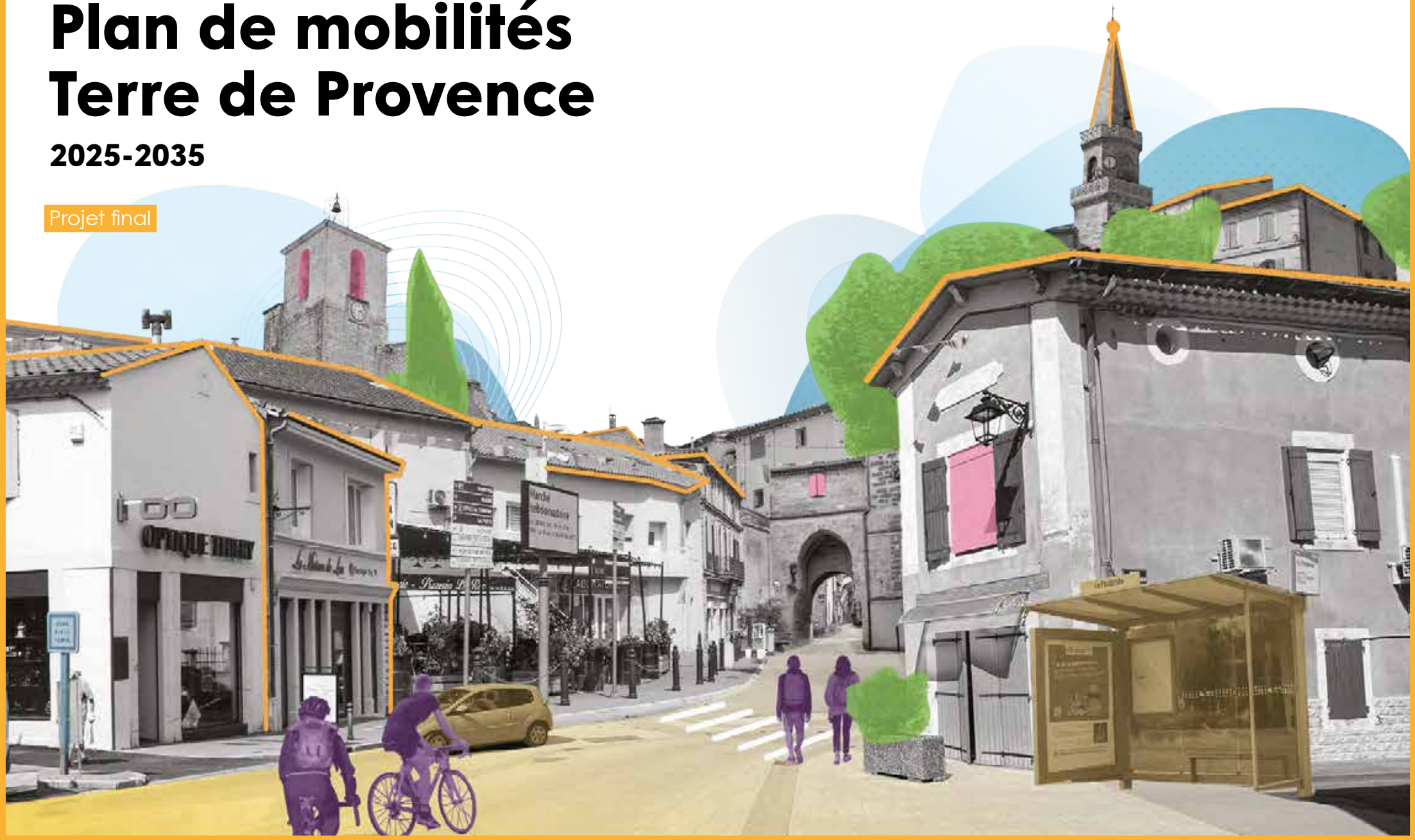
Plan de mobilités Terre de Provence

2025-2035

Projet final



L'ÉDITO DE LA PRÉSIDENTE

La stratégie de la mobilité est essentielle pour partager avec l'ensemble des usagers le diagnostic, les enjeux et les actions à conduire à l'avenir. C'est parce que nous sommes pleinement conscients de la nécessité de travailler ensemble pour trouver les solutions de nos déplacements de demain que nous avons souhaité initier une démarche de Plan de Mobilités. Notre agglomération est totalement partie prenante dans les enjeux de mobilité de l'agglomération avignonnaise dont nous faisons partie et qui constituent notre quotidien. Qu'il s'agisse de se rendre à Agroparc, à l'hôpital de Cavaillon ou encore aller voir un spectacle dans le festival d'Avignon, ce sont ces gestes du quotidien que nous accomplissons tous. Nous savons combien nous sommes interdépendants les uns des autres, avignonnais, cavaillonnais ou châteaurenardais se déplacent sur les mêmes axes, traversent les mêmes ponts.

Au-delà de cette dimension qui dépasse notre territoire, l'essentiel de nos déplacements se situent en interne à Terre de Provence et l'usage de la voiture reste très largement majoritaire au quotidien avec 69% de part modale. Comment réduire l'impact de l'usage de la voiture ? Comment alléger le coût de la mobilité pour nous tous ? C'est à ce défis que nous nous attaquons. Les solutions ne seront pas uniques. Seule la multimodalité, portés par un certain sens du collectif, nous permettront de résoudre cette équation. Nous travaillons avec les communes, acteurs essentiels de la mobilité, pour élaborer des solutions qui incluent, le car, le vélo, le covoiturage et la marche bien sûr, mais aussi des points d'intermodalité ou nous pourrons passer d'un mode à l'autre.

Corinne CHABAUD
Présidente de Terre de Provence Agglomération
Maire de Mollégès

L'ÉDITO DU VICE-PRÉSIDENT

La mobilité est un sujet passionnant. Elle touche tout un chacun, dans son quotidien, et pourtant nous avons tous des façons différentes d'aborder la question. Nos déplacements ne sont pas les mêmes selon que vous soyez collégiens, lycéens, que vous vous rendiez au travail à côté de chez vous ou à l'autre bout du département, que vous vous rendiez chez le médecin ou que vous alliez acheter votre baguette. Pour autant pour tous ces moments de la vie courante, nous nous déplaçons tous. C'est parce que chacun a des besoins différents qu'il est difficile d'apporter des solutions communes, et c'est ça qui est passionnant.

Dans ce Plan de mobilité nous ne réglerons pas toutes les difficultés, si seulement nos choix nos propositions permettent d'alléger le quotidien de nos concitoyens, si seulement nous apportons le début d'une solution commune, reconnue par le plus grand nombre d'entre nous, alors nous aurons gagné. C'est notre premier plan de mobilité, notre premier essai, nous allons le transformer maintenant, en mettant en application tout ce que nous avons choisi de réaliser. C'est par un travail de tous les acteurs concernés que nous apporterons les solutions au problème de mobilité. La construction de ce Plan de Mobilités s'est effectuée en partenariat, en collaboration avec de nombreuses personnes représentants d'institutions, de transporteurs, d'associations, d'élus, et je tiens à tous les remercier pour leurs apports ; ce travail est le reflet de cet engagement collectif que je salue.

M. Serge PORTAL
Vice-Président en charge des mobilités
Maire d'Orgon

SOMMAIRE

DIAGNOSTIC 5

1. L'ÉTAT DES LIEUX INTERCOMMUNAL 5

1.1 Le territoire et ses dynamiques 6

Un positionnement stratégique dans un environnement de ruptures naturelles, artificielles et institutionnelles 6

Un territoire démographiquement dynamique 9

Un bon niveau d'équipement avec des polarités urbaines extérieures 10

Un dynamisme économique et commercial marqué 11

Une activité logistique qui impacte fortement le territoire 12

Une activité logistique qui impacte fortement le territoire 14

1.2 Les pratiques de mobilité 15

L'Enquête Mobilité Certifiée CEREMA (2019-2020)/comparée à l'Enquête Déplacements Villes Moyennes (2008) 15

185 000 déplacements réalisés chaque jour par les résidents 15

Une surreprésentation de la voiture dans les déplacements 16

Un potentiel de report modal pour les déplacements de proximité 17

La part des motifs qui se lisse dans le temps 18

Les déplacements domicile-travail et domicile-étude 19

1.3 Les équipements et infrastructures de déplacement 21

Un réseau routier bien maillé qui accueille de nombreux flux 21

Une forte dépendance à la voiture... 25

... source de précarité des ménages 25

... et source de nuisance et de pollution 26

1.4 L'offre de transport 29

Une offre dépendante du réseau régional 29

Un déséquilibre du niveau de desserte 33

Une accessibilité au réseau corrélée à une offre réduite 36

38 km de linéaires cyclables aménagés 37

Le covoiturage : une pratique à encourager 41

Un potentiel multimodal à développer 42

2. CONSTATS ET ENJEUX GÉNÉRAUX 47

Synthèse des principaux constats 48

Synthèse des enjeux issus du diagnostic et de la concertation des acteurs 52

3. MONOGRAPHIES COMMUNALES 55

Barbentane 56
Cabannes 60
Châteaurenard 62
Eyragues 66
Graveson 68
Maillane 70
Mollégès 72
Noves 74
Orgon 76
Plan d'Orgon 80
Rognonas 82
Saint-Andiol 84
Verquières 86

STRATÉGIE 88

FEUILLE DE ROUTE DE LA POLITIQUE DE MOBILITÉ

Quelle évolution tendancielle ? 89
Une stratégie d'organisation des mobilités d'ici 2035 90
Cohérence avec le code des transports, la LOM et la loi climat et résilience 102

UN PLAN GLOBAL D'ACTIONS 105

1. Les transports collectifs et ferroviaires 107
2. L'intermodalité et les mobilités partagées 128
3. La pratique cyclable 152
4. Marche et espaces publics 198
5. Voirie, trafic et logistique 206
6. Services et communication 225

ÉVALUATION DE LA DÉMARCHE 232

Évaluation environnementale et financière 233
Le programme financier global 234
La prise en compte des documents stratégiques 236
La prise en compte des objectifs du SRADDET 239
La compatibilité avec les règles du SRADDET 246
Le suivi du Plan de mobilité 249

DIAGNOSTIC

1. L'état des lieux intercommunal

1.1 LE TERRITOIRE ET SES DYNAMIQUES

Un positionnement stratégique dans un environnement de ruptures naturelles, artificielles et institutionnelles

Terre de Provence dispose d'un positionnement particulièrement stratégique.

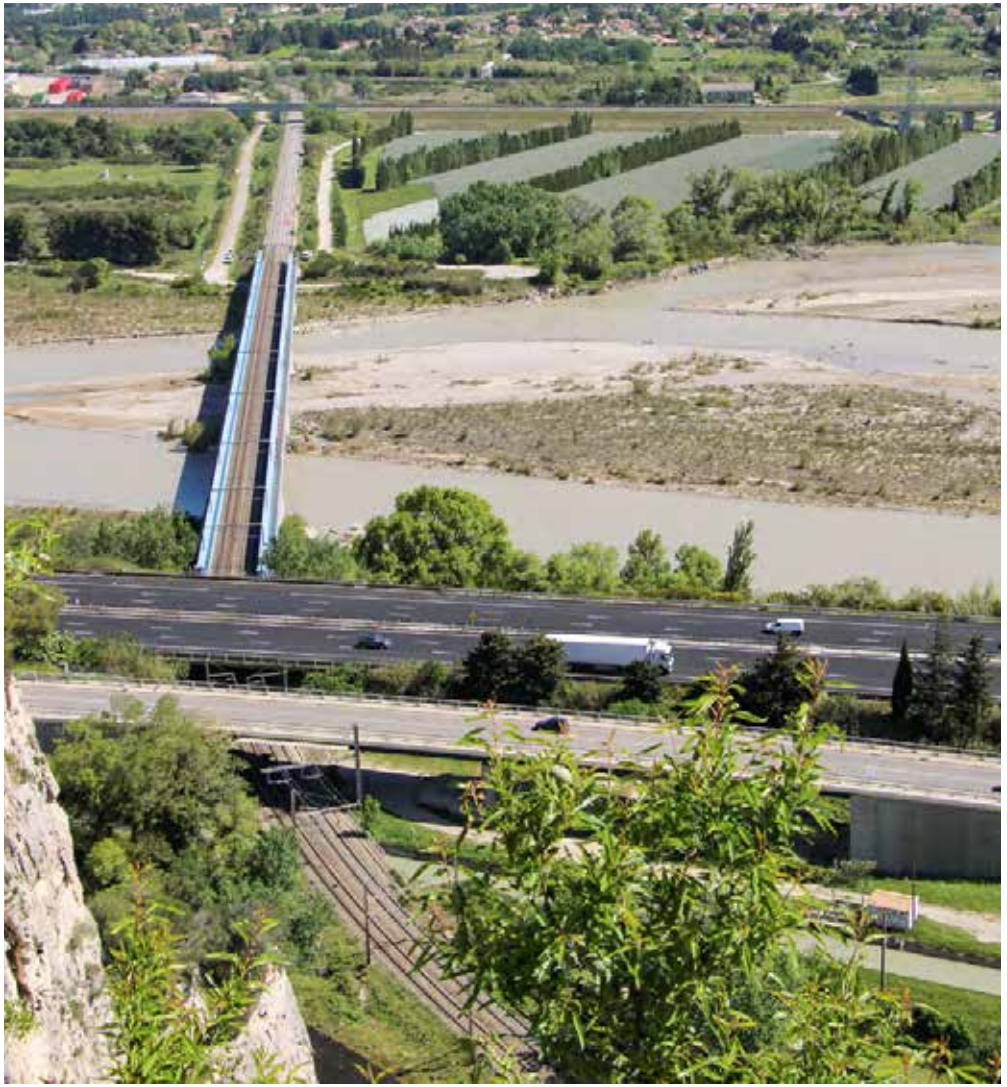
Sur le plan institutionnel, l'agglomération se situe au carrefour de deux régions (Provence-Alpes-Côte-d'Azur et Occitanie) et de 3 départements (Bouches-du-Rhône, Vaucluse, Gard). Elle appartient également au PETR du Pays d'Arles qui définit le SCOT et, en partie, au Parc Naturel Régional des Alpilles (commune d'Orgon), qui dispose d'une Charte avec laquelle le Plan de Mobilité doit être compatible. Enfin, l'intercommunalité est incluse dans l'aire d'attraction d'Avignon, l'impactant directement sur plusieurs dimensions territoriales comme le logement, l'emploi, la scolarité, et les déplacements. Cette superposition de limites administratives, implique une mise en cohérence des politiques de chacune de ces structures, afin qu'elles n'impactent pas les pratiques des usagers.

D'un point vu géographique, le territoire est entouré du Rhône à l'Ouest, de la Durance au Nord, des massifs des Alpilles au Sud et du Luberon à l'Est. Un environnement naturellement contraint dont le territoire a su tirer parti, notamment dans l'exploitation de sa plaine agricole.

En termes de dynamique économique, au-delà de ses activités propres, Terre de Provence bénéficie à la fois du rayonnement d'Avignon au nord via ses équipements et services structurants (hôpitaux, universités, emplois, gare TGV, etc.), des Alpilles au Sud (Saint-Rémy-de-Provence, Eygalières), ainsi que d'une proximité immédiate avec la polarité de Cavaillon et du Pays Salonais à l'Est.

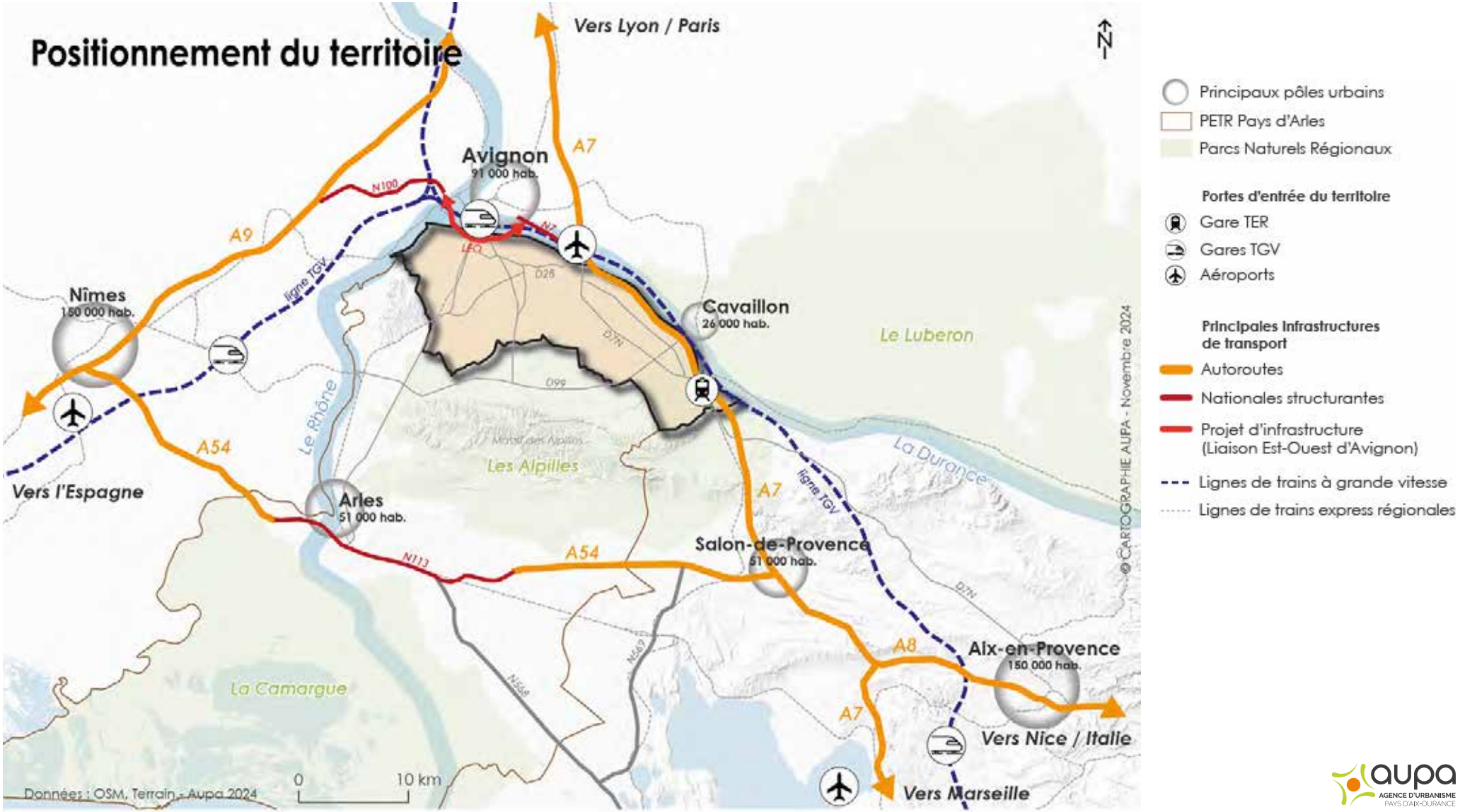
Le développement d'axes de communication structurants, notamment autoroutiers (A7, A9, A54) et ferroviaires (lignes TER Avignon-Marseille, ligne LGV Méditerranée) a facilité l'accès au territoire et contribué à lui conférer ce positionnement de choix. Cette configuration au carrefour de grands axes autoroutiers, a aussi favorisé le développement de l'usage de la voiture individuelle, renforcé par une accessibilité en transport en commun très limitée (à 20 min en voiture de la gare TGV d'Avignon depuis Châteaurenard mais 1h en transports en commun, et à 15 min de l'aéroport d'Avignon mais 1h20 en transports en commun), et par l'évolution de la population, des modes de vie et l'étalement des lieux d'habitat. L'armature territoriale peu dense, voire rurale, de Terre de Provence favorise le recours à la voiture individuelle pour l'accès aux pôles d'emplois, aux commerces et aux équipements. L'urbanisation du territoire a induit une certaine pratique modale où le développement d'un réseau de transports collectifs performant est plus complexe à organiser.

Terre de Provence est un territoire attractif mais aussi multipolarisé, dont les déplacements sont très majoritairement orientés à l'intérieur de son territoire. Etant au carrefour de quatre EPCI, elle entretient des liens quotidiens avec les polarités limitrophes de Cavaillon, Saint-Rémy, Tarascon, et fait partie intégrante de l'aire urbaine d'Avignon. Les impacts en termes de développement et de déplacement sont directement corrélés. En effet, la position géographique, le dynamisme économique ou encore la qualité de vie du territoire ont favorisé l'implantation de nouveaux habitants, laquelle a elle-même engendré le développement de logements et de services (écoles, commerces, équipements, etc.). Un fonctionnement qui est symptomatique des problématiques de mobilité de l'agglomération.



ENJEU

La réduction des impacts sur le territoire (congestion, sécurité, bruit, qualité de l'air) en limitant la place de la voiture individuelle de façon significative, et en structurant une offre de mobilité alternative, multimodale et collective plus durable.


Positionnement du territoire
Vers Lyon / Paris
Avignon
91 000 hab.
A7
N100
A9
ligne TGV
N7
LEO
D28
Nîmes
150 000 hab.
Cavaillon
26 000 hab.
Le Luberon
D7N
D99
Le Rhône
Massif des Alpilles
Les Alpilles
A54
Vers l'Espagne
Arles
51 000 hab.
La Durance
A7
ligne TGV
N113
A54
Salon-de-Provence
51 000 hab.
D7N
A8
Aix-en-Provence
150 000 hab.
N569
N568
La Camargue
A7
Vers Nice / Italie
Vers Marseille
Données : OSM, Terrain - Aupa 2024
0
10 km
© CARTOGRAPHIE AUPA - Novembre 2024
Principaux pôles urbains
PETR Pays d'Arles
Parcs Naturels Régionaux
Portes d'entrée du territoire
Gare TER
Gares TGV
Aéroports
Principales infrastructures de transport
Autoroutes
Nationales structurantes
Projet d'infrastructure (Liaison Est-Ouest d'Avignon)
Lignes de trains à grande vitesse
Lignes de trains express régionales

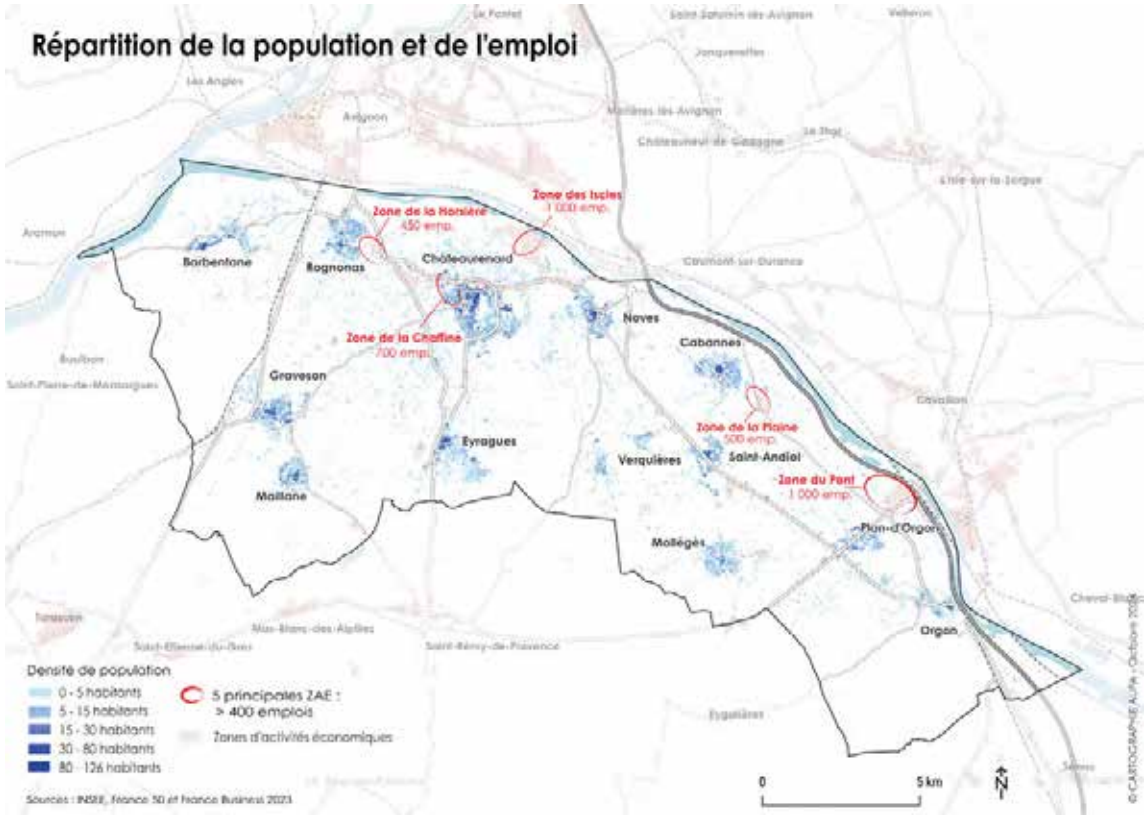
Un territoire démographiquement dynamique

Sur la période 2010-2021, la population de Terre de Provence a progressé de 9% pour atteindre 60 400 habitants, soit une évolution plus de deux fois supérieure à ses territoires voisins.

Comme cela est le cas à l'échelle du Pays d'Arles, et plus globalement au niveau national, la part des plus de 60 ans a progressé de 5 points (24% à 29%) au détriment des plus jeunes. Une évolution à considérer notamment dans la compréhension des besoins de mobilités et des solutions qui seront avancées.

La dynamique du territoire est d'autant plus importante en matière d'emploi (+13% d'emplois [1]) et de logement (+17% de résidences principales), et nettement supérieure à ce que l'on peut constater dans les territoires limitrophes.

En revanche, Terre de Provence affiche un indice de concentration de l'emploi [2] particulièrement faible (71,7 en 2021, 94,2 pour CCVBA et 107,7 pour ACCM). 1/3 des emplois sont occupés par des actifs venant de l'extérieur, et plus de la moitié des actifs résidants travaillent en dehors du territoire, notamment au sein du bassin d'emploi Avignonnais. Le territoire se caractérise de fait par un déséquilibre dans sa dynamique d'emploi, générant ainsi toujours plus de flux quotidiens entrants et sortants.



[1] Emploi total : privés, publics, salariés et indépendants

[2] L'indice de concentration d'emploi est le rapport du nombre d'emplois sur le nombre d'actifs occupés résidant sur le territoire. Un indice supérieur à 100 suggère plus d'emplois que d'actifs occupés et un besoin de main d'œuvre venue des territoires voisins. À l'inverse, un indice inférieur à 100 indique moins d'emplois que d'actifs occupés, ces derniers devant sortir de Terre de Provence pour trouver un travail.

60 400 habitants ↗+9%

27 000 résidences principales ↗+17%

18 500 emplois ↗+13%

Grand Avignon	195 000	**+4%**	90 000	**+9%**	91 000	**+4%**
ACCM	84 000	**+3%**	38 000	**+6%**	32 000	**+3%**
CCVBA	28 000	**-0,3%**	13 000	**+4%**	10 500	**+10%**
AMP	1 910 000	**+4%**	871 000	**+11%**	794 000	**+8%**

Source : INSEE 2010 et 2021

Un bon niveau d'équipement avec des polarités urbaines extérieures

Les générateurs de déplacements se définissent à travers les lieux d'emplois, les équipements, les services et les commerces qui attirent des flux de mobilité importants. Ils révèlent une certaine pratique du territoire et permettent d'en appréhender les enjeux de mobilité.

Sur Terre de Provence, le maillage en équipements assure aux habitants une offre globalement satisfaisante bien qu'il s'agisse principalement d'équipements secondaires. Les équipements dits supérieurs rassemblent des services et des commerces plus spécifiques (urgences médicales, hypermarchés, poissonneries ou cinémas). Ils sont plus rarement implantés au sein du territoire et se localisent généralement dans les principales villes.

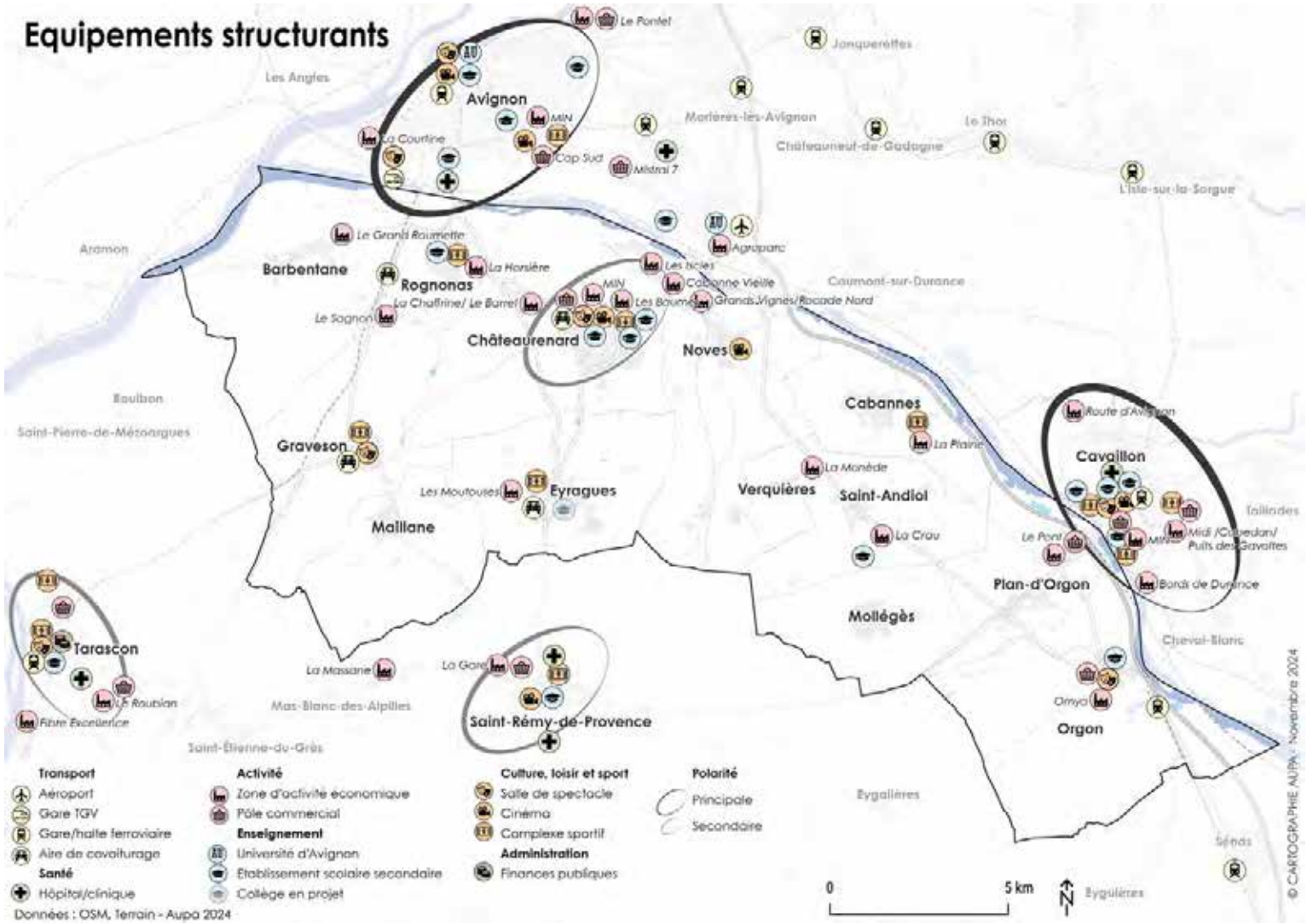
Pour l'agglomération, Châteaurenard constitue la principale polarité urbaine du territoire puisque la ville concentre une majeure partie des équipements : 10 établissements scolaires dont un lycée, un cinéma, des zones commerciales et d'emplois majeures, etc.

La plupart des équipements structurants (polarités commerciales et services) se trouvent en dehors du territoire, côté Vaucluse notamment, où Avignon exerce une forte attraction, puis Cavaillon.

Des centralités secondaires comme Tarascon et Saint-Rémy-de-Provence captent notamment les habitants résidant au sud de Terre de Provence.

ENJEU

La mise en place de solutions de mobilité qui réponde mieux aux besoins de la population et au fonctionnement du territoire.



Un dynamisme économique et commercial marqué

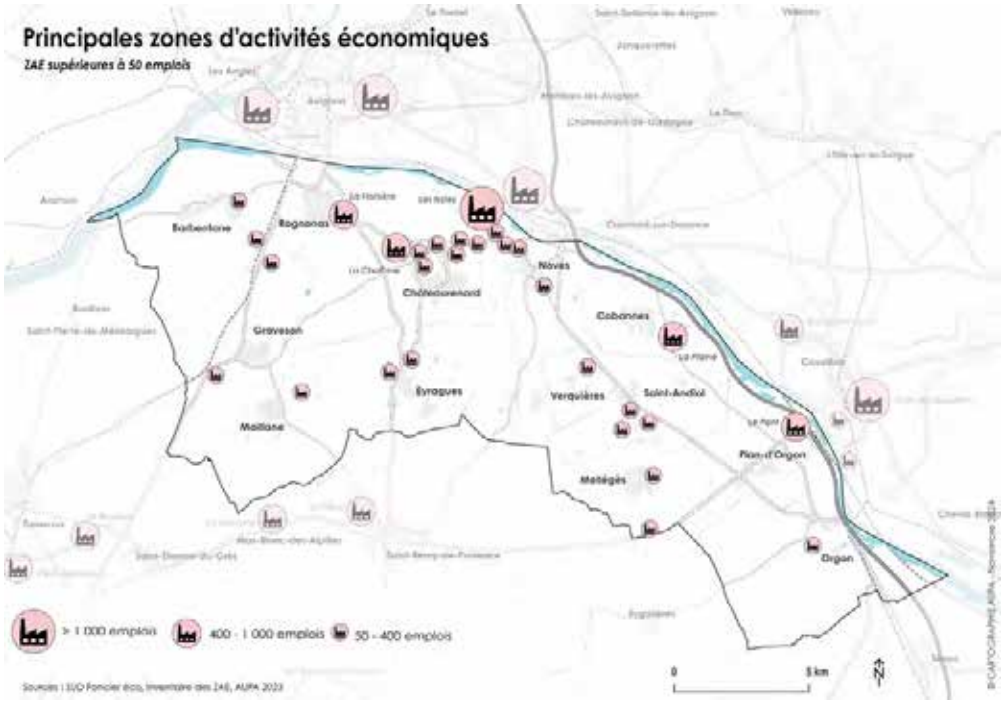
Terre de Provence offre un tissu économique important largement tourné vers la production et l'exportation (commerce de gros, logistique, agro-alimentaire...) avec un très fort taux d'activité productive (48%)[3].

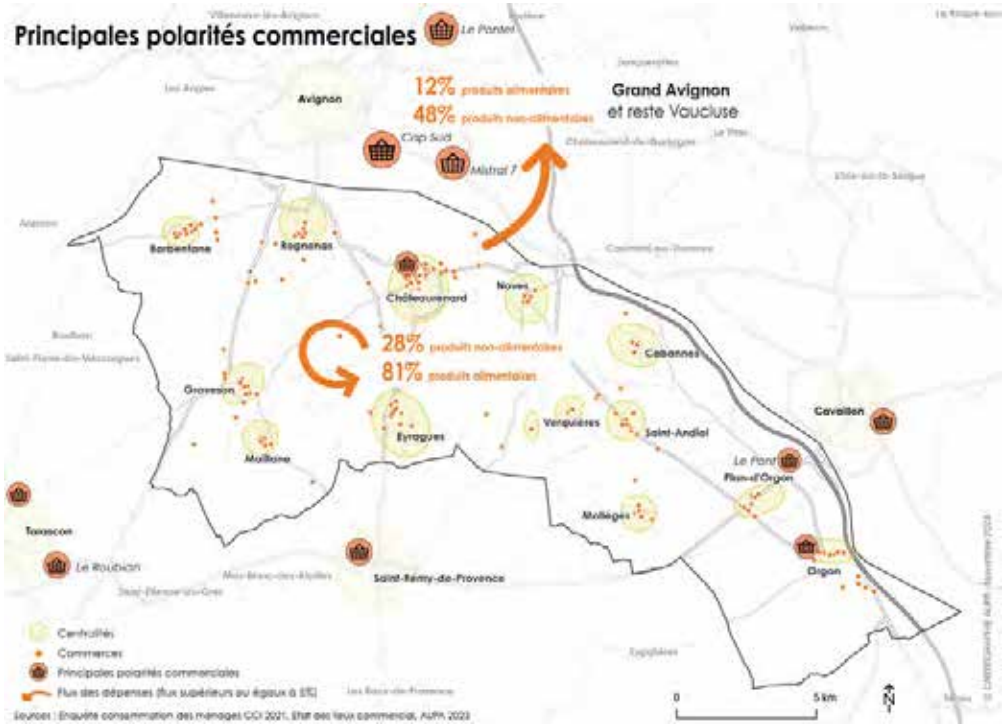
Ainsi, 60% de l'emploi salarié de Terre de Provence se situe au sein de zones d'activités économiques (ZAE), où 5 zones comptent plus de 450 emplois.

La commune de Châteaurenard concentre 32% des emplois (en nombre d'emplois), avec une activité logistique importante liée à la présence du Grand Marché de Provence (GMP).

Ces activités induisent de nombreux flux, notamment poids lourds, et une saturation de certains axes (D570, D28, D571).

[3] Source : diagnostic SCOT PETR 2024, INSEE RP 2020





Le commerce et les autres services marchands sont également des secteurs porteurs sur le territoire et en progression constante. La densité commerciale y est d'ailleurs forte (1 634 m²/1000 hab. sur TPA, 800 m²/1000 hab. en Bouches-du-Rhône)[4].

Globalement, les habitants bénéficient d'une bonne couverture de leurs besoins quotidiens et hebdomadaires. La plupart des commerces se localisent en entrées de ville, dans les cœurs de ville ou dans les zones commerciales périphériques.

De ce fait, les flux de consommation sont majoritairement internes pour ce qui concerne l'alimentaire (81% des dépenses en produits alimentaires des ménages résidants sont réalisés en interne). En revanche, le territoire est fortement dépendant de l'offre extérieure pour le non alimentaire (48% des dépenses en produits non alimentaires des ménages de Terre de Provence sont réalisés dans les commerces du Grand Avignon ou des autres communes de Vaucluse)[5].

[4] État des lieux de l'armature commerciale de Terre de Provence, Aupa, 2023
[5] Enquête consommation des ménages, CCI, 2021

Une activité logistique qui impacte fortement le territoire

Terre de Provence est au croisement de plusieurs corridors de transport de marchandises de courtes, moyennes et longues distances (transit international sur l'Arc Méditerranéen entre Espagne et Italie, corridor Nord-Sud via la Vallée du Rhône).

Le territoire est inclus dans le système logistique et portuaire structuré à l'échelle des Bouches-du-Rhône où 177 millions de tonnes de marchandises et 10 000 flux de transit poids lourds/jour circulent [6].

Le transport de marchandise s'effectuant encore largement par voie routière, les zones d'activités les plus développées se positionnent souvent le long d'axes structurants, c'est le cas pour Châteaurenard et Plan d'Orgon qui se localisent à proximité directe des nœuds routiers.

Après les zones logistiques de Saint-Martin-de-Crau et d'Arles, Terre de Provence possède les plus grandes zones à dominante logistique du Pays d'Arles. L'agglomération comptabilise 23 zones d'activités économiques (ZAE), où Châteaurenard et Plan d'Orgon font parties des 25 pôles d'activités majeurs identifiés à l'échelle des Bouches-du-Rhône.

Les ZAE du territoire sont majoritairement à vocation agroalimentaire, logistique et artisanale, en lien avec le MIN qui sert de point d'ancrage pour le bassin de production.

[6] Relations logistiques et portuaires entre la Métropole Aix-Marseille- Provence et ses territoires voisins, AGAM-AUPA 2022

En tant que plateforme agroalimentaire de desserte du quart Sud-Est de la France, le Grand Marché de Provence (GMP) de Châteaurenard génère de nombreux flux au quotidien. Le déplacement du GMP au niveau de la ZAE des Iscles (61ha), à seulement 7 km de l'échangeur de Bonpas offrant un accès direct à l'A7, a été pensé pour limiter les nuisances et les flux qui s'exerçaient dans l'agglomération de Châteaurenard.

Le nouveau pôle inauguré en 2024 vise, en effet, à centraliser l'ensemble des flux de marchandises liés au GMP. À terme, il comportera également un pôle de production (carreau des producteurs et services associés) ainsi qu'un pôle agroalimentaire (entreprises de transformation sur place des produits agricoles issu du GMP). Dans sa stratégie globale, l'objectif du GMP est de développer l'activité sur site, de massifier le fret et de décarboner le transport poids-lourds (projet d'équipement des bâtiments en photovoltaïque et de flotte de poids-lourds électrique).

En tant que plateformes de groupage et dégroupage, les MIN sont d'excellents outils de structuration et d'organisation de la logistique locale.

Le GMP de Châteaurenard développe déjà des partenariats avec les autres MIN de la région Sud et pourrait jouer un rôle de structuration, de développement et de valorisation des filières locales et du circuit court.

D'autres zones à dominante logistique sont réparties sur le territoire dont la Zone du Pont à Plan d'Orgon (68ha), la Zone du Sagnon à Graveson (38ha) ou encore la Zone de la Plaine à Cabannes (22ha). Cette dispersion implique un trafic important de poids-lourds sur le territoire, notamment au niveau des échangeurs (Bonpas, Pont de Cavaillon) et sur les axes de connexion à l'autoroute, qui n'ont pas nécessairement été conçus pour supporter ces types de flux.

ENJEU

Le secteur logistique est en constante progression, une intensification des flux est donc à anticiper et à intégrer dans les enjeux pour le territoire. Une telle pression implique une augmentation de la congestion, de l'accidentologie, des nuisances pour les populations et des impacts environnementaux. Le report modal vers des modes de transports plus sobres devra être pensé pour le transport de marchandise de grande échelle comme pour la desserte locale : fret ferroviaire, fluvial, logistique urbaine, etc.

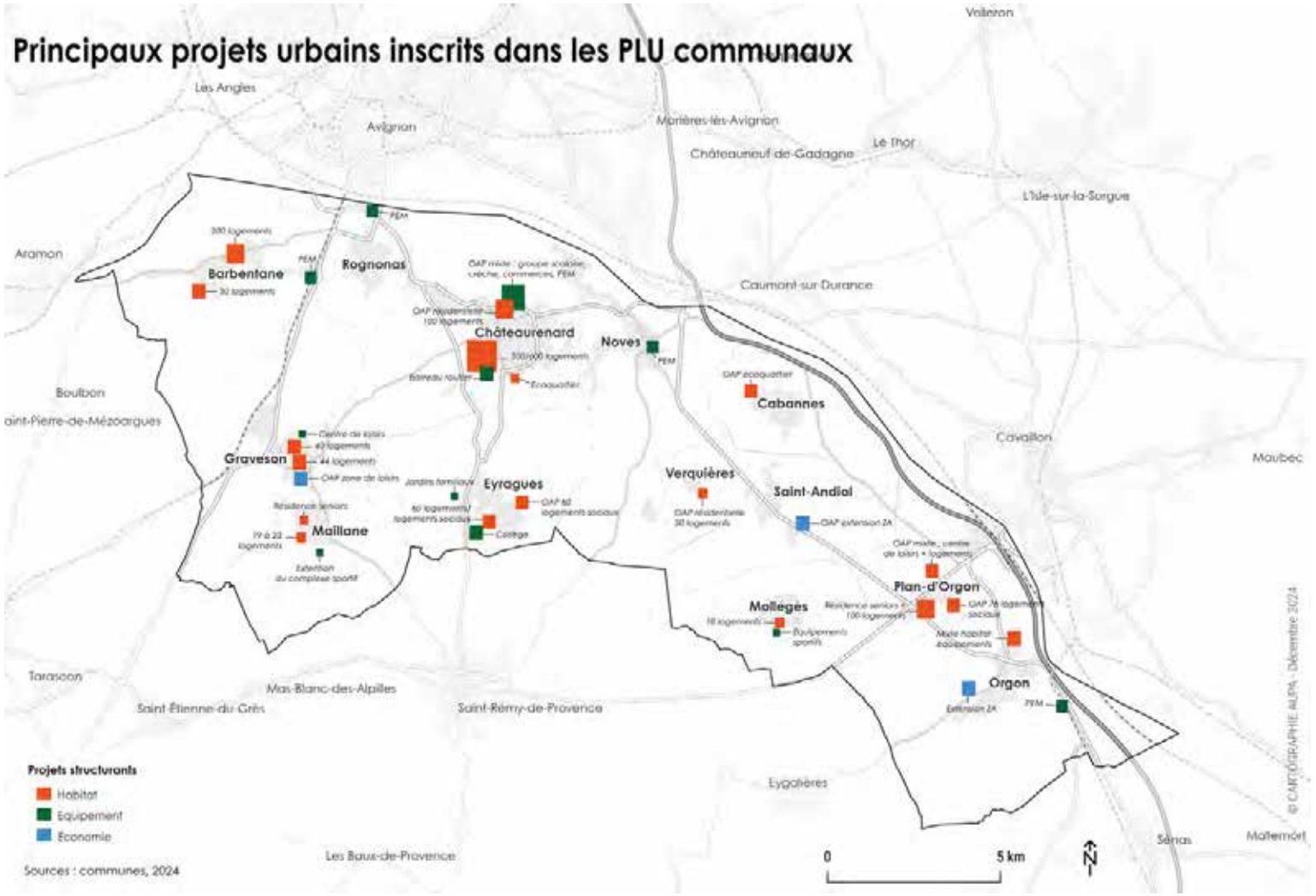
© MIN de Châteaurenard, 2024

Une activité logistique qui impacte fortement le territoire

Tout en veillant au respect des contraintes liées au Zéro Artificialisation nette (ZAN, loi Climat et résilience, 2021), les communes ont évoqué plusieurs projets. Régit par le SRADDET, puis par le SCOT du PETR du Pays d'Arles, le reste à consommer d'espace non urbanisé pour Terre de Provence est en cours de détermination *(en attente de l'OCS GE)*.

32 projets communaux, à minima engagés d'ici 2035, ont été identifiés dont 18 projets résidentiels, représentant environ 1 500 logements supplémentaires.

Pour ce qui relève des projets d'intérêt communautaire, plusieurs Pôles d'Échanges multimodaux et extensions de ZA sont également prévus. Les communes du territoire souhaitent cultiver leur dynamique au regard des contraintes de réduction foncière.



ENJEU

Dans le cadre de ces projets, il s'agira de veiller à anticiper les flux supplémentaires générés et en prévoir une bonne accessibilité piétonne et cyclable notamment.

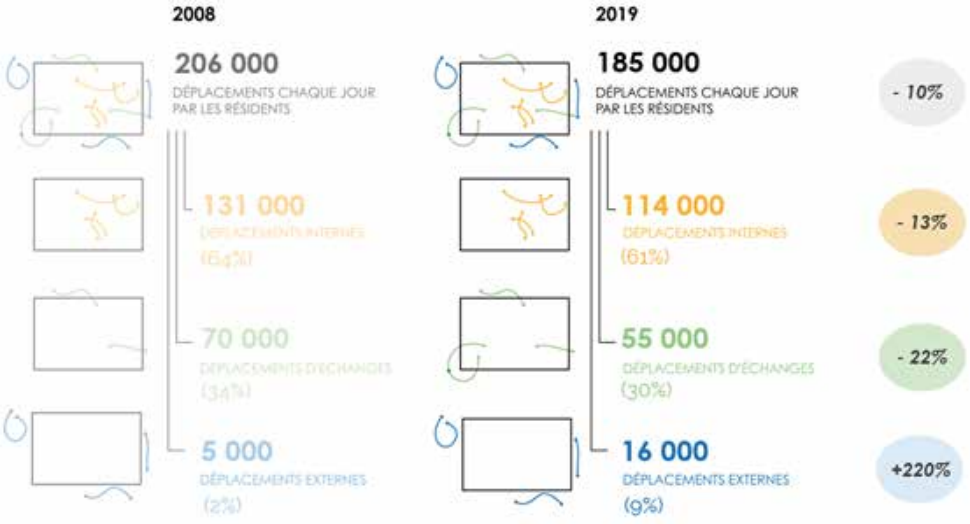
1.2 LES PRATIQUES DE MOBILITÉ

L'Enquête Mobilité Certifiée CEREMA (2019-2020) / comparée à l'Enquête Déplacements Villes Moyennes (2008)

L'Enquête Mobilité Certifiée CEREMA (EMC²) est réalisée tous les 10 ans sur un standard national du CEREMA. La dernière enquête a été réalisée en 2009 sur la Métropole, et en 2008 pour le Pays d'Arles avec une Enquête Déplacements Villes Moyennes (méthodologies différentes : tous les membres du ménage ne sont pas enquêtés, les moins de 11 ans non plus...).

Pour garantir la fiabilité des comparaisons réalisées entre ces deux enquêtes (2008-2019), la catégorie des 6-10 ans a été retirée de l'EMC² et intègre l'ensemble des déplacements réalisés par les résidents (y compris les déplacements effectués en dehors de Terre de Provence).

En dehors des comparaisons (2008-2019), l'ensemble des résidents (-11 ans) est pris en considération, et les déplacements extra-Terre de Provence ne sont pas intégrés.



Sources : EDVM 2008, EMC² 2019

185 000 déplacements réalisés chaque jour par les résidents

En 2019, 185 00 déplacements sont réalisés chaque jour sur le territoire de Terre de Provence. Ce qui représente 20 000 déplacements de moins qu'en 2008, suivant ainsi la tendance à la baisse au niveau national.

Avec 114 000 déplacements quotidiens, les flux internes (tous motifs confondus) représentent plus de 60% des déplacements de Terre de Provence. Ces déplacements au sein des 13 communes ont diminué entre 2008 et 2019, tout comme les déplacements d'échanges avec l'extérieur (30%), au profit des déplacements externes, réalisés intégralement en dehors du territoire par les résidents du territoire. Quant aux 55 000 échanges externes, ils se font principalement avec le Vaucluse (Avignon et Cavaillon), les autres EPCI du Pays d'Arles (Saint-Rémy, Tarascon) et dans une moindre mesure avec la Métropole d'Aix-Marseille Provence.

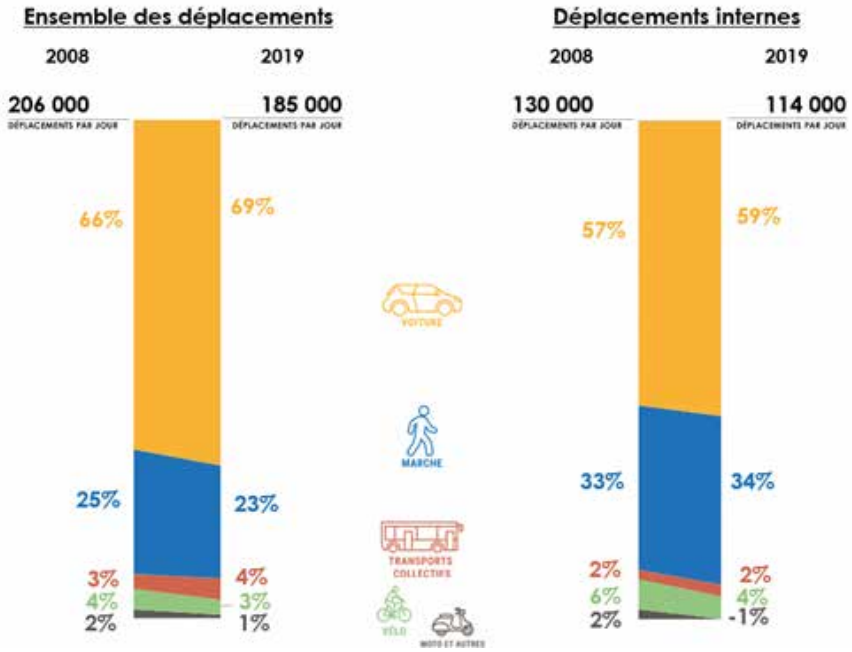
Châteaurenard polarise une partie les déplacements internes, concentrant aussi 28% de la population, plus 31% des emplois et de nombreux équipements et services. En 2019, près de 60 000 déplacements sont réalisés chaque jour sur la commune, soit 32% du total des déplacements, la moitié en infra-communal et l'autre moitié en échange avec les autres communes. La ville constitue ainsi le principal pôle générateur de déplacement du territoire.

Une surreprésentation de la voiture dans les déplacements

La voiture est le principal mode de transport et sa part modale est passée de 66% en 2008 à 69% en 2019. Une tendance qu'il s'agira d'inverser à travers le Plan de mobilité, d'autant que cette évolution s'est faite au détriment des modes actifs : la marche a perdu 2 points, représentant 23% des parts modales, et le vélo a diminué d'1 point passant à 3% des parts modales. Cette tendance à la hausse de l'usage de la voiture s'accorde avec ce que l'on observe dans les territoires ruraux et péri-urbains comparables (73% pour Grand Besançon, 73% pour Nîmes Métropole, hors Nîmes[7]), et à l'inverse de ce qui s'observe dans la plupart des territoires urbains.

Sur les déplacements internes, en raison des courtes distances, on relève une légère évolution de la marche (1 point) mais une plus forte diminution de la part modale du vélo (moins 2 points), où l'usage de la voiture a augmenté de 2 points de pourcentage. Une tendance qu'il s'agira également d'inverser.

[7] Sources : Enquête ménage de Nîmes 2015, Enquête mobilité Grand Besançon 2018



Un potentiel de report modal pour les déplacements de proximité

La mobilité de Terre de Provence se caractérise par une mobilité de proximité. En effet, 88 000 déplacements, soit 70% des déplacements font moins de 3 km, représentant un potentiel de développement important pour les modes actifs. D'autant plus que même sur les courtes distances (-1 km), la voiture reste fortement plébiscitée. Sur les déplacements de 1 à 3 kilomètres, 45% sont effectués en voiture.

En parallèle, on constate que 91% des ménages sont motorisés, en légère progression depuis 2009. En effet, 90% des résidents de 18 ans et plus possèdent le permis en 2019 dont une forte progression auprès des retraités (+13 points en 10 ans).

On note d'ailleurs une augmentation des ménages multimotorisés (possédant au moins deux voitures) : 45% en 2019 contre 44% en 2009.

Source : EMC² 2019

Source : EMC² 2019

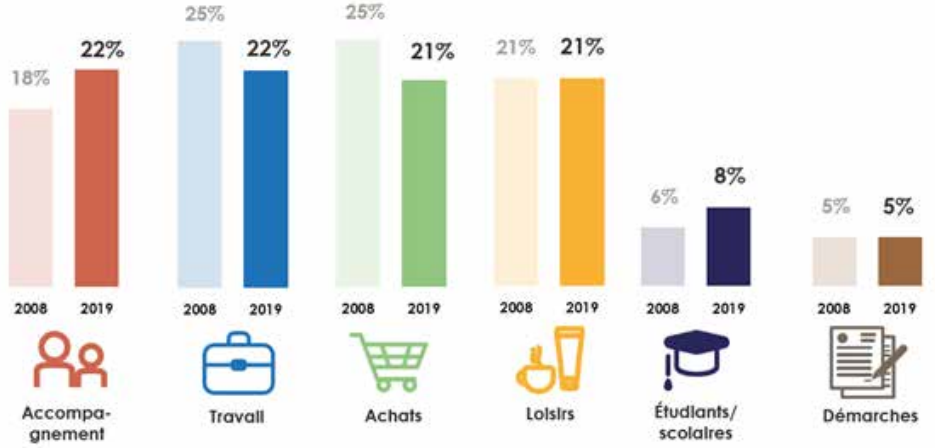
Les habitants de Terre de Provence effectuent en moyenne 3.6 déplacements par jour en 2019 pour une distance totale moyenne de 24 km parcourus. Ce qui représente globalement moins de déplacements qu'en 2008, sur des distances plus courtes mais des temps de parcours qui se sont allongés. En comparaison avec les EPCI voisins, cela constitue plus de déplacements sur des distances plus courtes (3.2 déplacements/28 km pour ACCM et 3.3 déplacements/27 km pour CCVBA).

Les temps de déplacement plus importants s'expliquent par une augmentation de la congestion, due à la hausse de la population et au nombre de véhicules en circulation, ainsi qu'à l'éloignement des lieux de résidence par rapport aux pôles générateurs de déplacements (zones d'emplois, commerces, équipements et services).

La part des motifs qui se lisse dans le temps

Les motifs de déplacements contraints (travail, études, accompagnement) représentent plus d'un déplacement sur deux, où l'accompagnement et le scolaire ont fortement progressés en 10 ans. À noter que les moins de 11 ans n'étant pas pris en compte ici, le motif scolaire est réduit au profit du motif accompagnement (accompagnement par les parents notamment).

En revanche, les résidents se déplacent moins pour le travail et les achats, et les loisirs restant stables.



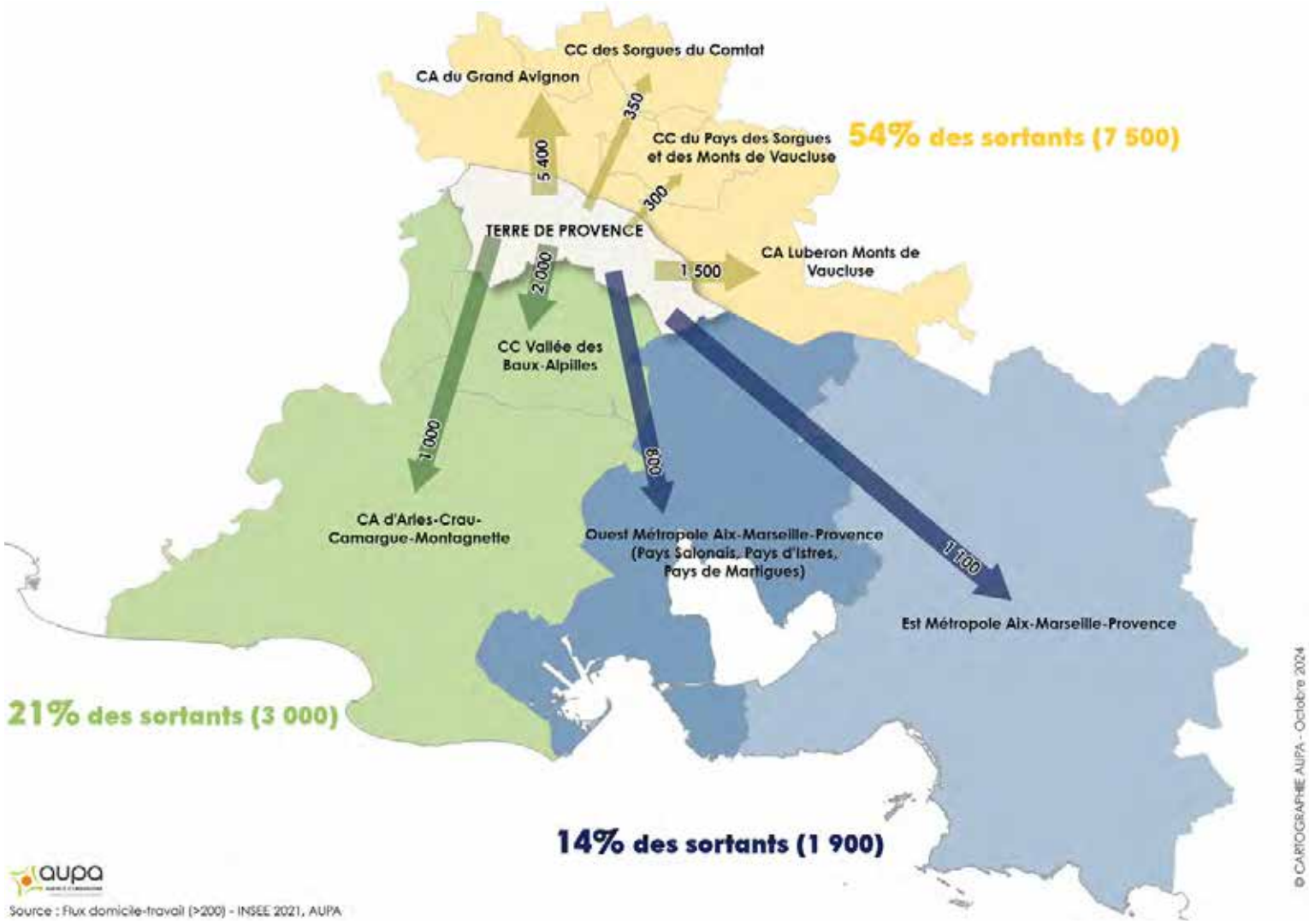
Source : EDVM 2008, EMC² 2019

Les déplacements domicile-travail et domicile-étude

Entre 2010 et 2021, on relève une augmentation importante du nombre d'emplois (+16%) et d'actifs résidents (+14%) au sein de Terre de Provence. À noter que les actifs résidents de Terre de Provence travaillent davantage à l'extérieur du territoire qu'en 2010 (57% actifs résidents de Terre de Provence Agglomération vont travailler en dehors du territoire) au profit des actifs provenant de l'extérieur du territoire (37% des emplois du territoire sont occupés par des résidents extérieurs). Un développement des emplois qui n'a pas capté les actifs résidents, et des flux domicile-travail de fait plus importants.

En effet, ce sont 32 000 déplacements domicile-travail qui sont réalisés quotidiennement en lien avec le territoire, soit une augmentation de +18% en 10 ans, conservant la même prédominance de la voiture (92% de part modale en 2021 et 90% en 2010).

En 2021, sur les 26 000 actifs résidents de Terre de Provence, 43% travaillent au sein de l'intercommunalité (11 000 flux), dont 26% d'entre eux travaillent dans la commune même de leur résidence. Châteaurenard accueille une importante partie des mobilités pendulaires avec 34% des déplacements internes (3 600) dont près de 2 500 déplacements réalisés en infra-communal.

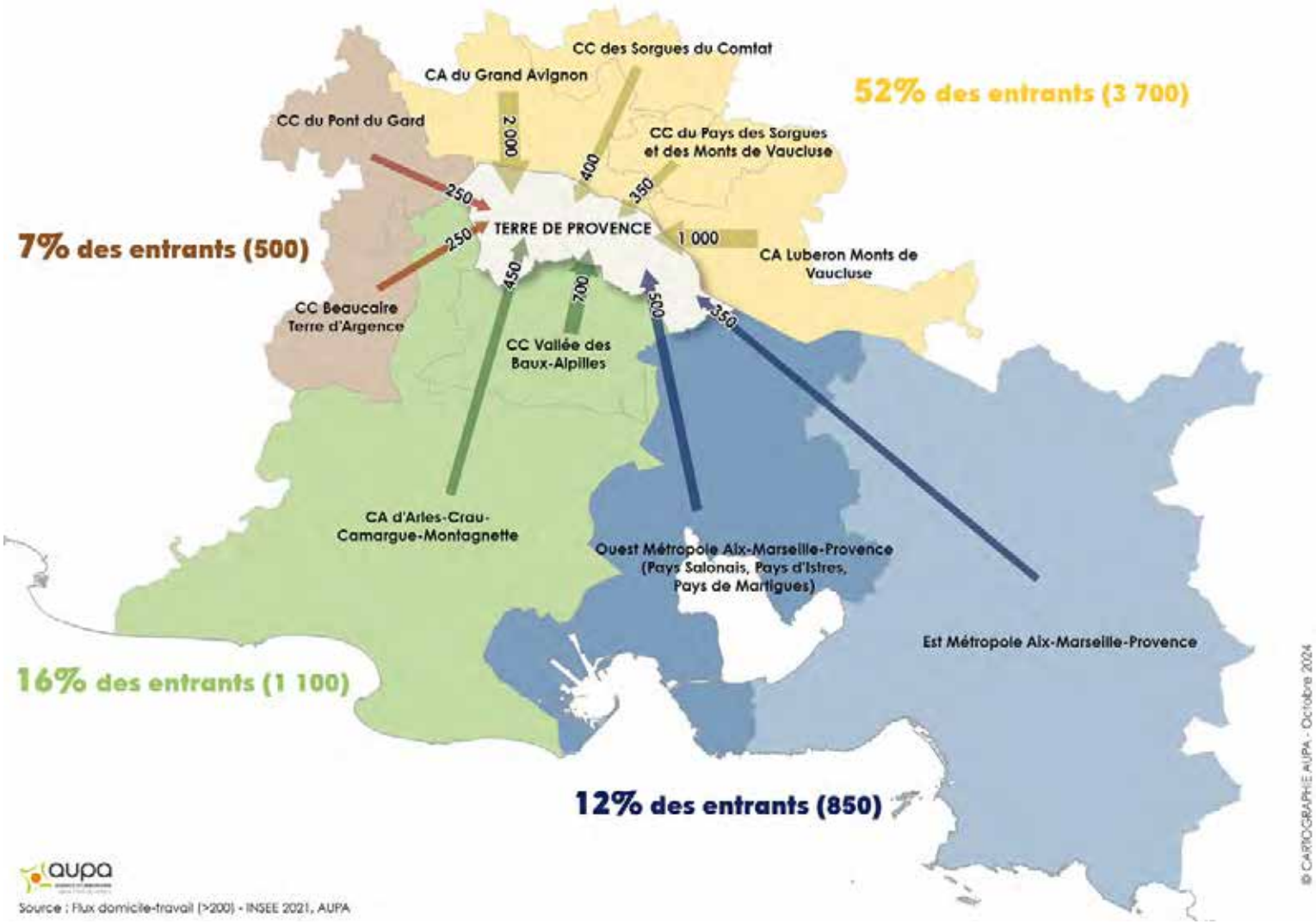


Pour les mobilités domicile-travail internes, la voiture reste le principal mode utilisé (87%) et en progression (+6 points entre 2010 et 2021), suivi de la marche (7%) en forte baisse (-5 points), une faible part du vélo (4%) et du transport collectif (1%).

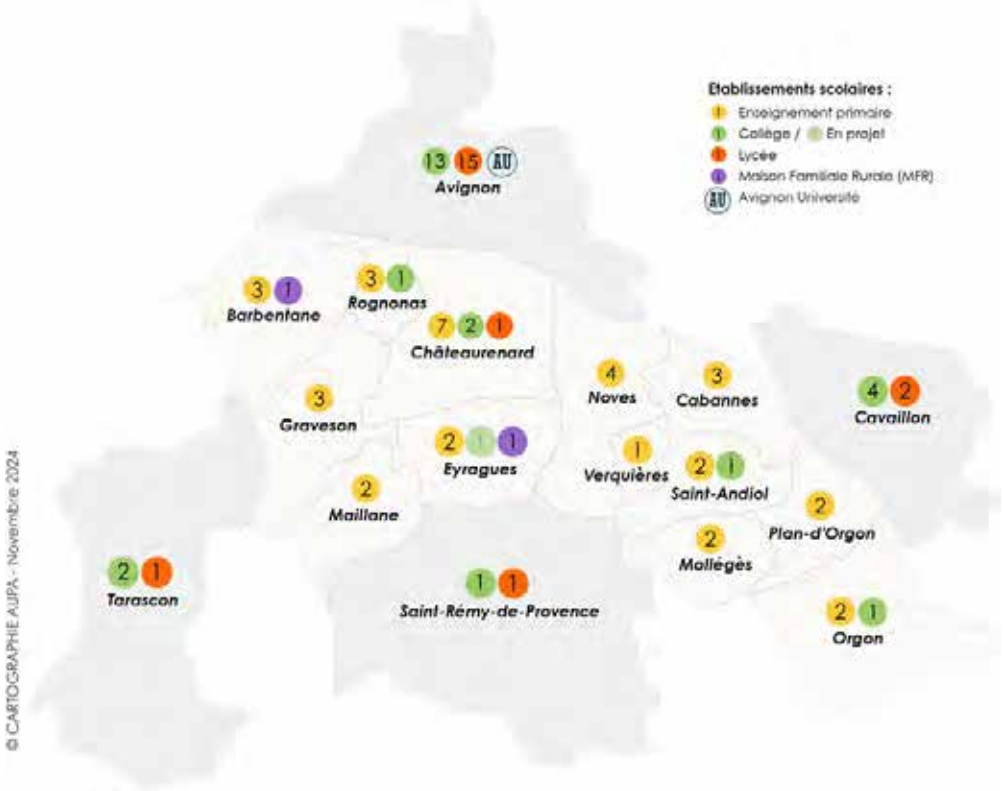
57% des actifs du territoire (14 000 flux) vont travailler à l'extérieur, principalement vers le Vaucluse (7 500 flux quotidiens) notamment la Communauté d'Agglomération du Grand Avignon (5 400 flux). Puis vers les autres EPCI du Pays d'Arles (3 000 flux) et la métropole Aix-Marseille Provence (1 900).

Quant aux 6 400 flux domicile-travail entrants, 3 700 proviennent du Vaucluse, principalement depuis les Communautés d'Agglomération de Grand Avignon (2 000 flux) et Luberon Monts de Vaucluse (1 000). Puis, de façon plus diffuse, les flux proviennent des EPCI du PETR (1 100), d'AMP (850) et du Gard (500).

Dans les déplacements des actifs sortants comme entrants, la part modale de la voiture atteint 95%. A noter que la part modale du transport collectif est sensiblement plus élevée (3%), progressant de 1 point entre 2010 et 2021, en raison d'une offre interurbaine plus favorable (lignes de cars régionales, TER Avignon-Marseille).



Quant aux 14 300 déplacements domicile-école/études en lien avec le territoire, avec ses 44 établissements scolaires (dont 5 collèges et 1 lycée), une large majorité sont internes à Terre de Provence (67%), 50% d'entre eux sont même infra-communaux. Grâce à ses équipements (lycée notamment), la ville de Châteaurenard est la destination de 38% des flux internes à Terre de Provence (dont flux internes à Châteaurenard), soit près de 3 200 flux quotidiens.



Source : Terre de Provence, 2024

Les flux d'échanges sont notamment sortant pour les collégiens vers Tarascon, Saint-Rémy, et des lycéens vers Avignon, Tarascon et Cavaillon. Quant aux flux universitaires, ils se font essentiellement en direction d'Avignon.

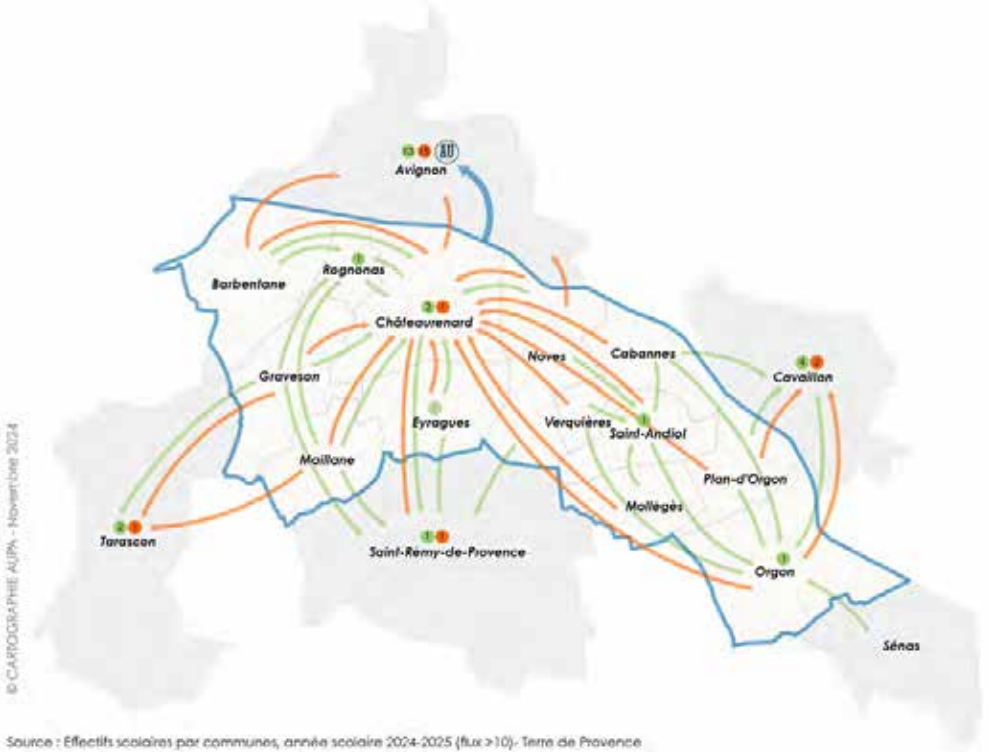
12 700 élèves résidant sur Terre de Provence, représentent un chiffre stable depuis 2010. Les 2/3 sont scolarisés sur le territoire.

On constate d'ailleurs une augmentation de la part des élèves internes et des élèves entrant, lié à la création d'équipements scolaires, notamment le lycée Jean d'Ormesson en 2019 réduisant ainsi un grand nombre de flux sortant en direction du Vaucluse.

Les élèves sont aussi ceux qui utilisent le plus les transports en commun dans leurs déplacements. En effet, 42% détenaient un abonnement en 2019, contre 26% en 2008.

ENJEU

L'accompagnement des jeunes et des actifs dans leurs besoins de mobilité quotidienne.



Source : Effectifs scolaires par communes, année scolaire 2024-2025 (flux >10)- Terre de Provence

1.3 LES ÉQUIPEMENTS ET INFRASTRUCTURES DE DÉPLACEMENT

Un réseau routier bien maillé qui accueille de nombreux flux

Terre de Provence est doté d'un réseau viaire relativement important qui irrigue l'ensemble du territoire. Il offre 4 portes d'entrées routière depuis l'A7 et Avignon dont 2 échangeurs autoroutiers (Bonpas et Pont de Cavaillon).

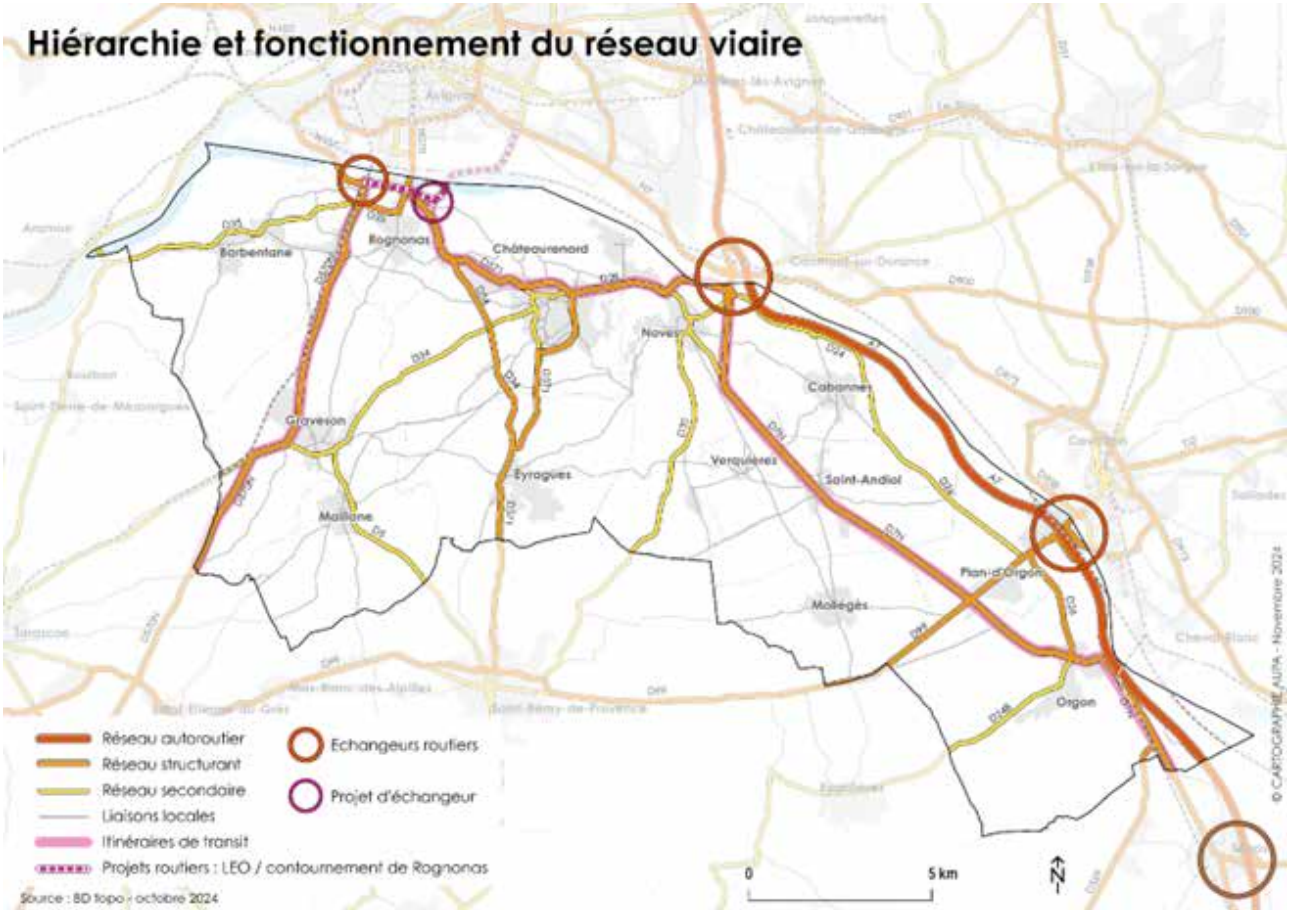
Le territoire s'organise autour de plusieurs types de voies dont un réseau structurant conséquent (D570, D28/D34/D571, D7N, D99) qui accueille des flux de différentes natures : quotidiens (domicile-travail, scolaire, achats), de marchandises, de transports exceptionnels, de transports collectifs, etc. Ils connectent l'agglomération aux EPCI voisins et jouent un rôle d'interface entre Vaucluse et Pays d'Arles.

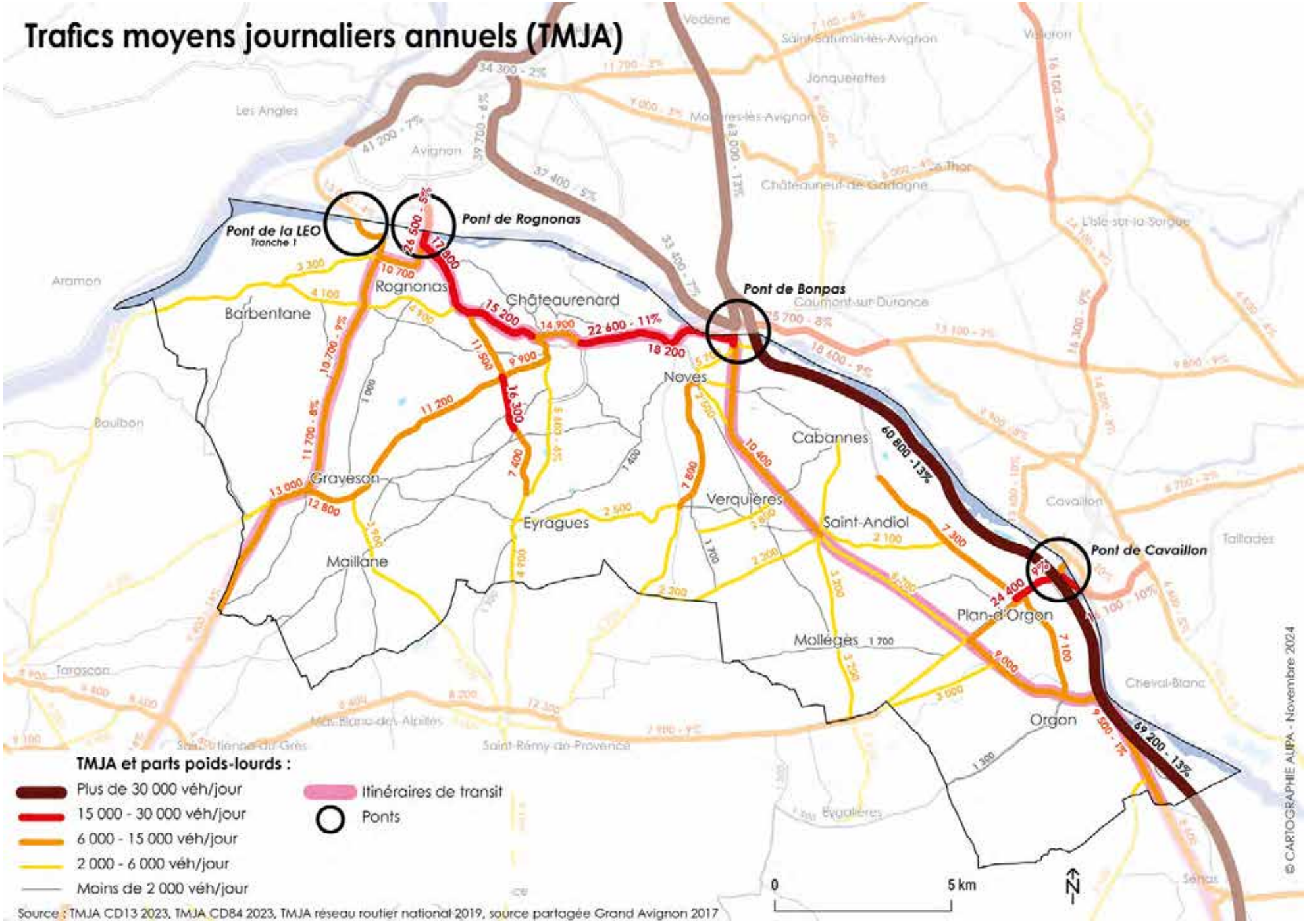
S'expliquant en partie par sa proximité avec les axes autoroutiers (A7, A9 et A54), le réseau structurant est fortement emprunté par des flux de transits. C'est notamment le cas au niveau de la D7N, de la D28 et de la D570N, connectant le pont de Rognonas à celui de Bonpas, et offrant une desserte du GMP de Châteaurenard. Un trafic poids-lourd qui est en lien direct avec l'activité productive du territoire.

L'agglomération se compose également d'un réseau secondaire et de liaisons locales particulièrement développés. En effet, les routes départementales et communales de taille plus modeste, comme la D34 ou la D26, jouent un rôle important au quotidien dans les connexions intercommunales. Ces axes servent aussi parfois de report pour délester une partie du trafic du réseau structurant qui arrive à saturation. C'est le cas de la récente déviation du trafic poids lourds au niveau de la D7N vers la D26 au niveau de Plan d'Orgon.

ENJEU

La gestion et la canalisation des entrées et sorties du territoire par l'organisation du partage de la voirie selon l'usage, corrélé au trafic de transit et à l'activité logistique.





Source : TMJA CD13 2023, TMJA CD84 2023, TMJA réseau routier national 2019, source partagée Grand Avignon 2017

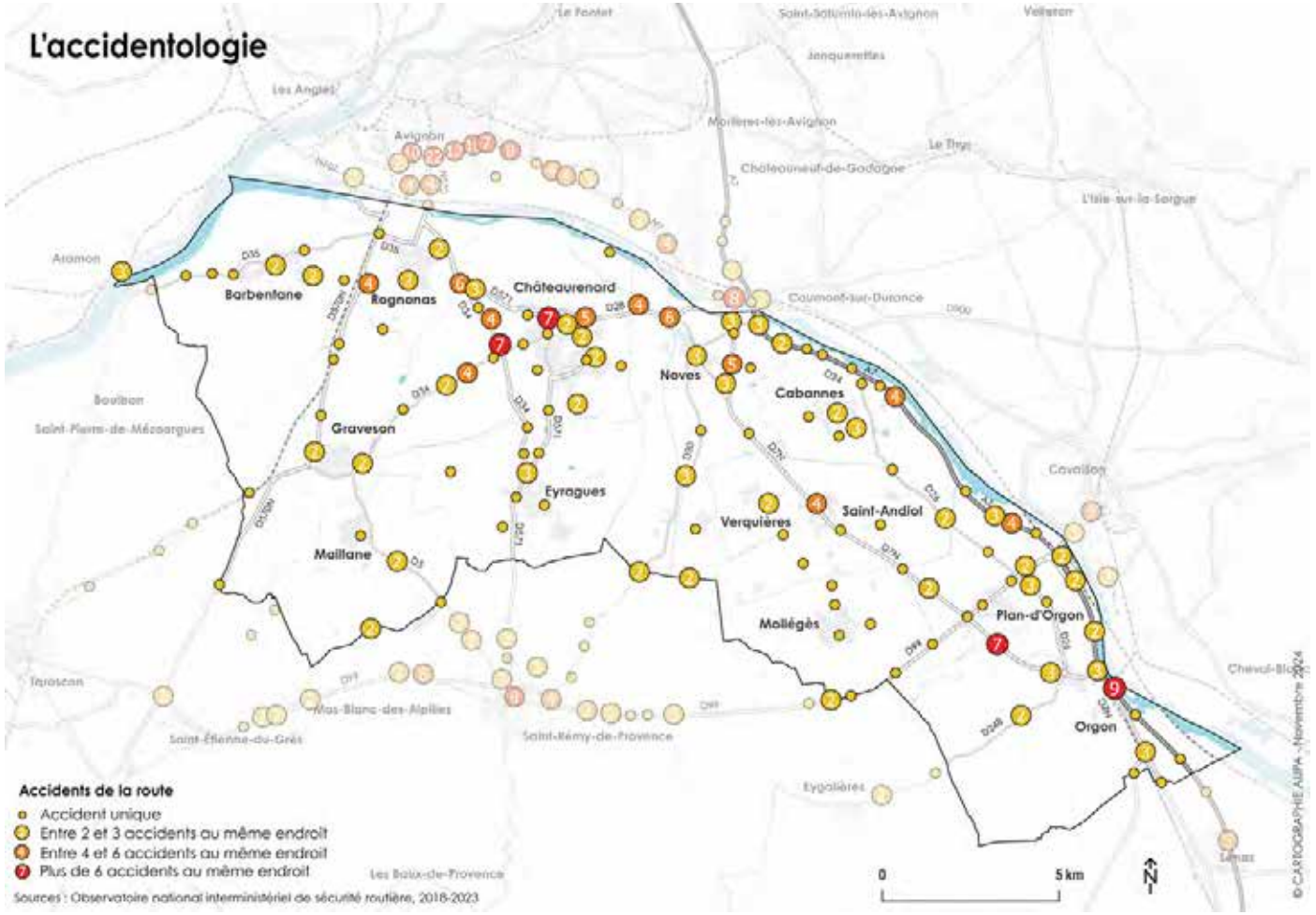
Les difficultés de circulation du territoire restent ponctuelles sur certains créneaux horaires du matin et du soir, et localisées sur quelques axes. Les principaux ralentissements, sont liés à un trafic dense et se localisent au niveau des franchissements avec le Vaucluse : Pont de Rognonas, Pont de Bonpas et Pont de Cavaillon ainsi que sur la D28/D571 autour de Châteaurenard.

