

# RÉSEAU BUS TRAM

La dynamique est en marche



Un nouveau réseau de bus dès septembre

2012

Un projet de tramway optimisé pour

2016

**DOSSIER DE PRESSE**

11 MAI 2012

Contacts presse  
Service communication du Grand Avignon

Ludovic MOREL - Directeur de la communication  
04 90 84 47 14 - 06 26 95 10 15  
ludovic.morel@agglo-grandavignon.fr

Emmanuel WISS - Chargé de communication  
04 90 84 47 96 - 06 28 46 42 21  
emmanuel.wiss@agglo-grandavignon.fr

**TECELYS**  
Grand Avignon

**grand  
avignon**  
communauté d'agglomération

# SOMMAIRE

<b>LA DYNAMIQUE EST EN MARCHÉ</b>	3
<b>1. LES TRANSPORTS COLLECTIFS: LEVIER D'UNE NOUVELLE DYNAMIQUE POUR L'AGGLOMÉRATION</b>	4
▪ Une politique globale en faveur de déplacements plus performants et plus durables, coordonnée à l'échelle du bassin de vie et cohérente avec le développement urbain de l'agglomération	4
▪ Le tramway, un projet structurant pour toute l'agglomération	5
<b>2. RÉSEAU DE BUS TCRA: DES DÉPLACEMENTS AMÉLIORÉS DÈS SEPTEMBRE 2012</b>	6
▪ Un nouveau cadre pour le développement des transports collectifs du Grand Avignon	6
▪ Les principales évolutions du réseau en septembre 2012	6
▪ Le nouveau réseau bus 2012 : l'écomobilité en marche	7
▪ Un dispositif d'information pour accompagner le redéploiement du réseau	8
<b>3. LE TRAMWAY: UN PROJET OPTIMISÉ POUR 2016</b>	9
▪ Un projet élaboré dans le dialogue et la concertation	9
▪ Des variantes au tracé préférentiel: les étapes de la réflexion	11
▪ <b>Les points singuliers du tracé préférentiel</b>	15
- L'île Piot: parc-relais d'entrée d'agglomération sur le réseau tramway	
- Le pont Daladier: l'ouverture sur le fleuve	
- Le tour des remparts: le patrimoine mis en valeur	
- Le centre-ville: un cœur de ville plus commerçant, plus apaisé et plus attractif	
- La Route de Lyon et Réalpanier: accompagner le développement de l'agglomération vers l'Est	
- Saint-Ruf: le renouveau urbain et commercial	
- Rocade: requalifier un axe routier en boulevard urbain	
- Le terminus de la ligne B, connecté à la future LEO: une intermodalité facilitée	
▪ <b>Principes d'aménagement: le territoire mis en valeur</b>	21
▪ <b>Un coût stabilisé, un financement sécurisé</b>	23
▪ <b>Des exigences majeures pour la mise en œuvre de ce grand projet d'agglomération</b>	24
<b>ANNEXES</b>	25

## COMMUNIQUÉ DE PRESSE

# LA DYNAMIQUE EST EN MARCHÉ



Dans un contexte de développement du bassin de vie d'Avignon, qui engendre des besoins de mobilité en constante croissance et aujourd'hui majoritairement satisfaits par la voiture particulière faute de solutions alternatives efficaces, le Grand Avignon a choisi de se mobiliser fortement sur les transports collectifs, en cohérence avec les projets portés par l'État et les autres collectivités.

Le projet de tramway, et avec lui la restructuration complète du réseau bus, ainsi que les connexions facilitées aux entrées d'agglomération avec les réseaux ferrés et routiers, permettront dans un avenir proche de renforcer l'intermodalité à l'échelle du bassin de vie, pour offrir aux habitants les conditions d'une mobilité performante et attractive.

Après deux grandes phases de concertation, le Grand Avignon propose aujourd'hui un réseau bus + tram structuré et cohérent qui se déploiera progressivement d'ici 2016, avec un objectif majeur : améliorer la qualité des déplacements dans l'agglomération pour tous. Bouger plus et mieux, construire une agglomération plus agréable à vivre, plus dynamique et plus solidaire, mais aussi soutenir le développement local, justifient aujourd'hui, à l'instar de nombreuses autres agglomérations, d'investir dans les transports publics.

Dès septembre 2012, des évolutions majeures seront apportées au réseau de bus pour le rendre plus performant, plus fiable, mieux adapté aux besoins de déplacements et le centre-ville engagera sa mutation, avec l'aménagement du secteur Carnot- Carreterie, symbole d'un environnement urbain embelli et apaisé, par la mise en place d'un dispositif de petites navettes écologiques.

En 2016, le réseau bus se redéploiera autour de la colonne vertébrale que constitueront les deux lignes de tramway.

Le projet de tramway proposé aujourd'hui, et qui sera soumis à enquête publique début 2013, intègre les remarques issues de la concertation et les études complémentaires, conduites par le groupement de maîtrise d'œuvre retenu en septembre 2011 par les élus du Grand Avignon. Ce tracé préférentiel, fortement optimisé, concilie les exigences de qualité de desserte, d'accompagnement du développement de l'agglomération et de mise en valeur des espaces publics, tout en restant dans le cadre budgétaire fixé initialement.

3

ACTIONS  
FORTES

### LE GRAND AVIGNON, ENGAGÉ POUR UNE MOBILITÉ DURABLE

Le 27 septembre 2010 par un vote historique et unanime, les élus du Grand Avignon ont confirmé leur volonté de réaliser un réseau de transport collectif à haute performance au travers de trois actions fortes :

- dès 2012, poursuivre le **développement du réseau bus** et déployer les services de transport en bus là où ils sont les plus efficaces,
- engager prioritairement la réalisation de **la première phase du réseau de tramway**,
- décliner les autres actions qui pourront être inscrites dans le **futur Plan de Déplacements Urbains** : nouveaux sites propres bus, pôles d'échanges, parcs-relais, organisation du stationnement et de la circulation, politique volontariste en matière de modes doux.

1

# LES TRANSPORTS COLLECTIFS : LEVIER D'UNE NOUVELLE DYNAMIQUE POUR L'AGGLOMÉRATION

## Une politique globale en faveur de déplacements plus performants et plus durables, coordonnée à l'échelle du bassin de vie et cohérente avec le développement urbain de l'agglomération

L'organisation de transports collectifs efficaces et pertinents est au centre de la politique de l'agglomération en faveur du développement durable.

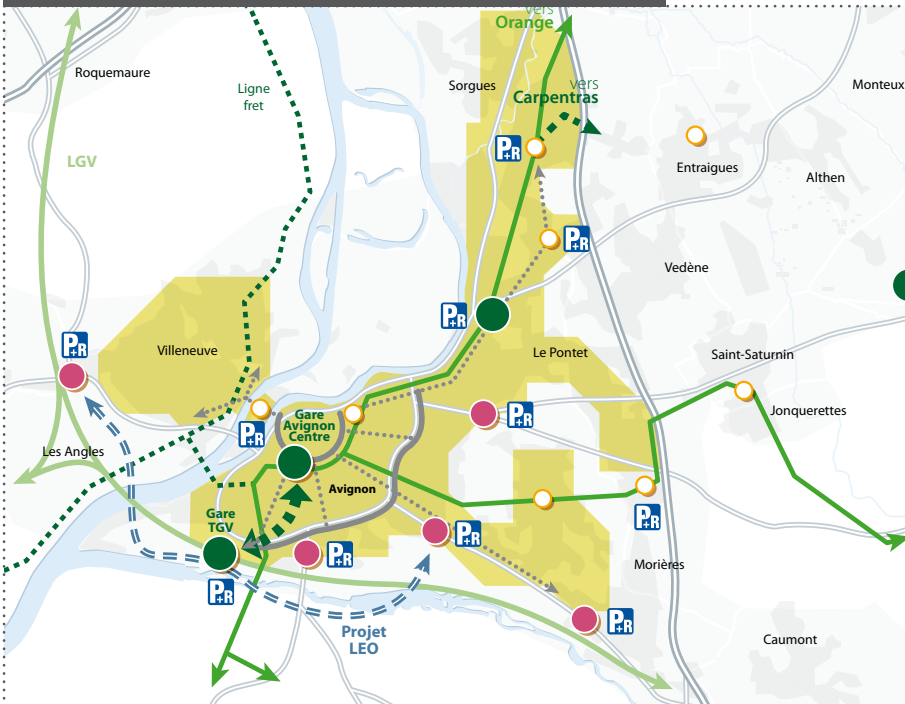
Le Grand Avignon rayonne, en effet, sur un bassin de vie de plus de 250 000 habitants qui devrait accueillir, d'ici 2020, 30 000 habitants et 17 000 emplois nouveaux, dont près de 60 % s'installeront dans le cœur urbain. Au sein de cet espace en fort développement, les besoins de déplacements s'accroissent et se complexifient.

