



Des transports collectifs au service de la population.



Union Locale CGT d'Avignon,

1 rue Ledru-Rollin 84000 AVIGNON - 0490860335 ou www.cgt-avignon.com

« Collectif Transport »

Juin 2002

EDITORIAL

A peine une année s'est écoulée depuis la parution de notre premier livre blanc des transports, et nous voilà, et c'est tant mieux, en réflexion pour une nouvelle édition.

Gageons, c'est en tous cas notre volonté, qu'elle participera à alimenter la réflexion, les débats, qui nous permettent de formuler de nouvelles propositions.

Sans démagogie, nous avons la prétention d'avoir participé avec d'autres, par nos interventions citoyennes à faire évoluer les choses, en regard des attentes exprimées par les populations.

Certes, beaucoup reste à faire, mais attardons nous un instant sur ce qui a bougé, qui bouge au moment même de l'élaboration de ce nouveau document, afin de valoriser ce qu'une démarche citoyenne est en capacité d'apporter à un tel processus. Ainsi, sont devenus réalités :

- Le raccordement ferroviaire entre les deux gares d'Avignon (budgétisé au Contrat de Plan Etat/Région 2000-2006)
- La création de nouveaux parkings extra-muros ou l'extension de ceux existants comme le parking des Italiens.
- La réorganisation des lignes TCRA 1 – 3 - 6 – 12, la création d'une nouvelle ligne vers Vedène
- Le démarrage des études pour la réouverture aux voyageurs de la gare SNCF du Pontet et des lignes Carpentras – Avignon ou Cavaillon – Pertuis
- Et d'autres choses encore, de la navette TCRA/TGV aux nouvelles pistes cyclables ...

Aujourd'hui, de nouveaux espaces d'expressions, d'actions, d'interventions citoyennes s'ouvrent à nous ; Communauté d'agglomération, de Pays, Comités de Lignes SNCF de la région PACA, sont autant de lieux qu'il nous faut investir pour y porter les exigences nouvelles, les besoins sociaux qui restent aujourd'hui sans réponse.

Ainsi, notre Union Locale CGT compte prendre toute sa place dans ces espaces et demande depuis plus d'un an à siéger au sein du Conseil de Développement de la COGA comme le prévoit la loi.

De grands chantiers nous attendent où sont en perspective, nous continuons et nous continuerons à formuler et à défendre des propositions ambitieuses et réalistes, notamment :

- La création d'un arrêt TER à la caserne Chabrand
- La création d'un grand pôle multimodal d'échange (TER/TCRA) sur l'emplacement de l'actuelle gare TAC à Fontcouverte
- La création de nouveaux parkings extra-muros, Route de Marseille, Route de Tarascon, desservis par les TCRA
- Une L.EO., connectée en cohérence au réseau routier existant permettant de relier l'A9 à l'A7, de désengorger des axes de circulation d'Avignon, de son agglomération, de desservir les infrastructures publiques et les zones d'activités
- La transformation de l'actuelle gare routière en plate forme de colisage, et la création d'un service de messageries TCRA pour les dessertes et livraisons dans l'Intra-Muros
- Et pourquoi pas, la création d'un tramway « Nommé désir »

Ensemble, nous vous proposons de conjuguer nos forces, nos idées, nos imaginations et pourquoi pas nos utopies d'aujourd'hui, réalité d'une ville et d'une vie meilleure pour demain !

Mai 2002

LE CONSTAT

L'ensemble des observateurs le constatent, le développement du nombre de déplacements, très fort au cours des dernières décennies, va perdurer, à un rythme aussi soutenu dans les prochaines années.

Ainsi :

- ce sont 1,5 millions de voyageurs par an qui transitent par la gare TGV de Courtine,
- les équipements routiers actuels et la LEO ne pourront à eux seuls résoudre les phénomènes d'encombrements, ceci d'autant plus que le total achèvement de la Liaison Est Ouest n'est prévu qu'en 2020 ; les phasages intermédiaires ne permettant pas d'absorber les trafics entre l'A7 et l'A9. Ainsi, 40% d'augmentation des encombrements sont malgré tout attendus.
- La fuite des habitants d'Avignon vers un urbanisme périphérique plus aéré va se poursuivre, augmentant le nombre de déplacements en voitures vers le centre-ville, en provenance du Nord des Bouches du Rhône, du Gard Rhodanien et bien sûr du Vaucluse
- 12000 actifs viennent chaque jour sur Avignon, 6000 camions utilisent la Rocade, 80% de la circulation intra-muros provient d'une recherche de place de stationnement

Après la Rocade Charles De Gaule, c'est maintenant une liaison Est Ouest qui tentera d'absorber les flux de trafic pour les détourner du centre-ville. Il s'agit bien d'éloigner au maximum la circulation routière des remparts et plus largement de la ville elle-même.

Un manque d'imagination et d'ambition qui perdure

Le manque d'imagination des décideurs conduit depuis plusieurs décennies à renforcer l'utilisation des véhicules particuliers conduisant à l'asphyxie des axes pénétrant dans Avignon. Le tout automobile montre aujourd'hui ses limites et chacun s'accorde pour dire qu'il est urgent de proposer des solutions alternatives permettant à la population d'Avignon, des villes participant à sa communauté de communes, mais plus largement au Vaucluse, de se déplacer.

Bien que ces dernières années aient vu de gros efforts pour développer les transports collectifs, notamment du Conseil Régional PACA en direction du ferroviaire régional, les retards décisionnels, cumulés dans le temps, tant au niveau de notre ville, du département, qu'au niveau régional posent toujours des problèmes structurels et non conjoncturels qui ne sont plus contestés par personne.

De même, le progrès technique, les améliorations des déplacements que constituent l'arrivée du TGV en Courtine, pourraient se traduire par une forte augmentation du trafic routier et de la pollution qu'il engendre, préjudiciable à la santé et à l'environnement.

Concernant ce dernier point, nombres d'observations et d'analyses successives dans différentes villes de France, d'importance équivalente à la nôtre, montrent que la pollution de l'air (aujourd'hui essentiellement due aux véhicules automobiles compte tenu de la chute des activités industrielles aux abords des grandes agglomérations) a **des conséquences importantes et coûteuses sur la santé des populations et sur l'état de l'environnement.**

Sur Avignon, les pics de pollution ont été franchi à 10 reprises en 2001 et ils sont régulièrement dépassés aux abords de la Rocade Charles De Gaulle.

Des travaux scientifiques récents mettent en évidence une recrudescence des problèmes respiratoires (irritations des bronches, asthme) qui légitime toutes actions entreprises pour réduire les effets néfastes sur la santé de la pollution de l'air.

Ceci, alors qu'en France, une étude de l'Institut de Veille sanitaire a montré les *effets immédiats de la pollution sur la mortalité* : dans les jours qui suivent des « pics de pollution », on observe une augmentation de la mortalité due aux maladies respiratoires et cardio-vasculaires.

Viendrait-on de découvrir qu'il ne fait pas bon de marcher en ville au milieu des gaz d'échappement ?

Des conséquences importantes et coûteuses **aussi sur l'état de l'environnement.** Les végétaux, les sols, l'eau, mais aussi le bâti se trouve fortement détériorés par la pollution automobile.

Mauvais état de santé des arbres en ville, incompatibilité entre certaines plantes d'ornement et l'air urbain, altération de la pierre des monuments, encroûtement noirâtre des façades, salissures qui se déposent en ville, odeurs, sont autant de désagréments qui entraînent à terme des coûts très importants pour la collectivité pour pallier à ces agressions extérieures.

Il nous faut être ambitieux pour que les transports permettent **d'améliorer la qualité de vie et de satisfaire les besoins économiques et sociaux**, en particulier de développer l'emploi, source de la richesse de notre région.

Les études de l'ANPE ne montrent-elles pas que la plus grande difficulté pour un privé d'emploi de retrouver un travail est lié au manque de mobilité et à la nécessité de posséder un véhicule particulier. Notamment parce que les horaires des transports collectifs d'Avignon ne correspondent nullement aux horaires de travail qui sont pratiqués en Courtine ou à Fontcouverte.

Fort heureusement, les associations d'usagers, notre Collectif Transport, par leurs diverses démarches citoyennes, (Diffusion de tracts, pétitions, Conférences de presse, Assises du Transport, ...) ont permis d'alerter l'opinion public, les usagers, obligeant les élus à prendre en compte de nombreuses demandes.

