

ACTION N° 12

Apaiser les centres-villes et zones touristiques

CONTEXTE ET OBJECTIFS DE L'ACTION

Beaucoup de centres-villes et de sites touristiques souffrent d'une omniprésence de la voiture – en mouvement ou en stationnement –, car celle-ci amène des nuisances variées : dégradation de la qualité de l'air, bruit, consommation d'espace et imperméabilisation des sols, mise en danger des usagers vulnérables, pollution visuelle etc. Dans les centres-villes, ces nuisances sont souvent majoritairement créées par les automobilistes habitant à l'extérieur du centre, alors que les habitants du centre en sont les premières victimes.

Donner la priorité aux déplacements de proximité dans l'aménagement de l'espace public constitue un levier important pour le développement des modes actifs et la réduction des volumes et des vitesses des véhicules motorisés, mais aussi pour la sécurité et la qualité de vie urbaine.

Plusieurs solutions peuvent amener à un apaisement des centres-villes et des zones touristiques. Il convient de toujours les traiter ensemble :

- **Réflexion sur le plan de circulation**
 - o Zone de rencontre et zone 30
 - o Aire piétonne
 - o Sens unique voiture avec double-sens cyclable
 - o Perméabilité filtrée (évitant le transit des modes motorisés, p.ex. via des potelets ou bacs à fleurs)
 - o Voie réservée aux transports en commun
- **Réflexion sur la politique de stationnement**
 - o Tarification
 - o Parkings-relais à l'extérieur, avec des navettes desservant les centres-villes et zones touristiques
- **Réflexion sur l'attractivité des lieux pour les modes actifs, lors de chaque projet de voirie**
 - o Aménagements cyclables et services vélo (stationnement, pompes, bornes d'autoréparation...)
 - o Création / amélioration des cheminements piétons
 - o Qualité des aménagements et du mobilier urbain ; végétalisation
 - o Redistribution de l'espace : transformation d'espaces anciennement dédiés à la voiture en lieux de promenade, détente, restauration, pistes cyclables...

Ces principes peuvent s'appliquer aussi à d'autres endroits sensibles en ville, comme les abords des écoles.

Il convient de se poser la question « Quelles fonctions doivent être assurées par quel axe ? ». Quelques grands axes bien définis doivent supporter un flux de voitures élevé, et être équipés d'aménagements cyclables sécurisés. Les autres voiries peuvent être radicalement apaisées, éventuellement selon un principe de poches / quartiers imperméables entre eux pour les voitures (qui sont, par le biais de sens uniques et de perméabilités filtrées, rapidement renvoyées sur les grands axes), mais très perméables pour les modes actifs. Ces derniers peuvent ainsi toujours emprunter les chemins les plus courts.

Par ailleurs, la collectivité peut inscrire ces principes d'aménagement durable des espaces publics dans les documents cadres d'urbanisme (PLU, SCoT...), afin d'assurer une prise en compte globale dans les projets à venir.

Le réaménagement de ces espaces, les nuisances pendant les travaux et surtout les modifications au niveau de l'accessibilité en voiture peuvent être mal perçus ou mal compris par certains habitants et/ou commerçants. Une concertation et information en continu, à tous les stades du projet, sont indispensables.

PILOTE (S)	OPERATEUR(S) PRINCIPAL
Communes/CCPSMV/CALMV	OGS, communes,
CIBLES/BENEFICIAIRES	PARTENAIRE(S) ASSOCIE(S)
Usagers et riverains des centres-villes et zones touristiques concernées ; commerçants et professionnels du tourisme	Opération Grands Sites (OGS), EPIC OIT, département, région, habitants / usagers, vélocistes, commerçants /