Afin d'anticiper la demande croissante de mobilité en direction de l'agglomération, qui concentre emplois, services et équipements, une organisation durable des déplacements est en marche, au profit d'un plus grand confort de vie pour tous.

Dans cet objectif et conformément au Schéma de Cohérence Territoriale (Scot) voté le 16/12/2011, le Grand Avignon s'est donc fixé pour objectifs de développer un réseau de transports collectifs, qui puisse, grâce à une restructuration forte du réseau de bus, à la création de deux lignes de tramway et au renforcement de l'intermodalité, notamment aux entrées d'agglomération :

- **desservir le maximum d'habitants et d'activités actuels et futurs** (centre-ville, zones résidentielles, économiques) et ainsi accompagner efficacement le développement urbain de l'agglomération,
- **améliorer la qualité de vie, en réduisant la pollution, les encombrements, en optimisant les temps de déplacements** en transports collectifs et en favorisant un meilleur partage de l'espace public entre les différents modes,
- **embellir l'espace urbain**, en prenant appui plus particulièrement sur le tramway et les aménagements associés.

UNE MOBILITÉ DURABLE REPENSÉE À L'ÉCHELLE DU BASSIN DE VIE



LES PROJETS EN COURS

- • **renforcer l'offre ferroviaire** : réouverture de la ligne ferroviaire Avignon-Carpentras et réalisation de la virgule reliant la gare TGV et la gare centrale d'Avignon à l'horizon 2014.
- ● ● • **développer de véritables pôles d'échanges multimodaux** favorisant l'intermodalité notamment aux entrées de l'agglomération : 4 parcs-relais totalisant 3 000 places en 2016 avec le tram
- == • **achever la Liaison Est-Ouest (LEO)** pour la connecter à terme au terminus de la ligne B du tramway et à un parc-relais à l'horizon 2020.
- ..... • **développer dans l'agglomération un réseau de transport collectif** hiérarchisé autour du tram et de lignes de bus haute fréquence : de 2012 à 2016



## Le tramway, un projet structurant pour toute l'agglomération

### L'INDISPENSABLE « SAUT QUALITATIF »

Seul mode de déplacement capable de doper fortement la fréquentation du réseau de transports collectifs, le tramway doit marquer l'entrée du Grand Avignon dans une ère nouvelle, plus durable, avec une offre de transport performante qui permettra à terme de renouveler profondément les habitudes en matière de déplacements et d'attirer une clientèle nouvelle. **Dans l'agglomération d'Avignon, la mise en service du réseau tram-bus doit générer une hausse de fréquentation des transports en commun de 70 %.**

Mais le tramway n'est pas qu'un nouveau mode de transport pour le Grand Avignon, c'est aussi une formidable opportunité de restructurer et de réorganiser en profondeur le territoire de l'agglomération en offrant aux habitants un cadre de vie renouvelé. **Mise en valeur du centre-ville, requalification des quartiers traversés, diminution de l'emprise de la voiture pour un plus grand confort des piétons et des cycles et une meilleure qualité de vie en ville : le tramway va transformer** la ville et accompagner le développement de toute l'agglomération.



### LE COLLOQUE DU GART À AVIGNON : LES AGGLOMÉRATIONS MOYENNES PARTAGENT LEURS EXPÉRIENCES DU TRAMWAY

Le projet de tramway du Grand Avignon suscite l'intérêt. En témoigne le numéro spécial de l'Express consacré à Avignon en septembre dernier, et l'accueil le 27 mars au centre des congrès du Palais des Papes du Colloque du GART, Groupement des Autorités Responsables de Transport.

Sur le thème «Le tram tisse son réseau dans les agglomérations moyennes», cet événement national qui a réuni près de 400 personnes, a été l'occasion de faire le point sur la place du tramway dans les agglomérations moyennes, à travers des retours d'expérience et des projets en cours. Besançon, Dijon, Le Mans, Mulhouse et Orléans, les représentants de ces différentes collectivités ont apporté leurs témoignages sur les impacts économiques, urbanistiques, paysagers et environnementaux du tramway et fait ressortir plusieurs points forts :

- **l'adaptation du tramway aux agglomérations de taille moyenne** qui ont une ambition forte en matière de développement des transports en commun. De Aubagne à Besançon, les trams courts tissent leur réseau.
- **la nécessité de repenser globalement le réseau de transports collectifs autour de l'armature qu'offre le tramway**, en développant une offre bus et une intermodalité performantes, afin d'éviter l'effet «réseau à deux vitesses».
- **la dynamique territoriale** impulsée par le tramway, outil de développement urbain autant que moyen de transport, et l'amélioration de la qualité de vie en ville grâce à la requalification des espaces publics.

# 2

## RÉSEAU DE BUS TCRA : DES DÉPLACEMENTS AMÉLIORÉS DÈS SEPTEMBRE 2012

### Un nouveau cadre pour le développement des transports collectifs du Grand Avignon

#### LA NOUVELLE DÉLÉGATION DE SERVICE PUBLIC 2012 – 2019

Confiée, après mise en concurrence et négociations, à TCRA – TGA, pour une durée ferme de 8 ans à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2012, la nouvelle délégation de service public pour l'exploitation du réseau bus + tram constitue une étape majeure de la mise en œuvre de cette politique soutenue en faveur des transports collectifs et du développement de l'intermodalité, conformément aux engagements pris le 27 septembre 2010.

**La nouvelle Délégation de Service Public a été pensée et négociée pour permettre dès l'année 2012 des évolutions majeures du réseau et préfigurer l'arrivée du tramway en 2016.** Ces évolutions intègrent les nouvelles demandes de mobilité et apportent une réponse aux déplacements à l'échelle de l'agglomération. Elles permettront, à l'horizon 2016, avec la mise en service du tramway, d'atteindre un niveau de performance élevé sur l'ensemble du réseau de transports en commun.



### Les principales évolutions du réseau en septembre 2012

#### LES OBJECTIFS FIXÉS

Dès septembre 2012, et dans la perspective de la mise en service du tramway en 2016, le réseau va être entièrement restructuré, tout **en intégrant une augmentation de 20% de l'offre kilométrique**. La restructuration du réseau de bus, fondée sur une offre mieux adaptée aux besoins et destinée à capter de nouvelles clientèles répond aux objectifs suivants :

- **Alléger l'intra-muros des dessertes en bus** par la mise en place de navettes écologiques, plus petites, moins bruyantes et moins polluantes et de meilleures connexions entre les lignes de bus desservant les remparts et les navettes.
- **Élargir la couverture du territoire de l'agglomération** en créant des lignes structurantes préfigurant le tracé des lignes de tramway, en développant des lignes transversales rapides pour un maillage fin du territoire répondant aux demandes exprimées par les communes.
- **Améliorer la desserte des grands pôles d'activités**, avec notamment un renforcement de la desserte de l'hôpital, de la gare TGV et d'Agroparc.
- **Développer l'amplitude de la journée et renforcer les fréquences** en proposant des horaires plus tôt et plus tard et en maintenant des services de soirée allant jusqu'à minuit les vendredis et samedis.



