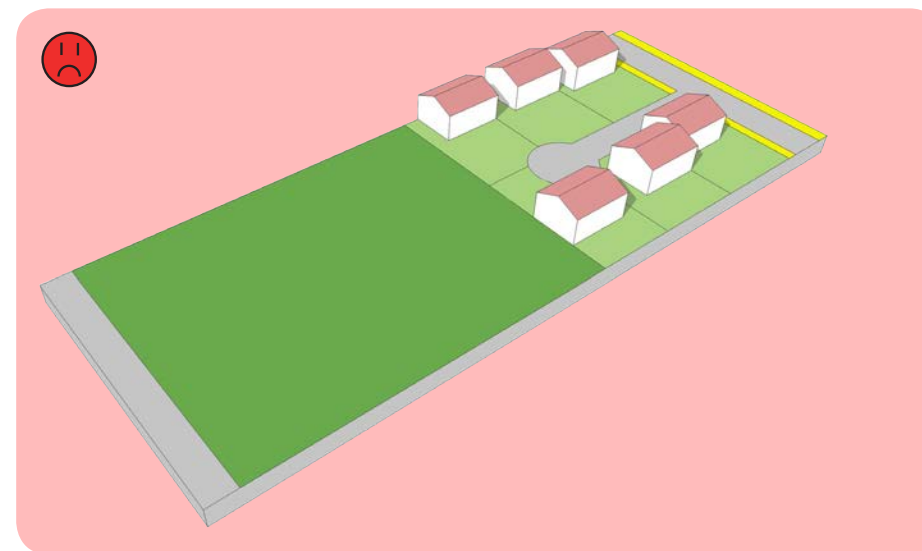
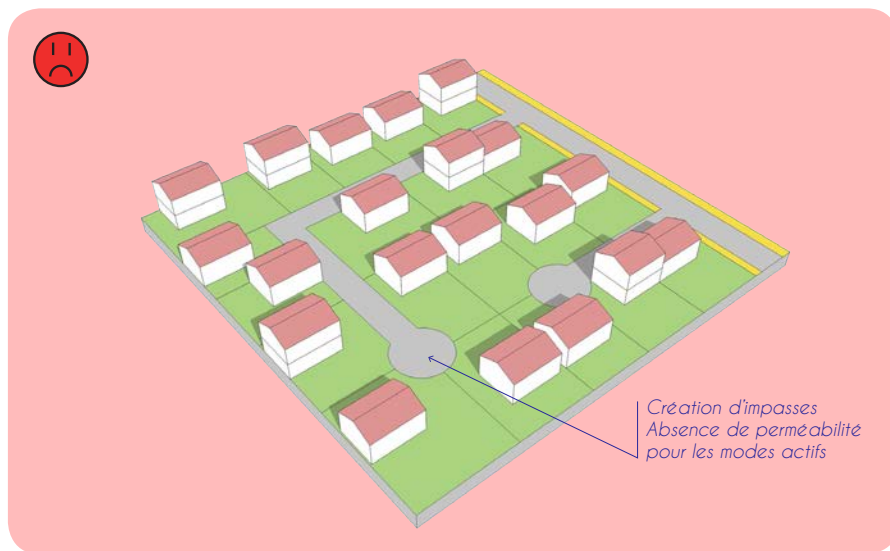
De même si une opération jouxte un espace paysager, agricole et/ou naturel, une possibilité de création (à moyen ou long terme) de perméabilité pour les modes actifs doit être étudiée au cas par cas (par exemple, une réserve foncière sera créée si un itinéraire structurant, existant ou en projet, pour les modes actifs passe à proximité...).

Principe de création d'itinéraires uniquement dédiés aux modes actifs dans les nouvelles opérations



Principe de création de perméabilités pour les modes actifs dans une opération et/ou entre les opérations et les quartiers

Principe de maintien d'une possibilité de création d'une perméabilité pour les modes actifs vers une unité foncière mutable (à court, moyen ou long terme) ou vers des espaces naturels, paysagers et agricoles



DES NOUVELLES OPÉRATIONS TOURNÉES VERS LES ITINÉRAIRES POUR LES MODES ACTIFS

Pour les nouvelles opérations (toutes destinations confondues) et les requalifications situées le long d'itinéraires pour les modes actifs, et tout particulièrement le long des itinéraires structurants (comme le Chemin des Canaux par exemple), les objectifs poursuivis sont de :

- faciliter l'accès à ces itinéraires, en créant notamment un accès direct depuis l'opération vers l'itinéraire pour les modes actifs existant ou en projet longeant l'unité foncière ;
- présenter une façade qualitative et animée le long de l'itinéraire ;
- traiter de manière paysagère et qualitative les espaces extérieurs visibles depuis l'itinéraire ;
- avoir une clôture qualitative et végétalisée le long de l'itinéraire.

Les opérations situées le long des itinéraires structurants étant bien desservies pour les modes actifs, le nombre de places de stationnement pour les véhicules est à limiter (se rapprocher autant que possible des minimums imposés dans le règlement).

Les places de stationnement en surface, et plus particulièrement celles visibles depuis les itinéraires pour les modes actifs, sont à intégrer de manière paysagère.