La population, les salariés se sont emparés de la question des transports, qui est souvent essentielle. Ainsi, grâce à la mobilisation, les crédits régionaux des transports ont été multiplié par dix. La mobilisation des populations autour des propositions :

- de réouvertures de lignes SNCF,
 - de la création d'un raccordement ferroviaire entre les deux gares,
- ont permis leurs budgetisation dans le contrat de plan.

La réouverture de la ligne Pertuis Meyrargues (*Aix – Marseille*) est un premier signe, mais il n'est pas à la hauteur des exigences et des besoins formulés par les populations d'Avignon et plus largement du Département de Vaucluse.

Le transport n'est pas un but en soi, il est un moyen d'exercer un métier, de se rendre à son travail, d'aller suivre des études, de faire ses courses, d'accompagner ses enfants à l'école, ... Si l'on offrait aux habitants des solutions alternatives, si chacun pouvait choisir son mode de transport, la question ne se poserait pas.

Aujourd'hui, les temps de transport s'ajoutent à la pénibilité de la journée de travail. Les études le prouvent, ils sont source de stress, préjudiciables à la vie familiale et professionnel. Il convient également de rappeler que 30% des accidents du travail sont des accidents de trajet .

L'ensemble de nos propositions s'attachera à répondre aux besoins exprimés par les populations, tout en essayant d'améliorer le cadre de vie de notre agglomération et de son centre-ville historique.

Il est impératif de dépasser aujourd'hui les querelles de clocher, les cacophonies politiques, pour ne pas handicaper le développement économique d'Avignon et de son agglomération en profitant de son emplacement privilégié au carrefour Nord-Sud et Est-Ouest de l'Europe et de l'Arc Méditerranéen.

En effet, les populations se moquent des frontières administratives, et, qu'il s'agisse du Gard Rhodanien ou du Nord des Bouches du Rhône, de nombreux habitants continueront de se rendre en Avignon et sa périphérie pour travailler, étudier, profiter des zones commerciales ou tout simplement bénéficier des infrastructures de loisirs qu'offre la ville la plus importante de la région.

[Des retards d'investissements qui doivent être rattrapés](#)

Aux dires des responsables politiques régionaux, les retards cumulés en terme d'investissement en matière de transport, représentent l'équivalent de 3 Contrats de Plan, soit environ 35 milliards de francs. Poursuivre les investissements nécessaires pour rattrapper ces retards pour ne pas hypothéquer l'avenir de la Région, de notre Département et d'Avignon passe par une prise de conscience afin de rééquilibrer les politiques de transport en faveur des autres modes que la route (rail, transports collectifs d'agglomération, voie d'eau).

Pour cela, et comme dit précédemment, il nous faut passer, au niveau des collectivités territoriales, à une collaboration non pas sous forme de coexistence mais bien sous forme de coopération et de complémentarité.

Comment utiliser le TER si à l'heure d'arrivée aucun Bus n'est prévu ? Pourquoi utiliser le Bus si on va quatre fois plus vite en voiture ?

La qualité des transports (Confort, fiabilité, cadencement, tarification, ...) permet de structurer un territoire (c'est particulièrement vrai pour le ferroviaire) et constitue un puissant instrument de cohésion sociale en permettant notamment aux plus démunis de se déplacer. Les transports sont un ferment de l'identité territoriale en rompant l'isolement des zones enclavées.

Les efforts entrepris par la Région PACA, notamment en achat de nouveaux matériels, doivent se poursuivre.

Les retards subis par les usagers qui donnent lieu à des pénalités financières versées par la SNCF à la Région PACA doivent être réinvestis dans le service ferroviaire.

Cette somme s'élève à 1,5 millions d'euros pour 2001. Un bon début pour rouvrir des arrêts et en créer de nouveaux.

DES NECESSITES INCONTOURNABLES POUR DES SOLUTIONS D'AVENIR

Elles sont selon nous au nombre de 5 :

1°) Le territoire géographique à prendre en compte, afin de rendre le meilleur service à la population et optimiser au mieux les investissements, se situe à plusieurs niveaux. Tout d'abord le Centre-ville, puis l'agglomération avignonnaise (pensée au delà des « frontières départementales ») le département de Vaucluse dans son ensemble, et enfin la Région.

2°) Découlant directement de cette définition du territoire, il nous faut concevoir les réponses en terme de complémentarité des modes de transports Rail/Route, (transports collectifs, réseau de bus, SNCF, trams et transports individuels, cycles, voitures, voie d'eau) chacun ayant son rôle à jouer, sa place à prendre, en fonction du lieu de sa mise en œuvre ainsi que du but recherché.

3°) Faire jouer pleinement la transparence et la démocratie. Par exemple, nous pensons que les associations d'usagers, les syndicats de salariés, les associations citoyennes, doivent être représentées dans les structures décisionnelles des entreprises et des établissements traitant de ces questions, mais également dans toutes les structures publiques de concertation ou de décisions (**Communauté de communes**, Conseil Général, Conseil Régional, Conseil Municipal, **Comité départemental des Transports**).

4°) Construire des réponses aux problèmes posés (pollution, encombrements, stationnement, complémentarité, tarification, etc...) passe selon nous, par la création d'un grand service public des transports, sur la base par exemple, d'une Régie Départementale des Transports gérée dans une concertation la plus large possible.

5°) **Enfin, abordons la question du financement des infrastructures en sollicitant l'ensemble des acteurs économiques qui en bénéficient.**

En effet, faciliter l'accès à un centre commercial, au moyen d'un aménagement routier, d'une desserte de bus ou de trains, profite au secteur de la grande distribution. De même, les promoteurs qui s'appuient ou s'appuieront sur la gare TGV et ses moyens d'accès pour lancer et valoriser leurs opérations immobilières en zone de Confluence.

Enfin, le secteur bancaire auquel il est souvent fait recours pour emprunter, devrait être sollicité pour des taux d'intérêts très faibles, puisque la réalisation d'équipements de transport participe directement à créer le dynamisme économique d'une région, source de plus value à réaliser sur les marchés financiers, notamment sur les prêts immobiliers compte tenu de l'augmentation des appartements, maisons et terrains depuis que Paris est à 2h40 de la Provence.

DES PROPOSITIONS A DEBATTRE ET A ENRICHIR

Concernant les TCRA :

Il faut que les Transports en Commun de la Région d'Avignon aillent dans toute la région d'Avignon. C'est à dire créer des lignes ou prolonger des lignes existantes vers de nouvelles destinations telle que Sorgues, le Nord des Bouches du Rhône,, et maintenir celles existantes, notamment vers le Gard Rhodanien.

Ce réseau devrait se construire à partir d'une conception de service public, prenant en compte les questions d'environnement, et la nécessité de diminuer la circulation des voitures en centre-ville ou en hyper-centre.

Il doit pour cela constituer un véritable maillage du territoire précité ci-dessus en complémentarité avec les autres modes de transports.

Les Transports en commun utilisant les mêmes infrastructures que les véhicules automobiles qui créent les encombrements, il est impératif qu'ils puissent circuler en site propre pour offrir une réelle alternative de déplacement et être attractif. C'est pourquoi nous proposons de faciliter leur circulation en interdisant l'arrêt et le stationnement des véhicules automobiles en intra-muros, sur les axes utilisés par les bus, et en créant partout où cela est possible des couloirs réservés aux bus.