Les secteurs dont la desserte est fortement améliorée, avec le nouveau réseau :

- Pôle universitaire Saint Lazare
- Agroparc
- Hôpital
- Gare TGV/Courtine
- Gare centre

## LE NOUVEAU RÉSEAU BUS 2012 : L'ÉCOMOBILITÉ EN MARCHÉ

C'est un réseau plus performant, offrant des services renforcés en termes de fréquences et de desserte, capable d'être une véritable alternative à la voiture qui s'offrira à tous les grands avignonnais.

### ● 5 lignes à forte fréquence desservant Avignon, Montfavet, Le Pontet, Villeneuve, Les Angles: un réseau plus lisible et une offre renforcée

**TERRITOIRE** ces lignes desservent les communes et les quartiers les plus denses, les pôles d'activités et de loisirs de l'agglomération. Elles irriguent le tour des remparts sans rentrer dans l'intra-muros. À l'horizon 2016, elles seront en partie remplacées par les lignes de tramway.

**AMPLITUDE ÉLARGIE** de 5 h 30 le matin pour les lignes principales à 21h du lundi au jeudi, étendue à minuit les vendredis et samedis.

**FRÉQUENCE** de 6 minutes à 15 minutes en heures de pointe.

**CALENDRIER** ces lignes fonctionneront avec les mêmes horaires du lundi au vendredi, quelle que soit la période (de septembre à juin) et avec les mêmes itinéraires les dimanches et jours fériés.

**TEMPS DE PARCOURS** le tracé de ces lignes est plus direct, les temps de déplacements sont raccourcis (par exemple, une ligne assurera la liaison entre les deux sites universitaires, Université Sainte Marthe - Agroparc, en 25 minutes).

### ● 11 lignes complémentaires assurant la desserte fine des quartiers en connexion avec les lignes fortes

**AMPLITUDE** avec un fonctionnement minimum de 7h à 19h, certaines lignes bénéficient d'une amplitude élargie en fonction des générateurs desservis. C'est notamment le cas de la ligne desservant l'hôpital.

### ● 2 lignes en rocade assurant la desserte de l'Est de l'agglomération, sans passer par le centre-ville

#### ● Des navettes pour le cœur de ville

Elles irriguent finement les rues de l'intra-muros et complètent l'offre actuelle des Baladines, avec une fréquence forte (4 minutes) de 7h à 20h. Ces navettes desservent le parking des Italiens et s'ajoutent à celles existantes desservant les parkings de l'Île Piot, des Italiens et la gare TGV.

- 400 bus de moins chaque jour dans le cœur de ville: la ville respire.
- 10 navettes de 20 places desserviront dès septembre 2012 l'intra-muros toutes les 4 mn.
- Respectueuses de l'environnement, elles se faufleront aisément dans les rues étroites du cœur de ville, aménagées pour les accueillir.

#### ● Des pôles d'échanges qui montent progressivement en puissance

Saint-Lazare et la gare centrale accueilleront dès 2012 les navettes qui circuleront dans le centre-ville avant de devenir des pôles d'échanges majeurs autour de l'intra-muros, avec l'arrivée du tram.



## Un dispositif d'information pour accompagner le redéploiement du réseau

**TCRA va déployer dès le mois de juin un important dispositif d'information** pour préparer les usagers du réseau aux changements et inciter de nouveaux utilisateurs à opter pour les transports en commun.

Campagne de communication, réunions publiques, envoi de documentations, information en site, site web avec calculateur d'itinéraires,... des moyens conséquents seront mobilisés pour faciliter l'appropriation du nouveau réseau et permettre à chacun de prendre de nouvelles habitudes.

### REPÈRES

## LES GRANDES ÉTAPES DU DÉPLOIEMENT DU RÉSEAU DE TRANSPORTS COLLECTIFS

### À partir du 27 août 2012

- **Restructuration du réseau de bus**, extension des amplitudes horaires, simplification et lisibilité de l'offre, mise en place de la desserte d'une partie de l'intra-muros en navettes (deux lignes de bus sur les six actuelles continueront à circuler).

### 2016 un nouveau réseau tram+bus, structuré autour de :

- **2 lignes de tram** représentant 14,470 km, 26 stations
- **3 pôles d'échanges tram-bus** autour du centre historique :  
Saint-Lazare, Thiers, Porte de l'Oulle
- **2 pôles d'échanges multimodaux train-tram-bus**  
au niveau de la Gare Centrale et du Pontet-Gare
- **4 parcs-relais** aux terminus des deux lignes de tram  
(île Piot, Saint-Chamand, Pontet-Gare, Réalpanier)
- **des parcs-relais complémentaires** aux terminus des lignes de bus structurantes :  
Les Angles, Route de Tarascon, Agroparc...
- **Hiérarchisation et cadencement du réseau bus** :  
entre 10 et 15 minutes pour les lignes principales
- **Création d'itinéraires cyclables**



# 3



## LE TRAMWAY : UN PROJET OPTIMISÉ POUR 2016

### Un projet élaboré dans le dialogue et la concertation

Dès les premières études en 2009, le Grand Avignon a souhaité associer les habitants de l'agglomération à l'élaboration de ce grand projet de développement des transports en commun.

**Une première concertation préalable** sur l'opportunité et le choix du mode de TCSP a eu lieu à l'été 2010, au terme de laquelle le Grand Avignon a délibéré à l'unanimité en faveur du tramway et de la poursuite des études.

Un an plus tard, **une seconde concertation** a permis aux habitants de s'exprimer sur les variantes de tracés et les modalités d'insertion du tramway dans la ville. Le Grand Avignon s'est appuyé sur le bilan de ces deux phases de concertation pour nourrir sa réflexion et faire évoluer les tracés.

Comme promis à l'issue du bilan de la concertation voté le 18 juillet 2011, le Grand Avignon entre aujourd'hui dans **une nouvelle phase d'information et d'échanges sur un projet de tramway précisé, affiné, optimisé et répondant aux attentes exprimées lors de la concertation.**

#### ACTEURS DU TRAM

#### TECELYS

• **Le Maître d'Ouvrage est le Grand Avignon.** En conformité avec les dispositions de la loi MOP, les élus du Grand Avignon ont décidé le 9 juin 2011 d'avoir recours à un mandataire qui intervient pour assurer le suivi administratif, financier et technique du projet. Le mandat a été confié à une **société publique locale (SPL)**, dont les capitaux sont entièrement publics et nommée **TECELYS**. Elle est composée d'une équipe pluridisciplinaire de professionnels ayant déjà travaillé sur des projets de tramways et de métros. Elle est présidée par Marie-Josée Roig, Alain Cortade en est le vice-président.

#### L'ÉQUIPE DE MAÎTRISE D'ŒUVRE DU PROJET DE TRAM

Choisie en septembre 2011, l'équipe de maîtrise d'œuvre est chargée d'affiner les études de faisabilité, de réaliser les études de maîtrise d'œuvre et les infrastructures du tramway. Elle intervient également en appui auprès de la SPL Técélylys, en charge du projet de tramway pour le compte du Grand Avignon, pour les procédures réglementaires.

**Elle comprend les membres suivants :**

- **SNC LAVALIN**, société d'ingénierie et de construction ayant travaillé sur les tramways de Reims et d'Orléans, le BHNS de Perpignan, et le métro de Vancouver
- **SCE**, conseil, conception et ingénierie en aménagement et environnement dont les références notamment sont le tramway et busway de Nantes, le tramway d'Angers, le tram-train de Nantes-Châteaubriand
- **SAFEGE**, ingénieurs conseils (tramways de Tours et de Marseille, BHNS de Saint-Brieuc)
- **ILEX**, paysage & urbanisme (extensions des tramways T2 et T4 à Lyon, tramway de Lens et Marseille).