	restaurateurs, professionnels du tourisme, CEREMA, opérateurs du transport collectif, SCOT, AURAV, CAUE	
<p align="center">CADRE DE L'ACTION ET DISPOSITIFS/CONTRACTUALISATION ASSOCIES (Avec n° fiche correspondante le cas échéant) (Cit'ergie, CRTE, AMI, PAED, OGS, ...)</p>	CCPSMV	L'Isle-sur-la-Sorgue est bénéficiaire du programme Petite Ville de Demain OGS AXE 2 : Accéder et se déplacer dans le site en privilégiant les modes doux (10 actions) ; PAED : T1, T2, T4, T5
	CALMV	Cavaillon est bénéficiaire du programme Cœur de Ville CRTE Objectif stratégique 1 Développer les mobilités durables 1.1 Favoriser l'intermodalité 1.2 Développer les infrastructures cyclables et les mobilités douces 1.3 Accompagner les usages du vélo Objectif stratégique 4 Améliorer le cadre de vie au quotidien et favoriser l'emploi 4.1 Aménager et valoriser les centres-villes, bourgs et villages

REFERENTS CCPSMV			
Techniciens : Caroline ALEX	Elu(s) : Florence ANDRZEJEWSKI, Patricia PHILIP		
NIVEAU D'IMPLICATION DE L'ECHELON COMMUNAL	FAIBLE	MOYEN	FORT

REFERENTS CALMV			
Techniciens : Laurence GABAUD-GEVA/Catherine BAHLER	Elu(s) : Gérard DAUDET/Sylvie GREGOIRE/André ROUSSET		
NIVEAU D'IMPLICATION DE L'ECHELON COMMUNAL	FAIBLE	MOYEN	FORT

BUDGET PREVISIONNEL	Fonctionnement (total ou par an en précisant le nombre d'année)	Coût ETP : 0,25 ETP/an Prestations externes : étude d'état des lieux et de faisabilité (environ 25 k€, varie en fonction de la taille de la commune / du site touristique) Autres : -
	Investissement (total ou par an en précisant le nombre d'année)	Travaux d'infrastructure à définir, coût élevé (jusqu'à plusieurs millions d'euro)
	Recette/Financements	Origines financement et montants : département, région, Etat, Banque des Territoires (action Cœur de Ville) ; investissement dans l'espace public ouvert, programme Petite Ville de Demain, financements européens ; DETR ; DSIL

PRINCIPALES ETAPES ET CALENDRIER	
2022	- Réaliser un état des lieux des infrastructures routières du secteur concerné - Programmer une série d'aménagements pour offrir des alternatives à la voiture
2023	- Lancer une consultation pour une maîtrise d'œuvre des espaces publics et parkings relais - Démarrer les études de maîtrise d'œuvre
2024	- Réaliser les travaux d'aménagement
2025	- Réaliser les travaux d'aménagement
2026	- Réaliser les travaux d'aménagement
2027	- Réaliser les travaux d'aménagement

VOLET DU PCAET	ATTENUATION	ADAPTATION	QUALITE DE L'AIR

SECTEUR(S) D'ACTIVITE CONCERNE	REGLEMENTAIRE(S)	AUTRE(S)
	Mobilité / transport	Urbanisme, économie, tourisme

NIVEAUX D'IMPACTS	FAIBLE	MOYEN	FORT
Production énergies renouvelables et de récupération			
Réduction des consommations d'énergie			
Réduction des émissions de gaz à effet de serre			
Réduction des polluants atmosphériques			
Emplois créés			
Réduction des inégalités sociales			
Chiffre d'affaires local généré			
Maîtrise des dépenses de fonctionnement			
Préservation de la biodiversité			
Stockage du carbone			

INDICATEURS DE SUIVI	OBJECTIFS/INDICATEURS ASSOCIES
Pourcentage de voies douces (vélo, piéton) par rapport aux voies routières	
Volume et vitesses du trafic	
Fréquentation des navettes	
Mesures de la qualité de l'air	
Enquêtes auprès des usagers, commerçants et riverains	
Evolution du chiffre d'affaires des commerçants	

COMMENTAIRES, POINTS DE VIGILANCE	<ul style="list-style-type: none"> - Anticiper l'opposition d'une partie des commerçants et riverains, prévoir une large concertation, communication et implication pour éviter une incompréhension de certains usagers - Assurer le maintien de l'activité des commerçants
--	---

CONSULTATION HABITANTS	
-------------------------------	--