Avec une vocation internationale, tant économique que culturelle, Avignon doit posséder des infrastructures de transport permettant d'accélérer les déplacements

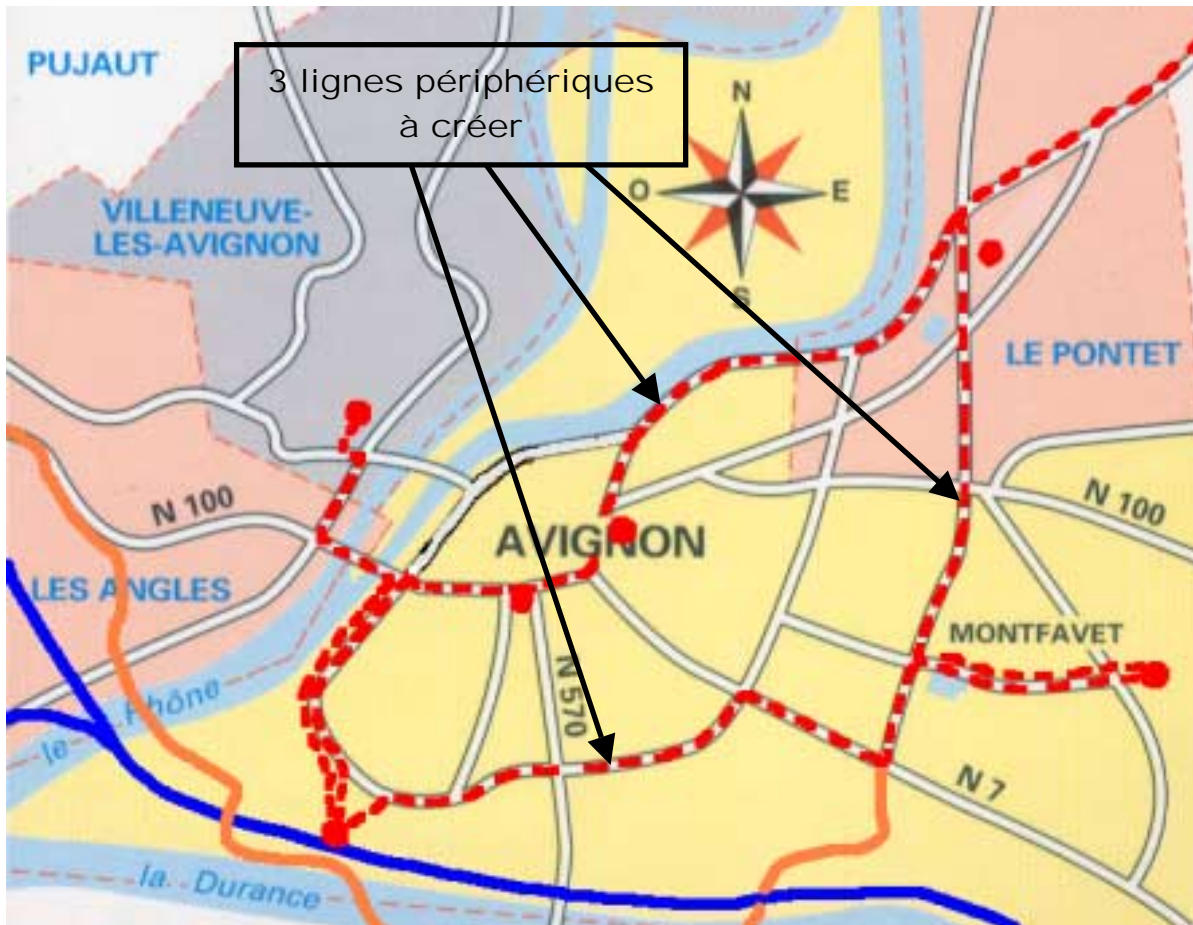
En nous appuyant sur le service public que représente les TCRA, qui est le seul gage de qualité et de sécurité pour la population et, en éliminant toute sous-traitance, notamment celles organisées par le groupe TRANSDEV (filiale de la Caisse des Dépôts des Consignations) possédant à la fois les TCRA mais aussi les « Rapides du Sud-Est », dont on a pu voir que les usagers étaient insatisfaits du service. Rappelons nous ce « scolaire » restant régulièrement au bord de la route ...

Nous proposons de créer des lignes périphériques reliant les quartiers d'habitations aux zones industrielles et commerciales sans passer par le centre-ville.

Cela répond selon nous à un soucis d'équité entre toutes les populations qui composeront, à terme, l'entité du « Grand Avignon ». Comme nous le disons en introduction de ce document, les habitants se moquent des frontières départementales ou communales. Ainsi que l'on habite Sorgues, Les Angles ou Chateaufort, lorsqu'on stationne ou qu'on circule en Avignon, notre voiture prend la même place que celle d'un avignonnais.

Nous proposons de travailler à plus de complémentarité entre les différents modes de transport. L'expérience de la navette TGV permettant de relier les deux gares prouve à quel point une telle coopération est possible et souhaitable.

Pour parvenir à ce résultat il nous semble nécessaire de faire sortir du centre-ville l'ensemble des déplacements qui ne font qu'y transiter. Les infrastructures existantes sur Avignon permettent tout à fait de réaliser cet objectif. Ainsi, le réseau TCRA pourrait être étendu jusqu'à la gare de Sorgues, desservir celle du Pontet



(rouverte au trafic ferroviaire voyageurs) ainsi que celles de Montfavet et la gare TGV. Une ligne devrait également venir du Gard Rhodanien jusqu'à la gare TGV.

Le but recherché étant d'accélérer les rotations de bus en utilisant les grands axes routiers et en limitant le nombre d'arrêts qui pourraient être en correspondance avec les lignes existantes desservant le centre-ville.

Ainsi, une nouvelle possibilité d'utiliser les transports en commun serait offerte à la population, réduisant le nombre de véhicule particulier, trop souvent utilisé par une seule personne. C'est ce que nous appellerons des « lignes directes ».

Trois lignes devraient être étudiées :

- Ligne Nord – Ouest en provenance de Sorgues et Le Pontet et desservant l'arrêt de la Préfecture, la gare centre-ville et la gare TGV
- Ligne Nord – Est en provenance de Sorgues – Le Pontet et desservant le pôle multimodal et les équipements sportifs
- Ligne Ouest – Est en provenance de la gare TGV et desservant Cap Sud, le pôle Multimodal et les équipements sportifs

En revanche, comme cela existe aujourd'hui et en complément des lignes directes périphériques, chaque quartier doit avoir sa ligne TCRA desservant le centre-ville. Quelques « nœuds » de changement seraient aménagés avec les lignes desservant le Centre-Ville

Le transfert de la gare TAA de Fontcouverte vers la gare TGV, qui devrait être réalisé en même temps que le raccordement ferroviaire, libérerait un espace disposant à la fois, de parkings, d'accès routiers et d'installations ferroviaires, un pôle d'échange multimodal (voitures particulières – TER – TCRA - Interurbain) pourrait voir le jour à cet emplacement.

Ce pôle d'échange serait, bien sûr relié au centre ville (pour la population qui utiliserait le parking) mais donnerait aussi accès aux « *lignes Directes* » sans passer par le centre-ville. Tout ceci à moindre coût puisque

les infrastructures existent (voies ferrées, emplacement des bâtiments et des parkings). La Place Pie, La Poste Centrale concentre un flux de transport trop important Intra-Muros, et il ne nous paraît pas judicieux que la quasi totalité des lignes TCRA passent par la Rue de La République, rue Carreterie et la rue Thiers pour pouvoir traverser la ville.

En revanche, chaque quartier d'Avignon doit avoir sa ligne TCRA le reliant au centre-ville, de nombreux déplacements pourraient se faire Est Ouest ou Nord Sud en utilisant la Rocade Charles De Gaulle permettant d'accélérer les déplacements et de rendre en conséquence l'utilisation des transports collectifs plus attractifs.