Malgré un réseau viaire bien maillé, les flux routiers globalement conséquents du secteur peinent à être canalisés en fonction de leurs motifs sur certains axes, ce qui éviterait les ralentissements.

En effet, le trafic poids-lourds est prépondérant à proximité des zones d'activités et logistiques dû à un transport de marchandises qui s'opère encore très largement par la route.

Une pression particulièrement importante sur la départementale (D28/D571) au nord de Châteaurenard, la départementale la plus circulée du Pays d'Arles, avec plus de 22 000 véhicules par jour (soit 1 voiture toutes les 2 secondes sur une journée de 12h) dont 12% sont des poids-lourds, desservant directement le GMP et différentes zones d'activités. Cet axe subit le plus de ralentissements quotidiens sur le territoire et a largement atteint son seuil de saturation (Cf. 15 000 v/j pour une route a seulement deux voies).

Ce sont sur les axes des franges Nord et Est du territoire que les nuisances pour la population sont les plus fortes, notamment aux heures de pointe.



ENJEUX

- La sécurisation du Pont de Rognonas vieillissant, et la réalisation d'un franchissement supplémentaire de la Durance
- La réduction du trafic automobile et poids-lourds par la réflexion coordonnée à l'échelle intercommunale sur l'activité logistique, en lien avec le GMP et les entreprises du territoire

C'est également sur ces axes que le volume d'accidents est le plus important : D28, D571 et D34 autour de Châteaurenard puis D7N autour d'Orgon et Plan d'Orgon. 236 accidents corporels ont été recensés entre 2018 et 2023 [8], impliquant près de 600 personnes, en augmentation constante depuis 2021.

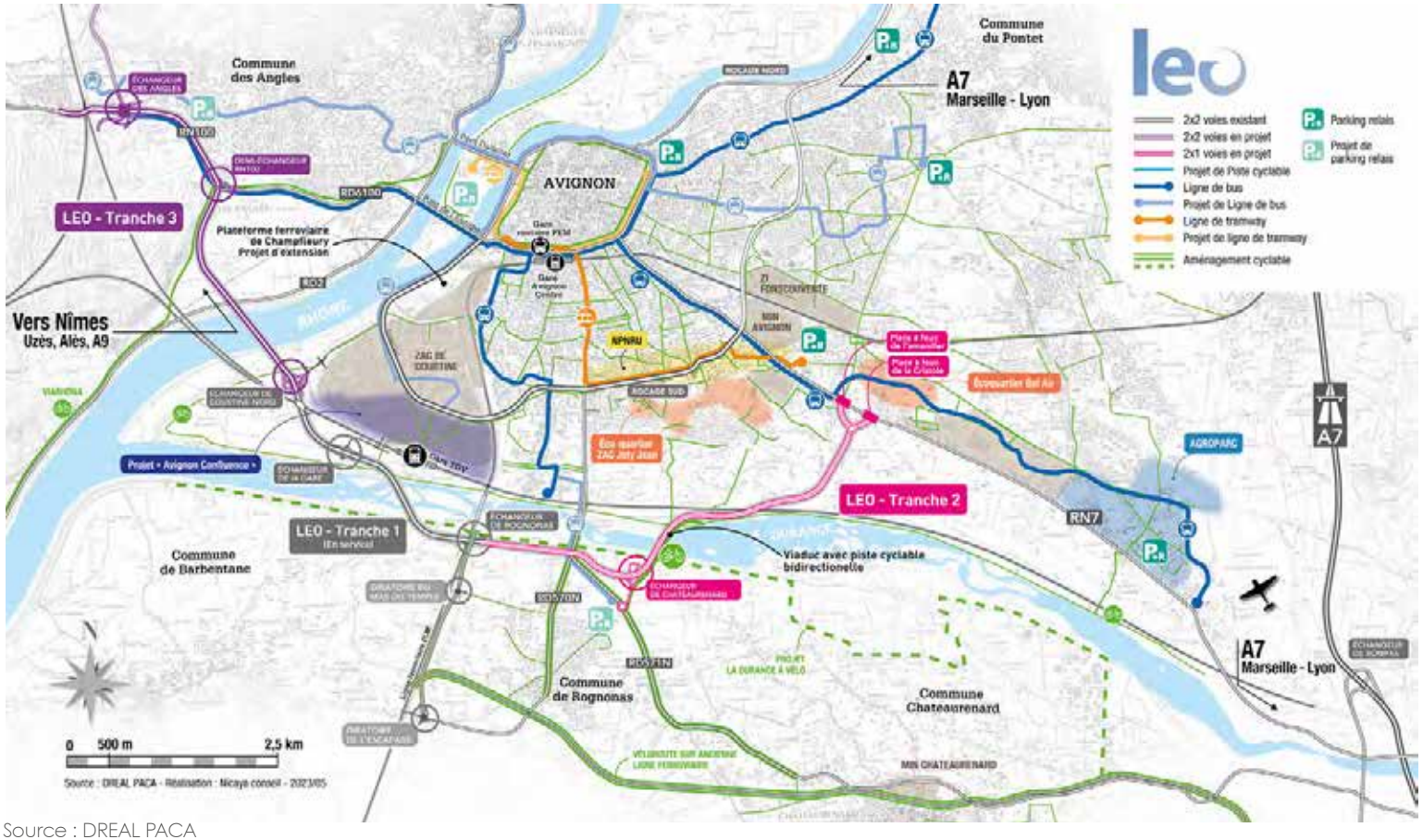
En termes d'infrastructure routière, le principal projet qui concernait le territoire était la réalisation de la phase 2 de la Liaison Est-Ouest (LEO) entre le Pont de Rognonas et la N7 à l'Est d'Avignon. Cette opération d'envergure nationale a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique en 2003. La LEO devait relier directement les deux autoroutes A7 et A9 et faciliter ainsi les franchissements entre le Gard, Le Vaucluse et les Bouches-du-Rhône. L'objectif était également de délester les axes du centre d'Avignon et améliorer ainsi la qualité de vie des avignonnais comme des habitants du Nord des Bouches-du-Rhône.

La Tranche 2 concernait tout particulièrement les communes de Rognonas et Châteaurenard mais impacterait une plus large partie du territoire intercommunal.

Pour l'agglomération, la LEO aurait permis une meilleure desserte du MIN de Châteaurenard et faciliterait ses échanges avec le site de Champfleury (Avignon). En revanche, ce nouvel axe routier venait renforcer la dynamique tout voiture du territoire et pouvait avoir de fortes incidences sur les pratiques de déplacement, de consommation et de choix résidentiel. En effet, Châteaurenard passerait de 20 min en moyenne en voiture de la zone commerciale Cap Sud au sud d'Avignon, à seulement 10 min.

La proximité renforcée avec Avignon aurait exercé, de fait, une pression résidentielle plus forte sur Terre de Provence. Aujourd'hui, face à l'incertitude du bien-fondé de ce projet, les oppositions sont nombreuses pour obtenir un nouveau tracé plus compatible avec les enjeux de développement actuels des territoires voisins.

Au final, lors d'un dernier Comité de Pilotage le 19 mai 2025, face à l'impossibilité de mobiliser l'ensemble des financements nécessaires au projet, le Préfet du Vaucluse a déclaré l'abandon du projet.



Source : DREAL PACA

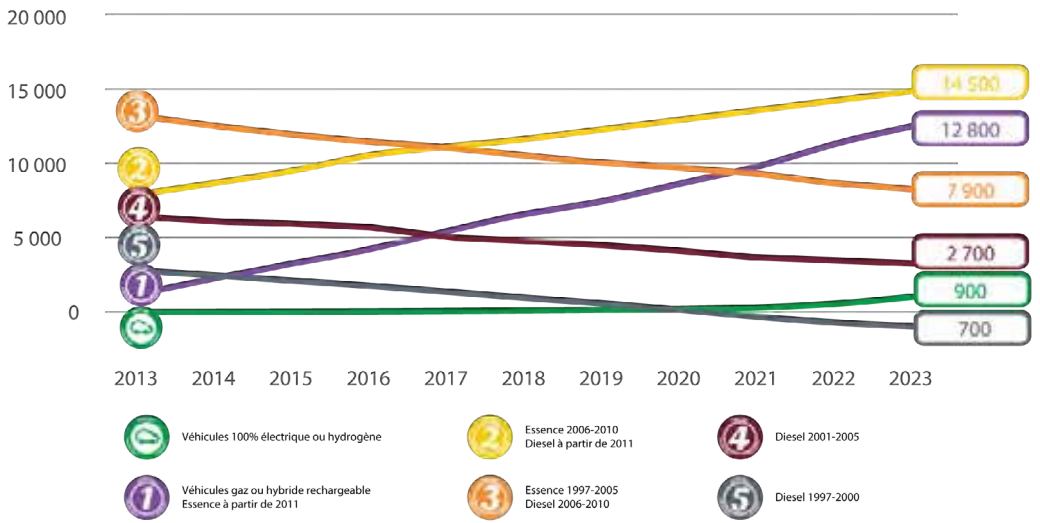
[8] Accident corporel ayant nécessité une prise en charge, source : Observatoire national interministériel de sécurité routière, 2018-2023

Une forte dépendance à la voiture…

Comptant 41 000 véhicules en 2023 [9], le parc automobile des résidents tend à s'accroitre depuis 10 ans avec 6 000 véhicules supplémentaires ; principalement des diesels et Crit'Air 2.

Presque l'intégralité des ménages est motorisée (91%), une évolution conséquente sur 10 ans (+19%). Ils sont d'ailleurs principalement multimotorisés : 45% des résidents possèdent au moins 2 voitures [10].

[9] Source : SDES 2023
[10] Source : INSEE 2009-2020

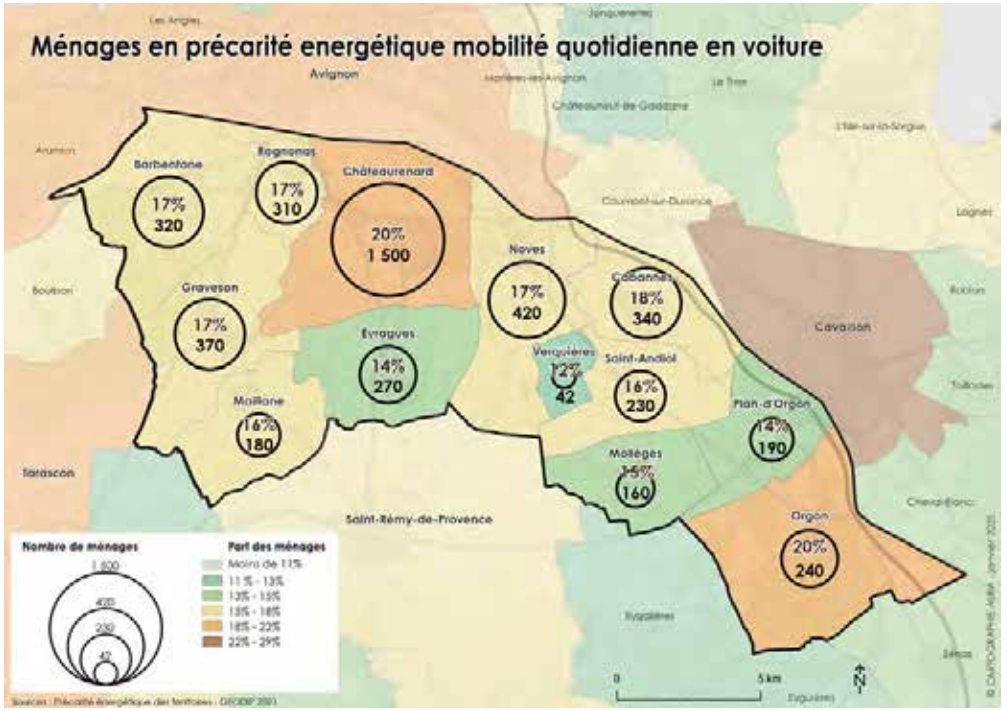


… source de précarité des ménages

Pour les habitants du territoire le fort niveau d'équipement automobile et la dépendance à la voiture au quotidien impactent fatalement le budget consacré aux transports.

Le niveau d'équipement est corrélé à l'armature territoriale ainsi qu'au niveau de vie des ménages. Au niveau national, le budget moyen des ménages alloué à leur véhicule représente le deuxième poste de dépenses après le logement et avant l'alimentation.

Sur Terre de Provence, le revenu moyen par habitant est inférieur au revenu moyen de la métropole AMP : 17% des ménages sont en situation dite de précarité énergétique mobilité quotidienne en voiture. À titre de comparaison, il s'agit de 15,6% des ménages en France et de 15% des ménages des Bouches-du-Rhône. Il est important de noter que cette part augmente ces dernières années. Cela concerne les ménages sous le 3e décile de revenu, c'est-à-dire les ménages les plus pauvres dont les dépenses en carburant sont supérieures à 4,5% de leurs revenus. L'accès à la mobilité pour tous est ainsi l'un des enjeux majeurs.



En France, en 2023, la part des véhicules Crit'Air 1 est 2,3 fois plus élevée dans le parc des 10 % de ménages les plus aisés que dans celui des 10 % les plus modestes. En effet, les ménages les plus modestes possèdent le plus de véhicules classées Crit'Air 3 ou plus[12] (2 voitures sur 3 sont des diesel).

Les ménages les plus précaires se trouvent ainsi les plus vulnérables face aux contraintes environnementales qui exigent un renouvellement du parc.

Malgré les mesures d'aides de l'État (prime à la conversion, bonus écologique, etc.), fortement réduites depuis décembre 2024, l'acquisition d'un véhicule électrique reste onéreuse et ne permet pas aux ménages les plus modestes de basculer vers l'électrique.

[11] Source : CRTE, 2022
[12] Source : SDES, INSEE, 2023

ENJEU

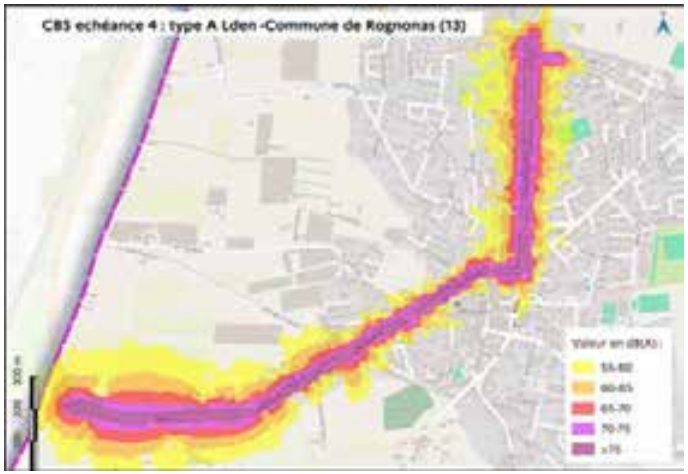
La nécessité de rendre la mobilité accessible à tous, notamment aux jeunes, aux seniors et aux publics fragiles.

… et source de nuisance et de pollution

Les transports constituent la principale source de nuisances sonores sur le territoire, avec des impacts parfois importants sur la santé. Des nuisances plus marquées sur la commune de Rognonas, et le long de l'A7, au Nord. Cependant, des axes bruyants identifiés dans le classement sonore des infrastructures de transport terrestre traversent le territoire d'étude, la plupart classés en catégories 2 et 3.
Sur la commune de Rognonas, 330 habitants et 2 établissements d'enseignement sont exposés à des nuisances sonores supérieures à la valeur limite réglementaire de 68 dB(A).
La voiture est le mode le plus utilisé, elle est aussi la plus émettrice : entre 90% et 98% des émissions, selon les polluants.

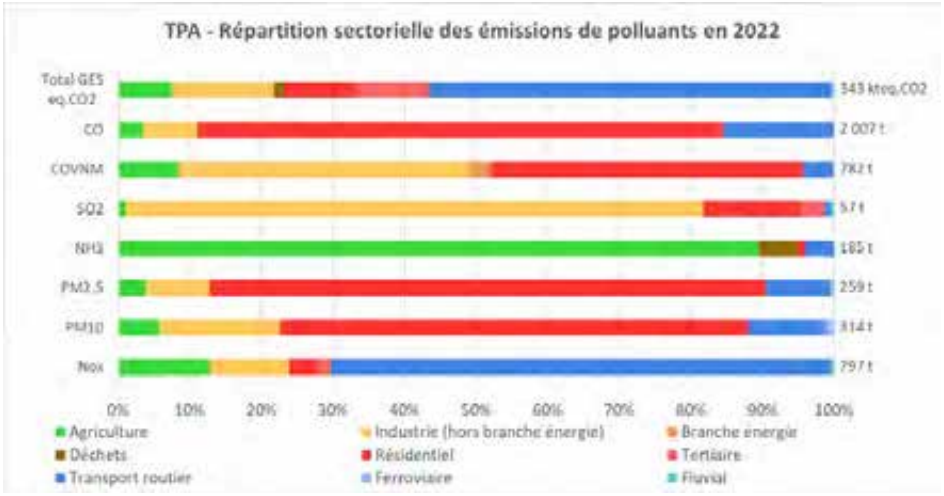
Les déplacements domicile-travail et domicile-étude représentent 32% des trajets quotidiens mais la moitié des pollutions leur est imputable, en raison d'un usage important de la voiture et des distances qui ne cessent de s'allonger.
Sur Terre de Provence, les émissions de polluants sont issues de 4 secteurs :

- Le transport routier : 1ère source de NOx, et contributeur significatif aux PM10
- Le résidentiel : principal émetteur de PM2.5
- L'agriculture : responsable de près de 90 % des émissions d'ammoniac (NH_3)
- Le secteur industriel : moins dominant sur le territoire, il contribue à des émissions spécifiques aux impacts possibles à proximité des sites d'activités ou industries.



Carte des zones à enjeu sonore de la commune de Rognonas
Source : PPBE Rognonas, 2024

Source : EMC² 2019



Source : AtmoSud

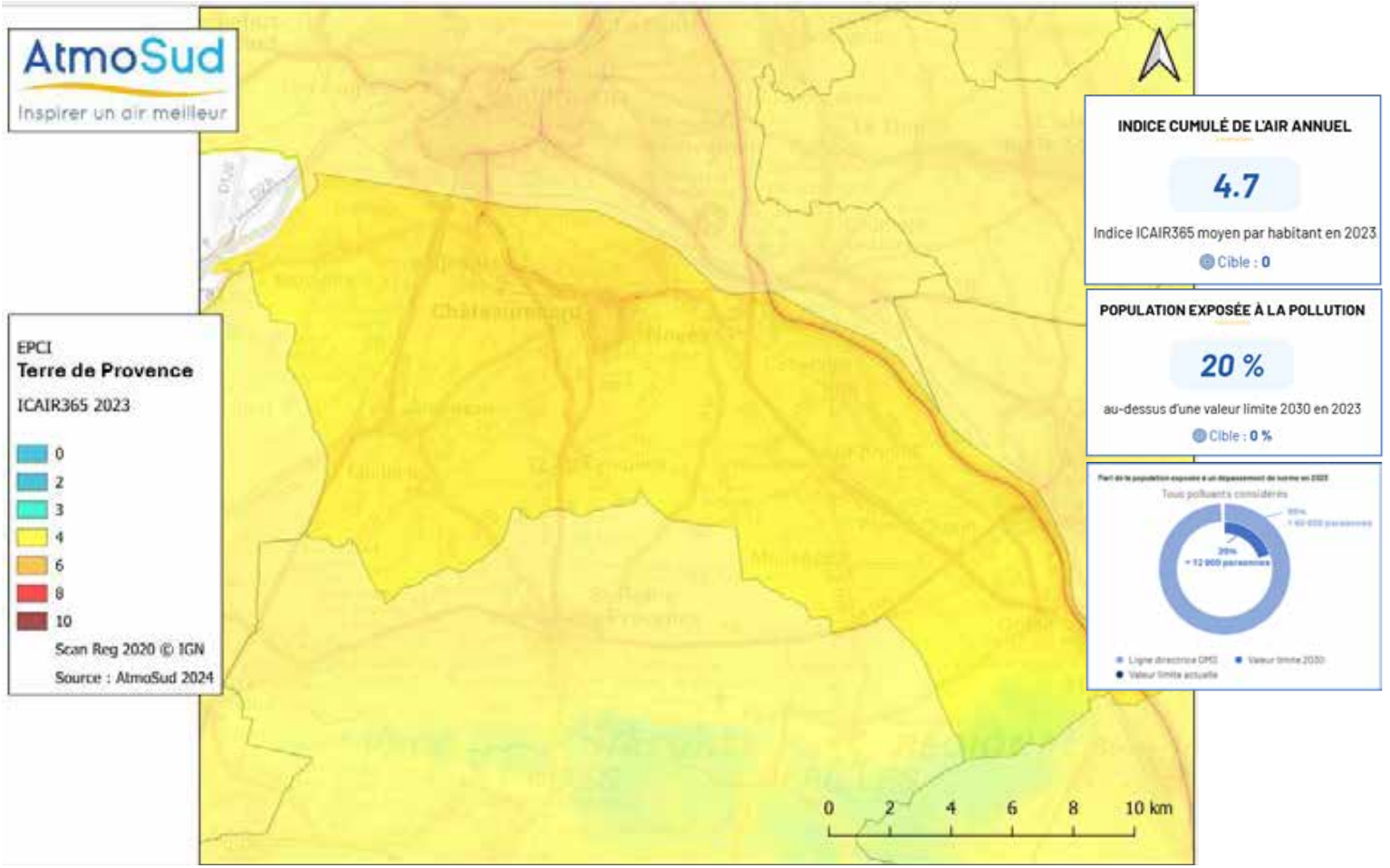
Les polluants chimiques les plus dangereux pour la santé sont les gaz et particules émises par l'échappement : les particules fines (PM), le gaz carbonique (CO_2), l'oxyde d'azote (NOx) et les composés organiques volatils (COV).

La situation géographique d'interface du territoire entre différents bassins de vie et d'emploi, les nombreuses infrastructures de transport et la forte activité logistique génèrent des émissions de polluants atmosphériques qui impactent la population.

Le diagnostic air du Plan de Mobilité de Terre de Provence montre une exposition encore marquée à la pollution, notamment près des axes routiers et des centres urbains (D28, Châteaurenard, ...).

Malgré des améliorations ces dernières années (baisse de l'indice ICAIR et réduction de la population exposée), la valeur limite 2030 reste dépassée sur le territoire par 20 % de la population, et les objectifs sanitaires de l'OMS ne sont pas encore atteints.

Le secteur des transports, en tant que principal contributeur aux émissions de NOx et de particules, constitue un levier d'action majeur. À ce titre, le Plan de Mobilité offre une véritable opportunité pour renforcer les mesures en faveur de la réduction des émissions polluantes liées aux transports routiers et à la mobilité.

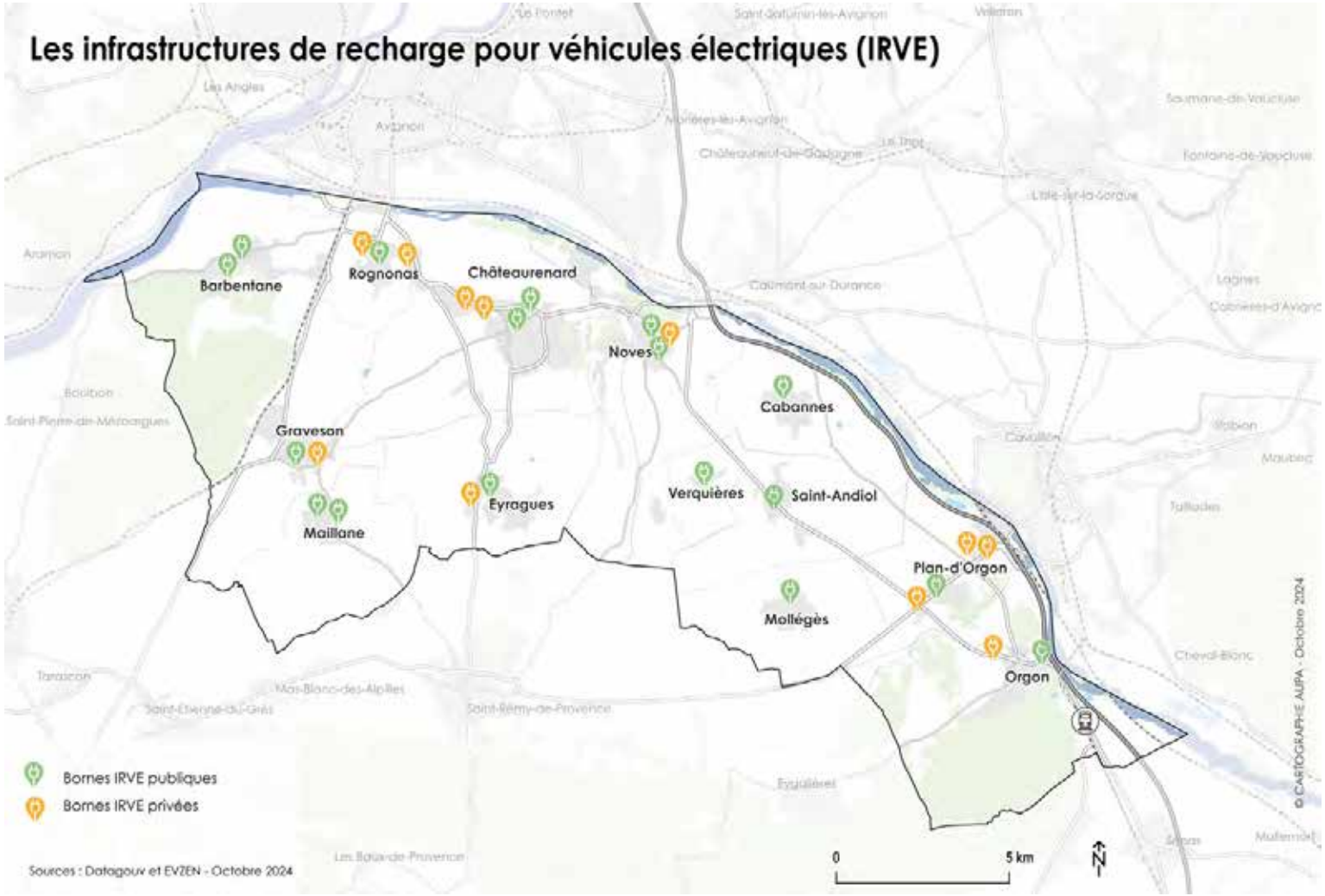


ENJEU

L'amélioration des nuisances et des pollutions liées au trafic routier sont majeures pour le territoire et pour la santé de la population. Elle représente le principal enjeu auquel le Plan de mobilité doit répondre.

L'installation de bornes de recharge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables tend à limiter l'impact environnemental.

Le territoire bénéficie d'une bonne couverture, puisque 15 bornes publiques et 11 bornes privées sont réparties sur l'ensemble des 13 communes. Ce qui garantit la recharge et sécurise l'usage de la voiture électrique sur l'ensemble du territoire.



ENJEU

L'incitation d'un passage à l'électrique en encourageant la mutation du parc automobile, en déployant parallèlement l'offre de bornes électriques sur le territoire.

1.4 L'OFFRE DE TRANSPORT

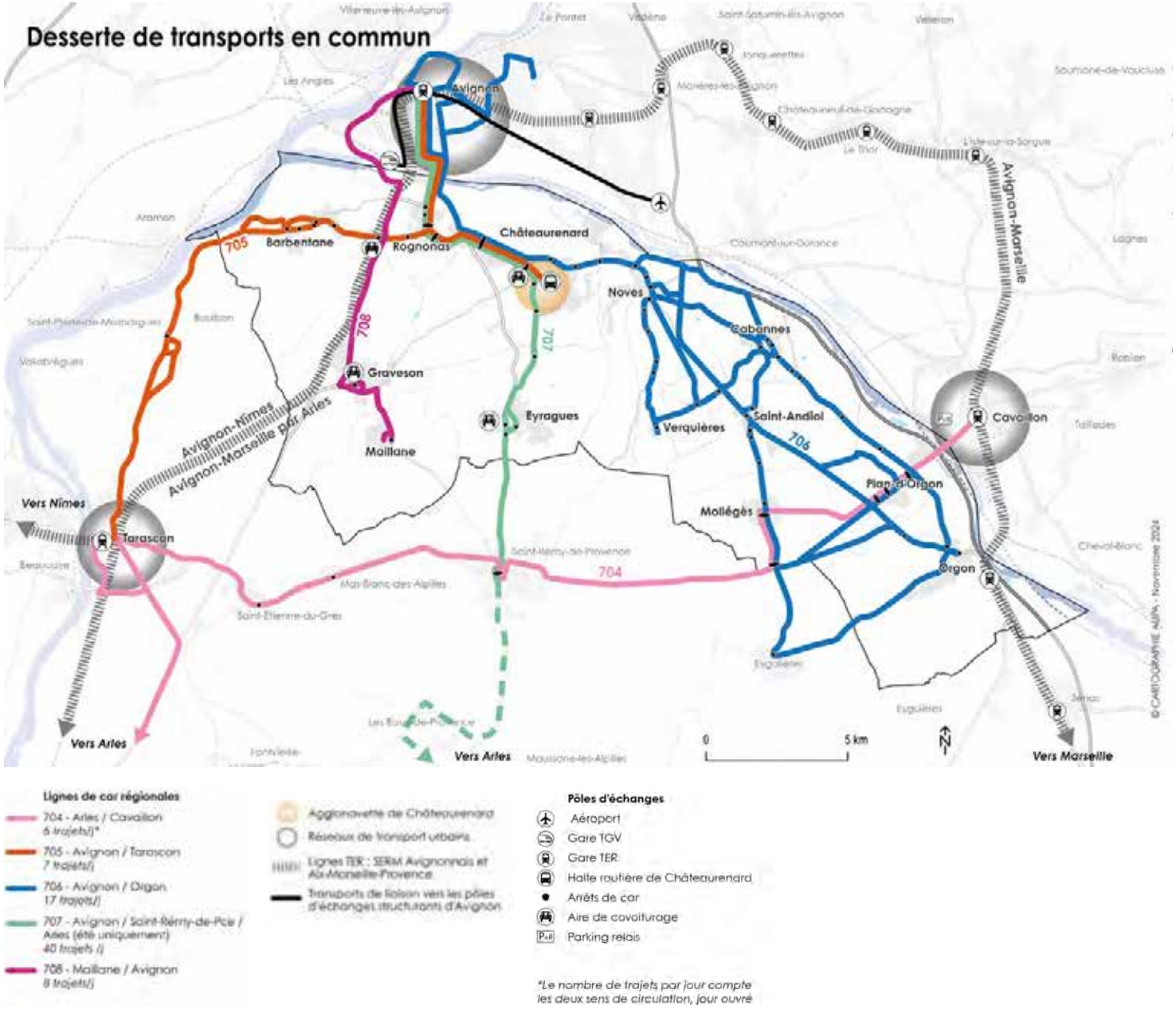
Une offre dépendante du réseau régional

La part modale du transport collectif est de 4% (2% pour les déplacements internes au territoire), une légère progression en 10 ans. Toutefois, elle ne représente que 2% des déplacements domicile-travail.

10% de la population possédait un abonnement de transport en commun en 2019, principalement des étudiants[13].

Le territoire est desservi par 2 réseaux de transports en commun : le réseau régional Zou et le réseau de Terre de Provence sur la commune de Châteaurenard.

[13] Source : EDVM 2008-EMC2 2019



Le réseau régional

5 lignes interurbaines régionales du réseau ZOU desservent l'ensemble des communes via un service de proximité.

En revanche, on relève un niveau de desserte qui varie selon les lignes.

- La ligne 707, la plus performante du territoire (236 000 passagers en 2023 / 40 passages/jr en moyenne) fonctionne toute l'année entre Saint-Rémy-de-Provence et Avignon (et entre Saint-Rémy et Arles uniquement en période estivale). Elle dessert 3 des 10 communes de l'agglomération : Eyragues, Châteaurenard et Rognonas. Il s'agit d'une ligne avec un fort enjeu touristique. Elle dispose d'ailleurs de racks à vélos pour les vélotouristes du territoire.
- 4 autres lignes desservent le reste de Terre de Provence via un niveau d'offre nettement plus faible (surtout en week-end). 3 lignes (704, 705 et 708) réalisent 6 à 8 trajets/jour, et la ligne 706 en réalise 17 avec une variation de la desserte selon les arrêts et un tracé difficilement lisible pour les usagers.

ENJEU

Une simplification et une meilleure lisibilité de l'offre.

© Terre de Provence, 2024

Le réseau scolaire

En cours de renouvellement de son marché Public pour la rentrée de septembre 2025, Terre de Provence organise le service de ramassage scolaire sur son territoire. Il constitue actuellement le réseau structurant du territoire. 10 lignes desservent ainsi les 5 collèges et le lycée du secteur depuis les communes. Avec 2 500 abonnements annuels et 1 500 élèves transportés chaque jour[14] le transport scolaire représente une part majeure du transport collectif routier du territoire.

[14] Source : TPA, rentrée 2024-2025

© Terre de Provence, 2024

L'Agglo'navette

La communauté d'agglomération assure un service de navette interne à la ville de Châteaurenard « Agglo'navette », qui effectue 3 circuits par jour depuis la halte routière et 6 passages chacun (3 le matin/3 l'après-midi). Ce service gratuit fonctionne également le dimanche matin depuis mars 2024.

ENJEU

La réflexion autour d'une desserte interne au territoire est plébiscitée par plusieurs communes.

Il s'agirait de mettre en œuvre une desserte de transport collectif interne, adaptée aux besoins des résidents, notamment par la desserte des zones d'emplois et des principaux pôles générateurs.

© Aupa, 2024

Le réseau ferroviaire

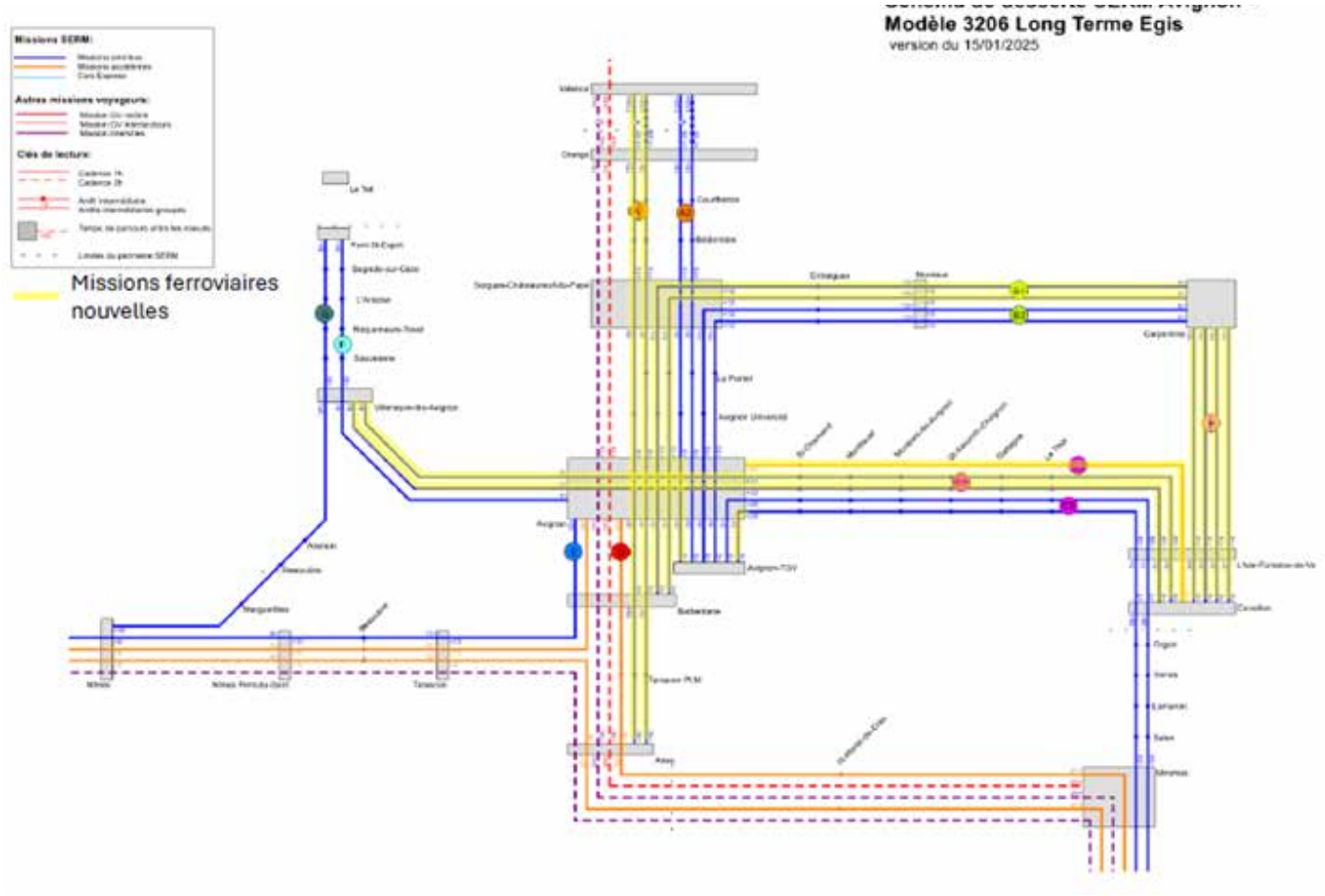
Le territoire bénéficie d'une offre ferroviaire via la ligne TER Marseille-Avignon qui dessert la halte ferroviaire d'Orgon. Le service permet ainsi une connexion avec Marseille Saint-Charles, Avignon-centre et la gare TGV d'Avignon (via Avignon-centre). Avec une seule ligne de desserte, une faible fréquence et aucune desserte par un transport en commun, la Gare d'Orgon reste la moins fréquentée du Pays d'Arles.

Pourtant unique porte d'entrée ferroviaire des Alpilles et de l'intercommunalité, la gare présente un fort potentiel. Son confortement et l'amélioration de la desserte en ferait un pôle d'échanges multimodal structurant pour le territoire.

Quant à la gare de Barbentane, traversée par 4 lignes TER sur la voie entre Avignon et Arles, elle n'est plus desservie pour les voyageurs depuis 1968. Dans le cadre de la seconde phase du Service Express Régional Métropolitain, dit le « SERM Avignonnais », Terre de Provence souhaiterait la réouverture d'une desserte directe d'Avignon.

Les deux lignes ferroviaires qui traversent Terre de Provence, font partie du SERM Avignonnais.

© Aupa, 2024



ENJEU

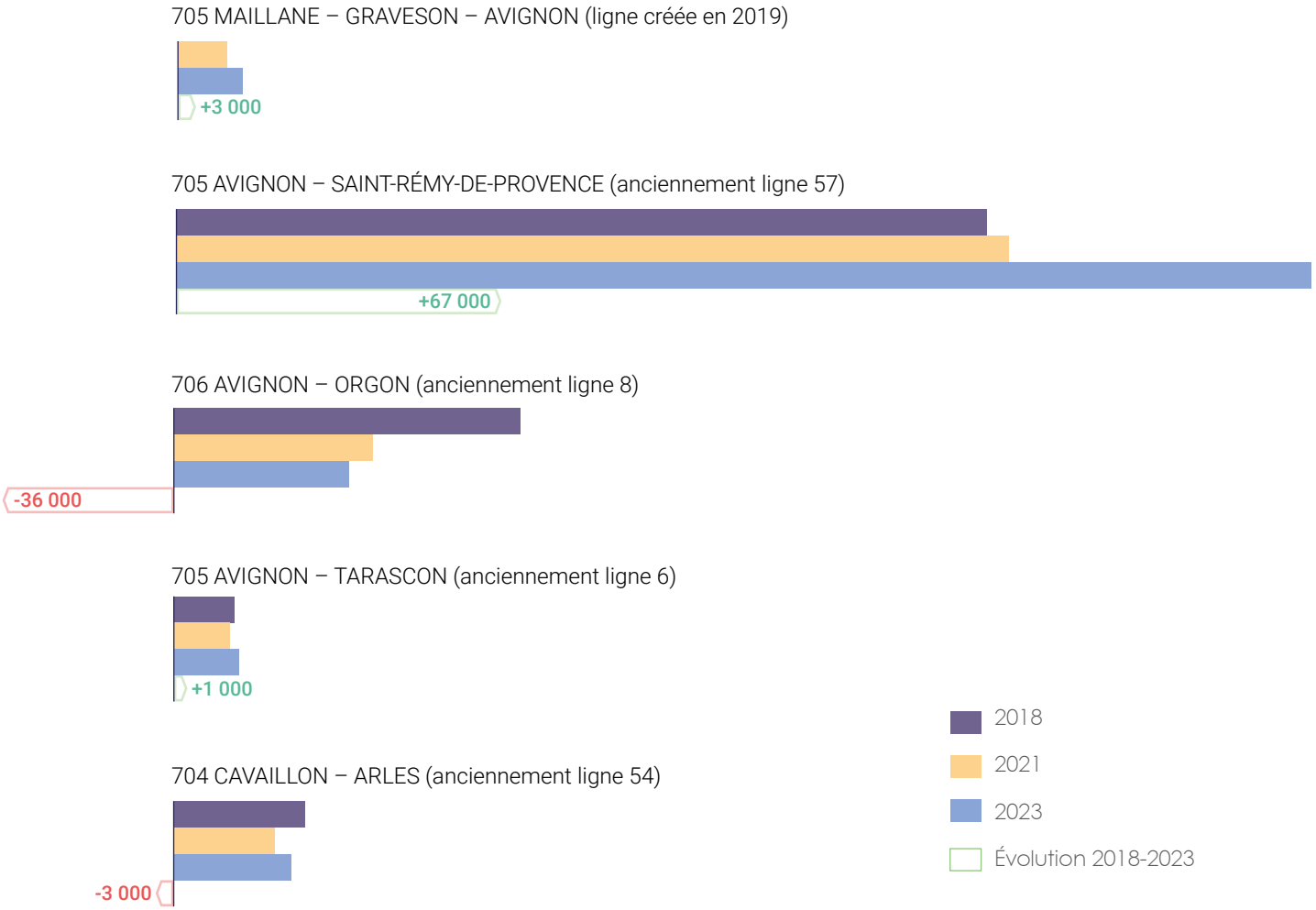
Les gares TER constituent des points d'entrées et d'appui structurants pour développer les connexions TC sur le territoire

Un déséquilibre du niveau de desserte

À l'exception de la ligne 707, suite à la restructuration du réseau en 2019, les lignes de proximité semblent moins efficaces et ne fonctionnent pas de façon optimale (60 validations en moyenne/jour sur les 4 autres lignes en 2023 [15]). C'est notamment le cas de la ligne 706, qui comptabilise 36 000 validations en moins entre 2018 et 2023 (soit 2 fois moins de validations), et pour laquelle le niveau de service s'est fortement dégradé alors même qu'elle dessert une large partie du territoire. Quant aux horaires et fréquences de la ligne 708 récemment créée, ils ne permettent pas de répondre aux besoins de mobilité quotidienne des résidents (actifs et jeunes notamment).

En particulier sur les 10 communes non desservies par un service performant, la voiture est difficilement concurrencée. Se situant en secteur peu dense voire rural, avec des fréquences TC faibles et des temps de trajets élevés, elles captent peu d'usagers.

[15] Lignes ZOU 704, 705, 706 et 708

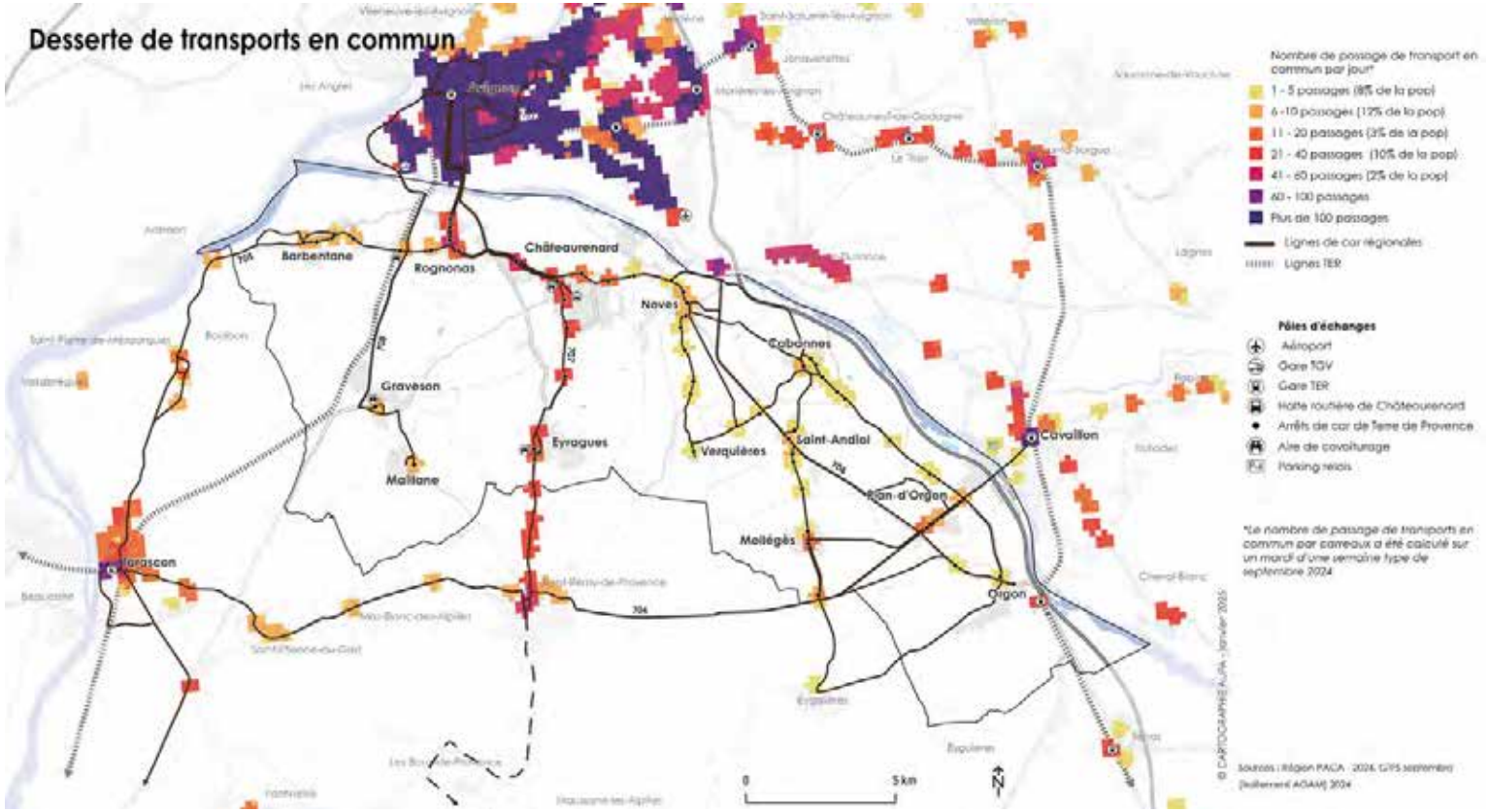


Source : Région Sud, Fréquentation des lignes ZOU (nombre de validations)

Au regard du nombre de passage par jour sur chaque ligne, seule la ligne 707 offre une desserte suffisante. Avec plus de 700 validations par jour en moyenne en 2023, celle-ci comptabilise d'ailleurs de bonnes fréquentations.

En effet, seulement 35% de la population dispose d'une desserte d'au moins 1 passage de car par jour (accessible en 5min à pied).

Un niveau de service qui ne permet donc pas d'offrir une alternative à la voiture individuelle, d'autant plus lorsque le car est pris dans la circulation automobile.



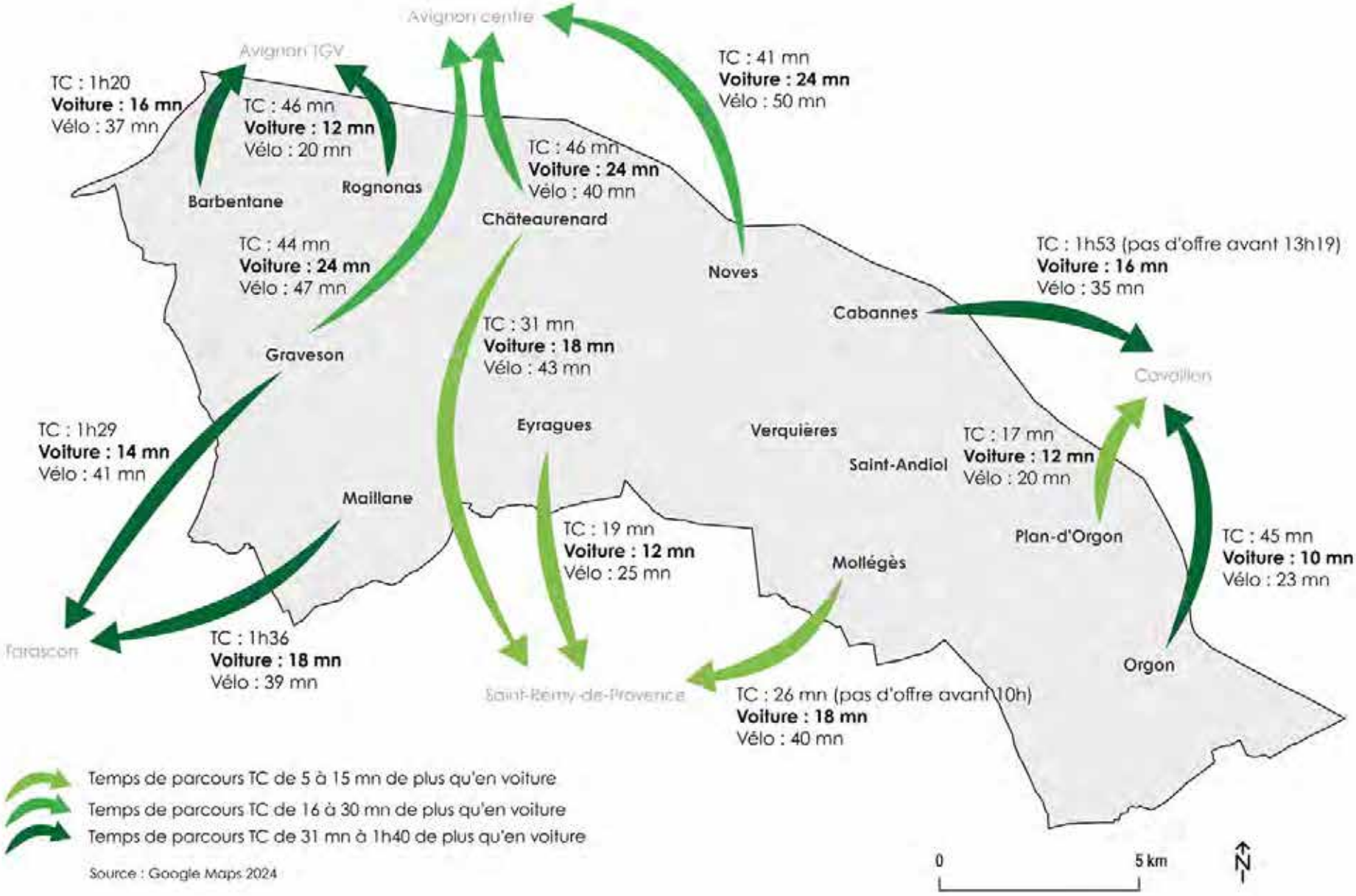
ENJEU

L'enjeu est de structurer une meilleure desserte et une simplification du service réalisé par les lignes régionales (704, 706) : fréquences, adaptation des horaires et points de connexion (ex : vers Tarascon, Saint-Rémy, Cavaillon, Arles), d'améliorer les connexions avec les territoires limitrophes et les polarités extérieures (Cavaillon, Avignon TGV, Agroparc, Tarascon, aéroport Marseille-Provence).

Également, la priorisation des TC sur certains axes, notamment pour les franchissements de la Durance et autour de Châteaurenard permettrait de concurrencer la voiture.

Temps de parcours comparés en connexion avec les communes voisines

Durée de trajet moyen, un jeudi à 8h en période scolaire



Source : Google Maps 2024

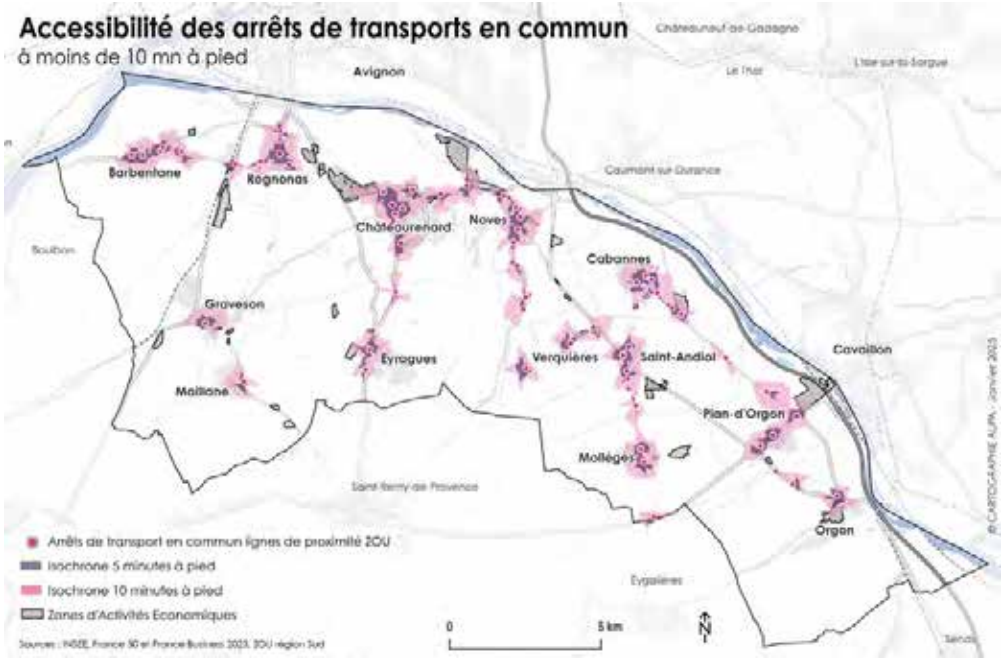
© CARTOGRAPHIE AUPA - Novembre 2024

Une accessibilité au réseau corrélée à une offre réduite

Compte tenu du niveau de service et de la répartition de la population sur le territoire, l'accessibilité au réseau de transport en commun reste faible. Si c'est particulièrement le cas pour le piéton, l'accessibilité cyclable montre un plus grand potentiel.

D'après le type de voie autorisée aux piétons (trottoirs, voies vertes etc.), seulement 36% des résidents et 34% des emplois disposent d'un arrêt de car du réseau régional (lignes de proximité) à moins de 5 min à pied. Une part qui augmente à 68% des résidents et 58% des emplois lorsque l'on passe à 10 min à pied.

Quant à l'accessibilité cyclable, 97% des résidents et 97% des emplois, soit presque la totalité d'entre eux, sont à moins de 10 min à vélo d'un arrêt de car.



ENJEU

Bien que ces deux cartes isochrones ne prennent pas en considération la sécurité ni le confort des cheminements (le calcul ne consière que l'exitence d'un axe routier permettant de se déplacer), il en ressort un réel enjeu de connexion piétonne et cyclable aux arrêts.

38 km de linéaires cyclables aménagés

La dimension piétonne est traitée à l'échelle communale au sein des monographies. Elle est également traitée au sein de l'annexe accessibilité.

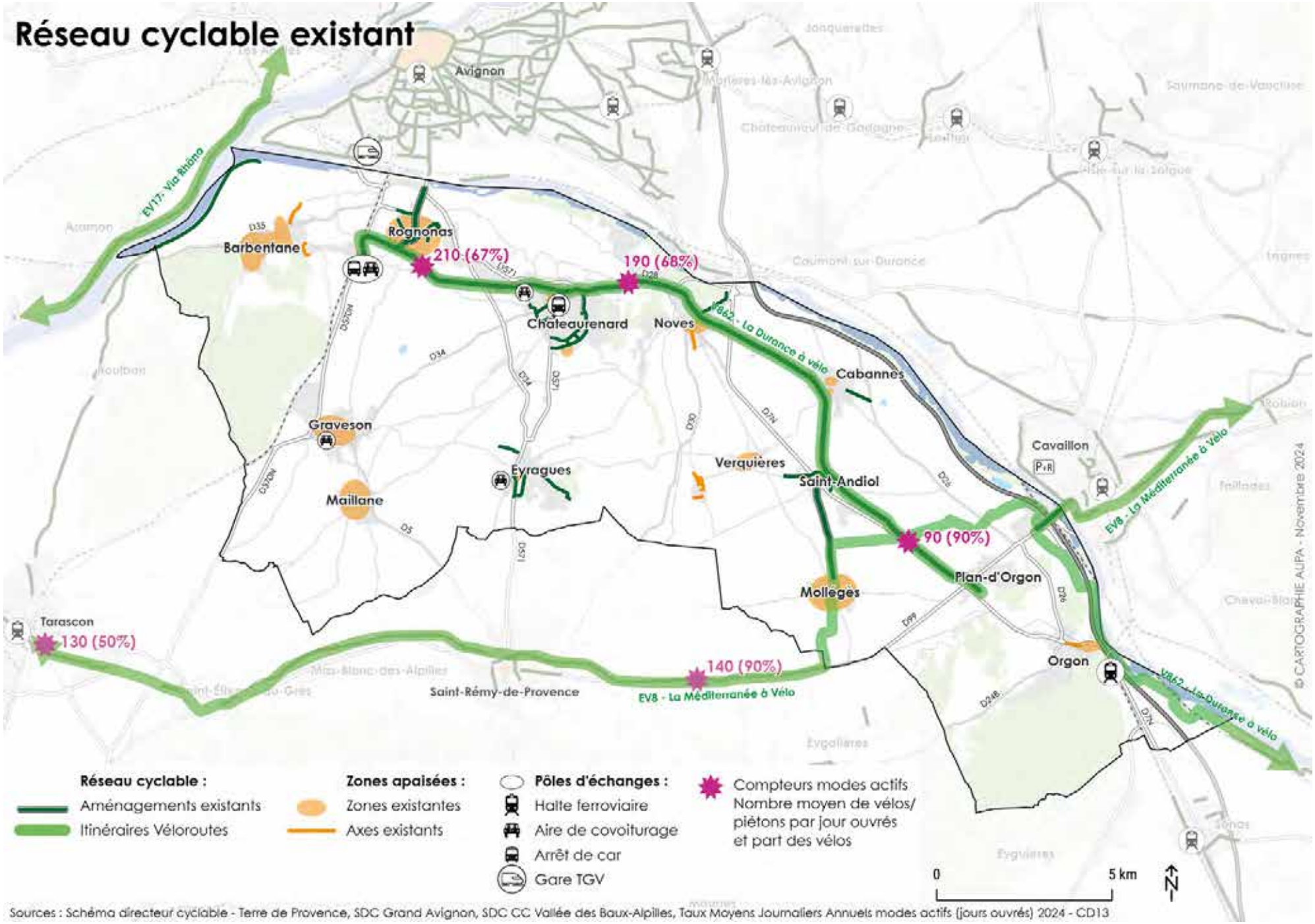
Le territoire présente un fort potentiel vélo pour les déplacements quotidiens et touristiques :

- 5 000 déplacements quotidiens sont réalisés à vélo en 2019, soit 3 % de la part modale des résidents (Nb : 1% pour la Métropole AMP). Une part qui a diminué par rapport à 2008 (-2 800 déplacements) mais qui a probablement évolué de façon positive depuis 2019 puisque la pratique cyclable s'est fortement développée post-COVID. D'autant plus que des aménagements cyclables structurants ont été réalisés depuis (voie verte Plan d'Orgon-Barbentane). Aux vues de ces évolutions, nous pouvons supposer que la part modale du vélo a progressé au cours des 6 dernières années.
- Le territoire bénéficie d'une voie verte aménagée par le département sur le tracé d'une ancienne ligne de chemin de fer entre Plan d'Orgon et Barbentane, sur lequel s'appuie la véloroute « La Durance à vélo ». Traversant 6 des 13 communes, cet itinéraire intercommunal représente l'axe structurant du réseau cyclable. Ainsi, parmi les 38 km des aménagements existants sur le territoire, 22 km sont en voie verte continue, correspondant à la Durance à Vélo (soit 60% des aménagements de Terre de Provence)
- Les 3 points de comptages permanents témoignent d'une hausse significative de la fréquentation depuis 2022, avec une fréquentation plus importante en période estivale.
  - Saint-Andiol : 35 000 usagers 2024, +26% depuis 2022
  - Châteaurenard : 68 000 usagers en 2024, +0,27% depuis 2022
  - Rognonas : 80 000 usagers en 2024, +49% depuis 2022
- 70% des déplacements internes réalisés par les résidents font moins de 3 km, dont 48% font moins d'un kilomètre
- En dehors de La Durance à Vélo, le territoire est également traversé et entouré par d'autres itinéraires cyclables interurbains aménagés et par plusieurs boucles de loisirs jalonnées. On y trouve notamment la présence de grands itinéraires véloroutes voies verte de longue distance, déclinés à différentes échelles (européenne, nationale, régionale, et départementale)

En effet, l'intercommunalité est traversée par l'EV8 La Méditerranée à vélo, par la V862 La Durance à vélo, et se situe à proximité de l'EV17 La Via Rhôna, constituant l'armature cyclable du territoire. Bien que ces itinéraires aient une vocation principalement touristique, ils accueillent aussi des déplacements quotidiens, et permettent un maillage du territoire par des axes structurants et des connexions entre les communes.

ENJEUX

- La voie verte constitue une base d'armature pour la planification d'un maillage cyclable continu et sécurisé entre les communes, et les pôles générateurs.
- Un potentiel de développement du vélo sur le territoire qui permettrait de réduire de façon importante l'utilisation de la voiture sur les courtes distances, et où l'appui sur des acteurs locaux et le développement des services favoriserait le changement de pratique.
- La connexion aux grands itinéraires (EV8, Via Rhôna) est essentielle pour la promotion du tourisme à vélo.
- L'enjeu consiste à assurer les continuités vers les territoires voisins, notamment au Sud vers Saint-Rémy-de-Provence et au Nord vers Avignon.

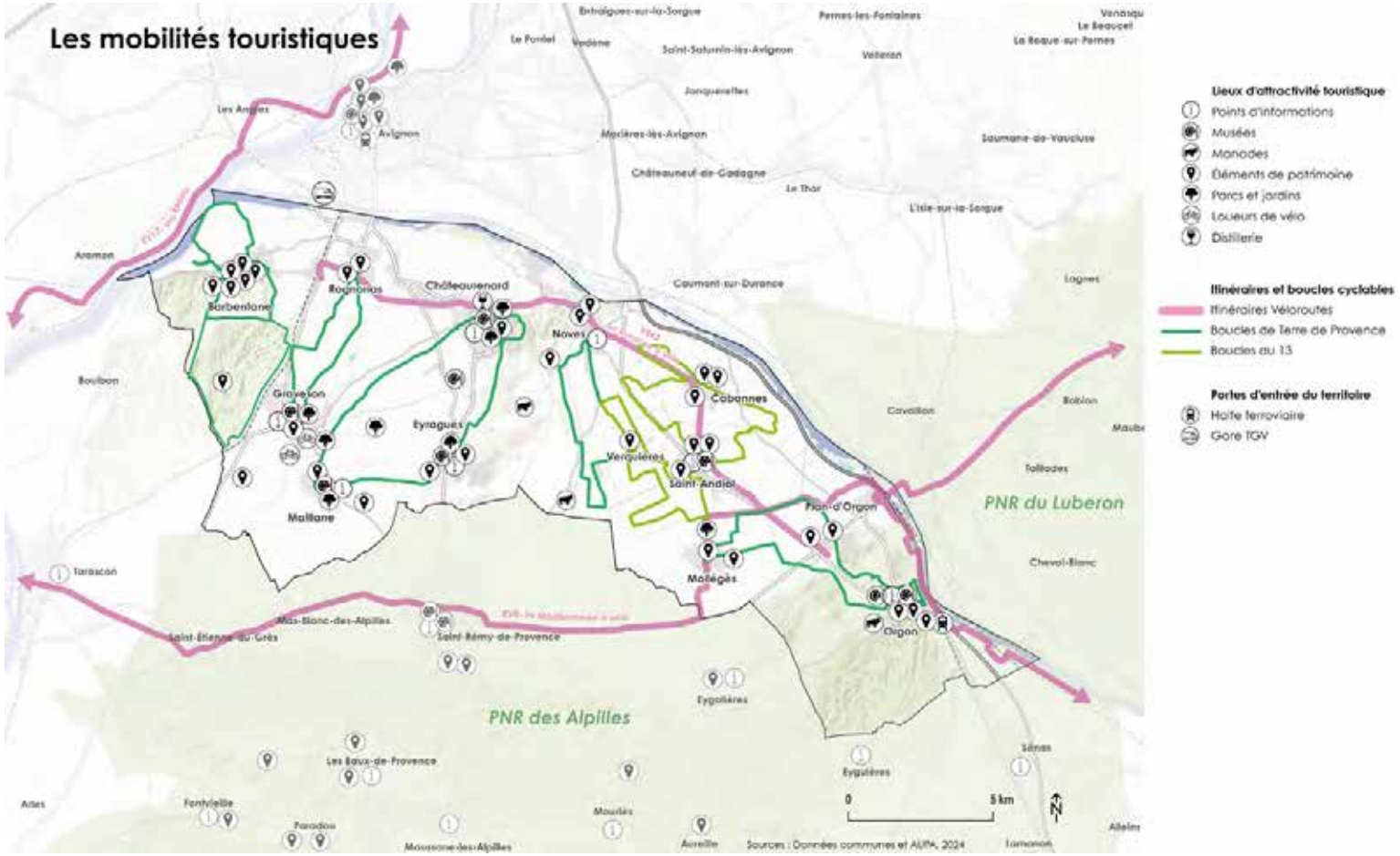


Sources : Schéma directeur cyclable - Terre de Provence, SDC Grand Avignon, SDC CC Vallée des Baux-Alpilles, Taux Moyens Journaliers Annuels modes actifs (jours ouvrés) 2024 - CD13

Pour répondre à un usage du quotidien, ils ont vocation à être complétés par l'aménagement d'itinéraires locaux. C'est dans ce cadre que l'intercommunalité construit progressivement un programme partenarial avec les départements, la région, le SMAVD, les agglomérations voisines, le SMAVD en vue de définir un réseau maillé et continu.

Les communes réfléchissent ainsi aux connexions manquantes et aux points noirs à résorber. La plupart des points durs se situent au niveau de traversées de départementales, particulièrement circulées et accidentogènes, où le trafic poids lourds est important.

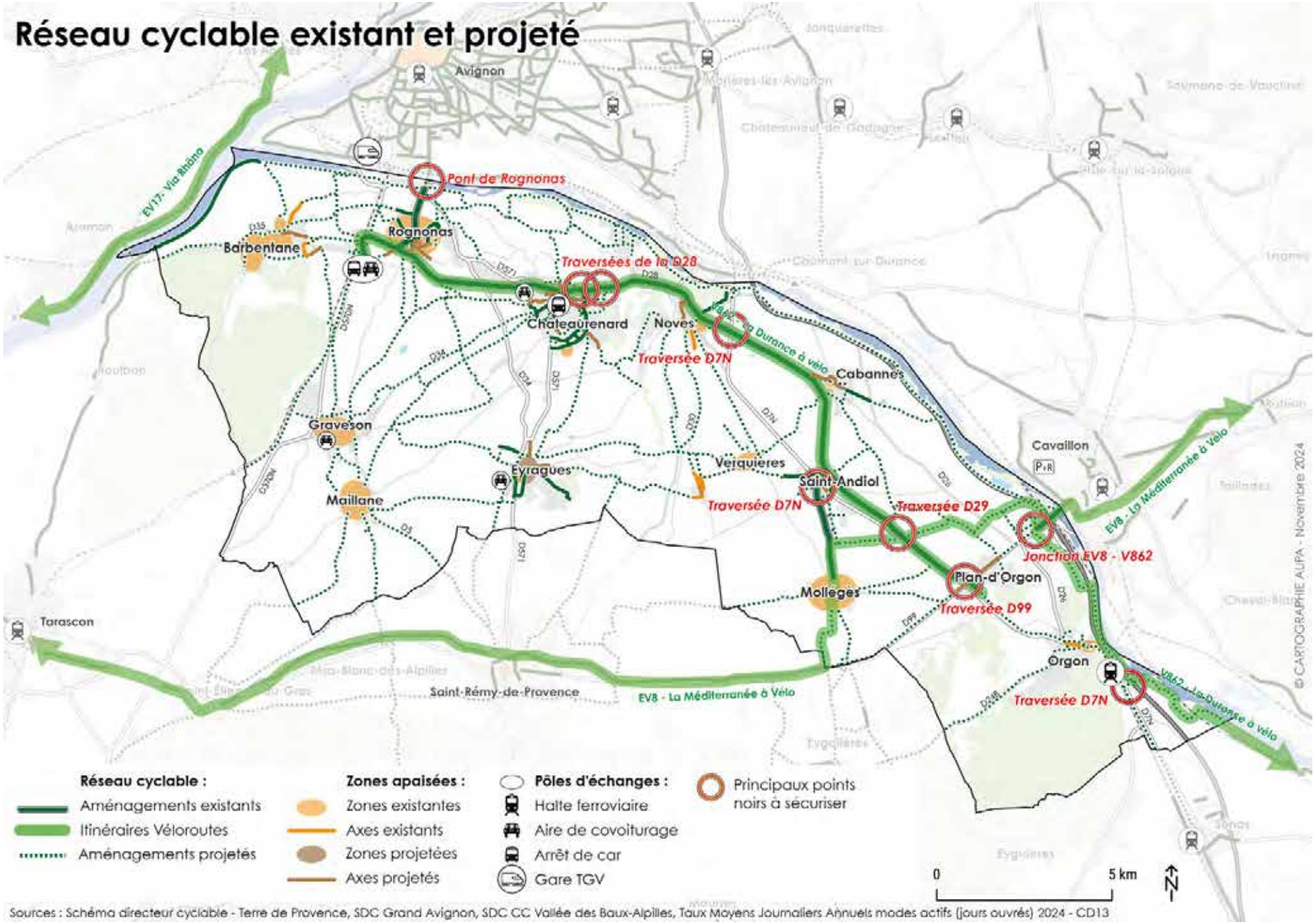
Quant aux continuités projetées, elles visent un maillage des communes avec les principaux pôles générateurs dont les établissements scolaires secondaires, depuis des axes identifiés comme plus pacifiés et/ou sécurisables. Dans un document de travail, un projet de schéma cyclable, Terre de Provence a identifié un programme d'actions sur 10 à 15 ans pour réaliser des aménagements sur plus de 500 tronçons de routes. La plupart sont des aménagements légers avec du jalonnement et de la signalisation, et d'autres plus conséquents proposent des infrastructures en sites propres. Ce travail sera actualisé, précisé, hiérarchisé dans le cadre des réflexions menées par les différents acteurs sur le sujet, notamment avec les communes.



Certaines continuités depuis la voie verte sont particulièrement attendues, c'est le cas, notamment au Nord vers Avignon via le pont de Rognonas. Une connexion qui présente pour le moment un point noir important mais aussi un enjeu de connexion stratégique.

ENJEUX

- La structuration d'un partenariat sur la thématique cyclable à l'échelle intercommunale ainsi qu'avec les principaux partenaires est un enjeu fort tant dans la réalisation des itinéraires que dans le déploiement des services associés et de la communication.
- La sécurisation des points durs identifiés (traversées, passages à niveau, etc.) favorisera la pratique cyclable.



Sources : Schéma directeur cyclable - Terre de Provence, SDC Grand Avignon, SDC CC Vallée des Baux-Alpilles, Taux Moyens Journaliers Annuels modes actifs (jours ouvrés) 2024 - CD13

Le covoiturage : une pratique à encourager

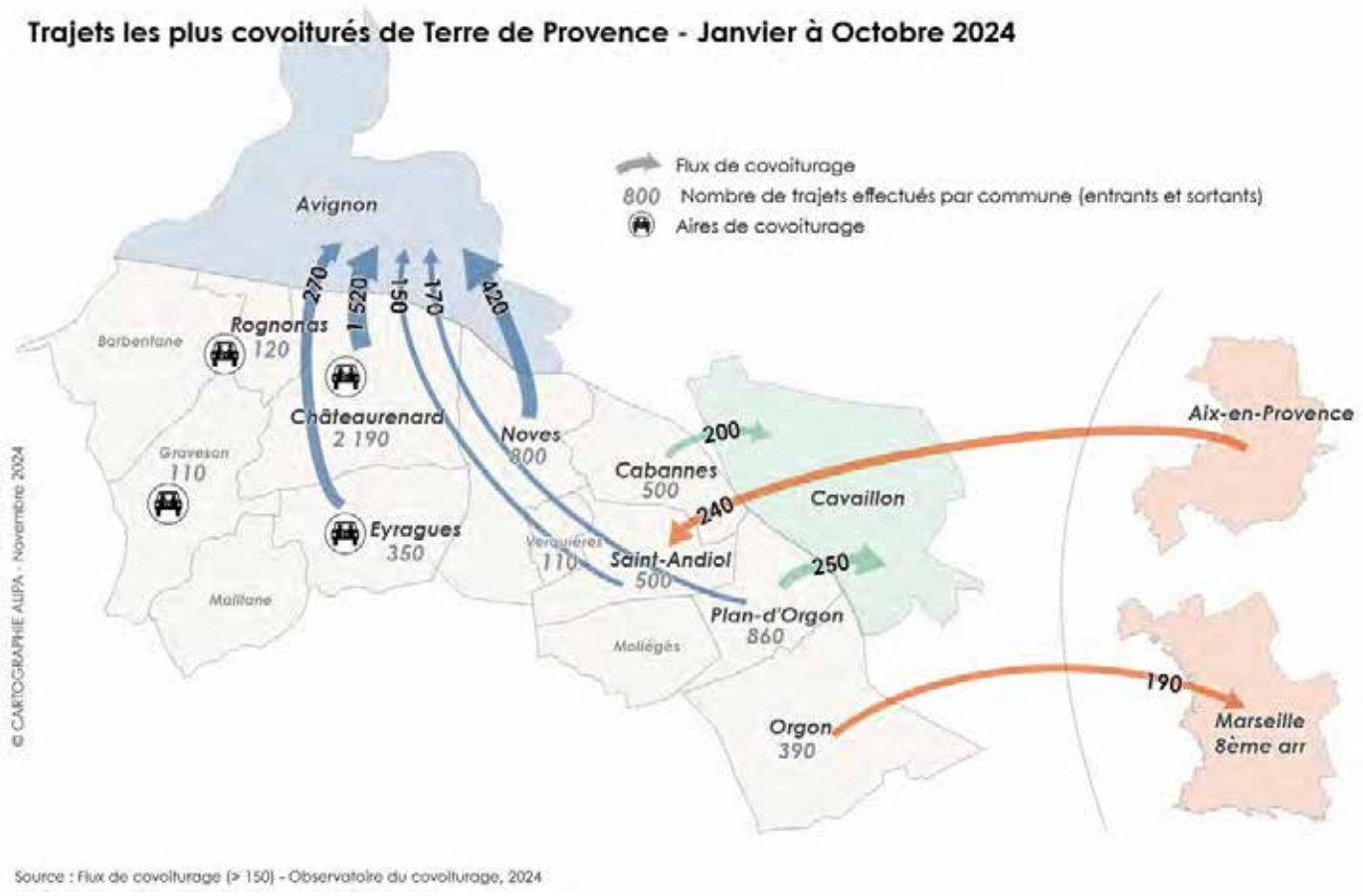
Bien qu'une large majorité des trajets de covoiturage s'organise de façon informelle, les données issues des plateformes courte distance permettent d'avoir connaissance d'une tendance autour des pratiques [16].

Pour Terre de Provence, la plupart des trajets se fait en lien avec le Vaucluse :

- 64% des trajets covoiturés à destination du Grand Avignon,
- 14% vers Luberon-Mont-de-Vaucluse.
- Les autres flux de covoiturage sont plus faibles vers Aix-Marseille-Provence / AMP (10%) ou internes au territoire (7%).

Le territoire dispose de quatre aires de covoiturage : à Barbentane (l'Escapade), à Châteaurenard, à Eyragues ainsi qu'à Graveson).

Grâce à la mise en place de plateformes sur les agglomérations voisines, le territoire connait une évolution significative du nombre de covoiturage (multiplié par 3 entre 2022 et 2024). En effet, les agglomérations du Grand Avignon et de Luberon Monts de Vaucluse proposent mutuellement la plateforme Blablacar Daily tandis que la Métropole AMP a contractualisé avec Karos. Deux plateformes distinctes qui offrent une interface de mise en relation ainsi qu'une contribution financière de l'EPCI aux conducteurs (selon conditions).



Source : Flux de covoiturage (> 150) - Observatoire du covoiturage, 2024

De son côté, Terre de Provence mène actuellement une réflexion visant à proposer un service de covoiturage organisé, pour favoriser la pratique sur les trajets réguliers domicile-travail et domicile-étude. Une action qui pourrait être stratégique au regard des constats de mobilité analysés précédemment (prédominance de la part modale voiture, importante précarité mobilité, faible desserte TC, etc.).

ENJEU

La structuration d'une offre de covoiturage intercommunale, en lien avec les systèmes voisins déjà mis en œuvre.

[16] Données recensées par l'Observatoire national, représentent 4% du covoiturage global, selon l'enquête Mobilité des personnes 2022

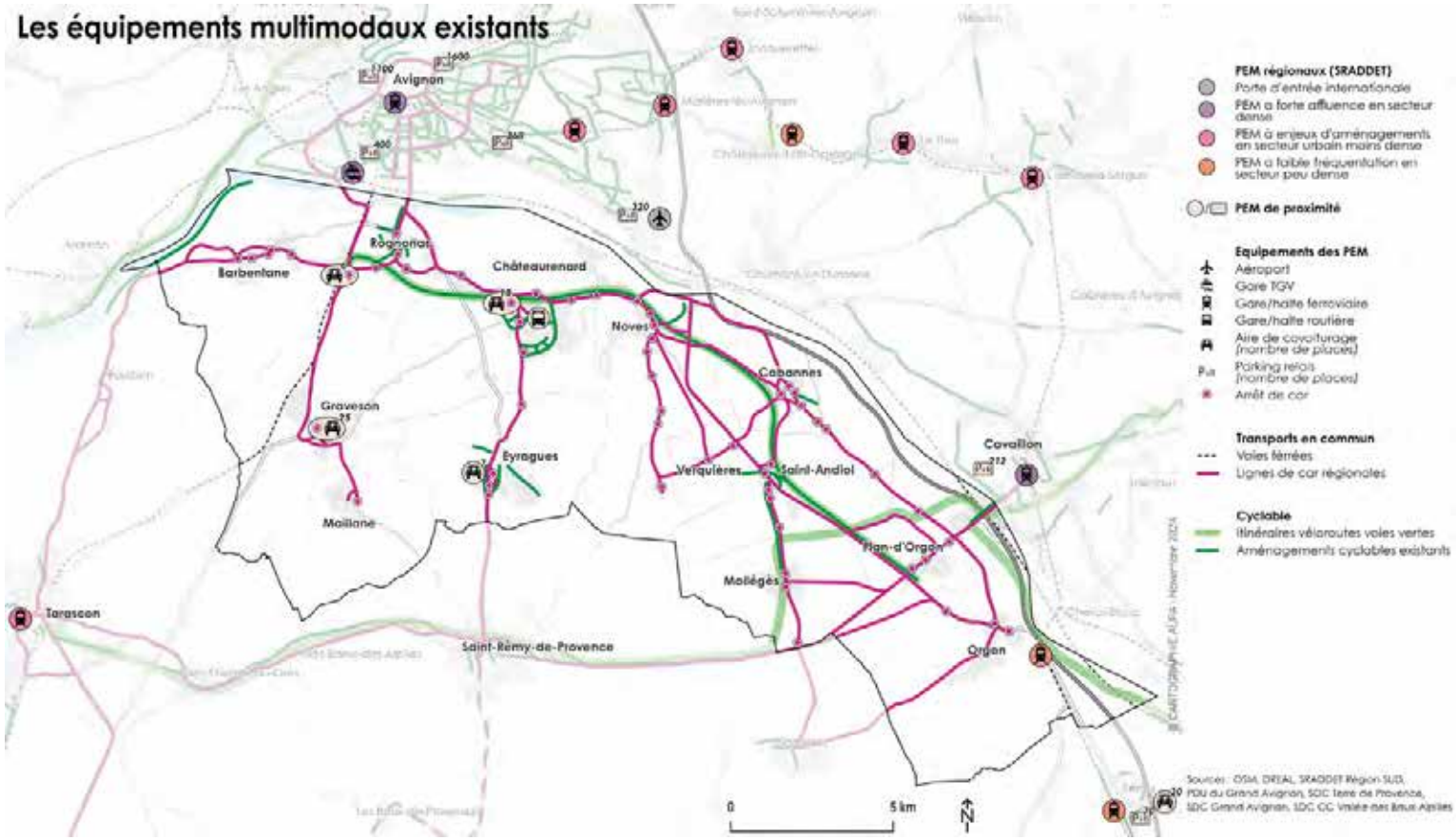
Un potentiel multimodal à développer

Terre de Provence est un territoire à la fois périurbain et rural, où la desserte en transport collectif est peu attractive, ce qui n'offre aucune solution attractive pour concurrencer la voiture. Le développement de la multimodalité apparait ainsi comme le levier qui favorisera le report modal.

L'agglomération compte actuellement 4 aires de covoiturage, une halte routière et une halte ferroviaire, réparties sur l'ensemble du territoire. Des équipements qui sont, en partie, à conforter et/ou à valoriser pour leur donner leur pleine fonction.

En effet, dans sa configuration actuelle, la halte routière de Châteaurenard ne permet pas d'y développer plus de services de mobilité. Certains jours, l'aire de stationnement accueille également le marché ainsi que du stationnement voiture pour l'accès aux commerces et services.

L'aire de covoiturage de la commune, n'est pas exclusivement consacrée au covoiturage.



ENJEUX

- L'équipement en pôles d'échanges et l'organisation de leur desserte sont des enjeux forts qui permettraient de répondre aux besoins de déplacement des habitants comme à ceux des touristes et visiteurs.
- Le confortement des équipements existants, notamment par l'organisation du rabattement et la sécurisation des cheminements piétons et cyclables, pour constituer de véritables pôles d'échanges multimodaux.

Un réseau de pôles d'échanges multimodaux à mailler

Plusieurs projets sont envisagés, notamment la création ou le confortement de plusieurs pôles d'échanges multimodaux afin de constituer un maillage adapté aux usages existants et futurs :

- La halte ferroviaire d'Orgon est actuellement desservie par la ligne Avignon-Marseille. Elle dispose également de stationnements vélos sécurisés et d'un parking automobile. Cette halte stratégique du fait de son positionnement en porte d'entrée de Terre de Provence et des Alpilles (enjeu touristique) est identifiée à la fois dans le SERM Avignonnais et dans celui de la Métropole AMP. Le projet consiste à créer une gare routière sur la friche SNCF à l'est de la voie ferrée et de sécuriser les accès modes actifs au pôle d'échanges, ce dernier étant à environ 800m du centre-ville d'Orgon.
- Le pôle d'échanges de l'Escapade à Barbentane, à la limite communale de Rognonas, dispose d'une aire de covoiturage, d'un arrêt de cars régionaux et d'un accès à la Durance à vélo. La réouverture de la halte ferroviaire et surtout le développement d'une liaison en transport collectif rapide et soutenu, pourrait contribuer à en faire un PEM structurant du territoire, permettant ainsi de rejoindre le centre d'Avignon en moins de 10 min en train, et Tarascon ainsi d'Arles en un temps pouvant concurrencer la voiture. La halte de Barbentane pourra ainsi permettre de capter les résidents de Barbentane et Rognonas mais également contribuer au rabattement des résidents des communes voisines.