DATES  
CLEFS

## UN PROJET MENÉ À BON RYTHME

**FIN 2009** • lancement des études de faisabilité avec Egis Rail.

**JUIN-JUILLET 2010** • concertation préalable sur l'opportunité et le choix du mode.

**27 SEPTEMBRE 2010** • délibération à l'unanimité des élus du Grand Avignon en faveur de la poursuite du projet et du choix du mode tramway court sur fer.

**OCTOBRE 2010** • réponse du Grand Avignon à l'appel à projet Grenelle 2.

**1<sup>ER</sup> JANVIER 2011** • application du taux du Versement Transport à 1,8 % de la masse salariale.

**DÉCEMBRE 2010 - MARS 2011** • poursuite et approfondissement des études de faisabilité.

**FÉVRIER 2011** • le projet est retenu dans le cadre de l'appel à projet Grenelle 2 et sera soutenu à hauteur de 29,85 M€ par l'État.

**JUIN-JUILLET 2011** • concertation préalable sur les variantes de tracés, les modalités d'insertion et les mesures d'accompagnement. Lancement de la consultation de maîtrise d'œuvre.

**9 JUIN 2011** • décision de créer une SPL (Société Publique Locale) : Técély, dédiée à la maîtrise d'ouvrage déléguée du projet.

**18 JUILLET 2011** • délibération des élus du Grand Avignon sur le bilan de la concertation et les orientations données au projet pour la suite des études.

**26 SEPTEMBRE 2011** • choix du groupement SNC Lavalin – Safège – Ilex – SCE pour la maîtrise d'œuvre. Engagement de la préparation des procédures réglementaires et administratives. Réalisation des études préliminaires.

**21 NOVEMBRE 2011** • choix du délégataire de service public pour l'exploitation du réseau bus+tram.

**8 DÉCEMBRE 2011** : l'État confirme son soutien financier au projet de tramway du Grand Avignon à hauteur de 29,85 M€.

**PRINTEMPS - ÉTÉ 2012** • présentation des études et du tracé préférentiel

**SEPTEMBRE 2012** • mise en service du nouveau réseau TCRA. Lancement de la consultation de constructeurs pour le matériel roulant.

**FIN 2012** • choix du constructeur du matériel roulant.

**DÉBUT 2013** • enquête publique sur le projet de tram.

**FIN 2013/DÉBUT 2014** • démarrage prévisionnel des travaux pour une durée de 2 ans.



## Des variantes au tracé préférentiel : les étapes de la réflexion

### LES VARIANTES ÉTUDIÉES EN 2011

À l'issue des études de faisabilité menées en 2010, des tracés préférentiels et des variantes avaient été soumis à concertation à l'été 2011. Tenant compte des remarques émises par la population concernant les tracés et leurs variantes, l'équipe de maîtrise d'œuvre a approfondi l'étude de ces variantes.

LES TRACÉS ET VARIANTES PROPOSÉS EN 2011



N.B: La variante reliant l'avenue de la Folie à la Route de Lyon a été rapidement abandonnée en raison des nombreuses expropriations qu'elle imposait.

### LES CRITÈRES D'ANALYSE

Afin de faire émerger un tracé préférentiel optimisé, les différentes séquences constituant les variantes ont été soumises à une analyse multicritères détaillée portant sur les éléments suivants:

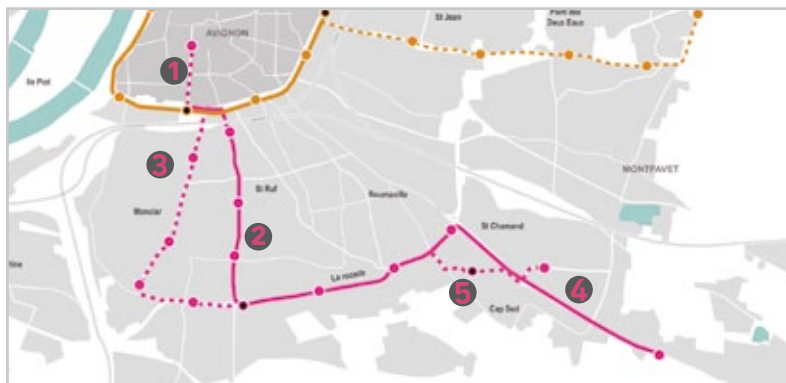
- les avis émis par la population.
- le nombre d'habitants et les secteurs d'emploi potentiellement desservis.
- l'insertion du tramway dans la ville : en site propre en site mixte (partage de la voie du tram avec les autres modes de transport), sur voie double ou voie unique. La priorité étant donnée à la possibilité d'une insertion en site propre, critère déterminant pour la performance du tramway.
- les impacts sur la circulation automobile.
- les coûts de réalisation.



LE TRAMWAY : UN PROJET OPTIMISÉ POUR 2016

LIGNE A

Variantes du tracé	Population & emplois desservis	Insertion du tram	Analyse
<b>1</b> Île Piot / Villeneuve	Population : 750 Emploi : 75 Étudiants : 0 >>> 825	0 % en site propre	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fortes difficultés d'insertion du tramway,</li> <li>Variante contraignant trop fortement l'accès automobile au centre de Villeneuve.</li> </ul> <p>&gt; <b>Une variante non retenue, en accord avec les inquiétudes de la population</b></p>
<b>2</b> Pont Daladier Royaume	Parc-relais	100 % site propre sur voie unique	<ul style="list-style-type: none"> <li>1000 places de stationnement possibles</li> <li>Un accès au parc-relais depuis les pont du Royaume et de l'Europe</li> </ul> <p>&gt; <b>Une solution performante pour capter le trafic venant de l'ouest de l'agglomération</b></p>
<b>3</b> Route de Lyon + embranchement Réalpanier	Population : 17 150 Emploi : 5 350 Étudiants : 10 150 >>> 32 650	91 % en site propre	<ul style="list-style-type: none"> <li>Opportunité de requalification de la route de Lyon, axe majeur de développement, en maintenant 2 voies de circulation.</li> <li>+ 3 000 personnes desservies grâce au nouvel embranchement jusqu'à Réalpanier.</li> <li>Possibilité de créer un 4<sup>e</sup> parc-relais à Réalpanier et d'implanter le Centre d'Exploitation et de Maintenance.</li> <li>Nombreux abattages d'arbres.</li> </ul> <p>&gt; <b>Une solution qui répond aux attentes exprimées d'amélioration de la desserte en tram de l'Est et en particulier des secteurs de Morières et Monfavet</b></p>
<b>4</b> Saint-Jean	Population : 22 000 Emploi : 6 050 Étudiants : 11 450 >>> 39 500	<ul style="list-style-type: none"> <li>76 % en site propre (sur une longueur continue de 2,7 km)</li> <li>rallongement du temps de parcours en tram</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Alignement d'arbres à abattre.</li> <li>Passage du Pont SNCF très coûteux à refaire.</li> <li>Travaux de déviation des réseaux complexes en raison de la présence de ruisseaux souterrains et du canal.</li> <li>Insertion complexe due à un trafic dense et peu de possibilités de report.</li> <li>Près de 60 places de stationnement supprimées.</li> <li>Traversée du Pont Chico Mendès.</li> </ul> <p>&gt; <b>Une variante non retenue, en raison des impacts très lourds sur la circulation et sur l'environnement.</b></p>