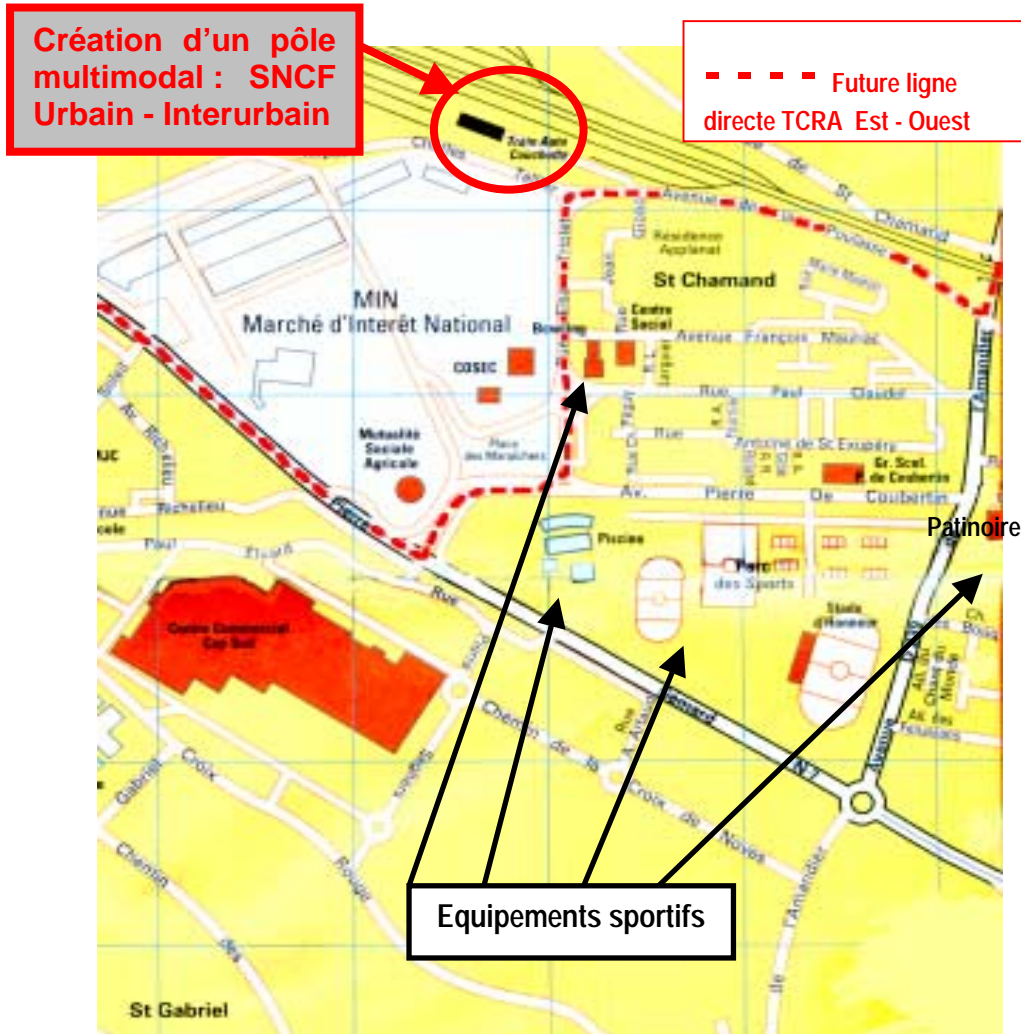
Enfin, le pôle d'échange que nous souhaitons se situerait à proximité du Carrefour de l'Amandier, donc à terme, à proximité de la Liaison Est – Ouest visant à faire diminuer le trafic routier sur la Rocade et autour des remparts.

Nous proposons la création d'une gare routière pour les bus interurbains dans l'enceinte de ce « Pôle Multimodal ». Une telle solution éviterait les apports de circulation que constitue l'actuelle gare routière. Celle-ci pourrait devenir une plateforme de colisage. La ville serait relié et desservi par le futur réseau de transports urbains à créer.

Nous proposons que l'ensemble des parkings extra-muros existants et à créer soient tous desservis par des navettes gratuites permettant aux usagers d'accéder dans de bonnes conditions de confort et de temps au centre ou à l'hyper centre.

Nous proposons que le cadencement des bus soient intensifiés avec du matériel plus petit et moins polluant, s'incrinant mieux dans la configuration urbaine de notre centre-ville, comme cela commence à être réalisé. Il existe aujourd'hui des matériels de

transports collectifs Hybrides (diésel – électrique) auxquels il nous faut penser pour chaque remplacement de matériel existant.



La création de couloirs réservés aux bus est essentielle pour fluidifié le trafic des TCRA, les rendant de fait plus intéressant à emprunter pour les populations.

Par ailleurs, de nombreuses lignes actuelles des TCRA ne donnent pas satisfaction aux usagers. Soit qu'elles imposent des correspondances coûteuses en temps de transport, soit que leur cadencement est insuffisant. C'est le cas des lignes 1 – 3 – 6 et 12. Relier la Place Pie au Pontet en plus de 45 minutes ou le cadencement insuffisant (toutes les 20 minutes) de la ligne 3 à destination de Fontcouverte (zone dense en population où se situe la majeure partie des infrastructures sportives) n'est pas acceptable et ne conduit pas les usagers à préférer les transports collectifs.

Toujours concernant la ligne 3, il serait souhaitable de réaménager sa correspondance avec la ligne 8 à « Route de Montfavet ». Un exemple parmi tant d'autres que l'on rencontre au quotidien en utilisant les transports collectifs avignonnais.

Si nous nous félicitons de la création d'une nouvelle ligne desservant Vedène à partir du Pontet, il nous semble nécessaire d'assurer la correspondance avec les lignes en provenance d'Avignon. Empruntée par de nombreux scolaires il est inacceptable de voir des enfants attendre plus d'une heure une correspondance pour peu que les aléas de la circulation notamment au départ de la Place Pie et la rue Thiers occasionnent une rupture de correspondance à l'arrivée au Pontet.

Enfin, une opération de communication que nous appellerons « Publicité Citoyenne » devrait être menée en partenariat, avec tous les acteurs concernés (TCRA – SNCF – Mairies concernées – SITURA - ...). Peut-être également à partir de promotion tarifaire complémentaire type TER/TCRA, préfigurant une tarification unique.



Création d'un
arrêt TER

Vers **Le Pontet**
Orange - Carpentras

Concernant les TER :

Repenser la desserte d'Avignon et de sa périphérie à partir d'une complémentarité SNCF – TCRA plus forte.

Il n'est pas suffisamment fait place aux coopérations nécessaires entre les TCRA et la SNCF sur Avignon. Ceci alors qu'une voie ferrée passe dans plusieurs communes de l'agglomération. Sorgues – St Saturnin – Morières – Montfavet - Villeneuve et qu'il serait possible de desservir ferroviairement :

- le Gard, tant sur Aramon (Nîmes) que sur Villeneuve et Bagnols
- le Nord des Bouches du Rhône en utilisant la ligne de la Régie Départementale des Bouches du Rhône qui dessert la plupart des communes du Nord. Celles-ci s'étant jadis développées autour de la voie ferrée, les mêmes communes se développant aujourd'hui, autour de l'activité économique d'Avignon.
- Le Pontet en rouvrant l'arrêt aux dessertes TER et desservir en complémentarité avec les TCRA le Nord –Est de l'agglomération en étendant le nombre de lignes et les destinations.
- Créer un arrêt au niveau de la Préfecture (ancienne caserne Chabran), permettant de desservir l'ensemble des services publics qui y sont rattachés ainsi que l'Université d'Avignon. Cet endroit est propice car il permet de bénéficier des infrastructures ferroviaires à destination du Sud et de la région PACA, de l'Est et du Nord du département .

Raccorder les deux gares ferroviairement en Avignon pour :

- Permettre une complémentarité entre les TER du département et les TGV, c'est ce que nous avons gagné avec d'autres puisque aujourd'hui, cette liaison ferroviaire est budgétisée dans le Contrat de Plan 2000/2006. C'est une victoire, même si avec la population nous aurions souhaité que cette réalisation arrive en même temps que le TGV en juin 2001.
- Transférer la gare TAA (Train Auto Accompagnée) de Fontcouverte en Courtine ; permettant la création du pôle Multimodal et évitant de fastidieux déplacements aux voyageurs arrivant en TGV et récupérant leur véhicule à Fontcouverte.

Vers Centre-ville et **gare TGV**
Arles – Rive droite du Rhône

Vers **pôle Multimodal**
Cavaillon - Pertuis

Nous ne pouvons que regretter la lenteur de mise en œuvre du raccordement ferroviaire entre les deux gares d'Avignon permettant une réelle complémentarité entre le trafic régional et le trafic national et international.

Ce n'est pas l'Héliport prévu en gare TGV, dont la décision et la réalisation ont pris beaucoup moins de temps que celle de la virgule, qui permettra de résorber les embouteillages que nous connaissons autour de la gare TGV et qui se répercutent sur la Rocade Charles De Gaule. Quelques privilégiés bénéficieront de cette nouvelle infrastructure pendant que le gros de la population continuera de s'asphyxier et perdre du temps au milieu des 4000 véhicules qui chaque jour transitent au niveau de la gare TGV.