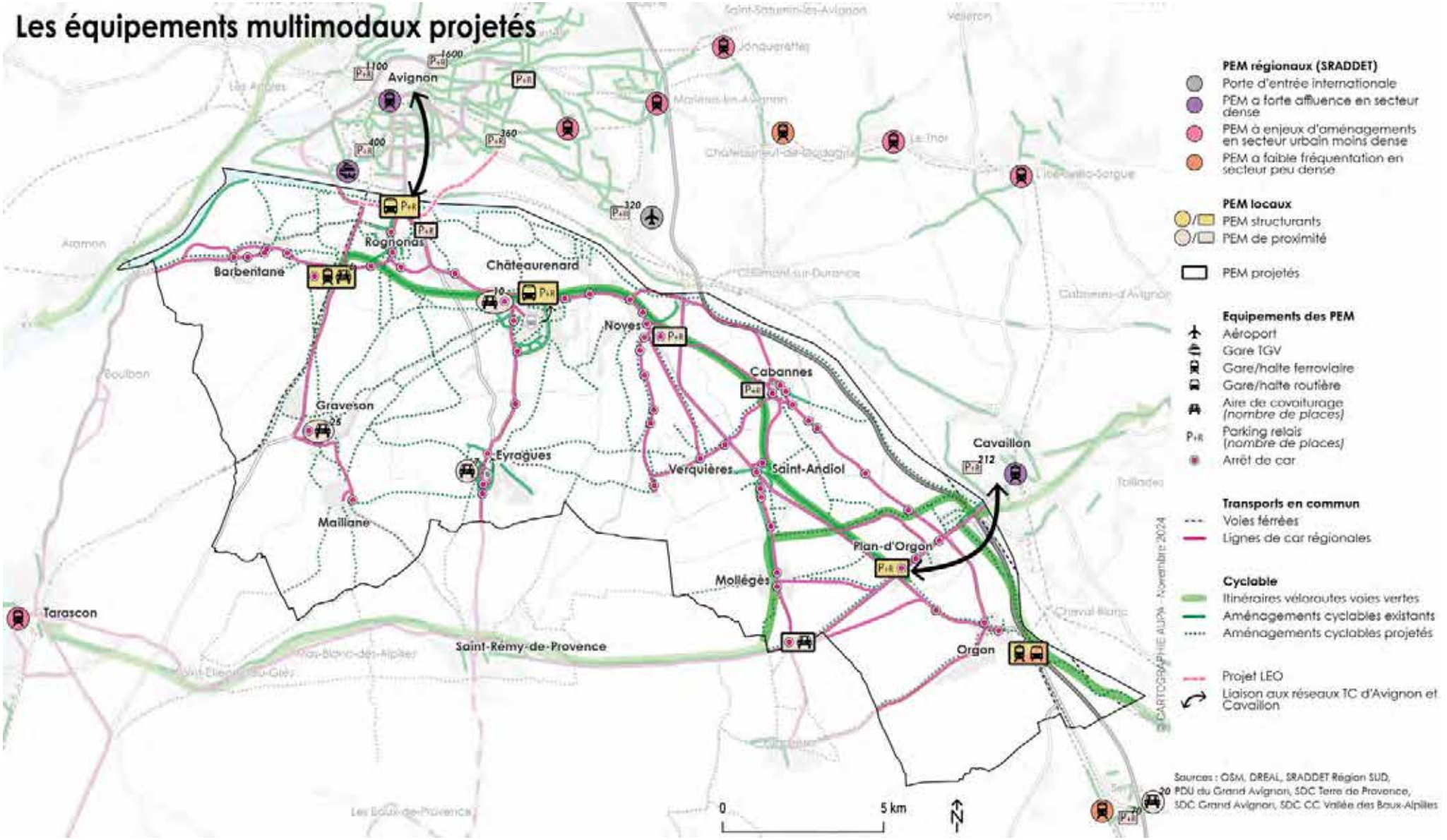
(cf. monographies d'Orgon et de Barbentane pour les projets de pôles d'échanges multimodaux)

- La halte routière de Châteaurenard dispose d'arrêts de cars régionaux, scolaires, de l'Agglo'Navette et d'un parking voiture. Un équipement intermodal de ce type est indispensable au sein de la ville-centre du territoire. Toutefois, son emplacement actuel n'est pas optimal. Son positionnement en cœur de ville est très pratique pour les usagers mais génèrent également des problèmes de circulations. Le projet consiste à recréer une halte sur l'ancien site du MIN, à la fois proximité de la D28, du centre-ville et de la Durance à Vélo. Il prévoit l'arrêt des lignes de cars régionaux et un parking relais, s'inscrivant dans un projet plus large de requalification urbaine. En attendant la réaffectation du carreau du MIN, il est nécessaire d'aménager un ou deux PEM transitoire qui offriront un raccordement de qualité au réseau régional.
- L'aire de covoiturage de Graveson constitue un pôle d'échanges desservi par la ligne 708 du réseau régional et par les lignes de car scolaires. Il dispose d'une vingtaine de places de stationnement et se trouve à proximité du centre-ville.
- L'aire de covoiturage de Châteaurenard dispose de 10 places de stationnement, d'une desserte de transports en commun scolaires et d'un accès direct à la Durance à vélo.
- L'aire de covoiturage d'Eyragues dispose de 7 places de stationnement et se trouve à proximité d'un arrêt de car de la ligne 707.
- Le parking relais de Rognonas, est un pôle d'échanges à créer entièrement. Il pourrait être envisagé la création d'un parking relais à proximité du Pont de Rognonas, qui serait connecté au réseau de transport en commun ORIZO.
- Le parking relais de Noves est un projet porté par la commune portant sur la création d'un parking relais desservi par les lignes de transports en commun régionales et scolaires et connecté à La Durance à Vélo. Il pourrait également être imaginée une connexion entre ce pôle de proximité et le réseau Orizo notamment pour rejoindre les zones d'emplois au sud d'Avignon tel qu'Agroparc.
- Le parking relais de Cabannes connecté à La Durance à Vélo est un projet porté par le département.
- Le parking relais de Plan d'Orgon est un projet à envisager. Il s'agirait d'un parking dans ou à proximité du centre de Plan d'Orgon desservi par une ligne du réseau de transport de Cavaillon.

ENJEU

Le maillage du territoire en pôles d'échanges multimodaux (structurants et de proximité) connectés aux réseaux de transports en commun (interne et régional) et au réseau cyclable, développerait la multimodalité et offrirait des alternatives à l'autosolisme.

Les équipements multimodaux projetés



DIAGNOSTIC

2. Constats et enjeux généraux

Thématique	Synthèse des principaux constats
Transports collectifs et ferroviaires	Un territoire à la fois périurbain et rural, où la desserte en transport collectif peu attractive ne permet pas de concurrencer la voiture
	Une offre qui ne répond pas aux besoins de mobilité quotidienne (accès aux soins, etc.) : reposant principalement sur la desserte scolaire et les lignes régionales. Les lignes régionales ayant pour rôle la desserte entre les grands pôles régionaux ne répondent pas aux besoins de proximité. Problème des horaires sur les lignes régionales existantes qui correspondent aux scolaires et ne répondent pas aux besoins des autres publics cibles.
	Un déséquilibre de l'offre de transports en commun et de la desserte entre les communes de Terre de Provence. Un manque d'interconnexions entre les communes, notamment absence de connexion est-ouest. Absence de desserte TC interne, notamment vers Châteaurenard (ville centre de TPA) pour l'accès aux services, emplois et commerces. Absence de desserte TC/maillage qualitative sur le secteur Ouest (Maillane-Graveson-Barbentane). Desserte limitée des principaux pôles générateurs et zones d'emploi du territoire. Un manque de liaisons entre les zones d'activités et les villages (notamment pour l'accès des jeunes, stagiaires ou alternants sans véhicules).
	Problématique pour le public captif : un vieillissement de la population à considérer, notamment pour l'accès aux commerces et aux soins. Absence de transport en commun entre les QPV et les services (ex : mission locale)
	Des TC pris dans les flux de circulation : complexité des franchissements de la Durance (accès aux polarités extérieures). Saturation des flux routiers dans le secteur de Châteaurenard
	La présence de 2 lignes ferroviaires, SERM Avignonnais et d'Aix-Marseille. Mais seulement la gare d'Orgon en fonctionnement qui n'est pas reliée au territoire par les transports collectifs
	Un accès aux arrêts difficile et des arrêts de cars qui répondent à différents usages, complexifiant la lecture de l'offre pour les usagers (scolaires/réguliers, Région/TPA...)
	Une desserte TC depuis les portes d'entrées du territoire et aux grandes polarités extérieures (Avignon, Cavaillon, Tarascon, Arles, etc.) peu attractive : gare d'Avignon TGV, aéroport. Constat d'autant plus marqué en période estivale lors des festivals d'Avignon et d'Arles

Covoiturage, intermodalité et pôles d'échanges multimodaux	Trois aires de covoiturages couplées à un arrêt de car sur le territoire (Barbentane, Graveson, Châteaurenard) et plusieurs projets de parkings relais en cours
	Des équipements (halte routière, gare, etc.) à conforter pour en faire des Pôles d'Échanges Multimodaux
	Une halte ferroviaire en fonctionnement reliée au futur SERM Avignonnais et AMP : points d'appui pour le développement d'une offre intermodale attractive et la potentielle réouverture de la halte ferroviaire de Barbentane
	Des ruptures administratives limitant les connexions entre les réseaux et la fluidité des déplacements (Orizo, CmonBus...) : absence de points de connexion avec les réseaux de transports en commun limitrophes
	Un fort potentiel d'intermodalité TC/vélo : plus de 95% de la population et des emplois à moins de 10min à vélo d'un arrêt TC
	Une pratique du covoiturage encore limitée mais en augmentation, notamment dans les échanges avec le Vaucluse (plateforme Blablacar Daily mise en place à Grand Avignon et Luberon Monts de Vaucluse/Karos à AMP)
Cyclable	Une majorité de déplacements internes à Terre de Provence sont de courte distance (70% font -3 km)
	Un axe cyclable structurant de Barbentane à Plan d'Orgon (voie vers la Durance à vélo)
	Un schéma directeur cyclable sur lequel s'appuyer et des itinéraires déjà identifiés par les communes
	Un manque de connexion entre le réseau cyclable local et les grands itinéraires Véloroutes (EV8, EV17 et V862) et les polarités alentours (Avignon, Cavaillon, Saint-Rémy-de-Provence) : une proximité avec les grands itinéraires pour une connexion extra territoriale
	Des points durs à sécuriser (identifiés dans le diagnostic) pour encourager la pratique cyclable : traversées de départementales (D99 à Plan d'Orgon), de ponts (Rognonas, Bompas), d'agglomération (St Andiol). Notamment pour la connexion à tous les établissements scolaires (collèges, lycée)
	Présence de plusieurs vélocistes, associations cyclistes et de réparateurs sur le territoire
	Des routes communales fréquentées par les tracteurs et camions : problème de conflits d'usage/sécurité
	Développement programmé de la signalétique dédiée au vélo type gravel sur la commune de Barbentane
	Des projets programmés : continuité voie verte entre Orgon et Plan d'Orgon par le CD13, rabattement vers la gare ferroviaire, itinéraire entre Pont de Bompas et Caumont par le SMAVD
	Des stationnements vélo dans les collèges et lycées mais un manque d'équipements à proximité des principaux pôles générateurs

Voirie, trafic routier et logistique	Une proximité avec les grands axes routiers structurants : A7 à l'est, A9 à l'ouest et A54 au sud
	Une proximité à Avignon qui pourrait être renforcée par une traversée supplémentaire de la Durance
	Un réseau bien maillé mais qui manque de lisibilité
	Un trafic poids-lourds important sur les axes proches des zones d'activités : une pression importante sur la départementale au nord de Châteaurenard (D571 et la D28)
	De nombreux déplacements pendulaires entre Terre de Provence et les autres EPCI, notamment avec le Vaucluse, combinés à une part importante de flux de transit (dont poids lourds)
	Un volume d'accidents plus important autour de Châteaurenard (D28, D34 et D571) et sur la D7N (Orgon, Plan d'Orgon), en lien avec le volume de trafic
	Seulement trois franchissements de la Durance qui concentrent des trafics importants
	Une dépendance à la voiture qui représente un coût financier important pour les ménages
	Des vitesses élevées sur le réseau
	Différents usages du réseau qui posent des difficultés/conflits : activité logistique et volonté d'accessibilité des ZAE/TC pris dans circulation, sécurité des piétons et cyclistes
	Doublement en cours du Pont de Bompas
	Le transport routier responsable de pollutions atmosphériques et de nuisances (sécurité, bruit, etc.)
	Une réhabilitation nécessaire du Pont de Rognonas
	Des traversée PL de Plan d'Orgon malgré l'interdiction PL12t (pas d'espace dédié à l'immobilisation des PL pour verbaliser) suite au récent changement de circulation
	Une dégradation des voies secondaires qui supportent un fort trafic de report

Marche, stationnement et espaces publics	Des contraintes géographiques et routières qui favorisent l'usage de la voiture au détriment des modes actifs
	Certains centres très circulés avec des vitesses élevées
	Des aménagements vieillissants au sein de certaines communes et une place importante laissée à la voiture
	Des centres villes et villageois en voie d'apaisement (zones 20, 30, feu récompense, etc.)
	Une nécessité de sécurisation des déplacements scolaires (parvis et cheminements depuis le centre-ville/villageois)
	Certains villages traversés par des flux de transit et de poids-lourds importants (Noves, Plan d'Orgon, Châteaurenard, etc.)
	Un manque de sécurité pour l'accès à la halte ferroviaire d'Orgon (absence d'éclairage)
Commu-nication et services à la mobilité	Un manque de d'informations, de communication et de lisibilité de l'offre de transport actuelle
	Existence d'événements autour du vélo sur certaines communes : Octobre rose et Journées du patrimoine
	Passage du permis vélo proposé par la commune de Graveson et organisation d'une sortie Graveson/Barbentane

Thématique	Synthèse des enjeux issus du diagnostic et de la concertation des acteurs
Transports collectifs et ferroviaires	Amélioration des connexions avec les territoires limitrophes et les polarités extérieures (Cavaillon, Avignon TGV, Agroparc, Tarascon, université, hôpital, etc.) : toute l'année et en période estivale dans le cadre des évènements culturels.
	Amélioration et simplification de la desserte TC régionale : lisibilité, fréquences, adaptation des horaires et connexion facilité avec les réseaux voisins (ex : horaires, billettique, etc.).
	Organisation d'une desserte interne qui desserve les centralités villageoises, les principaux pôles générateurs du territoire, et qui soit adaptée aux jeunes, seniors et publics fragiles
	Préservation voire amélioration de la desserte des établissements scolaires du secondaire (étendue/adaptation des horaires)
	Meilleure accessibilité piétonne et cyclable aux arrêts
	Priorisation de la desserte TC sur la voirie (départementales autour de Châteaurenard, Ponts de Rognonas et Bonpas)
	Adaptation de l'offre de TC à la typologie de la voirie
	Desserte TC des pôles d'échanges multimodaux : gares ferroviaires et routières
	Desserte des quartiers Politique de la Ville - QPV (Châteaurenard et Orgon)
Covoiturage, intermodalité et pôles d'échanges multimodaux	Mise en place d'une plateforme de covoiturage en lien avec les services voisins, associée à une bonne communication et animation
	Développement d'un point de connexion multimodale par commune
	Sécurisation des aménagements aux abords des pôles d'échanges pour les modes actifs
	Développement de connexions entre les modes de déplacement dans des points identifiés (PEM, P+R)
	Identification et confortement des équipements de déplacement existants pour en faire des pôles d'échanges multimodaux
	Développement de l'emport vélo dans les TC
Cyclable	Développement de liaisons continues et sécurisées vers les établissements scolaires, les principales zones d'emplois, les centralités villageoises et les territoires limitrophes et les grands itinéraires véloroutes
	Réduction des discontinuités du réseau existant et sécurisation des points durs identifiés (traversées, passages à niveau, etc.)
	Coordination à l'échelle intercommunale pour la mise en place d'actions communes sur le vélo (stationnement, jalonnement, communication, évènements, etc.) et mise en place d'un partenariat avec les acteurs (communes, CD13, SMAVD, EPCI voisins)

Cyclable	Développement du stationnement vélo dans toutes les communes (arceaux et stationnement sécurisé)
	Identification et mobilisation des acteurs associatifs du territoire
	Développement du vélo tourisme
	Développement des services et équipements autour du vélo (location VAE longue durée, aides à l'achat)
Voirie, trafic routier et logistique	Sécurisation et amélioration du Pont de Rognonas (comportant l'intégration des TC et des modes actifs)
	Réduction des impacts de la circulation automobile et poids lourds (bruit, qualité de l'air)
	Canalisation du trafic de transit et gestion des entrées/sorties du territoire
	Réalisation d'un franchissement supplémentaire de la Durance (intégrant les TC et les modes actifs)
	Réflexion coordonnée avec les acteurs (entreprises, Région, etc.) sur l'amélioration et le développement de l'activité logistique sur le territoire, sur le 1er et dernier km
	Accompagnement du report modal de la logistique vers le ferroviaire
Marche, stationnement et espaces publics	Sécurisation des intersections avec les routes départementales très circulées/gestion des continuités
	Requalification et valorisation des espaces publics
	Sécurisation des cheminements piétons vers les écoles
	Optimisation du stationnement en lien avec l'aménagement des espaces publics
	Sécurisation des cheminements piétons dans les zones d'emploi
	Meilleure accessibilité au sein des villages et mise en accessibilité de la voirie
Communication et services à la mobilité	L'information et la communication multimédias sur l'offre de mobilité existante et les projets
	Mobilisation des acteurs institutionnels privés (entreprises, associations de zones d'activités) pour encourager de nouvelles pratiques et faire connaitre les solutions alternatives à l'autosolisme
	Sensibilisation et éducation au changement de comportement
	Accompagnement et animation sur la thématique cyclable dans les établissements scolaires, les entreprises et les communes

DIAGNOSTIC

3. Monographies communales

BARBENTANE

LES CHIFFRES CLÉS DE LA COMMUNE EN 2021 (INSEE)

4 200 habitants
+ 12% en 10 ans

800 emplois
+ 8% en 10 ans

2 000 résidences principales
+ 19% en 10 ans

LES CHIFFRES CLÉS DES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL EN 2021 (INSEE)

Parmi les résidents actifs de la commune :

95% se rendent sur leur lieu de travail en **voiture** et **moto**

2% à **pied** et à **vélo**

3% en **transports en commun**

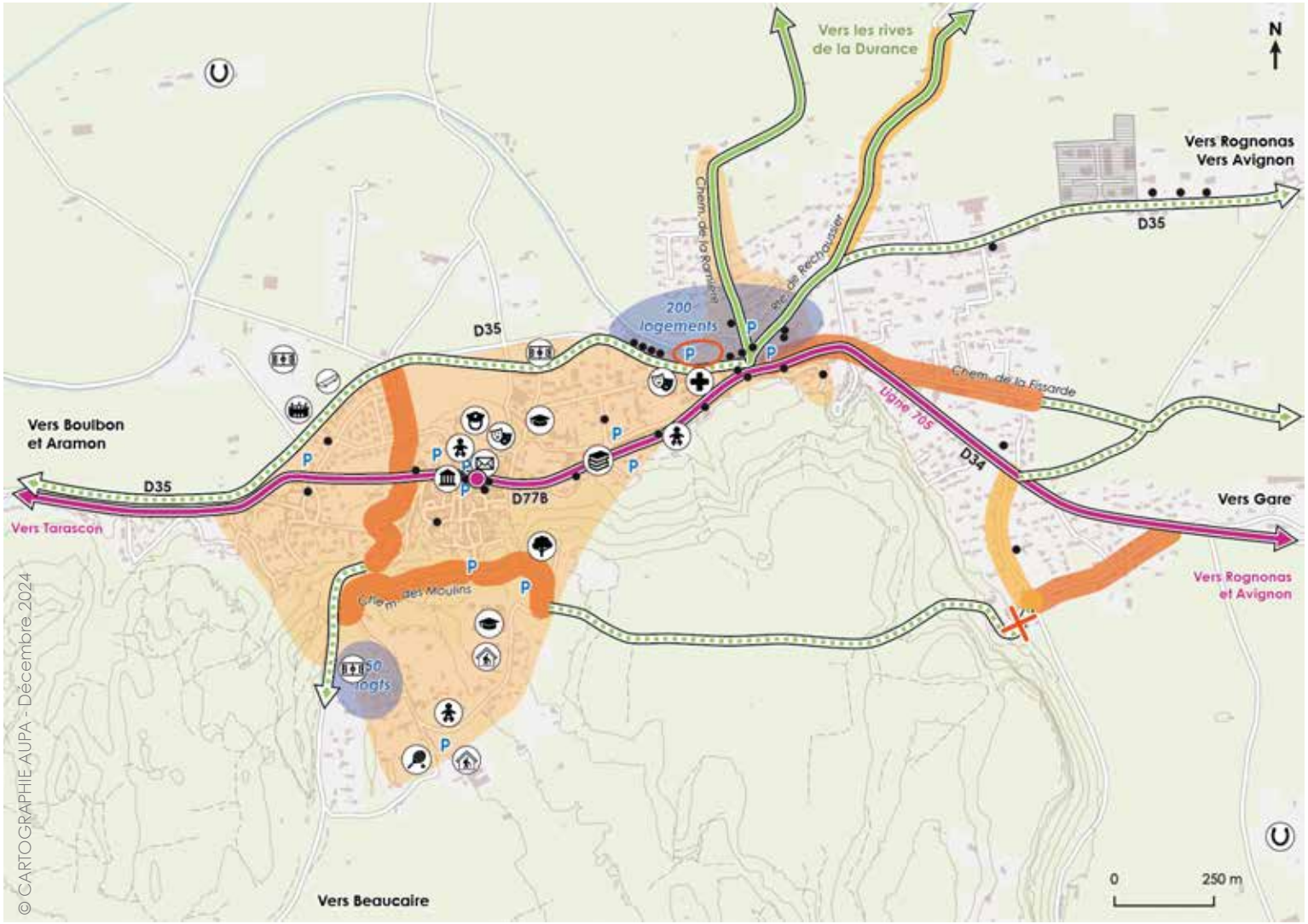
Chaque jour :
- 400 personnes se rendent à Barbentane pour travailler
- 300 personnes résident et travaillent à Barbentane
- 1 400 habitants quittent Barbentane pour rejoindre leur lieu d'emploi.

À la confluence du Rhône et de la Durance, Barbentane est située en plein cœur du massif de la Montagnette, lui conférant une morphologie urbaine particulière. Les ruelles étroites du centre ancien associées au relief font de la marche le mode de déplacement le plus adapté, là où la pratique cyclable y est plus complexe. Avec son positionnement à l'extrémité de Terre de Provence, la commune est tournée à la fois vers Avignon et le Gard.

Le Cours

Rue Grande

Rue Grande



Eléments de diagnostic :

- Zone apaisée (zone 30)
- Axes apaisés
- Zones de stationnement
- Zone d'activités
- Pôles générateurs
- Commerces
- Ligne de cars régionale (705)
- Arrêt de cars
- Aménagements cyclables existants

Enjeux identifiés :

- Développement des cheminements cyclables sécurisés pour desservir les pôles générateurs et assurer la connexion avec les communes voisines
- Apaisement des axes de la commune pour sécuriser les déplacements des modes actifs
- Réaménagement et apaisement de la place du marché
- Desserte des zones de projets en modes actifs
- Sécurisation de l'accès cyclable en raison du danger dû au fort dénivellé

CONSTATS

- Une commune contrainte géographiquement entre le massif de la Montagnette, la Durance et le Rhône
- Une commune fortement polarisée par Avignon
- Desservie par une ligne de bus peu optimisée pour les usagers
- Un centre-ville multipolaire dont les liaisons peinent à se faire en raison des contraintes géographiques
- Un centre globalement apaisé par une zone 30

ENJEUX

- La requalification de la place du marché et l'apaisement de la D35
- La création de continuités cyclables au-delà de Terre de Provence :
  - Vers Avignon en priorité
  - Avec les grands itinéraires (La Durance à vélo et la Via Rhôna)
  - Vers Tarascon et Rognonas (collèges)
- Le développement de l'offre de transports en commun en particulier avec Avignon

BARBENTANE

LA GARE DE BARBENTANE : UN ANCRAGE TERRITORIAL HISTORIQUE

La gare de Barbentane a été bâtie sur le territoire en 1857, sur la route menant à Rognonas et Châteaurenard. La gare de voyageurs était relativement petite et accueillait des omnibus (trains à petite vitesse). En revanche, il s'agissait d'une gare de marchandises importante qui permettait de desservir tout le bassin maraîcher et fruitier.

Depuis les années 1970, les gouvernements successifs ont fait le choix de fermer des gares et d'arrêter la circulation de certaines lignes secondaires. Ainsi, la gare de Barbentane a vu sa desserte se réduire, avant de devoir fermer ses portes. La priorité donnée s'est faite en faveur de la voiture individuelle et du développement du TGV.

Aujourd'hui, la lutte contre le changement climatique invite l'Etat et les collectivités à repenser la place du train dans la société. L'une des réponses pourrait être de redonner une dynamique au transport ferroviaire pour les voyageurs et les marchandises.

UNE PORTE D'ENTRÉE SUR LE TERRITOIRE

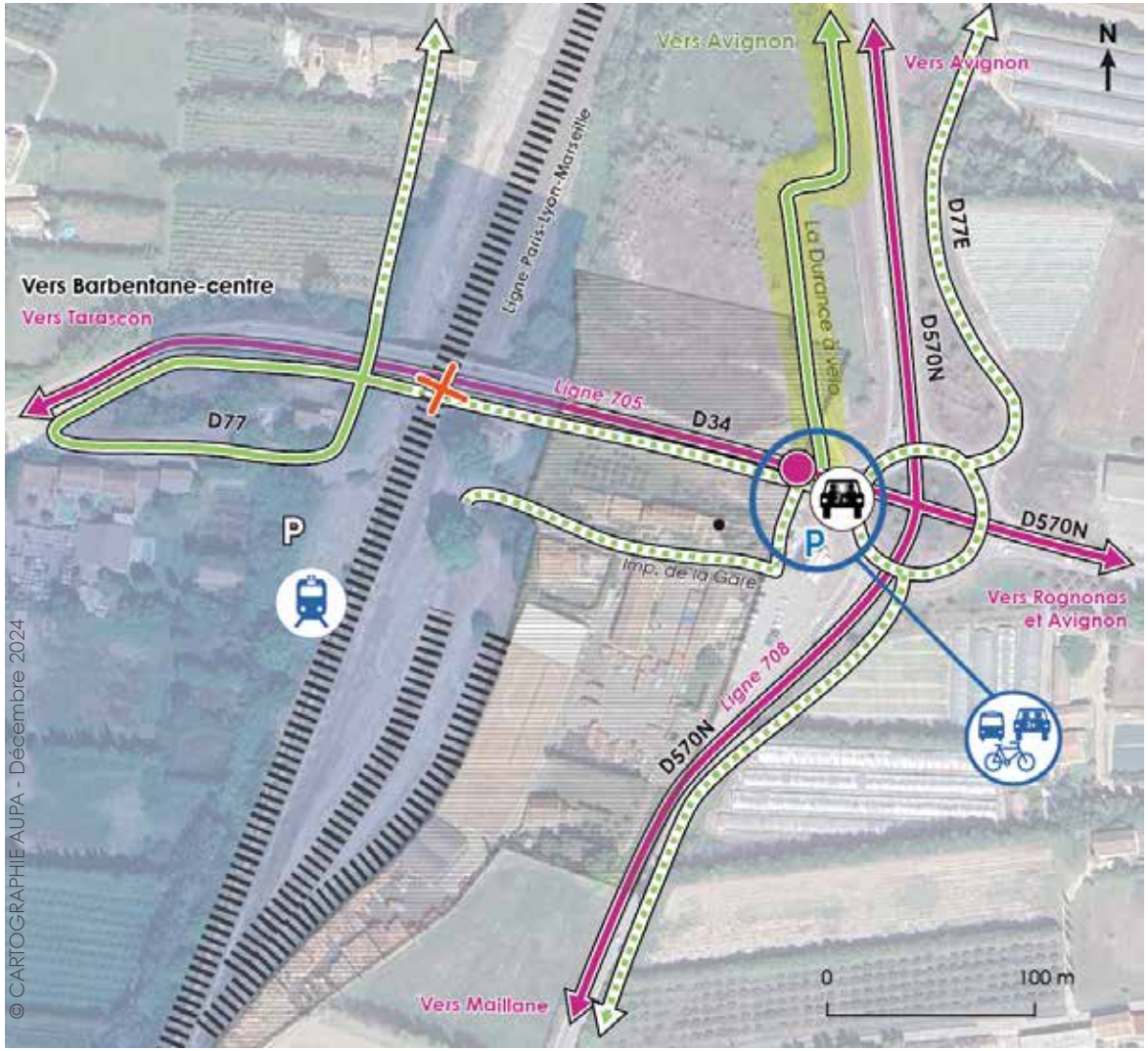
La commune de Barbentane dispose d'une gare ferroviaire située sur une voie toujours utilisée pour le transport de voyageurs (ligne Paris-Lyon-Marseille) et de marchandises. La réouverture de la gare SNCF permettrait aux usagers d'atteindre Avignon ou Arles en quelques minutes. Le développement d'arrêts à Barbentane participerait au désenclavement de la commune en répondant aux besoins des usagers du quotidien et aux touristes, notamment aux cyclotouristes grâce à la connexion avec la voie verte La Durance à vélo, directement accessible.

Cette réouverture de gare devra faire l'objet d'une réflexion plus globale de son offre de desserte, notamment en lien avec les transports en commun à l'échelle intercommunale et régionale.

Bus et covoiturage à l'Escapade

Gare de Barbentane

Voie verte



Eléments de diagnostic :

- P — Zone de stationnement
- Pôles générateurs
- Commerces
- Lignes de cars régionales (705 et 708)
- Arrêt de cars
- Aménagements cyclables existants
- Zone d'activités

Enjeux identifiés :

- Développement des cheminements cyclables sécurisés pour desservir les pôles générateurs et assurer la connexion avec les communes voisines
- Report modal et développement des modes actifs par la création d'un pôle d'échanges multimodal (PEM)
- Réouverture de la halte ferroviaire de Barbentane
- Desserte de la future zone d'activités de la Gare
- Résorption des points noirs afin d'assurer la sécurité des modes actis
- P — Création d'un parking payant et d'arrêts minutes à proximité de la gare

CONSTATS

- Située sur 4 lignes envisagées par le SERM d'Avignon :
  - Liaison Orange-Arles
  - Liaison Carpentras-Barbentane
  - Liaison Avignon centre-Miramas
  - Liaison Avignon centre-Nîmes
- Une gare traversée par la Ligne Paris-Lyon-Marseille
- Une emprise au sol suffisante pour créer l'offre en stationnement nécessaire à cet équipement
- Un parking de covoiturage existant qui a pour vocation de devenir un PEM
- Un itinéraire cyclable structurant qui traverse Terre de Provence et rejoint la Durance à Vélo

ENJEUX

- La liaison avec les principaux pôles urbains pour les trajets du quotidien, en particulier avec Avignon mais aussi avec Tarascon, Nîmes, Arles, ou encore Orange
- Le désenclavement de la commune
- La limitation de l'usage de la voiture individuelle
- L'attraction touristique, notamment le tourisme à vélo grâce à la liaison existante avec La Durance à vélo et la proximité de la Via Rhôna et de la Montagnette
- L'amélioration de la qualité de l'air et des différentes nuisances par la réduction du transport routier de marchandises
- La création d'un PEM afin de faciliter le report modal
- La sécurisation de la zone de la gare pour tous, en particulier pour les modes actifs

CABANNES

LES CHIFFRES CLÉS DE LA COMMUNE EN 2021 (INSEE)

4 600 habitants
+ 6% en 10 ans

1 200 emplois
+ 4% en 10 ans

2 000 résidences principales
+ 14% en 10 ans

LES CHIFFRES CLÉS DES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL EN 2021 (INSEE)

Parmi les résidents actifs de la commune :

97% se rendent sur leur lieu de travail en **voiture** et **moto**

3% à **pied** et à **vélo**

1% en **transports en commun**

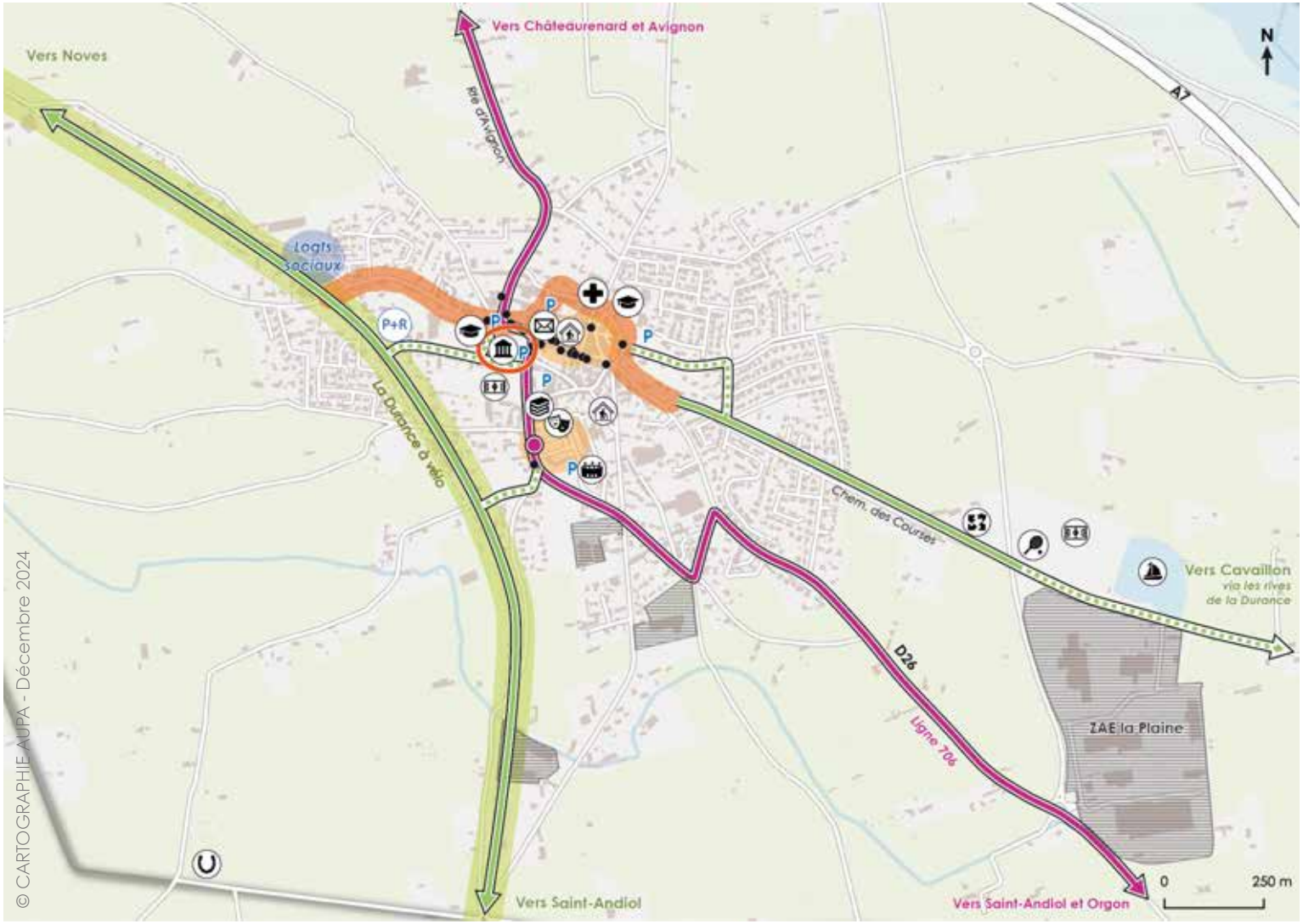
Chaque jour :
- 800 personnes se rendent à Cabannes pour travailler
- 400 personnes résident et travaillent à Cabannes
- 1 500 habitants quittent Cabannes pour rejoindre leur lieu d'emploi.

Localisée sur les rives de la Durance, Cabannes est une commune dont le positionnement géographique offre une proximité avec le Sud d'Avignon (via le pont de Bompas) et Cavaillon. Traversée par l'A7, son cœur de ville reste préservé des grands axes de circulation mais est traversé par la D26, desservant la zone d'activités de la Plaine. Un projet de requalification de la grande place en cœur de ville permettra d'améliorer la qualité des espaces publics et du cadre de vie.

Rue Eucher Ferrier

Place de la Mairie

Voie verte



- Zones apaisées (zone 30, zone 20)
- Zones de stationnement
- Zones d'activités
- Pôles générateurs
- Commerces
- Ligne de cars régionale (706)
- Arrêt de cars
- Aménagements cyclables existants
- Développement des cheminements cyclables sécurisés pour desservir les pôles générateurs et assurer la connexion avec les communes voisines
- Apaisement des axes de la commune pour sécuriser les déplacements des modes actifs
- Requalification du centre-ville
- Desserte des secteurs de projets en modes actifs
- Facilitation du report modal par la création d'un parking relais à proximité de la voie verte

CONSTATS

- Des aménagements vieillissants et une place importante accordée à la voiture
- Une commune traversée par l'itinéraire cyclable structurant La Durance à Vélo
- Une ligne de cars régionale dont le niveau de desserte ne permet pas de report modal efficace

ENJEUX

- La requalification du centre par le réaménagement de l'espace public et la réorganisation du stationnement (trois phases d'intervention)
- L'aménagement d'un parking relais au niveau de l'ancienne gare pour faciliter l'accès à la voie verte (La Durance à vélo)
- La sécurisation de la desserte en modes actifs des secteurs de projets, de la zone d'activités de la Plaine et des pôles générateurs, notamment de la base de loisirs
- La création de continuités cyclables entre le centre-ville et la voie verte, ainsi qu'avec Cavaillon via le Chemin du Pont

CHÂTEAURENARD

LES CHIFFRES CLÉS DE LA COMMUNE EN 2021 (INSEE)

16 700 habitants
+ 12% en 10 ans

6 000 emplois
+ 13% en 10 ans

7 700 résidences principales
+ 20% en 10 ans

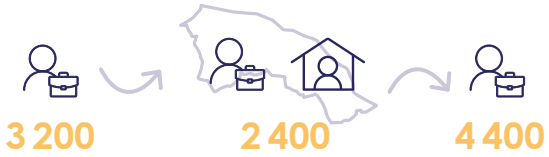
LES CHIFFRES CLÉS DES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL EN 2021 (INSEE)

Parmi les résidents actifs de la commune :

92% se rendent sur leur lieu de travail en **voiture** et **moto**

6% à **pied** et à **vélo**

2% en **transports en commun**



Chaque jour :
- 3 200 personnes se rendent à Châteaurenard pour travailler
- 2 400 personnes résident et travaillent à Châteaurenard
- 4 400 habitants quittent Châteaurenard pour rejoindre leur lieu d'emploi.

LE MARCHÉ D'INTÉRÊT NATIONAL

Le MIN de Châteaurenard est un marché de gros majeur pour la distribution des produits maraîchers et arboricoles locaux, et son développement a encouragé l'implantation d'activités logistiques dans plusieurs zones alentours. En 10 ans (2012-2022), le secteur a vu une hausse de 50% des emplois privés. Cependant, le trafic routier induit, principalement constitué de poids-lourds, génère des nuisances, notamment sur la D28/D571, très fréquentée (22 000 véhicules/jour, dont 12% sont des poids-lourds). Cette situation engendre des problèmes de ralentissement, de pollution et de sécurité. Le redéploiement du MIN dans la zone des Iscles vise à atténuer ces impacts, tout en offrant l'opportunité de promouvoir des filières locales comme le circuit court pour un développement plus durable.

Considérée comme la ville-centre de Terre de Provence en termes d'équipements, de services et d'activités économiques, Châteaurenard se positionne au carrefour de trois axes majeurs du territoire (D34, D28, D571). Elle est aussi la commune qui subit le plus les flux de transit, notamment lié au trafic des poids-lourds, pour la plupart en lien avec l'activité du MIN.

Actuellement desservie par deux lignes de cars régionales (706 et 707) qui la connectent à l'est du territoire ainsi qu'à Avignon, Saint-Rémy-de-Provence et Arles (en période estivale uniquement), elle est également l'unique commune de l'intercommunalité à bénéficier d'un service de navette interne. La commune est traversée par la voie verte La Durance à vélo et développe progressivement les connexions pour les modes actifs aux différents secteurs d'habitat ainsi qu'aux équipements scolaires et sportifs.

Cours Carnot

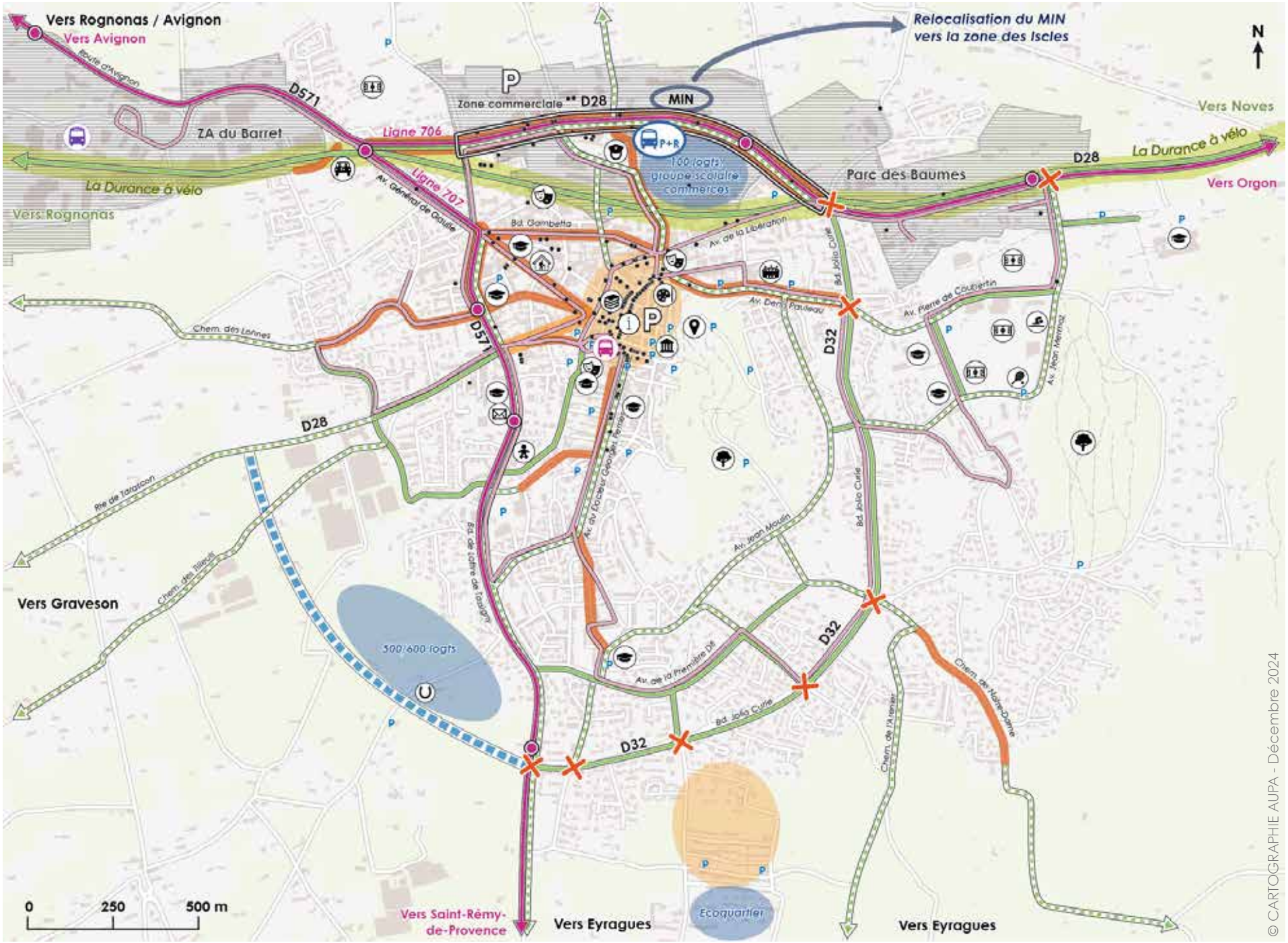
Stationnement Cours Carnot

Traversée entre les Deux Eaux

Voie verte

Voie verte à la zone d'activités du Barret

Navette du centre de Châteaurenard à la halte routière



© CARTOGRAPHIE AUPA - Décembre 2024

CONSTATS

- Une polarité pour Terre de Provence : équipements structurants (lycée), services, commerces, activités et emplois
- Une commune trés circulée du fait de ses axes routiers majeurs (D28/D571/D34), support des principaux flux poids-lourds
- Un centre-ville progressivement apaisé et un développement des aménagements cyclables depuis la voie verte La Durance à vélo
- Un schéma directeur communal des mobilités réalisé en 2022 (circulation, transit, stationnement, cyclable, accessibilité scolaire)
- Desservie par deux lignes de cars régionales (706 et 707) ainsi qu'une navette interne
- Plusieurs projets de développement structurants : MIN aux Iscles, ancien MIN, écoquartier, barreau routier, etc.
- Des équipements multimodaux à conforter (halte routière, aire de covoiturage)

ENJEUX

- Le développement des mobilités en lien avec l'activité logistique, et le trafic poids-lourds induit
- La relocalisation du MIN dans la zone des Iscles : l'impact pour le territoire en termes de flux routiers
- La requalification de l'ancien site du MIN et sa connexion multimodale avec le centre-ville
- La problématique de stationnement à penser de façon globale, à articuler avec le développement des alternatives à la voiture et l'apaisement du centre-ville
- Le réaménagement et/ou la relocalisation de la halte routière
- Le développement d'équipements multimodaux en adéquation avec les projets de développement et la fonction de ville-centre
- L'amélioration de la desserte réalisée par la ligne 707 (ne fonctionnant qu'en période estivale jusqu'à Arles)
- La création de connexions en transports collectifs :
  - Avec Avignon/Avignon TGV
  - Avec les communes de Terre de Provence
- La création de continuités cyclables :
  - Avec Graveson
  - Avec Eyragues
  - Avec les principaux pôles générateurs intra-communaux (futur centre aquatique municipal, etc.)

EYRAGUES

LES CHIFFRES CLÉS DE LA COMMUNE EN 2021 (INSEE)

4 400 habitants
+ 4% en 10 ans

1 500 emplois
+ 22% en 10 ans

1 900 résidences principales
+ 10% en 10 ans

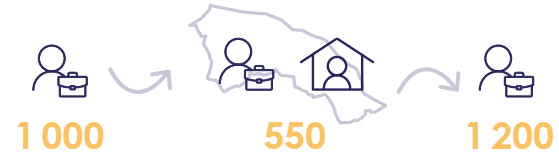
LES CHIFFRES CLÉS DES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL EN 2021 (INSEE)

Parmi les résidents actifs de la commune :

93% se rendent sur leur lieu de travail en **voiture** et **moto**

6% à **pied** et à **vélo**

1% en **transports en commun**



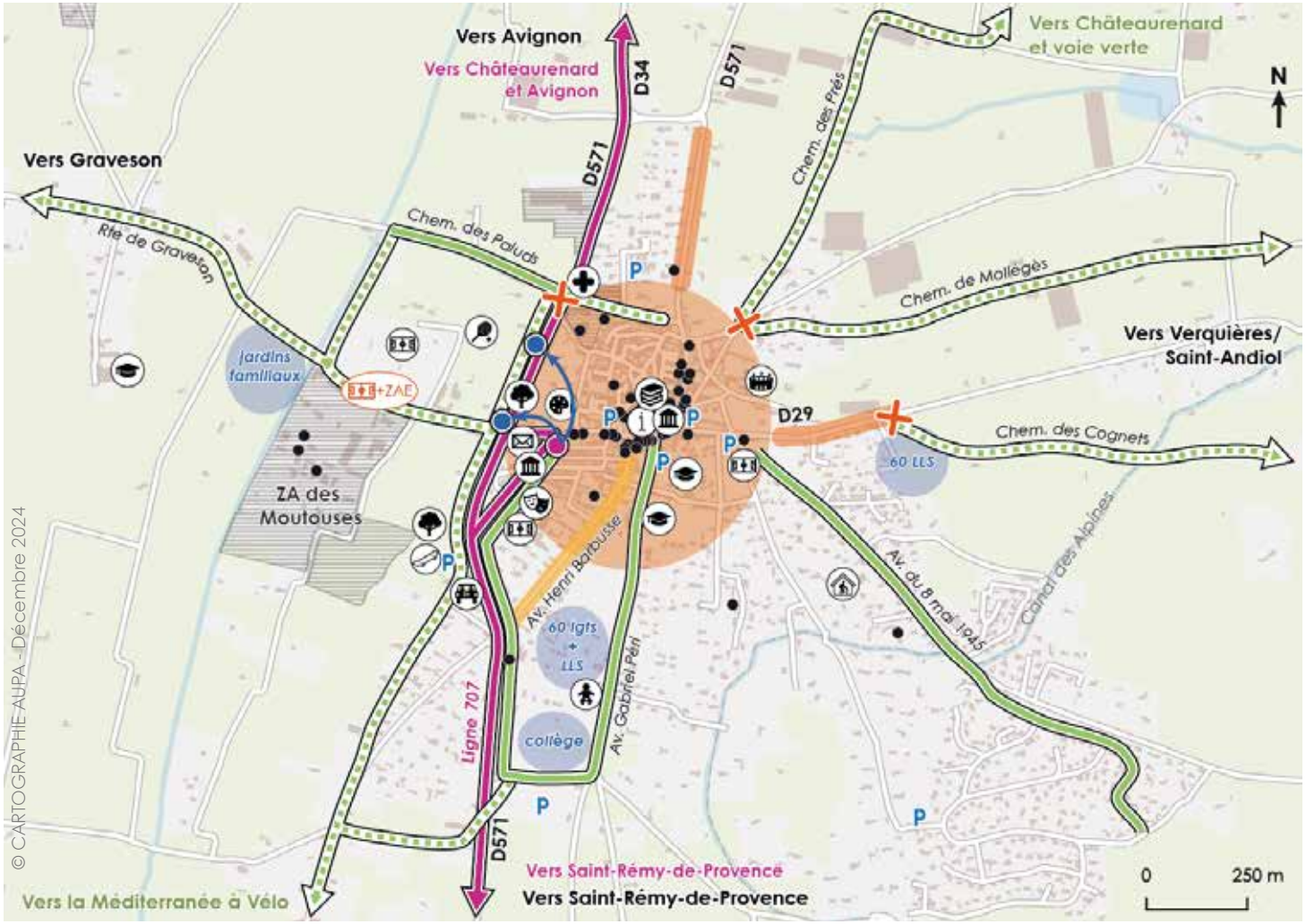
Chaque jour :
- 1 000 personnes se rendent à Eyragues pour travailler
- 550 personnes résident et travaillent à Eyragues
- 1 200 habitants quittent Eyragues pour rejoindre leur lieu d'emploi.

Desservie par la D571 et la D34, deux routes départementales structurantes du territoire, la commune d'Eyragues est reliée à Châteaurenard, Avignon et à Saint-Rémy-de-Provence via un axe Nord-sud. Implantée au cœur de la plaine agricole du territoire de Terre de Provence, Eyragues se caractérise par un centre historique plutôt dense et apaisé, et par une place relativement importante donnée à la voiture dans le reste de son agglomération.

Centre ancien

D29 et stationnement en zone bleue

Aire de covoiturage



Eléments de diagnostic :

- Axe apaisé (axe ou zone 30)
- P Zones de stationnement
- Zone d'activités
- Pôles générateurs
- Commerces
- Ligne de cars régionale (707)
- Arrêt de cars
- Aménagements cyclables existants

Enjeux identifiés :

- Apaisement du centre-ville par la création d'une zone 30
- Développement des cheminements cyclables sécurisés pour desservir les pôles générateurs et assurer la connexion avec les communes voisines
- Apaisement des axes de la commune pour sécuriser les déplacements des modes actifs
- +ZAE Sécurisation de la desserte du complexe sportif et de la zone d'activités économiques des Moutouses en modes actifs
- Résorption des points noirs afin d'assurer la sécurité des modes actifs et apaiser le centre-ville
- Déplacement de l'arrêt de cars afin d'apaiser le centre-ville et d'optimiser la desserte régionale
- Desserte des secteurs de projets en modes actifs

CONSTATS

- Desservie par la D571, axe structurant reliant Avignon et Châteaurenard à Saint-Rémy-de-Provence
- Un centre historique en cours d'apaisement mais dont l'étroitesse des rues rend complexe les aménagements dédiés aux modes actifs
- Une commune avec de nombreux équipements publics structurants et des projets, dont un collège prévu pour septembre 2027
- Des aménagements cyclables existants, desservants le futur collège et les principaux lotissements
- Un parking de covoiturage (7 places) existant aux abords du centre

ENJEUX

- L'apaisement du centre-ville par la création d'une zone 30 et la sécurisation des intersections
- Le déplacement de l'arrêt de cars sur la D571 pour une desserte express
- La desserte en modes actifs des équipements, de la zone d'activités Ouest et des secteurs de projets
- La création de continuités cyclables :
  - Avec Châteaurenard et la voie verte La Durance à vélo
  - Au Sud, vers Saint-Rémy-de-Provence et la Méditerranée à vélo
  - Vers les communes de secteur du futur collège

GRAVESON

LES CHIFFRES CLÉS DE LA COMMUNE EN 2021 (INSEE)

4 800 habitants
+ 22% en 10 ans

1 200 emplois
+ 48% en 10 ans

2 200 résidences principales
+ 39% en 10 ans

LES CHIFFRES CLÉS DES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL EN 2021 (INSEE)

Parmi les résidents actifs de la commune :

94% se rendent sur leur lieu de travail en **voiture** et **moto**

4% à **pied** et à **vélo**

2% en **transports en commun**

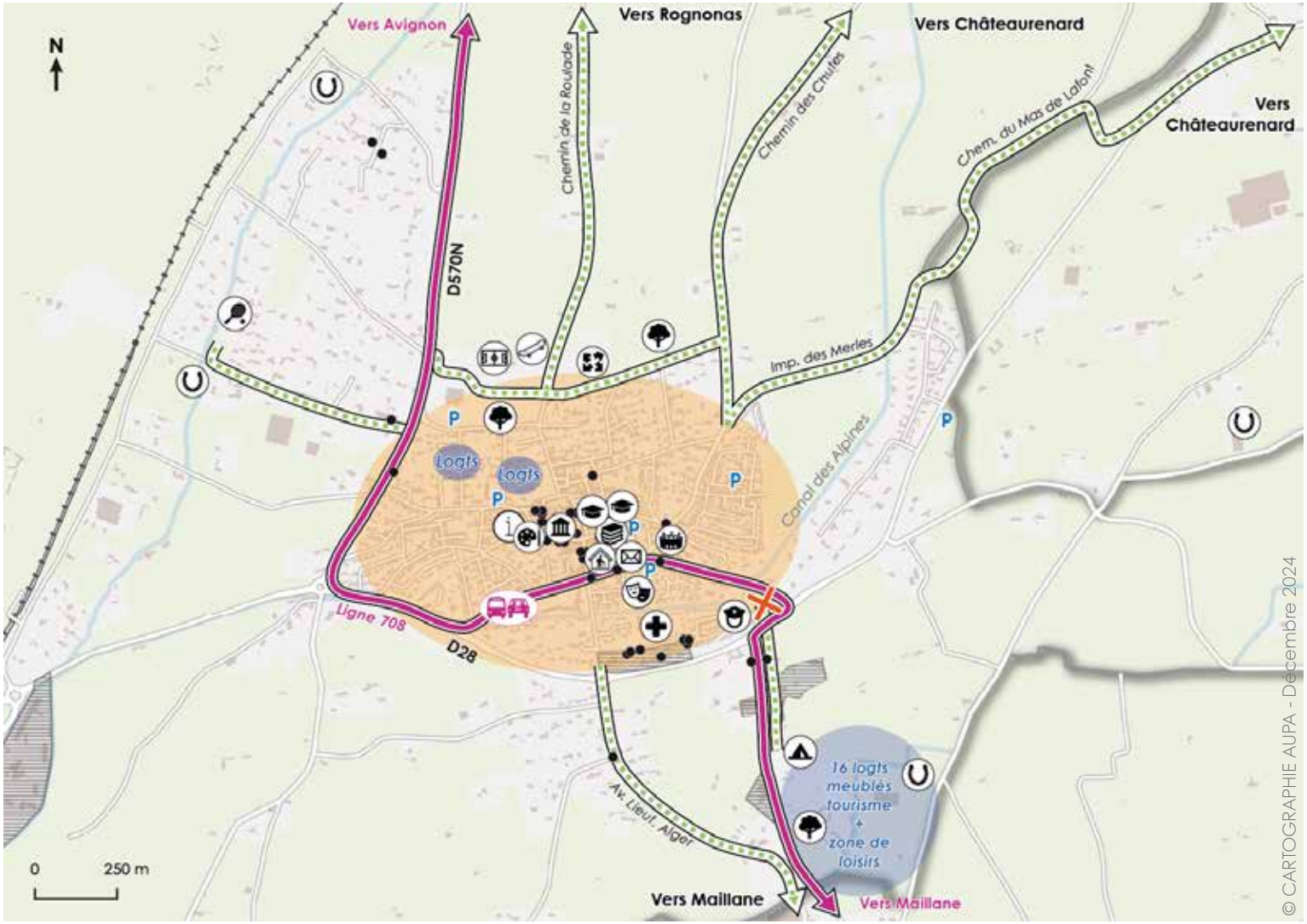
Chaque jour :
- 700 personnes se rendent à Graveson pour travailler
- 500 personnes résident et travaillent à Graveson
- 1 600 habitants quittent Graveson pour rejoindre leur lieu d'emploi.

Traversée par la départementale 28 qui la connecte à Châteaurenard, la commune de Graveson se situe sur la frange Sud du territoire intercommunal et à l'Est du massif de la Montagnette. La commune est également longée par la D570N, un axe de transit important du territoire entre Arles et Avignon. Son centre ancien a fait l'objet de mesures d'apaisement, sécurisant l'accès aux écoles et redonnant une place aux espaces publics ainsi qu'aux mobilités actives.

Avenue Frédéric Mistral

Cours National

Avenue du Général de Gaulle



Eléments de diagnostic :

- Zone apaisée (zone 30, zone 20)
- Zones de stationnement
- Zones d'activités
- Pôles générateurs
- Commerces
- Ligne de cars régionale (708)
- Arrêt de cars et aire de covoiturage

Enjeux identifiés :

- Développement des cheminements cyclables sécurisés pour desservir les pôles générateurs, notamment le camping, et assurer la connexion avec les communes voisines
- Desserte des secteurs de projets en modes actifs
- Sécurisation de la traversée de la D28 pour desservir le camping

CONSTATS

- Un cœur de ville apaisé où la place de la voiture a été réduite (zone bleue, parvis écoles, traversées piétonnes, etc.)
- Un pôle d'échanges multimodal à proximité du cœur de ville, desservi par la ligne 708 et les lignes scolaires
- Une ligne de cars régionale (708) où le niveau de desserte actuel ne répond pas aux besoins des usagers du quotidien (amplitude horaire, zones desservies)

ENJEUX

- La connexion avec Avignon : la gare TGV, l'aéroport, les zones d'emplois (Agroparc) et universitaires
- La connexion à la gare et au collège de Tarascon en transports en commun et à vélo
- La création de continuités cyclables :
  - Avec les pôles générateurs excentrés, notamment le camping et la future zone de loisirs
  - Avec Châteaurenard via un axe cyclable structurant
  - Vers Maillane et Rognonas, en connexion avec la voie verte
- Le développement du covoiturage et des mobilités solidaires pour faciliter le transport des jeunes et des personnes âgées

MAILLANE

LES CHIFFRES CLÉS DE LA COMMUNE EN 2021 (INSEE)

2 700 habitants
+ 18% en 10 ans

700 emplois
+ 19% en 10 ans

1 100 résidences principales
+ 21% en 10 ans

LES CHIFFRES CLÉS DES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL EN 2021 (INSEE)

Parmi les résidents actifs de la commune :

91% se rendent sur leur lieu de travail en **voiture** et **moto**

7% à **pied** et à **vélo**

1% en **transports en commun**

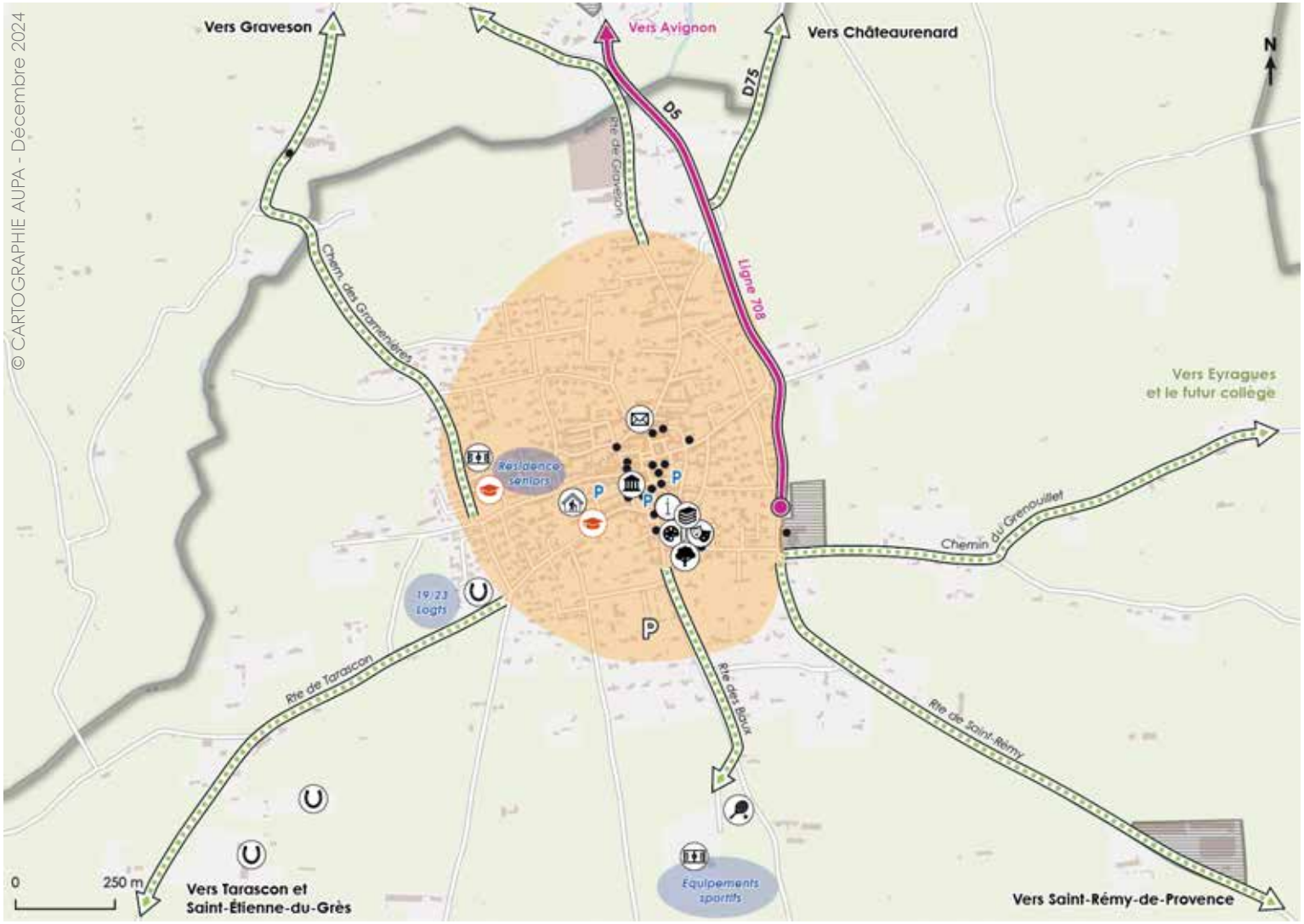
Chaque jour :
- 300 personnes se rendent à Maillane pour travailler
- 300 personnes résident et travaillent à Maillane
- 900 habitants quittent Maillane pour rejoindre leur lieu d'emploi.

Tournée à la fois vers Tarascon à l'Ouest et vers Saint-Rémy-de-Provence à l'Est, Maillane est aussi la commune de Terre de Provence la mieux connectée à Arles depuis la D570N, axe de transit majeur entre Arles et Avignon. Elle bénéfice d'une desserte en transports en commun via la ligne régionale 708 qui la relie à Avignon-centre. Plusieurs projets sont envisagés visant à conforter la qualité de vie du village, notamment le développement du complexe sportif au Sud ou encore le passage de la commune à 30km/h.

Accès au parc sportif, Route des Baux

Centre-villageois, Rue du Poète

Cours Guynemer



Eléments de diagnostic :

- Zone apaisée (zone 30)
- Zones de stationnement
- Zones d'activités
- Pôles générateurs
- Commerces
- Ligne de cars régionale (708)
- Arrêt de cars

Enjeux identifiés :

- Développement des cheminements cyclables sécurisés pour desservir les pôles générateurs et assurer la connexion avec les communes voisines
- Sécurisation des abords des écoles pour les modes actifs
- Création d'un parking et réaménagement de l'offre en stationnement en raison de la création de la zone 30
- Desserte des zones de projets en modes actifs

CONSTATS

- Une commune tournée vers plusieurs polarités (Tarascon, Arles, Avignon, Saint-Rémy)
- Un village qui n'a pas vocation à s'agrandir davantage et qui va prochainement généraliser la circulation à 30km/h
- Un développement des équipements au Sud de la commune : pôle sportif, salle associative, parking, etc.
- Une desserte en transports en commun via la ligne régionale 708 qui ne répond pas aux besoins des résidents dans son fonctionnement actuel (fréquence, amplitude horaire, périodes de desserte)

ENJEUX

- L'amélioration de la desserte effectuée par la ligne de cars 708 et de la communication auprès de la population sur le service existant
- La sécurisation piétonne de l'accès aux écoles depuis le centre-villageois
- La création de continuités cyclables vers le futur collège d'Eyragues
- La création d'une véritable liaison dédiée aux modes actifs entre le centre-villageois et le complexe sportif (confortement de l'aménagement existant)

MOLLÉGÈS

LES CHIFFRES CLÉS DE LA COMMUNE EN 2021 (INSEE)

2 700 habitants
+ 5% en 10 ans

600 emplois
+ 10% en 10 ans

1 100 résidences principales
+ 10% en 10 ans

LES CHIFFRES CLÉS DES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL EN 2021 (INSEE)

Parmi les résidents actifs de la commune :

94% se rendent sur leur lieu de travail en **voiture** et **moto**

5% à **pied** et à **vélo**

1% en **transports en commun**

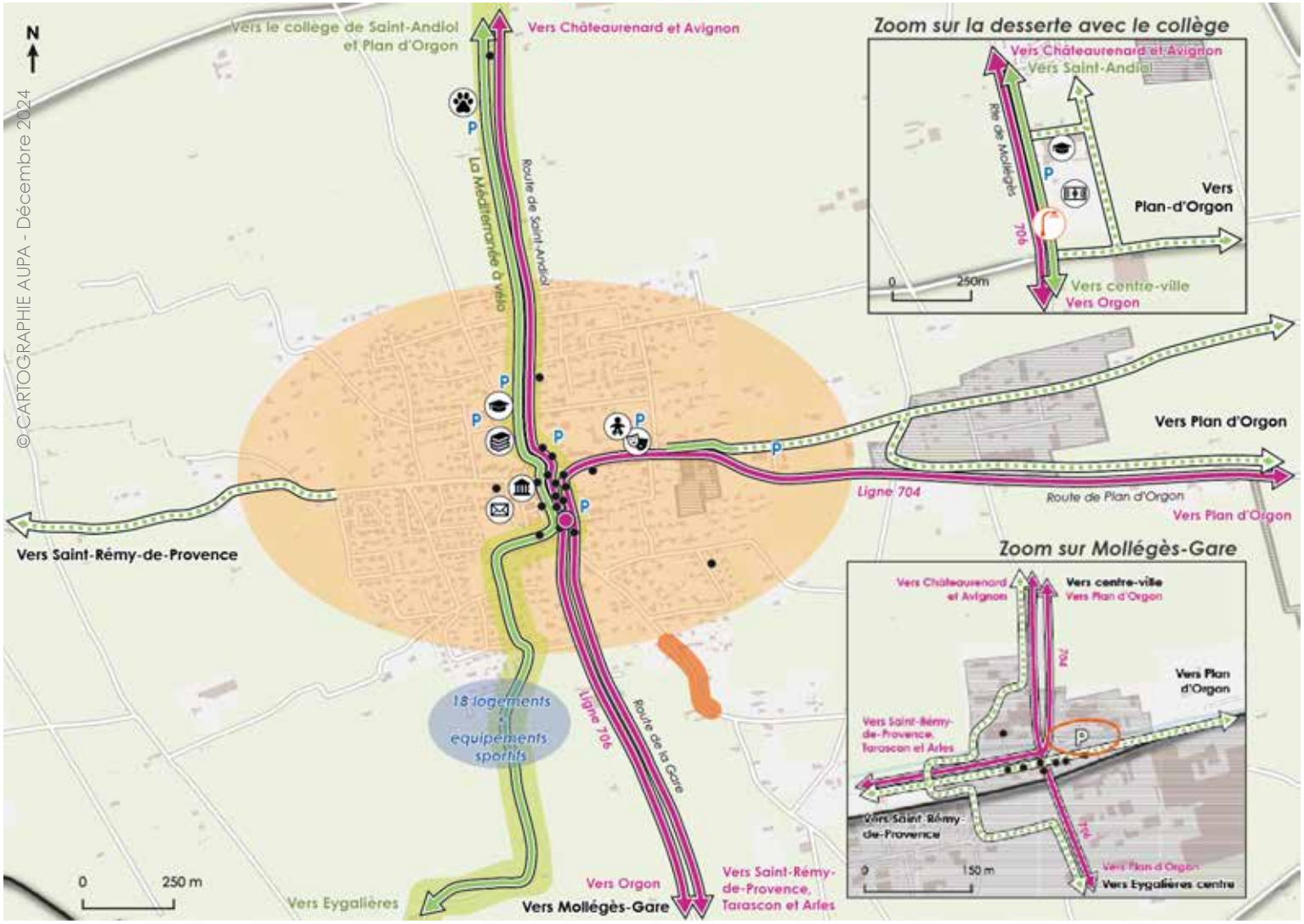
Chaque jour :
- 300 personnes se rendent à Mollégès pour travailler
- 200 personnes résident et travaillent à Mollégès
- 800 habitants quittent Mollégès pour rejoindre leur lieu d'emploi.

Bordée par la D99 et la D7N, Mollégès est une commune relativement préservée du trafic de transit, tout en profitant d'une proximité avec Cavaillon et les Alpilles (Saint-Rémy-de-Provence et Eygalières). Mollégès fait partie des rares communes de Terre de Provence à bénéficier d'une desserte en transport collectif via 2 lignes de cars régionales (704 et 706). Elle est également desservie par la Méditerranée à vélo, la reliant à Saint-Rémy-de-Provence. Son cœur historique a fait l'objet d'un traitement de l'espace public et d'un abaissement des vitesses (zone 30).

Avenue du Château

Mairie depuis la place de l'Église

Mollégès-Gare



Eléments de diagnostic :

- Zone apaisée (zone 30)
- Axes apaisés
- P Zones de stationnement
- Zones d'activités
- Pôles générateurs
- Commerces
- Ligne de cars régionale (706)
- Arrêt de cars
- Aménagements cyclables existants
- Itinéraire véloroute

Enjeux identifiés :

- Développement des cheminements cyclables sécurisés pour desservir les pôles générateurs et assurer la connexion avec les communes voisines
- Apaisement des axes de la commune pour sécuriser les déplacements des modes actifs
- P Réaménagement d'un parking permettant l'accès et le report modal vers la voie verte
- Création d'un pôle d'échanges multimodal à proximité de la Durance à vélo, à travers l'aménagement d'un parking voiture et vélo, et le déplacement de l'arrêt de cars des lignes régionales

CONSTATS

- Un cœur de village apaisé avec une zone 30 prochainement étendue et plusieurs projets d'atténuation du trafic (feu récompense, réaménagement de voirie)
- Mollégès-Gare, situé à 2 km au sud du centre : un quartier en cours de développement et de réaménagement (stationnement)
- Une desserte en transport collectif via 2 lignes de cars régionales (704 et 706) qui ne répond pas pleinement aux besoins
- Desservie par la Méditerranée à vélo et connectée à la Durance à vélo grâce à la voie verte sécurisée jusqu'au collège de Saint-Andiol

ENJEUX

- La création de continuités cyclables sécurisées :
  - Au Sud avec Mollégès-Gare et Eygalières
  - Avec la ZAE depuis le chemin de la Poupaille
  - Avec Plan d'Orgon via la D31
- L'amélioration de la desserte de transports en commun de la ligne 706 qui ne fonctionne qu'en périodes estivales et scolaires
- La formalisation du covoiturage au niveau du quartier de Mollégès-Gare (D99)

NOVES

LES CHIFFRES CLÉS DE LA COMMUNE EN 2021 (INSEE)

5 900 habitants
+ 12% en 10 ans

1 700 emplois
+ 16% en 10 ans

2 500 résidences principales
+ 14% en 10 ans

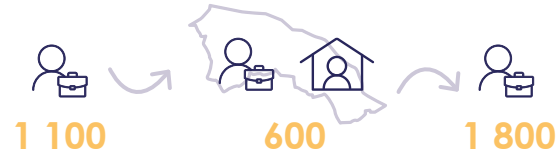
LES CHIFFRES CLÉS DES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL EN 2021 (INSEE)

Parmi les résidents actifs de la commune :

91% se rendent sur leur lieu de travail en **voiture** et **moto**

6% à **pied** et à **vélo**

3% en **transports en commun**



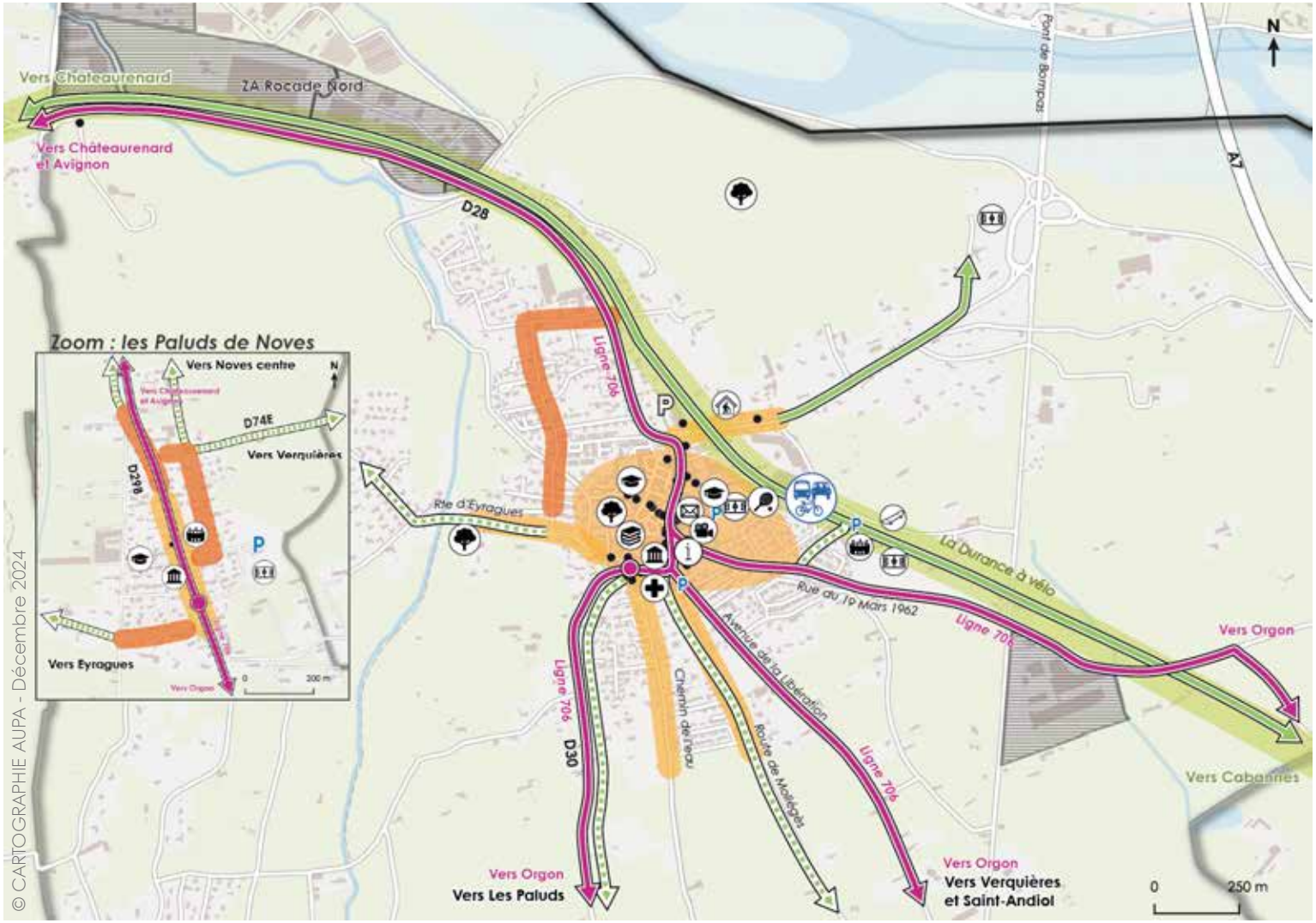
Chaque jour :
- 1 100 personnes se rendent à Noves pour travailler
- 600 personnes résident et travaillent à Noves
- 1 800 habitants quittent Noves pour rejoindre leur lieu d'emploi.

Située en bordure de Durance, la commune de Noves est la porte d'entrée Nord-Est de Terre de Provence, grâce à sa proximité directe à l'échangeur Avignon Sud (A7) et le pont de Bompas. La commune se situe également au carrefour de plusieurs axes majeurs du territoire (D7N, D28 et D26), supports de nombreux flux de transit. Commune particulièrement étendue (allant du Nord au Sud de Terre de Provence), Noves est à la fois tournée vers Avignon Sud, Châteaurenard, Saint-Rémy-de-Provence et de plus en plus vers Cavaillon pour les déplacements du quotidien.

Voie Verte

Place de l'Église

Pont de Bompas



Eléments de diagnostic :

- Zone apaisée (zone 30)
- Axes apaisés
- Zones de stationnement
- Zones d'activités
- Pôles générateurs
- Commerces
- Ligne de cars régionale (706)
- Arrêt de cars
- Aménagements cyclables existants
- Itinéraire véloroute

Enjeux identifiés :

- Développement des cheminements cyclables sécurisés pour desservir les pôles générateurs et assurer la connexion avec les communes voisines
- Apaisement des axes de la commune pour sécuriser les déplacements des modes actifs
- Réaménagement d'un parking permettant l'accès et le report modal vers la voie verte
- Création d'un pôle d'échanges multimodal à proximité de la Durance à vélo, à travers l'aménagement d'un parking voiture et vélo, et le déplacement de l'arrêt de cars des lignes régionales

CONSTATS

- Une porte d'entrée sur le territoire grâce à sa position géographique
- Une proximité à la Rocade Sud d'Avignon et ses équipements structurants (zones d'emplois, zones commerciales, université)
- Des flux de circulation importants et des flux poids-lourds qui traversent le centre-ville depuis la route de Saint-Rémy (D30)
- Un centre-ville longé par La Durance à vélo
- Un cœur de village apaisé composé d'espaces piétons bien que contraint par un centre ancien fortifié

ENJEUX

- Le développement de l'intermodalité :
  - Par l'aménagement d'un pôle d'échanges multimodal à proximité de la Durance à vélo
  - Par le réaménagement d'un parking au Nord du centre-ville
- La création d'une liaison cyclable avec les Paluds de Noves au Sud
- La création d'un barreau routier au Sud afin de soulager le centre-ville des flux de transit

ORGON

LES CHIFFRES CLÉS DE LA COMMUNE EN 2021 (INSEE)

2 700 habitants
↘ - 13% en 10 ans

900 emplois
↗ + 23% en 10 ans

1 300 résidences principales
↗ + 4% en 10 ans

LES CHIFFRES CLÉS DES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL EN 2021 (INSEE)

Parmi les résidents actifs de la commune :

91% se rendent sur leur lieu de travail en **voiture** et **moto**

6% à **pied** et à **vélo**

3% en **transports en commun**

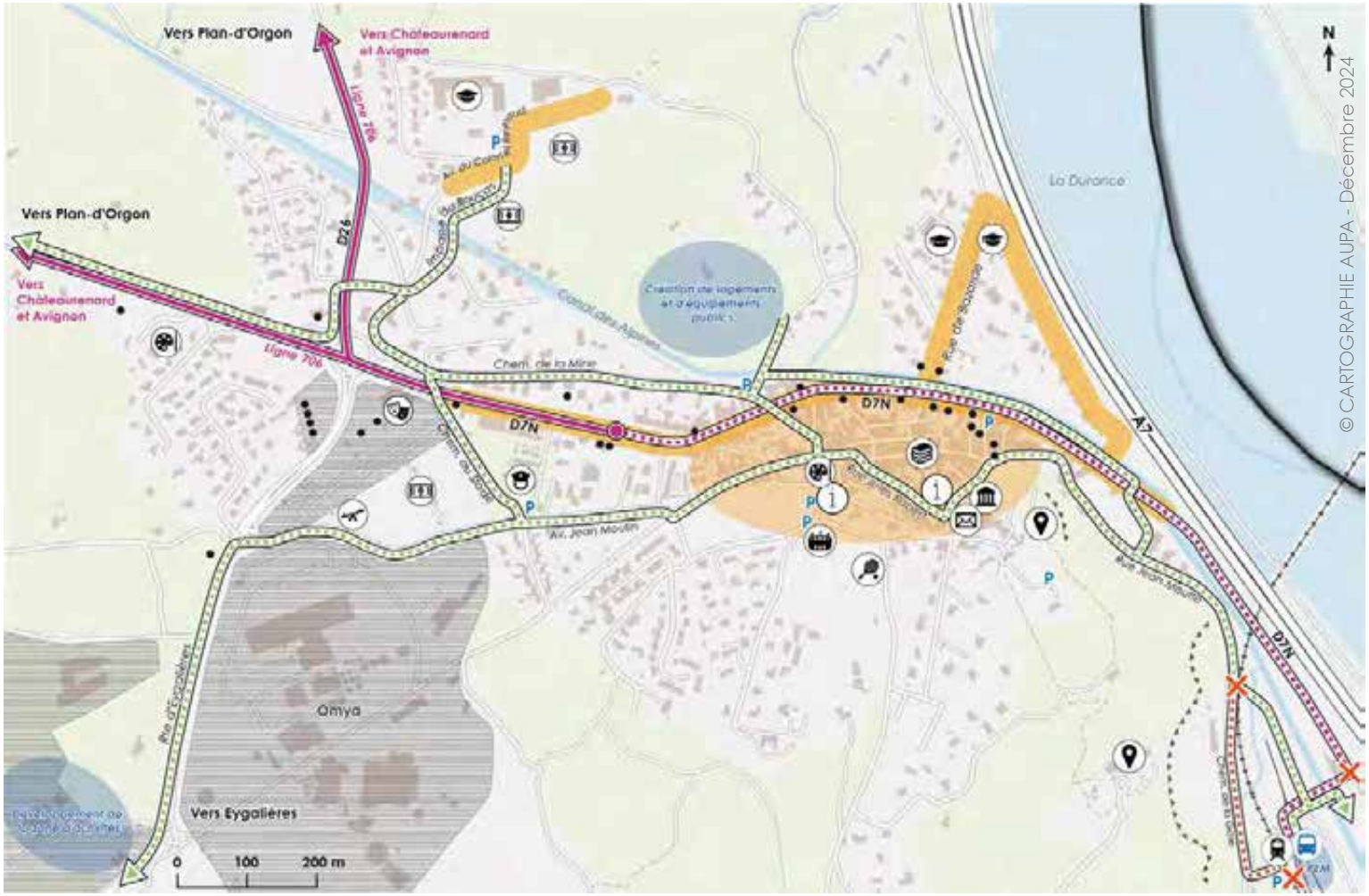
Chaque jour :
- 600 personnes se rendent à Orgon pour travailler
- 200 personnes résident et travaillent à Orgon
- 800 habitants quittent Orgon pour rejoindre leur lieu d'emploi.

Implantée sur les contreforts du massif des Alpilles, en bordure de Durance, longée à l'Est par l'A7 et traversée par la D7N, Orgon est une commune stratégique pour les mobilités de Terre de Provence. Il s'agit d'une véritable porte d'entrée du territoire, disposant d'une desserte sur la ligne TER entre Avignon et Marseille (SERM d'Aix-Marseille-Provence et d'Avignon). Orgon se situe également sur l'itinéraire de la véloroute régionale La Durance à Vélo, ouvrant le territoire à des liaisons cyclables au delà de l'intercommunalité.

D7N

Mairie d'Orgon

Canal des Alpines



Eléments de diagnostic :

- Zone apaisée (zone 30)
- Axes apaisés
- Zones de stationnement
- Zones d'activités
- Pôles générateurs
- Commerces
- Halte ferroviaire
- Ligne de cars régionale (706)
- Arrêt de cars

Enjeux identifiés :

Connexion des pôles générateurs au centre-ville :

- Aménagement de cheminements sécurisés pour les modes actifs
- Sécurisation des cheminements piétons entre le centre-ville et la gare
- Desserte de la gare par les lignes de cars régionales
- Desserte des secteurs de projets
- Création d'un pôle d'échanges multimodal par la réalisation d'une gare routière
- Résorption des points noirs afin de sécuriser les déplacements

CONSTATS

- Une porte d'entrée sur le territoire grâce à sa position géographique et sa halte ferroviaire
- Desservie par l'A7 (échangeur de Sénas) et traversée par la D7N
- Commune contrainte par ses caractéristiques géographiques et ses infrastructures routières qui créent des coupures urbaines
- La D7N, un axe très fréquenté mais apaisé en centre-ville
- Un centre historique apaisé et des espaces piétons agréables

ENJEUX

- Requalification de la halte ferroviaire en pôle d'échanges multimodal
- Des équipements structurants et excentrés du cœur historique : le collège et la halte ferroviaire
- Création de continuités cyclables au- delà de Terre de Provence :
  - Avec l'itinéraire vélo intercommunal structurant (Barbentane-Plan d'Orgon)
  - Avec La Durance à vélo
  - Vers Sénas
- Nécessité de sécuriser la traversée de la D7N dans le projet de liaison de la Durance à vélo au centre d'Orgon

ORGON

LES CHIFFRES CLÉS DE LA GARE D'ORGON (SNCF)

25 000 voyageurs en **2023**

9 150 voyageurs en **2015**

+ 167% en 8 ans

30 trains voyageurs **par jour** sur la ligne Marseille-Avignon

LA GARE D'ORGON : L'UNIQUE PORTE D'ENTRÉE FERROVIAIRE DU TERRITOIRE

La gare d'Orgon a été bâtie en 1873, prolongeant la ligne en provenance d'Arles depuis Miramas, en direction de Cheval-Blanc.