LE TRAMWAY :  
UN PROJET OPTIMISÉ POUR 2016

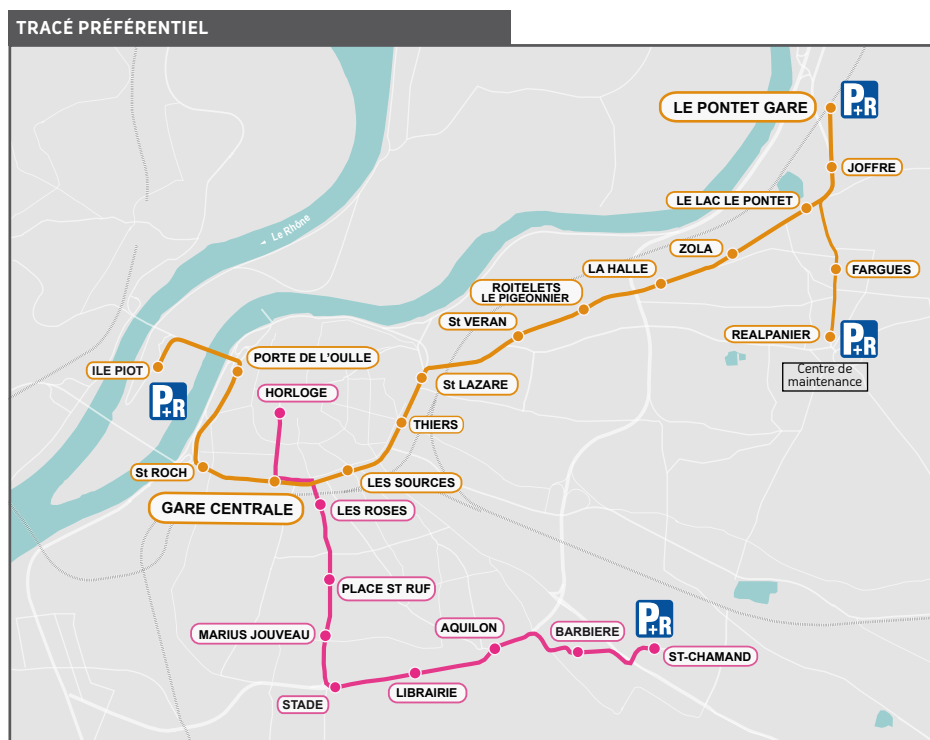
LIGNE B

Variantes du tracé	Population & emplois desservis	Insertion du tram	Analyse
<b>1</b> République	Population: 3 900 Emploi: 4 300 Étudiants: 280 >>> 8 480	100 % en site mixte (tram + voiture)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Requalification de l'axe Gare / Place de l'Horloge, avec maintien d'un sens de circulation.</li> <li>Connexions par navettes par les rues Carreterie et Thiers vers les futures stations Saint-Lazare et Thiers.</li> <li>Desserte de la quasi-totalité du centre-ville.</li> </ul> <p>&gt; Une variante retenue car elle assure une desserte performante du cœur de ville et participe à la dynamisation commerciale</p>
<b>2</b> Saint-Ruf	Population: 12 050 Emploi: 1950 Étudiants: 2 450 >>> 16 450	71 % en site propre (sur une longueur de 1,6 km)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Suppression d'un sens de circulation et de quelques places de stationnement, qu'il est possible de compenser en partie dans les rues adjacentes.</li> </ul> <p>&gt; Les études ont confirmé l'intérêt de ce tracé et l'opportunité de dynamisation urbaine et commerciale de ce secteur grâce à l'arrivée du tram</p>
<b>3</b> Monclar	Population: 16 850 Emploi: 2 850 Étudiants: 3 550 >>> 23 250	33 % en site propre (sur une longueur de 2,4 km)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Coût d'investissement de 29 M€ contre 19 M€ pour le tracé Saint Ruf, dû aux travaux de mise au gabarit du pont rail.</li> <li>Démolition d'aménagements d'espaces publics déjà réalisés dans le quartier Monclar pour permettre le passage du tramway et nouveau chantier durant 3 ans.</li> <li>113 places de stationnement supprimées.</li> </ul> <p>&gt; Une variante non retenue en raison des difficultés d'insertion et des coûts induits.</p>
<b>4</b> Rocade Sénard / Route de Marseille	Population: 11 050 Emploi: 5 050 Étudiants: 2 100 >>> 18 200	100 % en site propre	<ul style="list-style-type: none"> <li>Risque de conflit d'usages suite à l'arrivée de la LEO.</li> <li>Effet de coupure.</li> <li>Insertion complexe dans un secteur à fort trafic.</li> </ul> <p>&gt; Une variante non retenue en raison des impacts sur la circulation automobile.</p>
<b>5</b> Rocade / Croix Rouge / Saint-Chamand	Population: 11 100 Emploi: 4 600 Étudiants: 450 >>> 16 150	100 % en site propre	<ul style="list-style-type: none"> <li>Connexion au P+R déjà existant au débouché de la LEO (Place des Maraîchers).</li> <li>Desserte du cœur du quartier de la Barbière.</li> <li>Prolongation possible à terme vers Agroparc et le nouveau pôle de vie de Montfavet.</li> </ul> <p>&gt; Une solution plus performante, articulant efficacement desserte des quartiers Barbière et Saint Chamand et connexion avec un P+R directement accessible depuis la future Leo</p>

### UN TRACÉ PRÉFÉRENTIEL OPTIMISÉ

Le tracé qui émerge de l'analyse des variantes et des avis de la population se révèle le plus performant en terme de population et de secteurs d'emplois desservis. La création d'un second terminus de la ligne A à Réalpanier, où sera implanté le futur Centre d'Exploitation et de Maintenance permettra notamment d'optimiser la desserte de l'Est de l'agglomération et d'intégrer un 4<sup>e</sup> parc-relais, facilitant ainsi l'entrée sur le réseau tram + bus.

Ce tracé permet également aux deux lignes de circuler en grande partie en site propre intégral, c'est-à-dire dans un couloir préservé de la circulation automobile, ce qui garantit la rapidité et la fiabilité des temps de parcours, conditions majeures pour inciter les automobilistes à choisir le tram pour leurs déplacements. Des rabattements mieux organisés vers les terminus des lignes, des connexions avec les réseaux ferrés et routiers (la future LEO notamment), assureront une intermodalité performante, fortement incitative pour l'utilisation du tramway.



**26 stations**  
équipées de quais de 30 mètres de long hors rampes et de 80 mètres de long pour la station Gare Centrale (croisement des deux lignes)

**14,470 km**  
**24 rames**  
de tramway « court » d'une longueur comprise entre 18 et 24 mètres et d'une largeur de 2,4 mètres

### LA LIGNE A – 9,225 KM – 16 STATIONS

**D'Ouest en Est, elle relie l'île Piot à la gare du Pontet avec un débranchement vers Réalpanier, le parc-relais et le Centre d'Exploitation et de Maintenance.**

Depuis l'île Piot, elle emprunte le pont Daladier. À partir de la Porte de l'Ouille, la ligne A longe les remparts au Sud jusqu'à la gare Saint-Lazare. Elle poursuit sur la Route de Lyon, l'avenue De Gaulle, l'avenue de la République et l'avenue Delorme pour atteindre la gare du Pontet. Le débranchement vers Réalpanier s'effectue au niveau de l'intersection entre l'avenue De Gaulle et l'avenue Pasteur. Les trois bouts de ligne constitueront les 3 pôles d'échanges majeurs des entrées d'agglomération.

### LA LIGNE B – 5,245 KM – 10 STATIONS

**Du Nord au Sud, elle relie la rue de la République au quartier Saint-Chamand.**

La ligne B emprunte la rue de la République et le cours Jaurès pour atteindre la station Gare Centrale, commune aux deux lignes. Elle bifurque ensuite sur l'avenue Saint-Ruf, puis vers le Sud jusqu'à la rocade Charles De Gaulle qu'elle emprunte vers l'Est. Elle passe sur l'avenue Croix-Rouge, au Cœur du quartier Saint-Chamand et s'achève sur l'avenue Coubertin après avoir croisé l'avenue Sénard avec l'intégration d'un parc-relais.