De la même façon, le prix exorbitant du stationnement en gare TGV favorise le stationnement anarchique, source d'accidents de la circulation, dont le Président de la SNCF lui-même a malheureusement fait les frais récemment.

Il devient de plus en plus urgent de compléter la desserte de la gare TGV par un raccordement ferroviaire et la réouvertures de toutes les infrastructures ferroviaires disponibles dans la périphérie d'Avignon en provenance des différents points du département.

C'est le sens de nos autres propositions.

Rouvrir aux voyageurs des infrastructures ferroviaires existantes telles que :

Avignon – Carpentras

- Permettre une réelle alternative pour le Comtat Venaissin d'accéder aux Zones commerciales, aux Zones d'Emplois, aux Zones de Loisirs d'Avignon.
- Lui permettre d'accéder en Direct et sans stationnement automobiles à la gare TGV de Courtine.
- L'augmentation du cadencement TER en provenance du Nord (Orange et Carpentras) entre Sorgues, Le Pontet par l'arrêt que nous souhaitons rouvrir, et Avignon.
- Une desserte journalière et cadencées de l'Université d'Avignon, de la Préfecture de Vaucluse, du Palais de Justice) par la création d'un arrêt à l'emplacement de la caserne Chabrant.
- La desserte du Pontet, en complément avec les relations allant sur Orange, qui permettrait un accès facile aux familles se rendant en visite à la future prison.

Avignon – Aix en Provence par Pertuis pour :

- Permettre à l'ensemble du département d'accéder au TGV et à l'Europe
- Offrir une alternative de transport à des milliers de lycéens et d'étudiants en reliant les deux villes universitaires que sont Aix et Avignon
- De même pour toute une population pour qui l'automobile est la seule solution pour se rendre à Aix ou Cavaillon travailler, alors que les infrastructures routières sont insuffisantes en regard des besoins.

- De rétablir l'axe historique (Val de Durance) entre Avignon et les Alpes du Sud ce qui permettrait un développement du Tourisme, tant en Direction du Luberon que des stations de skis des Hautes Alpes.

**Rouvrir la Rive Droite du Rhône
pour assurer une desserte d'Avignon en Provenance
de Nîmes Aramon ou Pont St Esprit - Bagnols**

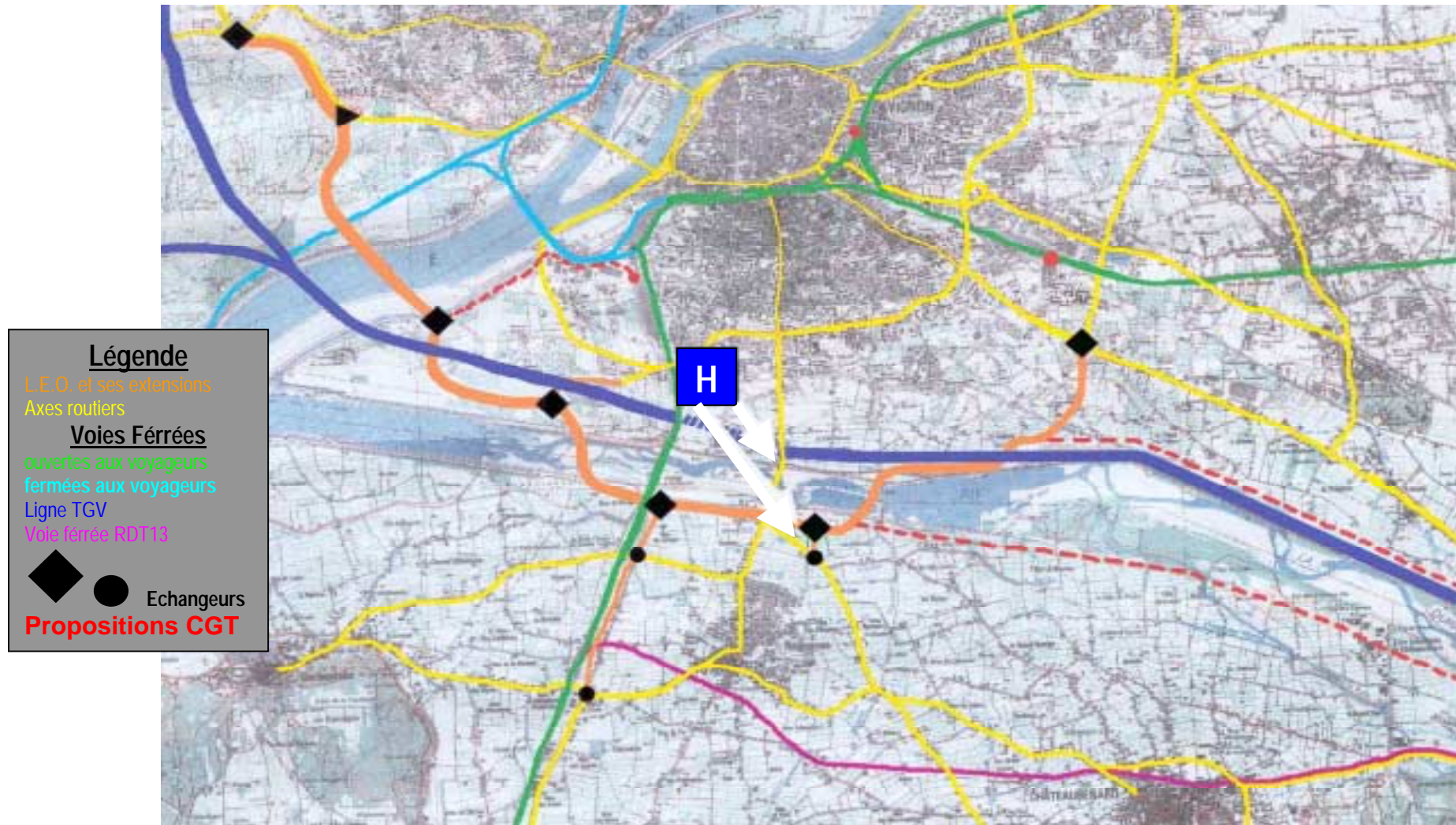
- Là encore, la nécessité d'une coopération entre PACA et Languedoc, Vaucluse et Gard saute aux yeux.
 - Là encore, les infrastructures ferroviaires existent mais ne sont pas utilisées pour les voyageurs. Pourtant, l'arrivée de LN5 a libéré des créneaux horaires sur la Rive gauche qui pourraient être utilisés par le FRET, rendant possible des dessertes voyageurs. Pourquoi pas Avignon – Nîmes ou Avignon – Valence par la Rive Droite du Rhône ?
 - Pourtant la population de Bagnols sur Ceze est demandeuse d'une telle initiative.
 - Pourtant la gare de Remoulins est située juste à côté du Collège et d'un haut lieu touristique.
 - Pourtant ou pourrait ouvrir la gare de Villeneuve
- Autant de propositions qui ne se conçoivent que dans le cadre d'un service public ferroviaire offrant les mêmes garanties de tarification, de sécurité en tous points du réseau.

**Redynamiser la ligne de la Régie Départementale des Transports des Bouches du Rhône
entre Plan d'Orgon et Avignon pour :**

- Permettre aux 25 à 30% de la population active des villes du Nord de ce département de traverser la Durance par un autre moyen que l'automobile pour venir travailler en Avignon et sa périphérie.
- Utiliser les compétences d'une entreprise financée par des fonds du contribuable en lui donnant une nouvelle dimension pour répondre aux besoins de la population.
- Permettre un accès à la gare TGV pour l'ensemble de la population pour laquelle, la gare TGV de Courtine est également la gare TGV de Chateaurenard, Noves, Cabannes, etc
- Une telle réalisation permettrait de réduire les flux routiers sur les ponts de Bonpas et de Rognonas qui occasionnent aujourd'hui d'énormes difficultés de circulation, tant sur la RN7 et la RN 570 qui se répercutent sur la rocade qui est saturée...
- En complément, se servir de ces possibilités de stationnement pour rouvrir un arrêt TER à Barbentane aux portes d'Avignon sans traverser la Durance.

Nous proposons également de mettre rapidement à l'étude, à l'instar de nombreuses villes de France d'égale importance à Avignon, un projet de Tram. Aujourd'hui de nombreuses possibilités existent telles que tram sur rail mais aussi de conception moins lourdes, sur pneus.