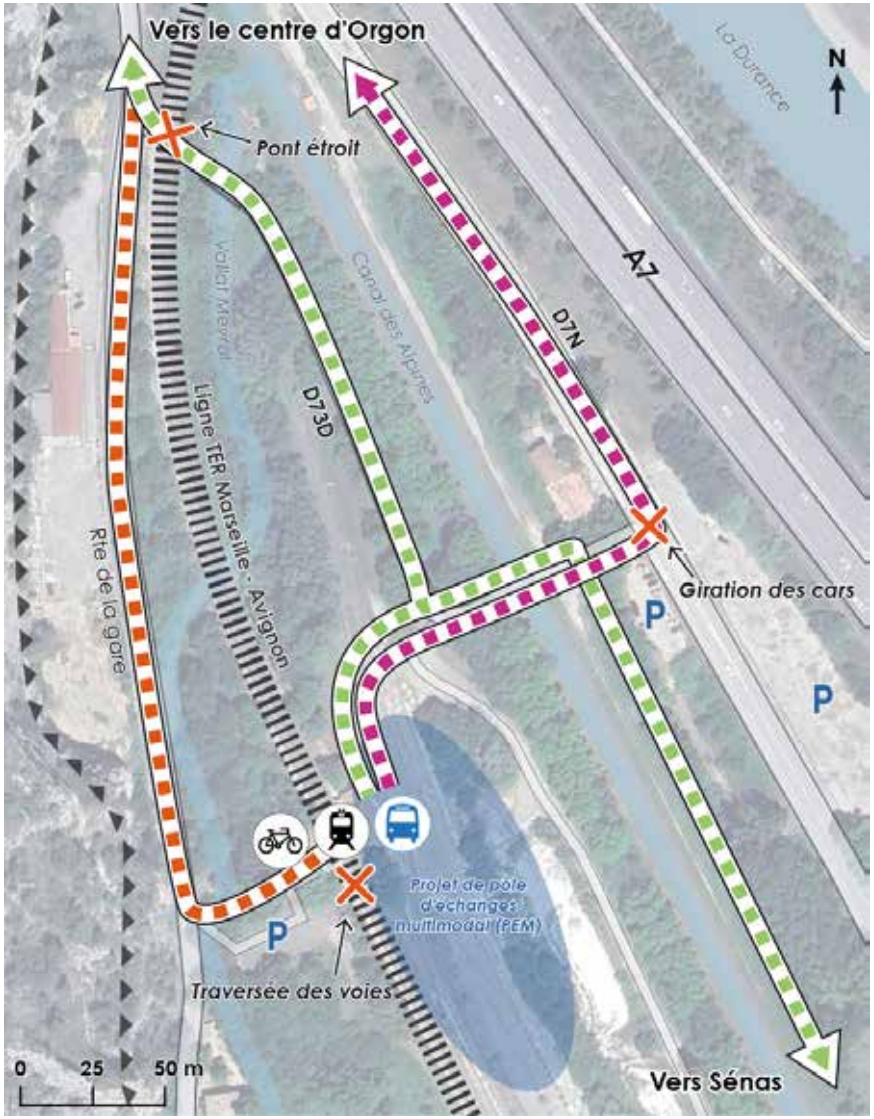
Il s'agit d'une gare particulièrement contrainte d'un point de vue géographique, lui conférant une position tout autant stratégique : située entre les Alpilles et le Luberon, au pied d'une falaise de calcaire, où le transport des extractions de craie était d'ailleurs l'une de ses fonctions ; à proximité de la Durance et d'axes routiers majeurs (D7N, A7). Toujours équipée d'un quai et d'un bâtiment voyageur (fermé au public), la gare a subi plusieurs évolutions : à partir de 1900, elle est agrandie par un doublement des voies et dans les années 1950, la halle de marchandises est supprimée. Il s'agit également d'une ancienne gare de bifurcation, issue des lignes désormais fermées Tarascon-Orgon et Barbentane-Orgon.

Aujourd'hui considérée comme une halte ferroviaire, elle accueille des trains de voyageurs et de fret, la connectant via l'unique ligne de desserte aux gares d'Avignon TGV, d'Avignon-centre, de Miramas et de Marseille-Saint-Charles. La formalisation d'un pôle d'échanges multimodal (PEM) ferroviaire au niveau de la gare SNCF via la création d'une connexion en transport collectif routier et en modes actifs permettrait aux usagers du territoire d'accéder à un véritable service multimodal. Offrant une vraie porte d'entrée à Terre de Provence, le PEM participerait aussi au désenclavement de la commune ainsi qu'au dynamisme touristique.

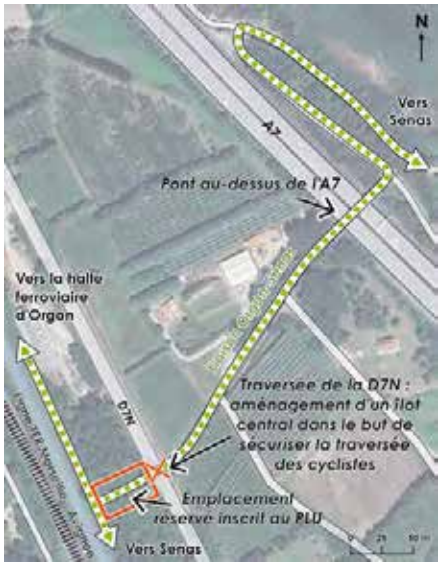
Halte ferroviaire d'Orgon

Parking de la gare

Passage à niveau



Friche de la gare



Eléments de diagnostic :

- P — Zone de stationnement
- Pôles générateurs
- Commerces
- Lignes de cars régionales (705 et 708)
- Arrêt de cars
- Aménagements cyclables existants
- Zone d'activités

Enjeux identifiés :

- Développement des cheminements cyclables sécurisés pour desservir les pôles générateurs et assurer la connexion avec les communes voisines
- Report modal et développement des modes actifs par la création d'un pôle d'échanges multimodal (PEM)
- Réouverture de la halte ferroviaire de Barbentane
- Desserte de la future zone d'activités de la Gare
- Résorption des points noirs afin d'assurer la sécurité des modes actifs
- P — Création d'un parking payant et d'arrêts minutes à proximité de la gare

CONSTATS

- Seule gare intercommunale actuellement en service du territoire
- Une gare desservie par la Ligne TER Marseille-Salon-Cavaillon-Avignon
- Faisant partie du SERM d'Avignon et de la Métropole Aix-Marseille Provence
- Un potentiel important pour l'activité touristique : porte d'entrée des Alpilles et proximité immédiate avec la voie verte La Durance à vélo
- Un foncier important au Nord de la gare (capacité de stationnement) et des bâtiments pour créer un PEM structurant

ENJEUX

- La création d'un véritable pôle d'échanges multimodal
- Le désenclavement de la commune
- La liaison avec les principaux pôles urbains pour les trajets du quotidien, en particulier avec Avignon, Cavaillon, Salon-de-Provence ou encore Marseille
- La création d'une liaison en modes actifs avec le centre-villageois (à 1 km)
- L'organisation d'une desserte en transport collectif pour une connexion avec les villes et villages du territoire
- L'attraction touristique, notamment le tourisme à vélo grâce à la future liaison avec La Durance à vélo et la proximité au Canal des Alpines pour la connexion à Sénas
- La sécurisation et la mise en accessibilité de la gare pour tous

PLAN D'ORGON

LES CHIFFRES CLÉS DE LA COMMUNE EN 2021 (INSEE)

3 600 habitants
+ 23% en 10 ans

1 400 emplois
+ 3% en 10 ans

1 400 résidences principales
+ 24% en 10 ans

LES CHIFFRES CLÉS DES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL EN 2021 (INSEE)

Parmi les résidents actifs de la commune :

92% se rendent sur leur lieu de travail en **voiture** et **moto**

5% à **pied** et à **vélo**

3% en **transports en commun**

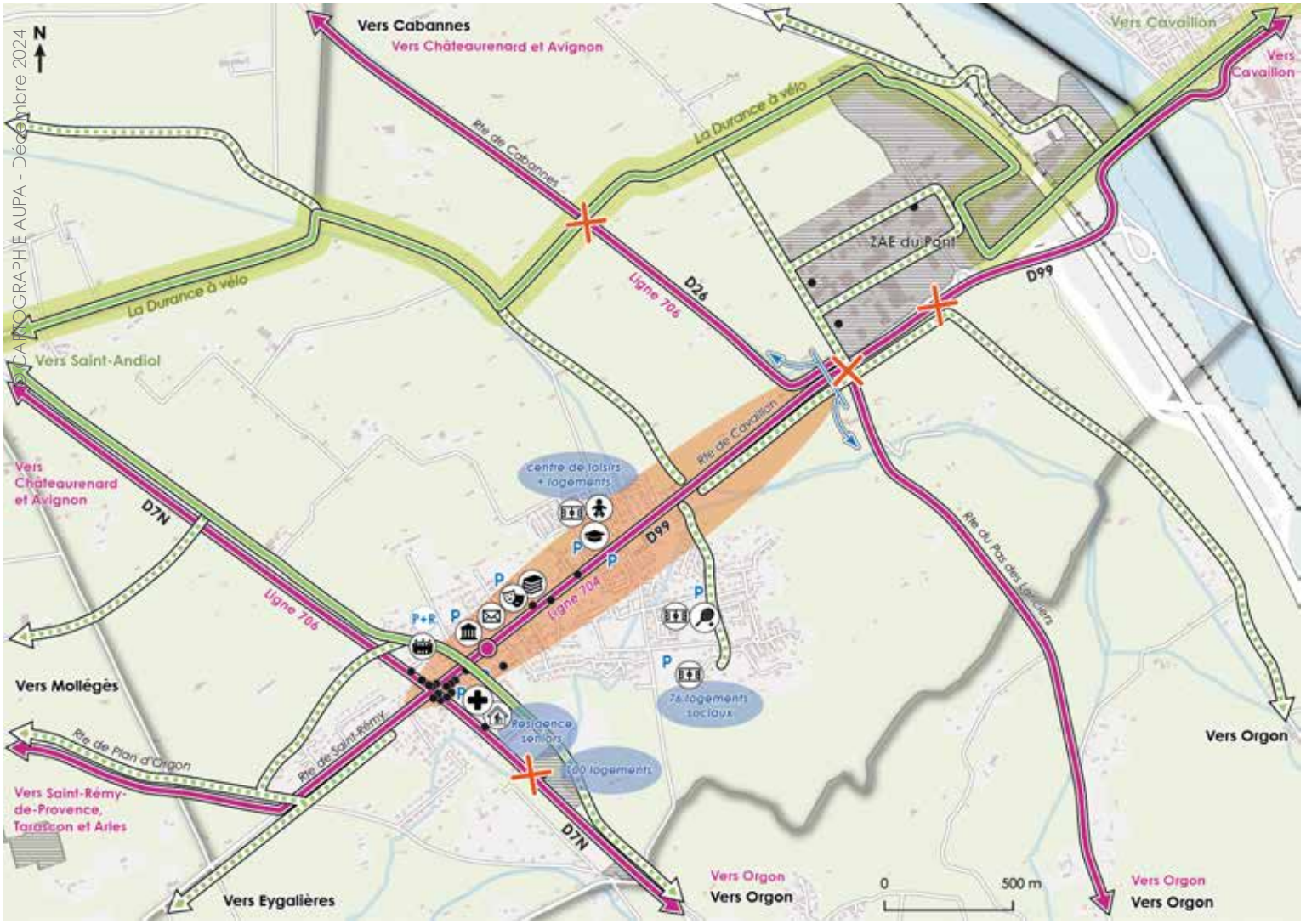
Chaque jour :
- 1 100 personnes se rendent à Plan d'Orgon pour travailler
- 300 personnes résident et travaillent à Plan d'Orgon
- 1 300 habitants quittent Plan d'Orgon pour rejoindre leur lieu d'emploi.

Porte d'entrée du territoire depuis l'échangeur de l'autoroute A7, Plan d'Orgon bénéficie également d'une connexion privilégiée avec Cavaillon, en voiture et modes actifs, grâce à une passerelle dédiée. Traversée par deux axes majeurs du territoire (D7N et D99), la commune subit un trafic important où la récente déviation de l'itinéraire poids-lourds devrait permettre, à terme, d'apaiser le trafic associé. Plan d'Orgon est également le point de départ de la voie verte reliant La Durance à vélo et se poursuivant jusqu'à Barbentane.

Traversée cyclable du pont de Cavaillon

D99

Voie verte



Eléments de diagnostic :

- P — Zones de stationnement
- Zones d'activités
- Pôles générateurs
- Commerces
- Lignes de cars régionales (704 et 706)
- Arrêt de cars
- Aménagements cyclables existants

Enjeux identifiés :

- Développement des cheminements cyclables sécurisés pour desservir les pôles générateurs et assurer la connexion avec les communes voisines, en particulier les communes d'Orgon et de Cavaillon
- Apaisement des axes de la commune pour sécuriser les déplacements des modes actifs
- Sécurisation des traversées de départementales pour les modes actifs
- P+R — Transformation du parking existant en un parking relais dans le cadre du développement d'une offre TC reliant la gare d'Orgon à Cavaillon
- Desserte des zones de projets pour les modes actifs
- Déviation des poids-lourds vers la D26 et la Route du Pas des Lanciers

CONSTATS

- Une porte d'entrée sur Terre de Provence depuis l'échangeur autoroutier et sa liaison directe avec Cavaillon
- Une concentration des équipements le long des départementales créant un effet de village-rue
- La D99, un axe très fréquenté mais qui tend à s'apaiser en centre-ville
- Des itinéraires cyclables existants (notamment La Durance à Vélo) mais de nombreuses contraintes limitant son intégration en plein centre

ENJEUX

- L'apaisement du centre-ville et de la D99 pour favoriser le partage de l'espace public
- La nécessité de sécuriser les traversées de départementales sur la D7N, la D99 et la D26
- La création d'une liaison avec la gare d'Orgon en transports collectifs et modes actifs
- La création de continuités cyclables :
  - Vers les pôles générateurs et la zone d'activités du Pont
  - Entre le centre-ville et Cavaillon
  - Au-delà de Terre de Provence, en direction de Sénas notamment

CARTOGRAPHIE AUPA - Décembre 2024

ROGNONAS

LES CHIFFRES CLÉS DE LA COMMUNE EN 2021 (INSEE)

4 100 habitants
= 0% en 10 ans

1 200 emplois
↗ + 5% en 10 ans

1 900 résidences principales
↗ + 8% en 10 ans

LES CHIFFRES CLÉS DES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL EN 2021 (INSEE)

Parmi les résidents actifs de la commune :

92% se rendent sur leur lieu de travail en **voiture** et **moto**

5% à **pied** et à **vélo**

3% en **transports en commun**

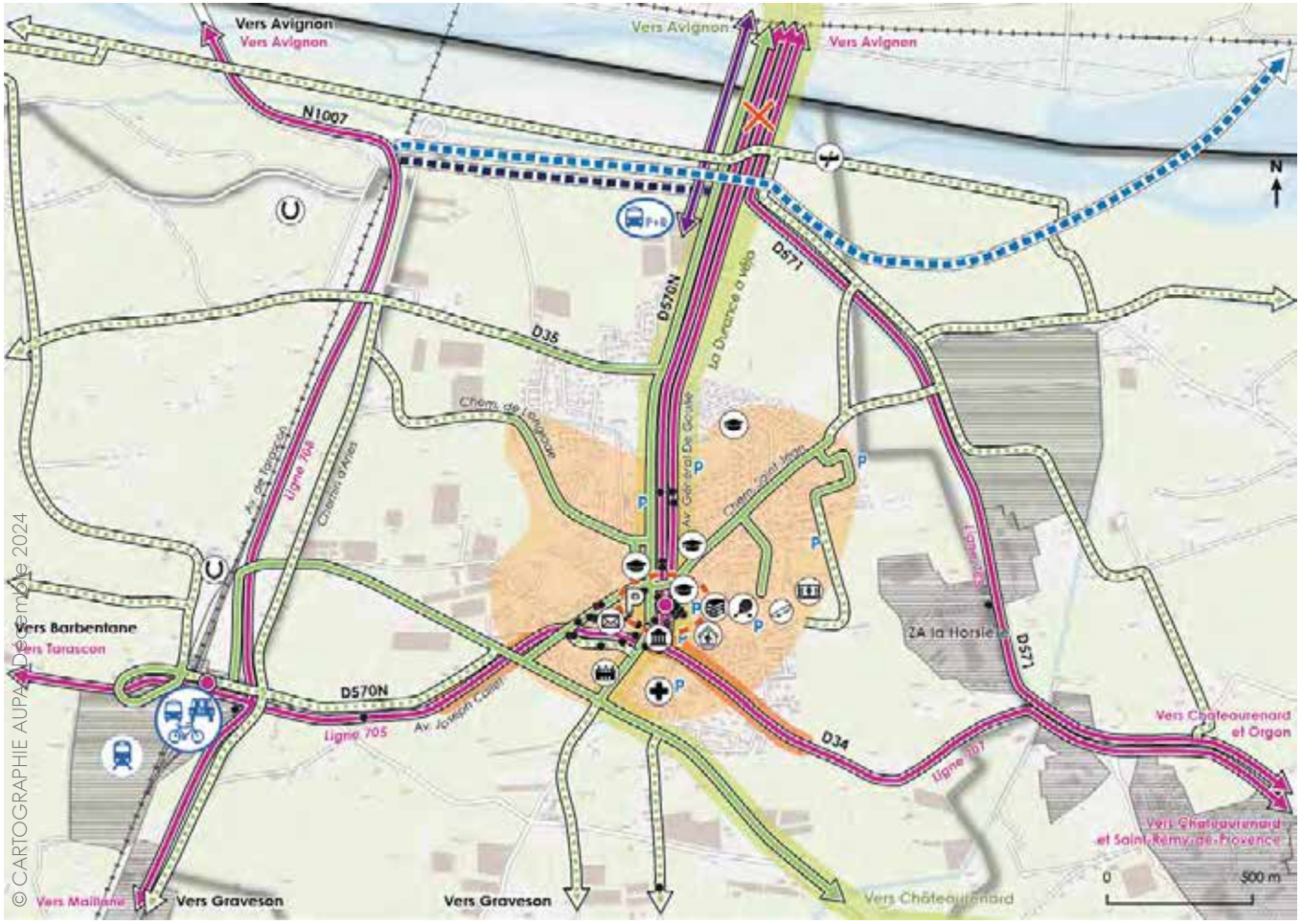
Chaque jour :
- 800 personnes se rendent à Rognonas pour travailler
- 300 personnes résident et travaillent à Rognonas
- 1 300 habitants quittent Rognonas pour rejoindre leur lieu d'emploi.

La commune de Rognonas se situe sur les rives de la Durance, elle est directement connectée à Avignon via deux des quatre ponts du territoire (pont de Rognonas, pont LEO). Elle se positionne au carrefour des flux du territoire en direction d'Avignon (+ 7 000 veh. j). Grâce au contournement de la D571, son centre-ville est préservé des principaux flux de transit. La commune est engagée dans une stratégie d'amélioration des mobilités via l'apaisement de son centre ainsi que par des projets d'envergure (PEM, barreau routier, LEO).

Place du marché

D570N

Pont de Rognonas



© CARTOGRAPHIE AUPA, Décembre 2024

Eléments de diagnostic :

- Zone apaisée (zone 30, zone 20)
- Zones de stationnement
- Zones d'activités
- Pôles générateurs
- Commerces
- Lignes de cars régionales (705, 706, 707 et 708)
- Arrêts de cars
- Aménagements cyclables existants
- Itinéraire véloroute

Enjeux identifiés :

- Liaison entre la N1007 et le pont de Rognonas plébiscitée par la commune
- Développement de la Liaison Est-Ouest (LEO) au Sud d'Avignon
- Développement des cheminements cyclables sécurisés pour desservir les pôles générateurs et assurer la connexion avec les communes voisines
- Apaisement des axes de la commune pour sécuriser les déplacements des modes actifs
- Réaménagement du centre-villageois (zone de rencontre, zone bleue)
- Développement d'une politique de stationnement en cohérence avec la zone apaisée du centre-villageois
- Sécurisation et apaisement de la traversée du pont de Rognonas
- Connexion au réseau Orizo
- Développement de pôles d'échanges multimodaux (PEM)
  - PEM du pont de Rognonas (bus, P+R)
  - PEM de l'Escapade (bus, covoiturage, vélo)
- Réouverture de la halte ferroviaire de Barbentane

CONSTATS

- Une porte d'entrée du territoire, en connexion avec Avignon, grâce à sa position géographique et ses ponts
- Un centre historique via des espaces piétons et cyclables en cours de développement qui participent à la qualité du cadre de vie
- Des pratiques en modes actifs valorisées et recherchées, soutenues par la présence de la voie verte (la Durance à vélo)
- Une commune bien desservie par les transports en commun régionaux (4 lignes de car)
- Une proximité avec la gare ferroviaire de Barbentane qui se détermine comme un potentiel à requalifier
- Un pôle d'échanges en lien avec Barbentane offrant une desserte en transports en commun, un point de covoiturage et une desserte cyclable

ENJEUX

- La sécurisation et la requalification du pont de Rognonas favorisant les modes actifs
- La création d'un pôle d'échanges multimodal à proximité du pont de Rognonas, en liaison avec Avignon
- La requalification de la halte ferroviaire Barbentane-Rognonas en pôle d'échanges multimodal, en lien avec le PEM de l'Escapade
- Le développement du réseau cyclable et la sécurisation de la connexion avec Châteaurenard
- La création d'un barreau routier reliant la LEO au pont de Rognonas (tranche 1), dans l'attente de la poursuite de la LEO
- Le réaménagement du coeur de ville par la réorganisation du stationnement et la mise en place d'une zone de rencontre

SAINT-ANDIOL

LES CHIFFRES CLÉS DE LA COMMUNE EN 2021 (INSEE)

3 400 habitants
+6% en 10 ans

1 100 emplois
+ 3% en 10 ans

1 500 résidences principales
+ 16% en 10 ans

LES CHIFFRES CLÉS DES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL EN 2021 (INSEE)

Parmi les résidents actifs de la commune :

93% se rendent sur leur lieu de travail en **voiture** et **moto**

6% à **pied** et à **vélo**

1% en **transports en commun**

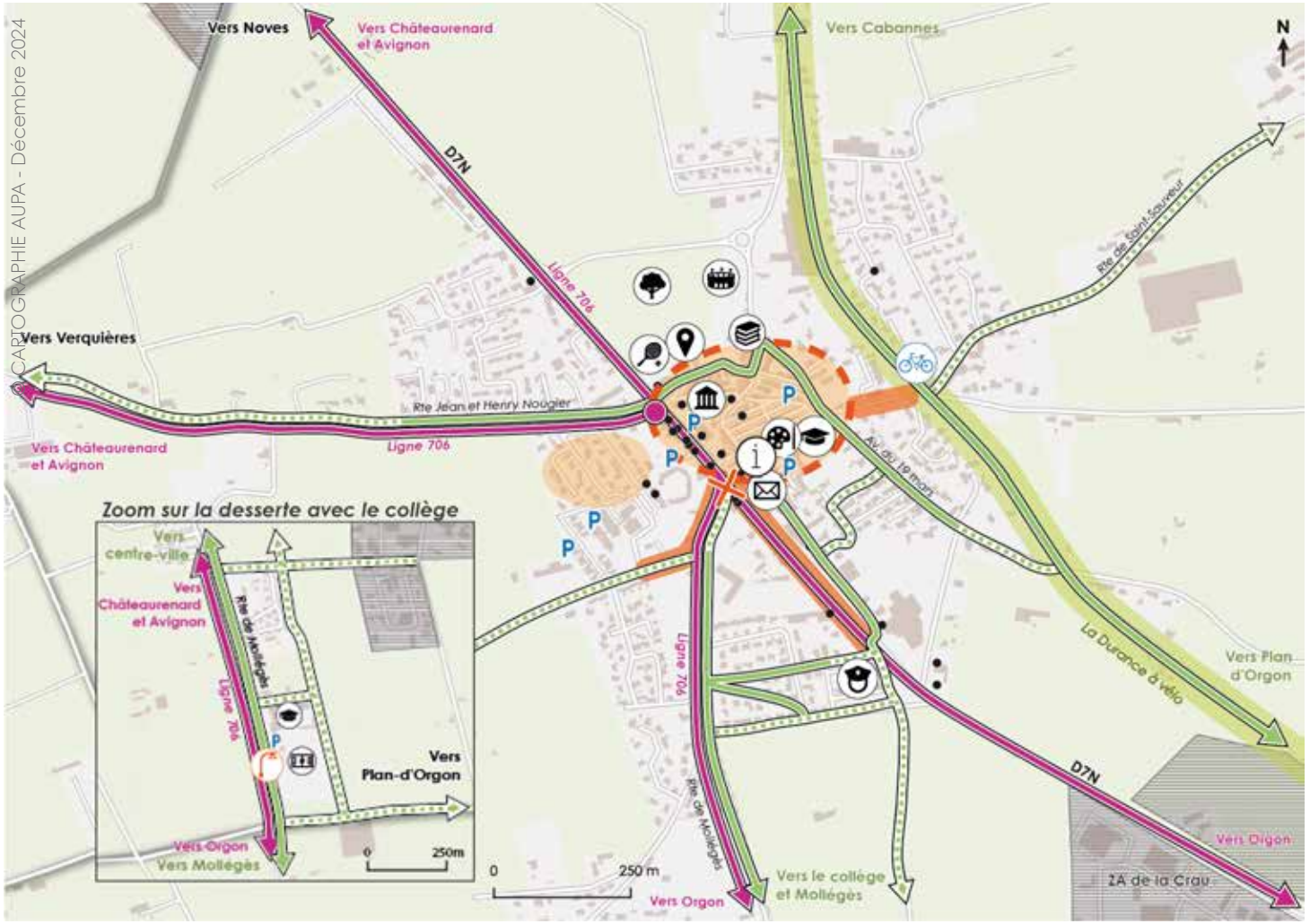
Chaque jour :
- 800 personnes se rendent à Saint-Andiol pour travailler
- 300 personnes résident et travaillent à Saint-Andiol
- 1 100 habitants quittent Saint-Andiol pour rejoindre leur lieu d'emploi.

Son positionnement stratégique entre les échangeurs de Bompas et de Cavaillon offre à la commune de Saint-Andiol une desserte privilégiée depuis l'autoroute A7. Prenant appui sur les routes départementales traversant la commune, notamment la D7N, elle bénéficie d'une bonne connexion routière et cyclable, lui offrant une place centrale au sein de Terre de Provence.

D7N

D24

Voie Verte



Eléments de diagnostic :

- Zones apaisées (zone de rencontre, zone 30)
- P Zones de stationnement
- Zones d'activités
- Pôles générateurs
- Commerces
- Ligne de cars régionale (706)
- Arrêt de cars
- Aménagements cyclables existants
- Itinéraire véloroute

Enjeux identifiés :

- Développement des cheminements cyclables sécurisés pour desservir les pôles générateurs et assurer la connexion avec les communes voisines, en priorité la fin de l'itinéraire entre le centre-ville et le collège
- Apaisement des axes de la commune pour sécuriser les déplacements des modes actifs
- Valorisation de la zone apaisée afin de sécuriser les modes actifs
- Sécurisation de la traversée de la D7N pour tous les modes actifs
- Sécurisation de la route du collège grâce à l'installation d'un éclairage public
- Equipement du territoire en services vélo pour les usagers (station de gonflage)

CONSTATS

- Traversée par la D7N, un axe structurant, apaisé en centre-ville mais qui possède des intersections accidentogènes et qui crée une coupure urbaine
- Un centre historique apaisé mais où la morphologie urbaine (rues étroites) rend les aménagements dédiés aux modes actifs plus complexes
- Une prise en compte du vélo dans les aménagements récents, dans la desserte des pôles de la commune notamment le collège au Sud
- Desservie par la voie verte La Durance à vélo

ENJEUX

- La valorisation du centre-ville pour les modes actifs, dans la continuité des projets cyclables amorcés par la commune
- La création de liaisons cyclables sécurisées :
  - Au Sud vers le collège
  - Au Sud-Ouest vers Saint-Rémy-de-Provence
  - Avec la Durance à Vélo
- La facilitation du développement de la pratique cyclable par la mise en place d'équipements adaptés (station de gonflage, réparation, etc.)
- La réduction de la coupure urbaine (D7N) par des aménagements apportant plus de sécurité aux piétons
- La problématique de stationnement à penser de façon globale et progressive

VERQUIÈRES

LES CHIFFRES CLÉS DE LA COMMUNE EN 2021 (INSEE)

800 habitants
↘ - 2% en 10 ans

200 emplois
↘ - 27% en 10 ans

340 résidences principales
↗ + 9% en 10 ans

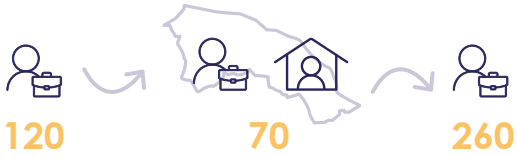
LES CHIFFRES CLÉS DES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL EN 2021 (INSEE)

Parmi les résidents actifs de la commune :

98% se rendent sur leur lieu de travail en **voiture** et **moto**

2% à **pied** et à **vélo**

moins de **1%** en **transports en commun**



Chaque jour :
- 120 personnes se rendent à Verquières pour travailler
- 70 personnes résident et travaillent à Verquières
- 260 habitants quittent Verquières pour rejoindre leur lieu d'emploi

Située au cœur de Terre de Provence, Verquières profite d'une localisation privilégiée à proximité des pôles d'attraction (à 15 min de Châteaurenard, de Cavaillon et de Saint-Rémy-de-Provence), et des portes d'entrée du territoire intercommunal (5 min du pont de Bompas, 15 min de la gare d'Orgon). Sa proximité avec la D7N lui permet d'être facilement accessible, tout en privilégiant un cadre de vie de qualité et un centre apaisé.

Place de l'Église

Carte de Verquières réalisée par les CM1/CM2

Parking de la mairie

CONSTATS

- Une commune qui favorise un cadre de vie apaisé et les déplacements des piétons en centre-ville
- Une concentration des équipements qui permet de faciliter leur accessibilité
- Desservie mais pas traversée par la D7N
- Des routes départementales avec des intersections accidentogènes
- Une desserte en transports en commun existante mais insuffisante afin de permettre un report modal efficace
- Une désimperméabilisation des sols en cours sur certains parkings et espaces publics

ENJEUX

- La desserte en modes actifs :
  - de la zone de projets route Jean et Henry Nougier
  - des différents équipements communaux
- La création de continuités cyclables sécurisées :
  - À l'Est vers le collège et la commune de Saint-Andiol
  - Au Nord-Ouest vers Noves et le lycée de Châteaurenard
  - À l'Ouest avec les Paluds de Noves
  - Au Nord avec la Durance à Vélo
- La connexion en transports en commun avec Châteaurenard notamment pour les publics captifs (personnes âgées)

STRATÉGIE

Feuille de route de la politique de mobilité

Quelle évolution tendancielle ?

Il s'agit d'estimer l'évolution des mobilités sur le territoire d'ici 2035 en considérant notamment les progressions socio-démographiques identifiées dans le SCoT du PETR du Pays d'Arles ainsi que l'évolution nationale des mobilités des résidents (Cf. Enquêtes Mobilité Certifiées CEREMA) sur des territoires similaires.

En l'absence d'actions spécifiques de la part des pouvoirs publics, et malgré le fait que la tendance nationale témoigne d'une baisse continue du nombre de déplacement par jour et par personne, l'évolution projetée de la population sur Terre de Provence impliquera une croissance du volume de déplacements dans les années à venir.

A cela s'ajoute le vieillissement de la population, l'évolution des ménages (ici non considérée) notamment la hausse des familles monoparentales, et l'urbanisation qui viendront renforcer les mobilités du quotidien. Enfin, la croissance prévisible de l'activité productive et logistique du territoire risque également d'accentuer les flux routiers.

Si la part modale de la voiture conserve sa tendance actuelle, la circulation routière globale augmenterait de **1%** [17] **entre 2019 et 2035.**

Pour Terre de Provence et ses habitants, cela implique un impact toujours plus important causé par le secteur routier ; Notamment des dépenses exponentielles (augmentation du parc automobile, évolution des coûts automobiles, aménagements et entretiens des infrastructures routières, coûts directs et indirects sur la santé, etc.) répartis entre les usagers et les pouvoirs publics.

Indicateur	2020	2025	2035
Nombre d'habitants	60 400	61 739 [18]	65 545
Part population +60 ans	29% (moy.nationale 27%)	30,2% [19]	33.5%
Nombre de déplacements moyen par jour et par personne	3.6 [20] (moy. territoires similaires 3.3)	3.57 [21]	3.52
Nombre total de déplacement par les résidents	185 000	220 400	230 700
Part modale voiture	69% (moy.nationale 63%)		
Part modale vélo	3%		
Part modale TC	4%		
Part modale marche	23%		

[17] Cette hypothèse retenue par le service mobilité de TPA s'appuie sur les éléments suivants :
• Le PPA 84 prévoyait une augmentation du trafic routier de + 1.8% entre 2019 et 2030. Cette hypothèse s'appuyait sur le PDU de la Communauté d'Agglomération du Grand Avignon.
• Le bilan circulation national de l'année 2023 montre que, bien que les trafics de 2023 aient connu une remontée de +16.7% par rapport à 2020 (crise sanitaire), ils ne retrouvent pas les niveaux de 2019. Le trafic de l'année 2023 reste inférieur de - 4.5% par rapport à l'année 2019.
• Les enquêtes de déplacements menées par l'Aupa en 2008 et 2019 sur le territoire montrent une diminution du nombre de déplacements motorisés.

[18] Hypothèse d'évolution retenue dans le SCOT du PETR du Pays d'Arles pour l'agglomération de Terre de Provence : +0,6% par an entre 2020 et 2045
[19] Source : Insee, valeurs issues du scénario central des projections de population 2013-2070
[20] Source : EMC² 2019
[21] Suivi de la tendance nationale à la baisse du nombre de déplacement. Projection en accord avec l'estimation réalisée dans le PDM AMP de -0.005/dép. par pers./jour

Une stratégie d'organisation des mobilités d'ici 2035

Par son environnement naturel et artificiel, sa richesse agricole et son dynamisme économique, Terre de Provence est un territoire à la fois stratégique et vulnérable. Une intercommunalité périurbaine et rurale où chaque jour près de 200 000 déplacements sont réalisés par les résidents. Si les flux ont tendance à diminuer depuis 10 ans, la part modale de la voiture individuelle continue de progresser et régit une majeure partie des déplacements.

Les impacts sur le territoire et les habitants ne sont pas neutres : pollution atmosphérique, sonore, santé publique, sécurité, coûts. Les conséquences du tout voiture ne sont plus à démontrer. Mais comment pallier un fonctionnement conçu autour d'un système routier, encré dans les habitudes depuis plus de 60 ans ?

Fait de notre quotidien, la mobilité des personnes et des marchandises est une problématique qui concerne l'ensemble des acteurs : institutions, entreprises, citoyens. Chercher à en améliorer son fonctionnement est donc l'affaire de tous.

Cet enjeu collectif témoigne de l'intérêt du Plan de Mobilités pour Terre de Provence. Celui-ci vise bien à traduire le fonctionnement du territoire, les besoins de déplacement et à en organiser une mobilité plus attractive et plus vertueuse, respectant ainsi la qualité de vie et la santé des habitants. Toute la difficulté en tant qu'Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM) consiste à apporter des solutions à des besoins de déplacement variés sur un territoire multipolarisé.

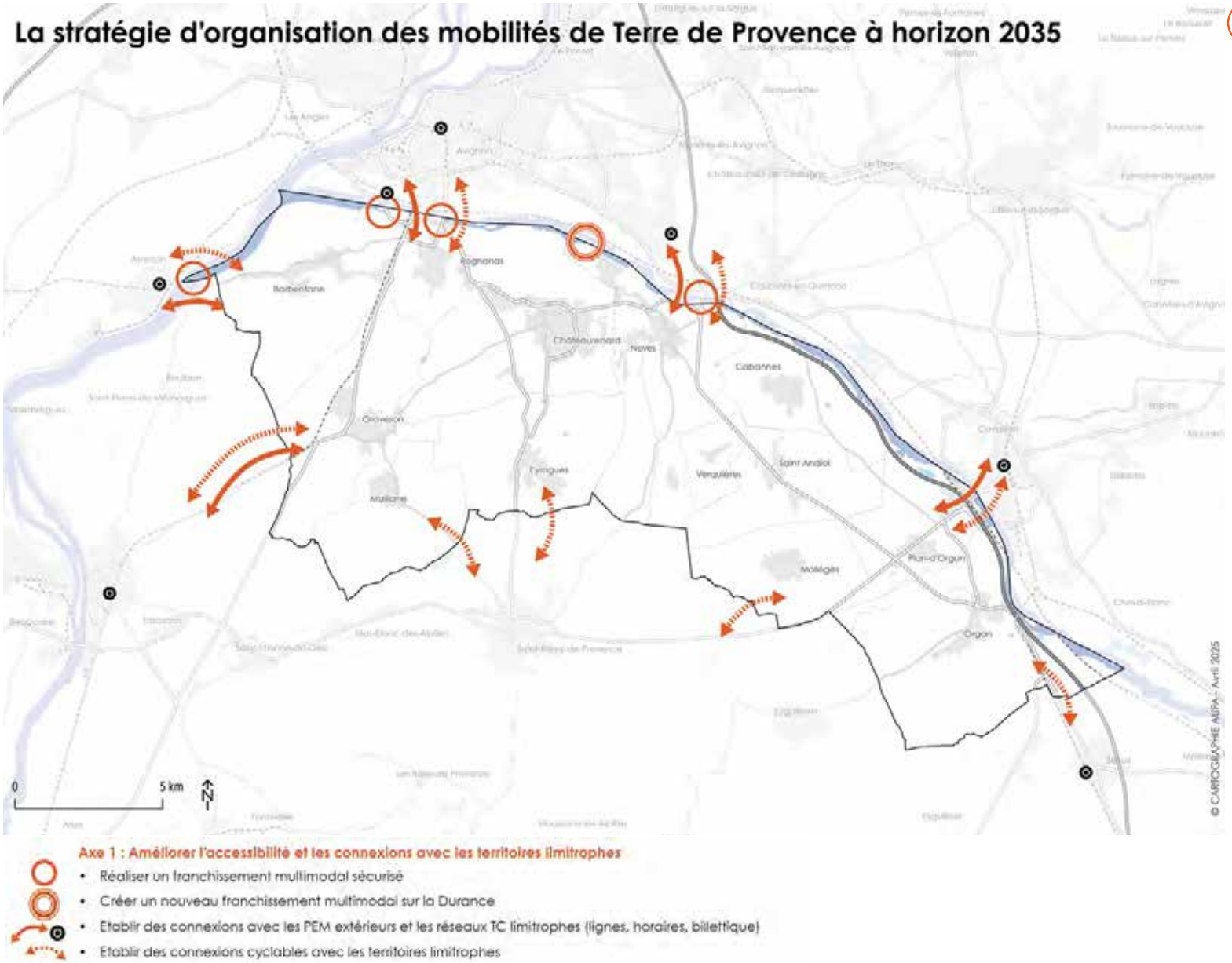
La feuille de route définie par l'intercommunalité structure ainsi le déploiement progressif d'une stratégie mobilité à horizon 2035. Elle s'inscrit dans les documents d'aménagement supra territoriaux que sont le SRADDET, le SCOT du Pays d'Arles valant PCAET, la charte du Parc Naturel Régional des Alpilles et le Plan de Protection de l'Atmosphère de l'agglomération d'Avignon.

Dans ce cadre, le Plan de mobilités s'attache à répondre aux objectifs légaux fixés par le code des transports, notamment en matière de transition énergétique, de partage modal et d'inclusion sociale.

Pour réaliser ce travail, Terre de Provence s'est appliquée à mettre en œuvre une méthodologie participative tout au long de la démarche. Impliquer les parties prenantes dans l'élaboration de ce premier document stratégique des mobilités permet d'appréhender plus finement les problématiques et de mieux identifier les solutions associées. Dès l'élaboration du diagnostic et jusqu'à la priorisation des actions, la communauté d'agglomération a ainsi organisé des temps de travail et d'échange avec les élus et techniciens des 13 communes, ainsi qu'avec les EPCI voisins et les partenaires techniques et institutionnels (État, Régions, Départements, SMAVD, PNR des Alpilles, associations, CCI, entreprises, etc.), réunissant près de 100 personnes. Le PDM veille aussi à intégrer les projets de développement et leurs incidences en termes de mobilité.

La stratégie globale de mobilité s'organise autour de 5 axes thématiques et un axe transversal, et se définit autour de 14 objectifs. Grâce à la mise en œuvre de cette stratégie, le PDM précise des objectifs quantifiés de parts modales à atteindre d'ici 10 ans, basés sur les tendances d'évolution de la population projetées dans le SCOT (en cours de révision) et sur les tendances nationales des EMC² de territoires comparables.

Axe 1 : Améliorer l'accessibilité et les connexions avec les territoires limitrophes



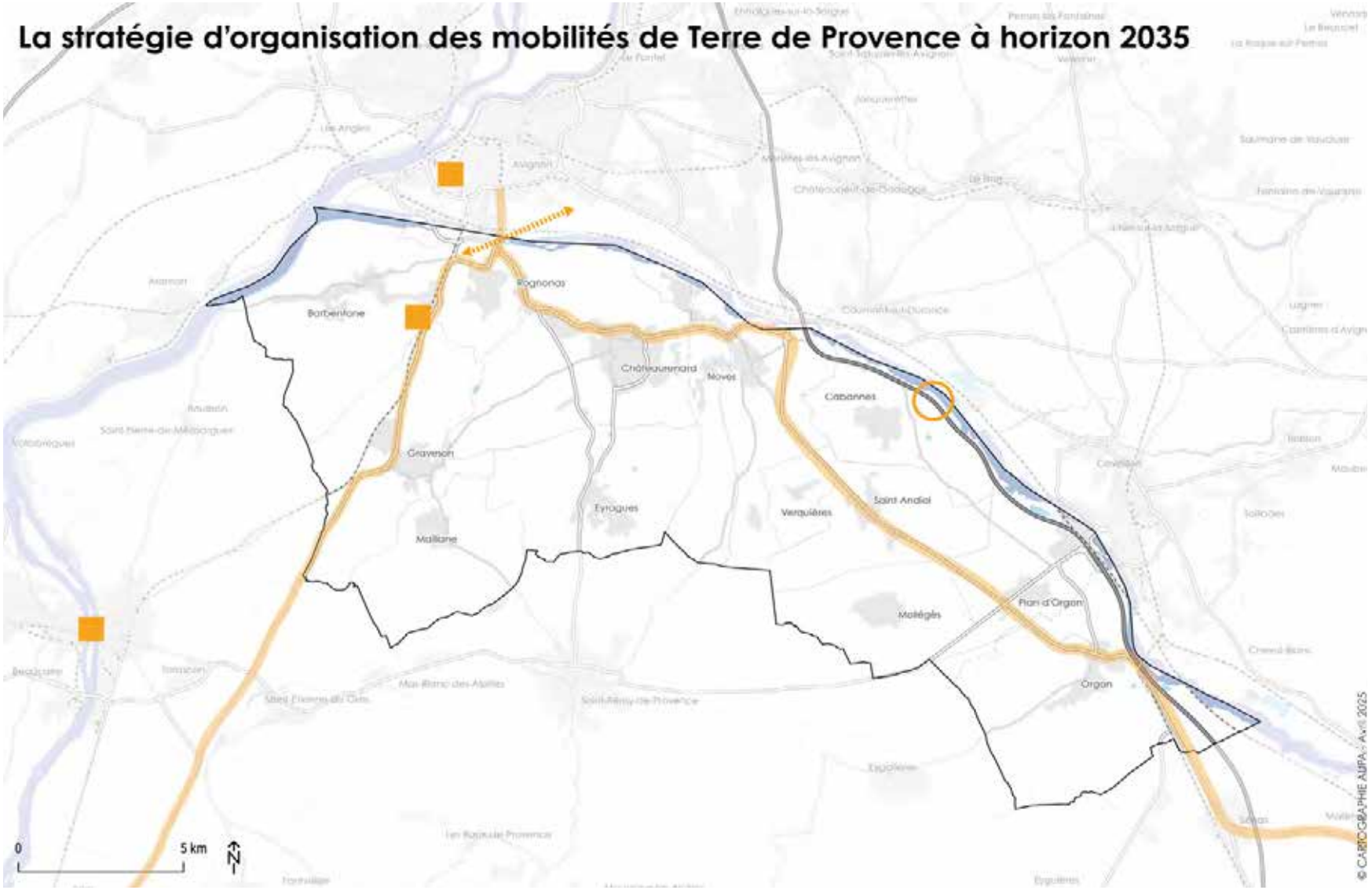
OBJECTIF 1 : Relier le territoire aux pôles générateurs limitrophes

Il s'agit de développer les connexions avec les polarités limitrophes extérieures de Cavaillon, Avignon (gare TGV, Agroparc, Université, Hôpital, etc.), Tarascon, Arles, etc., toute l'année et en période estivale dans le cadre des évènements culturels majeurs.

Cela passe notamment par l'amélioration des franchissements de la Durance, par l'interconnexion des réseaux de transports collectifs et la continuité des aménagements cyclables.

Le PDM fixe ainsi l'objectif de relier Terre de Provence à **7 polarités extérieures : Avignon centre, Avignon TGV, Avignon Agroparc, Cavaillon, Sénas, Saint-Rémy et Tarascon.**

Axe 2 : Canaliser et réduire l'impact du trafic automobile et poids-lourd



Axe 2 : Canaliser et réduire l'impact du trafic automobile et poids-lourds

- Canaliser les flux de transit
- Créer un échangeur autoroutier à Cabannes
- Aménager un franchissement routier de la Durance au nord du territoire
- Accompagner le report modal de la logistique vers le fluvial et le ferroviaire

OBJECTIF 2 : Limiter l'impact du trafic routier sur l'environnement et la santé des habitants

Cet objectif principal du PDM consiste à réduire les conséquences de la circulation automobile et poids lourds (bruit, qualité de l'air). En effet, en 2023, 12 000 personnes (20% de la population) étaient exposées à des dépassements de seuils réglementaires de qualité de l'air. Il s'agit donc de diminuer les émissions de pollution atmosphérique mais également sonore.

Malgré des améliorations ces dernières années (baisse de l'indice ICAIR et réduction de la population exposée), la valeur limite 2030 reste dépassée sur le territoire par 20 % de la population, et les objectifs sanitaires de l'OMS ne sont pas encore atteints.

Le secteur des transports, en tant que principal contributeur aux émissions de NOx et de particules, constitue un levier d'action majeur. À ce titre, le Plan de Mobilité offre une véritable opportunité pour renforcer les mesures en faveur de la réduction des émissions polluantes liées aux transports routiers et à la mobilité.

Voici les objectifs fixés par le PDM (d'ici 2035 par rapport à l'année de référence 2012) :

- **-18%** d'émissions du transport routier en teq.CO2/an
- **-75%** d'émissions de NOx
- **-27%** d'émissions de particules fines PM 10
- **-40%** d'émissions de particules fines PM 2.5
- **-85%** d'émissions de composés organiques volatiles (COVNM)

Ces objectifs sont basés sur les objectifs nationaux (PREPA), régionaux (SRADDET) et locaux (PPA agglomération d'Avignon et SCOT AEC).

OBJECTIF 3 : Moins 19 points de déplacements en voiture individuelle

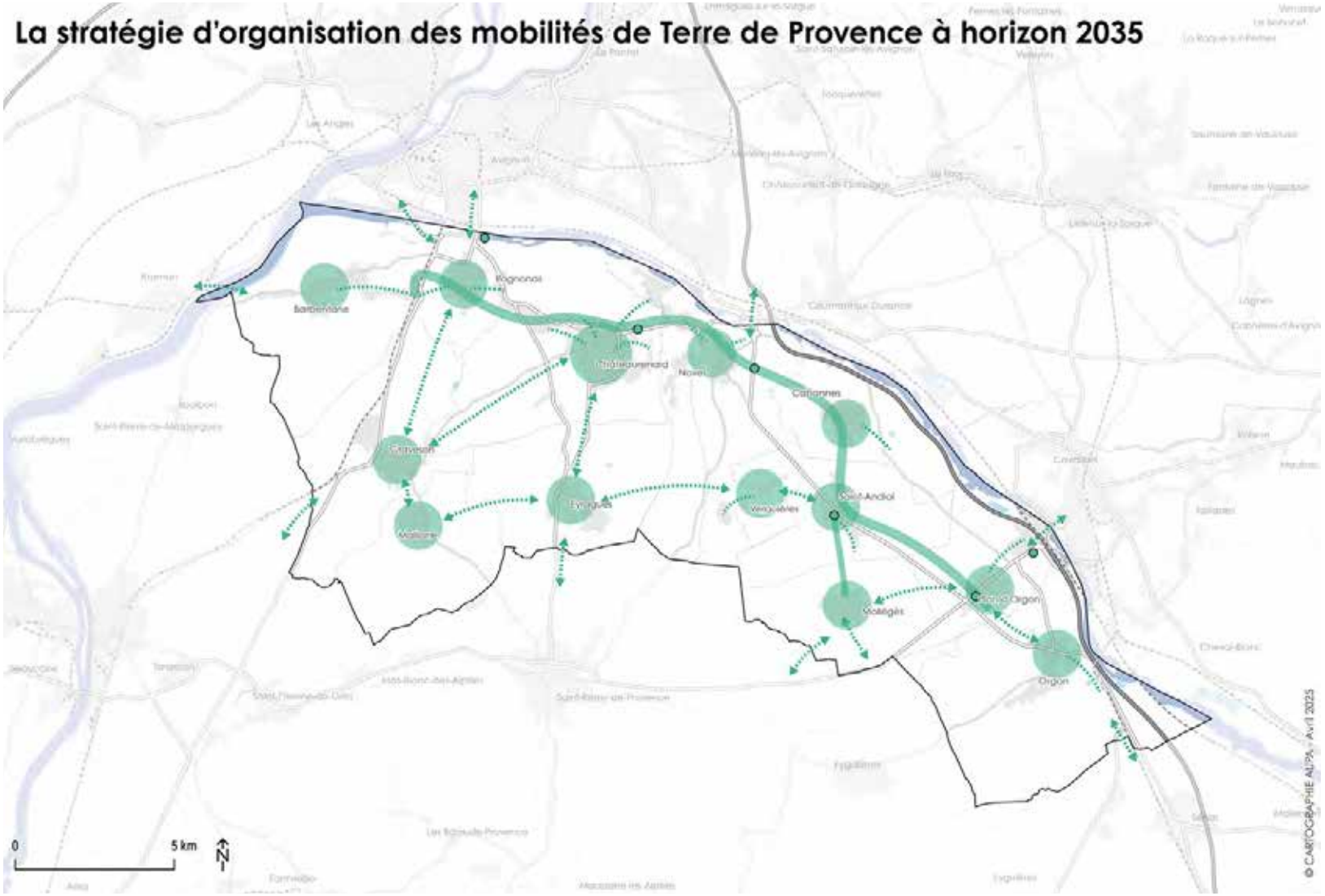
Pour répondre aux enjeux du territoire et aux objectifs légaux, le plan de mobilité fixe à **19 points de voiture en moins. Passant ainsi d'une part modale de 69% en 2019 à 50% en 2035.** Pour rappel, le SRADDET fixe un objectif régional à -15% d'ici 2030; il s'agit de répondre à cette ambition voire au delà, grâce à la mise en œuvre d'une pluralité d'actions complémentaires sur l'ensemble des mobilités.

OBJECTIF 4 : Considérer l'activité logistique

Au regard de l'activité logistique du territoire, des projets de déploiement prévisionnés, et des nombreux flux de poids-lourds associés, Terre de Provence accompagnera ce volet de développement pour optimiser l'attractivité du territoire tout en veillant à réduire les impacts sur l'environnement et les populations.

Pour cela, le PDM fixe comme objectif l'engagement de la collectivité dans une démarche coordonnée et partenariale avec les différents acteurs. Terre de Provence se saisit de la problématique logistique pour soutenir la décarbonation, notamment le report modal vers le fret ferroviaire.

Axe 3 : Apaiser les circulations et mailler des connexions en modes actifs interne à Terre de Provence



Axe 3 : Apaiser les circulations et mailler des connexions en modes actifs internes à Terre de Provence

- Sécuriser les cheminements piétons dans les noyaux villageois, requalifier le stationnement et valoriser les espaces publics
- Sécuriser les points durs de l'artère cyclable principale existante (voie verte la Durance à vélo)
- Développer et jalonner des liaisons piétonnes et cyclables internes continues et sécurisées vers les pôles générateurs
- *Coordonner et mettre en place un partenariat à l'échelle intercommunale*
- *Développer des services et équipements connexes au vélo*
- *Développer le vélo touristique*

OBJECTIF 5 : Mieux partager l'espace public dans les cœurs de villes et villages

La plupart des communes du territoire ont déjà entrepris une requalification de leur noyau villageois en travaillant notamment sur l'apaisement des vitesses et la réorganisation du stationnement. Ces deux leviers sont, en effet, indispensables pour réduire la place de la voiture dans l'espace public et favoriser la marche et le vélo. Ainsi, le PDM fixe comme objectif de poursuivre cette dynamique en régulant davantage le stationnement et en facilitant les mobilités actives, mieux adaptées aux déplacements de proximité.

OBJECTIF 6 : Favoriser le report modal sur les déplacements de courtes distances

70% des déplacements internes réalisés par les habitants font moins de 3km (48% moins de 1km). Un potentiel de report modal important, sachant que 45% d'entre eux sont actuellement effectués en voiture. Le PDM fixe comme objectif de favoriser la marche et le vélo sur ces déplacements de courtes voire très courtes distances, pour atteindre **1 déplacement sur 2, de moins de 3 km, en modes actifs en 2035.**

OBJECTIF 7 : 6 % des déplacements à vélo

En s'appuyant sur son armature territoriale et son fort potentiel cyclable, Terre de Provence est en mesure de multiplier par 2 sa part modale vélo. Pour répondre aux objectifs légaux, le PDM vise à atteindre **6% de part modale cyclable en 2035.**

Pour atteindre cet objectif et répondre aux besoins, l'intercommunalité envisage **d'aménager, à terme, 290 km de linéaire cyclable** (sites propres et jalonnement) et de conforter la pratique cyclable sur le territoire (services et équipements vélo, information, etc.)

OBJECTIF 8 : 30 % des déplacements à pied

Favoriser la marche permet de répondre à presque tous les besoins de mobilité : déplacements de proximité, des personnes à mobilité réduite, connexion avec les autres modes de transport, etc. Nous sommes tous piétons sur tout ou partie de notre déplacement. Compte tenu du potentiel de développement de la marche sur le territoire, le PDM fixe comme objectif de faire progresser la part modale piétonne de **+7 points, passant de 23% en 2019 à 30% en 2035.**

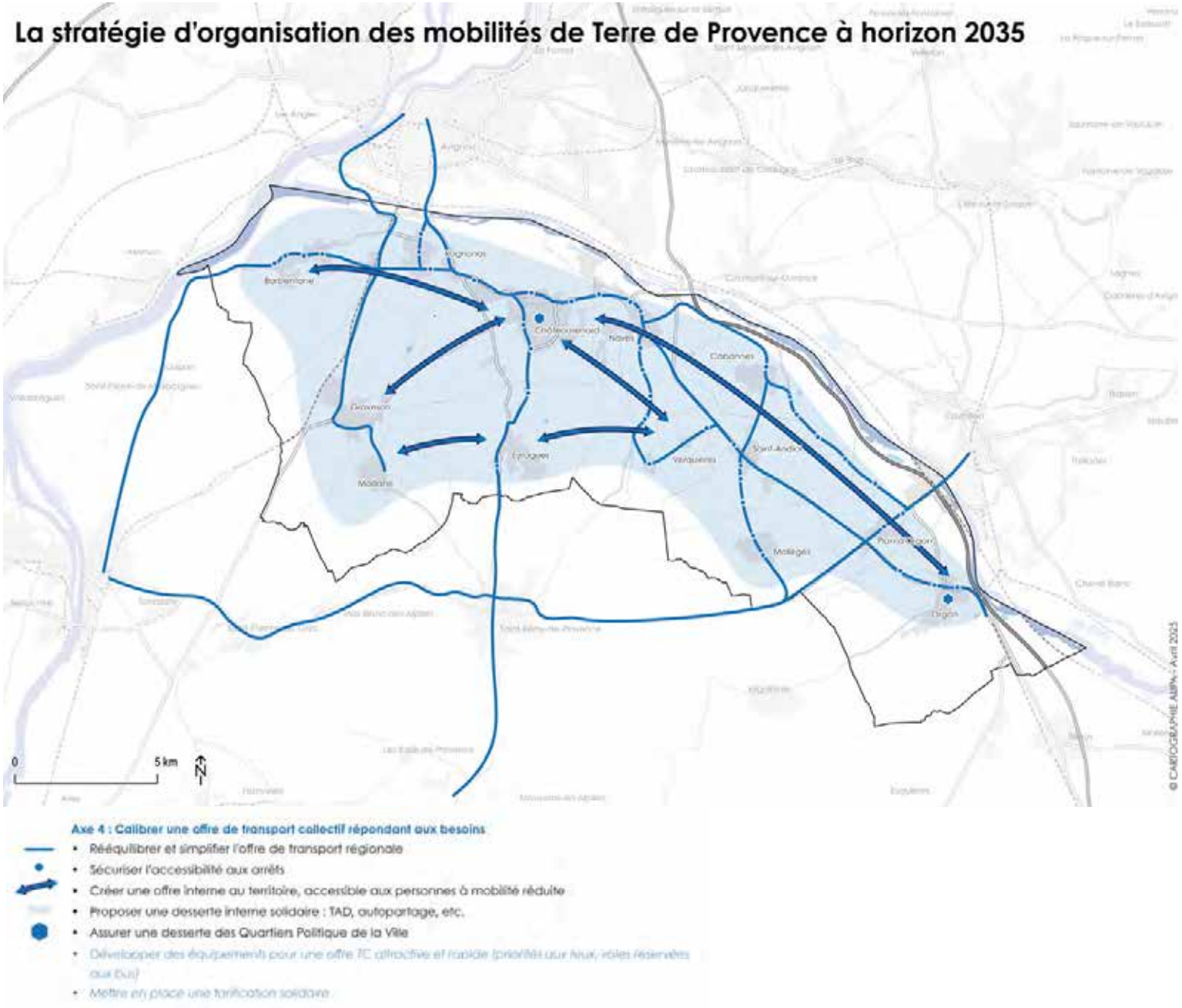
OBJECTIF 9 : Relier les villes et villages entre eux

Les solutions alternatives à la voiture étant réduites, la plupart des trajets entre les communes de Terre de Provence sont aujourd'hui réalisées en voiture. Sachant qu'une majeure partie des flux (60%) s'effectuent en interne, organiser une connexion en transport collectif et cyclable entre les communes du territoire, notamment avec la polarité interne de Châteaurenard (commerces et services structurants : lycée, soins, loisirs, etc.), permettrait à la fois de réduire la circulation automobile et d'améliorer la qualité de vie des habitants.

OBJECTIF 10 : Développer le tourisme à vélo

Grâce à son environnement naturel, à sa proximité avec de grands lieux touristiques et des aménagements cyclables structurants (Via Rhôna, la Méditerrannée à vélo, La Durance à vélo), Terre de Provence possède un potentiel cyclable et touristique majeur. Au regard des attentes croissantes en matière de tourisme éco-responsable et de l'intérêt du territoire pour réduire l'usage de la voiture individuelle, le PDM vise à en favoriser son essor d'ici 2035.

Axe 4 : Calibrer une offre de transport collectif répondant aux besoins



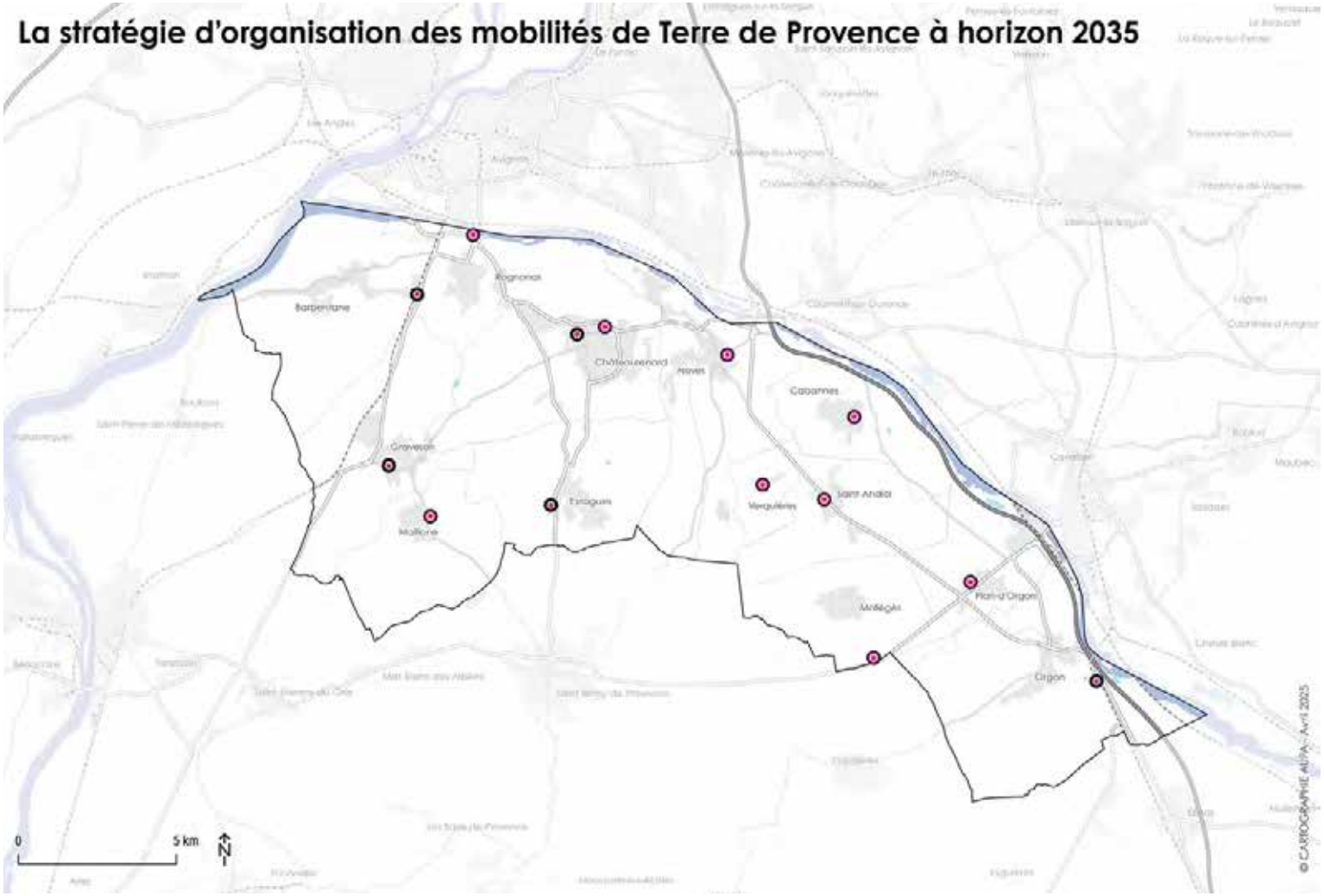
OBJECTIF 11 : 13% des déplacements en transport collectif

Projetant une offre interne reliant les principaux pôles générateurs du territoire, connectée aux réseaux voisins et aux lignes de proximité régionales, le PDM ambitionne de **multiplier par 3 le nombre de trajets réalisés en transport collectif d'ici 10 ans, passant ainsi de 4% de la part modale en 2019 à 13% en 2035.**

OBJECTIF 12 : Garantir une mobilité pour tous

L'objectif légal visant au renforcement de la cohésion sociale et urbaine implique d'assurer une solution de mobilité à tous les résident du territoire. Pour Terre de Provence, il s'agit de permettre à ses concitoyens d'accéder aux emplois, aux services de soins, aux écoles et aux commerces quel que soit leurs difficultés physiques ou économiques. C'est pourquoi, le PDM fixe comme objectif de rendre l'offre de mobilité déployée par l'intercommunalité accessible à tous.

Axe 5 : Développer le covoiturage, la multimodalité et l'intermodalité



Axe 5 : Développer le covoiturage, la multimodalité et l'intermodalité

- Conforter les pôles d'échanges multimodaux existants
- Créer de nouveaux pôles d'échanges multimodaux (au moins un par commune)
- *Mettre en place une plateforme de covoiturage en lien avec les territoires voisins*
- *Développer l'emport du vélo dans les TC*
- *Expérimenter l'autopartage*

OBJECTIF 13 : Améliorer la connexion entre les différents modes de déplacement

Cet objectif se réfère à plusieurs objectifs réglementaires. Sur un territoire à la fois périurbain, rural et multipolarisé comme Terre de Provence, il convient faciliter la combinaison des modes de déplacement. Compte tenu des différents besoins de mobilité, plus les usagers pourront passer aisément d'un mode à un autre, plus les alternatives à la voiture seront attractives. Cela passe par le développement des différentes offres modales mais aussi par celui des pôles d'échanges multimodaux et des services associés (interopérabilité des réseaux, billettique, information voyageur, etc.).

Dans ce cadre, le PDM fixe comme objectif de développer **9 PEM et d'en conforter 5.** Il fixe d'expérimenter une plateforme de covoiturage et de développer la connexion entre les différents services.

Axe transversal : Communiquer et sensibiliser sur l'offre de mobilité existante et sur les projets

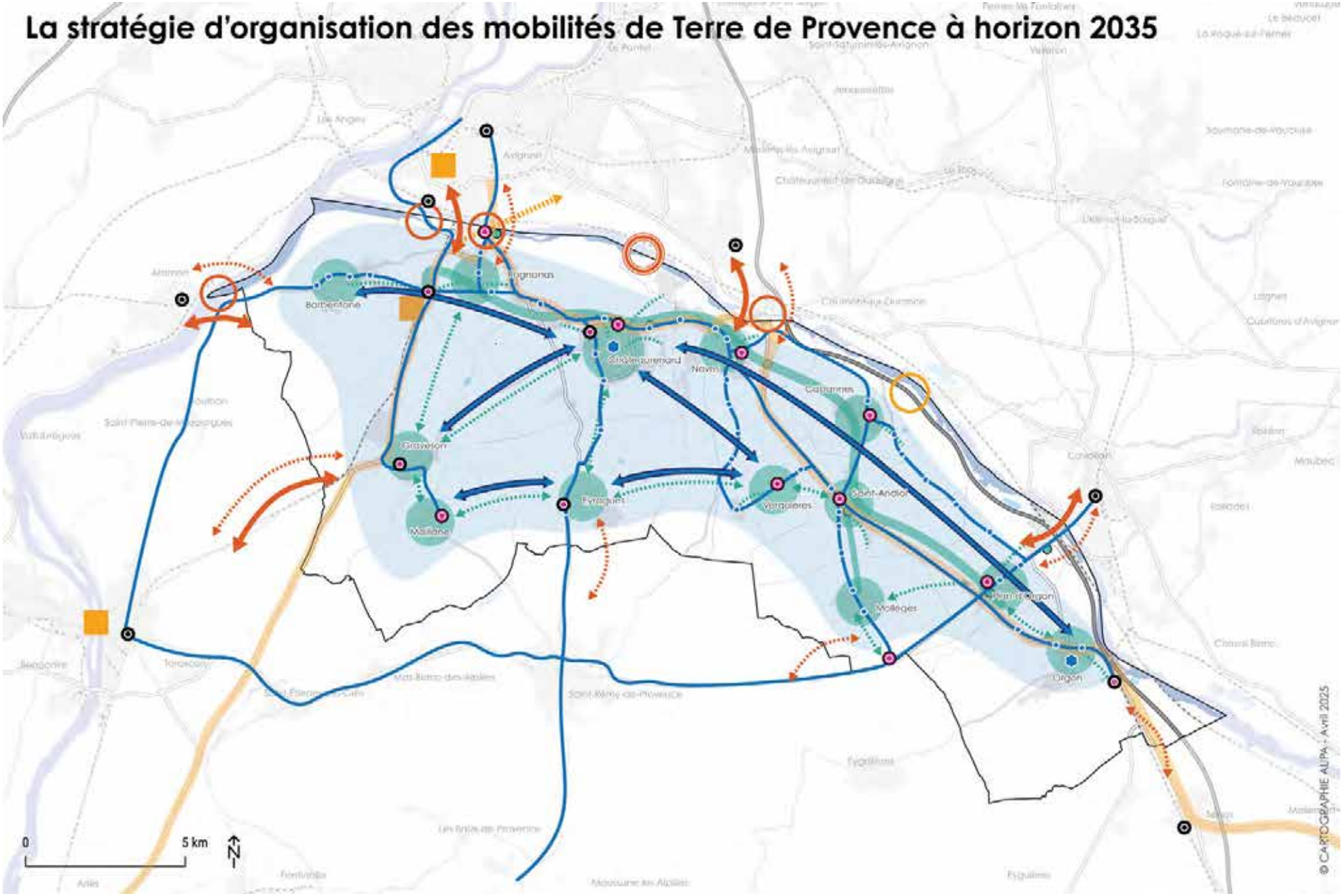
- *Mobiliser les acteurs institutionnels privés (entreprises, associations de zones d'activités) pour encourager de nouvelles pratiques*
- *Sensibiliser et éduquer au changement de comportement dans les communes et les écoles*

OBJECTIF 14 : Faciliter et encourager le report modal

La mise en place d'une offre de mobilité attractive ne suffit pas à faire évoluer les comportements. Les habitudes quotidiennes sont souvent difficiles à faire changer. C'est pourquoi, il est indispensable de réaliser une mission d'information régulière et ciblée pour actionner le changement, notamment auprès des établissements scolaires, des entreprises et des communes. Plusieurs actions permettent d'échanger et de faire connaitre les services qui s'offrent aux résidents et usagers du territoire.

Dans le cadre du PDM, Terre de Provence fixe l'objectif d'informer et de sensibiliser **100% des habitants du territoire.**

La stratégie d'organisation des mobilités de Terre de Provence à horizon 2035



Axe 1 : Améliorer l'accessibilité et les connexions avec les territoires limitrophes

- Réaliser un franchissement multimodal sécurisé
- Créer un nouveau franchissement multimodal sur la Durance
- Etablir des connexions avec les PEM extérieurs et les réseaux TC limitrophes (lignes, horaires, billettique)
- Etablir des connexions cyclables avec les territoires limitrophes

Axe 2 : Canaliser et réduire l'impact du trafic automobile et poids-lourds

- Canaliser les flux de transit
- Créer un échangeur autoroutier à Cabannes
- Aménager un franchissement routier de la Durance au nord du territoire
- Accompagner le report modal de la logistique vers le fluvial et le ferroviaire

Axe 3 : Apaiser les circulations et mailler des connexions en modes actifs internes à Terre de Provence

- Sécuriser les cheminements piétons dans les noyaux villageois, requalifier le stationnement et valoriser les espaces publics
- Sécuriser les points durs de l'artère cyclable principale existante (voie verte la Durance à vélo)
- Développer et jalonner des liaisons piétonnes et cyclables internes continues et sécurisées vers les pôles générateurs
- *Coordonner et mettre en place un partenariat à l'échelle intercommunale*
- *Développer des services et équipements connexes au vélo*
- *Développer le vélo tourisme*

Axe 4 : Calibrer une offre de transport collectif répondant aux besoins

- Rééquilibrer et simplifier l'offre de transport régionale
- Sécuriser l'accessibilité aux arrêts
- Créer une offre interne au territoire, accessible aux personnes à mobilité réduite
- Proposer une desserte interne solidaire : TAD, autopartage, etc.
- Assurer une desserte des Quartiers Politique de la Ville
- *Développer des équipements pour une offre TC attractive et rapide (priorités aux feux, voies réservées aux bus)*
- *Mettre en place une tarification solidaire*

Axe 5 : Développer le covoiturage, la multimodalité et l'intermodalité

- Conforter les pôles d'échanges multimodaux existants
- Créer de nouveaux pôles d'échanges multimodaux (au moins un par commune)
- *Mettre en place une plateforme de covoiturage en lien avec les territoires voisins*
- *Développer l'emport du vélo dans les TC*
- *Expérimenter l'autopartage*

Axe transversal : Communiquer et sensibiliser sur l'offre de mobilité existante et les projets

- *Mobiliser les acteurs institutionnels privés (entreprises, associations de zones d'activités) pour encourager de nouvelles pratiques*
- *Sensibiliser et éduquer au changement de comportement dans les communes et les écoles*

UNE COHÉRENCE AVEC LE CODE DES TRANSPORTS, LA LOM ET LA LOI CLIMAT ET RÉSILIENCE

Objectif légal code des transports	Objectif du PDM	Axe stratégique
Équilibre durable entre besoins de mobilité et protection de l'environnement et de la santé	Limiter l'impact du trafic routier sur l'environnement et la santé des habitants	Axe 2 : Canaliser et réduire l'impact du trafic automobile et poids-lourd Axe 3 : Apaiser les circulations et mailler des connexions en modes actifs interne à Terre de Provence
	Relier les villes et villages entre eux	
	Développer le tourisme à vélo	
Renforcement cohésion sociale et urbaine	Relier le territoire aux pôles générateurs limitrophes	Axe 1 : Améliorer l'accessibilité et les connexions avec les territoires limitrophes Axe 3 : Apaiser les circulations et mailler des connexions en modes actifs interne à Terre de Provence Axe 4 : Calibrer une offre de TC répondant aux besoins
	Relier les villes et villages entre eux	
	Garantir une mobilité pour tous	
Amélioration de la sécurité, partage de la voirie équilibrée	Limiter l'impact du trafic routier sur l'environnement et la santé des habitants	Axe 2 : Canaliser et réduire l'impact du trafic automobile et poids-lourd Axe 3 : Apaiser les circulations et mailler des connexions en modes actifs interne à Terre de Provence
	Mieux partager l'espace public dans les cœurs de villes et villages	
Diminution du trafic automobile	Moins 19 points de déplacements en voiture individuelle	Axe 2 : Canaliser et réduire l'impact du trafic automobile et poids-lourd
Développement des TC, de la marche et du vélo	Favoriser le report modal sur les déplacements de courtes distances	Axe 3 : Apaiser les circulations et mailler des connexions en modes actifs interne à Terre de Provence Axe 4 : Calibrer une offre de TC répondant aux besoins
	6 % des déplacements à vélo	
	30 % des déplacements à pied	
	13 % des déplacements en transport collectif	

Amélioration de l'usage du réseau de voirie principal par la multimodalité	Favoriser le report modal sur les déplacements de courtes distances	Axe 3 : Apaiser les circulations et mailler des connexions en modes actifs interne à Terre de Provence Axe 5 : Développer le covoiturage, la multimodalité et l'intermodalité
	Améliorer la connexion entre les différents modes de déplacement	
Organisation du stationnement covoiturage	Mieux partager l'espace public dans les cœurs de villes et villages	Axe 3 : Apaiser les circulations et mailler des connexions en modes actifs interne à Terre de Provence Axe 5 : Développer le covoiturage, la multimodalité et l'intermodalité
	Améliorer la connexion entre les différents modes de déplacement	
Organisation des livraisons	Considérer l'activité logistique	Axe 2 : Canaliser et réduire l'impact du trafic automobile et poids-lourd
Mobilités dans les entreprises et les collectivités	Faciliter et encourager le report modal	Axe 1 : Améliorer l'accessibilité et les connexions avec les territoires limitrophes Axe 3 : Apaiser les circulations et mailler des connexions en modes actifs interne à Terre de Provence Axe transversal : Communiquer et sensibiliser sur l'offre de mobilité existante et sur les projets
	Relier le territoire aux pôles générateurs limitrophes	
	Relier les villes et villages entre eux	
Amélioration des mobilités des élèves	Favoriser le report modal sur les déplacements de courtes distances	Axe 3 : Apaiser les circulations et mailler des connexions en modes actifs interne à Terre de Provence Axe transversal : Communiquer et sensibiliser sur l'offre de mobilité existante et sur les projets
	Mieux partager l'espace public dans les cœurs de villes et villages	
	Relier les villes et villages entre eux	
	Faciliter et encourager le report modal	
Amélioration des passages à niveau	Limiter l'impact du trafic routier sur l'environnement et la santé des habitants	Axe 2 : Canaliser et réduire l'impact du trafic automobile et poids-lourd
Tarification et billettique	Relier le territoire aux pôles générateurs limitrophes	Axe 1 : Améliorer l'accessibilité et les connexions avec les territoires limitrophes Axe 5 : Développer le covoiturage, la multimodalité et l'intermodalité
	Améliorer la connexion entre les différents modes de déplacement	
Infrastructures de charge	Limiter l'impact du trafic routier sur l'environnement et la santé des habitants	Axe 2 : Canaliser et réduire l'impact du trafic automobile et poids-lourd

Continuités cyclables et piétonnes	6 % des déplacements à vélo	Axe 3 : Apaiser les circulations et mailler des connexions en modes actifs interne à Terre de Provence
	30 % des déplacements à pied	
	Favoriser le report modal sur les déplacements de courtes distances	
Schéma de desserte logistique	Limiter l'impact du trafic routier sur l'environnement et la santé des habitants	Axe 2 : Canaliser et réduire l'impact du trafic automobile et poids-lourd
	Considérer l'activité logistique	
Organisation de parkings relais à proximité des gares et des entrées de ville	Améliorer la connexion entre les différents modes de déplacement	Axe 5 : Développer le covoiturage, la multimodalité et l'intermodalité

UN PLAN GLOBAL D'ACTIONS

49 constats ont été établis dans le cadre du diagnostic et des ateliers participatifs. Ils ont permis d'identifier 38 enjeux de mobilité dont 17 apparaissant comme prioritaires.

Le plan global d'actions se bâtit ainsi autour de 70 actions thématiques issues de ce travail préalable :

- 11 actions **transports collectifs et ferroviaires**
- 9 actions **intermodalité et mobilités partagées**
- 26 actions **pratique cyclable**
- 6 actions **marche et espaces publics**
- 12 actions **voirie, trafic et logistique**
- 6 actions **transversales autour des services et de la communication**

Pour en faciliter leur lecture, elles sont organisées par thématiques modales.

Afin de la rendre la plus opérationnelle possible, chaque fiche action rappelle le constat d'entrée et l'objectif visé par la mesure. Son contenu et ses phases sont estimés financièrement, et pour chacune d'entre elle, la gouvernance, le délai de réalisation, et divers indicateurs sont renseignés.

A travers ce programme d'actions, il s'agit pour Terre de Provence de se saisir de l'ensemble des leviers disponibles afin d'améliorer les mobilités sur le territoire et réduire les effets néfastes induits par le tout voiture.

ACTION N°1.1.1

COURT - TERME - 2026

1. TRANSPORTS COLLECTIFS ET FERROVIAIRES

1.1. Offre de Terre de Provence

1.1.1. Améliorer le service de la navette de Châteaurenard

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●●●●

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●●○○○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●●○○

COORDINATION DES ACTEURS ●●●○○

COÛT DE L'ACTION ●●●○○

CONSTAT

Une navette journalière desservant Châteaurenard composée de 3 circuits desservis 6 fois par jour.

Enjeux visés :

- Organisation d'une desserte interne vers les principaux pôles générateurs dédiés aux jeunes, seniors et publics fragiles
- Amélioration de la desserte des établissements scolaires du secondaire
- Desserte des quartiers Politique de la Ville – QPV

OBJECTIF

Adapter le service de navette aux besoins des actifs et des scolaires en lien avec les collèges et le lycée de Châteaurenard.

Indicateurs de suivi :

- Nombre de courses supplémentaires ;
- Adaptation des services aux horaires des établissements scolaires
- Evolution de la fréquentation de la navette
- Etude de faisabilité à réaliser

DÉTAILS DE L'ACTION

L'Agglo'Navette : une offre actuelle pour les captifs et pour les déplacements occasionnels

Une offre existante gratuite composée de 4 circuits, à sens unique, réalisés chaque jour et toute l'année.

- **En semaine (L > S) :** 3 circuits effectués 6 fois (sauf le lundi : 3 fois)
- **Le dimanche :** 1 circuit différent effectué 3 fois
- Un unique point de départ et d'arrivée pour chaque boucle : **la halte routière**

L'offre est globalement adaptée pour les captifs (personnes âgées, en situation de handicap...) et pour les déplacements occasionnels. En revanche, elle ne convient pas aux actifs ni aux scolaires (circulation après 9h et se termine à 18h15 hors heures de pointe)

PORTEUR DE L'ACTION – MAITRISE D'OUVRAGE

Terre de Provence

PARTENAIRES ASSOCIÉS

Châteaurenard, établissements scolaires, entreprises, prestataire, associations...

FINANCEMENT

De l'investissement (estimation) :

- Coût d'une étude spécifique : +/- 15 000 €
- Coût d'une étude globale d'un réseau intercommunal : +/- 80 000 €

Du fonctionnement :

- Scénario 1 : 116 000 € / an
- Scénario 2 : 149 000 € / an
- Fonctionnement actuel de la navette :
- 113 000 €
- Suivi interne à TPA

Aides potentielles :

- Versement mobilité potentiel
- Fonds Verts (subvention max. 80 %) : « Développement des mobilités durables en zones rurales »

MESURE 1 : ADAPTER LE SYSTÈME ACTUEL DE L'AGGLO'NAVETTE POUR LES SCOLAIRES DU SECONDAIRE ET LES ACTIFS

L'amplitude horaire n'étant pas adaptée aux besoins des scolaires et des actifs, deux scénarios sont proposés :

› Scénario 1 : Adapter les services actuels aux heures de pointe (avant 9h et après 18h) du lundi au vendredi toute l'année, en conservant une desserte en milieu de journée afin de répondre aux attentes des captifs.

Avancer d'une heure le premier service en ajoutant le service du lundi matin (départ : 8h15) et retarder d'une heure le dernier service (départ : 18h15).

Pour répondre aux besoins des élèves, le dernier service doit d'abord suivre le circuit 3, ce qui permet de desservir les établissements secondaires peu après la fin des cours et de réduire ainsi le temps d'attente des scolaires.

Estimation du scénario 1 : +/- 116 000 € / an de fonctionnement de l'Agglo'Navette

Ajout d'un service le lundi matin aux services existants : +/- 3 200 € / an

› Scénario 2 : Ajouter un service le matin et le soir en proposant deux nouveaux services du lundi au vendredi avant 9h et après 18h toute l'année.

Estimation du scénario 2 : +/- 149 000 € / an de fonctionnement de l'Agglo'Navette

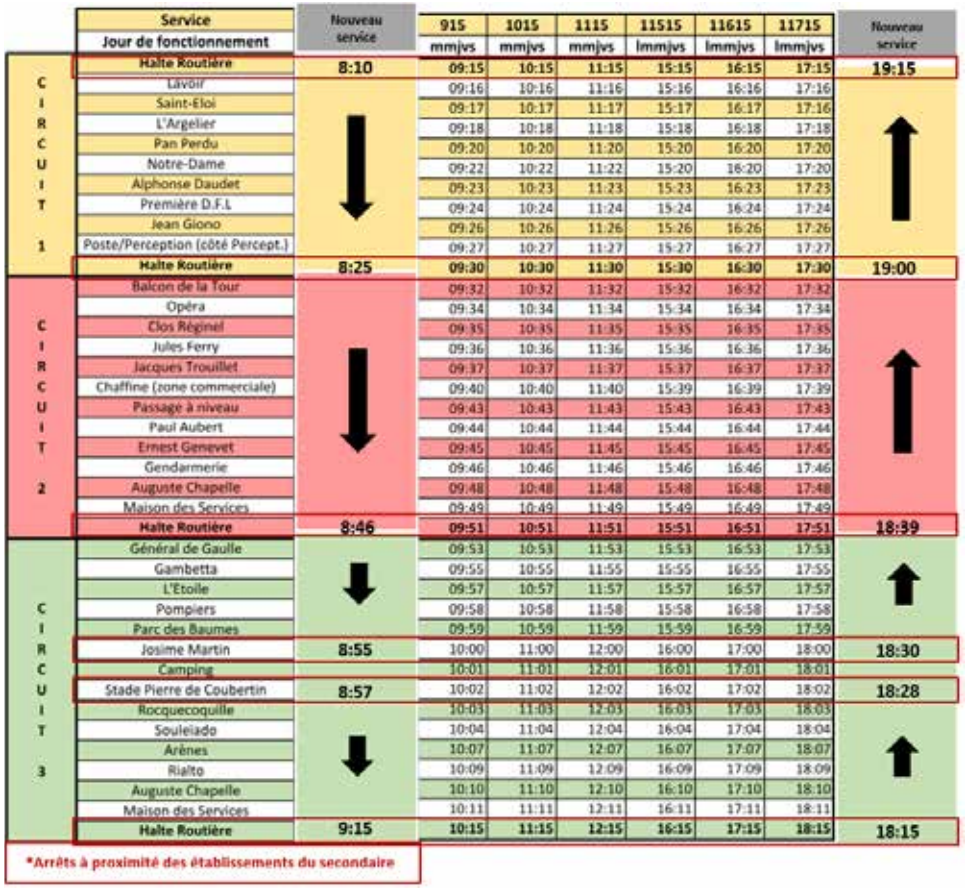
Estimation des services supplémentaires : +/- 32 300 € / an

MESURE 2 : ÉTUDIER UN RÉSEAU SIMPLIFIÉ ET OPTIMISÉ RÉPONDANT PRIORITAIREMENT AUX BESOINS DES SCOLAIRES ET DES ACTIFS

Mener une étude d'optimisation du réseau de transport en commun à l'échelle de Châteaurenard et/ou de Terre de Provence Agglomération, afin de proposer un service efficace pour les scolaires et les actifs de Châteaurenard, en tenant compte des offres existantes du système actuel de l'Agglo'Navette et de la Région, et d'identifier la meilleure solution possible :

› Identifier les pôles générateurs à desservir en fonction de la demande (zones d'emplois, commerces, établissements scolaires, résidentiels) ;

› Mettre en place un service efficace et concurrentiel (fréquence, amplitude horaire temps de parcours, accessibilité...).