LE TRAMWAY :  
UN PROJET OPTIMISÉ POUR 2016



## Les points singuliers du tracé préférentiel



### L'ÎLE PIOT : PARC-RELAIS D'ENTRÉE D'AGGLOMÉRATION SUR LE RÉSEAU TRAMWAY

L'île Piot devient la principale porte d'entrée pour tout l'Ouest de l'agglomération et répond à l'objectif de limiter l'accès automobile à l'intra-muros, notamment en période touristique, en offrant une connexion directe avec le réseau de tram.

Afin de faciliter le rabattement sur le parc-relais et d'inciter les automobilistes venant de l'Ouest de l'agglomération à laisser leur véhicule pour emprunter le tramway, **une liaison routière sera aménagée sur l'île Piot entre le pont de l'Europe et le pont du Royaume.** L'ensemble du parking sera végétalisé par des haies brise-vent et intégrera des systèmes naturels de collecte des eaux de pluie.

### L'ABANDON DE LA DESERTE EN TRAM DE VILLENEUVE : UN CHOIX CONCERTÉ

L'hypothèse d'un terminus de la ligne A à Villeneuve-lès-Avignon avait été étudiée lors de la concertation. Les dernières études ont mis en évidence des difficultés d'insertion majeures du tramway, qui aurait circulé en site banalisé (c'est-à-dire avec les voitures) sur une très longue distance, contraignant trop fortement l'accessibilité routière à Villeneuve et le fonctionnement du tramway. Cette variante a en outre suscité de nombreuses inquiétudes de la part de la population. Le Grand Avignon a donc choisi de l'écarter au profit d'un terminus sur l'île Piot, associé à un parc-relais de 1050 places. Il étudie parallèlement des solutions de desserte spécifiques pour relier **le centre de Villeneuve-lès-Avignon jusqu'au futur terminus du tram** (navettes à haute fréquence, avec accès priorisé au terminus).

### LE PONT DALADIER : L'OUVERTURE SUR LE FLEUVE

Sur ce pont qui supporte aujourd'hui un trafic important en provenance de l'Ouest de l'agglomération, le projet parvient à intégrer le tramway, **tout en offrant un espace sécurisé et généreux, large de 4 m, pour les piétons et les cycles et en maintenant deux voies de circulation** (contre 3 aujourd'hui). Le passage du tramway s'effectuera ici sur voie unique et protégée.



### LE TOUR DES REMPARTS: LE PATRIMOINE MIS EN VALEUR

Aujourd'hui, les abords des remparts doivent compter avec un trafic automobile dense (jusqu'à cinq voies de circulation) et de nombreux espaces dédiés au stationnement. Le passage du tramway sur une large partie du tour des remparts représente **une opportunité formidable de mettre en valeur ce patrimoine identitaire pour la ville, de retrouver des usages apaisés sur les boulevards circulaires et de tisser des liens entre Avignon intra-muros et ses faubourgs, jusqu'à l'île Piot.**

Le tramway est positionné en limite du périmètre du Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur (\*) qui couvre toute la ville intra-muros. **La circulation automobile, réduite à trois voies**, est mise à distance par la plate-forme tramway, côté faubourgs. Ainsi, les boulevards circulaires retrouvent leur vocation de promenade urbaine. L'espace au pied des remparts est libéré, rendu aux piétons et aux cycles, et les murailles, dégagées, révèlent leur imposante majesté. De nuit, les remparts seront mis en valeur par un éclairage spécifique, qui mettra l'accent sur leur dentelure.

La réduction des voies de circulation s'inscrit dans une volonté de rationalisation de la place de l'automobile dans la ville. L'attrait du tram incitera de nombreux automobilistes à le préférer pour rejoindre le cœur de l'agglomération favorisant ainsi un report modal important. Quant au stationnement, il restera aisé grâce aux importantes réserves de capacités existantes aujourd'hui dans les parkings en ouvrages mais aussi grâce à la création des 4 parcs-relais aux entrées d'agglomération (Île Piot / Pontet / Saint-Chamand / Réalpanier)

(\*) Les services du Grand Avignon et de Técélyls travaillent en étroite collaboration avec l'ABF pour l'insertion du tram.





LE TRAMWAY :  
UN PROJET OPTIMISÉ POUR 2016

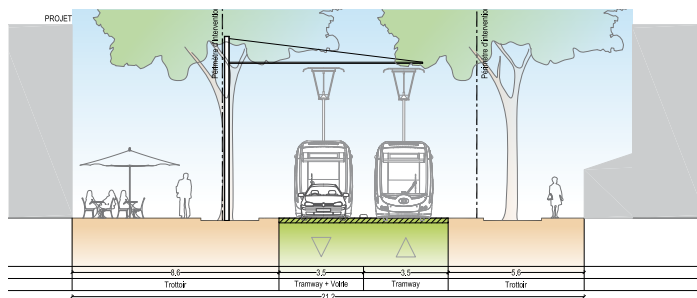


**LE CENTRE-VILLE : UN CŒUR DE VILLE PLUS COMMERÇANT,  
PLUS APAISÉ ET PLUS ATTRACTIF**

L'entrée du tram à l'intérieur des remparts a fait l'objet de multiples discussions. À l'issue des études de faisabilité, la traversée complète du centre-ville, secteur physiquement très contraint et gérant de nombreuses activités, n'est pas apparue réaliste. Seule la variante consistant à faire circuler le tramway sur la rue de la République, de la Gare Centrale jusqu'à la place de l'Horloge, a été validée par le tracé préférentiel, permettant ainsi de desservir la quasi-totalité du centre-ville (90 % de l'intra-muros à moins de 500 m de la station horloge).

Ce choix offre l'opportunité de requalifier l'ensemble de l'axe Gare Centrale-Place de l'horloge, qui s'affirme comme un axe donnant la priorité au tramway et aux piétons sur l'automobile sans pour autant supprimer son utilisation. Le tramway circule à double sens, en site mixte au milieu de la rue de la République. Il cohabite avec les voitures.

Depuis la Place de l'Horloge, une connexion en navette par la rue Carreterie ou la rue Thiers requalifiées permettra de rejoindre les stations Saint-Lazare (pôle d'échanges tram-bus-navettes) et Thiers sur la ligne A.



Le statut de la **Gare Centrale** évolue également : nouvelle porte d'entrée dans le centre historique, elle devient **un pôle d'échanges majeur à l'échelle de l'agglomération**, articulant les flux en provenance des gares ferroviaire et routière, les piétons et cycles, la circulation du boulevard et le croisement des deux lignes de tram.

Ce secteur symbolise la dynamique urbaine apportée par le tram, qui permettra de valoriser cet espace central de l'agglomération avignonnaise et conforter son rôle clef sur le plan commercial et économique.

**LA ROUTE DE LYON ET RÉALPANIER :  
ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT DE L'AGGLOMÉRATION VERS L'EST**