Fort heureusement, notre proposition de créer des relations TCRA entre le centre-ville et la gare TGV au-delà de 20h00, c'est à dire du premier au dernier TGV desservant Avignon a été mise en œuvre. Ce nouveau service des TCRA (cela a d'ailleurs permi la création de plusieurs emplois), ne s'oppose nullement à la réalisation d'un raccordement ferroviaire entre les deux gares. Celui-ci devant à terme être utilisé pour des déplacements en direction des principales villes du département desservie ferroviairement, Cavaillon, Orange, mais aussi Carpentras et Pertuis.

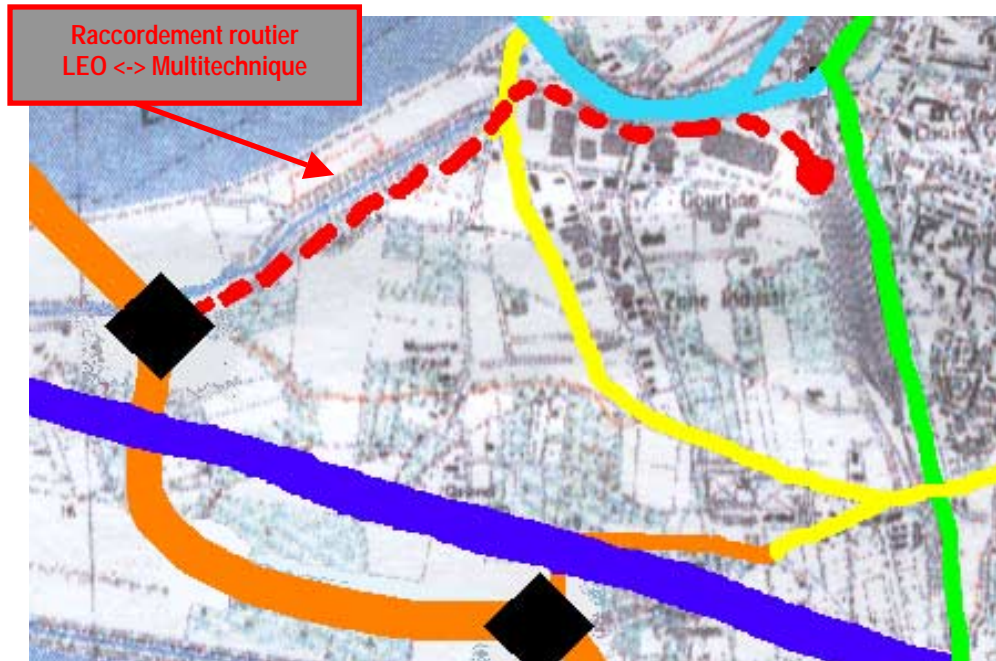


Concernant la LEO

Tout d'abord nous nous félicitons qu'il soit maintenant prévu que la LEO traverse le Rhône au moyen d'un nouveau pont. Rappelons à ce sujet que certains voyaient aboutir l'ensemble du trafic LEO à l'actuel pont de l'Europe....

Sur cette question, le nombre de personnes résidant dans le Gard Rhodanien (Rochefort, Les Angles, Aramon, ...) et ayant une activité professionnelle, étudiante, de loisir, ou utilisant tout simplement la gare TGV de Courtine justifie pleinement que le Conseil Général du Gard, le Conseil Régional Languedoc participe au financement de cet ouvrage d'art qui doit répondre aux besoins de cette population. Ceci dès la réactualisation du Contrat de Plan 2000/2006 devant intervenir à mi-parcours (2003). Ceci afin de ne pas provoquer de nouveaux retards dans la réalisation de cette infrastructure, essentielle pour « désasphyxier » Avignon de ses trafics parasites.

Concernant le tracés de cette LEO :

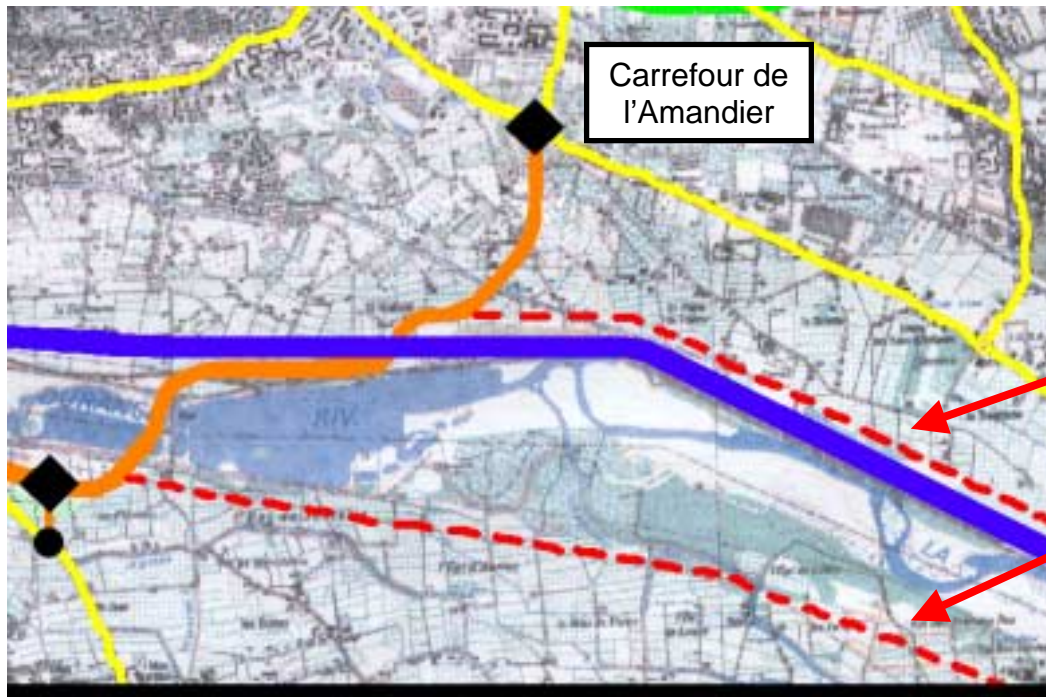


- Il nous paraît indispensable de créer un raccordement routier, dédié aux véhicules poids lourds à destination du futur chantier multimodal (rait/route) de Champfleury dont la mise en service doit être effective dès la fin 2003. Ceci devant permettre d'interdire la circulation de ces camions sur la Rocade Charles De Gaulle. En revanche, et compte tenu des possibilités techniques existantes il nous paraît également indispensable de conserver l'emplacement actuel de la voie ferrée CNR en bordure du Rhône qui pourrait être utilisée dans l'avenir pour un système de transport collectif Tram/Train, dans cette zone d'Avignon appelée à se développer.

- Le manque de parkings en gare TGV justifie une nouvelle fois de réaliser une desserte ferroviaire de cette gare en reliant la ligne TGV au réseau classique, tout en prévoyant son raccordement à la LEO pour favoriser les flux de déplacements en direction du Nord des Bouches du Rhône et du Gard Rhodanien.

- En l'état, le projet de la LEO ne dessert pas directement le pôle médical départemental (Centre Hospitalier Henri DUFOUT, Cliniques, Centre de Transfusion,...). Cela nous paraît peu judicieux, en terme de desserte pour les moyens de secours rapides, et en conséquence, préjudiciable à la sécurité des populations.

- La « fin » de la LEO au Carrefour de l'Amandier ne nous paraît pas être de nature à faciliter les déplacements Nord Sud de la RN7 déjà fortement saturée. Nous pensons qu'il faut dès à présent prévoir l'extension de la LEO vers l'A7 (Avignon Sud), soit par le Nord des Bouches du Rhône (en prolongement de l'échangeur de Chateaufort) ou en suivant le tracés de la ligne TGV jusqu'à Bonpas. Rappelons que selon la Préfecture, sans la LEO, les encombrements routiers augmenteraient de 90% alors qu'avec la LEO ils n'augmenteraient « que de 40% ».