	Service / Jour de fonctionnement	Nouveau service	915 mmjvs	1015 mmjvs	1115 mmjvs	11515 lmmjvs	11615 lmmjvs	11715 lmmjvs	Nouveau service
CIRCUIT 1	Halte Routière	8:10	09:15	10:15	11:15	15:15	16:15	17:15	19:15
	Lavoir		09:16	10:16	11:16	15:16	16:16	17:16	
	Saint-Eloi		09:17	10:17	11:17	15:17	16:17	17:16	
	L'Argelier		09:18	10:18	11:18	15:18	16:18	17:18	
	Pan Perdu		09:20	10:20	11:20	15:20	16:20	17:20	
	Notre-Dame		09:22	10:22	11:22	15:20	16:20	17:20	
	Alphonse Daudet		09:23	10:23	11:23	15:23	16:23	17:23	
	Première D.F.L		09:24	10:24	11:24	15:24	16:24	17:24	
	Jean Giono		09:26	10:26	11:26	15:26	16:26	17:26	
	Poste/Perception (côté Percept.)		09:27	10:27	11:27	15:27	16:27	17:27	
	Halte Routière	8:25	09:30	10:30	11:30	15:30	16:30	17:30	19:00
CIRCUIT 2	Balcon de la Tour		09:32	10:32	11:32	15:32	16:32	17:32	
	Opéra		09:34	10:34	11:34	15:34	16:34	17:34	
	Clos Réginel		09:35	10:35	11:35	15:35	16:35	17:35	
	Jules Ferry		09:36	10:36	11:36	15:36	16:36	17:36	
	Jacques Trouillet		09:37	10:37	11:37	15:37	16:37	17:37	
	Chaffine (zone commerciale)		09:40	10:40	11:40	15:39	16:39	17:39	
	Passage à niveau		09:43	10:43	11:43	15:43	16:43	17:43	
	Paul Aubert		09:44	10:44	11:44	15:44	16:44	17:44	
	Ernest Genevet		09:45	10:45	11:45	15:45	16:45	17:45	
	Gendarmerie		09:46	10:46	11:46	15:46	16:46	17:46	
	Auguste Chapelle		09:48	10:48	11:48	15:48	16:48	17:48	
	Maison des Services		09:49	10:49	11:49	15:49	16:49	17:49	
	Halte Routière	8:46	09:51	10:51	11:51	15:51	16:51	17:51	18:39
CIRCUIT 3	Général de Gaulle		09:53	10:53	11:53	15:53	16:53	17:53	
	Gambetta		09:55	10:55	11:55	15:55	16:55	17:55	
	L'Etoile		09:57	10:57	11:57	15:57	16:57	17:57	
	Pompiers		09:58	10:58	11:58	15:58	16:58	17:58	
	Parc des Baumes		09:59	10:59	11:59	15:59	16:59	17:59	
	Josime Martin	8:55	10:00	11:00	12:00	16:00	17:00	18:00	18:30
	Camping		10:01	11:01	12:01	16:01	17:01	18:01	
	Stade Pierre de Coubertin	8:57	10:02	11:02	12:02	16:02	17:02	18:02	18:28
	Rocquecoquille		10:03	11:03	12:03	16:03	17:03	18:03	
	Souleiado		10:04	11:04	12:04	16:04	17:04	18:04	
	Arènes		10:07	11:07	12:07	16:07	17:07	18:07	
	Rialto		10:09	11:09	12:09	16:09	17:09	18:09	
	Auguste Chapelle		10:10	11:10	12:10	16:10	17:10	18:10	
	Maison des Services		10:11	11:11	12:11	16:11	17:11	18:11	
	Halte Routière	9:15	10:15	11:15	12:15	16:15	17:15	18:15	18:15

*Arrêts à proximité des établissements du secondaire

Estimation de la mesure 2 :

› Coût d'une étude dédiée à la navette de Châteaurenard : **+/- 15 000 €**

› Coût d'une étude de transport en commun globale à l'échelle de Terre de Provence Agglomération : **+/- 80 000 €**

› Fonctionnement actuel de la navette de Châteaurenard : **+/- 113 000 €**

ACTION N°1.1.2

COURT - TERME - 2026

1. TRANSPORTS COLLECTIFS ET FERROVIAIRES

1.1. Offre de Terre de Provence

1.1.2. Etudier une desserte structurante intercommunale en transport collectif, assurant notamment un rabattement vers le SERM

CONSTAT

Seul le réseau de la Région permet de se déplacer en transport collectif sur le territoire.

Enjeux visés :

- Organisation d'une desserte interne vers les principaux pôles générateurs dédiés à tous les publics et publics fragiles ;
- Amélioration de la desserte des écoles du secondaire ;
- Desserte TC des pôles d'échanges multimodaux : gares ferroviaires et routières.

OBJECTIF

Proposer un service régulier et performant interne à TPA permettant de se rabattre vers la polarité interne de Châteaurenard ainsi que vers les principaux PEM de Barbentane et d'Orgon (SERM)

Indicateurs de suivi :

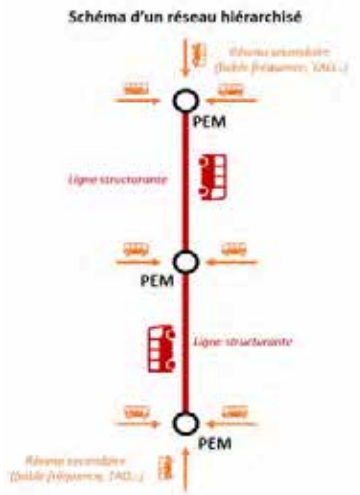
- Nombre de courses supplémentaires
- Nombre de voyageurs transportés
- Etude de faisabilité à réaliser

DÉTAILS DE L'ACTION

Étudier la mise en place d'une ligne régulière performante adaptée à tous les publics

Une ligne régulière de TC performante repose sur un système permettant de concurrencer, autant que possible, l'usage de la voiture en s'appuyant sur les leviers suivants :

- **Une large amplitude horaire et une fréquence élevée** pour répondre aux attentes des actifs et scolaires en heures de pointe, des touristes et des captifs (déplacement sur une demi-journée)
- **La rapidité de déplacement** avec des itinéraires aussi directs que possible, évitant des détours
- **La desserte des principaux pôles générateurs** (établissements scolaires du secondaire, parking relais et PEM, zones d'emplois importantes, services...) pour capter un maximum de flux sans dégrader les temps de parcours
- Une **coordination avec les lignes régionales** performantes (ex: ligne 707 structurante de la Région à l'échelle de TPA)



Cette proposition de ligne interne joue un rôle structurant pour l'ensemble d'un réseau potentiel, autour duquel peuvent s'articuler des lignes secondaires plus flexibles venant en appui (ex : TAD zonal, TAD virtuel...).

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●●●●

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●●○○○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●●○○

COORDINATION DES ACTEURS ●●●○○

COÛT DE L'ACTION ●●●●●

PORTEUR DE L'ACTION – MAITRISE D'OUVRAGE

Terre de Provence

PARTENAIRES ASSOCIÉS

Région, communes, établissements scolaires, entreprises, associations...

FINANCEMENT

De l'investissement (estimation) :

- Coût d'une étude globale d'un réseau intercommunal : +/- 80 000 €

Du fonctionnement :

- Entre 692 000 € et 1 503 000 € / an pour une ligne structurante entre Barbentane et Orgon
- Suivi interne par TPA

Aides potentielles :

- Versement mobilité potentiel
- Fonds Verts (subvention max. 80 %) : « Développement des mobilités durables en zones rurales »

MESURE 1 : Pour étudier la mise en place d'une ligne structurante sur le territoire, différents éléments doivent être analysés

- Étudier les flux des habitants entre les communes de Terre de Provence ;
- Prendre en compte les futurs projets urbanistiques ainsi que le SERM avec notamment les PEM de Barbentane, Orgon (traitement des correspondances), le P+R de Rognonas...
- Compléter l'offre actuelle régionale, permettant de desservir sur un axe Nord-Sud, Avignon mais aussi Châteaurenard depuis Barbentane et Eyragues ;
- Accompagner la redéfinition potentielle de la L706 en proposant une offre complémentaire potentielle.

Il est aujourd'hui impossible, pour les habitants de Terre de Provence Agglomération, de se déplacer sur un axe Est <> Ouest (2 corridors de déplacement Nord-Sud distincts vers Avignon : Ouest et Est de Châteaurenard).

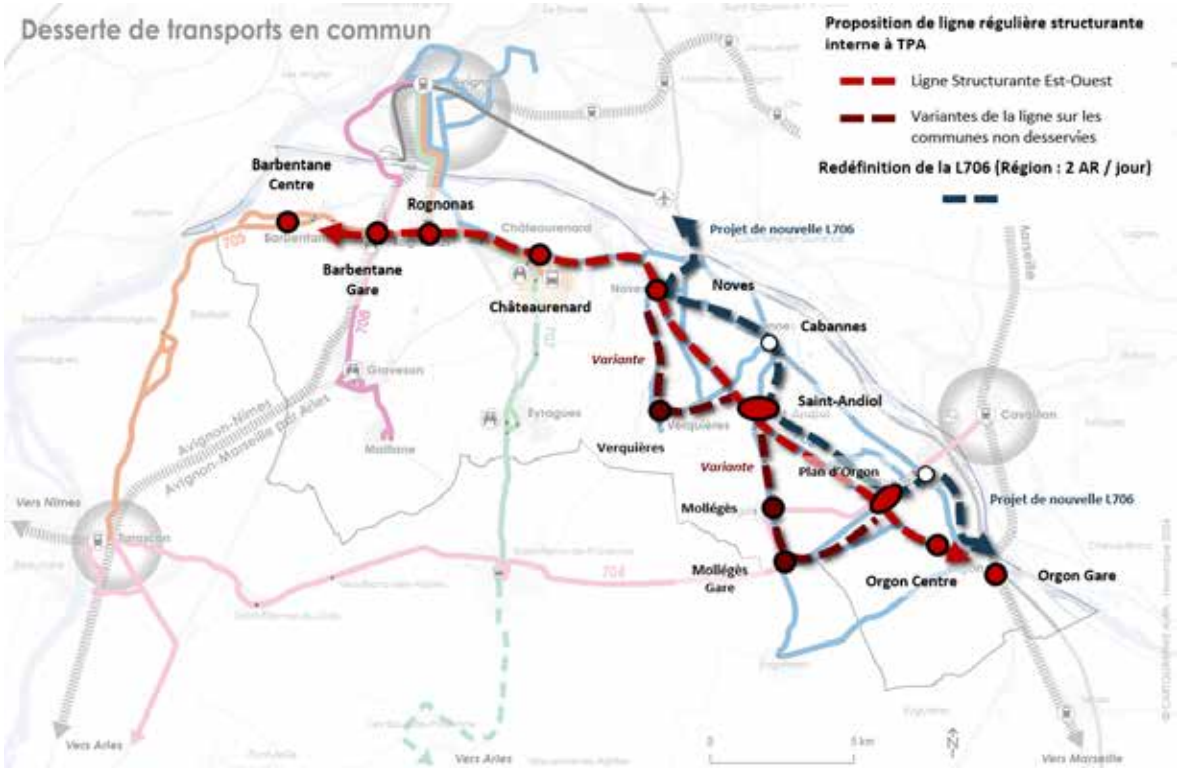
MESURE 2 : Proposition d'une ligne Est <> Ouest entre Barbentane et Orgon via la polarité principale de Châteaurenard

Une offre permettant de relier l'Ouest à l'Est, en desservant Châteaurenard et se rabattant vers les PEM identifiés par le SERM avignonnais (Barbentane, Orgon, P+R de Rognonas, Châteaurenard, etc.).

Une offre performante avec au minimum 3 services par sens et par jour du lundi au vendredi de 7h à 19h toute l'année afin de répondre aux besoins actifs (heures de pointe du matin et du soir), des scolaires (heures de pointe et retour potentiel en milieu de journée) des touristes et des captifs (déplacement à la demi-journée en milieu de journée).

Sur la partie Est, pour accompagner la redéfinition de la ligne régionale 706 qui sera en service au 1er septembre 2025, 2 tracés pour TPA sont proposés pour obtenir une estimation financière :

- L'offre la plus directe par la RD7N (Noves, St-Andiol, Plan d'Orgon et Orgon) ;
- La desserte de la zone blanche (desserte de Verquières et Mollégès).



	Distance		Coût	
	Option directe	Option Zone blanche	Option directe	Option Zone blanche
1 Trajet	32 km	36 km	416 €	468 €
Annuel (3 services / sens)*	53 248 km	59 488 km	692 000 €	773 000 €
Annuel (6 services / sens)*	103 168 km	115 648 km	1 341 000 €	1 503 000 €

**Rajouter 1 AR / jour le WE pour les captifs et touristes*

Sur la base de cette proposition, le coût de fonctionnement annuel d'une ligne structurante au sein de Terre de Provence Agglomération peut varier de 692 000 € et 1 500 000 €

ACTION N°1.1.3

COURT - TERME - 2026

1. TRANSPORTS COLLECTIFS ET FERROVIAIRES

1.1. Offre de Terre de Provence

1.1.3. Etudier le développement d'une offre de réseau de transport collectif, accessible aux PMR, autour de la ligne structurante permettant le rabattement vers les principales polarités

CONSTAT

Seul le réseau de la Région permet de se déplacer en transport collectif sur le territoire.

Enjeux visés :

- Organisation d'une desserte interne vers les principaux pôles générateurs dédiés à tous les publics et publics fragiles ;
- Amélioration de la desserte des établissements scolaires du secondaire ;
- Desserte TC des pôles d'échanges multimodaux : gares ferroviaires et routières.

OBJECTIF

Proposer des services de transport adaptés permettant de rejoindre les principales polarités en fonction des besoins territoriaux.

Indicateurs de suivi :

- Nombre de lignes et de courses supplémentaires ;
- Nombre de voyageurs transportés ;
- Etude de faisabilité à réaliser.

DÉTAILS DE L'ACTION

Etudier les possibilités de réaliser une offre autour de la ligne structurante (action 1.1.2) en fonction des polarités à desservir

Dans le cadre de la mise en place d'un réseau global de transport collectif, l'objectif est d'identifier les principales polarités à desservir

À l'échelle de l'EPCI, Châteaurenard constitue la commune principale à desservir : il s'agit d'organiser le rabattement des autres communes de Terre de Provence Agglomération vers Châteaurenard ;

A l'échelle du bassin de vie, les pôles extérieurs majeurs sont Avignon, Cavaillon, Saint-Rémy et Tarascon. En fonction des zones blanches et des besoins de déplacements, des liaisons émergent déjà et sont à étudier :

- Orgon, Plan d'Orgon <> Cavaillon ;
- Châteaurenard <> Agroparc/Saint-Chamand <> Avignon TGV ;
- Est de Terre de Provence Agglomération vers Agroparc et St-Chamand.

Trans'CoVe

© CoVe

RLV Mobilités

© RLV

Le réseau devra être conçu en articulation avec les offres régionales et celles des AOM voisines, afin de maximiser l'intermodalité et mieux concurrencer la voiture.

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●●●●

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●●○○○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●●○○

COORDINATION DES ACTEURS ●●●○○

COÛT DE L'ACTION ●●●●○

PORTEUR DE L'ACTION – MAITRISE D'OUVRAGE

Terre de Provence

PARTENAIRES ASSOCIÉS

Région, communes, AOM voisines, établissements scolaires, entreprises, associations...

FINANCEMENT

De l'investissement (estimation) :

- Coût d'une étude globale d'un réseau intercommunal : +/- 80 000 €

Du fonctionnement :

- Sur la base d'un système de TAD zonal en rabattement vers Châteaurenard pour les captifs (2 fois / semaine) et de 2 lignes vers Cavaillon et Avignon : +/- 422 000 € / an
- Suivi interne par TPA

Aides potentielles :

- Versement mobilité potentiel
- Fonds Verts (subvention max. 80 %) : « Développement des mobilités durables en zones rurales »

Un système de transport adapté aux PMR à identifier et à expérimenter

L'étude de création d'un réseau de transport en commun intercommunal devra définir un système de transport adapté aux besoins du territoire et proposer différents scénarios d'organisation (lignes régulières, transport à la demande, navettes...).

Pour ce faire, plusieurs systèmes pourront être déployés en fonction de la hiérarchisation des lignes :

- Hiérarchisation 1 – Ligne structurante : ligne régulière bénéficiant de fréquences élevées tout au long de la semaine, adaptée à l'ensemble des publics (actifs, scolaires, captifs) ;
- Hiérarchisation 2 – Ligne secondaire : ligne régulière ou en transport à la demande (zonal ou ligne virtuelle), permettant des déplacements plusieurs fois par semaine sur une demi-journée, principalement destinée aux publics captifs.

En fonction de la fréquentation estimée, le type de véhicule devra être choisi afin d'optimiser les coûts d'exploitation :

- Hiérarchisation 1 – Ligne structurante : utilisation d'un minibus (environ 30 places, dont 10 assises), voire d'un bus standard (environ 80 places, dont 25 assises) si la demande est plus importante ;
- Hiérarchisation 2 – Ligne secondaire : utilisation d'un minibus.

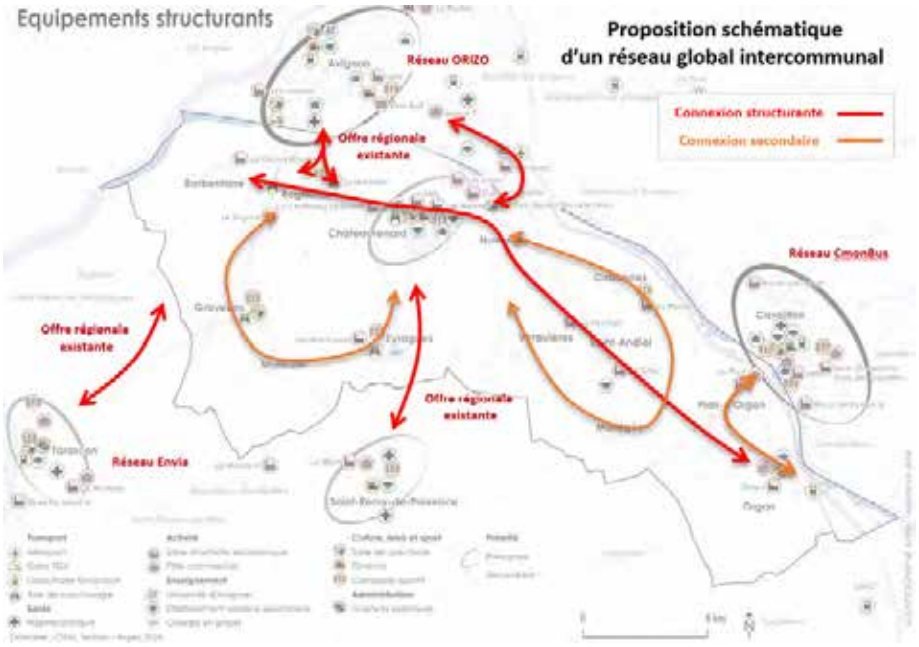
Les véhicules devront être adaptés et accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Service PMR du réseau Mistral
© Réseau Mistral

Estimation globale de fonctionnement d'un réseau global de transport (hors ligne structurante) :

+/- 422 000 € / an (proposition à étudier)

- Estimation sur un système de TAD zonal couvrant l'ensemble de TPA en rabattement vers Châteaurenard 2 fois par semaine pour les captifs : +/ 97 000 € / an
- Proposition de 2 lignes vers Cavaillon depuis Orgon et Avignon depuis Châteaurenard avec 2 services / sens hors dimanche tout au long de l'année : +/- 325 000 €
- Coût total : +/- 422 000 € / an (proposition à étudier)



Exemple de Réseau pour une agglomération de 68 000 habitants : Riom Limagne et Volcan en périphérie de Clermont-Ferrand
Terre de Provence : 60 000 habitants

ACTION N°1.1.4

COURT - TERME - 2027

1. TRANSPORTS COLLECTIFS ET FERROVIAIRES

1.1. Offre de Terre de Provence

1.1.4. Étudier la mise en place du Versement Mobilité (VM)

CONSTAT

Absence d'offre inter-urbaine de Terre de Provence.

Enjeux visés :

- Organisation d'une desserte interne qui desserve les principaux pôles générateurs du territoire ;
- Mobilisation des acteurs institutionnels privés (entreprises, associations de ZA) pour encourager de nouvelles pratiques et faire connaitre les solutions alternatives à l'autosolisme.

OBJECTIF

Analyser la faisabilité et l'intérêt d'instaurer le Versement Mobilité (VM) sur Terre de Provence afin de financer l'offre.

Indicateurs de suivi :

- Étude et concertation réalisées ;
- Nombre d'organismes impliquées ;
- Adoption du VM ;
- Étude de faisabilité et estimation financière à réaliser.

DÉTAILS DE L'ACTION

Le Versement Mobilité (VM) est une participation des entreprises d'au moins 11 salariés au financement des actions liées aux transports en commun. Cette action vise à évaluer les conditions de réalisation et ses impacts économiques et juridiques sur le territoire.

RÉALISER UN TRAVAIL SUR LES IMPACTS DU VERSEMENT MOBILITÉ

- Évaluer les besoins de financement pour la création d'un réseau de transport en commun à l'échelle de Terre de Provence ;
- Analyser les recettes potentielles en fonction du taux retenu (0,5 % à 1 % de la masse salariale des entreprises en milieu rural et périurbain) ;
- Évaluer le cadre juridique et de réalisation en lien avec l'URSSAF.

RÉALISER UN TRAVAIL DE CONCERTATION AVEC LES ENTREPRISES CONCERNÉES

- Lister et consulter les entreprises de plus de 10 salariés de Terre de Provence Agglomération ;
- Étudier l'impact économique sur les entreprises ;
- Travailler sur des propositions de transport bénéfique pour les entreprises.

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●●○○

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ○○○○○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●●●○

COORDINATION DES ACTEURS ●●●●●

COÛT DE L'ACTION ●●○○○

PORTEUR DE L'ACTION – MAITRISE D'OUVRAGE

Terre de Provence

PARTENAIRES ASSOCIÉS

URSSAF, Entreprises locales, communes

FINANCEMENT

De l'investissement (estimation) :

- Travail intégré à l'étude global de réalisation d'un réseau de transport collectif à l'échelle de Terre de Provence : +/- 80 000 €

Du fonctionnement :

- Suivi du travail et des retours des entreprises par TPA

ACTION N°1.1.5

COURT - TERME - 2028

1. TRANSPORTS COLLECTIFS ET FERROVIAIRES

1.1. Offre de Terre de Provence

1.1.5. Etudier la faisabilité d'une tarification adaptée tenant compte des publics précaires, des jeunes et des seniors

CONSTAT

9 % des ménages n'ont pas de voiture et 17 % sont en situation de précarité énergétique.

Enjeu visé :

- Organisation d'une desserte interne qui desserve les centralités villageoises, les principaux pôles générateurs du territoire, et qui soit adaptée aux jeunes, seniors et publics fragiles.

OBJECTIF

Favoriser l'équité d'accès aux transports en adaptant les tarifs aux capacités financières des usagers (publics précaires, jeunes, seniors).

Indicateurs de suivi :

- Réalisation du diagnostic et d'une étude associée ;
- Nombre de bénéficiaire de la tarification ;
- Étude de faisabilité à réaliser.

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ● ● ● ○ ○

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ○ ○ ○ ○ ○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ● ● ● ○ ○

COORDINATION DES ACTEURS ● ● ● ○ ○

COÛT DE L'ACTION ● ● ○ ○ ○

DÉTAILS DE L'ACTION

Etudier la faisabilité sur le territoire en fonction des exemples nationaux

Différents aspects doivent être analysés sur le territoire en lien avec les besoins sociaux et les impacts financiers pour la collectivité AOM et les usagers. L'étude intégrera une analyse comparative avec d'autres collectivités, des consultations auprès des usagers cibles et une modélisation des différents scénarios de tarification.

Réalisation d'une étude de faisabilité :

- Benchmark et retour d'expérience des AOM ayant mis en place la tarification solidaire (AOM comparable à celle de Terre de Provence)
- Diagnostic des besoins sociaux
- Calcul du potentiel d'usage des transports en commun selon les dessertes du futur réseau de TPA
- Consultation des publics cibles
- Elaboration de scénarios et estimation des impacts

Abonnement de Lubéron Monts de Vaucluse

Abonnement annuel - tarif normal Pièces à fournir : 1 photo d'identité récente, règlement CB, espèces ou chèque à l'ordre de PEM Cavaillon - Pièce à présenter : pièce d'identité	150,00 €
Abonnement mensuel - tarif normal Pièces à fournir : 1 photo d'identité récente, règlement CB, espèces ou chèque à l'ordre de PEM Cavaillon - Pièce à présenter : pièce d'identité	15,00 €
Séniors - A partir de 65 ans - résidents du territoire LMV uniquement- Pièce à fournir : 1 photo d'identité récente Pièce à présenter : pièce d'identité, justificatif de domicile	Gratuit
Personne à mobilité réduite- Pièce à fournir : 1 photo d'identité récente Pièce à présenter : justificatif délivré par la MDPH, CMI, APF, pièce d'identité	Gratuit
Abonnement annuel spécial – Pièce à fournir : 1 photo d'identité récente Pièce à présenter : pièce d'identité, justificatifs suivant situation	Gratuit
Carte ayant droit 50% - Pièce à fournir : 1 photo d'identité récente Pièce à présenter : pièce d'identité, justificatifs CSS, AME, CMU	Gratuit

Abonnement Dracénie Provence Verdon

*scolarité / exonération d'impôt sur le revenu / CMU

Abonnement Trans'CoVe

PORTEUR DE L'ACTION – MAITRISE D'OUVRAGE

Terre de Provence Agglomération

PARTENAIRES ASSOCIÉS

CCAS et associations...

FINANCEMENT

De l'investissement (estimation) :

- Coût d'une étude spécifique : +/- 15 000 €
- Coût d'une étude globale d'un réseau intercommunal : +/- 80 000 €

Du fonctionnement :

- Un impact annuel qui sera calculé lors de l'étude de faisabilité
- Suivi interne par TPA

Aides potentielles :

- Versement mobilité potentiel
- Fonds Verts (subvention max. 80 %) : « Développement des mobilités durables en zones rurales »

ACTION N°1.1.6

COURT - TERME - 2027

1. TRANSPORTS COLLECTIFS ET FERROVIAIRES

1.1. Offre de Terre de Provence

1.1.6. Formation à l'accueil et à l'accompagnement des PMR par les conducteurs de bus

CONSTAT

Manque de formation des chauffeurs de cars dans la gestion des personnes à mobilité réduite. Absence de réseau de transport en commun organisé par Terre de Provence.

Enjeu visé :

- Meilleure accessibilité PMR aux arrêts et aux transports collectifs.

OBJECTIF

Proposer régulièrement des formations de « sensibilisation au handicap » aux futurs conducteurs du réseau de Terre de Provence.

Indicateurs de suivi :

- Nombre de formations réalisées ;
- Nombre de conducteurs touchés ;
- Action à réaliser.

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ● ○ ○ ○ ○

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ○ ○ ○ ○ ○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ● ○ ○ ○ ○

COORDINATION DES ACTEURS ● ○ ○ ○ ○

COÛT DE L'ACTION ● ○ ○ ○ ○

DÉTAILS DE L'ACTION

Proposer des formations régulières de « sensibilisation au handicap »

Une formation sur une demi-journée à réaliser chaque année (pour assurer une mise à jour des connaissances) composée de 2 modules proposés par une association ou un référent identifié par Parcours Handicap 13 :

Partie théorie :

- Définitions des différents types de handicap ;
- Obligations légales en termes d'accessibilité, de sécurité.

Partie pratique :

- Utilisation de la rampe d'accès au véhicule pour les fauteuils roulants ;
- Accueillir une personne mal voyante, sourde ou avec des difficultés d'élocution (stress, agressivité...).

PORTEUR DE L'ACTION – MAITRISE D'OUVRAGE

Terre de Provence

PARTENAIRES ASSOCIÉS

Parcours handicap 13, associations, exploitants

FINANCEMENT

De l'investissement (estimation) :

- Coût d'une formation : +/- 800 €

Du fonctionnement :

- Coût d'une formation avec un intervenant extérieur : +/- 800 € / an
- Suivi interne par TPA

Aides potentielles :

- Versement mobilité potentiel
- Fonds Verts (subvention max. 80 %) : « Développement des mobilités durables en zones rurales »

ACTION N°1.2.1

COURT - TERME - 2027

1. TRANSPORTS COLLECTIFS ET FERROVIAIRES

1.2. Offre inter-réseaux

1.2.1. Travailler avec la Région pour développer l'offre de transport collectif en lien avec l'offre de transport de Terre de Provence Agglomération

CONSTAT

Seule l'offre régionale permet de rejoindre les polarités internes et externes mais elle est parfois inadaptée à certains publics : actifs, scolaires, captifs.

Enjeu visé :

- Amélioration et simplification de la desserte régionale : lisibilité, fréquences, adaptation des horaires pour les différents publics.

OBJECTIF

Adapter l'offre aux besoins des habitants, optimiser les dessertes et garantir une meilleure lisibilité du réseau pour les usagers.

Indicateurs de suivi :

- Nombre de courses supplémentaires ;
- Nombre de voyageurs supplémentaires ;
- Etude de faisabilité à réaliser.

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●●●●

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●●○○○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●●●○

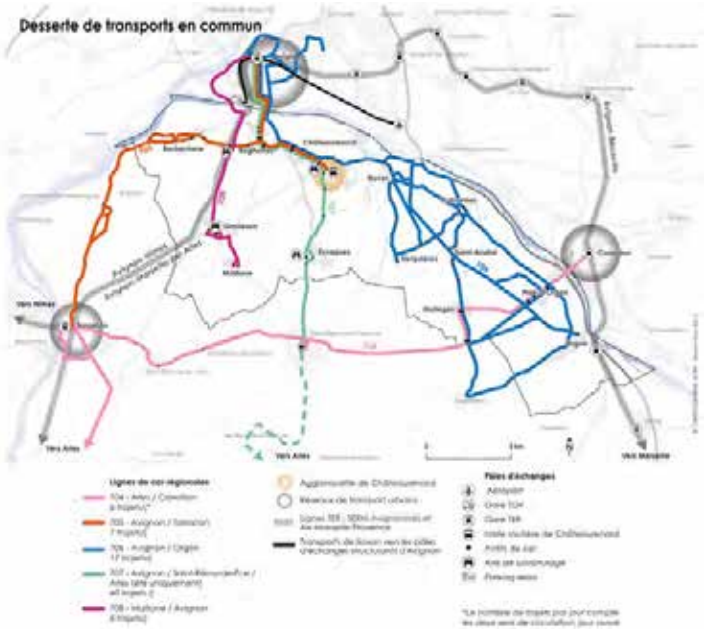
COORDINATION DES ACTEURS ●●●●●

COÛT DE L'ACTION ●●●●●

DÉTAILS DE L'ACTION

Mener un travail de concertation avec la Région, dans le cadre du SERM et du développement de l'offre TPA, afin d'adapter et de renforcer l'offre régionale vers les principales polarités du territoire.

- Réaliser un diagnostic partagé de l'offre actuelle ZOU et des projets potentiels ;
- Identifier les besoins territoriaux et les zones blanches actuellement non desservis ;
- Proposer des ajustements horaires avant la création de nouveaux services ;
- Mettre en œuvre progressivement des adaptations ou expérimentations sur le réseau suivant un plan d'actions ;
- Suivre l'évolution de la fréquentation dans les cars grâce à des enquêtes annuelles.



PORTEUR DE L'ACTION – MAITRISE D'OUVRAGE

Région Sud

PARTENAIRES ASSOCIÉS

Terre de Provence et les communes membres de l'intercommunalité

FINANCEMENT

De l'investissement (estimation) :

- Coût de proposition d'adaptation de l'offre régionale intégré dans l'étude globale d'un réseau intercommunal : +/- 80 000 €
- Coût de la réalisation d'une étude de restructuration de l'offre régionale en lien avec Terre de Provence Agglomération intégré dans le CPER et dans le SERM avignonnais

Du fonctionnement :

- Un fonctionnement régional pouvant tendre vers l'estimation annuelle suivante : entre 831 000 € et 1 163 000 € / an en fonction des propositions d'évolution de l'offre régionale réalisée

Afin d'obtenir un premier aperçu des modifications à envisager, une proposition initiale de plusieurs mesures à traiter est présentée ci-dessous :

- Ligne 704 : 1 Aller-Retour supplémentaire pour rejoindre Cavaillon depuis Mollégès et Pland'Orgon avant 8h et repartir après 18h (actifs/scolaires) ;
- Ligne 705 : 1 Aller-Retour supplémentaire pour rejoindre Tarascon avant 8h et repartir après 18h (actifs/scolaires) et adapter les horaires en fonction de l'ouverture de la gare de Barbentane (vérifier les correspondances en gare) ;
- Ligne 706 : Modifier la structure de l'offre pour se rabattre vers la gare d'Orgon et proposer un accès direct à Avignon Est (2 services / sens proposés pour tous les publics) en passant par le pont de Bonpas ;
- Ligne 707 déjà très performante entre Saint-Rémy-de-Provence et Avignon via Châteaurenard et Eyragues (cadencement à la demi-heure en heures de pointe puis à l'heure) ;
- Ligne 708 : Adapter les horaires en fonction de l'ouverture de la gare de Barbentane (vérifier les correspondances en gare).

Ligne 707 à Eyragues

Diagnostic et propositions de développement de l'offre régionale :

Ligne	Origine - Destination	TPA	Période	Nb service / sens	Vocation Origine	Vocation Destination	Evaluation de l'offre	Proposition de développement	Estimation du coût de proposition de développement
704	Arles > Cavaillon	*Plan-d'Orgon, Mollégès*	**Année** L > S	3 services	**Captifs**	**Actifs / Scolaires / Captifs**	**Ligne orientée pour les actifs vers Arles/Tarascon et non vers Cavaillon (captifs)**	• *Proposer 1 Aller-Retour orienté vers Cavaillon (arrivée avant 8h et départ retour après 18h)*	*405 600 € / an pour toute la ligne 74 360 € / an pour le secteur de TPA à Cavaillon*
705	Tarascon > Avignon	*Barbentane, Rognonas*	**Année** L > S	3 services	**Captifs**	**Actifs / Scolaires / Captifs**	**Offre adaptée vers Avignon et non vers Tarascon**	• *Proposer 1 Aller-Retour orienté vers Tarascon (arrivée avant 8h et départ retour après 18h)* • *Adapter les horaires en fonction de la possible ouverture de la gare de Barbentane*	*169 000 € / an pour 1 Aller-Retour vers Tarascon*
706	Orgon > Avignon	*Orgon, Plan d'Orgon, Molleges, Saint-Andiol, Verquières, Noves, Cabannes, Châteaurenard*	**Période scolaire** L > V et WE	1 à 3 services 1 à 2 services	**Captifs**	**Scolaires**	**Offre à simplifier et développer toute l'année vers Avignon**	• *Proposer un rabattement depuis Plan-d'Orgon et Orgon centre vers la gare et 2 services / sens directs vers Avignon St-Chamand par le pont de Bonpas*	*473 200 € / an pour un rabattement vers de la gare d'Orgon depuis Plan d'Orgon et Orgon et 2 services / sens vers Avignon*
707	Saint-Rémy-de-Provence > Avignon	*Eyragues, Châteaurenard, Rognonas*	**Année** L > V et WE	20 services 4 services	**Actifs / Scolaires / Captifs**	**Actifs / Scolaires / Captifs**	**Offre qualitative**	*Offre structurante sur le territoire de TPA*	
708	Maillane > Avignon	*Maillane, Graveson*	**Année** L > V	4 services	**Captifs**	**Actifs / Scolaires / Captifs**	**Offre adaptée vers Avignon**	*Adapter les horaires en fonction de la possible ouverture de la gare de Barbentane*	

ACTION N°1.2.2

COURT - TERME - 2027

1. TRANSPORTS COLLECTIFS ET FERROVIAIRES

1.2. Offre inter-réseaux

1.2.2. Travailler avec les AOM voisines pour développer une interconnexion et une interopérabilité avec les réseaux voisins

CONSTAT

De nombreuses AOM voisines disposent de réseaux sur lesquels il est possible de s'appuyer pour développer une offre de transport vers l'extérieur.

Enjeux visés :

- Amélioration des connexions avec les territoires limitrophes ;
- Amélioration et simplification de la desserte TC régionale ;

OBJECTIF

Faciliter les déplacements entre territoires en développant les correspondances, une tarification et une information cohérentes avec les réseaux voisins.

Indicateurs de suivi :

- Nombre de trajets inter-réseaux ;
- Nombre de titres interopérables ;
- Nombre de correspondance ;
- Etude de faisabilité à réaliser.

DÉTAILS DE L'ACTION

Participer à une coopération entre les différentes Autorités Organisatrices de la Mobilités (AOM) du secteur du Grand Avignon

Pour développer des déplacements inter-réseaux, les différentes AOM du bassin de vie de TPA doivent coordonner voire mutualiser :

- les horaires pour améliorer les correspondances et minimiser les ruptures de charge des usagers
- les informations voyageurs (uniformiser les informations sur les différents réseaux)
- les systèmes tarifaires et de billettique pour simplifier les démarches et l'usage des différents réseaux

Différents réseaux sont concernés par les déplacements des habitants de TPA

- Orizo du Grand Avignon
- CmonBus de Luberon Monts de Vaucluse Agglomération
- Envia d'Arles Crau Camargue Montagnette
- Zou de la Région Sud
- Lio de la Région Occitanie

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●●●●

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ○○○○○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●●●●

COORDINATION DES ACTEURS ●●●●●

COÛT DE L'ACTION ●○○○○

PORTEUR DE L'ACTION – MAITRISE D'OUVRAGE

Région Sud (COM et SERM) et AOM locales

PARTENAIRES ASSOCIÉS

Région Sud, Région Occitanie, Grand Avignon, Terre de Provence Agglomération, Luberon Monts de Vaucluse, Arles Crau Camargue Montagnette et les exploitants

FINANCEMENT

De l'investissement (estimation) :

- Un travail commun réalisé dans le cadre du SERM : 10 000 € pour le compte de Terre de Provence

Du fonctionnement :

- Un suivi de TPA de l'étude de l'interopérabilité entre les AOM voisines en lien avec la Région

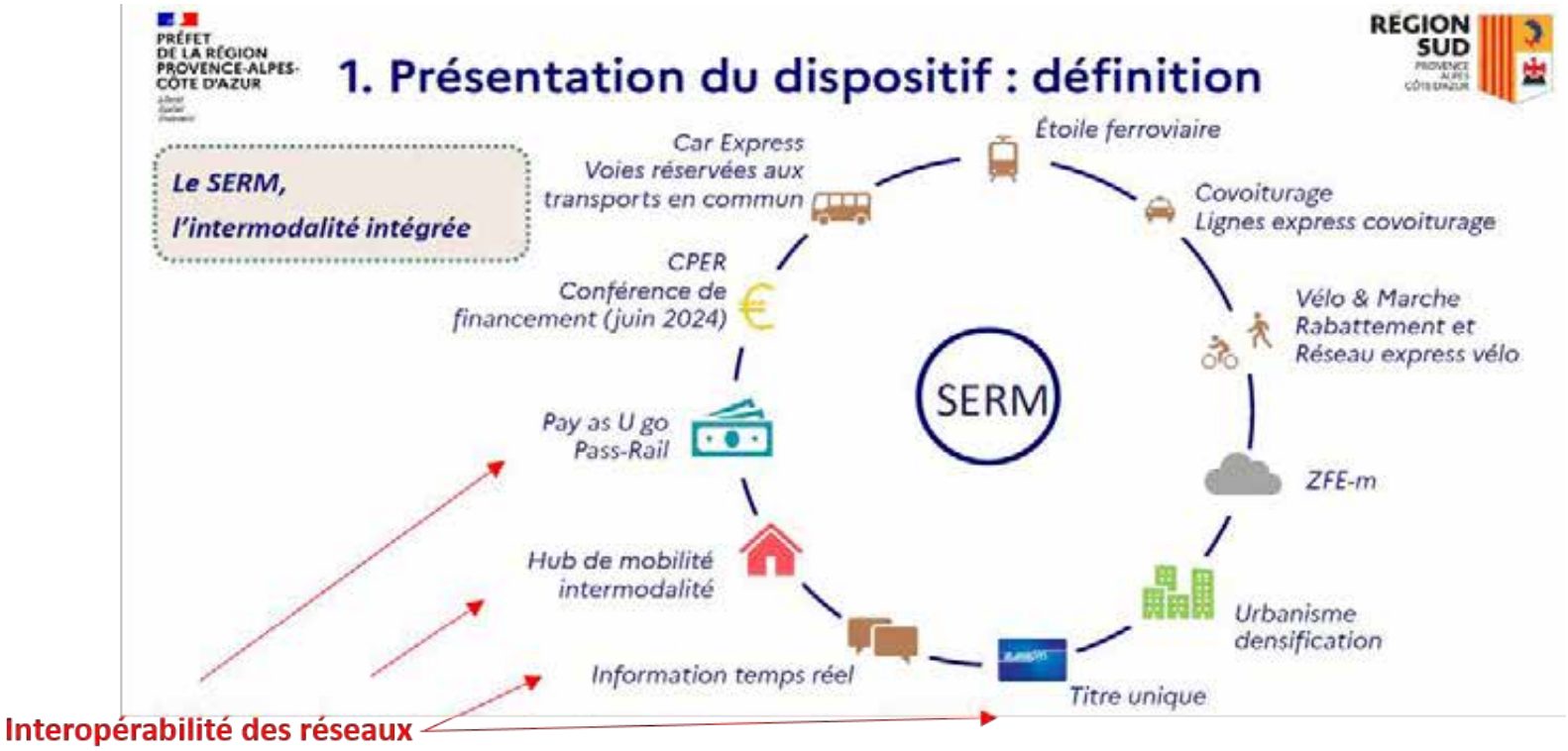
Etudier les conditions d'interopérabilité entre AOM notamment avec la Région ainsi que dans le cadre du Service Express Régional Métropolitain d'Avignon

Pour développer une interopérabilité entre les réseaux, les AOM doivent se rencontrer et réaliser des groupes de travail afin :

- De partager les diagnostics et enjeux de connexions entre les réseaux ;
- Etudier les modalités techniques et juridiques de coopération (conventions, partenariats...) ;
- Etudier des systèmes de billettique communs (exemple : intégration au système régional ZOU, pass unique ou combiné avec les autres réseaux...) et de reconnaissance des titres des autres réseaux sur certaines lignes stratégiques ;
- Proposer des systèmes de données internes et d'informations aux publics communs (exemple : calculateur d'itinéraire régional...).

Un travail est en cours dans le cadre du Contrat Opérationnel de Mobilité de la Région Sud impliquant les différentes AOM mentionnées précédemment. Le SERM permet de travailler entre EPCI autour :

- du titre unique ;
- de l'information en temps réel ;
- des "Hubs" de mobilités permettant d'améliorer les correspondances entre les réseaux.



ACTION N°1.2.3

MOYEN- TERME - 2030

1. TRANSPORTS COLLECTIFS ET FERROVIAIRES

1.2. Offre inter-réseaux

1.2.3. Faciliter la circulation des transports en commun sur des axes et points durs de circulation en lien avec les autorités compétentes

CONSTAT

Des temps de déplacements 2 fois voire 4 fois plus importants en transport en commun qu'en voiture et des congestions régulières sur les ponts de la Durance.

Enjeux visés :

- Amélioration des connexions avec les territoires limitrophes et les polarités extérieures ;
- Priorisation de la desserte TC sur la voirie ;
- Adaptation de l'offre de TC à la typologie de la voirie.

OBJECTIF

Améliorer la vitesse commerciale des lignes de transports, notamment sur le pont de Bonpas, afin d'inciter au report modal.

Indicateurs de suivi :

- Évolution de la vitesse commerciale ;
- Nombre de voyageurs supplémentaires ;
- Nombre de travaux réalisés ;
- Linéaires en sites propres ;
- Étude de faisabilité à réaliser.

DÉTAILS DE L'ACTION

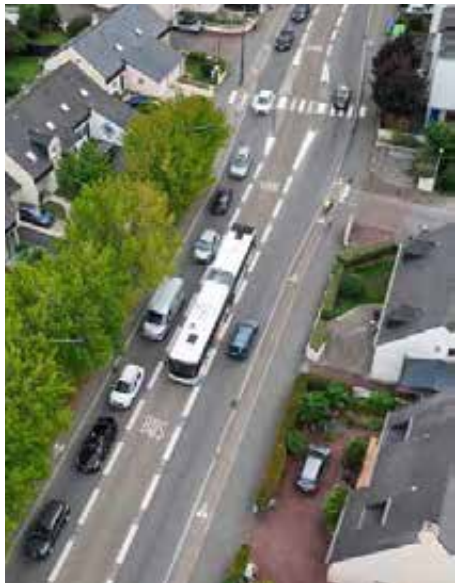
- Identification des axes et points durs congestionnés en lien avec le Département, les communes et les transporteurs (retour d'expérience)

Un travail d'identification des secteurs congestionnés, en lien avec les autorités compétentes et les transporteurs, doit être mené à l'échelle de TPA, incluant les routes départementales et communales.

Une fois les secteurs identifiés, des aménagements adaptés doivent être mis en place pour répondre aux problématiques identifiées.
Plusieurs dispositifs, pouvant être combinés, permettent d'améliorer la circulation des transports en commun :

- Couloirs bus / voies sur chaussées réservées ;
- Sites propres : infrastructure indépendante hors de la chaussée ;
- Feux de circulation prioritaires ;
- Combinaison des outils : voies réservées dynamiques selon les horaires.

Aujourd'hui, les principaux secteurs à enjeux sont localisés au niveau de la D28, des franchissements de la Durance et notamment les ponts de Bonpas (potentielles futures lignes) et de Rognonas (L705 et 707).



IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●●●○

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●●○○○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●●●○

COORDINATION DES ACTEURS ●●●○○

COÛT DE L'ACTION ●●●●●

PORTEUR DE L'ACTION – MAITRISE D'OUVRAGE

Département des Bouches-du-Rhône

PARTENAIRES ASSOCIÉS

Région Sud, TPA, communes et transporteurs

FINANCEMENT

De l'investissement (estimation) provenant d'une hypothèse / proposition d'aménagement auprès du Département compétent en matière de voirie départemental :

- Pont de Bonpas : +/- 1 820 000 € (rampe avec soutènement inférieur impactant le coût)
- Pont de Rognonas : +/- 20 000 €
- Un coût des travaux de : +/- 1 840 000 €
- Etudes amont : 276 000 €
- Estimation de l'action : 2 116 000 €

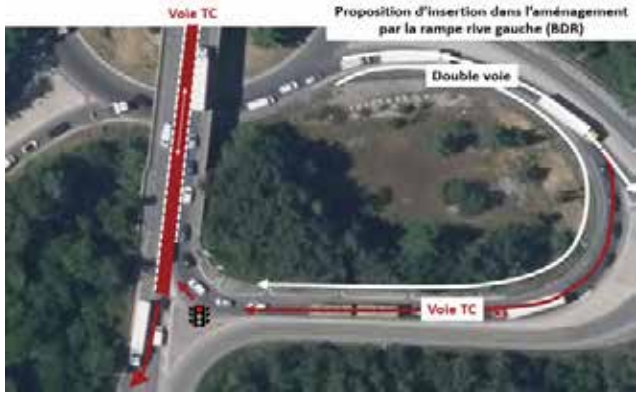
Du fonctionnement :

- Un entretien annuel de la voirie et notamment sur le pont de Bonpas, dépendant du Département pouvant atteindre 30 000 € / an

Mesure 1 : Proposition d'aménagement pour la traversée du pont de Bonpas : Mettre en place une voie réservée dynamique avec une gestion par feu tricolore

Pour établir une estimation financière, un aménagement visant à améliorer la vitesse commerciale aux heures de pointe sur le pont de Bonpas est présenté ci-dessous.

- Réaliser une voie réservée dynamique en double sens pour les transports en commun de la Région, de TPA et du Grand Avignon ainsi que le covoiturage avec une gestion, en amont et en aval par un système de feux tricolores selon les heures de la journée (exemple : le matin vers le Vaucluse et l'après-midi vers les Bouches-du-Rhône) ;
- Rive gauche, réaliser une deuxième voie (projet départemental) dédiée aux transports collectifs sur la rampe du pont de Bonpas jouant le rôle de zone de régulation des bus et minimiser son impact sur le trafic routier ;
- Durant les heures creuses, les transports en commun peuvent profiter des voies de circulation pour les véhicules légers et la voie centrale peut être réutilisée par un sens de circulation ou pour le covoiturage : 2 voies dans un sens et une voie dans l'autre.



Estimation de la mesure 1 :

- **Coût d'installation des feux avec programme de gestion des flux (détecteurs, logiciel, installation) : +/- 20 000 €**
- **Marquage en peinture routière classique : +/- 1 150 € sur 570 m**
- **Coût d'une deuxième voie parallèle dans la rampe : 1 800 000 €**
- **Coût total : 1 821 150 €**

Mesure 2 : Traversée du pont de Rognonas

Favoriser par une gestion de feux, l'insertion des transports collectifs dans la circulation du pont au niveau du giratoire au nord de Rognonas.

Sur la rive gauche, gérer l'insertion des transports venant de la RD571 sur la RD570N avec un feu lors des heures de fortes affluences.

Estimation de la mesure 2 :

- **Coût d'installation des feux avec programme de gestion des flux (détecteurs, logiciel, installation) : +/- 20 000 € HT**

ACTION N°1.2.4

COURT - TERME - 2027

1. TRANSPORTS COLLECTIFS ET FERROVIAIRES

1.2. Offre inter-réseaux

1.2.4. Adapter l'offre TC lors des évènements culturels majeurs

CONSTAT

Seul le réseau de la Région permet de se déplacer en transport collectif vers Avignon tout au long de l'année.

Enjeu visé :

- Amélioration des connexions avec les territoires limitrophes et les polarités extérieures en période estivale dans le cadre des évènements culturels.

OBJECTIF

Etudier et proposer, en lien avec les AOM voisines, des titres de transport adaptés et un éventuel renfort d'offre vers les principaux évènements culturels majeurs.

Indicateurs de suivi :

- Nombre de courses supplémentaires ;
- Nombre de voyageurs ;
- Etude de faisabilité à réaliser.

DÉTAILS DE L'ACTION

Plusieurs événements culturels majeurs situés à proximité immédiate de Terre de Provence génèrent d'importants flux : le Festival d'Avignon (AOM : Grand Avignon) en juillet, les Rencontres de la Photographie à Arles de juillet à septembre, ou encore le Festival des Suds, également en juillet à Arles (AOM : ACCM)

- Communiquer sur les offres existantes de la Région vers Avignon et Arles :
  - En lien avec l'action 6.1.1 « Mettre en place un plan de communication et de sensibilisation global via un multimédia », communiquer via des supports physiques type flyers ou affiches, les sites web et réseaux sociaux de l'intercommunalités, des communes et des associations locales ;
  - Exemple de la ligne 707 permettant de relier Châteaurenard et Eyragues à Avignon et Arles avec une fréquence performante avec 20 services par sens.
- Travailler entre AOM afin de proposer des titres de transports adaptés et un eventuel renfort d'offre
  - Proposer, via des conventions (coordination, de délégation de compétence...), des services éphémères inter-AOM ;
  - Etudier la forme du système de transport adapté aux besoins de déplacements occasionnels en lien avec l'évènement (ligne régulière existante à renforcer, navette évènementielle temporaire, Transport à la demande...).

FESTIVAL D'AVIGNON

ARLES LES RENCONTRES DE LA PHOTOGRAPHIE

LES SUDS À ARLES

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●○○○

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●○○○○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●●○○

COORDINATION DES ACTEURS ●●●○○

COÛT DE L'ACTION ●○○○○

PORTEUR DE L'ACTION – MAITRISE D'OUVRAGE

Terre de Provence

PARTENAIRES ASSOCIÉS

Région, ACCM, Grand Avignon, AOM limitrophes, associations

FINANCEMENT

De l'investissement (estimation) :

- Coût de la communication intégrée dans l'action 6.1.1 « Mettre en place un plan de communication et de sensibilisation global via un multimédia »

Du fonctionnement :

- Un suivi de TPA pour la réalisation de la communication
- Si réutilisation de la ligne 707, pas de surcoût d'exploitation de la ligne (20 services / jour)

ACTION N°1.2.5

COURT - TERME - 2027

1. TRANSPORTS COLLECTIFS ET FERROVIAIRES

1.2. Offre inter-réseaux

1.2.5. Adapter l'offre de transport scolaire à la création du collège d'Eyragues

CONSTAT

TPA et la Région organisent le transport scolaire sur le territoire et création d'un nouveau collège à Eyragues (ouverture en 2027).

Enjeux visés :

- Organisation d'une desserte interne adaptée aux jeunes desservant les principaux pôles générateurs ;
- Préservation voire amélioration de la desserte des établissements scolaires du secondaire ;

OBJECTIF

Assurer le rabattement des lignes scolaires vers Eyragues et adapter l'arrivée des cars au niveau du collège.

Indicateurs de suivi :

- Fréquentation des lignes ;
- Aménagements réalisés aux abords du collège ;
- Action en cours de réalisation.

DÉTAILS DE L'ACTION

- Etudier, en lien le transporteur, la faisabilité de nouveaux services en rabattement vers le futur collège
  - Identification des zones à desservir et de la demande potentielle (lieux de résidence des familles, zones blanches...) ;
  - Diagnostic des infrastructures (état des routes, arrêts possibles, conditions de circulation ;
  - Evaluation de la faisabilité technique et financière.
- Optimiser et sécuriser la gestion des déplacements piétons et des cars scolaires en lien avec Eyragues, le Département et le transporteur
  - Améliorer l'insertion et le stationnement des cars vers le collège entre la RD571 et le Chemin des Cailloux (rabotement du plateau traversant, élargissement du diamètre du giratoire avec le Chemin du Mas de Rieu) ;
  - Limiter la vitesse du Chemin des Cailloux en Zone 30 à proximité de l'entrée du collège (photo ci-contre).

© Terre de Provence

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●●○○

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●○○○○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●●○○

COORDINATION DES ACTEURS ●●○○○

COÛT DE L'ACTION ●○○○○

PORTEUR DE L'ACTION – MAITRISE D'OUVRAGE

Terre de Provence

PARTENAIRES ASSOCIÉS

Région, communes, établissements scolaires, transporteurs

FINANCEMENT

De l'investissement (estimation) :

- Travail interne TPA de la desserte en lien avec le transporteur
- Estimation des coûts des travaux d'élargissement du giratoire sur le trottoir et rabotement du plateau : +/- 20 000 €
- Zone 30 avec dispositifs de ralentissements : +/- 5 000 €
- Coût total : 25 000 €

Du fonctionnement :

- Un fonctionnement dépendant du nombre de lignes déployées pour desservir le collège

FAIRE SIGNE AU
CONDUCTEUR
ZOU!

Actions Transports collectifs et ferroviaires					
N°	**Intitulé de l'action**	**Maitrise d'ouvrage**	**Coûts de investissement**	**Coûts de fonctionnement**	**Lancement d'opération**
Offre de Terre de Provence					
1.1.1	Améliorer le service de la navette de Châteaurenard	TPA	Etude Terre de Provence : 80 000 € Suivi de l'étude par Terre de Provence	Entre 116 000 et 149 000€ / an Suivi par Terre de Provence	2026
1.1.2	Étudier une desserte structurante intercommunale en transport collectif, assurant notamment un rabattement vers le SERM	TPA	Etude Terre de Provence : 80 000 € Suivi de l'étude par Terre de Provence	Entre 692 000 et 1 503 000 € / an Suivi par Terre de Provence	2026
1.1.3	Étudier le développement d'une offre de réseau de transport collectif, accessible aux PMR, autour de la ligne structurante permettant le rabattement vers les principales polarités	TPA	Etude Terre de Provence : 80 000 € Suivi de l'étude par Terre de Provence	Coût Terre de Provence : 422 000 €/ an Suivi par Terre de Provence	2026
1.1.4	Étudier la mise en place du Versement Mobilité (VM)	TPA	Suivi par Terre de Provence	Suivi par Terre de Provence	2027
1.1.5	Étudier la faisabilité d'une tarification adaptée tenant compte des publics précaires, des jeunes et des seniors	TPA	Etude Terre de Provence : 80 000 € Suivi de l'étude par Terre de Provence	Suivi par Terre de Provence	2028
1.1.6	Formation à l'accueil et à l'accompagnement des PMR par les conducteurs de bus	TPA	Coût Terre de Provence : 800 €	Coût Terre de Provence : 800 €	2027
Offre inter-réseaux					
1.2.1	Travailler avec la Région pour développer l'offre de transport collectif en lien avec l'offre de transport de Terre de Provence Agglomération	Région	Etude Terre de Provence : 80 000 € Suivi de l'étude par Terre de Provence	Coût Région : Entre 831 000 € - 1 163 000 € Suivi de Terre de Provence	2026
1.2.2	Travailler avec les AOM voisines pour développer une interconnexion et interopérabilité avec les réseaux	Région	Coût Terre de Provence dans le cadre du SERM : 10 000 € et suivi	Suivi du COM régional par Terre de Provence	2027
1.2.3	Faciliter la circulation des TC sur des axes et points durs de circulation en lien avec les autorités compétentes	Département	Coût Dep / Com : 2 116 000 € et suivi de Terre de Provence	Coût Dep / com : 30 000 € Suivi de Terre de Provence	2030

1.2.4	Adapter l'offre TC lors des évènements culturels majeurs (festival d'Avignon, rencontres de la photo à Arles, etc.)	TPA + AOM	Suivi et communciation de l'action par Terre de Provence	Suivi et communication de l'action par Terre de Provence	2029
1.2.5	Adapter l'offre de transport scolaire à la création du collège d'Eyragues	TPA + Commune	Commune : 25 000 € Suivi de la faisabilité par Terre de Provence	Suivi par Terre de Provence	2027

L'Escapade
"AVEC LE DÉPARTEMENT
LA RENTRÉE SCOLAIRE
VOUS COÛTE MOINS CHER"

ACTION N°2.1.1

COURT-TERME - 2025

2. INTERMODALITÉ ET MOBILITÉS PARTAGÉES

2.1 Intermodalité et multimodalité

2.1.1 Réhabiliter la friche ferroviaire de Barbentane en Pôle d'Échanges Multimodal (PEM)

CONSTAT

Friche ferroviaire inexploitée d'environ 20 ha sur la ligne Paris – Lyon – Méditerranée (PLM) le long de la RD870N à proximité des points d'entrée du Grand Avignon avec le pont de Rognonas et le pont de la LEO tranche 1.

Enjeux visés :

- Mettre en place des connexions entre les modes ;
- Identifier, conforter ou réaliser des équipements de déplacement existants pour en faire des PEM.

OBJECTIF

Faciliter le rabattement tous modes au PEM pour les déplacements multimodaux pendulaires en direction d'Avignon.

Indicateurs de suivi :

- Nombre de places de stationnement voiture, covoiturage, vélo et borne IRVE ;
- Nombre de voyageurs en gare et occupations des places de stationnement ;
- Évolution de l'offre routière et ferroviaire.

DÉTAILS DE L'ACTION

Réaménager la friche ferroviaire pour créer un véritable Pôle d'Echanges Multimodal (PEM)

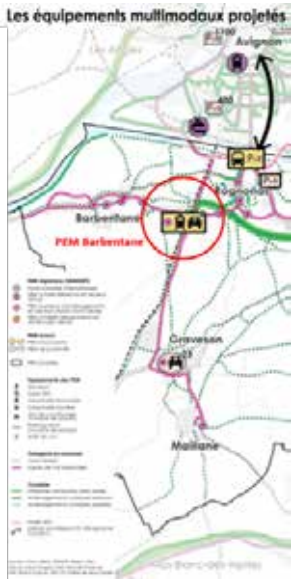
Un « Pôle d'Échanges Multimodal » (PEM) est un lieu où différents moyens de transport (voiture, car, train, vélo, etc.) et services (ex : stationnement, informations, locations, etc.) sont regroupés pour faciliter et donc réduire les temps de correspondances entre eux.

Le site ferroviaire désaffecté de Barbentane, situé sur la ligne PLM au nord-ouest de TPA, occupe une position stratégique à proximité d'axes routiers importants (ex : RD570N et LEO) et des points d'accès vers Avignon, notamment le pont de Rognonas.

Dans le cadre du projet de Service Express Régional Métropolitain (SERM), qui a pour objectif de renforcer l'offre multimodale vers Avignon, ce PEM permettrait un report modal des habitants de TPA vers l'offre ferroviaire à destination d'Avignon.

Site de l'ancienne gare

Présences d'équipements sur les axes routiers



IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●●●○

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●●●○○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●●●●

COORDINATION DES ACTEURS ●●●●●

COÛT DE L'ACTION ●●●●●

PORTEUR DE L'ACTION – MAITRISE D'OUVRAGE

Terre de Provence

PARTENAIRES ASSOCIÉS

Région, Département, SNCF Gares et Connexions, Barbentane et Rognonas

FINANCEMENT

De l'investissement (estimation) :

- Montant du PEM : +/- 6,2 M€
- Suivi de l'étude par TPA

Du fonctionnement :

- SNCF Gare et Connexion
- Suivi du fonctionnement pour TPA

Aides potentielles :

- Contrat Plan Etat-Région et Service Express Régional Métropolitain
- « Fonds Vert » jusqu'à 80 % pour soutenir le cyclable, le covoiturage et les mobilités durables
- Le Sud à Vélo (Région) jusqu'à 60 % selon le type de projet
- Aides aux communes du Département
- Alvéole+

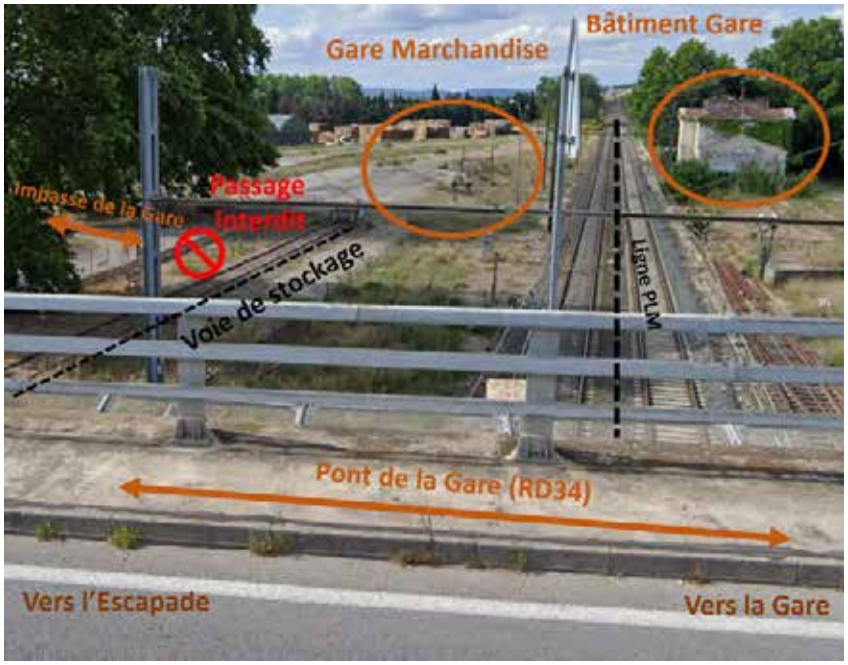
Configuration de la zone du PEM en deux secteurs géographiques distincts

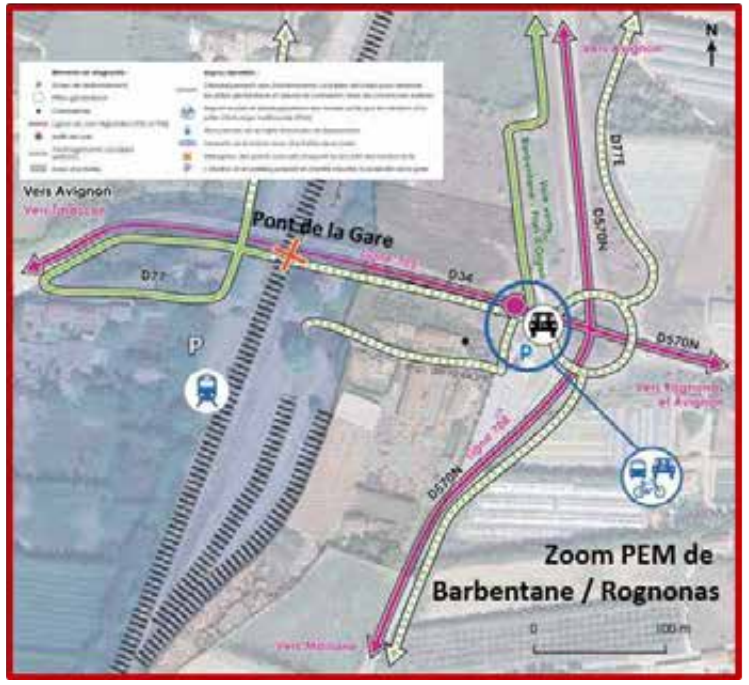
La zone du PEM s'étend sur deux communes :

- **Barbentane :** la zone est définie dans le PLU avec deux zones distinctes à urbaniser (AUE). L'une d'elle englobe l'ancienne gare, tandis que l'autre, située à l'ouest de celle-ci, est dédiée à l'accueil d'entreprises locales à vocation industrielle, agro-industrielle et artisanale.
- **Rognonas :** où se trouve déjà une aire de stationnement du RP de l'Escapade, comprenant des arrêts de transport en commun (ligne 705 ZOU), une aire de stationnement poids lourds, un parking pour voitures et une aire de covoiturage.

Ces deux secteurs se trouvent à 150 mètres l'un de l'autre, mais ne sont actuellement reliés que par le pont de la route de la Gare (RD34) au nord. Le cheminement de l'impasse de la gare est obstrué, notamment par une voie de stockage, rendant l'accès impossible.

Cette ancienne voie de stockage, bloquant l'accès entre l'Escapade et l'ancienne gare, pourrait représenter une opportunité pour rouvrir également une gare de marchandises. Une plateforme de transport combiné pourrait ainsi répondre aux besoins des entreprises locales, notamment pour un marché de gros alimentaire (cf. action 5.2.4) .





Principes de conception par mode de déplacement pour le PEM

Différents principes de conceptions sont préconisés pour garantir un accès non discriminatoire à l'ensemble des services (loi n°2005-102) :

- **Aménager des cheminements piétons** sécurisés, accessibles aux PMR et continus, en particulier entre la place de l'Escapade (comprenant le transport collectif routier, le covoiturage, etc.) et la gare ferroviaire, pour faciliter les correspondances entre les différents modes de transport. Cela doit inclure la création d'une passerelle au-dessus des voies ou la réutilisation du pont de la Gare (RD34) existant ;
- **Mettre en place un jalonnement visible, lisible et hiérarchisé** selon les différents modes de déplacement pour indiquer aux usagers les localisations des deux secteurs du PEM ;
- **Sécuriser les liaisons cyclables vers la Voie Verte structurante** du Département à destination de Barbentane et Rognonas et prévoir également des espaces de stationnement vélo sécurisés et installer des services complémentaires (station de gonflage, de réparation, de recharge électrique...) ;
- **Identifier la localisation** (Est ou Ouest de la gare), **le type** (surface, silo) **et la capacité de stationnement pour les voitures particulières** (gratuité, abonnement TC, etc.), pour les arrêts minutes, les taxis et VTC, le covoiturage et les bornes de recharge pour véhicules électriques dont une partie des équipements est déjà existant sur le secteur de l'Escapade. Proposer également un plan de circulation pour optimiser les flux et limiter les ralentissements sur la RD570N et aux abords du PEM ;
- **Réhabiliter le bâtiment de la gare et aménager des quais ;**
- **Des services pour les usagers** avec des espaces abrités, des équipements d'accueil (toilettes, prises...) , des commerces, des distributeurs automatiques, des relais pour les colis...

Estimation du PEM (hors gare de marchandise) : +/- 6,2 M €

- Études amonts (faisabilité, conception, impact, consultation, APD) : +/- 802 500 €
- Coût des travaux du parvis du PEM (côté Est) sur 1 000 m² : +/- 500 000 €
- Potentiel parking en silo de 30 places et recharge électrique : +/- 450 000 €
- Réhabilitation du bâtiment gare : +/- 1 800 000 €
- Rénovation des quais sur 450 m : +/- 225 000 €
- Une passerelle au-dessus des voies : +/- 1 200 000 € ou réutilisation du pont existant au nord de la gare : +/- 400 000 € (hors étude de structure du pont)
- Sécurisation des modes actifs (Imp. de la gare, pont de la Gare) : +/- 250 000 €
- Réaménagement de l'Escapade et de l'impasse de la Gare (3 000 m²) : +/- 900 000 €
- Consigne et équipements cyclables : +/- 25 000 €

Passerelle au-dessus des voies

© SNCF Gares et Connexions

Exemple totem de réparation vélo

© Abri Plus

Jalonnement à St-Etienne

© latitude-cartagene.com

Consigne vélo sécurisée en gare d'Orgon

© AUPA

ACTION N°2.1.2

COURT-TERME - 2025

2. INTERMODALITÉ ET MOBILITÉS PARTAGÉES

2.1 Intermodalité et multimodalité

2.1.2 Réhabiliter la friche ferroviaire d'Orgon en un Pôle d'Echanges Multimodal (PEM)

CONSTAT

Seule halte ferroviaire de TPA à l'écart du centre-ville d'Orgon intégrée dans les projets des SERM avignonnais et marseillais.

Enjeux visés :

- Mettre en place des connexions entre les modes ;
- Identifier, conforter ou réaliser des équipements de déplacement existants pour en faire des PEM.

OBJECTIF

Faciliter le rabattement tous modes au PEM d'Orgon pour les 25 000 voyageurs annuels depuis Orgon, la RD7N et « La Durance A Vélo ».

Indicateurs de suivi :

- Nombre de places de stationnement voiture, covoiturage, vélo et borne IRVE
- Nombre de voyageurs en gare et occupations des places de stationnement
- Évolution de l'offre routière et ferroviaire

DÉTAILS DE L'ACTION

Réaménager la halte ferroviaire pour créer un véritable Pôle d'Échanges Multimodal (PEM)

Un « Pôle d'Échanges Multimodal » (PEM) est un lieu où différents moyens de transport (voiture, car, train, vélo, etc.) et services (ex : stationnement, informations, locations, etc.) sont regroupés pour faciliter et donc réduire les temps de correspondances entre eux.

Actuellement, la halte d'Orgon, qui est la seule gare de TPA située à la périphérie sud-est du territoire, offre quelques services limités, tels qu'une consigne pour vélos et un relais de colis. Elle est uniquement accessible par la route pour les voitures, sans infrastructure dédiée aux modes de déplacement alternatifs.

Dans le cadre du projet de Service Express Régional Métropolitain (SERM), qui a pour objectif de renforcer l'offre multimodale vers Avignon, la halte d'Orgon doit évoluer pour favoriser le transport ferroviaire et/ou modes alternatifs au détriment de l'autosolisme. Cela passe par la réduction des temps de rupture de charge / correspondance en facilitant l'accès aux divers modes de déplacement de manière rapide et simple.

© AUPA

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●●●○

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●●●○○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●●●○

COORDINATION DES ACTEURS ●●●●●

COÛT DE L'ACTION ●●●●●

PORTEUR DE L'ACTION – MAITRISE D'OUVRAGE

Orgon

PARTENAIRES ASSOCIÉS

Région, TPA, Département, SNCF Gares et Connexions

FINANCEMENT

De l'investissement (estimation) :

- Montant du PEM : +/- 7 M€
- Préparation et suivi de l'étude pour TPA

Du fonctionnement :

- SNCF Gare et Connexion
- Suivi du fonctionnement par Terre de Provence également

Aides potentielles :

- Contrat Plan Etat-Région (CPER) et Service Express Régional Métropolitain (SERM)
- « Fonds Vert » jusqu'à 80 % pour soutenir le cyclable, le covoiturage et les mobilités durables
- Le Sud à Vélo (Région) jusqu'à 60 % selon le type de projet
- Aides aux communes du Département
- Alvéole+

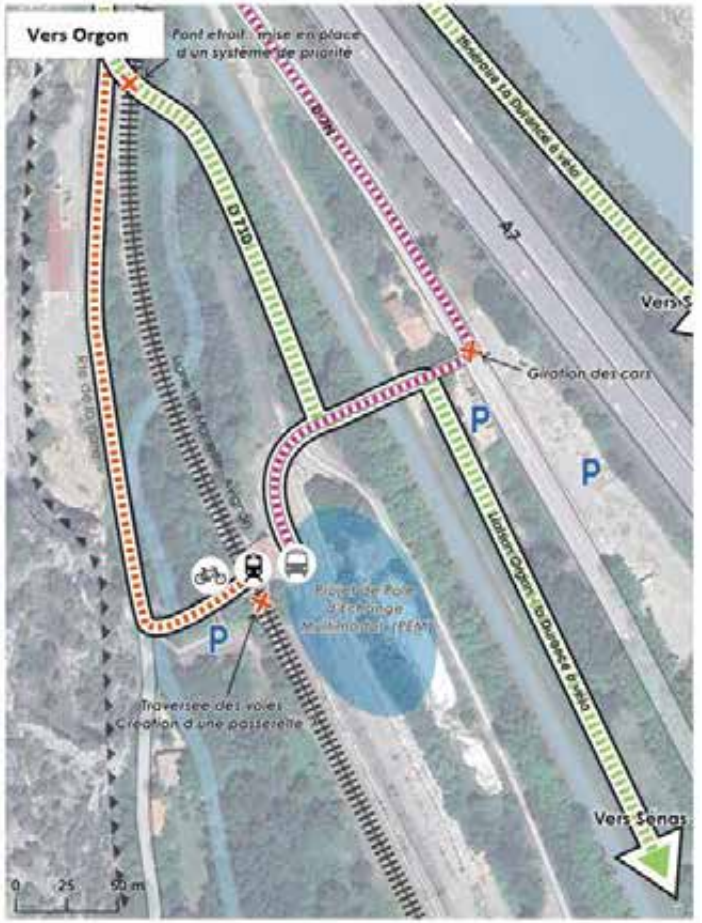
Configuration de la zone enclavée entre les Alpilles et la RD7N

L'accessibilité à la gare d'Orgon est limitée par la géomorphologie de la vallée de la Durance, qui présente des contraintes sur sa rive gauche.

Ce secteur étroit est traversé par deux routes, dont la RD7N, l'A7, la voie ferrée et un canal. La gare se trouve ainsi enclavée entre le relief et la RD7N, à l'extérieur du tissu urbain d'Orgon, à environ 1 km du centre-ville.

La zone désignée au PLU correspond à un secteur UEc (zone urbaine d'équipement) d'environ 22 000 m², destinée à être réaménagée en pôle d'échanges multimodal (PEM). Elle est desservie : à l'est par la RD73C, via un pont franchissant le canal (chaussée de 5,5 m de large) en provenance de la RD7N, où la création d'un giratoire devra être étudiée afin de garantir le passage des transports collectifs ; au nord par la RD73D ; et à l'ouest par la Route de la Gare.

Configuration du PEM à Orgon



Enjeux identifiés :

Connecter les pôles générateurs au centre-ville :

- Aménager des cheminements sécurisés pour les modes actifs en connexion avec la Durance à vélo
- Sécuriser les cheminements piétons entre le centre-ville et la gare
- Desserte de la gare par la ligne de car régionale
- Création d'une gare routière
- Points durs à résorber

Eléments diagnostic :

- Halte ferroviaire
- Stationnements vélos sécurisés
- P Zones de stationnement
- Friche - Secteur de projet

Source : AUPA, 2024

Principes de conception par mode de déplacement pour le PEM

Dans un PEM, des principes de conceptions et d'aménagements sont préconisés pour garantir un accès non discriminatoire à l'ensemble des services (loi n°2005-102) :

- **Aménager des cheminements piétons s**écurisés, accessibles aux PMR et sans discontinuité à l'échelle du PEM et également depuis Orgon (+/- 15 min depuis le centre-ville) accompagnés d'un jalonnement visible, lisible et hiérarchisé selon les différents modes de déplacement ;
- **Sécuriser les liaisons cyclables depuis Orgon et vers « La Durance à Vélo »** (LDAV), sans rentrer en conflit avec les piétons, et réaliser du stationnement vélo sécurisé sur le secteur Est de la gare (arrivée des liaisons). Mettre en place également des services complémentaires (station de gonflage, de réparation, de recharge électrique...) ;
- **Des arrêts de transport en commun proches des quais** pour faciliter les correspondances, sans entrer en conflit avec les piétons, en les disposant en bordure de parvis ou en créant une gare routière sur le secteur Est de la gare. L'accès doit prendre en compte les dimensions des cars, notamment par la création d'un potentiel giratoire sur la RD7N et l'adaptation du pont RD73C ;
- **Identifier le type et la capacité de stationnement pour les voitures particulières** (gratuité, abonnement TC, etc.), pour les arrêts minutes, les taxis et VTC, le covoiturage et les bornes de recharge pour véhicules électriques. Proposer également un plan de circulation pour optimiser les flux et limiter les ralentissements sur la RD7N et aux abords du PEM ;
- **Réhabiliter le bâtiment de la gare et rénover les quais ;**
- **Des services pour les usagers** avec des espaces abrités, des équipements d'accueil (toilettes, prises...) , des commerces, des distributeurs automatiques, des relais pour les colis...

Estimation du PEM (hors gare de marchandise) : +/- 7 M €

- Études amonts (faisabilité, conception, impact, consultation, APD) : +/- 906 750 €
- Coût des travaux du parvis du PEM sur 10 000 m² : +/- 3 000 000 €
- Réhabilitation du bâtiment gare : +/- 1 800 000 €
- Rénovation et extension des quais : +/- 120 000 €
- Une passerelle au-dessus des voies : +/- 1 000 000 €
- Giratoire sur la RD7N : +/- 1 000 000 €
- Consigne vélo sur le côté Est de la gare et équipements complémentaires : +/- 25 000 €
- Existant : Consigne vélo et relais colis côté Ouest de la gare

Passerelle au-dessus des voies

© SNCF Gares et Connexions

Exemple totem de réparation vélo

© Abri Plus

Jalonnement à St-Etienne

© latitude-cartagene.com

Consigne vélo sécurisée en gare d'Orgon

© AUPA

ACTION N°2.1.3

MOYEN-TERME - 2030

2. INTERMODALITÉ ET MOBILITÉS PARTAGÉES

2.1 Intermodalité et multimodalité

2.1.3 Identifier, hiérarchiser et développer des pôles d'échanges multimodaux (PEM et parkings-relais) dans chaque commune

CONSTAT

5 pôles d'échanges multimodaux identifiés sur Terre de Provence Agglomération entre 2 modes de transports minimum.

Enjeux visés :

- Développement d'un point de connexion multimodale par commune ;
- Développement de connexions entre les modes de déplacement dans des points identifiés.

OBJECTIF

Réaliser ou reprendre 14 points de connexions multimodaux (au moins 1 par commune) pour centraliser au même endroit toutes les offres de mobilité et faciliter les connexions entre elles.

Indicateurs de suivi :

- Nombres de PEM réalisés ;
- Fréquentation (occupation du stationnement fréquentation TC, usage des bornes...) ;
- Action à étudier.

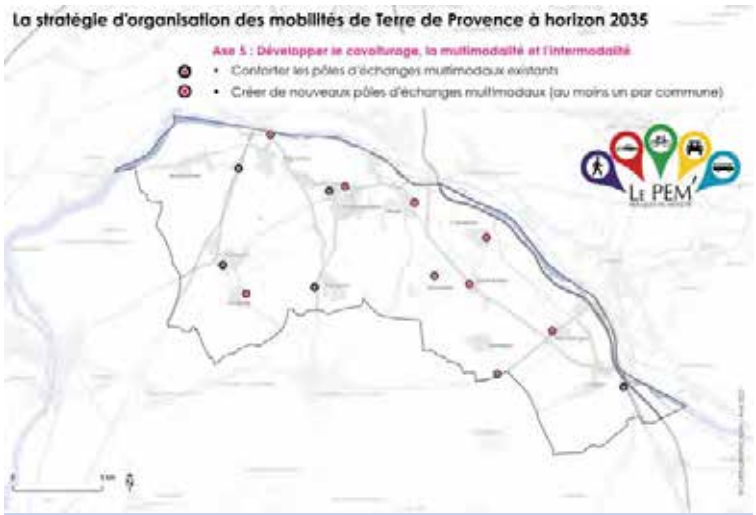
DÉTAILS DE L'ACTION

Identifier les PEM existants et proposer de nouvelles localisations pour proposer un site par commune

Un équilibre entre plusieurs critères :

- Préserver la vitesse commerciale de la ligne TC en évitant des allongements ;
- S'il ne s'agit pas d'un Parking-relais, s'implanter à proximité du centre-ville (5-10 minutes de marche) ;
- S'implanter proche d'axes structurants pour le rabattement automobile ;
- Disposer d'un espace suffisant pour les aménagements et équipements nécessaires aux correspondances (parking, covoiturage, vélo, IRVE, accessibilité PMR...).

Des équipements en place peuvent suffire à saisir une opportunité.



IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●●●○

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●●●●○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●●○○

COORDINATION DES ACTEURS ●●●○○

COÛT DE L'ACTION ●●●●●

PORTEUR DE L'ACTION – MAITRISE D'OUVRAGE

Communes

PARTENAIRES ASSOCIÉS

Région, TPA, Département et Grand Avignon pour certains PEM en amont des ponts de la Durance

FINANCEMENT

De l'investissement (estimation) :

- Montant global de réalisation de 9 PEM à l'échelle de Terre de Provence (hors Châteaurenard, Orgon, Rognonas) : +/- 1 176 000 €
- Études amont : +/- 176 400 €
- Coût de l'action : +/- 1 352 400 €
- Préparation et suivi de l'étude pour TPA

Du fonctionnement :

- Suivi du fonctionnement pour TPA

Aides potentielles :

- « Fonds Vert » jusqu'à 80 % pour soutenir le cyclable, le covoiturage et les mobilités durables
- Le Sud à Vélo jusqu'à 60 % selon le type de projet
- Aides aux communes du Département
- Programme Advenir pour les IRVE (30 % sur voirie)

Proposition de localisation, de hiérarchisation et de développement des PEM à l'échelle de Terre de Provence Agglomération (1)

Ces propositions pourront évoluer selon les projets des communes et de la Région

Localisation et hiérarchisation	Proposition de localisation	Information et mobilier	Connexion modale existante	Stationnement vélo	Aire de covoiturage	Autres équipements	Coût estimatif *Travaux et équipements*
Gare Barbentane *(PEM structurant)*	**Action 2.1.1 « Réhabiliter la friche ferroviaire de Barbentane en PEM dans le cadre du SERM »**						
Cabannes *(PEM de proximité)*	Chemin du Réal / D24 	▪ Abribus à prévoir ▪ Aménagement d'un arrêt aux normes et accès au parking	Absence d'offre	2 box et 3 arceaux abrités	3 places à signaler	▪ Espace à créer sur 2 000 m² (+/- 50 places de stationnement) ▪ 1 borne IRVE standard pour 2 places	**847 000 €**
Châteaurenard *(PEM structurant)*	**Action 2.1.4 « Relocaliser la halte routière de Châteaurenard pour y développer un PEM structurant à l'échelle de l'intercommunalité »**						
Eyragues *(PEM de proximité)*	D571 / Parc des Poètes 	▪ 2 Abribus à réaliser ▪ Informations intermodales à prévoir	Existant Ligne 707	2 box et 3 arceaux abrités	3 places à signaler dans le parking des poètes	▪ Parking existant ▪ 1 borne IRVE pour 2 places ▪ Aménager un cheminement piéton (accès, quais...) vers la RD 571	**91 000 €**
Graveson (PEM de proximité)	La Pastorale 	▪ Totem existant ▪ Abribus existant ▪ Informations intermodales à prévoir	Existant Ligne 708	5 Arceaux existants, rajouter 2 box vélos	Places de covoiturage existantes	▪ Parking existant ▪ 1 Borne IRVE standard pour 2 places de stationnement	**21 000 €**

Proposition de localisation, de hiérarchisation et de développement des PEM à l'échelle de Terre de Provence Agglomération (2)

Localisation et hiérarchisation	Proposition de localisation	Information et mobilier	Connexion modale existante	Stationnement vélo	Aire de covoiturage	Autres équipements	Coût estimatif *Travaux et équipements*
Maillane (PEM de proximité)	Le Martinet	▪ Abribus existant ▪ Informations intermodales à prévoir	Existant Ligne 708	2 box et 3 arceaux abrités	3 places à signaler	▪ Parking existant ▪ 1 Borne IRVE standard pour 2 places	**27 000 €**
Mollégès (PEM de proximité)	Parking de la crèche	Absence d'arrêt : Abribus et informations intermodales à prévoir	Existant Ligne 704 dont le tracé est à modifier	2 box et 3 arceaux abrités	3 places à signaler	▪Parking important existant ▪1 Borne IRVE standard pour 2 places	**37 000 €**
Noves *(PEM et parking-relai de proximité)*	Parking à proximité de la voie verte (RD30)	Absence d'arrêt : ▪ Abribus et un panneau d'informations ▪ Informations intermodales à prévoir	Existant Déplacement de l'arrêt de transport de la 706	2 box et 3 arceaux abrités	3 places à signaler	▪ Parking existant à réaménager ▪ 1 Borne IRVE standard pour 2 places	**67 000 €**
Gare D'Orgon *(PEM structurant)*	**Action 2.1.2 « Réhabiliter la friche ferroviaire de Orgon en PEM dans le cadre du SERM »**						

Proposition de localisation, de hiérarchisation et de développement des PEM à l'échelle de Terre de Provence Agglomération (3)

Localisation et hiérarchisation	Proposition de localisation	Information et mobilier	Connexion modale existante	Stationnement vélo	Aire de covoiturage	Autres équipements	Coût estimatif *Travaux et équipements*
Plan d'Orgon	Place Lucien Martin 	▪ Abribus existant ▪ Informations intermodales à prévoir	Voie verte dessert le PEM et ligne 706 existante	2 box et 3 arceaux abrités	3 places à signaler	▪ Parking existant ▪ 1 Borne IRVE existante	**12 000 €**
Rognonas Parking-relais *(PEM structurant)*	**Action 2.1.5 « Développer spécifiquement un parking-relais à proximité du pont de Rognonas »**						
Saint-Andiol *(PEM de proximité)*	Av. Alphonse Daudet 	▪ Abribus à créer ▪ Informations intermodales à prévoir	Tracé de la 706 mais arrêt inexistant à prévoir	2 box et 3 arceaux abrités	3 places à signaler	▪ Parking existant ▪ 1 Borne IRVE standard pour 2 places	**47 000 €**
Verquières *(PEM de proximité)*	La Magnaneraie 	▪ Abribus existant et informations intermodales à prévoir	Existant Ligne 706	2 box et 3 arceaux abrités	3 places à signaler	▪ Absence de poche de parking : stationnement en bataille ▪ 1 Borne IRVE standard pour 2 places	**27 000 €**

Un coût estimatif global d'environ 1 176 000 € pour la réalisation de 9 PEM communaux (hors gares de Barbentane et Orgon, du futur PEM de Châteaurenard et du P+R de Graveson et de Châteaurenard)

ACTION N°2.1.4

MOYEN-TERME - 2030

2. INTERMODALITÉ ET MOBILITÉS PARTAGÉES

2.1 Intermodalité et multimodalité

2.1.4 Relocaliser la halte routière de Châteaurenard pour y développer un PEM structurant à l'échelle de l'intercommunalité

CONSTAT

Une gare routière actuelle dans le centre-ville de Châteaurenard difficilement accessible par les transports en commun et peu lisible pour les usagers.