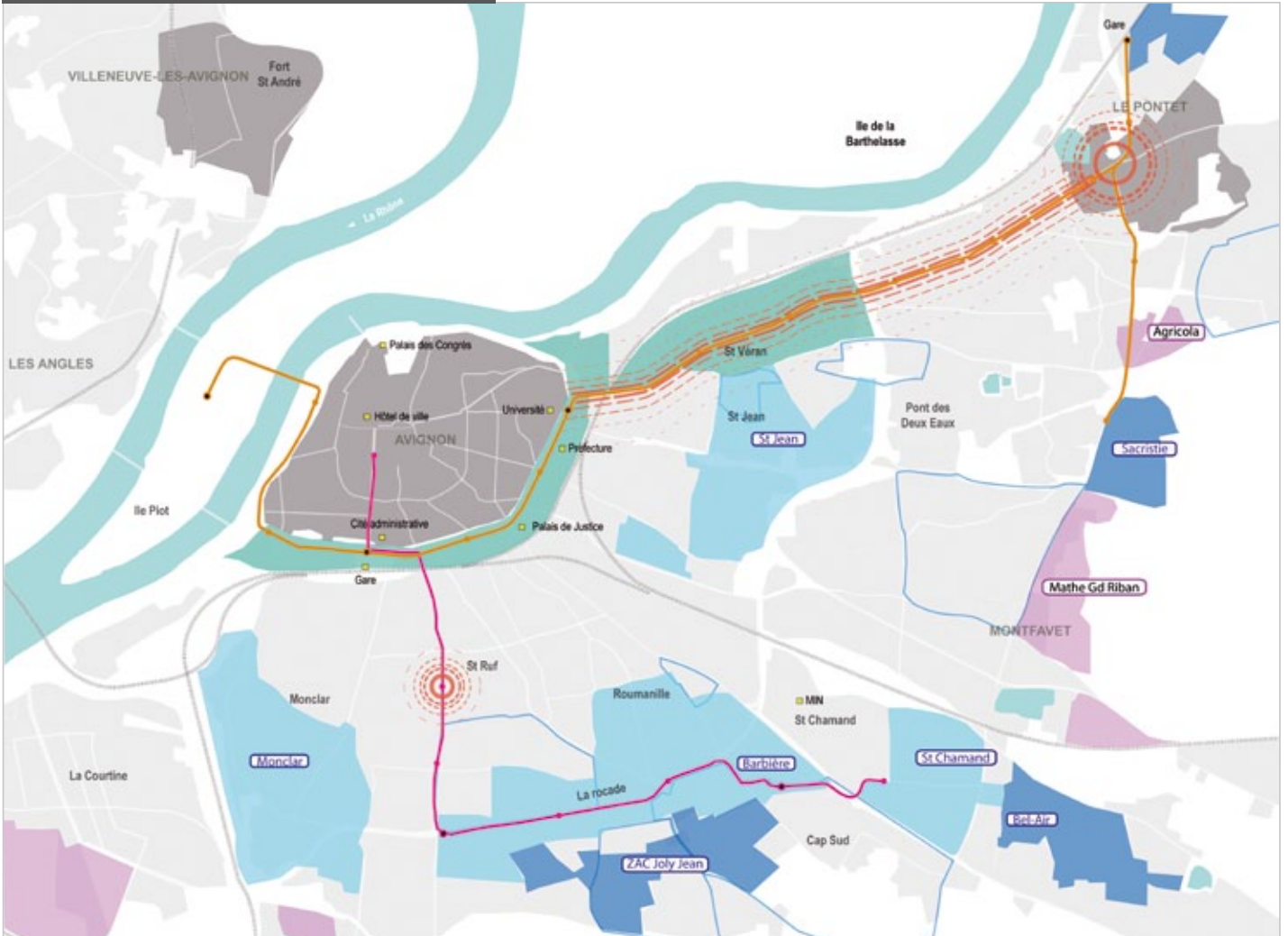
La Route de Lyon est identifiée dans le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) comme un axe majeur de développement de l'agglomération vers l'Est, qui dispose d'un potentiel de renouvellement urbain avec de nombreuses zones pouvant évoluer le long de la voie. Le passage du tramway Route de Lyon s'inscrit dans cette volonté d'accompagner le développement de l'ensemble de ce secteur, en impulsant la mutation rapide de cette artère aujourd'hui en devenir.

**La création d'un débranchement de la ligne vers Réalpanier répond en outre aux attentes exprimées lors de la concertation.** Il permet de créer deux nouvelles stations offrant un accès beaucoup plus direct au réseau tram pour les quartiers Réalpanier, Pont des Deux Eaux et Amandiers, ainsi qu'au secteur de Montfavet/Agroparc et plus globalement aux communes de l'Est. Le secteur de Réalpanier dispose en outre d'opportunités foncières pour **accueillir le futur centre de maintenance et d'exploitation du tram et un parc-relais.**

En synthèse, ce sont 5 nouvelles stations qui ont été ajoutées sur la ligne A par rapport au programme initial: St-Véran/La Halle/offre/Fargues/Réalpanier, confirmant l'exigence du Grand Avignon de mieux desservir ce secteur et de concilier les attentes exprimées et les opportunités offertes.



UN TRACÉ QUI ACCOMPAGNE LE DÉVELOPPEMENT URBAIN



- Projet de renouvellement urbain
- Projet ZAE
- Projet habitat
- Projet de requalification d'habitat social
- Périmètre CUCS
- Équipements majeurs

LE TRAMWAY :  
UN PROJET OPTIMISÉ POUR 2016

### SAINT-RUF: LE RENOUVEAU URBAIN ET COMMERCIAL

Sur la ligne B, deux variantes ont été approfondies : avenue Saint-Ruf et avenue Monclar. Au terme des études, la variante Saint-Ruf est apparue la plus performante en terme d'insertion du tramway et de coût. Elle permet en effet de privilégier un passage en site propre à 71%, contre 33% sur l'avenue Monclar et de limiter les coûts d'investissement, plus élevés sur l'avenue Monclar du fait de travaux d'aménagement plus importants sur le pont franchissant les voies ferrées. Le passage du tram à Saint-Ruf permettra en outre de redynamiser cet axe qui a aujourd'hui besoin autant que d'autres quartiers d'une intervention publique.



### ROCADE: REQUALIFIER UN AXE ROUTIER EN BOULEVARD URBAIN

La rocade Charles de Gaulle est aujourd'hui un axe très roulant, bordé de grands ensembles en cours de restructuration. Le projet rééquilibre l'espace au profit du tramway et des modes doux, qui pourront désormais circuler à l'écart du flux routier. Il permet de créer des liens entre les quartiers situés au Sud de la rocade et le centre d'Avignon, en facilitant notamment le franchissement de la rocade à hauteur des stations. La rocade conserve son gabarit actuel (2x2 voies) et accueille latéralement au Sud la plate-forme de tramway. Cette implantation permet de préserver un maximum d'arbres remarquables situés le long des trois terre-pleins.



**LE TERMINUS DE LA LIGNE B, CONNECTÉ À LA FUTURE LEO: UNE INTERMODALITÉ FACILITÉE**

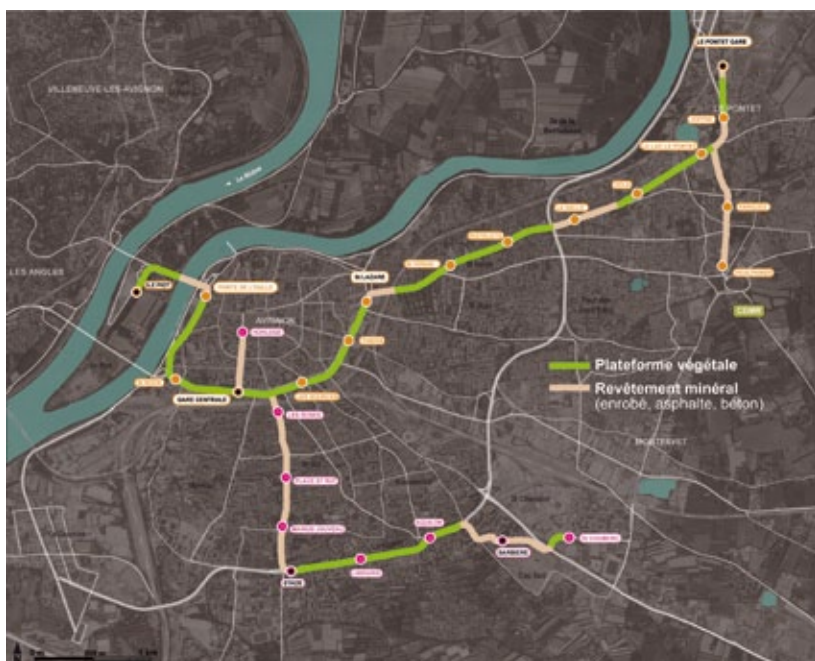
Afin de faciliter l’intermodalité aux portes de l’agglomération, et notamment le report modal de la voiture vers le tramway, **le choix du terminus de la ligne B s’est porté sur le secteur de Saint-Chamand, qui sera connecté à terme à la Liaison Est-Ouest (LEO).** Cette future voie de contournement du centre-ville, dont une première tranche a déjà été réalisée, reliera l’A7 et l’A9, en passant par la gare d’Avignon-TGV, et permettra surtout de délester le centre-ville d’Avignon du trafic de transit. Le financement de la 2e tranche de la LEO a été acté le 14 mars 2012. sa mise en service est programmée à l’horizon 2018. Un parking existant de 260 places – disposant en outre de possibilités d’extension - pourra être utilisé comme parc-relais.