Sur l'une ou l'autre rive de la Durance, il nous paraît essentiel d'éloigner le trafic de la LEO vers le Pont de Bonpas et l'autoroute A7

- De manière plus globale, la réalisation d'une telle infrastructure visant à éloigner d'Avignon les flux de trafics n'ayant rien à y faire, il nous apparaît nécessaire d'apporter d'autres réponses aux déplacements des populations, notamment en dynamisant l'ensemble des infrastructures ferroviaires très nombreuses dans la périphérie de l'agglomération. C'est le cas de la ligne du Nord des Bouches du Rhône appartenant à la Régie Départementale,
- et pour le moins de ne supprimer aucune d'entre elles ; celles-ci pouvant servir à l'avenir. Ne reproduisons pas l'exemple désastreux de la voie ferrée Cavillon Apt qui serait si utile aujourd'hui.

En complément de ces premières réflexions, des décisions politiques devront nécessairement accompagner l'ouverture de cette nouvelle réalisation et notamment :

- L'interdiction de la Rocade Charles De Gaulle aux poids lourds par arrêtés municipaux
- La neutralisation du péage de la Section autoroutière « Avignon Sud » ↔ « Avignon Nord » pour encourager l'utilisation de la LEO

Enfin, la LEO étant un ouvrage sous la responsabilité de l'Etat, nous tenons à ce que sa construction (pour ce qui lui revient) ainsi que son entretien soit assuré par le service public de la D.D.E. ce qui sous-tend un redimensionnement à la hausse des moyens humains et matériels de ces services, dans l'intérêt des populations et du contribuables. Ce dernier point écartant définitivement toute volonté de rendre cette nouvelle infrastructure payante pour l'utilisateur, ce qui affaiblirait toute sa pertinence.

Concernant les questions environnementales, auxquelles nous sommes très attachés, cette construction doit bien sûr impacter le moins possible la « ceinture verte avignonnaise ». La cohérence de l'ensemble de nos propositions contenues dans le présent document visent à participer à cet objectif.

Concernant les voitures :

La ville d'Avignon doit résoudre le conflit entre la congestion de son trafic voiture dans le centre-ville et la qualité de ces espaces publics urbains. Pour cela, il nous semble nécessaire de limiter l'accès de l'Intra-Muros aux voitures et transposer ces déplacements aux transports en commun afin d'améliorer le cadre de vie, les espaces publics, de rééquilibrer les modes de déplacements et d'embellir l'image de la ville en général et de son patrimoine historique qu'il convient de protéger.

Cette proposition est tellement partagée par la population de l'Intra Muros, voir par les touristes, que la Municipalité s'est sentie obligée de commencer à mettre en place un plan de piétonnisation du centre-ville.

Pour cela, la mise à l'étude rapide d'un système de tramways traversant la ville, pas nécessairement sur rail compte tenu des techniques modernes existantes, nous paraît être de nature à répondre à ces préoccupations.

Parallèlement, la promotion du transport collectif dans la cité doit permettre un réaménagement des itinéraires et des espaces réservés aux **piétons**, au développement des **itinéraires cyclables**, aux aménagements pour les personnes à mobilité réduite (continuité des cheminements, maîtrise des dénivellations, choix des revêtements), à la requalification des grandes voies permettant la réduction des nuisances au centre-ville (pollution, bruit).

Autant d'éléments visant à l'amélioration de la qualité de la vie des quartiers ainsi qu'au renforcement de l'attractivité touristique et à la préservation du patrimoine architectural d'Avignon.

La volonté d'empêcher les voitures de stationner de manière anarchique sur les trottoirs ne doit pas conduire à entraver la circulation piétonne. Par exemple, les diverses barrières ou bites situées sur les trottoirs empêchent les piétons (poussette, couple, cabas) de les utiliser tant ils en deviennent étroits. C'est pourtant ce qui est vécu au quotidien dans tout l'Intra-Muros.



Diminuer les encombrements et la pollution dus aux véhicules automobiles, nécessite de rendre le centre-ville aux piétons, par une régulation et une limitation très forte du stationnement (notamment pour permettre une meilleure circulation des TCRA), tout en le rendant gratuit pour les résidents.

Le stationnement en Intra – Muros s'en trouverait facilité et pourrait permettre le stationnement de tous les résidents tout en autorisant une piétonisation des rues. Dans le prolongement de cette réflexion, il nous semble nécessaire que tous nouveaux projets immobiliers prévoient le stationnement de véhicules automobiles en fonction du nombre et du type d'appartements créés.

Partout où de telles expériences ont été mises en œuvre, la réussite a pu être mesurée, tant en amélioration de la qualité de vie que de la re-dynamisation des commerces (Grenoble, St Etienne, La Rochelle) .

Nous préconisons la création de nouveaux parkings gratuits extra-muros sur les principaux axes pénétrants de la ville (**Rte de Marseille, Rte de Tarascon, Pont de l'Europe, Rte de Lyon et future LEO**).

Nous préconisons également la mise en sens unique du tour de la ville et la connexion systématique de tous les **grands axes existants à la LEO** dont le chantier débutera enfin, courant 2003, pour ne s'achever totalement qu'en 2020. Un premier phasage devant être opérationnel dès 2009. D'ici là, l'augmentation des déplacements dans et autour d'Avignon justifie pleinement de développer les Transports Collectifs.

D'autres possibilités de transport :

Avignon dispose également d'un atout dont ne peuvent bénéficier toutes les villes du pays. Il s'agit de la confluence du Rhône et de la Durance.

A l'instar de ce qui se fait dans certaines villes disposant d'un port ou d'une rivière, nous proposons de mettre à l'étude une navette fluviale qui relierait les parkings situés au bord du Fleuve (Parking des Italiens, des Allées de l'Oule, de l'île Piot) au moyen d'une **navette fluviale qui serait accessible dans les mêmes conditions que les TCRA.**

Cela offrirait à la population un nouveau moyen d'accéder à l'Intra-Muros sans automobile. En outre, à plus ou moins long terme, une telle navette pourrait relier la ville historique à la nouvelle zone d'activité de la Confluence dès que cette dernière prendra son essor., ainsi qu'à Villeneuve les Avignon.

Enfin, à partir de quelques chiffres il est facile de comprendre qu'une solution innovante passe par des véhicules électriques, notamment Intra-Muros. Sait-on que :

- ☞ 7 fois sur 8, le conducteur automobile est seul
- ☞ la moyenne journalière des déplacements en ville est de 8 km
- ☞ 1 fois sur 2, le déplacement urbain est inférieur à 3 km
- ☞ le coût d'un « plein » électrique pour une autonomie de 80 km est de 10 francs
- ☞ un moteur électrique supporte 3 fois plus de kilomètres qu'un véhicule classique

Autant d'éléments qui nous font proposer que les administrations avignonaises donnent l'exemple en utilisant des véhicules électriques et que, comme cela s'est déjà fait dans d'autres villes, il soit aménagé des emplacements de parkings réservés, avec des bornes de recharge, en leur accordant la gratuité de stationnement. Cela pourrait être réalisé en coopération avec EDF.

Une telle solution permettrait d'envisager une location de courte durée de véhicules électriques aux particuliers (scooters ou voitures), avec des formalités simplifiées et un coût réduit.

Par ailleurs, les services techniques de la ville et plus largement de la communauté de communes pourraient se doter, au fur et à mesure des remplacements nécessaires, de ce type de véhicule dans le parc de leurs différents services techniques.

De telles propositions visant à préserver le centre-ville de l'envahissement des véhicules automobiles, reste posé la question des livraisons des commerces.

Pour cela, nous proposons la création d'un service de « colisage » qui pourrait être assuré par les TCRA.

Par exemple, l'infrastructure de l'actuelle gare routière pourrait servir à réceptionner les différentes livraisons, qui seraient regroupées et livrées Intra-Muros, par ce service au moyen de véhicules électriques. Cela se pratique à La Rochelle, souvent citée en exemple pour sa qualité de transports publics et collectifs.

Il est d'ailleurs à noter que partout où les centres-ville ont été sinon interdits, au moins fortement limités à la circulation automobile, les commerces s'en sont trouvés plus fréquentés, contrairement à une idée reçue (« si les voitures ne peuvent venir les clients vont partir ailleurs »). C'est précisément l'inverse qui se produit ; les difficultés de stationnement encourageant la population à aller là où il y a des parkings, c'est à dire dans les centres commerciaux périphériques.