Enjeux visés :

- Adaptation de l'offre de TC à la typologie de la voirie ;
- Identification et confortement des équipements de déplacement existants pour en faire des pôles d'échanges multimodaux.

OBJECTIF

Relocaliser la halte routière vers un secteur plus accessible pour les transports en commun, proche des équipements et services de Châteaurenard.

Indicateurs de suivi :

- Réalisation de la halte « intermédiaire » puis d'un PEM au niveau de l'ancien MIN ;
- Fréquentation du PEM (stationnement et ligne TC) ;
- Actions à réaliser.

DÉTAILS DE L'ACTION

Mesure 1 : Relocaliser provisoirement la halte en attendant le réaménagement du MIN : giratoire des Médaillés Militaires

Une relocalisation afin d'améliorer la desserte :

- Des établissements scolaires notamment les collèges ;
- Des commerces, services, des lieux de santé, etc ;
- De faciliter l'accès aux transports en commun intercommunaux depuis Eyragues, Orgon et Avignon (Avignon Centre par le pont de Rognonas / Saint-Chamant par Bonpas).

Cette proposition au niveau du giratoire de l'Av. Pauleau et de l'Av. Coubertin (giratoire des Médaillés Militaires) permet de concilier les trajectoires des itinéraires des transports en commun tout en conservant une proximité avec les pôles générateurs de Châteaurenard (établissements scolaires, zones d'emplois, complexe sportif...).

Des aménagements existants permettent d'améliorer la desserte locale avec notamment des aménagements cyclables et piétons (ZR avec double sens cyclable à améliorer sur l'Av. Pauleau, pistes cyclables sur la D32, bandes sur l'av. Coubertin...).

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●●●○

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●●●○○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●●●○

COORDINATION DES ACTEURS ●●●○○

COÛT DE L'ACTION ●●●●●

PORTEUR DE L'ACTION – MAITRISE D'OUVRAGE

Châteaurenard

PARTENAIRES ASSOCIÉS

Région, TPA, Département, usagers

FINANCEMENT

De l'investissement (estimation) :

- Etudes amont : 336 000 €
- Giratoire des Médaillés Militaires : +/- 140 900 €
- PEM sur l'ancien MIN : 2 100 000 €
- Coût global : 2 577 000 €
- Préparation et suivi de l'étude pour TPA

Du fonctionnement :

- Entretien à la charge de la commune pour les aménagements de voirie
- Suivi du fonctionnement pour TPA

Aides potentielles :

- « Fonds Vert » jusqu'à 80 % pour soutenir le cyclable, le covoiturage et les mobilités durables
- Aides aux communes du Département
- Alvéole+
- Programme Advenir pour les IRVE (30 % sur voirie)

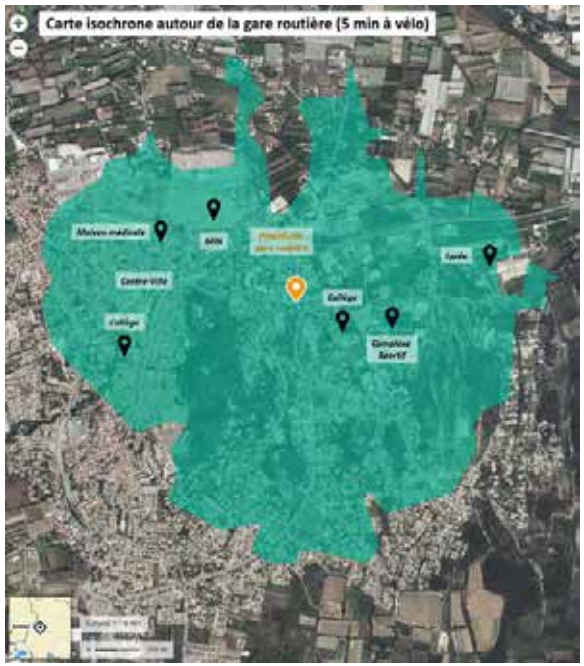
Détails de l'action (étape 1) sur le giratoire des Médaillés Militaires :

Un réaménagement du giratoire est nécessaire afin d'intégrer un arrêt pour les transports en commun aux normes et compatibles avec les notions de Pôle d'Échanges Multimodal (PEM) et d'intermodalité (rabattement tous modes vers l'arrêt) :

- Réutiliser la branche sud de l'Av. Pauleau pour le stationnement des transports en commun actuellement inutilisée ;
- Réaliser un quai aux normes régionales permettant de recevoir l'offre de TPA et de ZOU ;
- Casser le terre-plein central permettant la giration des véhicules (13 à 15m de long) vers le quai aménagé depuis le nord du giratoire ;
- Mettre en place, à proximité, un abris-vélo d'une vingtaine de stationnement cyclable ;
- Mettre en place, sur le parking des Jardins de la Marseillaise (+/- 150 m de l'arrêt) une borne de recharge IRVE ainsi qu'une signalétique pour le covoiturage (1 panneau pour 3 places dédiées) ;
- Mettre en place un jalonnement et un cheminement piéton entre le parking et l'arrêt, voire le collège et le complexe sportif à proximité, pour relier le PEM entre ces différents composants (parking voitures, arrêts transports collectifs, stationnement vélo...).

Le coût global du PEM de Châteaurenard de +/- 140 900 €

En prenant en compte le réaménagement de la partie Ouest du giratoire, des différents équipements sur le parking des Jardins de la Marseillaise et des réaménagements piétons entre le parking et l'arrêt.



Mesure 2 : Réaménager l'ancien MIN de Châteaurenard pour y réaliser un PEM

Implanté sur un axe routier stratégique (RD28 / boulevard Ernest Genevet) et situé à 15 minutes à pied de l'hôtel de ville, la localisation du MIN permet de concilier l'approche de différents modes : marche, vélo et les transports en commun.

Ce point intermodal constitue un emplacement stratégique pour envisager le départ d'une future ligne de transport en commun structurante, à haute fréquence et compétitive par rapport à la voiture, permettant de relier le Grand Avignon via le pont de Bonpas ou le pont de Rognonas.

Un secteur identifié au nord de l'ancien MIN permettrait d'accueillir (proposition pour une estimation financière) :

- Une vingtaine de places de stationnement nécessaire pour le covoiturage et la recharge de véhicules (2 bornes IRVE pour voitures et Vélo à Assistance Electrique)
- Un quai de 30 m de long pour le stationnement de 2 véhicules standards de 15 m
- Des équipements dédiés au volet cyclable avec une consigne collective de 20 places, totem de réparation vélo, station de gonflage...
- Des équipements complémentaires à la « vie » du secteur (consignes colis, toilettes, bancs...)

Un coût estimatif du réaménagement d'une zone dans l'ancien MIN en un PEM : +/- 2 100 000 €

ACTION N°2.1.5

MOYEN-TERME - 2030

2. INTERMODALITÉ ET MOBILITÉS PARTAGÉES

2.1 Intermodalité et multimodalité

2.1.5 Développer un parking-relais à proximité du pont de Rognonas

CONSTAT

Absence de parking-relais sur TPA en amont des déplacements vers le Vaucluse et plus particulièrement vers Avignon.

Enjeu visé :

- Développement de connexions entre les modes de déplacement dans des points identifiés (PEM, P+R).

OBJECTIF

Créer un parking-relais en amont du pont de Rognonas permettant aux automobilistes de passer d'un mode à un autre (Transport en commun, vélo, covoiturage...).

Indicateurs de suivi :

- Réalisation du parking-relais ;
- Fréquentation du parking-relais ;
- Actions à réaliser.

DÉTAILS DE L'ACTION

Réaliser 1 parking-relais aux abords du pont de la Durance sur la RD570N

Un parking-relais est un point d'intermodalité permettant aux automobilistes de laisser leur véhicule pour emprunter un autre mode de transport (covoiturage, transport en commun, vélo, etc.) avant d'entrer dans la commune d'Avignon.

2 scénarios sont à l'étude pour le positionnement du parking-relais :

- **Scénario 1 :** P+R à Châteaurenard au Chemin du Mas du Grand Quartier ;
- **Scénario 2 :** P+R à Rognonas à proximité direct du pont de Rognonas.

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●●●○

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●●●●○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●●○○

COORDINATION DES ACTEURS ●●●○○

COÛT DE L'ACTION ●●●●●

PORTEUR DE L'ACTION – MAITRISE D'OUVRAGE

Châteaurenard pour le sc.1/ DREAL pour le sc.2

PARTENAIRES ASSOCIÉS

Rognonas, Région, TPA, Département, Grand Avignon

FINANCEMENT

De l'investissement (estimation) :

- Montant du P+R du scénario 1 : +/- 3 500 000 €
- Montant du P+R du scénario 2 : +/- 3 200 000 €
- Préparation et suivi de l'étude pour TPA

Du fonctionnement :

- Suivi du fonctionnement pour TPA

Aides potentielles :

- « Fonds Vert » jusqu'à 80 % pour soutenir le cyclable, le covoiturage et les mobilités durables
- Aides aux communes du Département non cumulatives pouvant traiter de la voirie, des aménagements urbains, cyclables, fonciers...
- Alvéole+ (fin 2025) jusqu'à 40 % de prise en charge pour le stationnement vélo
- Programme Advenir pour les IRVE (30 % sur voirie)

LISTE DES AMÉNAGEMENTS ET ÉQUIPEMENTS À PRÉVOIR SUR LE PARKING-RELAIS

Scénarios des P+R	Dimension	Places de stationnement	Quais transport en commun	Equipements cyclables	Coût total
Scénario 1 : Châteaurenard	Une surface globale de 27 000 m² comprenant : ▪ **16 000 m²** de surface artificialisée ▪ 7 000 m² de stabilisé ▪ 4 000 m² de bassin paysager	▪ 310 places de stationnement dont 5 PMR et 6 pour les véhicules électriques ▪ 230 places supplémentaires dans une partie en stabilisée ▪ **Total de 540 places**	6 quais voyageurs et 3 de réserve d'attente de 100 m de long et 30 m de large avec abribus/mobilier adapté et informations voyageurs	1 consigne vélo collective de 20 places, 1 station de gonflage et 1 totem de réparation	**+/- 3 500 000 €**
Scénario 2 : Rognonas	Une surface globale de **15 000 m²**	**Total de 300 places**	Au moins 2 quais voyageurs et 2 de réserve d'attente de 40 m de long avec abribus/mobilier adapté et informations voyageurs	1 consigne vélo collective de 20 places, 1 station de gonflage et 1 totem de réparation	**+/- 3 200 000 €**

Scénario 1 : Châteaurenard

Scénario 2 : Rognonas

ACTION N°2.1.6

COURT-TERME - 2027

2. INTERMODALITÉ ET MOBILITÉS PARTAGÉES

2.1 Intermodalité et multimodalité

2.1.6 Développer l'emport des vélos dans les cars

CONSTAT

Seule la Région assure le service de transport en commun sur le territoire, notamment avec la ligne 707 (St-Rémy – Avignon via Châteaurenard et Eyragues), qui permet l'emport de vélos à bord des cars.

Enjeu visé :

- Développement de connexions entre les modes de déplacement dans des points identifiés (PEM, P+R).

OBJECTIF

Proposer à la Région sur ses services et réaliser sur les potentielles futures offres de Terre de Provence du stationnement vélo dans les cars.

Indicateurs de suivi :

- Nombre de vélos dans les cars ;
- Action en cours de réalisation.

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ● ○ ○ ○ ○

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ○ ○ ○ ○ ○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ● ○ ○ ○ ○

COORDINATION DES ACTEURS ● ● ○ ○ ○

COÛT DE L'ACTION ● ○ ○ ○ ○

DÉTAILS DE L'ACTION

Proposer une communication et un soutien technique à la Région

- Identifier les besoins locaux en multimodalités, en lien avec les lignes de cars régionaux desservant le territoire (exemples : arrêts connectés aux réseaux cyclables, lignes vers Avignon...)
- Faire remonter cette action du PDM lors des comités de bassin et des comités des partenaires organisés par la Région
- Proposer un appui technique et logistique à la Région en fonction de ses besoins (réalisation d'études, formation du personnel pour les embarquements des vélos), aménagements et équipements prévoir (signalétique...)
- Assurer une communication locale sur l'utilisation combinée vélo et car (flyiers, panneaux, web...)

Réaliser un réseau de transport en commun équipement de stationnements vélo

- Prévoir dans le potentiel futur marché des équipements vélos dans les cars
- Prévoir des actions équivalentes à celles menées avec la Région

PORTEUR DE L'ACTION – MAITRISE D'OUVRAGE

Région et Terre de Provence

PARTENAIRES ASSOCIÉS

Communes, associations

FINANCEMENT

De l'investissement (estimation) et du fonctionnement :

- Etude des besoins réalisé par Terre de Provence
- Communication par Terre de Provence
- Porte vélos pour 2 cars de TPA (hypothèse sur la ligne structurante de l'action 1.1.2) : 4 000 €

Aides potentielles :

- Les dotations de soutien, d'équipements des territoires...
- Programme « Fonds Vert » Développer des mobilités durables / infrastructures cyclables

ACTION N°2.1.7

MOYEN-TERME - 2030

2. INTERMODALITÉ ET MOBILITÉS PARTAGÉES

2.1 Intermodalité et multimodalité

2.1.7 Aménager les abords des PEM : leur accessibilité PMR et modes actifs

CONSTAT

Des PEM existants sans aménagements/cheminements aux normes pour les PMR et les modes actifs.

Enjeu visé :

- Sécurisation des aménagements aux abords des pôles d'échanges pour les modes actifs dont les PMR ;
- Développement de connexions entre les modes de déplacement dans des points identifiés.

OBJECTIF

Aménager les abords des PEM afin de les rendre accessibles depuis le centre-ville pour les modes actifs et les PMR.

Indicateurs de suivi :

- Nombre linéaire aménagé ;
- Comptage du trafic cyclable et piéton ;
- Action à réaliser.

DÉTAILS DE L'ACTION

Rendre accessible les PEM aux PMR, piétons et cyclistes

L'accessibilité aux PEM, considérés comme des nœuds stratégiques, conditionne leurs usages ceux selon les modes disponibles (transport en commun, covoiturage, vélo...). De nombreux PEM manquent aujourd'hui d'aménagements sécurisés et conformes aux normes pour les modes actifs et les personnes à mobilité réduite (PMR) :

- Discontinuités et intersections (traversées à traiter) ;
- Caractéristiques de l'aménagement (trottoir étroit, obstacles du mobilier urbain...).

Réaliser un diagnostic d'accessibilité et des flux

- Réaliser sur un rayon de 500 m autour de chaque PEM ;
- Identifier les ruptures de continuité et les points noirs de sécurité ;
- Mettre en place des cheminements piétons et cyclables accessibles et continus (revêtements, abaissés de trottoirs, signalisation) : trottoirs, voie verte, pacification routière (Zone 30, de rencontre...) ;
- Intégrer du mobilier urbain favorable : bandes podotactiles, guidage sonore, éclairage, refuge, priorisation.

Préconisation d'aménagement piéton

Arrivée de la Voie Verte à l'Escapade / Rognonas

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●●○○

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●●○○○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●●○○

COORDINATION DES ACTEURS ●●●○○

COÛT DE L'ACTION ●●●●○

PORTEUR DE L'ACTION – MAITRISE D'OUVRAGE

Communes et Département

PARTENAIRES ASSOCIÉS

Région, Terre de Provence, associations

FINANCEMENT

De l'investissement (estimation) :

- Etudes amont : +/- 117 000 €
- Travaux à prévoir : +/- 780 000 €
- Coût total : 897 000 €
- Préparation et suivi des études amonts pour Terre de Provence

Du fonctionnement :

- Pour 8 km de voirie à entretenir : 30 000 € / an pour les communes et le Département
- Suivi du fonctionnement pour Terre de Provence

Aides potentielles :

- « Fonds Vert » jusqu'à 80 % en soutient des aménagements cyclables, pour développer le covoiturage et les mobilités durables
- Le Sud à Vélo jusqu'à 60 % selon le type de projet
- Aides aux communes du Département non cumulatives pouvant traiter de la voirie, des aménagements urbains, cyclables, fonciers...

Proposition d'aménagement pour bénéficier d'une estimation financière des travaux (1)

Localisation et hiérarchisation	Proposition de localisation	Distance du centre-ville	Etat actuel	Préconisation	Coût estimatif
Gare Barbentane *(PEM structurant)*	PEM de Barbentane <> Rognonas	4 200 m	Aménagement existant vers Rognonas (Voie Verte) et aménagement à réaliser sur les routes à faible trafic vers Barbentane	Préconisation dans l'action 3.2.2 (« Prolonger la Voie Verte existante vers le centre de Barbentane »)	
Cabannes *(PEM de proximité)*	P+R du Réal <> Rue des Ecoles	1 300 m	Absence d'aménagement	Site propre hors agglomération sur le chemin du Réal et aménagement ponctuel et Z30 en zone urbaine	**170 000 €**
Châteaurenard *(PEM structurant)*	PEM au nord de l'ancien MIN <> Avenue de la Libération / Espace Culturel	550 m	Zone 30 existante et Avenue Leo Lagrange étroite	Elargissement du trottoir existant pour en réaliser une voie verte en mettant en sens unique la partie sud de l'Avenue Leo Lagrange	**220 000 €**
Eyragues *(PEM de proximité)*	D571 / Parc des Poètes <> Place de la Libération	330 m	Absence d'aménagement sur la RD571 mais cheminement piéton existant sur le D29 / Avenue Romain Rolland	Voie Verte sur accotement sur la RD571 et zone 30 avec trajectoire matérialisée sur la RD29 / Av. Romain Rolland	**42 000 €**
Graveson (PEM de proximité)	La Pastorale <> Cr National	270 m	Cheminement piéton existant mais point dur sur l'intersection Av. Auguste Chabaud / Avenue des Félibres et absence d'aménagement cyclable	Piste unilatérale et vélorue sur l'Avenue Frédéric Mistral et zone 30 avec aménagement léger sur l'Avenue Auguste Chabaud	**60 000 €**
Maillane (PEM de proximité)	Le Martinet <> Place Frédéric Mistral	200 m	Traitement par feux de la traversée de la RD5 existant	Zone de rencontre	**600 €**
Mollégès gare (PEM de proximité)	Mollégès Gare <> Mollégès Centre	1 800 m	Absence d'aménagement inter-bourg	Voie Verte sur accotement	**Cf. action 3.3.2**
Noves *(PEM et parking-relai de proximité)*	Parking à proximité de la voie verte (RD30)	500 m	Absence d'aménagement	Zone 30 avec aménagement léger et trottoir à reprendre	**60 000 €**

Proposition d'aménagement pour bénéficier d'une estimation financière des travaux (2)

Localisation et hiérarchisation	Proposition de localisation	Distance du centre-ville	Etat actuel	Préconisation	Coût estimatif
Gare D'Orgon *(PEM structurant)*	Gare d'Orgon <> Orgon	750 m	Absence d'aménagement piéton et cyclable	Préconisation dans l'action 3.3.3 (« Connecter le futur PEM d'Orgon au centre-ville d'Orgon et la "Durance à Vélo»)	
Plan d'Orgon *(PEM de proximité)*	Place Lucien Martin <> Place Lucien Martin	70 m	Proximité directe avec la place de la mairie	Etendre la zone 30 (signalisation verticale)	**300 €**
Rognonas Parking-Relais à proximité du pont *(PEM structurant)*	P+R <> Place du Marché	1 500 m	Aménagement existant		**0 €**
Saint-Andiol *(PEM de proximité)*	Av. Alphonse Daudet <> Place du Général de Gaulle	500 m	RD7N sans aménagement cyclable	Voie verte à la place du stationnement longitudinal	**200 000 €**
Verquières *(PEM de proximité)*	La Magnaneraie <> Place de la Marie	150 m	Absence d'aménagement	Zone de rencontre avec aménagement léger et trajectoire matérialisée	**6 000 €**

ACTION N°2.2.1

COURT-TERME - 2026

2. INTERMODALITÉ ET MOBILITÉS PARTAGÉES

2.2 Usage partagé de la voiture

2.2.1 Développer la pratique du covoiturage à l'échelle de Terre de Provence

CONSTAT

Faible pratique (8 100 passagers transportés en 2024) orientée essentiellement vers le Grand Avignon.

Enjeu visé :

- Structuration d'une offre de covoiturage en lien avec les offres de services voisins.

OBJECTIF

Tripler le nombre de trajet quotidien en covoiturage pour atteindre 60 covoiturages quotidiens.

Indicateurs de suivi :

- Nombre de covoiturage (60 quotidiens) et nombre de kilomètre évité (objectif de 1 400 km évités / jour) ;
- Étude de faisabilité en cours.

DÉTAILS DE L'ACTION

Mesure 1 : Identifier l'opérateur privé qui répond le mieux aux besoins du territoire

Recourir aux différentes plateformes des opérateurs de covoiturage pour les trajets quotidiens de courte distance, permettant ainsi :

- Le partage des frais entre les utilisateurs ;
- L'accès à la « prime covoiturage » du gouvernement de 100 € pour les conducteurs (Plan National du Covoiturage) ;
- La participation financière des collectivités pour subventionner les trajets...

Différents opérateurs permettent de répondre à ces besoins. Exemples :

- Blablacar Daily : incitation financière de la collectivité d'arrivée (présent au Grand Avignon, à LMV, Sorgues du Comtat, Pays de Sorgues Monts de Vaucluse...) ;
- Karos : déplacements multimodaux (AMP) ;
- Mobicoop : d'autres services comme autostop, mobilité solidaire, animation, sensibilisation (Brest Métropole, Nantes Métropole...).

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ● ● ○ ○ ○

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ○ ○ ○ ○ ○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ● ○ ○ ○ ○

COORDINATION DES ACTEURS ● ● ● ○ ○

COÛT DE L'ACTION ● ● ○ ○ ○

PORTEUR DE L'ACTION – MAITRISE D'OUVRAGE

Terre de Provence

PARTENAIRES ASSOCIÉS

Communes, EPCI voisins, Département, Région (Cf. COM)

FINANCEMENT

De l'investissement (estimation) :

Montant global de 40 000 € HT/ an prenant en compte :

- Incitation financière : 20 000 €
- Le volet accompagnement et coût au trajet : de 10 000 € à 20 000€
- Préparation du marché Terre de Provence

Du fonctionnement :

- Fonctionnement annuel de la plateforme : 35 000€/ an
- Suivi du système pour Terre de Provence

Aides potentielles :

- Fonds Verts « le développement du covoiturage» couvrant 50 % du budget pour la période d'incitation, dans la limite d'un an, ainsi que les frais d'animation, de communication

Mesure 2 : Etudier la faisabilité d'une incitation financière au covoiturage en prenant l'exemple du modèle de Blablacar Daily sur le périmètre du Grand Avignon

L'objectif pour la collectivité est d'inciter à la pratique du covoiturage moyennant une incitation financière, qui selon le modèle local de Blablacar Daily correspond à une valeur au km et au nombre de passager transporté.

Exemple du Grand Avignon (tableau ci-contre) :

- 1 € / passager transporté + 0,10 € / km (dans le cas d'un trajet entre 10 et 20 km) sinon 2 € / passager transporté
- Des plafonds : 6 trajets (2 voyages avec 3 passagers), 80 km par trajet et 150 € mensuelle maximum
- Montant de l'opération : 70 000 € / an

Mesure 3 : Un service d'accompagnement pour le grand public

Pour communiquer sur cette plateforme, les opérateurs proposent un volet « animation » afin de s'adapter aux besoins et toucher un maximum de personnes dans des lieux stratégiques (Stand dans les centres commerciaux, dans les zones d'activités, flying, évènements locaux...).

Incitation de Collectivité (IC) du GA	Trajets
1 € / passager transporté	2 à 10 km
1 € + 0,10 € par km	10 à 20 km
2 € / passager transporté	+ 20 km

Estimation de la mesure : +/- 40 000 € / an à la charge de Terre de Provence Agglomération

- En s'appuyant sur le modèle BlaBlaCar Daily en comparaison avec les collectivités voisines
- Une projection de 12 000 trajets en covoiturage potentielle en 2025 (moyenne de 14 000 trajets par EPCI à l'échelle du secteur global)
- Pour l'incitation financière de TPA, selon un coût moyen par trajet de 2,4 € à l'échelle du secteur local, le budget nécessaire est de +/- 20 000 € / an
- Prise en compte du coût d'accompagnement ainsi que le coût au trajet de la plateforme de 10 000 à 20 000 € supplémentaires

ACTION N°2.2.2

MOYEN-TERME - 2029

2. INTERMODALITÉ ET MOBILITÉS PARTAGÉES

2.2 Usage partagé de la voiture

2.2.2 Expérimenter un service d'autopartage (cibles : publics précaires, etc.)

CONSTAT

Une voiture est inutilisée 90 % du temps ; 17 % des ménages sont en précarité mobilité, et aucune alternative n'existe pour les arrivants en gare.

Enjeu visé :

- Confortement des équipements de déplacement existants pour en faire des PEM.

OBJECTIF

Proposer une solution ponctuelle permettant de se déplacer de manière autonome en réduisant les coûts liés à la possession d'un véhicule permanent.

Indicateurs de suivi :

- Nombre d'abonnements ou d'inscriptions au service proposé ;
- Action à réaliser.

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ● ○ ○ ○ ○

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ○ ○ ○ ○ ○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ● ○ ○ ○ ○

COORDINATION DES ACTEURS ● ● ○ ○ ○

COÛT DE L'ACTION ● ● ○ ○ ○

DÉTAILS DE L'ACTION

Mesure : Mettre en place un service de location de courte durée

Un service de mobilité permettant de disposer d'un véhicule pour une courte durée : 1h, demi-journée voire à la journée.
Terre de Provence peut s'appuyer sur une flotte et sur l'offre développée par un opérateur privé (exemple : Citiz ou Clem') afin de limiter la gestion du système.
Une phase d'expérimentation (2 ans) basée sur une dizaine de véhicules (préconisations du CEREMA) pour un territoire de 60 000 habitants.

- 3 stations sur les principaux PEM : Orgon, Barbentane et Châteaurenard
- Deux véhicules proposés par station et 3 à Châteaurenard (zone urbaine) : véhicules sans permis et une citadine

Etudier différentes pistes d'évolution si l'expérimentation est positive :

- Diversifier le type de véhicules à disposition (6-8 places, ...)
- Remplacer les véhicules initiaux par des véhicules électriques
- Envisager d'étendre le maillage de stations à d'autres communes au niveau des PEM communaux

PORTEUR DE L'ACTION – MAITRISE D'OUVRAGE

Terre de Provence

PARTENAIRES ASSOCIÉS

Communes, entreprises, opérateur d'autopartage

FINANCEMENT

De l'investissement (estimation) et de fonctionnement :

- Pour une expérimentation sur 2 ans : 120 000 € (délégation à un opérateur privé : 7 véhicules)
- Coût annuel : 60 000 € / an
- Préparation du marché Terre de Provence
- suivi du système pour Terre de Provence

Aides potentielles :

- Verdissement des flottes : prime à la conversion, bonus écologique...

Actions Intermodalité et mobilités partagées					
N°	**Intitulé de l'action**	**Maitrise d'ouvrage**	**Coûts de investissement**	**Coûts de fonctionnement**	**Lancement d'opération**
Intermodalité et multimodalité					
2.1.1	Réhabiliter la friche ferroviaire de Barbentane en PEM dans le cadre du SERM	Barbentane / Rognonas / Région / Département	Coût global : 6 152 500 € Préparation Terre de Provence	Suivi Terre de Provence	2025
2.1.2	Réhabiliter la friche ferroviaire d'Orgon en PEM dans le cadre du SERM	Orgon / Région / Département	Coût global : 6 951 750 € Préparation Terre de Provence	Suivi Terre de Provence	2025
2.1.3	Identifier, hiérarchiser et développer des pôles d'échanges multimodaux (PEM et parkings-relais) dans chaque commune	Communes	Coût Global : 1 352 400 € Préparation Terre de Provence	Suivi Terre de Provence	2030
2.1.4	Relocaliser la halte routière de Châteaurenard pour y développer un PEM structurant à l'échelle de l'intercommunalité	Communes	Coût Global : 2 577 000 € Préparation Terre de Provence	Suivi Terre de Provence	2030
2.1.5	Développer un parking-relais à proximité du pont de Rognonas	DREAL /Rognonas/ Châteaurenard	Coût global : 3 500 000 € Préparation Terre de Provence	Suivi Terre de Provence	2030
2.1.6	Développer l'emport des vélos dans les cars	Région	Coût pour TPA : 4 000 € Etude Terre de Provence	Communication et suivi de Terre de Provence	2028
2.1.7	Aménager les abords des PEM : leur accessibilité PMR et modes actifs	Département et communes	Coût global : 897 000 € Préparation Terre de Provence	Coût global : 30 000 € / an Suivi Terre de Provence	2030
Usage partagé de la voiture					
2.2.1	Développer la pratique du covoiturage à l'échelle de Terre de Provence	TPA	Coût Terre de Provence : 40 000 € Préparation Terre de Provence	Coût Terre de Provence : 35 000 € / an Suivi Terre de Provence	2026
2.2.2	Expérimenter un service d'autopartage (cibles : publics précaires, etc.)	TPA	Coût TPA : 60 000 € Préparation Terre de Provence	Coût Terre de Provence : 60 000 € Suivi Terre de Provence	2029

Boucles Cyclo-Touristiques
terre de Provence
AGGLOMÉRATION • OFFICE DE TOURISME
BARBENTANE · CABANNES · CHÂTEAURENARD · EYRAGUES
GRAVESON · MAILLANE · MOLLÉGÈS · NOVES · ORGON
PLAN D'ORGON · ROGNONAS · SAINT-ANDIOL · VERQUIÈRES
La nature se révèle à ceux qui en prennent soin
IL VOUS RESTE une Provence À DÉCOUVRIR !
À VOIR ET À VISITER
VERQUIÈRES
PATRIMOINE ET SITES CULTURELS :
A voir :
Eglise Saint-Vérédème
HISTORIQUE :
Verquières a su conserver le charme et l'authentic
d'un village provençal.
L'agriculture a une place prédominante qui s'
développée via des techniques d'irrigati
ancestrale.

ACTION N°3.1.1

COURT-TERME - 2026

3. LA PRATIQUE CYCLABLE

3.1 Politique et gouvernance

3.1.1 Mettre en place une gouvernance intercommunale sur la thématique du vélo pour coordonner la mise en œuvre des actions

CONSTAT

L'absence de schéma cyclable et de gouvernance intercommunale freine la mise en place d'une politique cyclable cohérente et coordonnée.

Enjeu visé :

- Coordination à l'échelle intercommunale pour la mise en place d'actions communes sur le vélo et mise en place d'un partenariat avec les acteurs (communes, CD13, SMAVD, EPCI voisins).

OBJECTIF

Coordonner les actions cyclables à l'échelle intercommunale.

Indicateurs de suivi :

- Mise en place de groupe de travail/ réunion régulière avec les acteurs concernés dont le Département ;
- Adoption d'une politique cyclable commune ;
- Action à réaliser.

DÉTAILS DE L'ACTION

Créer un cadre de gouvernance réunissant les différentes collectivités concernées

- **Identifier et rassembler les acteurs impliqués dans la thématique cyclable** (Région, Département, communes de Terre de Provence, communes et EPCI voisins) afin de définir conjointement une politique partagée en matière de travaux, de services et de financements.
- **Définir le rôle de Terre de Provence dans la mise en œuvre des aménagements cyclables intercommunaux** identifiés dans le Plan de Mobilité, tels que la Voie Verte structurante, les itinéraires de rabattement vers celle-ci, les connexions avec les territoires limitrophes ainsi que les liaisons transversales entre communes via des routes à faible trafic :
  - Elaboration de propositions techniques portant sur les tracés, les aménagements et les enveloppes budgétaires prévisionnelles ;
  - Un appui technique portant sur les études amonts et le montage de dossiers de recherches de financements extérieurs ;
  - Une intervention financière sur les liaisons d'intérêts intercommunales via un fonds de concours, achat du foncier...
  - Gérer directement les travaux en étant mandataire de la voirie et proposer une participation financière via un fonds de concours ;
  - Prendre la compétence voirie et assurer la maîtrise d'ouvrage des liaisons cyclables identifiées, en finançant le reste à charge après aides extérieures ;
  - ...

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●●●○

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ○○○○○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●●○○

COORDINATION DES ACTEURS ●●●●●

COÛT DE L'ACTION ●○○○○

PORTEUR DE L'ACTION – MAITRISE D'OUVRAGE

Terre de Provence

PARTENAIRES ASSOCIÉS

Région, Département, EPCI voisins, communes

FINANCEMENT

De l'investissement (estimation) et du fonctionnement :

- Un linéaire d'aménagement cyclable à réaliser de 100 km pour 12,8 M€ à répartir sur 10 ans entre les différents partenaires opérationnels et financiers
- Une passerelle parallèle au pont de Rognonas à hauteur de 10 M€
- +/- 100 km supplémentaires à jalonner pour mailler TPA
- Définir le rôle de TPA et de la gouvernance globale entre les acteurs associés
- 1 ETP à TPA dédié à la coordination entre les acteurs et au développement cyclable

Aides potentielles :

- « Le Sud à Vélo » (Région)
- CD13 « Aide aux communes »
- Contrat Plan Etat-Région / SERM / Rabattement
- Programme « Fonds Vert »

Synthèse de l'estimation globale des actions liées à l'infrastructure cyclable à développer sur le territoire de TPA :

Action	Coûts *(hors études amonts)*	Pourcentage des coûts	Linéaire	Pourcentage du linéaire	Ratio
Aménagements cyclables à créer*	12,8 M €*	56 %	100 km*	45 %	130 € / ml
Création d'un passerelle cyclable à Rognonas	10 M€	43 %	400 m	< 1 %	25 000 € / ml
Signalement des routes secondaires à jalonner	75 000 €	< 1 %	100 km	45 %	0,75 € / ml
Points durs à sécuriser	150 000 € minimum	1 %	22 km de Voie Verte existante	10 %	Aménagement ponctuel
Total des actions sur l'infrastructure cyclable	23 M€	100 %	222 km	100 %	104 € / ml

***dont 26 km et +/- 3 000 000 € d'intérêt communal dans lequel Terre de Provence n'est pas directement concernée**

Un cout global du maillage cyclable estimé à hauteur de 23 M€ :

- **Plus de 40 %** de ce montant est lié à la création d'un **pont à Rognonas ;**
- **Hors pont,** le coût des aménagements est estimé à **1,3 M€ par an**, sur une base de **10 km aménagés par an sur 10 ans ;**
- **Hors pont et hors linéaires d'intérêts communaux, le coût des aménagements d'intérêts inter-communaux est estimé à hauteur de 9,8 M€ ;**
- Ce coût devra être **réparti selon les modèles de gouvernance et de portage des projets,** avec un positionnement à préciser pour Terre de Provence (accompagnement technique, financement, maîtrise d'ouvrage, etc.) ;
- Une **intégration des aménagements cyclables dans les opérations de voirie existantes** est à privilégier, notamment lors des rénovations de chaussées (loi LOM, notamment l'article L228-2 du Code de l'environnement, imposant la prise en compte des itinéraires cyclables lors de travaux sur les voies urbaines).

PREMIÈRE ANALYSE DES PORTAGES ET PARTENAIRES DES INFRASTRUCTURES CYCLABLES À AJUSTER – NOTAMMENT LE RÔLE DE TPA

Num	Action	Etudes amonts	Travaux	Porteur du projet	Partenaires opérationnels et/ou techniques	Longueur	Temporalité
321	Sécuriser les points durs et traversées	42 500 €	150 000 €	Département	TPA, communes	22 km (voie verte existante)	2027
322	Prolonger la Voie Verte structurante existante vers le centre de Barbentane	18 300 €	122 000 €	Département	TPA, Barbentane	4 km	2026
323	Prolonger la Voie Verte vers Orgon	Réalisé	700 000 €	Département	TPA, Plan d'Orgon, Orgon	3 km	2027
331	Connexions entre la Voie Verte vers les pôles générateurs de déplacements	480 000 €	3 200 000 €	Communes	Département, TPA, associations	15 km	2028
332	Rabattement des communes plus éloignées vers la VV et Châteaurenard	324 000 €	2 163 700 €	Département	TPA, communes, associations	33 km	2029
333	Connecter le futur PEM d'Orgon au centre-ville d'Orgon et à la LDAV	63 375 €	422 500 €	Communes	Département, TPA, SICAS, associations	2 km	2028
334	Liaisons jalonnées utilitaires-touristiques à signaler sur des routes secondaires	0 €	75 000 €	Communes	Département, TPA, associations	100 km	2032
335*	Evaluer le potentiel d'aménagements cyclables des routes communales*	0 €	3 000 000 €	Communes	Département, TPA, associations	26 km	2027
341	Connecter Barbentane à la Via Rhona et la gare d'Aramon (SERM)	138 000 €	920 000 €	Département	Communes, TPA, associations	2,5 km	2034
342	Connecter Rognonas à Avignon sur le pont de Rognonas	1 500 000 €	10 000 000 €	Département	DREAL, TPA, Grand Avignon, Avignon, Rognonas, associations	0,4 km	2034
343	Aménager un franchissement pour les cyclistes sur le pont de la LEO existante	0 €	150 000 €	DREAL PACA	TPA, Grand Avignon, Avignon, Rognonas, associations	1,5 km	2034
344	Connecter Noves à Agroparc sur le pont de Bonpas	119 600 €	797 500 €	Département	TPA, Grand Avignon, Avignon, Noves, associations	1,8 km	2034
345	Développer des connexions cyclables avec la CCVBA	141 000 €	706 000 €	Département	TPA, communes, associations	8 km	2030
346	Connecter Mollégès-Gare à l'EV08 par un aménagement en site propre	30 000 €	200 000 €	Département	TPA, Mollégès, CCVBA	0,6 km	2030
347	Connexion avec Sénas (AMP) depuis Orgon par le Canal des Alpines	90 000 €	450 000 €	Communes	SICAS, TPA, Sénas et Orgon	1,8 km	2030

***Sujet d'intérêt communal dans lequel Terre de Provence n'est pas directement concernée**

ACTION N°3.2.1

COURT-TERME - 2027

3. LA PRATIQUE CYCLABLE

3.2 Développement de la voie verte interne à Terre de Provence

3.2.1 Sécuriser les points durs et les traversées

CONSTAT

Seulement 22 km de voie verte traversent le territoire (60 % des aménagements sécurisés de Terre de Provence Agglomération).

Enjeu visé :

- Réduction des discontinuités du réseau existant et sécurisation des points durs identifiés.

OBJECTIF

Traiter les discontinuités sur le territoire et notamment sur les 22 km de la Voie Verte pour favoriser la pratique cyclable.

Indicateurs de suivi :

- Nombre de traitement réalisé ;
- Évolution des comptages vélos sur la Voie Verte ;
- Action à réaliser.

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●●●○

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●○○○○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●●○○

COORDINATION DES ACTEURS ●●●○○

COÛT DE L'ACTION ●●●○○

DÉTAILS DE L'ACTION

Identifier et sécuriser les points durs sur le territoire et sur la Voie Verte via une étude concertée

Réaliser une étude, en lien les communes, le Département et le SMAVD, visant à identifier les points durs, les discontinuités, les traversées et la qualité des aménagements existants composant la Voie Verte, pour proposer des solutions d'amélioration conformes aux préconisations du CEREMA adaptées aux contraintes de la voirie et de les programmer.

Les travaux envisagés pourront inclure :

- La mise en place d'aménagements de traversées plus ou moins coûteux (signalisation verticale et horizontale, îlots centraux, passerelles, etc.) ;
- Des mesures de réduction des vitesses pour les automobilistes (limitation à 70 km / h), bandes rugueuses, chicanes, feux...) ;
- Des mesures de priorité en faveur du vélo (cédez-le-passage, voire stop imposé aux automobilistes-riverains...) ;
- Des améliorations de la qualité de l'aménagement (type de revêtement, élargissement...).

Traversée RD7N avec ilot central

Nombreux cédez-le-passage pour les modes actifs

PORTEUR DE L'ACTION – MAITRISE D'OUVRAGE

Département

PARTENAIRES ASSOCIÉS

Terre de Provence et les communes traversées par la voie verte

FINANCEMENT

De l'investissement (estimation) :

- Coût de l'étude d'identification des intersections : 20 000 €
- Coûts des études amonts : 22 500 €
- Estimation des travaux : 150 000 € minimum
- Coût de l'action : 192 500 €

Aides potentielles :

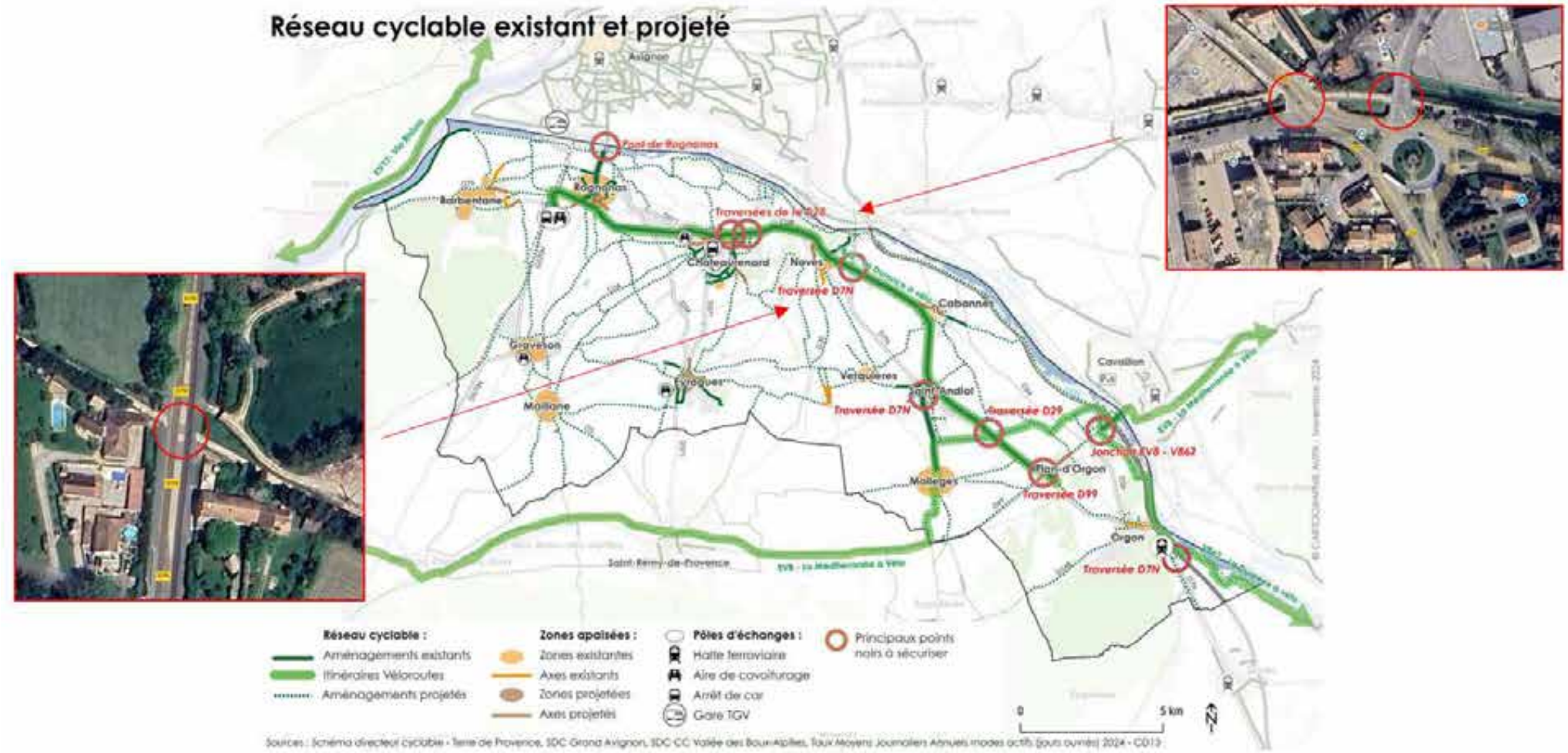
- « Le Sud à Vélo » (Région)
- CD13 « Aide aux communes »
- Contrat Plan Etat-Région / SERM / Rabattement
- Programme « Fonds Vert » Développer des mobilités durables / infrastructures cyclables (jusqu'à 80 % de subvention)
- Les dotations de soutien, d'équipements des territoires...

SUITE DU Détail de l'action

Le diagnostic identifie au minimum une dizaine d'intersections à évaluer, traiter ou améliorer si nécessaire. L'objectif est d'identifier, via une étude, les intersections et points durs à traiter sur la Voie Verte. Le coût d'intervention par intersection peut varier de 1 000 € (traitement d'une intersection par de la signalisation verticale et/ou horizontale) à plus de 2 000 000 € (passage sous voie).

Estimation de l'action :

- Etude d'identification et d'actions : 20 000 €
- Travaux avec une moyenne de 15 000 € sur 10 intersections : 150 000 € au minimum



ACTION N°3.2.2

COURT-TERME - 2027

3. LA PRATIQUE CYCLABLE

3.2 Développement de la voie verte interne à Terre de Provence

3.2.1Prolonger la Voie Verte structurante existante vers le centre-ville de Barbentane

CONSTAT

22 km de voie verte traversant le territoire (60 % des aménagements sécurisés de Terre de Provence Agglomération) s'arrêtant à l'Escapade ne desservant pas le centre-ville de Barbentane.

Enjeu visé :

Développement de liaisons continues et sécurisées vers les pôles générateurs de déplacement.

OBJECTIF

Prolonger l'itinéraire cyclable sécurisé de près 4 km entre l'Escapade et le centre de Barbentane par des routes secondaires

Indicateurs de suivi :

- Linéaire réalisé ;
- Evolution de la fréquentation cyclable sur le tronçon ;
- Actions à réaliser.

DÉTAILS DE L'ACTION

Réaliser un itinéraire cyclable sécurisé depuis la Voie Verte et le centre de Barbentane

Objectifs de la liaison :

- Assurer le rabattement des habitants de Barbentane vers la potentielle future halte (SERM)
- Garantir la continuité cyclable de la Voie Verte structurante de Terre de Provence à des fins touristiques et de loisirs
- Mettre en place une liaison cyclable continue vers Rognonas et à plus grande échelle vers Avignon
- A plus grande échelle, permettre la connexion depuis TPA vers la ViaRhôna dans le Gard (cf. action 3.4.1)
- La route départementale actuelle, directe, ne dispose pas d'accotement et ne permet pas d'aménagement sécurisé (rappel : en site propre, le CEREMA préconise 3 m de large minimum)

Cette contrainte implique l'utilisation des routes secondaires parallèles à faibles trafics.

RD34 – Route de la Gare

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●●●○

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●○○○○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●●○○

COORDINATION DES ACTEURS ●●●○○

COÛT DE L'ACTION ●●●○○

PORTEUR DE L'ACTION – MAITRISE D'OUVRAGE

Département et Barbentane

PARTENAIRES ASSOCIÉS

Terre de Provence, Département et Région SUD

FINANCEMENT

De l'investissement (estimation) :

- Coût des études amonts : 18 300 €
- Coût des travaux : 122 000 € minimum
- Coût total : 140 300 €

De fonctionnement :

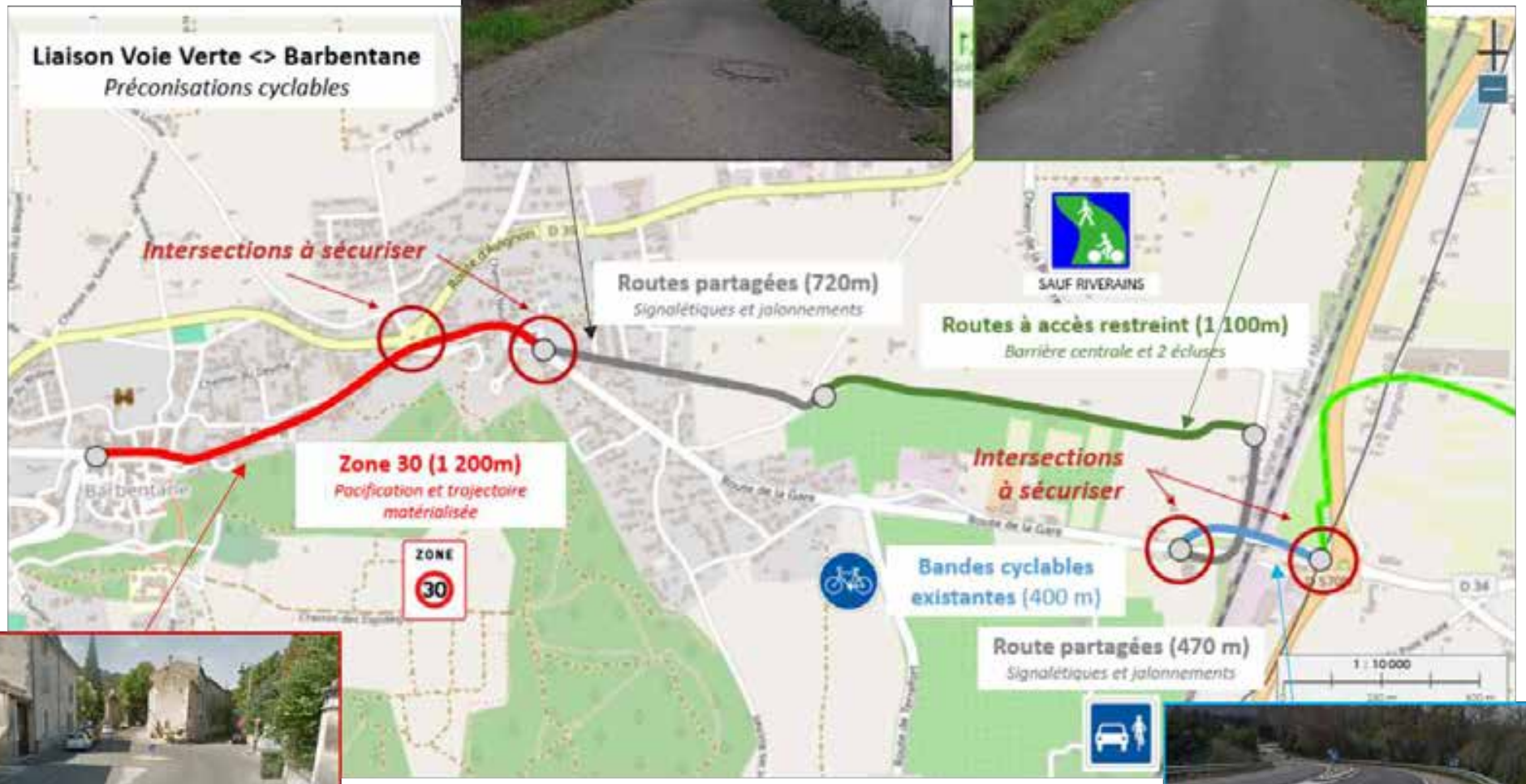
- Entretien : 3 000 € / an

Aides potentielles :

- « Sud à Vélo » (Région)
- CD13 « Aide aux communes »
- Contrat Plan Etat-Région / SERM / Rabattement
- Programme « Fonds Vert » Développer des mobilités durables / infrastructures cyclables
- Les dotations de soutien, d'équipements des territoires...

PROPOSITION D'ITINERAIRE

Un itinéraire empruntant les RD34, RD77, le Chemin du Mas Blanc, le Chemin de la Fissarde, Route de la Gare et l'Avenue Bertherigues



- Estimation sur le linéaire : env. 77 000 €
- Estimation sur les intersections : env. 45 000 €

ACTION N°3.2.3

COURT-TERME - 2027

3. LA PRATIQUE CYCLABLE

3.2 Développement de la voie verte interne à Terre de Provence

3.2.3 Prolonger la Voie Verte vers Orgon

CONSTAT

22 km de voie verte traversant le territoire (60 % des aménagements sécurisés de Terre de Provence Agglomération) s'arrêtant à Plan d'Orgon et ne desservant pas Orgon.

Enjeu visé :

Développement de liaisons continues et sécurisées vers les pôles générateurs de déplacement.

OBJECTIF

Réaliser un itinéraire cyclable sécurisé de près de 3 km entre Plan d'Orgon et Orgon sur le tracé de l'ancienne voie ferrée le long de la D7N.

Indicateurs de suivi :

- Linéaire réalisé
- Évolution de la fréquentation cyclable sur le tronçon
- Actions en cours de réalisation.

DÉTAILS DE L'ACTION

Mesure de prolongement de la Voie Verte entre Plan d'Orgon et Orgon le long de la D7N :

- Raccorder Orgon à la Voie Verte structurante de Terre de Provence à des fins touristiques de loisirs
- Mettre en place une liaison cyclable continue et sécurisée à des fins utilitaires entre Plan d'Orgon et Orgon
- Permettre un rabattement vers la gare d'Orgon (SERM)

La RD7N supporte un trafic routier important (9 000 véhicules / jour) et ne permet pas la réalisation d'un aménagement cyclable sur la voirie.

Toutefois, l'ancienne voie ferrée parallèle à la RD7N constitue une opportunité d'itinéraire direct entre les deux communes, favorable à la création d'un aménagement en site propre sous forme de voie verte de 3 mètres de large (préconisations du CEREMA).

La livraison de l'aménagement par le Département est prévue pour 2027

Prolonger la Voie Verte sur l'emprise de l'ancienne voie ferrée entre Plan d'Orgon et Orgon

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●●●●

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●●●○○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●●○○

COORDINATION DES ACTEURS ●○○○○

COÛT DE L'ACTION ●●●●●

PORTEUR DE L'ACTION – MAITRISE D'OUVRAGE

Département

PARTENAIRES ASSOCIÉS

Terre de Provence, Plan d'Orgon et Orgon.

FINANCEMENT

De l'investissement (estimation) :

- Coût des travaux : 700 000 €
- Livraison de l'aménagement cyclable pour 2027 par le Département

De fonctionnement :

- Entretien : 15 000 € / an

RD7N :

large route fréquentée (9 000 véh./ j)

ACTION N°3.3.1

COURT-TERME - 2028

3. LA PRATIQUE CYCLABLE

3.3 Hiérarchisation du réseau interne à Terre de Provence

3.3.1 Développer des connexions entre la Voie Verte et les pôles générateurs de déplacements communaux (centres bourgs et ZA)

CONSTAT

Peu d'infrastructures cyclables : moins de 40 km d'aménagements (< 1 m / habitant) ; et peu d'usage : une part modale vélo de 3%.

Enjeux visés :

- Développement de liaisons continues et sécurisées vers les pôles générateurs de déplacement et les PEM ;
- Coordination à l'échelle intercommunale pour la mise en place d'actions communes sur le vélo.

OBJECTIF

Identifier et réaliser des liaisons cyclables entre la Voie Verte, axe cyclable intercommunal structurant, et les principaux pôles générateurs situés dans les communes qu'elle traverse.

Indicateurs de suivi :

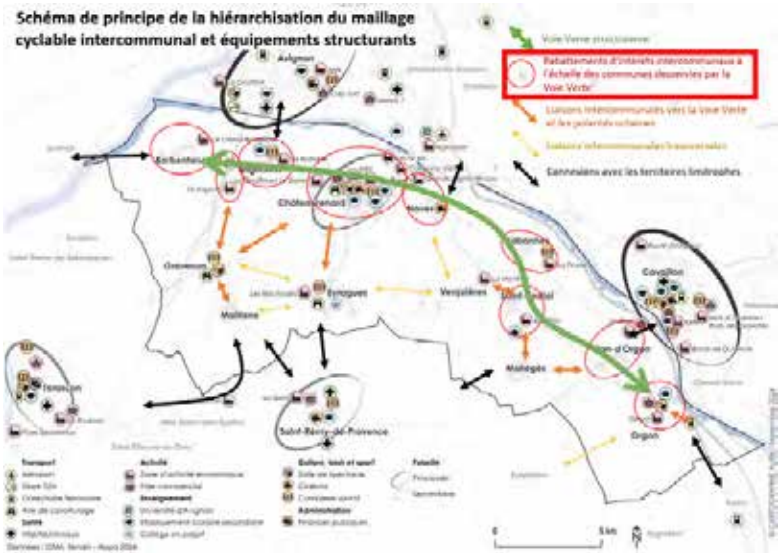
- Linéaire réalisé
- Évolution de la fréquentation cyclable et de la part modale à l'échelle de TPA
- Action à réaliser

DÉTAILS DE L'ACTION

Mesure 1 : Identifier des liaisons d'intérêt intercommunal en lien avec les acteurs du territoire

Identifier, avec les communes, les associations locales et le Département, des connexions à l'échelle communale entre la Voie Verte (artère cyclable intercommunale principale) et des pôles générateurs de déplacements intercommunaux :

- Pôle d'Échanges Multimodal
- Collèges, Lycée
- Établissements de santé
- Zones d'activités / zones d'emplois
- Points d'intermodalités
- Principaux équipements sportifs et culturels
- Services publics
- Zones de commerces...



IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●●●●

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●●●○○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●●○○

COORDINATION DES ACTEURS ●●●○○

COÛT DE L'ACTION ●●●●●

PORTEUR DE L'ACTION – MAITRISE D'OUVRAGE

Communes et Département

PARTENAIRES ASSOCIÉS

Terre de Provence, associations.

FINANCEMENT

De l'investissement (estimation) :

- 12 liaisons de rabattement courte distance vers la Voie Verte (15 km) s'appuyant sur des liaisons du SDC et des monographies : environ 3 200 000 €
- Etudes amonts : 480 000 €
- Coût de l'action : 3,68 M€

De fonctionnement :

- Entretien : 37 000 € / an

Aides potentielles :

- « Le Sud à Vélo » (Région) pour les aménagements et ouvrages d'art jusqu'à 60 % pour les études et 50 % pour les travaux (maximum : 250 000 € / km)
- CD13 « Aide aux communes » avec plusieurs aides potentielles non cumulables couvrant entre 60 et 80 % du coût du projet (transition énergétique, sécurité routière...)
- Programme « Fonds Vert » Développer des mobilités durables / infrastructures cyclables

Mesure 2 : Réaliser des aménagements sécurisés en fonction du profil de voirie et des intersections vers les principaux pôles générateurs des communeS

Propositions de liaisons, pouvant évoluer, afin de bénéficier d'une estimation financière de l'action en s'appuyant sur des tracés identifiés dans les monographies, le Schéma cyclable non validé et des propositions de Terre de Provence Agglomération (linéaire et intersection) :

Secteurs	Pôles générateurs à desservir depuis la Voie Verte	Voirie	Préconisations des aménagements	Distance	Coût estimatif du linéaire
Barbentane	VV et Centre-Ville <> ZAE Le Grand Roumette	RD35 / Route d'Avignon	Voie Verte sur accotement avec busage	1 100 m	440 000 €
Rognonas	VV et Escapade <> ZAE Le Sagnon	RD570N	Voie Verte sur accotement avec busage	1 200 m	480 000 €
Rognonas	VV <> Collège / Complexe sportif	RD34A, Rue Croix de Saint-Eloi	Zone 30 avec dispositif de pacification et trajectoires matérialisées	1 100 m	55 000 €
Rognonas	VV <> ZAE La Horsière	RD34	Voie Verte sur accotement avec busage	1 200 m	480 000 €
Châteaurenard	VV <> Centre-ville / Av. de la Libération	Av. Léo Lagrange	Action 2.1.7 Aménager les abords des PEM et leur accessibilité PMR et modes actifs		
Châteaurenard	Avenue Carnot / Collège Saint-Joseph	Avenue Carnot	Zone rencontre avec dispositif de pacification et trajectoires matérialisées	500 m	25 000 €
Châteaurenard	Lycée / Complexes sportif / Collège	Av. Pierre de Coubertin	Aménagement existant	850 m	0 €
Noves	Centre-Ville / Place Jean-Jaurès	RD30, Avenue Agricole Viala, Bd de la République	Action 2.1.7 Aménager les abords des PEM et leur accessibilité PMR et modes actifs		
Cabannes	Place de la Mairie	Avenue de Verdun	Pacification en zone de rencontre : partage de la chaussée pour tous les usagers	400 m	1 200 €
Cabannes	ZAE La Plaine	Avenue St Michel, Chemin de Saint-Roch, RD26 Route de Cavaillon	Route partagée (Z30, ZR) et Voie Verte sur accotement avec busage	2 000 m	380 000 €

Propositions de liaisons afin de bénéficier d'une estimation financière de l'action en s'appuyant sur des tracés identifiés sur les monographies, le Schéma cyclable non validé et des propositions de Terre de Provence Agglomération (linéaire et intersection) :

Secteurs	Pôles générateurs à desservir depuis la Voie Verte	Voirie	Préconisations des aménagements	Distance	Coût estimatif du linéaire hors intersections
Saint-Andiol	Collège Françoise Dolto par le Centre-ville	D24C, Av. des Anciens Combattants, D24, Av. Joseph d'Arbaud	Zone 30 avec dispositif de pacification et trajectoires matérialisées, Voie Verte sur trottoir et aménagement existant	2 000 m	19 700 €
Saint-Andiol	Collège Françoise Dolto par la ZA de la Crau	Extension de la ZA, D7N, Chemin de la Michelle, RD24	Voie Verte dans l'extension de la ZA, bandes cyclables dans la ZA, Route à accès restreint (barrière) et voie verte existante	1 800 m	569 000 €
Plan d'Orgon	RD99 jusqu'à la zone du Pont	RD99	Voie Verte sur accotement et avec busage dans la partie hors agglo	2 000 m	635 000 €
Orgon	Collège Mont-Sauvy	Avenue du Colonel Reynaud	Bande cyclable unilatérale dans le sens montant	500 m	150 000 €
Pour Orgon : action 3.3.5					

ESTIMATION FINANCIÈRE DE L'ACTION :

- Près de 15 km d'aménagements à réaliser
- Environ 3 200 000 € de travaux pour 12 liaisons sur 15 km soit environ 200 € / ml

ACTION N°3.3.2

MOYEN TERME - 2029

3. LA PRATIQUE CYCLABLE

3.3 Hiérarchisation du réseau interne à Terre de Provence

3.3.2 Développer le rabattement des communes plus éloignées vers la Voie Verte et Châteaurenard

CONSTAT

Peu d'infrastructure cyclable avec moins de 40 km d'aménagements (< 1 m / habitant) et peu d'usage avec 3 % de part modale vélo.

Enjeux visés :

- Développement de liaisons continues et sécurisées vers les pôles générateurs de déplacement et les PEM
- Coordination à l'échelle intercommunale pour la mise en place d'actions communes sur le vélo

OBJECTIF

Identifier et réaliser des liaisons cyclables entre la Voie Verte / Châteaurenard et les pôles générateurs d'intérêt intercommunal des différentes communes de Terre de Provence Agglomération.

Indicateurs de suivi :

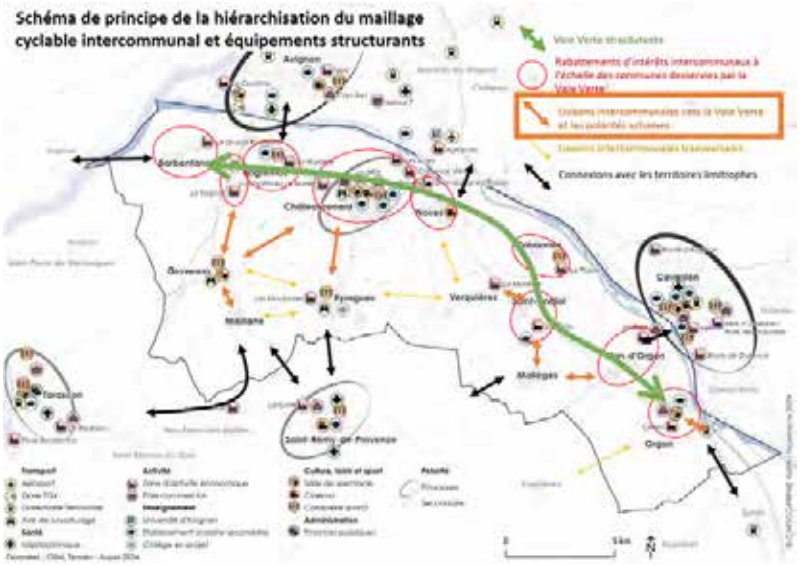
- Linéaire réalisé
- Evolution de la fréquentation cyclable et de la part modale à l'échelle de TPA
- Action à réaliser

DÉTAILS DE L'ACTION

Mesure 1 : Identifier des liaisons d'intérêt intercommunal en lien avec les acteurs du territoire

Identifier, en concertation avec les communes, les associations locales et le Département des Bouches-du-Rhône, les liaisons intercommunales à développer depuis les communes de TPA vers la Voie Verte structurante et le centre urbain de Châteaurenard.

L'intérêt de TPA est de cibler les pôles générateurs de déplacements d'intérêt intercommunal (PEM, établissements scolaires, zones commerciales et d'emploi...), dans un rayon de 8 km maximum (environ 30 minutes pour un déplacement utilitaire).



IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●●○○

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●●●○○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●●○○

COORDINATION DES ACTEURS ●●●○○

COÛT DE L'ACTION ●●●●●

PORTEUR DE L'ACTION – MAITRISE D'OUVRAGE

Communes et Département

PARTENAIRES ASSOCIÉS

Terre de Provence, associations.

FINANCEMENT

De l'investissement (estimation) :

- Coût de 7 liaisons de rabattement vers la Voie Verte et Châteaurenard (monographies, le SDC non validé et des propositions de TPA) : environ 2,2 M€
- Etudes amonts : 324 000 €
- Cout de l'action : 2,5 M€

De fonctionnement :

- Entretien : 52 000 € / an

Aides potentielles :

- « Le Sud à Vélo » (Région)
- CD13 « Aide aux communes »
- Programme « Fonds Vert » Développer des mobilités durables / infrastructures cyclables

Mesure 2 : Réaliser des aménagements sécurisés en fonction du profil de voirie

Propositions de tracés et d'aménagements, pouvant évoluer, afin de bénéficier d'une estimation financière de l'action en s'appuyant sur des tracés identifiés sur les monographies, le schéma cyclable non validé et des propositions de Terre de Provence Agglomération (linéaire et intersection) :

Liaisons	Vocation et objectifs	Voiries utilisées	Préconisations	Distance	Coût estimatif du linéaire hors intersections
Rognonas Centre <> Graveson	*Assurer le rabattement cyclable vers la Voie Verte et Rognonas depuis Graveson en garantissant une continuité intercommunale Nord-Sud entre Avignon et Saint-Rémy-de-Provence (EV08)*	Chemin des Chutes, route du Mas de Rey	Route partagée voire route à accès restreint sur voirie à faible trafic	6 km	**40 000 €**
Graveson <> Maillane	*Assurer le rabattement cyclable vers la Voie Verte et Rognonas depuis Maillane. Garantir une continuité intercommunale Nord-Sud entre Avignon et Saint-Rémy-de-Provence (EV08) qui est à 8 km de Graveson. Assurer une continuité cyclable entre deux communes proches (+/- 2km)*	Avenue Lieutenant Atger, Rue de Graveson, All. Jouse d'Arbaud	Piste cyclable bilatérale avec busage sur accotement	2 km	**800 000 €**
Graveson <> Châteaurenard	*Assurer le rabattement cyclable vers la polarité principale de Terre de Provence (Châteaurenard) depuis Graveson / Maillane sur 8 km sans passer par la Voie Verte (+ de 10 km en passant par le sud de Rognonas)*	RD29, Chemin des Tilleuls	Route partagée voire route à accès restreint sur voirie à faible trafic	8 km	**60 000 €**
Eyragues <> Châteaurenard	*Assurer le rabattement cyclable vers la polarité principale de Terre de Provence (Châteaurenard) et la Voie Verte depuis Eyragues sur 5 km. Garantir une continuité cyclable intercommunale Nord-Sud vers Saint-Rémy-de-Provence (EV08) depuis Châteaurenard.*	Chemin des Près, Chemin du Moulin d'Eyragues	Route partagée voire route à accès restreint sur voirie à faible trafic	4 km	40 000 €
Saint-Andiol <> Verquières via la ZA la Monède	*Assurer le rabattement cyclable vers la Voie Verte et Saint-Andiol sur une liaison courte distance à sécuriser (2 km).*	Route de Cabannes, RD7N, chemin de Précone	Piste cyclable bidirectionnelle et route partagée	2 km	**391 200** €
Saint-Andiol <> Mollégès Centre (EV08) via le collège F. Dolto et la ZA de la Crau **et Mollégès-Gare**	*Assurer la connexion cyclable à la fois entre les deux communes et entre les deux itinéraires cyclables structurants du territoire : l'EV08 et la Voie Verte Est-Ouest (4 km).*	Route de Saint-Andiol et CD24 Route d'Eygalières	Voie verte existante entre Saint-Andiol et Mollégès mais à créer entre Mollégès Centre et Gare	6 km	**720 000 €**
Mollégès <> Plan d'Orgon	*Assurer le rabattement cyclable vers la Voie Verte structurante de Terre de Provence Agglomération notamment depuis l'EV08 et Saint-Rémy-de-Provence*	▪ Scénario 1 : Chem. Et Draille De Poupaille, RD7N, Chemin de la Crau et Voie Verte ▪ Scénario 2 : Rd99 depuis Mollégès Gare	▪ Scénario 1 : Route partagée voire route à accès restreint sur voirie à faible trafic ▪ Scénario 2 : Voie Verte sur accotement	4 km et 5km	▪ Scénario 1 : **112 500 €** ▪ Scénario 2 : **1,2 M€**

ACTION N°3.3.3

COURT TERME - 2028

3. LA PRATIQUE CYCLABLE

3.3 Hiérarchisation du réseau interne à Terre de Provence

3.3.3 Connecter le futur PEM d'Orgon au centre-ville d'Orgon et à la "Durance à Vélo"

CONSTAT

Absence d'aménagement dédié aux modes actifs pour le rabattement vers le PEM d'Orgon depuis le centre-ville et La Durance à Vélo

Enjeux visés :

- Développement de liaisons continues et sécurisées vers les pôles générateurs de déplacement et les PEM
- Coordination à l'échelle intercommunale pour la mise en place d'actions communes sur le vélo.

OBJECTIF

Développer une liaison cyclable sécurisée de 2 km à des fins utilitaires et touristiques.

Indicateurs de suivi :

- Linéaire réalisé
- Evolution de la fréquentation cyclable sur le tronçon à réaliser et au niveau du stationnement vélo du PEM d'Orgon
- Action à réaliser

DÉTAILS DE L'ACTION

Objectifs de la liaison :

- Permettre le rabattement cyclable et piéton des habitants d'Orgon et des touristes vers le futur PEM
- A plus grande échelle, connecter le réseau cyclable projeté de Terre de Provence Agglomération à la commune de Sénas
- Réaliser une connexion modes actifs entre Orgon et l'itinéraire cyclable touristique de « La Durance à Vélo »

Mesure 1 : Réaliser une connexion entre le PEM d'Orgon et le centre-ville

Préconisations et estimation financière :

Voie verte sur chaussée avec alternat pour les voitures puis Route à Accès Restreint sur la RD73D, et mise en voie verte du canal des Alpines.

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●●●●

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●●●○○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●●○○

COORDINATION DES ACTEURS ●●●○○

COÛT DE L'ACTION ●●●●●

PORTEUR DE L'ACTION – MAITRISE D'OUVRAGE

Communes et Département

PARTENAIRES ASSOCIÉS

Terre de Provence, SICAS, associations

FINANCEMENT

De l'investissement (estimation) : +/- 485 875 €

- Coût de la liaison entre Orgon centre et son PEM : 74 000 €
- Coût entre le PEM d'Orgon et La Durance à Vélo : 348 500 €
- Etudes amonts : 63 375 €

De fonctionnement :

- Entretien : 4 300 € / an sur les 2,3 km de linéaire à aménager

Aides potentielles :

- « Le Sud à Vélo » (Région)
- CD13 « Aide aux communes »
- Programme « Fonds Vert » Développer des mobilités durables / infrastructures cyclables

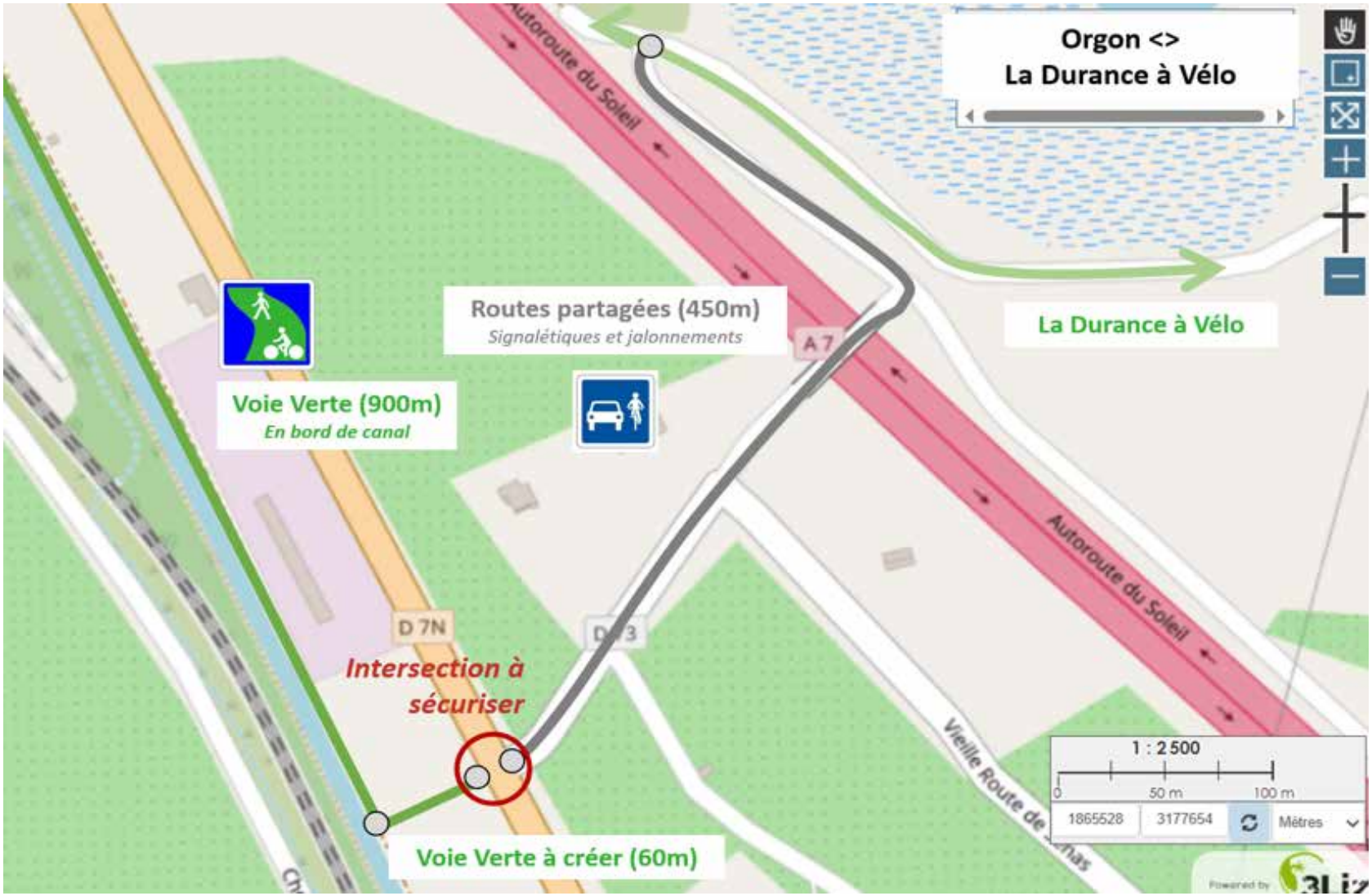
Mesure 2 : Réaliser une connexion entre le PEM d'Orgon et la « Durance à Vélo »

Préconisations et estimation financière :

Mise en « Voie Verte » du canal des Alpines et création d'un tronçon de 60 m pour atteindre la RD7N et emprunter en « Route Partagée » la RD73 jusqu'à La Durance à Vélo (passage au dessus de l'A7 existant).

ESTIMATION FINANCIÈRE DE L'ACTION :

- Mesure 1 : 74 000 €
- Mesure 2 : 348 500 € (dont 50 000 € de traitement de l'intersection)
- Coût total : 422 500 € hors études amont



ACTION N°3.3.4

LONG TERME - 2032

3. LA PRATIQUE CYCLABLE

3.3 Hiérarchisation du réseau interne à Terre de Provence

3.3.4 Développer le réseau cyclable intercommunal avec des liaisons jalonnées utilitaires-touristiques à signaler sur des routes secondaires

CONSTAT

Peu d'infrastructures cyclables : moins de 40 km d'aménagements (< 1 m / habitant) ; et peu d'usage : une part modale vélo de 3%.

Enjeux visés :

- Développement de liaisons continues et sécurisées vers les pôles générateurs de déplacement et les PEM ;
- Coordination à l'échelle intercommunale pour la mise en place d'actions communes sur le vélo.

OBJECTIF

Développer le maillage cyclable à vocation mixte (touristique et utilitaire) entre les communes de TPA sur des routes secondaires (jalonnement à prévoir).

Indicateurs de suivi :

- Linéaire signalé réalisé ;
- Evolution de la fréquentation cyclable et de la part modale à l'échelle de TPA ;
- Action à réaliser

DÉTAILS DE L'ACTION

Mesure 1 : Identifier des liaisons intercommunales en lien avec les acteurs du territoire

Identifier, avec les acteurs locaux, des liaisons intercommunales sur des routes à faible trafic, pouvant être jalonnées pour répondre aux usages touristiques, utilitaires et de loisirs, et renforcer le maillage cyclable entre les communes présentant un potentiel de déplacement utilitaire ("domicile-travail", "domicile-étude"...) plus limité.

L'objectif est de signaler aux automobilistes la présence de cyclistes sur la chaussée.

Estimation financière de l'action pour une dizaine de liaisons de 10 km environ : 75 000 €

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ● ○ ○ ○ ○

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ○ ○ ○ ○ ○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ● ○ ○ ○ ○

COORDINATION DES ACTEURS ● ● ● ○ ○

COÛT DE L'ACTION ● ○ ○ ○ ○

PORTEUR DE L'ACTION – MAITRISE D'OUVRAGE

Communes et Département

PARTENAIRES ASSOCIÉS

Terre de Provence, Région Sud, associations

FINANCEMENT

De l'investissement (estimation) :

- Coût de 10 liaisons de 10 km : environ 75 000 € (liaisons identifiées dans les monographies et le SDC non validé)

De fonctionnement :

- Entretien : 10 000 € / an

Aides potentielles :

- « Le Sud à Vélo » (Région)
- CD13 « Aide aux communes »
- Programme « Fonds Vert »
- Les dotations de soutien, d'équipements des territoires...

ACTION N°3.3.5

COURT TERME - 2032

3. LA PRATIQUE CYCLABLE

3.3 Hiérarchisation du réseau interne à Terre de Provence

3.3.5 Evaluer le potentiel d'aménagements cyclables des routes communales

CONSTAT

Peu d'infrastructures cyclables : moins de 40 km d'aménagements (< 1 m / habitant) ; et peu d'usage : une part modale vélo de 3%.

Enjeux visés :

- Développement de liaisons continues et sécurisées vers les pôles générateurs de déplacement
- Coordination à l'échelle intercommunale pour la mise en place d'actions communes sur le vélo

OBJECTIF

Identifier à l'échelle de chaque commune un maillage cyclable se connectant au réseau intercommunal

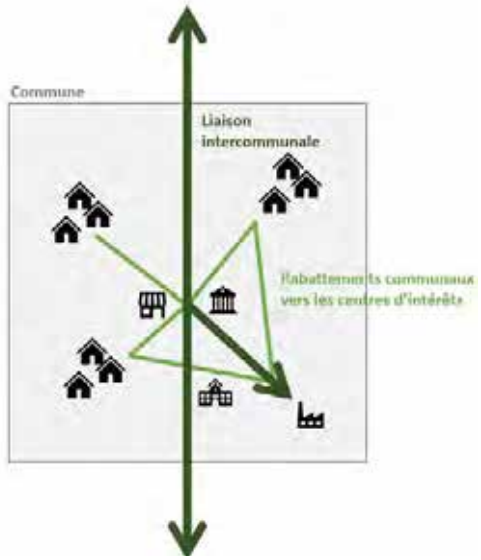
Indicateurs de suivi :

- Linéaire réalisé
- Evolution de la fréquentation cyclable et de la part modale à l'échelle de TPA
- Action à réaliser

DÉTAILS DE L'ACTION

Réaliser un travail précis avec chaque commune et réaliser une étude foncière

- Identifier et étudier les routes communales présentant un potentiel d'intérêt cyclable, notamment pour assurer les liaisons entre les zones résidentielles, les pôles générateurs de déplacements à l'échelle communale, et les itinéraires intercommunaux. Ce travail s'appuiera sur l'existant, sur l'organisation de réunions et d'ateliers de concertation avec les techniciens communaux (services techniques, urbanisme) et les acteurs locaux, notamment les associations ;
- Une fois les itinéraires identifiés, réaliser une étude foncière (statut, emprises disponibles, contraintes techniques et réglementaires...) ;
- Réaliser des préconisations associées à un chiffrage à des fins politiques avant les études AVP ;
- Prioriser et échelonner les différentes réalisations dans le temps en fonction du potentiel d'usage, des opportunités de travaux, de la faisabilité foncière, la cohérence avec les réalisations d'itinéraires intercommunaux....



IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●●●●

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●●●●●

FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●●○○

COORDINATION DES ACTEURS ●○○○○

COÛT DE L'ACTION ●●●●●

PORTEUR DE L'ACTION – MAITRISE D'OUVRAGE

Communes

PARTENAIRES ASSOCIÉS

Département, Terre de Provence Agglomération, associations

FINANCEMENT

De l'investissement (estimation) :

- Etude foncière (statut, emprises, analyse juridique, négociations...) : +/- 60 000 €
- Coût de 4 liaisons de rabattement de plus de 2 km par commune (ratio de 100 ml) : +/- 3 000 000 € soit 230 000 € / commune
- Un coût total de 3,06 M€

De fonctionnement :

- Entretien : 120 000 € / an soit 9 000 € / commune

Aides potentielles :

- CD13 « Aide aux communes » avec plusieurs aides potentielles non cumulables couvrant entre 60 et 80 % du coût du projet (transition énergétique, sécurité routière...)
- Programme « Fonds Vert » Développer des mobilités durables / infrastructures cyclables

ACTION N°3.3.6

MOYEN TERME - 2030

3. LA PRATIQUE CYCLABLE

3.3 Hiérarchisation du réseau interne à Terre de Provence

3.3.6 Développer une liaisons cyclable touristique le long de la Durance (La Durance à Vélo)

CONSTAT

Peu d'infrastructures cyclables : moins de 40 km d'aménagements (< 1 m / habitant) ; et peu d'usage : une part modale vélo de 3%

Enjeux visés :

- Développement de liaisons continues et sécurisées vers les pôles générateurs de déplacement
- Coordination à l'échelle intercommunale pour la mise en place d'actions communes sur le vélo

OBJECTIF

Accompagner le SMAVD dans le développement d'une liaison douce touristique le long de la Durance

Indicateurs de suivi :

- Réalisation du jalonnement de l'itinéraire
- Evolution de la fréquentation cyclable au niveau des points d'intérêts touristiques de TPA et des gares d'Orgon et Barbentane
- Action à réaliser

DÉTAILS DE L'ACTION

Accompagner techniquement le déploiement de l'itinéraire auprès du SMAVD

- Un déploiement de véloroute jalonnée, réalisé par le Syndicat Mixte d'Aménagement de la Vallée de la Durance, le long de la Durance, en empruntant des routes existantes à faible trafic ;
- Accompagnement technique sur le tracé et voiries à utiliser pour le tracé de la véloroute ;
- Etudier la possibilité de réaliser des liaisons jalonnées depuis les communes et les points d'intérêts touristiques et communes principales du territoire vers le tracé de la Durance à Vélo ;
- Travailler précisément sur un point dur : la traversée de la RD99 au niveau de la zone du pont sur une solution :
  - Traversée souterraine
  - Traversée aérienne
  - Sécuriser au même niveau
  - Nouvel itinéraire à trouver

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ● ○ ○ ○ ○

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ● ○ ○ ○ ○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ● ● ● ○ ○

COORDINATION DES ACTEURS ● ● ● ○ ○

COÛT DE L'ACTION ● ○ ○ ○ ○

PORTEUR DE L'ACTION – MAITRISE D'OUVRAGE

SMAVD

PARTENAIRES ASSOCIÉS

Terre de Provence Agglomération, communes

FINANCEMENT

Pour Terre de Provence Agglomération : accompagnement technique

ACTION N°3.4.1

MOYEN TERME - 2030

3. LA PRATIQUE CYCLABLE

3.4 Connexions cyclables avec les territoires limitrophes

3.4.1 Connecter Barbentane à la Via Rhôna et à la gare d'Aramon (SERM) avec un franchissement pour les cyclistes sur le pont d'Aramon

CONSTAT

Absence d'aménagements cyclables entre Barbentane et le Gard en particulièrement sur le pont d'Aramon.

Enjeux visés :

- Développement de liaisons continues et sécurisées vers les territoires limitrophes ;
- Coordination à l'échelle intercommunale pour la mise en place d'actions communes sur le vélo.

OBJECTIF

Aménager 2,5 km de linéaire sur la RD35 et participer à la réalisation d'un aménagement cyclable sur le pont d'Aramon

Indicateurs de suivi :

- Linéaire réalisé ;
- Evolution de la fréquentation cyclable sur le tronçon ;
- Actions à réaliser.

DÉTAILS DE L'ACTION

Réaliser un itinéraire cyclable sécurisé vers le Gard jusqu'à la limite communale

Objectifs de la liaison :

- Assurer le rabattement des habitants de Barbentane vers la gare d'Aramon (SERM) ;
- Garantir la continuité de la Voie Verte structurante de Terre de Provence à des fins touristiques de loisirs pour une connexion à la Via Rhôna ;
- Mettre en place une liaison cyclable entre 2 régions.

La route départementale actuelle dispose de bandes cyclables bilatérales qui sont à sécuriser aux vues des vitesses et du trafic routier supérieur à 3 000 véhicules / jour : Pistes cyclables bilatérales à élargir pour atteindre 2 m de chaque côté, séparées de la chaussée par une bordure.