**Principes d’aménagement: le territoire mis en valeur**

Espaces publics recomposés, trame végétale affirmée, singularités des quartiers révélées..., le passage du tramway change la ville et contribue à renforcer son identité. Les îles, le fleuve, les remparts, ainsi que les différents quartiers sont mis en valeur par les aménagements qui accompagnent le tracé du tramway.

- **des espaces publics recomposés:** le long des voies de tram, le sol est recomposé de façade à façade à partir d’une gamme de revêtements sobres, adaptés aux espaces traversés et aux usages, en accord avec l’identité de la ville.



- **une nouvelle trame verte:** le projet conforte les plantations existantes et renforce la présence végétale sur les tracés par la plantation d’essences adaptées au climat et la mise en place d’une plateforme végétalisée chaque fois que cela est possible.

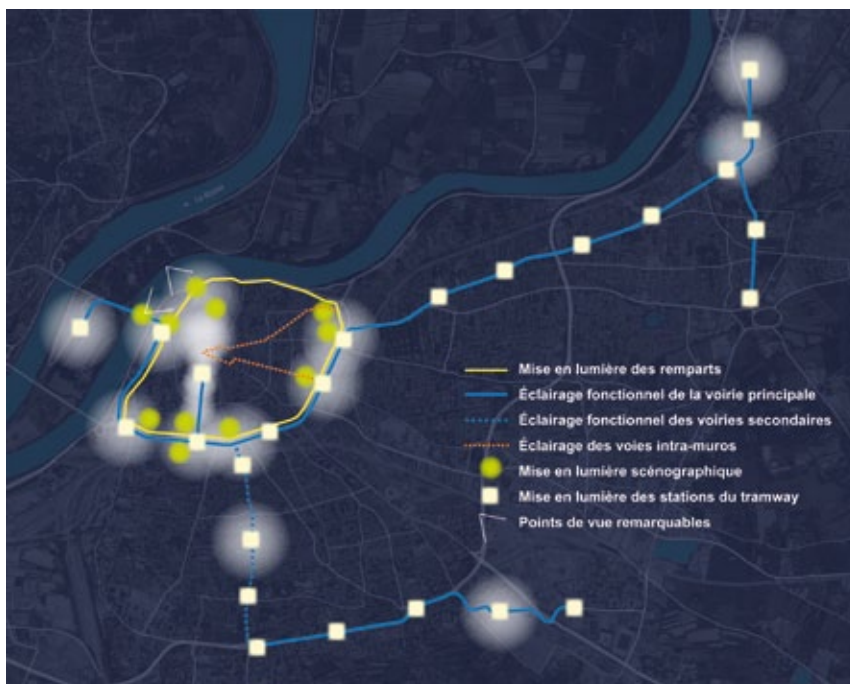
**REPÈRES**

**300 000 m<sup>2</sup>** de surfaces traitées dont 100 000 m<sup>2</sup> de trottoirs élargis.

**5 hectares** de plateforme verte et fleurie d’essence adaptées au climat et peu consommatrices d’eau.



- **un plan lumière pour accompagner le tracé du tramway**: plusieurs types d'éclairage sont mis en œuvre sur le tracé. Un éclairage fonctionnel accompagne les voies, un éclairage d'ambiance assure le confort et la sécurité sur les axes piétons et cycles et un éclairage scénographique met en valeur des éléments urbains singuliers: remparts, portes, places, pont Daladier...





## Un coût stabilisé, un financement sécurisé

Depuis les premières études de faisabilité en 2009-2010, le budget du projet est resté constant. Fixé à 250 M€, ce coût est cohérent avec les possibilités de financement du Grand Avignon et les subventions obtenues et en cours de négociation. Il a, en outre, été calibré de sorte à ne pas impacter la fiscalité des ménages, dans une période économique difficile pour le plus grand nombre.

L'équipe de maîtrise d'œuvre s'est attachée à respecter l'enveloppe initialement prévue, tout en intégrant les évolutions de programme (nouveau terminus à Réalpanier, liaison routière entre les ponts de l'Europe et le pont du Royaume...) et en proposant des aménagements urbains de qualité.

Un travail sera mené pour optimiser autant que possible les investissements et permettre des réductions de coûts, notamment dans le cadre des Commissions d'Appels d'Offres.

## CHIFFRÉ À 250 M€, LE PROJET DE TRAMWAY SERA FINANCÉ PAR DEUX SOURCES

- les subventions de partenaires (État, Europe, Régions, Conseils Généraux) établies à 50M€,
- l'augmentation du versement transport depuis janvier 2011 à 1,8% qui apportera :
  - un autofinancement à hauteur de 70M€ et qui assurera les annuités de remboursement de l'emprunt de 30M€,
  - le recours à l'emprunt pour 130M€, les annuités de ce dernier seront financées par les recettes annuelles de versement transport.

La confirmation de la participation de l'État à hauteur de 30M€, le 8 décembre 2011, constitue une avancée extrêmement positive pour le projet.



## LA CONSTRUCTION DU TRAMWAY, ACCÉLÉRATEUR DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DE L'AGGLOMÉRATION

Les effets sur l'emploi attendus

**1000 emplois par an pendant toute la durée du chantier**

**1 million d'heures de travail** nécessitant la création d'une cellule emploi-travaux.

Exemple : Brest (90% des entreprises sur le projet de tram et le chantier sont des entreprises locales).

**Des emplois supplémentaires** dans le cadre de l'exploitation du tramway et du réseau de bus réorganisé.

Au-delà de ces effets immédiats, **la qualité de la desserte en transports collectifs constitue un des premiers critères pour les entreprises** dans leur recherche d'implantation. L'attractivité économique du Grand Avignon devrait, avec le tram, s'en trouver renforcée.



## Des exigences majeures pour la mise en œuvre de ce grand projet d'agglomération

### INFORMER / ÉCOUTER / OPTIMISER

La concertation ayant permis aux participants de s'exprimer sur le tracé du tram et l'organisation des déplacements, il a été tenu compte de nombreux avis au travers du projet présenté à ce stade. Le Grand Avignon confirme son engagement à poursuivre la démarche d'information et d'échanges sur ce projet. Avant l'été, le Grand Avignon reviendra au-devant des habitants pour présenter les résultats des études, informer, écouter et détailler les raisons pesant en faveur du tracé préférentiel, répondre aux questions sur la mise en œuvre du projet. Ce sera une étape supplémentaire de dialogue autour du projet avant la tenue de l'enquête publique, fixée début 2013.

### ACCOMPAGNER/SOUTENIR

Le Grand Avignon, nourri des expériences des autres villes ayant développé un projet de tram étudie actuellement la mise en place **d'un dispositif d'accompagnement des riverains professionnels durant la phase de chantier**. Il comprendra l'Information chantier, la mise en place de médiateurs commerces pour dialoguer au quotidien et trouver des solutions, mais aussi, bien sûr, la création d'**une commission d'indemnisation à l'amiable** pour compenser les éventuels préjudices à l'activité commerciale constatés en phase chantier.

Au-delà, le Grand Avignon propose aux partenaires économiques la mise en place d'**un observatoire du tram**. Il permettra, en amont des travaux, d'effectuer un bilan précis de la situation des entreprises, de définir une méthode de recherche de solutions ainsi qu'une assistance individuelle ou collective. Au terme de la réalisation du tram, il constituera un « état 0 » permettant de mesurer précisément « l'effet tram ».