Pour les vélos :

Nous souhaitons que le nombre de kilomètres de pistes cyclables, notamment sur les axes identifiés comme dangereux par les associations. Un respect plus strict des règles de stationnement des automobiles sur les pistes cyclables, tout en rendant plus lisible leurs tracés pour les conducteurs. L'élargissement des dites pistes les rendraient plus « infranchissables » et plus sécurisantes pour les cyclistes.

La politique de mise à disposition gratuite de vélos, notamment au départ des parkings extra-muros doit être développée et encouragée.

Les Associations qui militent pour ce type de transport doivent être associées à la réflexion et disposer de moyens financiers pour leur action.

Nous souhaitons une réelle mise en place d'un service de location de vélo en libre-service (type caddies de supermarché) aux abords des points de correspondance (Gares SNCF et Routière) ainsi qu'aux abords des points de grandes affluences (Université – Place Pie – parkings gratuits de la périphérie existants ou à créer). Chaque point devant être alimenté régulièrement afin de pallier aux fluctuations des sens de trafic en fonction des heures de la journée.

Un tel système fonctionne et répond aux besoins de la population dans de nombreuses villes d'Europe ayant comme nous à faire face à un patrimoine historique ne favorisant pas la circulation automobile.

Parallèlement, la sécurité routière doit être améliorée et renforcée pour l'ensemble des deux roues.

Là encore, un système de location de scooters électriques en courte durée pourrait voir le jour.

Tarification

Comme cela se pratique en Région parisienne, il convient de mettre rapidement en place une tarification unique sous forme de carte à puce permettant d'utiliser l'ensemble des modes de transport qui seraient mis à la disposition des usagers, depuis l'utilisation du TER jusqu'à celle d'un vélo loué.

Des tarifs pouvant aller jusqu'à la gratuité, doivent être proposés aux plus démunis, (salariés sans emploi, retraités, étudiants, jeunes, ...) notamment sur la base de la feuille d'imposition.

A partir d'une billettique unique, mise en place pour les salariés d'un système type « carte orange », avec participation de l'employeur à hauteur de 50%.

Mesures d'incitation fiscales pour ceux qui utilisent des transports collectifs ou qui mettent en œuvre le principe du co-voiturage

Création d'un titre de transport « Etudiant/Scolaire » financé en partie par les collectivités territoriales ; primaire/commune – Secondaire/Conseil Général – Supérieur/Conseil Régional.

Financement :

Bien souvent, l'ensemble de nos propositions reçoit l'assentiment des élus mais il leur est souvent opposé la question du financement.

Cette question doit être abordée de façon globale. En terme d'investissements bien sûr, mais aussi en terme d'économies.

Combien coutera la réfection des murs d'enceinte de la ville le jour où il faudra les restaurer à cause de la pollution ?

Quelles économies d'exploitation pour des transports en commun électrique en site propre ?

Quel est le coût social ainsi que le coût pour les entreprises des accidents sur le parcours domicile-travail quand on sait qu'ils représentent le tiers des accidents du travail ?

Dans le même temps, des possibilités de financement en partenariat existe avec l'Etat ou la Région (voire l'Europe) compte tenu des directives de la loi sur l'air. Les entreprises devraient être mises à contribution pour permettre aux salariés d'utiliser les Transports Collectifs, notamment par la baisse des accidents de trajet que cela occasionne. Ceux qui bénéficient de l'arrivée d'un nouveau mode de transport sur la ville comme le TGV pourraient également être mis à contribution (que se serait-il construit en Confluence si il n'y avait pas eu la gare TGV ?)

Dans le même temps, le système bancaire pourrait être mis à contribution par des prêts à taux minimes voire à taux 0 pour financer de telles infrastructures qui permettront le dynamisme de demain à notre agglomération.

Les Sociétés Autoroutières pourraient également être mises à contribution pour permettre le financement de la LEO qui servira demain à créer « un pont » entre l'A7 et l'A9. Autant d'argent public qui pourrait être utilisé à d'autres fins que celles servant des intérêts privés

Nous proposons de réorienter l'utilisation de la TIPP (Taxe intérieure sur les Produits Pétroliers) vers le financement des infrastructures de transports collectifs. 50% devront y être affecté contre les 1% qui le sont actuellement.

Il faut poursuivre les efforts entrepris par le Conseil Régional pour que chaque collectivités territoriales réorientent en faveur des transports collectifs leurs budgets

Création d'une cotisation auprès des employeurs basée sur les plus values réalisées, notamment pour financer la mise en place d'une « Carte Orange », valable dans tous les transports.

Un nécessaire investissement dans « L'HOMME »

L'ensemble des mesures que nous préconisons nécessitent de renforcer les moyens humains à disposition des services publics de transports collectifs.

Qu'il s'agisse de la SNCF ou des TCRA, voir des liaisons interurbaines autocaristes, l'augmentation des trafics, l'amélioration de l'accueil des usagers, l'amélioration de la qualité (ponctualité, cadencement,...) pour les utilisateurs de ces moyens modernes de déplacements nécessiteront des moyens humains supplémentaires source de diminution du chômage dans notre localité, notre département déjà durement frappé.

Comme nous avons déjà pu le mesurer à la SNCF ou aux TCRA, l'augmentation des trafics (Ligne 4, Navette TGV, réouverture de ligne comme Pertuis – Meyrargues), demande des effectifs et des qualifications supplémentaires, voir de nouveaux métiers, notamment concernant le système de livraison intra muros que nous préconisons.

De même dans la mesure où des moyens seront offerts à la population pour favoriser le stationnement extra muros et des liaisons rapides TCRA avec le centre-ville, le renforcement des équipes permettant de faire respecter ces dispositions devront être mises en place.

L'Intra Muros dispose de suffisamment de place pour les « Résidents » afin d'éliminer les trafics parasites, favoriser la circulation piétonne à partir de dessertes en transports collectifs.

Il appartiendra aux organisations syndicales, aux employeurs et aux pouvoirs publics de définir à quel niveau d'embauche seront soumis l'ensemble de ces améliorations permettant de répondre aux besoins de la population et à l'amélioration du cadre de vie pour le Grand Avignon.

Enfin, dans un souci de démocratie, il nous semble urgent, à l'image de ce que le Conseil Régional a mis en place avec les « Comités de Lignes des Usagers de la SNCF », de favoriser l'expression des usagers des transports collectifs avignonnais sur notre localité, par leur expression au sein du Conseil de Développement de la Communauté d'Agglomération.

En guise de conclusion

Loin de nous l'idée de vouloir conclure un tel sujet, d'autant plus que nous nous sommes essentiellement attachés à formuler des propositions en terme de déplacements des populations.

La question des transports passe bien évidemment aussi par le transport du FRET. Nous formulons également des propositions sur ces questions qui n'ont pas pleinement leur place dans ce document.

Néanmoins, on ne peut ignorer que la part de transport camion à tripler en trente ans, tandis que celle du rail perdait 30% et que celle de la voie fluviale était divisée par 2.

Les annonces visant à multiplier par deux la part du rail en 10 ans vont selon nous dans le bon sens. Encore faut-il dire que dans dix ans, et selon les experts, le transports FRET aura lui aussi doubler. Ce qui revient à dire que le ferroviaire n'aura fait que maintenir ses parts. Il faut donc être plus offensif et en ce qui concerne notre Union Locale, l'agrandissement du chantier Rail/route d'Avignon Champfleury, dont les travaux qui devaient débiter en 2000 n'ont toujours pas commencé, doit être une priorité.

Enfin, puisqu'il est question de mettre des camions sur les trains, **pourquoi ne pas aussi relancer le transport fluvial**, et faire profiter Avignon de la richesse que constitue le Rhône.

En matière de transport, il n'est malheureusement plus à démontrer de quel façon le Rhône est sous – utilisé.

Ce pourrait-être un nouvel axe structurant ouvrant Avignon sur l'Europe, située entre le port autonome de Marseille et l'Europe du Nord – (Canal Rhin-Rhône).

Encore faudrait-il réaliser les investissements nécessaires pour améliorer les infrastructures ou en créer de nouvelles.

Comme pour le transport des voyageurs, le transport FRET doit être pensé en terme de complémentarité, dans l'intérêt des populations, mais aussi des personnels des différentes entreprises de transport.

C'est à partir de telles constatations que se situe notre réflexion et nos propositions.

Juin 2002