Le pont d'Aramon est contraint techniquement par son dimensionnement (6 m de chaussée et 1 m de trottoir de chaque côté)

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●●○○

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●●●○○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●●●●

COORDINATION DES ACTEURS ●●●●●

COÛT DE L'ACTION ●●●●●

PORTEUR DE L'ACTION – MAITRISE D'OUVRAGE

Départements des Bouches-du-Rhône et du Gard

PARTENAIRES ASSOCIÉS

Départements des Bouches-du-Rhône et du Gard, SMAVD, TPA, Grand Avignon, Avignon, Rognonas

FINANCEMENT

De l'investissement (estimation) :

- Coût du linéaire sur Barbentane et sur le pont : 920 000 €
- Etudes amonts : 138 000 €
- Coût de l'action : 1,06 M€

De fonctionnement :

- 13 000 € / an d'entretien

Aides potentielles :

- « Le Sud à Vélo » (Région) pour les aménagements et ouvrages d'art jusqu'à 60 % pour les études et 50 % pour les travaux (maximum : 250 000 € / km)
- Contrat Plan Etat-Région / SERM / Rabattement
- Programme « Fonds Vert » Développer des mobilités durables / infrastructures cyclables
- Les dotations de soutien, d'équipements des territoires...

Proposition d'itinéraire :

Aménagement de la RD35 et du pont d'Aramon (RD402), dont la partie centrale relève de Barbentane. Il est proposé d'aménager un trottoir de 2 m de large d'un seul côté pour permettre le croisement des cyclistes. Cette solution étant contrainte par la largeur disponible sur le pont, qui ne respecte pas les recommandations du CEREMA.

ESTIMATIONS DE L'ACTION :

- sur la RD35 sur le ressort communal de Terre de Provence et de Barbentane : 600 000 € (712 500 € avec le tronçon hors territoire)
- sur les intersections : env. 5 000 € (signalisation verticale et horizontale)
- sur le pont : 315 000 €

Estimation totale hors études amonts : 920 000 € sur le ressort territorial de Barbentane et sur le pont

ACTION N°3.4.2

LONG TERME - 2034

3. LA PRATIQUE CYCLABLE

3.4 Connexions cyclables avec les territoires limitrophes

3.4.2 Aménager un franchissement pour les modes actifs sur le pont de Rognonas

CONSTAT

Un pont reliant Rognonas à Avignon (Hôpital) sur une distance inférieure à 3 km, très fréquenté par le trafic automobile avec 26 500 véhicules par jour, et non sécurisé pour les cyclistes.

Enjeux visés :

- Accessibilité et connexion aux territoires limitrophes ;
- Maillage et connexions en modes actifs

OBJECTIF

Réaliser 400 m d'aménagements dédiés aux « modes actifs » sur le pont de Rognonas.

Indicateurs de suivi :

- Linéaires d'aménagements réalisés (400 m)
- Fréquentation cyclable de la traversée cyclable
- Stationnement vélo au niveau du P+R de Rognonas en amont du pont (action 2.1.5)
- Etude de faisabilité en cours

DÉTAILS DE L'ACTION

Plusieurs scénarios sont actuellement à l'étude pour le franchissement du pont, dans le cadre des réflexions menées par le Département des Bouches-du-Rhône, le Grand Avignon, Terre de Provence Agglomération, Avignon et Rognonas.

- Scénario 1 : Modification du profil de voirie sur le pont de Rognonas pour réaliser un site propre pour les modes actifs ;
- Scénario 2 : Réalisation d'un encorbellement sur la structure du pont ;
- Scénario 3 : Réalisation d'une passerelle parallèle au pont de Rognonas dédiée aux modes actifs ;
- Scénario 4 : Réalisation d'une passerelle dédiée aux modes actifs au-dessus du lit mineur de la Durance.

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●●●●

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●●●○○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●●●●

COORDINATION DES ACTEURS ●●●●●

COÛT DE L'ACTION ●●●●●

PORTEUR DE L'ACTION – MAITRISE D'OUVRAGE

Départements des Bouches-du-Rhône et du Vaucluse, ou Etat

PARTENAIRES ASSOCIÉS

Département du Vaucluse, DREAL, TPA, Grand Avignon, Avignon, Rognonas

FINANCEMENT

De l'investissement (estimation) :

- Coût du sc. 1 : 200 k€
- Coût du sc. 2 : entre 8 et 36 M€
- Coût du sc. 2 : 10 M€
- Coût du sc. 3 : 2,15 M€

De fonctionnement :

- 1 600 € / an d'entretien hors structure du pont uniquement lié à l'aménagement cyclable

Aides potentielles :

- Contrat Plan Etat-Région / SERM / Rabattement
- « Le Sud à Vélo » (Région)

Pour des ajustements potentiels en amont du pont :

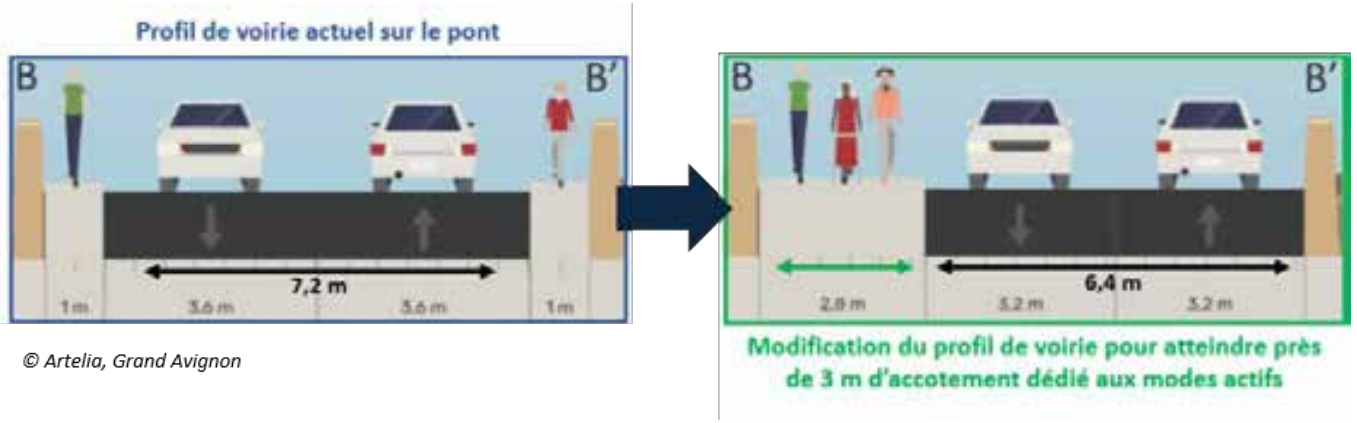
- CD13 « Aide aux communes » entre 60 et 80 % du coût du projet
- Programme « Fonds Vert » Développer des mobilités durables / infrastructures cyclables

Scénario 1 : Modification du profil de voirie sur le pont de Rognonas pour réaliser un site propre dédié aux modes actifs

Pour sécuriser la traversée des cyclistes sur l'infrastructure existante tout en respectant les préconisations du CEREMA (piste : 3 m de largeur), il est possible de modifier le profil de voirie en réduisant la largeur de la chaussée et en décalant l'axe de la route, afin de créer un accotement de près 3 m :

- Réduire la chaussée de 7,2 m (3,6 m par voie) à 6,4 soit 3,2 m par voie
- Décalage de l'axe de la voirie en supprimant le trottoir Est
- Espace pour les modes actifs de près de 3m (voie verte) sur l'accotement Ouest

Cette modification du profil de voirie, avec le décalage de l'axe de la chaussée, affecte la structure du pont, la rendant asymétrique. Une alternative serait de maintenir une piste bilatérale de 1,40 m de chaque côté (hors préconisation du CEREMA) permettant de minimiser l'impact sur la structure.



© Artelia, Grand Avignon

Modification du profil de voirie pour atteindre près de 3 m d'accotement dédié aux modes actifs

Un scénario permettant de relier le nord du pont (rive droite de la Durance) au projet de piste bidirectionnelle du Grand Avignon, et au sud au niveau du futur P+R de Rognonas (Cf. action 2.1.5).

ESTIMATION DU SCÉNARIO (HORS ÉTUDES AMONTS) : 200 k€ pour la modification du profil sans les travaux sur la structure du tablier / 400 m de domanialité départementale des Bouches-du-Rhône

AVANTAGES DU SCÉNARIO

- Site propre continu et direct
- Pas d'impact sur la flore
- Scénario le moins onéreux (hors tablier)

INCONVÉNIENTS DU SCÉNARIO

- Pont asymétrique impactant la structure du pont
- Travaux impactant le trafic

Scénario 2 : Réalisation d'un encorbellement sur la structure du pont

L'encorbellement, ou surplomb d'un pont, permet d'élargir la chaussée afin d'aménager des espaces pour les modes actifs, sans réduire la capacité de circulation des automobilistes sur un axe à fort trafic.

En revanche, l'encorbellement modifie la répartition des charges, impacte la résistance des matériaux et la stabilité globale de la structure. Cela nécessite une révision complète du pont avec des coûts compris entre 30 000 et 90 000 €/ml, englobant à la fois la partie ajoutée et la structure du pont.

ESTIMATION D'UN SCÉNARIO DÉPENDANT DE L'ÉTAT DE LA STRUCTURE DU PONT

- Un coût uniquement dédié à la création de l'encorbellement 8 000 000 €
- Estimation du coût de reprise de la structure du pont jusqu'à +/- 36 M €
- Un chiffrage dépendant des travaux de renouvellement du pont de Rognonas à réaliser

AVANTAGES DU SCÉNARIO

- Site propre continu
- Pas d'impact sur la voirie actuelle
- Pas d'impact sur les berges

INCONVÉNIENT DU SCÉNARIO

Coût de réalisation important et lié à l'état de la structure du pont

Scénario 3 : Réalisation d'une passerelle indépendante parallèle au pont de Rognonas dédiée aux modes actifs

Afin de ne pas impacter la structure du pont et du profil de voirie, tout en assurant un tracé au plus direct entre Rognonas et Avignon, il est proposé de créer une passerelle indépendante parallèle au pont existant, entièrement dédiée aux modes actifs (passerelle de 3 m de large : +/- 25 000 €/ml).

Passerelle des 3 Pays (dép. 68)

ESTIMATION POUR LA CRÉATION D'UNE PASSERELLE : 10 M€ (HORS ÉTUDES AMONTS)

Un coût de travaux estimé sur 400 m de pont sur une domanialité départementale.

AVANTAGES DU SCÉNARIO

- Site propre continu
- Accès direct
- Pas d'impact sur la voirie actuelle

INCONVÉNIENT DU SCÉNARIO

Coût de réalisation important

Scénario 4 : Réalisation d'une passerelle dédiée aux modes actifs sur le lit mineur de la Durance

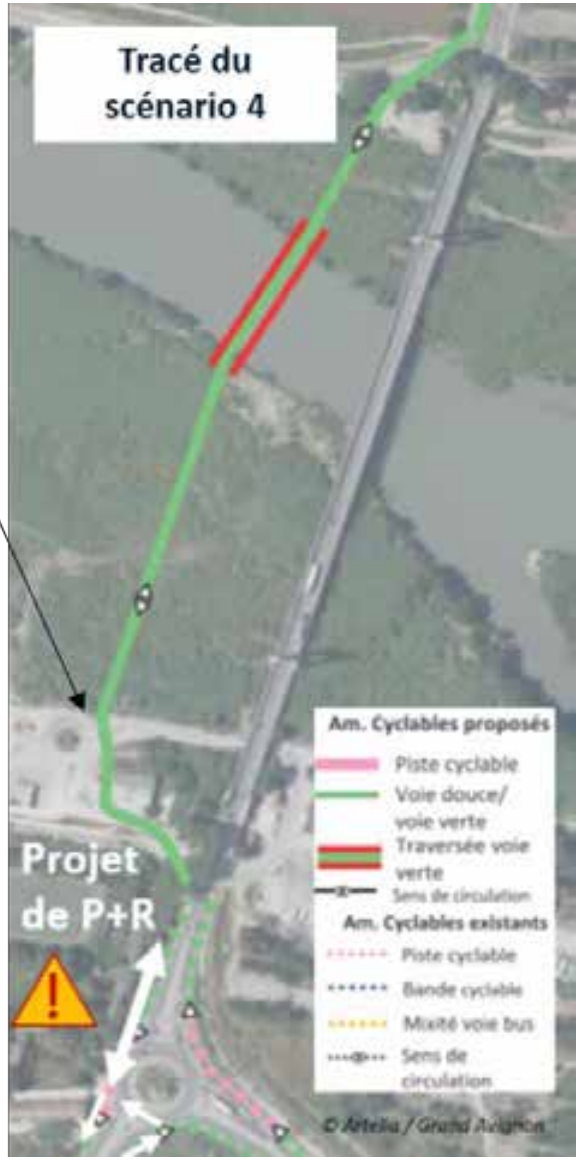
Afin de ne pas impacter la structure du pont et du profil de voirie, il est proposé de créer une liaison sécurisée pour les modes actifs et une passerelle pour traverser le lit mineur de la Durance (fermée lors des crues) :

- 300 m de cheminement à créer dans le lit majeur de la Durance (200 m côté Bouches-du-Rhône et 100 m côté Vaucluse)
- 80 m de passerelle à créer au-dessus du lit mineur

Dans un premier temps, pour relier les deux rives, une voie verte de 300 m de long et 3 m de large minimum (préconisation CEREMA) est à aménager (+/- 500 €/ml) dans le lit majeur impactant fortement les berges de la Durance considéré comme un « Espace Naturel » dans les PLU de Rognonas et Avignon (ZNIEFF et ZICO selon l'INPN).

Afin de limiter l'impact environnemental, l'aménagement peut être réalisé en stabilisé ou d'une gamme de revêtements perméables (exemple : « urbalith ») mais l'entretien demeura important notamment après les épisodes de crues.

Au niveau du lit majeur, une passerelle de 80 m de long et d'une largeur de 3 m est également à réaliser. En raison des contraintes d'inondation dans cette zone, la passerelle doit être équipée d'un système de tablier fusible, solidement amarré, afin d'éviter qu'il n'entre en collision avec les ponts en aval, ou bien d'un système de tablier amovible.



ESTIMATION DU SCÉNARIO : 2,15 M€ POUR LA CRÉATION D'UN ACCÈS PAR LE LIT MAJEUR DE LA DURANCE (HORS ÉTUDES AMONTS)

- Un coût de travails estimés sur 80 m de passerelle de 2 M€
- Un cout de travaux estimé sur 300 m de voie verte de 150 k€ à la charge des collectivités concernées
- Des partenaires techniques, financiers et des aides à identifier : Etat, Région, département du Vaucluse, Terre de Provence Agglomération, Grand Avignon, Avignon, Rognonas…

AVANTAGES DU SCÉNARIO

- Site propre continu
- Pas d'impact sur la voirie actuelle

INCONVÉNIENTS DU SCÉNARIO

- Impact sur la flore des berges
- Fermeture lors des crues
- Difficulté technique de passerelle

ACTION N°3.4.3

LONG TERME - 2034

3. LA PRATIQUE CYCLABLE

3.4 Connexions cyclables avec les territoires limitrophes

3.4.3 Aménager un franchissement pour les cyclistes sur le pont de la LEO tranche 1 existante

CONSTAT

Un pont de 2X2 voies qui accueille 2 fois moins de trafic que les autres franchissements (13 000 véhicules / jour) permettant de rejoindre la gare TGV depuis Rognonas (5 km soit 20 min à vélo)

Enjeu visé :

Développement de liaisons continues et sécurisées vers les territoires limitrophes.

OBJECTIF

Aménager 1,5 km de linéaire dédiés en faveur des cyclistes sur le pont de la LEO tranche 1.

Indicateurs de suivi :

- Kilomètres d'aménagements réalisés (1,5 km) et fréquentation de l'aménagement ;
- Étude de faisabilité en cours.

DÉTAILS DE L'ACTION

Une action peu onéreuse pour rejoindre la rive droite depuis TPA, notamment la gare d'Avignon TGV

- Il s'agit d'une route à 2x2 voies qui accueille 13 000 véhicules par jour, ce qui en fait le pont le moins fréquenté des trois (Bonpas et Rognonas), soit environ une voiture toutes les 7 secondes par sens. Un niveau de trafic qui laisserait la possibilité d'introduire la circulation des cyclistes ;
- Il est possible de récupérer une voie de 3 mètres de largeur parmi les 4 disponibles pour y aménager une piste cyclable bidirectionnelle sur les 1,5 km séparant les échangeurs de Rognonas/Barbentane et celui de la gare TGV.

ESTIMATION DE L'ACTION :

150 000 € pour la création d'une piste cyclable bidirectionnelle sur une voie de circulation, protégée par une barrière séparant les cyclistes du trafic.

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●●●●

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●○○○○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ●○○○○

COORDINATION DES ACTEURS ●○○○○

COÛT DE L'ACTION ●●●○○

PORTEUR DE L'ACTION – MAITRISE D'OUVRAGE

DREAL PACA

PARTENAIRES ASSOCIÉS

Départements des Bouches-du-Rhône et du Vaucluse, TPA, Grand Avignon, Avignon, Rognonas

FINANCEMENT

De l'investissement (estimation) :

- Coût du linéaire avec barrière de protection : 150 000 €

De fonctionnement :

- Entretien : 5 800 € / an uniquement sur l'aménagement cyclable (hors structure du pont)

Aides potentielles :

- « Le Sud à Vélo » (Région) pour les aménagements et ouvrages d'art jusqu'à 60 % pour les études et 50 % pour les travaux (maximum : 250 000 € / km)
- Contrat Plan Etat-Région / SERM / Rabattement
- Programme « Fonds Vert » Développer des mobilités durables / infrastructures cyclables : jusqu'à 80 % de subvention
- Les dotations de soutien, d'équipements des territoires...

ACTION N°3.4.4

LONG-TERME - 2034

3. LA PRATIQUE CYCLABLE

3.4 Connexions cyclables avec les territoires limitrophes

3.4.4 Connecter Noves à Agroparc avec un franchissement pour les cyclistes sur le pont de Bonpas

CONSTAT

Un pont fortement fréquenté, avec près de 20 000 véh./jour permettant de relier Noves à Agroparc (7 km soit 25 mn à vélo).

Enjeux visés :

- Développement de liaisons continues et sécurisées vers les territoires limitrophes ;
- Coordination à l'échelle intercommunale pour la mise en place d'actions communes sur le vélo.

OBJECTIF

Aménager 1,8 km d'itinéraires sécurisés dédiés aux cyclistes sur le pont de Bonpas.

Indicateurs de suivi :

- Linéaires d'aménagements réalisés (740 m) et part modale du vélo
- Fréquentation cyclable sur le tronçon aménagé
- Etude de faisabilité en cours

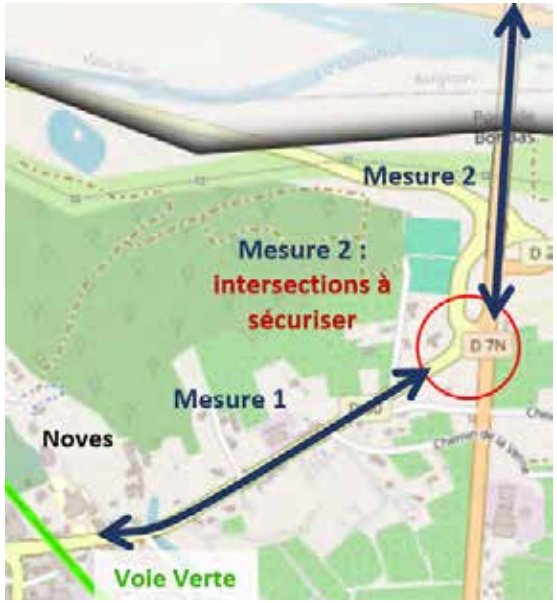
DÉTAILS DE L'ACTION

Mesure 1 : Aménager une connexion cyclable sécurisée entre Noves et le pont de Bonpas

Une liaison permettant d'assurer le rabattement cyclable vers Agroparc depuis Noves en garantissant une connexion à plus grande échelle avec la Voie Verte Est-Ouest de Terre de Provence Agglomération. Préconisations à des fins de chiffrage de l'action en amont du pont de Bonpas :

- Voirie utilisée et distance : RD30 sur 1 km ;
- Préconisations cyclables : Piste cyclable bidirectionnelle ou bilatérale avec busage.

Coût estimatif : 440 000 € (hors études amonts).



IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●●○○

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●●●○○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●●●●

COORDINATION DES ACTEURS ●●●●○

COÛT DE L'ACTION ●●●●○

PORTEUR DE L'ACTION – MAITRISE D'OUVRAGE

Départements des Bouches-du-Rhône et du Vaucluse

PARTENAIRES ASSOCIÉS

TPA, Grand Avignon, Avignon, Noves

FINANCEMENT

De l'investissement (estimation) :

- Amont du pont depuis Noves : 440 000 €
- Coût des intersections : 61 500 €
- Traversée du pont : 296 000 €
- Etudes amonts : 119 600 €
- Coût total : 917 000 € (hors connexion avec le Grand Avignon)

De fonctionnement :

- Entretien : 8 900 € / an

Aides potentielles :

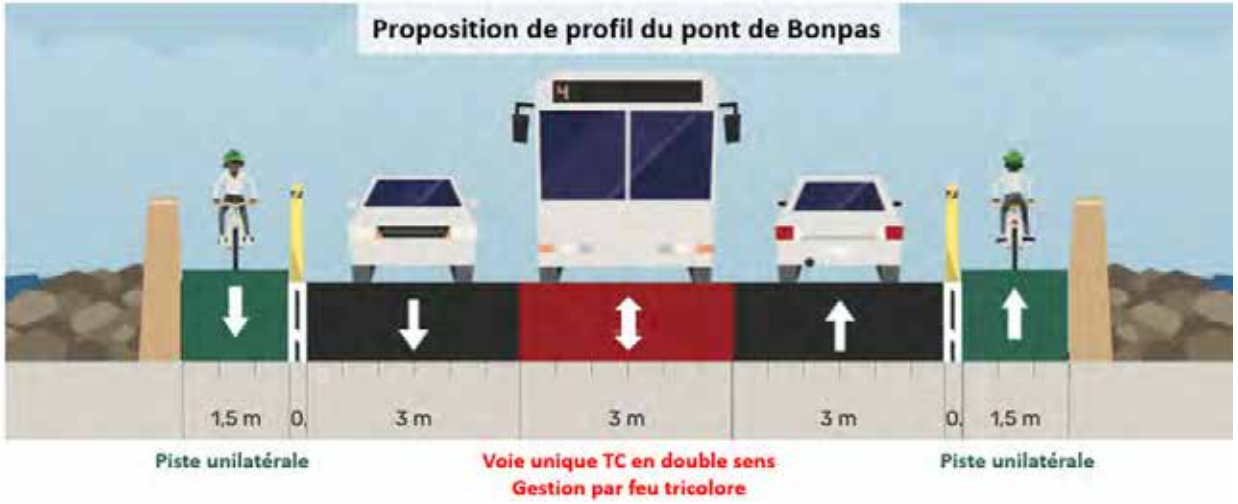
- « Le Sud à Vélo » (Région)
- Contrat Plan Etat-Région / SERM / Rabattement
- Programme « Fonds Vert »

Mesure 2 : La mise en place d'une traversée cyclable sécurisée sur le pont de Bonpas dépendra de l'emprise disponible sur l'ouvrage

- Réutilisation des trottoirs existants d'une largeur inférieur à 2 m de chaque côté (inférieur aux préconisations CEREMA d'une piste cyclable unilatérale).
- Traitement des intersections côté Terre de Provence au carrefour de la D30 / D29 / D7N avec la création d'un ilot central et la réduction des vitesses pour les automobilistes accompagnés de bandes rugueuses et de signalisations verticales et horizontales.
- Un travail de concertation avec le Département de Vaucluse, le Grand Avignon et la ville d'Avignon pour la continuité cyclable avec Agroparc en fonction des itinéraires et projets prévus.

Estimation de la mesure 2 : 357 500 €

- **Intersections :** 61 500 €
- **Traversée du pont :** 296 k€ avec un élargissement des trottoirs pour atteindre 1,5 m de large (inférieur aux préconisations du CEREMA mais contraint par la largeur du pont)



ACTION N°3.4.5

MOYEN-TERME - 2030

3. LA PRATIQUE CYCLABLE

3.4 Connexions cyclables avec les territoires limitrophes

3.4.5 Développer des connexions cyclables avec la CCVBA

CONSTAT

Absence d'aménagements entre TPA et la Communauté de Communes Vallée des Baux Alpilles

Enjeux visés :

- Développement de liaisons continues et sécurisées vers les territoires limitrophes ;
- Coordination à l'échelle intercommunale pour la mise en place d'actions communes sur le vélo.

OBJECTIF

Connexion vers Saint-Rémy-de-Provence et l'EV08 par 3 liaisons cyclables sécurisées.

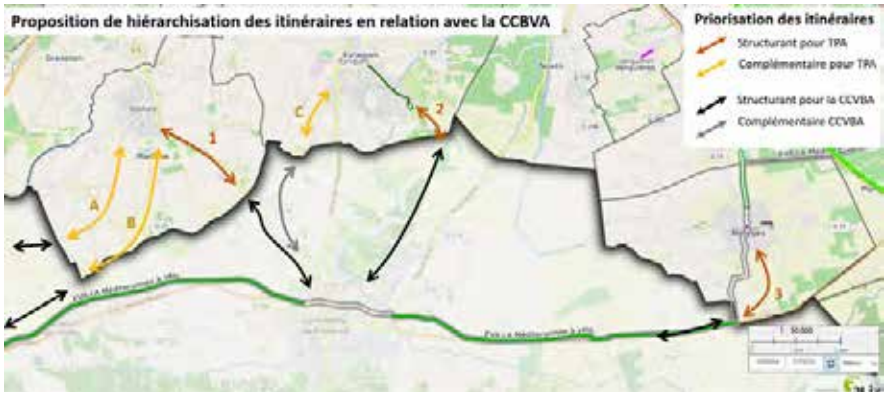
Indicateurs de suivi :

- Itinéraires réalisés ;
- Evolution de la fréquentation cyclable ;
- Action à réaliser.

DÉTAILS DE L'ACTION

Identifier des liaisons intercommunales en lien avec les acteurs du territoire

Un travail d'identification des itinéraires doit être mené en concertation avec les communes, les associations, le Département des Bouches-du-Rhône et la CCVBA.
L'objectif est de répondre aux enjeux de rabattement vers Saint-Rémy-de-Provence et vers l'Euro-Vélo 8, en cohérence avec le schéma cyclable de la CCVBA. 3 communes de Terre de Provence sont à connecter : Maillane, Eyragues et Mollégès.



IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●●○○

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●●●○○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●●○○

COORDINATION DES ACTEURS ●●●○○

COÛT DE L'ACTION ●●●●○

PORTEUR DE L'ACTION – MAITRISE D'OUVRAGE

Communes et Département des Bouches-du-Rhône

PARTENAIRES ASSOCIÉS

Terre de Provence, CCVBA

FINANCEMENT

De l'investissement (estimation) : 847 000 € pour les liaisons prioritaires

- Coût du linéaire des liaisons prioritaires : 706 000 €
- Etudes amonts : 105 900 €
- Totalité des liaisons : 811 900 €

De fonctionnement :

- 25 300 € / an d'entretien

Aides potentielles :

- « Le Sud à Vélo » (Région)
- CD13 « Aide aux communes »
- Contrat Plan Etat-Région / SERM / Rabattement
- Programme « Fonds Vert »

Propositions d'itinéraires prioritaires et d'aménagements afin de bénéficier d'une estimation financière de l'action :

Liaisons	Vocation et objectifs	Voiries utilisées	Préconisations	Distance	Coût estimatif du linéaire
1. Maillane <> Saint-Rémy-de-Provence (EV08)	*Assurer le rabattement cyclable vers l'EV08 et la polarité urbaine de Saint-Rémy-de-Provence (7 km) en garantissant une continuité intercommunale Nord-Sud vers Avignon et la Voie Verte Est-Ouest de TPA.*	RD5	Mise en piste cyclable bilatérale les bandes cyclables existantes	3 km *Limite communale*	**600 000 €** *(jusqu'à la limite avec la commune de Saint-Rémy-de-Provence)*
2. Eyragues <> Saint-Rémy-de-Provence (EV08)	*Assurer le rabattement cyclable vers l'EV08 et la polarité urbaine de Saint-Rémy-de-Provence (7 km) en garantissant une continuité intercommunale Nord-Sud vers Châteaurenard et la Voie Verte Est-Ouest de TPA.*	Route des Plaines, La Crau (Saint-Rémy-de-Provence)	CVCB existante route des Plaines puis Route partagée et route à accès restreint à viabiliser	3 km *Limite communale*	**106 000** € *(jusqu'à la limite avec la commune de Saint-Rémy-de-Provence)*
3. Mollégès Gare et Saint-Rémy-de-Provence par l'EV08	*Sécuriser le la connexion intra-communale entre Mollégès Gare et Mollégès Centre et prolonger l'aménagement en site propre (voie verte) de l'EV08 le long de la RD99 vers Saint-Rémy-de-Provence*	RD99	Aménagement en site propre à réaliser	2 km	Action 3.4.6 Connecter Mollégès-Gare à l'EV08 par un aménagement en site propre sécurisé

Propositions d'itinéraires complémentaires et d'aménagements afin de bénéficier d'une estimation financière de l'action :

Liaisons	Vocation et objectifs	Voiries utilisées	Préconisations	Distance	Coût estimatif du linéaire
A. Maillane <> Saint-Etienne-du-Grès (EV08) par la route du Mas Bérard	*Alternative pour connecter Maillane à Saint-Etienne-du-Grès et à l'EV08*	RD79 / Route du Mas de Bérard	Route partagée	3,5 km	10 500 € *(jusqu'à la limite avec la commune de Saint-Rémy-de-Provence)*
B. Maillane <> Saint-Rémy-de-Provence (EV08) par le Canal du Vigueirat	*Alternative pour connecter Maillane à Saint-Etienne-du-Grès et à l'EV08*	Canal du Vigueirat, RD27	Mise en Voie Verte du canal et Route partagée	3,5 km	504 500 € *(jusqu'à la limite avec la commune de Saint-Rémy-de-Provence)*
C. Eyragues <> Saint-Rémy-de-Provence (EV08)	*Alternative à l'itinéraire n°2*	RD5F, route des Jardins	Route partagée voire route à accès restreint sur voirie à faible trafic	2,5 km	22 500 € *(jusqu'à la limite avec la commune de Saint-Rémy-de-Provence)*

ACTION N°3.4.6

MOYEN-TERME - 2030

3. LA PRATIQUE CYCLABLE

3.4 Connexions cyclables avec les territoires limitrophes

3.4.6 Connecter Mollégès-Gare à l'EV08 par un aménagement en site propre sécurisé

CONSTAT

Absence de connexion cyclable sécurisée entre la CCVBA, l'EV08 et Mollégès Gare.

Enjeux visés :

- Développement de liaisons continues et sécurisées vers les territoires limitrophes ;
- Coordination à l'échelle intercommunale pour la mise en place d'actions communes sur le vélo.

OBJECTIF

Aménager 570 m de linéaire sur le long de la RD99 de l'EV08 à Mollégès Gare.

Indicateurs de suivi :

- Linéaire réalisé ;
- Evolution de la fréquentation cyclable sur le tronçon ;
- Action à réaliser.

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●○○○

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●●●○○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●○○○

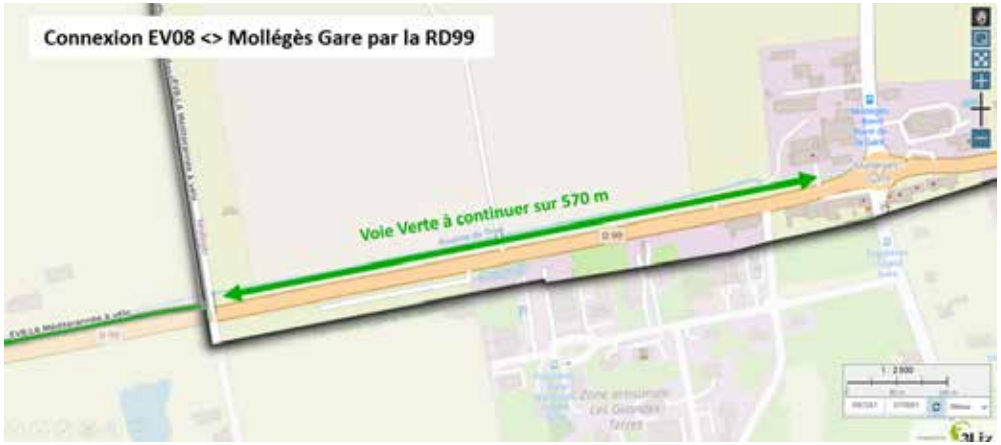
COORDINATION DES ACTEURS ●●○○○

COÛT DE L'ACTION ●●○○○

DÉTAILS DE L'ACTION

Continuer la voie verte existante du département le long de la D99 jusqu'à Mollégès-Gare

Connexion de Mollégès-Gare au réseau intercommunal, à la voie verte de l'EV08 et ainsi à la CCVBA vers Saint-Rémy-de-Provence (Schéma cyclable de la CCVBA)



PORTEUR DE L'ACTION – MAITRISE D'OUVRAGE

Département des Bouches-du-Rhône

PARTENAIRES ASSOCIÉS

Terre de Provence, CCVBA, Mollégès

FINANCEMENT

De l'investissement (estimation) :

- Coût des études amonts : 30 000 €
- Coût des travaux : 200 000 €
- Coût de l'action : 230 000 €

De fonctionnement :

- 2 200 € / an d'entretien

Aides potentielles :

- « Le Sud à Vélo » (Région)
- CD13 « Aide aux communes »
- Contrat Plan Etat-Région / SERM / Rabattement
- Programme « Fonds Vert »
- Les dotations de soutien, d'équipements des territoires...

ACTION N°3.4.7

MOYEN-TERME - 2030

3. LA PRATIQUE CYCLABLE

3.4 Connexions cyclables avec les territoires limitrophes

3.4.7 Développer une connexion avec Sénas (AMP) depuis Orgon par le Canal des Alpines

CONSTAT

Absence de connexion cyclable sécurisée entre Orgon et Sénas.

Enjeux visés :

- Développement de liaisons continues et sécurisées vers les territoires limitrophes ;
- Coordination à l'échelle intercommunale pour la mise en place d'actions communes sur le vélo.

OBJECTIF

Aménager 1,8 km de bord de canal entre Orgon (liaison avec « La Durance à Vélo ») et la limite de son ressort communal avec Sénas.

Indicateurs de suivi :

- Linéaire réalisé ;
- Evolution de la fréquentation cyclable sur le tronçon ;
- Action à réaliser.

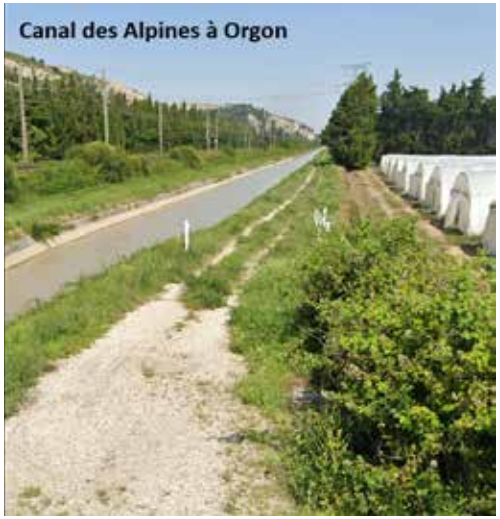
DÉTAILS DE L'ACTION

Aménager une voie verte le long du canal des Alpines entre Orgon et Sénas

Une liaison stratégique permettant :

- Une connexion avec la Métropole d'Aix-Marseille Provence ;
- De profiter du tracé naturel du canal et de l'aménagement existant côté Sénas ;
- Un enjeu cyclable touristique pour Terre de Provence Agglomération avec une connexion entre « La Durance à Vélo », la gare d'Orgon et Sénas.

Un travail de concertation doit être mené avec le Syndicat Intercommunal du Canal des Alpines Septentrionales (SICAS) afin d'étudier les modalités juridiques permettant d'ouvrir les berges du canal à la circulation tout en garantissant la sécurité des cyclistes : une convention de superposition d'affectation, une servitude de passage, un accord de gestion partenariale...



IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●●○○

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●●●○○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●●●○

COORDINATION DES ACTEURS ●●●●○

COÛT DE L'ACTION ●●●○○

PORTEUR DE L'ACTION – MAITRISE D'OUVRAGE

Orgon / SICAS

PARTENAIRES ASSOCIÉS

Région Sud PACA, Département des Bouches-du-Rhône, TPA, Sénas

FINANCEMENT

De l'investissement (estimation) :

- Etudes amonts : 67 500 €
- Coût des travaux : 450 000 €
- Coût total de l'action : 517 500 €

De fonctionnement :

- 6 800 € / an d'entretien

Aides potentielles :

- « Le Sud à Vélo » (Région)
- CD13 « Aide aux communes »
- Contrat Plan Etat-Région / SERM / Rabattement
- Programme « Fonds Vert »
- Les dotations de soutien, d'équipements des territoires...

ACTION N°3.5.1

COURT-TERME - 2028

3. LA PRATIQUE CYCLABLE

3.5 Services complémentaires

3.5.1 Développer le stationnement vélo adapté et sécurisé à proximité des pôles générateurs de déplacements

CONSTAT

Du stationnement vélo ponctuel à l'échelle communale sans réflexion globale à l'échelle de TPA.

Enjeux visés :

- Développement du stationnement vélo dans toutes les communes (arceaux et stationnement sécurisé) ;
- Développement du vélo tourisme ;
- Développement des services et équipements autour du vélo.

OBJECTIF

Identifier et proposer du stationnement vélo sécurisé et adapté au niveau des principaux pôles générateurs de déplacements inter-communaux.

Indicateurs de suivi :

- Nombre de stationnement réalisé ;
- Evolution de la fréquentation cyclable et de la part modale à l'échelle de TPA ;
- Action à réaliser.

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ● ● ● ○ ○

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ○ ○ ○ ○ ○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ● ● ○ ○ ○

COORDINATION DES ACTEURS ● ● ● ● ○

COÛT DE L'ACTION ● ● ○ ○ ○

DÉTAILS DE L'ACTION

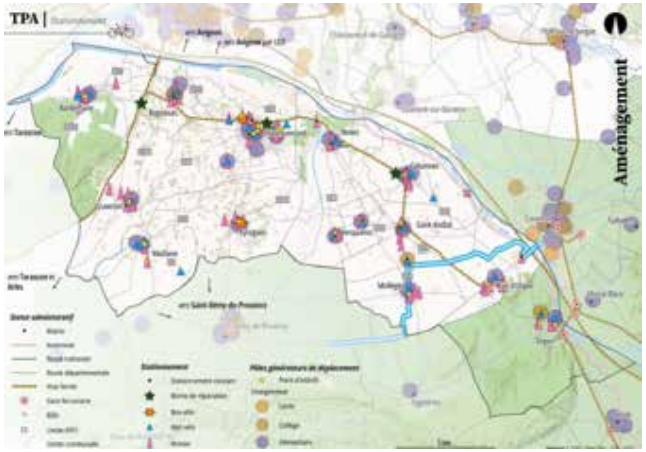
Mesure 1 : Remplacer les pinces-roues existants par des arceaux plus adaptés

Un stationnement sécurisé, compatible avec tous les vélos, qui protège mieux contre le vol et évite les risques de voilure, contrairement aux pinces-roues (autre type de stationnement : abri vélo, box vélo). Des équipements identiques installés sur l'ensemble des communes (Cf. identité visuelle de la mobilité sur TPA).

Mesure 2 : Etudier le développement du stationnement vélo à partir du travail interne de 2024

Installer des stationnements près des pôles générateurs d'intérêt intercommunal :

- Commerces de proximité dans les centres villes
- Complexes sportifs comprenant stade, gymnase...
- Équipements culturels importants
- Équipements administratifs
- Établissement de santé (maison de santé, groupement médical...)
- Voie Verte de TPA
- Établissements scolaires (privilégier du stationnement au sein des établissements)



PORTEUR DE L'ACTION – MAITRISE D'OUVRAGE

Terre de Provence

PARTENAIRES ASSOCIÉS

Département, communes

FINANCEMENT

De l'investissement (estimation) :

- Selon le travail interne réalisé en 2024 (Schéma cyclable non validé) : 230 200 € pour 840 places de stationnement réparties sur 122 emplacements
- Travail interne, en coordination avec les communes, à réaliser sur la localisation et l'implantation du stationnement

Aides potentielles :

- Alvéole + : cofinancement du stationnement de 40 % de l'investissement
- Les dotations de soutien, d'équipements des territoires...

ACTION N°3.5.2

MOYEN-TERME - 2030

3. LA PRATIQUE CYCLABLE

3.5 Services complémentaires

3.5.2 Accompagner le développement du réseau cyclable par un jalonnement intercommunal uniforme

CONSTAT

Absence de jalonnement cyclable pour les déplacements « utilitaires ».

Enjeux visés :

- Coordination à l'échelle intercommunale pour la mise en place d'actions communes sur le vélo ;
- Développement du vélo tourisme ;
- Développement des services et équipements autour du vélo.

OBJECTIF

Proposer un visuel de jalonnement uniforme pour l'ensemble du réseau cyclable de TPA pour que les usagers puissent bien identifier les itinéraires cyclables du territoire.

Indicateurs de suivi :

- Nombre de panneaux installés ,
- Evolution de la fréquentation cyclable et de la part modale à l'échelle de Terre de Provence ;
- Action à réaliser.

DÉTAILS DE L'ACTION

Mesure : Réaliser un plan de signalétique et de jalonnement cohérent sur l'ensemble du territoire

Un jalonnement homogène, basé sur une trame visuelle cohérente, intégrant un code couleur et des symboles selon la hiérarchisation du réseau cyclable.

- Un jalonnement spécifique pour les axes structurants, en particulier la Voie Verte et ses itinéraires de rabattement
- Un jalonnement complémentaire sur le réseau secondaire, en articulation avec la signalétique touristique

Cela doit permettre aux cyclistes d'identifier clairement le réseau et les pôles générateurs de déplacements (grâce à la mention des destinations et des temps de parcours sur les panneaux), tout en renforçant la visibilité du vélo dans l'espace public et en sensibilisant l'ensemble des usagers à son développement, dont les automobilistes.

©AF3V

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●●○○

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ○○○○○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●●○○

COORDINATION DES ACTEURS ●●●●○

COÛT DE L'ACTION ●●○○○

PORTEUR DE L'ACTION – MAITRISE D'OUVRAGE

Terre de Provence

PARTENAIRES ASSOCIÉS

Département, communes

FINANCEMENT

De l'investissement (estimation) :

- 22 km de Voie Verte existant : 44 000 €
- 73 km de linéaire d'aménagement d'intérêt intercommunal : 146 000 €
- +/- 100 km de liaisons uniquement à jalonner : 200 000 €
- Coût total de 390 000 €

Du fonctionnement / entretien :

- 22 km de Voie Verte existant : 6 600 €
- 73 km de linéaire d'aménagement d'intérêt intercommunal : 121 900 €
- +/- 100 km de liaisons uniquement à jalonner : 30 000 €
- Coût total d'entretien 58 500 € /an

Aides potentielles :

- Fonds Vert : Soutenir les aménagements cyclables (subvention max : 80 %)

ACTION N°3.5.3

COURT-TERME - 2026

3. LA PRATIQUE CYCLABLE

3.5 Services complémentaires

3.5.3 Recenser et travailler avec les associations cyclistes pour le développement du vélo, notamment par l'accompagnement au changement de comportement

CONSTAT

Des associations cyclistes sur le territoire réalisent un travail de sensibilisation à la pratique du vélo

Enjeux visés :

- Identification et mobilisation des acteurs associatifs du territoire ;
- Développement des services et équipements autour du vélo (location VAE longue durée, aides à l'achat).

OBJECTIF

Identifier les associations d'usagers du vélo du quotidien et les intégrer dans les différentes actions servicielles.

Indicateurs de suivi :

- Nombre d'associations recensé ;
- Nombre d'actions associées aux associations identifiées ;
- Action à réaliser.

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●○○○

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ○○○○○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ●○○○○

COORDINATION DES ACTEURS ●●●●○

COÛT DE L'ACTION ●○○○○

DÉTAILS DE L'ACTION

Mesure : Identification et intégration des associations à la stratégie cyclable de l'intercommunalité

- Identifier les associations cyclistes locales liées à la promotion du vélo à usage quotidien (ateliers de réparations, sensibilisations, pratiques...)
- Mettre en place une collaboration structurée entre Terre de Provence et les associations
- Les intégrer aux actions envisagées par le PDM notamment :
  - Des actions de formation et de réparation (Le Savoir Rouler à Vélo - Action à nommer)
  - Accompagner techniquement l'EPCI dans ses choix d'infrastructures cyclables (aménagements) et serviciels (locations, aide à l'achat...)
  - Participer aux évènements de mobilités sur Terre de Provence
  - Relayer ou faire remonter des informations entre Terre de Provence et les usagers

Vélorution sur le pont de Rognonas / Collectif d'associations Collpasspont

Association Chateaurenard à vélo

PORTEUR DE L'ACTION – MAITRISE D'OUVRAGE

Terre de Provence

PARTENAIRES ASSOCIÉS

Associations (exemples : Château à Vélo, Collpasspont...)

FINANCEMENT

De l'investissement (estimation) :

- Temps d'animation à déterminer en fonction des actions liées aux associations

Du fonctionnement :

- Budget pour soutien aux associations (subventions, appels à projets) : +/- 2 000 € / an

ACTION N°3.5.4

MOYEN-TERME - 2029

3. LA PRATIQUE CYCLABLE

3.5 Services complémentaires

3.5.4 Recenser et travailler avec les vélocistes et réparateurs pour proposer des services de location longue et/ou courte durée, et de réparation vélo

CONSTAT

Aucun service vélo développé sur le territoire par Terre de Provence et manque d'identification des professionnels du secteur.

Enjeux visés :

- Identification et mobilisation des acteurs associatifs et professionnels du territoire ;
- Développement des services et équipements autour du vélo (location VAE longue durée, aides à l'achat).

OBJECTIF

Permettre aux habitants et touristes de tester différents types de vélos afin d'expérimenter les usages et d'en évaluer les bénéfices avant un éventuel achat. Faciliter la pratique par l'entretien du matériel.

Indicateurs de suivi :

- Nombre de locations réalisées ;
- Nombre de réparations réalisées ;
- Action à réaliser.

DÉTAILS DE L'ACTION

Étudier la faisabilité d'un service de location de vélos utilitaires et/ou touristiques en lien avec les vélocistes et les réparateurs

- Identifier sur le territoire, les vélocistes pouvant servir de relais pour la location et la réparation de vélo ;
- L'identification du public cible conditionne le format de la location : une forme « utilitaire » pour les habitants du territoire (longue durée, mensuelle ou annuelle), ou une forme touristique (courte durée, à la journée ou à la semaine) ;
- Prévoir une flotte dédiée de vélos diversifiée pour le compte de TPA (vélos classiques, VAE, cargos, tricycles...) adaptée aux besoins des usagers, avec une capacité évolutive en fonction du succès du dispositif. À titre de référence, les territoires similaires disposent en moyenne de 90 vélos (source : ADEME). Pour le lancement, une flotte initiale d'environ 50 vélos est recommandée :
  - 45 VAE(vélo de ville, VTC...) ;
  - 3 vélos cargos ;
  - 2 tricycles;
- La flotte sera ensuite répartie entre les acteurs membres du service de location.

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ● ● ● ○ ○

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ○ ○ ○ ○ ○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ● ● ● ○ ○

COORDINATION DES ACTEURS ● ● ● ● ○

COÛT DE L'ACTION ● ● ○ ○ ○

PORTEUR DE L'ACTION – MAITRISE D'OUVRAGE

Terre de Provence

PARTENAIRES ASSOCIÉS

Associations (exemples : Château à Vélo, Collpasspont...), vélocistes, communes...

FINANCEMENT

De l'investissement (estimation) :

- +/- 107 000 € pour 50 VAE (20 000 € / an sur 4 ans si revente à 25 % du prix)

Du fonctionnement / entretien :

- Entretien et gestion de la flotte : +/- 8 250 € / an
- Subvention à hauteur de 20 % pour les réparations chez les vélocistes (scénario 5 % des habitants de Terre de Provence) : +/- 48 000 € / an
- Communication pour les services de location et de réparation des vélocistes : +/- 2 000 € / an
- Coût total de fonctionnement : +/- 58 250 € / an

Aides potentielles :

- +/- 19 500 € / an provenant de la location donc...
- ... 38 750 € / an à la charge de Terre de Provence

Hypothèse 1 : Une location moyenne (mensuelle) et longue durée (annuelle) pour les déplacements « utilitaires » et courte durée (journée/semaine) pour le loisir / tourisme avec une flotte de TPA

Un système où Terre de Provence assure les locations des vélos :

- Établir une grille tarifaire adaptée à différentes durées d'abonnement pour favoriser la rotation des vélos et amortir l'investissement ;
- Des tarifs adaptés aux publics du territoire (exemple de la CCVD ci-contre) incluant une offre solidaire avec un coût réduit de moitié pour le volet « utilitaire » ;
- L'entretien courant du vélo est inclus dans le prix de location. En revanche, les dommages causés par une mauvaise utilisation restent à la charge de l'usager. Une option de rachat des vélos en fin de vie pourra être proposée afin de faciliter le renouvellement de la flotte;
- La réservation pourra s'effectuer en ligne ou auprès des mairies de l'intercommunalité, voire dans certains PEM du territoire ;
- L'entretien, la disposition et la restitution des vélos peuvent-être assurés par un prestataire (vélociste, association, prestataire) : prise en charge de l'entretien, états des lieux en début et fin de location et le stockage des vélos ;
- A titre d'exemple (CC des Vals du Dauphiné ci-contre) la CC des Gorges de l'Ardèche : 180 € pour 6 mois, et un chèque de caution de 500 € pour le volet « utilitaire »

Durée	Tarif Grand Public	Tarif Solidaire*
1 mois	40 €	20 €
3 mois	100 €	50 €
6 mois	190 €	95 €

*Le tarif solidaire s'applique aux demandeurs d'emplois, aux bénéficiaires du RSA, aux jeunes de la Mission Locale Nord-Isère et aux étudiants et alternants de moins de 26 ans.

Un coût selon l'ADEME :

- **Coût annuel** de 100 € / vélo et 150 € / cargo et 60 € / an pour états des lieux
- **Recette moyenne :** 375 € / an / vélo et 520 € / an / cargo si loué à 90 % du temps
- **Un coût de fonctionnement** estimée de 8 250 € / an
- **Des recettes potentielles** de 19 500 € / an

Hypothèse 2 : Proposer un service de location et de réparation de vélos accessible à tous, géré par les vélocistes

Différents modes de fonctionnement, observés au niveau national, reposent sur la gestion des flottes de vélos :

- Valoriser les vélocistes locaux proposant déjà une offre de location et de la réparation via une subvention (exemple 20 % du coût), en s'appuyant sur leur expertise et leur flotte existante ;
- Proposer potentiellement une flotte de vélos aux vélocistes dédiées à la location « utilitaire » ajustée selon les usages et besoins identifiés.

Estimation annuelle d'une subvention (20 %) de Terre de Provence pour les réparations chez les vélocistes : +/- 48 000 € / an

ACTION N°3.5.5

MOYEN-TERME - 2029

3. LA PRATIQUE CYCLABLE

3.5 Services complémentaires

3.5.5 Etudier spécifiquement la location de vélo au niveau des principales entrées du territoire/PEM à des fins utilitaires et/ou touristiques

CONSTAT

Aucun service vélo développé sur le territoire par Terre de Provence et manque d'identification des professionnels du secteur.

Enjeu visé :

- Développement des services et équipements autour du vélo (location VAE longue durée, aides à l'achat).

OBJECTIF

Permettre aux habitants et touristes de pouvoir utiliser un vélo en gare et se déplacer vers son lieu de travail, d'études ou à des fins de loisir et de tourisme

Indicateurs de suivi :

- Nombre de locations réalisé ;
- Type d'abonnement (« utilitaire », touristique) ;
- Action à réaliser.

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●●○○

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ○○○○○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●●○○

COORDINATION DES ACTEURS ●●●○○

COÛT DE L'ACTION ●●○○○

DÉTAILS DE L'ACTION

Réaliser une étude ciblée sur les dispositifs de locations de vélos à mettre en place au niveau des principales entrées/PEM structurants du territoire : Orgon, Châteaurenard et Barbentane (SERM)

Différents systèmes de location de vélos sont à analyser et à envisager au niveau des principaux PEM afin de faciliter l'accès au service pour deux types de déplacements : utilitaires (domicile-travail, déplacements réguliers) et touristiques (loisirs, séjours).

L'étude portera sur les modèles suivants :

- **Service de location courte à longue durée**, en réutilisation la flotte de Terre de Provence. Des espaces de stockage devront être prévu, avec une gestion assurée par du personnel sous l'égide de Terre de Provence ;
- **Service de location en libre-service via une application mobile et une station et borne implique la création d'une nouvelle flotte.** Celle-ci proposerait différentes grilles tarifaires similaires à l'action précédente et mettrait à disposition une gamme de vélos adaptés aux différents usages.

Le dimensionnement du service ou de la station, les types de vélos à proposer et les modalités tarifaires seront définis à l'issue de l'étude.

PORTEUR DE L'ACTION – MAITRISE D'OUVRAGE

Terre de Provence

PARTENAIRES ASSOCIÉS

SNCF, communes, prestataires

FINANCEMENT

De l'investissement (estimation) :

- 3 stations de 6 VAE : 90 000 €

De fonctionnement :

- Entretien et gestion de la flotte et des stations : +/- 20 000 € / an
- Communication sur le service : +/- 2 000 € / an
- Coût total de fonctionnement : +/- 22 000 € / an

Aides potentielles :

- Les dotations de soutien, d'équipements des territoires...

ACTION N°3.5.6

MOYEN-TERME - 2029

3. LA PRATIQUE CYCLABLE

3.5 Services complémentaires

3.5.6 Mettre en place l'aide à l'achat solidaire de vélo

CONSTAT

Aucun service vélo n'est développé sur le territoire par Terre de Provence

Enjeux visés :

- Développement des services et équipements autour du vélo (location VAE longue durée, aides à l'achat)

OBJECTIF

Faciliter les déplacements cyclables pour les publics les plus modestes ou en insertion en réduisant le coût d'acquisition

Indicateurs de suivi :

- Nombre de vélos financés
- Evolution du budget alloué à l'aide
- Action à réaliser

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ● ● ○ ○ ○

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ○ ○ ○ ○ ○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ● ○ ○ ○ ○

COORDINATION DES ACTEURS ● ● ● ● ○

COÛT DE L'ACTION ● ○ ○ ○ ○

DÉTAILS DE L'ACTION

Mise en place d'un dispositif d'aide financière à l'achat de vélos sous conditions de ressources

- Définition des critères d'éligibilité (plafond de revenus, situation professionnelle...) ;
- Détermination des montants de l'aide (exemple : 100 € pour un vélo classique, jusqu'à 400 € pour un VAE...) ;
- Relais de l'information : CCAS, mission locale, sites internet de l'intercommunalité, des communes ;
- Une aide complémentaire à celle de l'Etat / Bonus vélo supprimé en février 2025 (jusqu'à 400 € pour des personnes morales avec un revenu fiscal < 15 400 € ou des PMR).

Des exemples différents :

- Luberon Monts de Vaucluse Agglomération : jusqu'à 30 % du prix d'achat (plafond 300 €) limité à 2 fois / foyer chez un vélociste local ;
- Portes Briardes : une aide limitée à 400 bénéficiaires, réservée aux habitants. 80 € pour un vélo classique, bonifiée à 120 € pour les 18-25 ans et 150 € pour un vélo spécifique, portée à 200 € pour les 18-25 ans.

PORTEUR DE L'ACTION – MAITRISE D'OUVRAGE

Terre de Provence

PARTENAIRES ASSOCIÉS

CCAS, associations, vélocistes...

FINANCEMENT

De l'investissement (estimation) :

- Etude de la faisabilité de l'action par Terre de Provence

Du fonctionnement :

- Pour 100 dossiers déposés : +/- 25 € / an

ACTION N°3.5.7

MOYEN-TERME - 2029

3. LA PRATIQUE CYCLABLE

3.5 Services complémentaires

3.5.4 Mettre en place des stations de réparation libre-service

CONSTAT

Aucun service vélo développé sur le territoire par TPA. Des aménagements cyclables structurants sur lesquelles s'appuient une partie importante de la pratique actuelle.

Enjeux visés :

- Développement des services et équipements autour du vélo ;
- Développement du vélo tourisme.

OBJECTIF

Développer des services vélos en installant à proximité des pôles générateurs de déplacement des stations de réparation.

Indicateurs de suivi :

- Nombre de stations installées ;
- Nombre d'utilisation des stations de réparation ;
- Action à réaliser.

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ● ○ ○ ○ ○

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ○ ○ ○ ○ ○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ● ○ ○ ○ ○

COORDINATION DES ACTEURS ● ● ● ○ ○

COÛT DE L'ACTION ● ● ○ ○ ○

DÉTAILS DE L'ACTION

Mettre en place différents points de stations de réparation proches des itinéraires cyclables structurants (Voie Verte, EV08…), des principaux pôles générateurs de déplacement et des PEM

- Déterminer le nombre et l'emplacement des équipements sur l'espace public en identifiant les points d'intérêt pour leurs implantations, tels que les principales entrées de la Voie Verte, les centres-villes, les PEM, les zones d'activités, les principaux services et commerces du territoire
- Un totem par centre-ville et par PEM, dans les 4 plus importantes Zones d'activités de Terre de Provence (plus de 400 emplois) et à proximité de la Voie Verte structurante dans les 6 communes traversées soit +/- 36 points sur l'ensemble du territoire
- Les totems de réparation offrent globalement plusieurs services (outils, pompes, porte vélo, gonflage)
- Des stations de gonflage accompagnés d'équipements complémentaires, tels que des arceaux vélos
- Pour aller plus loin, et si les indicateurs de suivi sont positifs, envisager l'ajout de bornes de recharge pour VAE en complément, à proximité de ces points d'implantation

Borne de réparation en libre-service à Avignon

PORTEUR DE L'ACTION – MAITRISE D'OUVRAGE

Terre de Provence

PARTENAIRES ASSOCIÉS

Département, communes et SMAVD

FINANCEMENT

De l'investissement (estimation) :

- Etudier la localisation des bornes de réparation : 1 ETP intégré à l'action 3.1.1
- +/ 72 000 € d'implantation des bornes
- +/- 16 000 € d'implantations d'arceaux vélos à proximité
- Coût total : 88 000 €

Aides potentielles :

- Alvéole +
- Les dotations de soutien, d'équipements des territoires...

ACTION N°3.5.8

MOYEN-TERME - 2029

3. LA PRATIQUE CYCLABLE

3.5 Services complémentaires

3.5.8 Proposer le SRAV dans tous les établissements élémentaires de Terre de Provence et des ateliers vélos pour tous les publics

CONSTAT

Une faible culture vélo sur TPA (69 % de part modale voiture contre 3% pour le vélo) et un fort potentiel (70% des déplacements internes font moins de 3km).

Enjeux visés :

- Coordination à l'échelle intercommunale pour la mise en place d'actions communes sur le vélo ;
- Identification et mobilisation des acteurs associatifs du territoire.

OBJECTIF

Proposer des Vélos Ecoles aux habitants et le SRAV auprès des 36 établissements scolaires.

Indicateurs de suivi :

- Nombre d'ateliers réalisés, de participants et d'écoles traitées ;
- Action en cours de réalisation.

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ● ● ● ● ○

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ○ ○ ○ ○ ○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ● ○ ○ ○ ○

COORDINATION DES ACTEURS ● ● ● ○ ○

COÛT DE L'ACTION ● ○ ○ ○ ○

DÉTAILS DE L'ACTION

Détails de l'action : Différentes mesures peuvent être imaginées pour encourager le changement de comportement modal pour tous afin de développer une culture vélo.

Mesure 1 : S'appuyer sur une association pour développer les vélo-écoles pour tous les publics

Les vélo-écoles accueillent les adultes souhaitant apprendre ou réapprendre à faire du vélo, améliorer leur perception de la pratique et renforcer leur confiance. Pour cela, il est possible de s'appuyer sur des associations locales (ex : Roulons à Vélo, Château à Vélo, ou la FUB) ou de former un intervenant en interne.

Selon le modèle de la formation « remise en selle » du programme Objectif Employeur Pro-Vélo (inscriptions closes) à destination des entreprises :

- 1° étape : Questionnaire et information sur l'usage du vélo ;
- 2° étape : Identification des besoins de déplacement et vérification du vélo ;
- 3° étape : Conseils et mise en situation.

Estimation de la mesure : +/- 17 K€ / an

+/- 700 € pour une prestation sur 1 demi-journée soit +/- 1,4 k€ pour 2 sessions mensuelles

PORTEUR DE L'ACTION – MAITRISE D'OUVRAGE

Communes et Terre de Provence

PARTENAIRES ASSOCIÉS

Etat, Education Nationale, Associations

FINANCEMENT

De l'investissement (estimation) :

- Coût mesure 1 : 17 k€ / an
- Coût mesure 2 : 43 k€ / an ou 21 k€ / an avec CEE
- Coût total : 60 k€ / an ou 38 k€ / an avec CEE

Aide potentielle :

- Certificat d'Economie d'Energie (CEE) : Programme Génération Vélo (fin 2025) / Programme Objectif Employeur Pro-Vélo (inscription close)

Mesure 2 : Développer le programme Savoir Rouler à Vélo (SRAV) dans les écoles volontaires

Le programme SRAV (Plan Vélo 2018) est un programme interministériel (Comité Interministériel à la Sécurité Routière) incluant un cycle de formation d'au moins 10 heures pour les enfants de 6 à 11 ans (écoles primaires), pour **devenir autonome à vélo sur la voie publique avant l'entrée au collège :**

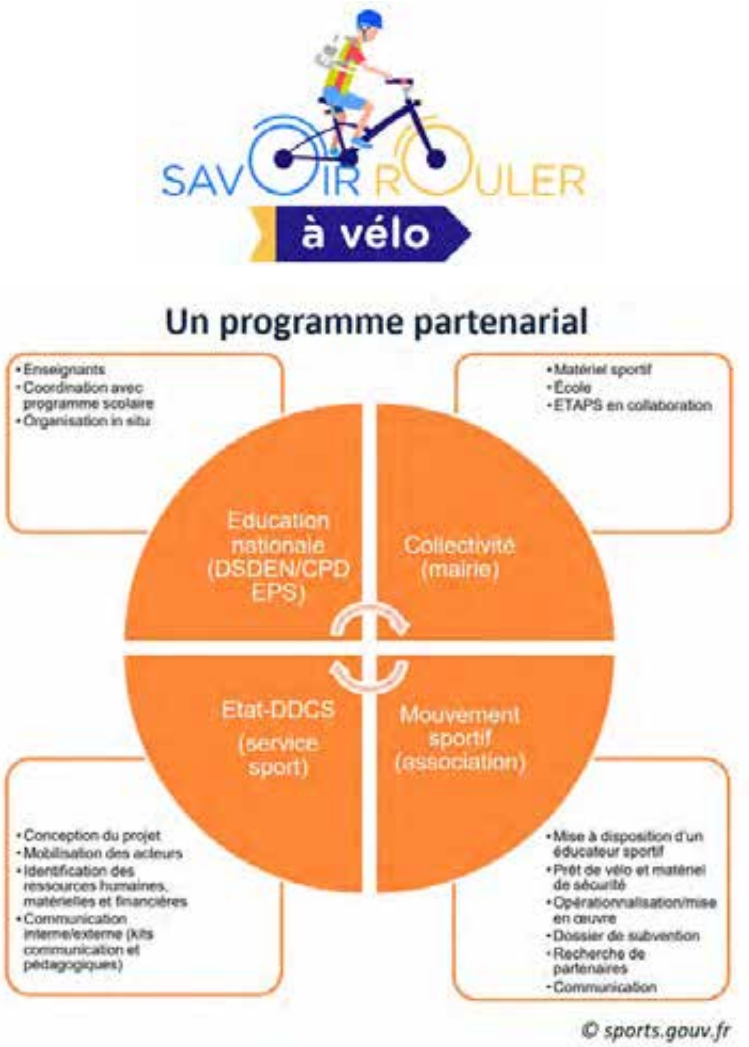
- 1° étape : **« savoir pédaler »** pour maitriser les fondamentaux du vélo en acquérant un bon équilibre et en apprenant à piloter son vélo (pédaler, tourner, freiner) ;
- 2° étape : **« savoir circuler »** pour découvrir la mobilité à vélo en milieu sécurisé en sachant rouler en groupe, en communiquant pour changer de direction et en découvrant les panneaux du code de la route ;
- 3° étape : **« savoir rouler »** pour circuler en situation réelle en apprenant à rouler en autonomie sur la voie publique et en s'appropriant les différents espaces de pratique.

Un programme interministériel également partenarial intégrant :

- **Des associations formées et labellisées** (exemple : USEP Nord-Alpilles) peuvent accéder au cofinancement du programme Génération Vélo (un programme de financement éligible aux CEE jusqu'à fin 2025, avec possibilité de renouvellement), afin d'organiser les différentes étapes du programme ;
- **Les collectivités** (communes voire TPA), responsables de la gestion des établissements scolaires et du matériel, peuvent également former en interne des intervenants au SRAV, avec une aide financière potentielle pour la formation : CEE) ;
- **L'Education Nationale** en lien avec les enseignants, les programmes scolaires et l'organisation interne.

Estimation de la mesure : 43 k€ / an et 21 k€ / an avec l'aide CEE (Génération Vélo)

- Coût du SRAV : 57 € / élève en moyenne (enquête Indiggo et ADEME 2019)
- Les interventions réalisées dans le cadre du Savoir Rouler à Vélo peuvent bénéficier d'un financement à hauteur de 50 % par Génération Vélo
- Pour former 30 classes de 25 élèves (750 élèves) cela représente 43 k€ soit un reste à charge de 21 k€/an pour TPA pour une campagne de formation sur 1 niveau (ex CM2) sur 1 année



ACTION N°3.5.9

COURT-TERME - 2027

3. LA PRATIQUE CYCLABLE

3.5 Services complémentaires

3.5.9 Développer les services et accueil vélo

CONSTAT

Seulement 2 sites identifiés dans le label « Accueil Vélo » : la gare et le musée d'Orgon

Enjeux visés :

- Développement du vélo tourisme
- Développement des services et équipements autour du vélo

OBJECTIF

Améliorer l'attractivité de l'offre cyclable en renforçant les services destinés aux cyclistes dans les établissements recevant du public

Indicateurs de suivi :

- Nombre de label « Accueil Vélo » supplémentaires
- Nombre de services créés
- Satisfaction, des usagers
- Action à réaliser

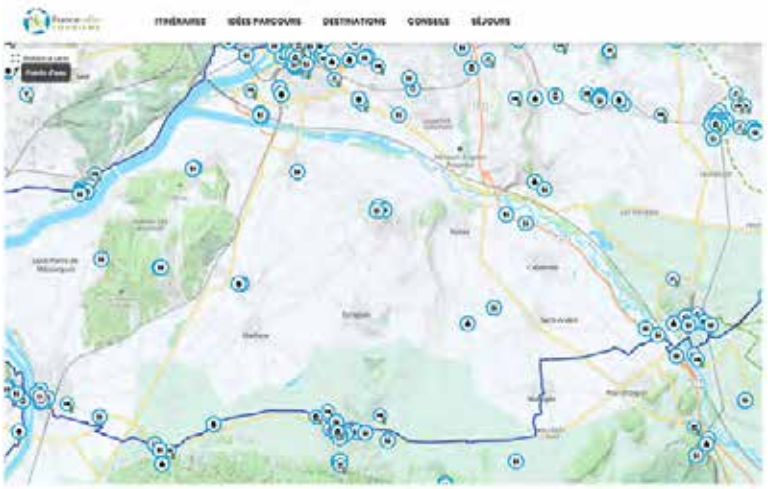
DÉTAILS DE L'ACTION

Mettre en place ou renforcer un ensemble de services pour l'accueil des cyclotouristes et des usagers locaux

Seule Orgon détient de sites équipés et labellisés « Accueil Vélo » sur le territoire de territoire de Terre de Provence. Il s'agit de :

- Développer le réseau du label sur l'ensemble du territoire pour les différents établissements publics et privés recevant du public (OT, musées, hôtels, campings...)
- Concevoir et diffuser un guide / carte des services provenant du site du label « Accueil Vélo » :
  - Un guide recensant l'ensemble des itinéraires et services vélo de TPA ;
  - Bornes de réparations de vélo et station de gonflage ;
  - Bornes de recharge pour VAE ;
  - Stationnements vélos adaptés ;
  - Vestiaire et douches ;
  - Signalétiques spécifiques dédiées.

Seule Orgon détient de sites équipés et labellisés « Accueil Vélo » sur le territoire de territoire de Terre de Provence



IMPACT SUR LE REPORT MODAL ● ○ ○ ○ ○

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ○ ○ ○ ○ ○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ● ○ ○ ○ ○

COORDINATION DES ACTEURS ● ● ● ○ ○

COÛT DE L'ACTION ● ○ ○ ○ ○

PORTEUR DE L'ACTION – MAITRISE D'OUVRAGE

Terre de Provence

PARTENAIRES ASSOCIÉS

Offices de tourisme, communes, hébergeurs, musées, commerces (vélocistes, etc.)

FINANCEMENT

De l'investissement (estimation) :

- Terre de Provence pour accompagner et développet lrd services vélos et +/- 2 000 € pour réaliser et diffuser un guide numérique et papier des services sur le territoire

De fonctionnement :

- Terre de Provence pour une veille et accompagner le développement des services chaque année

Aides potentielles :

- Alvéole +
- Les dotations de soutien, d'équipements des territoires...

Actions Pratique cyclable					
N°	**Intitulé de l'action**	**Maitrise d'ouvrage**	**Coûts de investissement**	**Coûts de fonctionnement**	**Lancement d'opération**
Politique et gouvernance					
3.1.1	Mettre en place une gouvernance intercommunale sur la thématique du vélo pour coordonner la mise en œuvre des actions : stationnement, jalonnement, information, sensibilisation, etc.	TPA	Travail mené par Terre de Provence	Travail mené par Terre de Provence	2026
Développement de la voie verte					
3.2.1	Sécuriser les points durs et traversées	Département	Coût Global : 192 500 €	Suivi du fonctionnement par Terre de Provence	2027
3.2.2	Prolonger la Voie Verte structurante existante vers le centre de Barbentane	Département et Barbentane	Coût global : 140 300 €	Coût global : 3 000 € Suivi du fonctionnement par Terre de Provence	2026
3.2.3	Prolonger la Voie Verte vers Orgon	Département	Coût global : 700 000 €	Coût global : 15 000 € Suivi du fonctionnement par Terre de Provence	2027
Hiérarchisation du réseau cyclable interne					
3.3.1	Développer des connexions entre la Voie Verte vers les pôles générateurs de déplacements communaux tels que les centres bourgs et les zones d'activités	Communes et Département	Coût global : 3 680 000 €	Coût : 37 000 € / an Suivi du fonctionnement par Terre de Provence	2028
3.3.2	Développer le rabattement des communes plus éloignées vers la Voie Verte et Châteaurenard	Communes et Département	Coût global : 2 487 700 €	Coût : 52 000 € / an Suivi du fonctionnement par Terre de Provence	2029
3.3.3	Connecter le futur PEM d'Orgon au centre-ville d'Orgon et à la "Durance à Vélo"	Communes et Département	Coût global : 486 000 €	Coût : 4 300 € Suivi du fonctionnement par Terre de Provence	2028

3.3.4	Développer le réseau cyclable intercommunal avec des liaisons jalonnées utilitaires-touristiques sur des routes secondaires	Communes et Département	Coût global : 75 000 €	Coût global : 10 000 € / an Suivi du fonctionnement par Terre de Provence	2032
3.3.5	Évaluer le potentiel d'aménagements cyclables des routes communales	Communes	Coût global : 3 060 000 €	Coût : 120 000 € / an Suivi du fonctionnement par Terre de Provence	2027
3.3.6	Développer une liaisons cyclable touristique le long de la Durance (La Durance à Vélo)	SMAVD	Accompagnement technique de TPA	Suivi du fonctionnement par Terre de Provence	2030
Connexions cyclables avec les territoires limitrophes					
3.4.1	Connecter Barbentane à la Via Rhona et la gare d'Aramon (SERM) avec un franchissement pour les cyclistes sur le pont d'Aramon	Département	Coût global : 1 058 000 €	Coût : 13 000 € / an Suivi du fonctionnement par Terre de Provence	2034
3.4.2	Connecter Rognonas à Avignon avec un franchissement pour les modes actifs sur le pont de Rognonas	Département et Etat	Coût nouveau pont : 11 500 000 €	Coût : 1 600 € / an Suivi du fonctionnement par Terre de Provence	2034
3.4.3	Aménager un franchissement pour les cyclistes sur le pont de la LEO existante	DREAL	Coût global : 150 000 €	Coût : 5 800 € / an Suivi du fonctionnement par Terre de Provence	2034
3.4.4	Connecter Noves à Agroparc avec un franchissement pour les cyclistes sur le pont de Bonpas	Département	Coût global : 917 125 €	Coût : 8 900 € / an Suivi du fonctionnement par Terre de Provence	2034
3.4.5	Développer des connexions cyclables avec la CCVBA	Département et communes	Coût global : 811 900 €	Coût : 25 300 € Suivi du fonctionnement par Terre de Provence	2030
3.4.6	Connecter Mollégès-Gare à l'EV08 par un aménagement en site propre sécurisé	Département	Coût global : 230 000 €	Coût : 2 200 € Suivi du fonctionnement par Terre de Provence	2030
3.4.7	Développer une connexion avec Sénas (AMP) depuis Orgon par le Canal des Alpines	Orgon / SICAS	Coût global : 517 500 €	Coût : 6 800 € / an Suivi du fonctionnement par Terre de Provence	2030
Services complémentaires					
3.5.1	Développer le stationnement vélo adapté et sécurisé à proximité des pôles générateurs de déplacements	TPA	Pour TPA : 230 200 €	Suivi du fonctionnement par Terre de Provence	2028

3.5.2	Accompagner le développement du réseau cyclable par un jalonnement intercommunal uniforme	TPA	Pour TPA : 390 000 €	58 500 € / an Suivi du fonctionnement par Terre de Provence	2030
3.5.3	Recenser et travailler avec les associations cyclistes pour le développement du vélo, notamment par l'accompagnement au changement de comportement	TPA	Pour TPA : 2 000 €	2 000 € / an Suivi du fonctionnement par Terre de Provence	2026
3.5.4	Recenser et travailler avec les vélocistes et réparateurs pour proposer des services de location longue et/ou courte durée, et de réparation vélo	TPA	Pour TPA : 107 000 €	38 750 € / an après pontentielle recette de location	2029
3.5.5	Étudier spécifiquement la location de vélo au niveau des principales entrées du territoire/PEM à des fins utilitaires et/ou touristiques	TPA	Pour TPA : 90 000 €	22 000 € / an Suivi du fonctionnement par Terre de Provence	2029
3.5.6	Mettre en place l'aide à l'achat solidaire de vélo	TPA	Pour TPA : 25 000 €	25 000 € Suivi du fonctionnement par Terre de Provence	2029
3.5.7	Mettre en place des stations de réparation libre-service	TPA	Pour TPA : 88 000 €	Suivi du fonctionnement par Terre de Provence	2029
3.5.8	Proposer le SRAV dans tous les établissements élémentaires de Terre de Provence et des ateliers vélos pour tous les publics	TPA	Pour TPA : 38 000 €	38 000 € Suivi du fonctionnement par Terre de Provence	2027
3.5.9	Développer les services et accueil vélo : hébergement, guide/carte des services sur le territoire (points d'eau, stations gonflage, bornes de recharge VAE, etc.)	TPA	Pour TPA : 2 000 €	Suivi du fonctionnement par Terre de Provence	2027

ACTION N°4.1.1

MOYEN-TERME - 2030

4. MARCHE ET ESPACES PUBLICS

4.1 Espaces publics

4.1.1 Poursuivre l'apaisement des circulations dans les noyaux villageois

CONSTAT

Des zones à modération de vitesse globalement présentes et en projet dans l'ensemble des communes de TPA.

Enjeux visés :

- Requalification et valorisation des espaces publics ;
- Meilleure accessibilité PMR au sein des villages et mise en accessibilité de la voirie;
- Sécurisation des cheminements piétons vers les écoles ;
- Sécurisation des intersections avec les routes départementales très circulées/gestion des continuités.

OBJECTIF

Étendre ou créer des zones de réduction des vitesses (Z20, Z30) sur des secteurs communaux à enjeux dans les centres-villes à proximité des pôles générateurs de déplacement (écoles, commerces, services...).

Indicateurs de suivi :

- Linéaire de Z20 et Z30 étendue ou créée ;
- Évaluation de l'accidentologie ;
- Retour des usagers de la route et de l'espace public ;
- Action en cours de réalisation.

DÉTAILS DE L'ACTION

Identifier les secteurs à enjeux à l'échelle des communes pour développer des Z20 et Z30

- Identifier les secteurs à risque présentant un potentiel conflit d'usage entre automobilistes et modes actifs (cyclistes et piétons) : proche des écoles, des commerces, des services...
- Sécuriser ces zones en réduisant les vitesses en fonction du niveau de sécurité souhaité :
  - Des Zones 30 pour sécuriser la circulation des cyclistes sur la chaussée ;
  - Des Zones 20 pour partager la chaussée entre tous les usagers, en priorité les modes actifs.
- Ce déploiement devra être accompagné d'aménagements et de dispositifs permettant la réduction des vitesses : chicanes, plateaux, écluses, radars pédagogiques, matérialisations au sol...
- Une hypothèse de 15 km de zones de modération de vitesse peut être identifiée à l'échelle de TPA selon les monographies pour un coût d'environ 608 000 €.

Zone de rencontre à Cabannes

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●○○○

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ○○○○○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●○○○

COORDINATION DES ACTEURS ●●●○○

COÛT DE L'ACTION ●●●○○

PORTEUR DE L'ACTION – MAITRISE D'OUVRAGE

Communes

PARTENAIRES ASSOCIÉS

TPA, Département, Associations

FINANCEMENT

De l'investissement (estimation) :

- Coût des Z20 et Z30 avec ralentisseurs, écluses... : 608 000 € pour 15 km (hors linéaire intégré dans un itinéraire cyclable)

Du fonctionnement :

- 58 000 € / an pour l'entretien
- Suivi de TPA

Aides potentielles :

- « Le Sud à Vélo »
- Fonds Verts (subvention max. 80 %) : « Développement des mobilités durables en zones rurales »
- CD13 « Aide aux communes » avec plusieurs aides potentielles non cumulables
- Dotation de soutien à l'investissement...

ACTION N°4.1.2

MOYEN-TERME - 2030

4. MARCHE ET ESPACES PUBLICS

4.1 Espaces publics

4.1.2 Rééquilibrer l'emprise de la voirie et du stationnement au sein de chaque commune au profit des espaces publics partagés (piétons/personnes à mobilité réduite)

CONSTAT

Des conflits d'usages entre le stationnement et les cheminement modes actifs dont les PMR observés sur le territoire.

Enjeux visés :

- Requalification et valorisation des espaces publics ;
- Meilleure accessibilité PMR au sein des villages
- Sécurisation des cheminements piétons vers les écoles ;
- Optimisation du stationnement en lien avec l'aménagement des espaces publics ;
- Sécurisation des cheminements piétons dans les zones d'emploi.

OBJECTIF

Optimiser le stationnement communal pour réduire l'emprise de la voiture au profit des espaces publics.

Indicateurs de suivi :

- Nombre de place supprimé
- Nombre de commune avec une politique de stationnement
- Retour des usagers de la route et de l'espace public
- Action en cours de réalisation

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●●●○

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●○○○○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●●○○

COORDINATION DES ACTEURS ●●●○○

COÛT DE L'ACTION ●●○○○

DÉTAILS DE L'ACTION

Accompagner les communes dans le Développement de politiques de stationnement pour optimiser des aménagements dédiés aux modes actifs et PMR

Pour libérer de la place sans impacter significativement l'offre de stationnement, les politiques de stationnements facilitent la rotation des voitures sur les places disponibles sur des secteurs à enjeux (commerces ou services) en journée :

- Déplacer les places de stationnement en périphérie non loin des principaux pôles générateurs de déplacement (5 à 10 min à pied) ;
- Tarification du stationnement intégrant une période de gratuité limitée (30 min), applicable jusqu'à 18 h voire 19h ;
- Zones réglementées ou limitées avec de la zone bleue par exemple.

Selon les monographies, 5 communes dont Châteaurenard, ont mis en place ou prévoient une politique de stationnement spécifique, en cohérence avec l'action de pacification des voiries (cf. action précédente sur les Zones 20 et Zones 30), afin de sécuriser les déplacements des modes actifs et des PMR.

PORTEUR DE L'ACTION – MAITRISE D'OUVRAGE

Communes

PARTENAIRES ASSOCIÉS

TPA, Département, Associations (Parcours Handicap 13, Châteaurenard à vélo...)

FINANCEMENT

De l'investissement (estimation) :

- Étude mutualisée de stationnement pour une dizaine de communes : +/- 30 000 € (diagnostic, relevés, propositions)
- Terre de Provence : Préparation et accompagnement technique de l'étude

Du fonctionnement :

- Prévoir un contrôle régulier des zones réglementés par les agents municipaux

Aides potentielles :

- Dotation de soutien à l'investissement...

ACTION N°4.2.1

MOYEN-TERME - 2030

4. MARCHE ET ESPACES PUBLICS

4.2 Cheminements piétons et PMR

4.2.1 Réaménager les traversées piétonnes dangereuses identifiées dans les monographies communales

CONSTAT

Des traversées routières dangereuses impactant le cheminement piéton dans les communes.

Enjeux visés :

- Sécurisation des intersections avec les routes départementales très circulées/gestion des continuités ;
- Sécurisation des cheminements piétons vers les écoles ;
- Meilleure accessibilité PMR au sein des villages et mise en accessibilité de la voirie ;
- Sécurisation des cheminements piétons dans les zones d'emploi.

OBJECTIF

Sécuriser 20 intersections aux échelles communales pour développer le report modal piéton (objectif 30 % de part modale contre 23 % aujourd'hui).

Indicateurs de suivi :

- Nombre d'intersections sécurisées ;
- Retour des usagers de la route et de l'espace public ;
- Action à réaliser.

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●●○○

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●○○○○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●●○○

COORDINATION DES ACTEURS ●●●○○

COÛT DE L'ACTION ●●○○○

DÉTAILS DE L'ACTION

Sécuriser les intersections dangereuses identifiées dans les monographies communales

Les monographies communales ont permis de recenser les carrefours et les intersections considérés comme dangereux liés notamment aux vitesses, au manque de visibilité ou à l'absence d'aménagements sécurisés.

Ces points noirs impactent la pratique de la marche pour tous publics et en particulier les enfants, les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite.

Pour sécuriser ces intersections, des solutions sont proposées en concertation avec les acteurs compétents de la voirie (communes, CD13 et TPA) :

- **Améliorer la visibilité** par la suppression du stationnement en amont des traversées (Loi LOM : article L118-5 du Code de la voirie routière)
- **Sécuriser les traversées**, adaptée au niveau de trafic et de la vitesse des voitures : plateau traversant et/ou signalisation horizontale et verticale
- Accompagner avec des dispositifs adaptés aux PMR : bandes podotactiles, abaissement ou le rehaussement des trottoirs...

PORTEUR DE L'ACTION – MAITRISE D'OUVRAGE

Communes et Département

PARTENAIRES ASSOCIÉS

Terre de Provence, Associations (Parcours Handicap 13, Châteaurenard à vélo...)

FINANCEMENT

De l'investissement (estimation) :

- Traitement de 20 intersections (hors intersections pris en compte dans le volet « cyclable » : +/- 325 000 €
- Terre de Provence : Préparation et accompagnement technique de l'étude

Du fonctionnement :

- Un entretien d'environ 600 € / an sur les 20 intersections identifiées

Aides potentielles :

- Dotation de soutien à l'investissement...

ACTION N°4.2.2

MOYEN-TERME - 2030

4. MARCHE ET ESPACES PUBLICS

4.2 Cheminements piétons et PMR

4.2.2 Mener un travail de terrain à l'échelle communale afin d'identifier des itinéraires piétons et PMR

CONSTAT

Seule la commune de Châteaurenard a élaboré un Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces (obligatoire pour les communes de plus de 1 000 habitants).

Enjeux visés :

- Requalification et valorisation des espaces publics ;
- Sécurisation des cheminements piétons vers les écoles et les zones d'emploi ;
- Meilleure accessibilité PMR au sein des villages et mise en accessibilité de la voirie.

OBJECTIF

Accompagner les 11 communes de Terre de Provence Agglomération dans l'élaboration de leur Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE).
Il s'agit de garantir des cheminements sécurisés, continus et jalonnés, en direction des principaux pôles d'intérêt et des projets d'aménagement à venir.

Indicateurs de suivi :

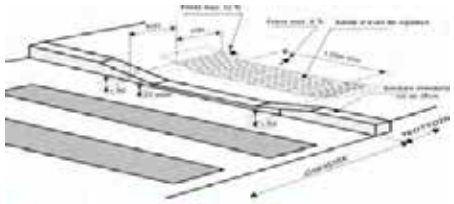
- Nombre de PAVE réalisé ;
- Nombre de référent Parcours Handicap 13 identifié ;
- Action à réaliser ;

DÉTAILS DE L'ACTION

Réalisation d'un PAVE dans 11 communes de Terre de Provence

Un PAVE intègre :

- Un diagnostic d'accessibilité (relevés de terrain, analyse des cheminements prioritaires, état des équipements) ;
- Une hiérarchisation des besoins de développement selon les secteurs stratégiques, de fortes fréquentations ou d'accessibilité de base ;
- Une estimation des travaux à réaliser au travers d'un plan d'actions.



Un travail partenarial

La démarche doit associer l'ensemble des acteurs concernés :

- **Les gestionnaires de voirie** : communes, CD13 et TPA ;
- **Les habitants et les associations locales**, en particulier celles représentant les personnes en situation de handicap pour une approche inclusive. Dans ce cadre, il conviendra de recenser et d'animer ce volet spécifique de la mobilité à travers une gouvernance à bâtir.

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●●○○
IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●○○○○
FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●●○○
COORDINATION DES ACTEURS ●●●○○
COÛT DE L'ACTION ●●○○○

PORTEUR DE L'ACTION – MAITRISE D'OUVRAGE

Communes

PARTENAIRES ASSOCIÉS

Terre de Provence, Département, Associations (Parcours Handicap 13, Châteaurenard à vélo...)

FINANCEMENT

De l'investissement (estimation) :

- Coût de réalisation de PAVE à l'échelle intercommunale (étude mutualisée) : +/- 30 000 €
- Terre de Provence : Préparation et accompagnement technique de l'étude
- Du fonctionnement :
- Des coûts à évaluer selon les fiches actions des PAVE par commune

Aides potentielles :

- Dotation de soutien à l'investissement...

ACTION N°4.2.3
MOYEN-TERME - 2030

4. MARCHE ET ESPACES PUBLICS

4.2 Cheminements piétons et PMR

4.2.3 Mettre en place des équipements favorisant la marche (bancs, éclairages, etc.)

CONSTAT

Seule la commune de Châteaurenard a élaboré un Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces (obligatoire pour les communes de plus de 1 000 habitants).

Enjeux visés :

- Requalification et valorisation des espaces publics ;
- Meilleure accessibilité PMR au sein des villages et mise en accessibilité de la voirie.

OBJECTIF

Accompagner le développement des aménagements piétons et PMR avec des équipements adaptés.

Indicateurs de suivi :

- Nombre d'équipements positionnés ;
- Retour des usagers ;
- Action à réaliser.

DÉTAILS DE L'ACTION

Proposer des installations d'équipements complémentaires au réaménagement du linéaire piéton

Types d'équipements à mettre en place :

- Bancs pour les pauses lors d'un déplacement ;
- Positionnement de l'éclairage public sur des cheminements importants ou les points durs lors des déplacements en soirée ;
- Points d'eau, toilettes, fontaines ;
- Jalonnement piéton simple et visible (distances temps et kilométrique à pied, code couleur différent pour les différencier du jalonnement cyclable, 3 informations maximum par lame de panneau...).

Pour réaliser le meilleur choix des équipements urbains, une réflexion collective doit être réalisée. Elle devra inclure les habitants, les associations de personnes en situation de handicap et ceux qui utilisent régulièrement l'espace public.

Des équipements pouvant également être utiles pour d'autres modes et d'autres vocations (tourisme et loisir).

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●○○○
IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●○○○○
FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●○○○
COORDINATION DES ACTEURS ●●○○○
COÛT DE L'ACTION ●●○○○

PORTEUR DE L'ACTION – MAITRISE D'OUVRAGE

Communes

PARTENAIRES ASSOCIÉS

Terre de Provence, Département, Associations (Parcours Handicap 13, Châteaurenard à vélo...)

FINANCEMENT

De l'investissement (estimation) :

- Des équipements qui dépendront des actions des PAVE
- Estimation sur une moyenne de 30 éclairages, 5 jalonnements, 5 bancs et 1 espace « toilettes » supplémentaires par commune: +/- 466 000 € soit 36 000 € / commune

Du fonctionnement :

- Selon le scénario de la fiche action : 38 900 € / an

Aides potentielles :

- Dotation de soutien à l'investissement...

ACTION N°4.2.4

COURT-TERME - 2027

4. MARCHE ET ESPACES PUBLICS

4.2 Cheminements piétons et PMR

4.2.4 Structurer et valoriser les sentiers de randonnée touristiques et de loisir, via une coordination territoriale et une communication unifiée piétons et PMR

CONSTAT

Absence d'itinéraires de randonnées à l'échelle intercommunale.

Enjeux visés :

- Requalification et valorisation des espaces publics ;
- Sécurisation des cheminements piétons vers les écoles ;
- Sécurisation des cheminements piétons dans les zones d'emploi.

OBJECTIF

Coordonner les mesures touristiques liées à la randonnée avec les enjeux de mobilités « utilitaires ».

Indicateurs de suivi :

- Évolution de la part modale piétonne ;
- Linéaire d'itinéraires jalonnées ;
- Action à réaliser.

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ● ● ○ ○ ○

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ● ○ ○ ○ ○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ● ● ○ ○ ○

COORDINATION DES ACTEURS ● ● ● ● ●

COÛT DE L'ACTION ● ○ ○ ○ ○

DÉTAILS DE L'ACTION

Mutualiser les efforts à travers la mise en place d'une gouvernance territoriale, à la fois en interne à TPA mais aussi avec les acteurs du territoire (communes, PNR, PETR, associations...) permettant de :

- Définir les itinéraires piétons (diagnostic partagé, analyse des besoins et attentes des usagers à la fois résidents et touristes) ;
- D'harmoniser la signalétique et le jalonnement des itinéraires piétons avec un balisage commun (« utilitaire » et touristique : sites patrimoniaux et pôles générateurs de déplacement) ;
- D'harmoniser les supports de communication la, promotion de ces itinéraires ;
- La répartition des responsabilités d'entretien : prévue dans la gouvernance que TPA souhaite mettre en place pour le volet cyclable ?

Concilier les enjeux « utilitaires » et touristiques en proposant à proximité de ces itinéraires, des aires de repos voire des PEM bénéficiant du panel de service de mobilité (offre de transport en commun pour les itinérants, services vélos type borne de réparation – stationnement vélo...).

PORTEUR DE L'ACTION – MAITRISE D'OUVRAGE

Terre de Provence

PARTENAIRES ASSOCIÉS

Communes, PNR, PETR, Offices de tourisme, musées...

FINANCEMENT

De l'investissement (estimation) :

- Terre de Provence pour coordonner les actions « utilitaires » avec le volet touristique

Du fonctionnement :

- Terre de Provence

Aides potentielles :

- Alvéole +
- Les dotations de soutien, d'équipements des territoires...

Actions Marche et espaces publics					
N°	**Intitulé de l'action**	**Maitrise d'ouvrage**	**Coûts de investissement**	**Coûts de fonctionnement**	**Lancement d'opération**
Espaces publics					
4.1.1	Poursuivre l'apaisement des circulations dans les noyaux villageois	Communes	Coût communes : 608 000€ avec comme partenaire opérationnel TPA et Dép.	58 000 € Suivi du fonctionnement par Terre de Provence	2030
4.1.2	Rééquilibrer l'emprise de la voirie et du stationnement au sein de chaque commune au profit des espaces publics (piétons/ personnes à mobilité réduite)	Communes	Coût de l'étude : 30 000 € Terre de Provence pour l'accompagnement de l'étude	Suivi du fonctionnement par Terre de Provence	2030
Cheminements piétons et PMR					
4.2.1	Réaménager les traversées piétonnes dangereuses identifiées dans les monographies communales	Communes et Département	325 000 € Terre de Provence pour l'accompagnement de l'étude	600 € / an Suivi du fonctionnement par Terre de Provence	2030
4.2.2	Mener un travail de terrain à l'échelle communale afin d'identifier des itinéraires piétons et PMR qui soient sécurisés, continus et jalonnés, en direction des principaux pôles d'intérêt et des projets d'aménagement à venir	Communes et Département	Réalisation PAVE : 30 000 € Terre de Provence pour l'accompagnement de l'étude	Suivi du fonctionnement par Terre de Provence	2030
4.2.3	Mettre en place des équipements favorisant la marche (bancs, éclairages, etc.)	Commune	Coût pour les communes : 466 000 €	38 900 € / an pour les communes	2030
4.2.4	Structurer et valoriser les sentiers de randonnée touristiques et de loisirs, via une coordination territoriale et une communication unifiée	TPA	Terre de Provence pour coordonner les actions « utilitaires » avec le volet touristique	Suivi du fonctionnement par Terre de Provence	2027

ACTION N°5.1.1

LONG-TERME - 2035

5. VOIRIE, TRAFIC ET LOGISTIQUE

5.1 Trafic routier

5.1.1 Etudier la réalisation d'une traversée multimodale de la Durance

CONSTAT

Un trafic routier important entre TPA et le Grand Avignon sur les ponts de Rognonas (26 500 véhicules/jour) et de Bonpas (17 000 véhicules/jour) ainsi que sur les RD au nord du département (D28 avec 22 600 véhicules/jour et D571 avec 17 800 véhicules/jour).

Enjeux visés :

- Canalisation du trafic de transit et gestion des entrées/sorties du territoire ;
- Réalisation d'un franchissement supplémentaire de la Durance (intégrant les TC et les modes actifs).

OBJECTIF

Étudier un franchissement de la Durance pour les modes actifs, les TC, le covoiturage et le trafic poids lourds, afin de soulager les voiries du nord du département: RD, ponts de Rognonas et Bonpas, Châteaurenard et Rognonas.

Indicateurs de suivi :

- Etude globale de trafic, de logistique et de réalisation du franchissement au dessus de la Durance réalisée ;
- Diminution du trafic envisagée sur la D28, D571 ainsi que les ponts de Rognonas et de Bonpas ;
- Action à réaliser.

DÉTAILS DE L'ACTION

Etudier la meilleure implantation d'une traversée de la Durance favorables aux déplacements alternatifs à l'autosolisme et captant les flux poids-lourds

- S'appuyer sur l'étude globale de trafic, de logistique (actions 5.1.6 et 5.2.1) permettant de bénéficier de la logique des flux sur les routes départementales et communales de Terre de Provence
- Proposer une implantation et un type de traversée conciliant :
  - **Les enjeux environnementaux**, notamment sur l'impact sur le lit majeur de la Durance, la maîtrise de l'augmentation du trafic automobile (frein au report modal) et la diminution du trafic sur les voiries du nord des Bouches-du-Rhône (RD, Châteaurenard, Rognonas, ponts de Bonpas et de Rognonas) ;
  - **Les enjeux économiques** avec la connexion GMP <> A7 pour les Poids-Lourds ;
  - **Les enjeux de report modaux** avec une connexion favorable aux modes actifs, aux transports en commun, aux mobilités partagées type « covoiturage ».
- **Proposer une simulation de trafic** pour évaluer les impacts potentiels sur la circulation, les ralentissements, l'évolution des flux notamment en milieu urbain, une prise en compte des projets en cours ou à venir...).

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●●●●

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●●●●●

FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●●●●

COORDINATION DES ACTEURS ●●●●●

COÛT DE L'ACTION ●●●●●

PORTEUR DE L'ACTION – MAITRISE D'OUVRAGE

Terre de Provence

PARTENAIRES ASSOCIÉS

Région Sud PACA, Départements du Vaucluse et des Bouches-du-Rhône, Grand Avignon, GMP et communes

FINANCEMENT

De l'investissement (estimation) :

- Etude d'impact de trafic avec simulation (en s'appuyant sur les données de comptage des actions 5.1.6 et 5.2.1) : +/- 10 000 €
- Etude de faisabilité pour définir le coût et le type de la traversée selon son implantation en intégrant l'aspect multimodal : +/- 10 000 €
- Etude d'impact environnementale selon l'emplacement déterminé : +/- 10 000 €
- Estimation globale de l'action sur l'aspect technique : +/- 30 000 €
- Préparer et accompagner l'étude : 0,02 ETP

Du fonctionnement :

- Concertation avec les acteurs du territoire

ACTION N°5.1.2

MOYEN-TERME - 2030

5. VOIRIE, TRAFIC ET LOGISTIQUE

5.1 Trafic routier

5.1.2 Raccorder le nouveau Grand Marché de Provence (ex MIN) au réseau routier

CONSTAT

Un accès unique en impasse (Av. de la Durance) vers le secteur du GMP se connectant à la D28 (22 600 véh./jour) et à la zone urbaine de Châteaurenard.

Enjeux visés :

- Réflexion coordonnée avec les acteurs sur l'amélioration et le développement de l'activité logistique sur le territoire.

OBJECTIF

Un tracé de 7 km entre l'ancien tracé de la LEO 2 et le secteur de Bonpas via le GMP sans passer par Châteaurenard.

Indicateurs de suivi :

- Kilomètres d'aménagements réalisés ;
- Trafic sur ce barreau et diminution du trafic sur la D28 et dans Châteaurenard ;
- Etude de faisabilité à réaliser.

DÉTAILS DE L'ACTION

Mesure : Réalisation d'un barreau au nord de Châteaurenard pour desservir le GMP

Avec le projet de relocalisation du MIN au nord de Châteaurenard, dans la zone d'activités des Iscles, le réseau routier actuel apparaît inadapté à l'attractivité croissante :

- un seul accès en impasse, l'avenue de la Durance ;
- Un trafic important sur les voiries départementales (RD28 et 571) et communales (Châteaurenard).

Pour améliorer à la fois cette desserte et diminuer le trafic sur le réseau existant, un tracé d'une nouvelle liaison routière serait à étudier entre l'ancien tracé de la LEO 2 (pont de Rognonas) et le secteur de Bonpas (RD28).

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●○○○○

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●●●●●

FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●●●●

COORDINATION DES ACTEURS ●●●●●

COÛT DE L'ACTION ●●●●●

PORTEUR DE L'ACTION – MAITRISE D'OUVRAGE

Département des Bouches du Rhône

PARTENAIRES ASSOCIÉS

Etat, Région Sud PACA, TPA, GMP, entreprises...

FINANCEMENT

De l'investissement (estimation) :

- Des travaux entre 35 et 50 M€ minimum en fonction de l'alternative retenue (© MIN)

Du fonctionnement :

- Un coût d'entretien dépendant de l'infrastructure et du scénario retenu : +/- 105 000 € / an (entretien courant)
- Terre de Provence : accompagnement technique auprès du Département

Aides potentielles :

- Des aménagements communaux complémentaires associés aux aides du CD13 concernant les travaux de sécurité routière (80 % des travaux / plafond 75 000 € HT), l'aide au développement local (60 % / plafond 600 000 € HT), l'aide aux acquisitions foncières (60 % / plafond 500 000 € HT)...

3 scénarios pour l'élaboration du tracé

Les 3 propositions sont situées dans le lit majeur ou à proximité de la Durance ce qui implique des autorisations environnementales complexes à obtenir du point de vue de 2 thématiques : inondations et biodiversité.

Selon le scénario, les impacts par thématique sont plus au moins importants (cf. tableau ci-contre).

Le tracé n°1 présente un impact écologique plus marqué et est davantage exposé au risque d'inondation. Le tracé n°3 affecte quant à lui davantage le bâti. Le tracé n°2 constitue un compromis entre les deux.

Estimation de la mesure 2 :

- **Entre 35 M€ et 50 M€ pour un barreau d'environ 7 km**
- Tracé rasant au terrain naturel : 20-25 M€ TTC
- Tracé transparent hydrauliquement : 30-35 M€ TTC
- Barreau Est : 15 M€ TTC

Impact	Tracé 1	Tracé 2	Tracé 3	Tracé Est
Vulnérabilité aux inondations	crue décennale	Crue trentennale (jusqu'à 2m d'eau)	Protégé par la digue	Crue trentennale
Impact bâti	Limité	Limité	Très fort	Limité
Impact écologique	Important	Faible	Peu d'impact direct	Natura 2000
Impact agricole	Projet consommateur de foncier : compensations à prévoir			

Tracé des 3 scénarios

LIAISON OUEST (vers LEO)
- Tracé 1 : nord digues
- Tracé 2 : tangent digues
- Tracé 3 : sud digues

LIAISON EST (vers Bonpas)
- Tracé sud canal des Alpines
- Tracé nord digue tronçon 7

TRAVERSÉE ZI DES ISCLES
- par Iles

© MIN Châteaurenard

ACTION N°5.1.3

LONG-TERME - 2035

5. VOIRIE, TRAFIC ET LOGISTIQUE

5.1 Trafic routier

5.1.3 Réaliser un échangeur sur l'A7 à Cabannes

CONSTAT

Un trafic routier important sur le pont de Bonpas (17 000 véhicules / jour) et sur les RD avoisinantes à l'Est de Terre de Provence Agglomération (22 600 v/j sur la RD28, 10 400 véhicules/jour sur la RD7N, etc).

Enjeux visés :

- Gestion des entrées/sorties autoroutières évitant le pont de Bonpas.

OBJECTIF

Réaliser un échangeur sur l'A7 à proximité de Cabannes pour réduire le trafic sur le pont de Bonpas et desservir la rive sud de la Durance.

Indicateurs de suivi :

- Ouvrage réalisé ;
- Diminution du trafic sur le pont de Bonpas ;
- Etude de faisabilité en cours.

DÉTAILS DE L'ACTION

Réaliser un échangeur sur l'A7 au niveau de Cabannes

Un échangeur à Cabannes permettrait de relier l'A7 à la rive sud de la Durance offrant ainsi une alternative au pont de Bonpas, actuel seul accès depuis l'A7 via l'échangeur existant d'Avignon Sud.

Cette connexion renforcerait l'attractivité des entreprises et des plateformes logistiques du nord de Terre de Provence Agglomération (Grand Marché de Provence, ZAE, etc.).

De plus, une réduction du trafic sur le pont de Bonpas libérerait des emplacements pour y développer des modes de transport alternatifs à la voiture telle que l'intégration d'une voie cyclable sécurisée et/ou une VRTC (cf. action : modes actifs, transport collectif, covoiturage, etc.).

Un échangeur estimé à 40 M€ dont le montage financier est à établir entre l'Etat, la Région SUD, le département des Bouches-du-Rhône, les communes et Vinci Autoroute

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●○○○○

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●●●●●

FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●●●○

COORDINATION DES ACTEURS ●●●●●

COÛT DE L'ACTION ●●●●●

PORTEUR DE L'ACTION – MAITRISE D'OUVRAGE

Etat / Vinci Autoroutes

PARTENAIRES ASSOCIÉS

Région Sud PACA, Département des Bouches-du-Rhône, TPA, Cabannes, SMAVD

FINANCEMENT

De l'investissement (estimation) :

- 40 M€ pour la réalisation d'un échangeur

Du fonctionnement :

- Concession de l'échangeur en péage
- Suivi du projet par TPA

Aides potentielles :

- Des Contrat Plan Etat-Région (CPER)
- Des aménagements communaux complémentaires pouvant être associés aux aides du CD13 non cumulatives « Aides aux communes » concernant les travaux de sécurité routière (80 % des travaux / plafond 75 000 € HT), l'aide au développement local (60 % / plafond 600 000 € HT), l'aide aux acquisitions foncières (60 %/ plafond 500 000 € HT)...

ACTION N°5.1.4

COURT-TERME - 2027

5. VOIRIE, TRAFIC ET LOGISTIQUE

5.1 Trafic routier

5.1.4 Identifier des tronçons routiers à fort trafic pour réduire les vitesses et/ou proposer des solutions de report modal à des fins environnementales

CONSTAT

Le diagnostic air du Plan de Mobilité montre une exposition encore marquée à la pollution, notamment près des axes routiers et des centres urbains (D28, Chateaurenard, etc.).

Enjeux visés :

- Réduction des impacts de la circulation automobile et poids lourds (bruit, qualité de l'air).

OBJECTIF

Identifier des tronçons routiers à proximité d'habitations sur lesquels une réglementation est à mettre en place.

Indicateurs de suivi :

- Diminution des émissions sur les principaux axes ;
- Nombre de Kilomètre de règlementation instauré ;
- Action à réaliser.

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ● ○ ○ ○ ○

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ○ ○ ○ ○ ○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ● ● ● ○ ○

COORDINATION DES ACTEURS ● ● ● ● ○

COÛT DE L'ACTION ● ● ○ ○ ○

DÉTAILS DE L'ACTION

- Identifier les tronçons routiers à fort trafic, en particulier en milieu urbain, où les congestions et les nuisances environnementales (bruit, NOx, PM10, CO_2...) sont les plus marquées, en s'appuyant notamment sur les résultats de l'évaluation atmosphérique du Plan de Mobilités.
- Cette action est à articuler avec celles portant sur l'étude de trafic globale afin de croiser les données de circulation et de pollution.
- Sur la base de ce diagnostic, il s'agira de proposer une réduction de la vitesse maximale autorisée (limitation à définir selon les contextes, avec indication des longueurs de tronçons concernés) et des solutions de report modal (couloir de covoiturage, TC...), en concertation avec les acteurs locaux et les habitants. Cette mesure contribuera également à la sécurisation des axes concernés.
- Sélection des tronçons à étudier :
  - A7 à proximité d'Orgon
  - RD28 et RD571 à proximité de Châteaurenard et Rognonas
  - Ponts...

PORTEUR DE L'ACTION – MAITRISE D'OUVRAGE

Terre de Provence

PARTENAIRES ASSOCIÉS

Etat, Département et communes concernées

FINANCEMENT

De l'investissement (estimation) et de fonctionnement :

- Une signalétique de limitation de vitesse sur 3 secteurs : +/- 2 000 €
- Cout de 3 radars de contrôle de vitesse : 100 000 €
- Identifier les tronçons et étudier les solutions potentielles pour Terre de Provence

ACTION N°5.1.5

COURT-TERME - 2027

5. VOIRIE, TRAFIC ET LOGISTIQUE

5.1 Trafic routier

5.1.5 Confirmer le plan de hiérarchisation du réseau viaire en intégrant les plans communaux

CONSTAT

Certains tronçons de routes enregistrent un trafic élevé de VL et PL, inadapté à leurs dimensionnements (RD29, RD30B, etc.).

Enjeu visé :

- Etablir un plan d'investissement adapté pour obtenir la réduction des impacts de la circulation automobile et poids lourds (bruit, qualité de l'air) et canalisant le trafic de transit.

OBJECTIF

Confirmer un plan de circulation à chaque échelle (Département et communes) pour orienter les gros volumes de trafics sur les axes importants.

Indicateurs de suivi :

- Kilomètres de réaménagements routiers et diminution du trafic sur le réseau secondaire ainsi que sur les secteurs à enjeux ;
- Etudes à réaliser.

DÉTAILS DE L'ACTION

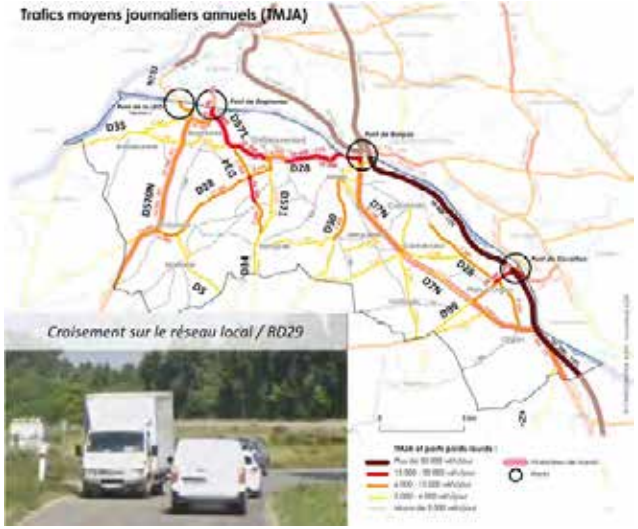
Mesure 1 : Confirmer le plan de hiérarchisation du réseau viaire à l'échelle de Terre de Provence

Un plan de hiérarchisation routière à l'échelle de Terre de Provence vise à canaliser les flux VL et PL vers les axes structurants, à limiter le trafic sur les routes secondaires inadaptées et à proposer de nouveaux aménagements.

Cette structuration permet :

- D'améliorer la sécurité des usagers et des riverains ;
- De préserver le cadre de vie des habitants dans les noyaux villageois ;
- D'améliorer l'attractivité des modes actifs ;
- De réduire le trafic de transit ;
- D'améliorer la logistique urbaine.

Une étude, incluant une enquête de comptage et OD sur l'ensemble du réseau, permettra d'identifier les problématiques et enjeux.



une action commune avec celles de la logistique
+/- 100 000 € pour une étude complète avec comptage et propositions d'actions

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●○○○

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●○○○○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●○○○

COORDINATION DES ACTEURS ●●●○○

COÛT DE L'ACTION ●●○○○

PORTEUR DE L'ACTION – MAITRISE D'OUVRAGE

- Mesure 1 : Etat (DREAL), Département et Terre de Provence
- Mesure 2 : Communes
- Mesure 3 : Département et communes

PARTENAIRES ASSOCIÉS

Région Sud PACA et entreprises

FINANCEMENT

De l'investissement (estimation) :

- Mesure 1 : +/- 100 000 € étude avec comptage, enquêtes OD, modélisation et des actions
- Mesure 2 : Intégré à la mesure 1 sinon +/- 260 000 € pour 13 communes
- Terre de Provence : Préparation et suivi de l'étude globale sur le trafic

Du fonctionnement :

- Des coûts d'entretien déjà existants sur le réseau

Aides potentielles :

- Pour la réalisation d'aménagements routiers sur les voiries communales : CD13 « Aide aux communes » jusqu'à 80 % (transition énergétique, sécurité routière...)

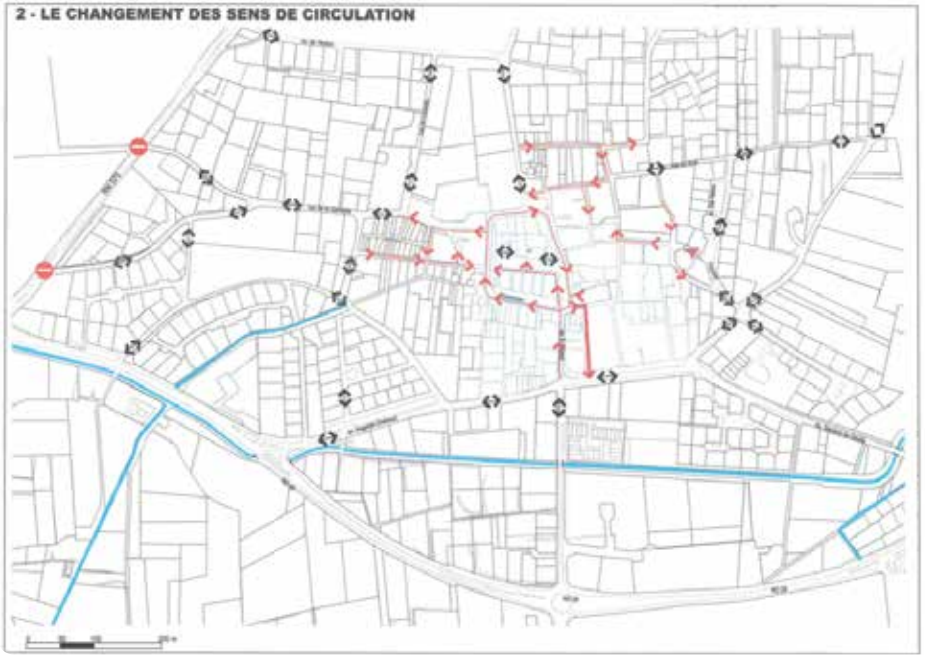
Mesure 2 : Inciter les communes à développer des plans de circulation communaux en lien avec le Département et autres partenaires de la Mobilités (Région, Terre de Provence)

L'intérêt est d'identifier localement les voiries stratégiques des communes vers lesquelles les flux doivent s'orienter ou au contraire ne pas s'orienter tout en améliorant la fluidité globale du trafic à l'échelle communale. Pour ce faire, des études communales permettraient :

- **D'identification des zones à risque** (croisements dangereux, zones à enjeux piétons et cyclables : zones scolaires, secteurs résidentielles, commerciaux, etc.)
- **Proposer des aménagements de sécurisation pour les piétons et les cyclistes :** pacification en zone 30 ou zone 20 avec des aménagements complémentaires (plateaux, ralentisseurs, chicanes, écluses...), contre-sens cyclable lors de la mise en place de sens unique, création de trottoirs, passages piétons, pistes cyclables et zones de tranquillité...
- **De fluidifier la circulation** en réduisant les embouteillages via des organisations de trafic et des aménagements spécifiques :
  - Sens de circulation, optimisation et hiérarchisation des voies, type de carrefour...
  - Privilégier les giratoires aux feux tricolores (sauf dans les secteurs à risque pour les modes actifs)
  - Aménager des by-pass (shunts ou bretelles) sur les carrefours majeurs
- **De réduire les émissions de Gaz à Effet de Serre** en limitant la place de la voiture
- **De minimiser le coût des dispositifs de sécurisations** (sens unique avec contre-sens-cyclable, zone piétonne plus large...)

Ce travail de concertation en lien avec le Département et les entreprises est à réaliser afin de prendre en compte les flux de marchandises et le plan de circulation départemental.

Plan de circulation de Graveson (2004)



Un coût intégré avec la mesure 1 sinon pour chaque commune :

- **+/- 20 000 € pour un plan de circulation simplifié soit +/- 260 000 €**

ACTION N°5.2.1

COURT TERME - 2027

5. VOIRIE, TRAFIC ET LOGISTIQUE

5.2 Trafic de marchandises

5.2.1 Réaliser une étude de circulation de marchandises à l'échelle de TPA

CONSTAT

Certains tronçons de routes secondaires enregistrent un trafic élevé de PL, inadapté à leur dimensionnement (RD29, RD30B, etc)

Enjeux visés :

- Réduction des impacts de la circulation poids lourds
- Réflexion coordonnée avec les acteurs sur le développement de la logistique (1er et dernier km)
- Canalisation du trafic de transit

OBJECTIF

Comprendre les orientations et la typologie des flux de marchandises afin de proposer des solutions adaptées en prenant en compte les riverains, les usagers de la route, les entreprises et les enjeux environnementaux

Indicateurs de suivi :

- Étude réalisée et actions à mettre en œuvre
- Eudes à réaliser

DÉTAILS DE L'ACTION

Coordonner les différents acteurs autour d'une étude de compréhension du trafic de la logistique sur l'ensemble du territoire de Terre de Provence Agglomération.

L'objectif est de concilier les dimensions économiques, environnementales, sécuritaires et de qualité de vie des riverains.

Actuellement, aucune donnée précise n'existe à l'échelle de TPA et de son environnement proche concernant ce type de flux. Afin de proposer des solutions adaptées, une étude spécifique doit être menée pour identifier la typologie des flux et les axes / points sensibles. Cela permettra ensuite de définir des actions répondant aux attentes de l'ensemble des parties prenantes.

Elle pourra être réalisée en lien avec le plan de hiérarchisation du réseau routier (action 5.1.5), afin d'optimiser les coûts de mise en œuvre en mutualisant les données.

Les solutions proposées pourront concerner aussi bien l'aménagement de la voirie par les collectivités que les pratiques logistiques des entreprises : optimisation des flux (taux de remplissage, mutualisation, conditions d'exploitation), organisation des relations entre chargeurs, transporteurs et distributeurs, recours aux biocarburants, entretien des flottes, etc.

+/- 100 000 € pour une étude sur la typologie des flux, identification des acteurs, comptage, enjeux et préconisations

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ● ● ● ○ ○

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ● ● ● ○ ○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ● ● ● ○ ○

COORDINATION DES ACTEURS ● ● ● ○ ○

COÛT DE L'ACTION ● ● ● ○ ○

PORTEUR DE L'ACTION – MAITRISE D'OUVRAGE

Département, Terre de Provence et entreprises

PARTENAIRES ASSOCIÉS

Entreprises, Région Sud PACA, Département des Bouches-du-Rhône et les communes

FINANCEMENT

De l'investissement (estimation) :

- +/- 100 000 € pour une étude et des préconisations (étude en commun avec les actions à nommer)
- Terre de Provence : Préparation et suivi de l'étude globale sur le trafic

Du fonctionnement :

- Le fonctionnement dépendra des actions à réaliser

Aides potentielles :

- L'AAP « Logistique bas carbone » ADEME/ PACA pour les entreprises couvrant jusqu'à 80 % des études, les expérimentations et chargés de mission
- Le label FRET 21 de l'ADEM/AUTF pour les entreprises avec un accompagnement technique
- CPER pour favoriser la décarbonation du fret
- CD13 « Aide aux communes » avec plusieurs aides potentielles non jusqu'à 80 % (transition énergétique, sécurité routière...)

ACTION N°5.2.2

MOYEN TERME - 2030

5. VOIRIE, TRAFIC ET LOGISTIQUE

5.2 Trafic de marchandises

5.2.2 En appui des communes, vérifier la réglementation de circulation des PL dans chacune d'entre elles et l'adapter

CONSTAT

Certains tronçons de routes secondaires enregistrent un trafic élevé de PL, inadapté à leur dimensionnement.

Enjeux visés :

- Réduction des impacts de la circulation poids lourds ;
- Réflexion coordonnée avec les acteurs sur le développement de la logistique (1er et dernier km) ;
- Canalisation du trafic de transit.

OBJECTIF

Identifier les arrêtés, les faire respecter et observer l'impact sur les axes.

Indicateurs de suivi :

- Nombre d'arrêtés existant et leur compatibilité avec le trafic constaté ;
- Nombre de verbalisation et diminution du trafic PL sur le réseau secondaire ainsi que sur les secteurs à enjeux ;
- Actions à réaliser.

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ● ○ ○ ○ ○

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ● ● ● ○ ○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ● ○ ○ ○ ○

COORDINATION DES ACTEURS ● ● ● ○ ○

COÛT DE L'ACTION ● ○ ○ ○ ○

DÉTAILS DE L'ACTION

Identifier et faire respecter les arrêtés en collaboration avec les communes (police de circulation) et l'Etat (police de sécurité routière)

Un travail collaboratif, en lien avec les études de comptage de l'action 5.2.1, avec les communes et le Département sur 2 étapes :

- Identifier, lors d'entretiens avec les communes et le Département, les différents arrêtés existants selon les axes de circulation et les types de véhicules interdits.
- Vérifier si sur ces axes, les arrêtés sont respectés (comptage routier avec prise en compte des PL, observations...).

Pour TPA, identifier les arrêtés en concertation avec les communes et les acteurs locaux

Orgon / D24B

Rognonas / D570N

©Châteaurenard

PORTEUR DE L'ACTION – MAITRISE D'OUVRAGE

- Inventaires des arrêtés : Terre de Provence
- Contrôles : Communes et Etat

PARTENAIRES ASSOCIÉS

Département des Bouches-du-Rhône, application de navigation GPS, Terre de Provence Agglomération et les communes

FINANCEMENT

De l'investissement (estimation) :

- Identifier les arrêtés : 13 réunions (1 entretien annuel par commune pour identifier et mettre à jour les arrêtés)

Du fonctionnement :

- Suivi annuel de Terre de Provence

Aides potentielles :

- En fonction des études des actions de plans de circulations 5.1.5 et 5.2.1 , Terre de Provence peut orienter les contrôles vers les secteurs à enjeux

ACTION N°5.2.3

MOYEN TERME - 2030

5. VOIRIE, TRAFIC ET LOGISTIQUE

5.2 Trafic de marchandises

5.2.3 Organiser le stationnement des poids lourds en prévoyant des aires spécifiques

CONSTAT

Des flux importants de PL sur le réseau intercommunal mais peu de stationnements identifiés

Enjeu visé :
Réflexion coordonnée avec les acteurs (entreprises, Région, etc.) sur l'amélioration et le développement de l'activité logistique sur le territoire, sur le 1er et dernier km

OBJECTIF

Identifier des zones de stationnement PL à proximités des axes principaux de circulation

Indicateurs de suivi :

- Nombre de parkings identifiés et créés
- Occupation des parkings
- Actions à réaliser

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ● ○ ○ ○ ○
IMPACT ENVIRONNEMENTAL ● ● ● ○ ○
FAISABILITÉ TECHNIQUE ● ● ● ○ ○
COORDINATION DES ACTEURS ● ○ ○ ○ ○
COÛT DE L'ACTION ● ○ ○ ○ ○

DÉTAILS DE L'ACTION

Identifier des emplacements stratégiques impactant le moins le trafic et le stationnement actuel

Identifier, dans le cadre de l'étude globale de circulation (action à nommer), les emplacements pertinents selon les flux PL, à proximité des principales entreprises, axes structurants et Zones d'Activités, en s'appuyant sur une étude et des entretiens ciblés avec les acteurs économiques. L'objectif est de répondre aux besoins logistiques tout en limitant l'impact sur le réseau secondaire.

Une fois les emplacements définis, il convient de :

- Identifier et/ou aménager des aires incluant le stationnement des poids lourds, en veillant à prévoir des emplacements adaptés (gabarit, giration, manœuvre), ainsi qu'une connexion efficace au réseau viaire ;
- Établir une réglementation locale liée aux horaires d'usage et aux conditions de stationnement ;
- Garantir la sécurité et la conformité des aires, notamment en termes de respect des normes environnementales (ex : NF P11-300 – gestion des eaux pluviales) ;
- Proposer des services complémentaires (sanitaires, distributeurs, wifi, restauration, vidéosurveillance, clôture, bornes de recharge électrique, station de gonflage...) ;
- Communiquer auprès des transporteurs.

Ce travail peut être intégré à une étude plus large sur la circulation des marchandises (action 5.2.1) ou faire l'objet de concertation avec les entreprises et les collectivités.

+/- 120 000 € / aire de 400 m² soit 5 places PL.

Proposition d'un maillage de 5 aires : +/- 600 000 € (estimation de l'action)

PORTEUR DE L'ACTION – MAITRISE D'OUVRAGE

- Pilotage de l'action : Terre de Provence
- MOA : Département, Communes et entreprises

PARTENAIRES ASSOCIÉS

Région Sud PACA, Département des Bouches-du-Rhône, TPA, les communes et les entreprises

FINANCEMENT

De l'investissement (estimation) :

- Pour des travaux d'une aire : +/- 120 000 €
- Proposition pour un maillage de 5 aires : +/- 600 000 €
- 0,1 ETP pour TPA (MOA)

Du fonctionnement :

- Pour l'entretien d'une aire : +/- 2 000 € / an
- Pour l'entretien de 5 aires : +/- 10 000 € / an
- 0,1 ETP/an pour TPA (MOA)

Aides potentielles :

- CD13 « Aide aux communes »
- CPER sur les axes de la « Transition environnementale » et de la « Mobilité » de la priorité 1

ACTION N°5.2.4

MOYEN TERME - 2031

5. VOIRIE, TRAFIC ET LOGISTIQUE

5.2 Trafic de marchandises

5.2.4 Accompagner le développement des alternatives au transport par voie routière, notamment le ferroutage à la halte ferroviaire de Barbentane

CONSTAT

Des trafics routiers VL et PL globalement très importants à l'échelle de TPA quel que soit la hiérarchisation routière (structurant, secondaire, local)

Enjeux visés :

- Réduction des impacts de la circulation automobile et poids lourds (bruit, qualité de l'air)
- Accompagnement du report modal de la logistique vers le ferroviaire

OBJECTIF

Réaménager la friche ferroviaire de Barbentane en plateforme multimodale de ferroutage capable d'accueillir jusqu'à 850 UIT/jour

Indicateurs de suivi :

- Réalisation d'une plateforme fret à Barbentane
- Nombre d'Unité de Transport Intermodal (UIT) passant du PL au train
- Etudes de faisabilité en cours

DÉTAILS DE L'ACTION

Fonctionnement d'une plateforme de marchandises multimodale

Sur ce site, les marchandises sont transférées d'un mode de transport à un autre (système de transbordement).

La plateforme est organisée en plusieurs zones pour faciliter cette opération :

- Réception des marchandises : un espace dédié pour le stationnement des camions avec des quais de réception des marchandises
- Chargement et déchargement : au niveau des quais, des équipements spécifiques (grues, transpalettes...) sont utilisés pour déplacer les marchandises du camion vers le train ou inversement. Les quais de départ du train sont souvent situés à proximité immédiate pour faciliter le transfert
- Gestion informatique des flux : des systèmes de gestion informatisée permettent de coordonner les opérations de chargement et de déchargement, garantissant une fluidité du processus
- Départ des marchandises en train : le ferroutage permet de transporter de grandes quantités de marchandises sur de longues distances, contribuant ainsi à une alternative plus écologique et économique au transport routier

Terminal Ouest Provence / TOP

Plateforme multimodale digitalisée sur 13,5 hectares. Elle permet l'expédition de marchandises par train, avec une capacité de 44 000 UIT/an (Unité Intermodal Transport) et peut accueillir 4 trains de 850 m simultanément. Un investissement de près de 30 millions d'euros, financé par l'UE, l'État, la Région Sud, la MAMP et TOP

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ● ○ ○ ○ ○

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ● ● ● ● ○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ● ● ● ○ ○

COORDINATION DES ACTEURS ● ○ ○ ○ ○

COÛT DE L'ACTION ● ○ ○ ○ ○

PORTEUR DE L'ACTION – MAITRISE D'OUVRAGE

Etat

PARTENAIRES ASSOCIÉS

UE, Région Sud, Terre de Provence, SNCF Réseau et le potentiel gestionnaire de la plateforme logistique, Barbentane, TPA

FINANCEMENT

De l'investissement (estimation) :

- +/- 6 M€ pour une plateforme logistique de moyenne surface

Du fonctionnement :

- 0,05 ETP / an pour TPA pour suivre le projet

Aides potentielles :

- Aides européennes : fonds de cohésion / fonds européen de développement régional (FEDER), Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE), Fonds TEN-T
- Aides nationales et régionales : Fonds de Transition Ecologique, CPER, CEE, SNCF Réseau, logistique verte

Réaliser une plateforme multimodale au niveau de la friche ferroviaire de Barbentane

L'opportunité d'exploiter cette friche de 1,3 hectare (hors voie ferrée de stockage) pour développer une plateforme multimodale se heurte toutefois à des contraintes urbanistiques spécifiques :

- L'unique accès, situé à l'impasse de la gare, doit combiner à la fois les déplacements des modes actifs vers la gare voyageur et l'accès des poids lourds (PL) vers la gare de marchandises.

Il est proposé d'installer un système de feux de signalisation, avec détection de présence des PL, afin d'éviter les croisements entre les poids lourds et les piétons. Un sens de priorité doit être instauré, avec un feu principal vert sur le parking de l'Escapade pour limiter l'impact sur le trafic de la RD570N, notamment en cas de file de poids lo urds. Cependant, lors des arrivées des trains, où un plus grand nombre de poids lourds sortiront de la gare, il est nécessaire de donner la priorité aux camions sortants.

- Un espace relativement restreint, notamment en raison de la présence d'anciennes voies de stockage situées au centre de la zone.

Afin de limiter les problèmes de circulation, il est possible de proposer un sens unique longeant les quais de chargement/déchargement (d'un linéaire de 150 mètres), tout en laissant l'accès sur les voies de stockage centrales. Les voies situées à l'ouest pourraient être conservées, car elles permettent aux trains de s'orienter aussi bien vers le nord que vers le sud sur la ligne PLM.

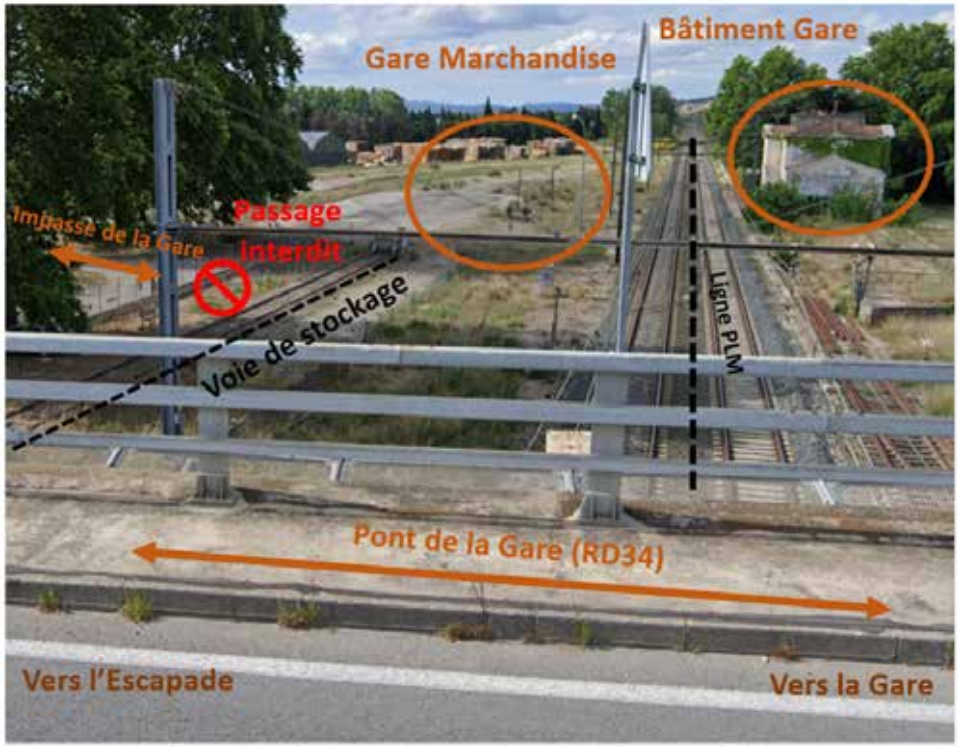
- Mettre en place des équipements de fonctionnement d'une gare de marchandise (exploitation ferroviaire, zones de manutention intermodale, systèmes de gestion, entrepôts, bureaux...).

Un coût d'investissement estimé à 6 M€ et un coût de fonctionnement de 1,5 M€ / an pour environ 850 PL / jour (1 700 Allers-Retours) avec une gestion à déterminer (public ou privé)

Terminal Ouest Provence

©Région Sud

Zone comprenant une gare "voyageur"



ACTION N°5.2.5

COURT TERME - 2026

5. VOIRIE, TRAFIC ET LOGISTIQUE

5.2 Trafic de marchandises

5.2.5 Sensibiliser les habitants aux impacts des flux générés par les livraisons de marchandises (achats en ligne, retours de colis, etc.)

CONSTAT

Le trafic de véhicules utilitaires est important, notamment à cause du e-commerce, où les retours de colis peuvent atteindre 40 % des livraisons.

Enjeux visés :

- Réflexion avec les acteurs sur le développement de l'activité logistique sur le 1er et dernier km ;
- Réduction des impacts de la circulation automobile et poids lourds (bruit, qualité de l'air).

OBJECTIF

Informer les habitants sur les conséquences environnementales sur le e-commerce pour encourager les changements des comportements.

Indicateurs de suivi :

- Nombre de participants aux évènements ;
- Enquêtes sur l'évolution de retours de colis sur Terre de Provence ;
- Actions à réaliser.

DÉTAILS DE L'ACTION

Mesure 1 : Campagne de communication

Réaliser une infographie sur le parcours d'un colis et ses impacts puis en réaliser...

- ... des affiches dans les commerces, ERP, boîtes aux lettres des habitants de TPA, centres sociaux ;
- ... des messages dans les magazines communaux, intercommunaux ou sur les réseaux sociaux.

Mesure 2 : Ateliers de sensibilisation et évènements participatifs

- Organiser des animations en milieu scolaire ou périscolaire et sur les marchés locaux.
- Débats dans des évènements spécifiques en lien avec la logistique (exemple journée décarbonée du MIN / GMP) ;
- Journée promotion du commerce local et des circuits courts.

Estimation financière pour la mesure 1 : Travail interne à Terre de Provence pour l'infographie et son intégration dans les supports de communication et +/- 3 000 € pour l'impression et la distribution de 1 000 supports.

Estimation financière de la mesure 2 : Intervenant extérieur (professionnel du secteur logistique par exemple) pour animer des ateliers, débats ou évènements +/- 500 € / intervention soit +/- 6 000 € / an.

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ● ○ ○ ○ ○

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ○ ○ ○ ○ ○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ● ○ ○ ○ ○

COORDINATION DES ACTEURS ● ○ ○ ○ ○

COÛT DE L'ACTION ● ○ ○ ○ ○

PORTEUR DE L'ACTION – MAITRISE D'OUVRAGE

Terre de Provence

PARTENAIRES ASSOCIÉS

Ecoles, communes, Entreprises locales, associations de consommateurs...

FINANCEMENT

De l'investissement (estimation) :

- +/- 3 000 € pour l'impression et l'infographie

Du fonctionnement :

- +/- 6 000 € / an pour un animateur externe (entreprise logistique)

ACTION N°5.3.1

COURT TERME - 2026

5. VOIRIE, TRAFIC ET LOGISTIQUE

5.3 Services de Terre de Provence

5.3.1 Développer des flottes de véhicules économes en énergie dans les services de Terre de Provence

CONSTAT

Une flotte importante de 31 véhicules dont 29 thermiques et 2 électriques au sein de Terre de Provence Agglomération.

Enjeu visé :
Réduction des impacts de la circulation automobile et poids lourds (bruit, qualité de l'air).

OBJECTIF

Réduire les émissions de polluants liées aux déplacements professionnels des agents en modernisant la flotte avec des véhicules moins énergivores afin de donner l'exemple en matière de transition énergétique.

Indicateurs de suivi :

- Evolution de la consommation ;
- Réduction des émissions de polluant ;
- Action en cours de réalisation.

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ● ○ ○ ○ ○

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ● ● ● ○ ○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ● ○ ○ ○ ○

COORDINATION DES ACTEURS ● ○ ○ ○ ○

COÛT DE L'ACTION ● ● ● ○ ○

DÉTAILS DE L'ACTION

Cette action consiste à remplacer progressivement les véhicules thermiques actuels de TPA par des véhicules à faibles émissions

Mesure 1 : Réaliser un diagnostic du parc existant

- Aujourd'hui Terre de Provence détient 31 véhicules dont 18 poids-lourds, 11 véhicules légers thermiques et 2 véhicules légers électriques.
- Les poids-lourds réalisent 360 0000 km / an pour les collectes et les Véhicules légers réalisent 120 000 km / an pour les missions des agents.
- Des bornes se rechargent sont présentent pour les 2 véhicules légers électriques

Mesure 2 : Plan de renouvellement

L'objectif est de renouveler progressivement les véhicules avec notamment 6 nouveaux véhicules légers dont 2 électriques et 1 PL, de 32t pour la collecte avant 2026.

Mesure 3 : Etudier la possibilité de mettre en place de nouvelles bornes de recharge sur site.

PORTEUR DE L'ACTION – MAITRISE D'OUVRAGE

Terre de Provence

PARTENAIRES ASSOCIÉS

Etat, Région, Département, Communes

FINANCEMENT

De l'investissement (estimation) :

- Pour les 6 VL et 1 PL : +/- 450 000 €

Du fonctionnement :

- Un fonctionnement annuel des VL de : +/- 30 000 €
- Un fonctionnement annuel des 19 PL : +/- 540 000 € / an

Aides potentielles :

- Verdissement des flottes (prime à la conversion et bonus écologique : jusqu'à 4 000 € / véhicule)
- Programme Advenir (CEE) pour les bornes de recharge : 30 % du montant jusqu'à 9 000 € / point

ACTION N°5.3.2

COURT TERME - 2026

5. VOIRIE, TRAFIC ET LOGISTIQUE

5.3 Services de Terre de Provence

5.3.2 Sensibiliser les services de Terre de Provence à l'écoconduite

CONSTAT

Le transport routier est le deuxième secteur le plus émetteur de polluant sur TPA (18 000t).

Enjeu visé :
Réduction des impacts de la circulation automobile et poids lourds (bruit, qualité de l'air).

OBJECTIF

Réduire les consommations de carburant et donc des émissions de polluant.

Indicateurs de suivi :

- Nombre d'agents formés ;
- Evolution de la consommation et des budgets alloués ;
- Action à réaliser.

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ● ○ ○ ○ ○
IMPACT ENVIRONNEMENTAL ● ● ○ ○ ○
FAISABILITÉ TECHNIQUE ● ○ ○ ○ ○
COORDINATION DES ACTEURS ● ○ ○ ○ ○
COÛT DE L'ACTION ● ○ ○ ○ ○

DÉTAILS DE L'ACTION

Mesure 1 : Réaliser un diagnostic des usages
Réaliser une enquête auprès des agents : fréquence d'utilisation / distance et durée des déplacements / problèmes rencontrés / coût moyen mensuel et annuel provenant de la consommation, de la réparation...

Réaliser ensuite une nouvelle enquête 1 an après la formation donnée avec la mesure 2 pour visualiser les évolutions économiques et écologiques.

Mesure 2 : Réaliser une formation à l'écoconduite et l'étendre à l'ensemble des agents de TPA et des communes
Réaliser une formation d'une journée se rapprochant du format de l'ECF avec un formateur spécialisé en sécurité routière. Cette formation à la journée permettrait de traiter des « enjeux de l'écoconduite », des « solutions économiques et écologies » (situations de conduite, entretien...), de la « mise en œuvre des bonnes pratiques » et des « mesures et observation des gains de consommation ».

Mesure 3 : Réalisation d'un support de communication
Réaliser une infographie sur les gains de l'écoconduite puis en réaliser...

- ... des affiches dans les services de TPA disposant de véhicules de services
- ... des messages dans les magazines et informations internes aux agents de TPA

Mesure 1 : réaliser cette mesure dans le cadre du PDMA (action 6.2.2 « Réaliser un Plan de Mobilité des Administrations »)

Mesure 2 : Intervenant extérieur pour animer la formation +/- 500 € / intervention soit +/- 2 000 € pour 4 formations sur l'année

Mesure 3 : Travail interne à Terre de Provence pour l'infographie et son intégration sur des supports de communication

PORTEUR DE L'ACTION – MAITRISE D'OUVRAGE

Terre de Provence

PARTENAIRES ASSOCIÉS

Etat, Région, Département, Communes, auto-écoles labélisées

FINANCEMENT

De l'investissement et de fonctionnement

- Mesure 1 : action 6.2.2 « PDMA »
- Mesure 2 : +/- 2 000 € / an
- Mesure 3 : travail interne à Terre de Provence

Actions Voirie, trafic et logistique					
N°	**Intitulé de l'action**	**Maitrise d'ouvrage**	**Coûts de investissement**	**Coûts de fonctionnement**	**Lancement d'opération**
Trafic routier					
5.1.1	Étudier la réalisation d'une traversée multimodale de la Durance	Etat	Coût de l'étude : 30 000 € Accompagnement de l'étude Terre de Provence	Suivi de Terre de Provence	2035
5.1.2	Raccorder le nouveau Grand Marché de Provence (ex-MIN) au réseau routier	Département	Coût de la liaison : 50 000 000 €"	Entretien : 105 000 € / an Suivi de Terre de Provence	2030
5.1.3	Étudier la réalisation d'un échangeur sur l'A7 à Cabannes	Etat	Réalisation échangeur : 40 000 000 €	Suivi de Terre de Provence	2035
5.1.4	Identifier des tronçons routiers à fort trafic pour réduire les vitesses et/ou proposer des solutions de report modal à des fins environnementales	TPA	Coût sur 3 secteurs : 102 000 €	Suivi de Terre de Provence	2027
5.1.5	Confirmer le plan de hiérarchisation du réseau viaire en intégrant les plans communaux	Département	Coût de l'étude global : 100 000 € Suivi de l'étude pour Terre de Provence	Selon les actions de l'étude	2027
Trafic logistique					
5.2.1	Réaliser une étude de circulation de marchandise à l'échelle de TPA	Département	Coût de l'étude global : 100 000 € Suivi de l'étude pour Terre de Provence	Selon les actions de l'étude	2027
5.2.2	Avec les communes, identifier les arrêtés de circulation PL et veiller à leur respect	TPA	Accompagnement de Terre de Provence	Suivi de Terre de Provence	2030
5.2.3	Organiser le stationnement des poids lourds en prévoyant des aires spécifiques	TPA	Coût : 600 000 € Réalisation par Terre de Provence	Entretien : 10 000 € Suivi de Terre de Provence	2028
5.2.4	Accompagner le développement des alternatives au transport par voie routière, notamment le ferroutage à la halte ferroviaire de Barbentane	TPA	Coût de réalisation : 6 000 000 €	Suivi de Terre de Provence	2031

5.2.5	Sensibiliser les habitants aux impacts des flux générés par les livraisons de marchandises (achats en ligne, retours de colis, etc.)	TPA	Coût impression : 6 000 € 0,003 ETP pour l'infographie	Coût : 6 000 € / an	2026
Actions Voirie, trafic et logistique					
5.2.6	Développer des flottes de véhicules économes en énergie dans les services de Terre de Provence	TPA	Coût pout Terre de Provence : 450 000 €	Pour Terre de Provence : 570 000 €	2026
5.2.7	Sensibiliser les services de Terre de Provence et des communes à l'écoconduite	TPA	Formation : 2 000 € et 0,003 ETP pour l'infographie	Formation régulière : 2 000 € / an et 0,003 ETP / an pour la maj de l'infographie	2026

ACTION N°6.1.1

COURT-TERME - 2026

6. SERVICES ET COMMUNICATION

6.1 Information

6.1.1 Mettre en place un plan de communication et de sensibilisation global

CONSTAT

Une culture et des informations « mobilités » peu développées auprès des habitants du territoire.

Enjeux visés :

- L'information et la communication multi-médias sur l'offre de mobilité existante et les projets ;
- Sensibilisation et éducation au changement de comportement.

OBJECTIF

Informer l'ensemble des habitants et usagers du territoire sur les solutions de mobilité existantes et en développement. Favoriser et accompagner le changement de comportement et le report modal.

Indicateurs de suivi :

- Nombre de partages d'informations ;
- Évolution du nombre de demandes d'informations ;
- Action en cours de réalisation.

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●●●●

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●○○○○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ●○○○○

COORDINATION DES ACTEURS ●●●●○

COÛT DE L'ACTION ●●○○○

DÉTAILS DE L'ACTION

Établir une stratégie de communication globale sur :

- Les solutions alternatives à la voiture existantes sur le territoire (aujourd'hui : transport scolaire de Terre de Provence Agglomération et transport routier et ferroviaire régional) ;
- Les actions du PDM en cours de réalisation / expérimentation ou en projet (demain : transport routier de Terre de Provence, covoiturage, autopartage, gare d'Orgon...) ;
- Les solutions ponctuelles solidaires et les différentes aides financières à destination usagers disponibles sur le territoire (aide aux permis à Orgon et Noves, aide nationale à l'achat de vélo...).

Guide papier

Plateforme MUST regroupant l'ensemble des offres de Mobilités

Communiquer régulièrement sur ces offres via différents supports de communication

- Proposer des supports web : partages d'informations sur les réseaux sociaux (1 à 2 fois par mois) et sur le site de l'intercommunalité avec un relai vers ceux des communes de Terre de Provence et les médias locaux ;
- Établir un guide mobilité (plateforme web et livret papier regroupant toutes les offres (lignes, transport solidaire, infrastructures vélos aides...) et les distribuer dans les ERP et les entreprises ;
- Réaliser une campagne d'affichage sur les panneaux d'informations, arrêts de bus...
- S'appuyer sur un camion/bus itinérant de TPA en y intégrant un relais conseil en mobilité.

PORTEUR DE L'ACTION – MAITRISE D'OUVRAGE

Terre de Provence

PARTENAIRES ASSOCIÉS

Région, Département, Communes, associations, entreprises, associations, établissements scolaires

FINANCEMENT

De l'investissement (estimation) :

- Document regroupant l'information sur un livret et impression : 20 000 €
- Campagne d'affichage (conception, impression affichage sur 30 lieux différents) : 100 000 €
- Création d'une plateforme web ou d'un onglet regroupant l'ensemble des offres de mobilité en interne
- Estimation globale de l'action : 120 000 €

Du fonctionnement :

- Terre de Provence : diffusion régulière et veille d'information

ACTION N°6.1.2

COURT-TERME - 2027

6. SERVICES ET COMMUNICATION

6.1 Information

6.1.2 Travailler avec la Région et les partenaires pour avoir une interface web simple (calculateur d'itinéraire, comparateur) avec toutes les offres TC disponibles

CONSTAT

Un faible usage du TC. Une culture et des informations « mobilités » peu développées auprès des habitants du territoire

Enjeux visés :

- L'information et la communication multi-médias sur l'offre de mobilité existante et les projets
- Sensibilisation et éducation au changement de comportement

OBJECTIF

Informer l'ensemble des habitants et usagers du territoire sur les solutions de mobilité existantes et en développement.

Indicateurs de suivi :

- Nombre d'utilisation du calculateur
- Évolution de la part modale des solutions alternatives à la voiture
- Action en cours de réalisation

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ● ● ○ ○ ○

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ● ○ ○ ○ ○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ● ○ ○ ○ ○

COORDINATION DES ACTEURS ● ● ● ● ○

COÛT DE L'ACTION ● ○ ○ ○ ○

DÉTAILS DE L'ACTION

Collaborer avec la Région et les acteurs locaux afin de développer un calculateur pour faciliter la lecture de l'offre

- Une base de données d'offres de mobilités alternatives à l'autosolisme sur TPA (offre régionale de transport collectif, offre solidaire, covoiturage, adapté aux PMR...) ;
- Développer un calculateur d'itinéraire multimodal intégrant une représentation géographique du territoire et permettant, pour un trajet donné, de visualiser l'ensemble des offres de mobilité disponibles, quelque soit le réseau.
- Cet outil doit proposer un comparateur fondé sur plusieurs critères : temps de déplacement, coût (carburant, indemnité kilométrique vélo, ticket unitaire, abonnement), niveau de sécurité (présence d'aménagements cyclables), impact environnemental et caractéristiques des itinéraires empruntés (type de voiries, infrastructures) ;
- À partir de données maîtrisées, notamment celles du réseau de transport potentiel du TPA, proposer une visualisation géographique en temps réel des cars via un « Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information Voyageur » (SAEIV), afin de permettre l'estimation du temps d'attente aux arrêts.

Un service intégré au site de l'intercommunalité et/ou sur une plateforme web dédiée à la mobilité (action précédente) permettant d'y avoir accès sur smartphone

PORTEUR DE L'ACTION – MAITRISE D'OUVRAGE

Terre de Provence

PARTENAIRES ASSOCIÉS

Région, Département, Communes, associations, prestataire

FINANCEMENT

De l'investissement (estimation) :

- Application Mobile et calculateur web : 10 000 € HT
- Fonctionnement la première année : 20 000 € HT
- Estimation globale de l'action : 30 000 € HT

Du fonctionnement :

- 20 000 € HT / an

ACTION N°6.2.1

COURT-TERME - 2028

6. SERVICES ET COMMUNICATION

6.2 Entreprises / Établissements Publics

6.2.1 Inciter les entreprises à mettre en place des Plans de Mobilités Employeurs et du télétravail

CONSTAT

Les entreprises de plus de 50 salariés implantés dans une agglomération de plus de 100 000 habitants doivent établir un plan de mobilité employeur. 22% des déplacements quotidiens des résidents liés au travail.

Enjeux visés :

- Mobilisation des acteurs institutionnels privés (entreprises, associations de zones d'activités) pour encourager de nouvelles pratiques et faire connaitre les solutions alternatives à l'autosolisme.

OBJECTIF

Développer les Plans de Mobilités Employeurs dans 21 entreprises du territoire de TPA.

Indicateurs de suivi :

- Nombre de PMDE réalisé ;
- Suivi des actions des PDME ;
- Action à réaliser.

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●●●○

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●○○○○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●●○○

COORDINATION DES ACTEURS ●●●●○

COÛT DE L'ACTION ●●○○○

DÉTAILS DE L'ACTION

Le Plan de Mobilité Employeur vise à optimiser les déplacements des salariés en encourageant des alternatives à la voiture individuelle. Il permet de réduire l'impact environnemental, la congestion routière et les coûts de transport pour les employés, tout en améliorant l'accessibilité de l'entreprise, notamment pour ceux sans voiture.

Pour accompagner les entreprises dans le développement des PDME, notamment dans leur réalisation au travers du diagnostic et du plan d'actions, Terre de Provence envisage :

- D'identifier les entreprises concernées par l'obligation de mettre en place les PDME en bénéficiant d'un correspondant lié à la « Mobilités » ;
- Accompagner financièrement et techniquement le développement des PDME par un prestataire externe tout en proposant des ateliers supplémentaires réalisés par un référent du service « Mobilités » de Terre de Provence afin de présenter les offres existantes sur le territoire ;
- Proposer des solutions conjointes avec les actions du PDM (covoiturage, autopartage, aménagement cyclable...) ;
- Favoriser la mutualisation entre entreprises proches (solutions inter-entreprises, navettes, stationnements partagées...) ;
- Inciter à la formalisation du télétravail dans les accords d'entreprises.

PORTEUR DE L'ACTION – MAITRISE D'OUVRAGE

Entreprises

PARTENAIRES ASSOCIÉS

Terre de Provence, CCI, associations, communes

FINANCEMENT

De l'investissement (estimation) :

- Coût d'un PDME pour une entreprise : +/- 15 000 € par un prestataire externe
- Hypothèse d'une aide de 20 % de TPA pour l'entreprise : 3 000 € / PDME
- Mutualisation en 10 PDM inter-entreprises au lieu de 21 soit : 150 000 € et donc une hypothèse d'aide de 30 000 € de Terre de Provence pour les entreprises
- Pour une aide technique de Terre de Provence lors des ateliers

Du fonctionnement :

- Un suivi réalisé par un référent du service « Mobilités » de Terre de Provence pour les 21 entreprises de plus de 49 salariés

ACTION N°6.2.2

COURT-TERME - 2028

6. SERVICES ET COMMUNICATION

6.2 Entreprises / Établissements Publics

6.2.2 Réaliser un Plan de Mobilité des Administrations

CONSTAT

Absence de PDMA à Terre de Provence Agglomération.

Enjeux visés :

- Mobilisation des acteurs institutionnels privés (entreprises, associations de zones d'activités) pour encourager les solutions alternatives à l'autosolisme ;
- Sensibilisation et éducation au changement de comportement.

OBJECTIF

Optimiser les déplacements des agents de Terre de Provence pour réduire les couts économiques et environnementaux.

Indicateurs de suivi :

- Réalisation du PDMA ;
- Nombre d'actions mis en place ;
- Evolution des parts modales des agents ;
- Action à réaliser.

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●●●○

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●○○○○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●○○○

COORDINATION DES ACTEURS ●●●○○

COÛT DE L'ACTION ●○○○○

DÉTAILS DE L'ACTION

Cette action vise une finalité similaire à celle de l'action précédente sur les PDME, mais cette fois-ci, Terre de Provence peut la réaliser en interne, sans recourir à un prestataire externe, en suivant les étapes suivantes.

Un diagnostic de mobilité comprenant :

- Les pratiques globales de déplacement des agents sur des déplacements Domicile – Travail et professionnels (enquête quantitative et qualitative) ;
- De l'accessibilité aux abords et au sein des sites de l'administration en question ;
- De la flotte de véhicule à disposition des agents de Terre de Provence (coût d'usage, environnemental...) ;
- Identifier des enjeux de mobilité.

Dans un second temps, l'élaboration d'actions pour proposer des solutions vertueuses économiquement et environnementalement avec un plan d'actions chiffré et programmé (covoiturage, autopartage, renouvellement de la flotte de véhicule professionnelle...).

PORTEUR DE L'ACTION – MAITRISE D'OUVRAGE

Terre de Provence

PARTENAIRES ASSOCIÉS

Communes

FINANCEMENT

De l'investissement (estimation) :

- Réalisation interne du PDM-A avec un suivi des actions avec 0,2 ETP (temps complet sur 1 mois)

Du fonctionnement :

- Suivi des PDM-A par Terre de Provence

ACTION N°6.3.1
COURT-TERME - 2026

6. SERVICES ET COMMUNICATION

6.3 Visuel

6.3.1 Créer une identité "Mobilités" et bien identifier (et distinguer) les arrêts, les horaires, les points de connexion TC /vélo/covoiturage

CONSTAT

Une culture et les informations « mobilités » peu développées auprès des habitants du territoire.

Enjeux visés :

- L'information et la communication multimédias sur l'offre de mobilité existante et les projets.

OBJECTIF

Identifier les offres et points de mobilité (arrêts, informations, affichages, etc.) à l'aide d'un visuel de communication spécifique à Terre de Provence, permettant une reconnaissance immédiate sur l'ensemble du territoire.

Indicateurs de suivi :

- Réalisation d'un visuel commun aux offres de Terre de Provence
- Nombre d'arrêts et affiches bénéficiant de ce visuel
- Action à réaliser

DÉTAILS DE L'ACTION

- Concevoir une charte visuelle graphique « Mobilités » de Terre de Provence ainsi qu'un nom commercial au même titre qu'Orizo pour le Grand Avignon ou Envia pour l'ACCM.
- Décliner cette identité visuelle sur les différents supports : arrêts de transport, Pôles d'échanges multimodaux, totems, plans, affiches, horaires, plateformes web, applications, stationnement vélo...
- Différencier les types de services de mobilités selon les principales thématiques modales :
  - Thématique « cyclable » (aménagement, jalonnement) ;
  - stationnement, bornes de réparation, services vélos, vélos loués...) ;
  - Thématique « transport en commun » (véhicules, arrêts, affichages) ;
  - Thématique « intermodalité » (totems) ;
  - Thématique « partage de la voiture » (plateforme de covoiturage, véhicules d'autopartage, totems).
- Coordonner ce visuel sur l'ensemble du territoire de Terre de Provence Agglomération

Visuel vert des bus d'Orizo

Mention des monuments historiques du territoire Envia / ACCM

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ● ● ○ ○ ○

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ● ○ ○ ○ ○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ● ○ ○ ○ ○

COORDINATION DES ACTEURS ● ● ● ● ○

COÛT DE L'ACTION ● ○ ○ ○ ○

PORTEUR DE L'ACTION – MAITRISE D'OUVRAGE

Terre de Provence

PARTENAIRES ASSOCIÉS

Communes

FINANCEMENT

De l'investissement (estimation) :

- Travail interne à Terre de Provence pour la réalisation d'un visuel
- Une déclinaison dépendante du nombre de véhicules, d'arrêts, de stationnements et bornes vélos, de services vélos; de PEM... (action 6.1.1 « Mettre en place un plan de communication et de sensibilisation global via un multimédia »

Du fonctionnement :

- Un suivi en fonction du renouvellement des arrêts pour Terre de Provence

ACTION N°6.4.1

MOYEN-TERME - 2029

6. SERVICES ET COMMUNICATION

6.4 Évènements

6.4.1 Réaliser un plan d'évènementiel pour encourager les pratiques alternatives

CONSTAT

Une culture et les informations « mobilités » peu développées auprès des habitants du territoire.

Enjeu visé :

› Sensibilisation et éducation au changement de comportement.

OBJECTIF

Proposer des évènements ludiques pour accompagner les habitants et usagers de TPA au changement de comportement modal.

Indicateurs de suivi :

› Nombre d'évènements réalisés ;
› Action à réaliser.

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●●●○
IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●○○○○
FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●●○○
COORDINATION DES ACTEURS ●●●●○
COÛT DE L'ACTION ●●○○○

DÉTAILS DE L'ACTION

Mesure 1 : Participer activement à des évènements et défis régionaux ou nationaux et en assurer la promotion

› L'événement national « Mai à vélo », organisé par l'Association de Promotion et d'Identification des Cycles et de la mobilité active, vise à encourager la pratique du vélo... :
  - ...sous toutes ses formes : utilitaire, loisir, tourisme ou sport ;
  - Ouvert à tous (particuliers, associations, collectivités, établissements scolaires, entreprises...) ;
  - Plus de 5 000 événements en France : balades à vélo, ateliers de réparation, bourses aux vélos, challenges...

› Avec une récurrence annuelle, « La semaine européenne de la mobilité » (septembre) a pour objectif la promotion des modes de déplacement durables pour tous :
  - Modes actifs, transport en commun, covoiturage...
  - Différents évènements organisés : journée sans voiture, ateliers de réparation, challenge, écomobilité scolaire...

La participation en tant que partenaire à ces événements représente un coût évalué à +/- 5 000 €/an

PORTEUR DE L'ACTION – MAITRISE D'OUVRAGE

Terre de Provence

PARTENAIRES ASSOCIÉS

Intercommunalités voisines (CA du Grand Avignon, ACCM), Communes

FINANCEMENT

De l'investissement (estimation) :

› Challenges nationaux et régionaux : +/- 5 000 €
› Organisation d'évènements : +/- 20 000 €
› Campagne d'affichage intégré à l'action 6.1.1 « Mettre en place un plan de communication et de sensibilisation global via un multimédia »
› Cout global de l'action : +/- 25 000 €

Du fonctionnement :

› +/- 25 000 € / an pour une organisation annuelle des évènements

Mesure 2 : Organiser des évènements ouverts au grand public à l'échelle de Terre de Provence Agglomération

Un événement à destination du grand public, tel qu'une « Fête des Mobilités », pourra être mis en place en se déclinant sous différentes formes selon les objectifs et le contexte local :

- Fête du vélo (stands, parcours agilités fermés, ateliers, films...) et des Mobilités (simulations pour l'éco-conduite, test d'un trajet en transport en commun...) ;
- Voie verte d'un jour et/ou Slow'Up : parcours ouvert à tous les modes actifs (marche, vélos, rollers, trottinettes..) sur des routes fermées à la circulation et jalonnées d'attractions ;
- Évènements dans les milieux scolaires (hors SRAV) : challenge vélo ou à pied, animations, pédibus, etc ;
- Intégrer la thématique des mobilités durables aux événements existants organisés par Terre de Provence (exemple : « Les Rencontres des Pros du Tourisme en Terre de Provence »).

La participation à prévoir s'élève à +/- 20 000 € minimum

Mesure 3 : Diffuser l'information de l'offre lors des grands événements (festivals d'Avignon et d'Arles)

S'appuyer sur les grands évènements locaux pour communiquer et diffuser l'information autour de l'offre de mobilités estivales et pérennes en mettant en place des supports d'information (flyers, affiches, stands) et organiser des animations ou interventions pour sensibiliser les festivaliers à l'offre de mobilité locale (transports en commun, parkings, covoiturage...).

Actions Transversales services et communication					
N°	**Intitulé de l'action**	**Maitrise d'ouvrage**	**Coûts de investissement**	**Coûts de fonctionnement**	**Lancement d'opération**
Information					
6.1.1	Mettre en place un plan de communication et de sensibilisation global	TPA	Coût TPA : 120 000 €	MAJ et communication pour Terre de Provence	2026
6.1.2	Travailler avec la Région et les partenaires pour avoir une interface web simple (calculateur d'itinéraire, comparateur) avec toutes les offres TC disponibles	TPA	Coût TPA : 30 000 €	Coût Terre de Provence : 20 000 €/ an	2027
Entreprises/ Établissements publics					
6.2.1	Inciter au développement des Plan de Mobilité Employeur et du télétravail	TPA	Coût PDME : 150 000 € Aide TPA : 30 000 € Aide technique par Terre de Provence	Aide technique par Terre de Provence	2028
6.2.2	Réaliser un Plan de Mobilité des Administrations	TPA	Réalisation par Terre de Provence	Suivi par Terre de Provence	2028
Visuel					
6.3.1	Créer une identité visuelle Mobilités et bien identifier (et distinguer) les arrêts, les horaires, les points de connexion TC / vélo/covoiturage	TPA	Réalisation par Terre de Provence	MAJ par Terre de Provence	2026
Évènements					
6.4.1	Réaliser un plan d'événementiel pour encourager les pratiques alternatives (semaine européenne de la mobilité, fête du vélo, etc.)	TPA	Coût TPA : 25 000 €	Coût TPA : 25 000 €	2029

ÉVALUATION DE LA DÉMARCHE

L'évaluation environnementale et financière

L'évaluation est une étape clé du Plan de mobilité puisqu'elle permet d'anticiper et de mesurer l'impact des actions envisagées sur l'environnement ainsi que sur le plan financier. Elle accompagne, de ce fait, le processus de décision et de suivi de la mise en œuvre de la stratégie.

Pour réaliser l'évaluation environnementale du PDM, Terre de Provence s'est appuyé sur l'expertise de MR environnement et d'AtmoSud.

Le Plan de mobilité fait partie des plans et programmes soumis à évaluation environnementale en application de l'article R122-17 du Code de l'Environnement.

L'évaluation environnementale permet notamment, de veiller à ce que l'ensemble des obligations réglementaires liées à la préservation de l'environnement soient respectées, et de définir un projet qui réponde au mieux aux objectifs de développement durable.

L'analyse des incidences du plan d'action a été réalisée par «types d'interventions», qui rassemblent toutes les actions ayant des incidences de même nature sur l'environnement. Cela permet de limiter les redondances dans l'analyse.

Notons que des études environnementales détaillées précéderont l'instruction des projets, en particulier les projets d'infrastructures avec une évaluation approfondie spécifique en amont de sa réalisation.

Les actions devraient contribuer à **limiter les nuisances sonores** sur le territoire grâce à la diminution des véhicules individuels en circulation au profit de modes moins bruyants et à la rationalisation du transport de biens et de personnes (ferroutage, déviation du trafic poids lourds, fluidification de certains axes engorgés...).

Un impact positif sur la santé, d'une part par l'amélioration de la qualité de l'air et l'apaisement de l'ambiance sonore des centres-villes/bourgs, mais aussi grâce au développement de l'usage des modes actifs qui contribuent à la réduction de la sédentarité.

Cependant, certaines actions envisagées sont susceptibles d'engendrer **des impacts négatifs sur l'environnement.** Des incidences négatives résiduelles liées :

- A la consommation d'espace et aux impacts liés aux nouvelles infrastructures (routes, haltes ferroviaires, parkings-relais, etc.).

- A la destruction ou la dégradation d'habitats d'intérêt communautaire et/ou d'habitats d'espèces d'intérêt communautaire (traversée multimodale de la Durance...).

- A la fabrication des véhicules à motorisation alternative (véhicules électriques, GNV, hydrogène, etc.)

Ces incidences négatives, bien que présentes sont considérées comme faibles au regard des autres impacts positifs et négatifs du PDM sur l'environnement.

Quant à l'évaluation du PDM en matière de qualité de l'air, la mission d'AtmoSud a consisté à :

- Évaluer l'impact du plan sur les émissions de polluants et de GES par rapport aux objectifs de réduction des plans locaux et nationaux
- Évaluer l'impact du plan à l'horizon 2035 sur les concentrations de polluants et l'exposition des populations de l'agglomération

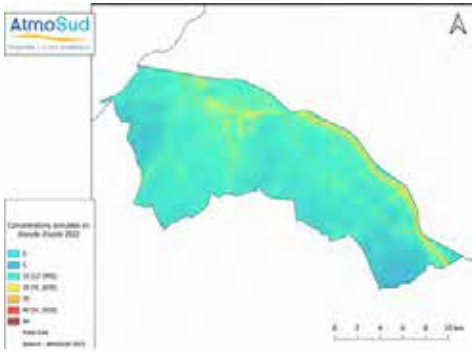
Les émissions de polluants du secteur routier sur le territoire ont été calculées sur 7 années (2007-2035), et les calculs de dispersion de l'exposition des populations réalisés sur les années 2022, 2035 fil de l'eau et 2035 avec Plan de Mobilité.

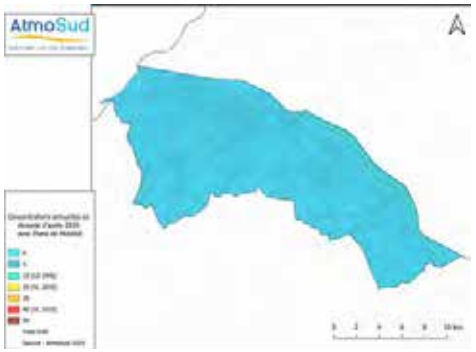
Le bilan montre que pour **les 5 polluants considérés** (NOx, PM2.5, COVNM, NH3 et SOx), les différents objectifs fixés à 2025 et 2030 dans le **PREPA sont atteints** sur le secteur routier.

L'évolution des parts modales induites par le PDM permet de **réduire le trafic routier de 4,3% d'ici 2035** par rapport aux parts modales de 2019. Ce qui représente **48.260 millions de km évités.** Pour rappel, sans actions majeures, le trafic routier était évalué à +1% d'ici 10 ans.

Quant à l'**exposition des populations**, les **valeurs limites réglementaires sont respectées pour les trois polluants** (NO2, PM10 et PM2.5).

Enfin, les actions du PDM couplées au développement de véhicules électriques permettent une baisse en 2035 **de -18% de GES.**
Cela ne permet pas d'atteindre les objectifs du SRADDET (-75% d'ici 2025) en raison d'une forte contribution de l'A7 aux émissions du territoire (68% en 2035). Atteindre l'objectif de -75% de GES à 2050 reste possible, si l'interdiction de véhicules thermique à partir de 2035 décidée au niveau européen, et le développement de véhicules lourds électriques ou alimentés en biocarburant, sont mis en œuvre à ces échéances.





Sources : AtmoSud, 2025

Le programme financier global

Sur le volet financier, l'estimation des dépenses d'investissement et de fonctionnement permettent d'anticiper l'impact économique de la politique publique qui vise à répondre au mieux aux besoins de déplacement des habitants.
Quant au financement du plan d'actions, il nécessite une programmation pluriannuelle d'investissement.
Des dépenses annuelles (tous maître d'ouvrage confondus) entre **600 000 € et 10 M€ /an sur 10 ans** qui témoignent de la volonté de l'intercommunalité d'atteindre les objectifs de report modal, de réduction des pollutions et des émissions de gaz à effet de serre.
Un engagement financier qui confirme également la priorité donnée par Terre de Provence à la mobilité de ses concitoyens. La mise en œuvre du Plan de Mobilité et la réduction de l'usage de la voiture de 19 points de pourcentage suppose que des moyens financiers soient définit à la hauteur des besoins identifiés. Aussi, sur la période 2025-2035, la réalisation des 70 actions nécessite près de **150 millions** d'investissement pour répondre aux 14 objectifs visés.

Le développement des **transports collectifs** représente un budget de 2.2 millions d'euros d'investissement et 3.3 millions d'euros par an de fonctionnement.

Le **développement de l'intermodalité** notamment à travers l'aménagement de pôles d'échanges multimodaux est un enjeu majeur nécessitant un investissement d'environ 21.5 millions d'euros.

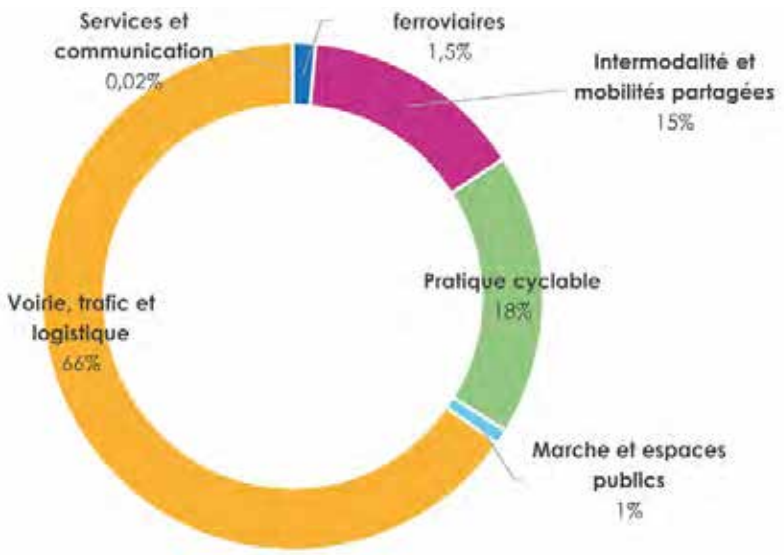
Quant aux 26 actions en faveur de **la pratique cyclable**, elles impliquent 27M€ d'investissement et 400 000€/an de fonctionnement. Soit 18% du budget d'investissement corrélé à l'objectif de multiplier par deux la part modale cyclable d'ici 2035 et de répondre à la demande croissante de développement des mobilités de proximité.

Des investissements évalués à 1.5 millions d'euros pour le **développement de la marche et une meilleure accessibilité PMR** au sein des villages.

Le volet voirie représente 66% du budget total. Notons que les projets majeurs sont : le contournement de Châteaurenard pour libérer le centre urbain de l'emprise des PL et de la pollution, la réalisation d'un échangeur à Cabannes pour limiter la circulation des PL depuis l'A7 vers le GMP à Châteaurenard et la traversée en transit de plusieurs villes du territoire tout en réduisant le nombre de km parcourus par ces mêmes PL sur notre territoire.

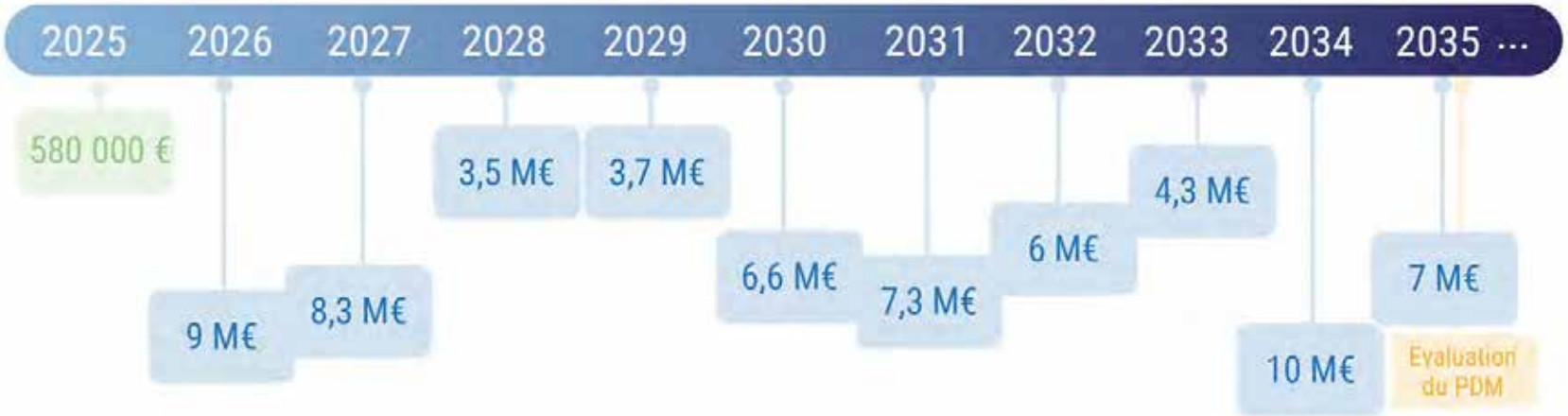
Enfin, pour se donner les moyens de **faire connaître les services déployés et accompagner le changement de comportement**, 30 000€ d'investissement et 315 000€/an de fonctionnement seront nécessaire.
En complément, il s'agit de mobiliser des ressources supplémentaires grâce à l'engagement des acteurs du territoire, des partenaires et des divers appels à projets.

Le programme global d'investissement par axe thématique



Thématique modale	Travaux	Etudes	Services aux usagers	Fonctionnement
Cyclabilité	26 626 000 €	90 000 €	180 000 €	407 850 €
Marche et espaces publics	1 399 000 €	60 000 €		97 500 €
Transports collectifs	2 116 000 €	80 000 €		3 312 000 €
Intermodalité et Multimodalité	21 534 650 €			95 000 €
Voirie, trafic et logistique	96 702 000 €	130 000 €	608 000 €	
Communication et Sensibilisation			30 000 €	315 000 €
Total	**148 377 650 €**	**360 000 €**	**818 000 €**	**915 350 €**

Répartition financière pluriannuelle du programme d'actions



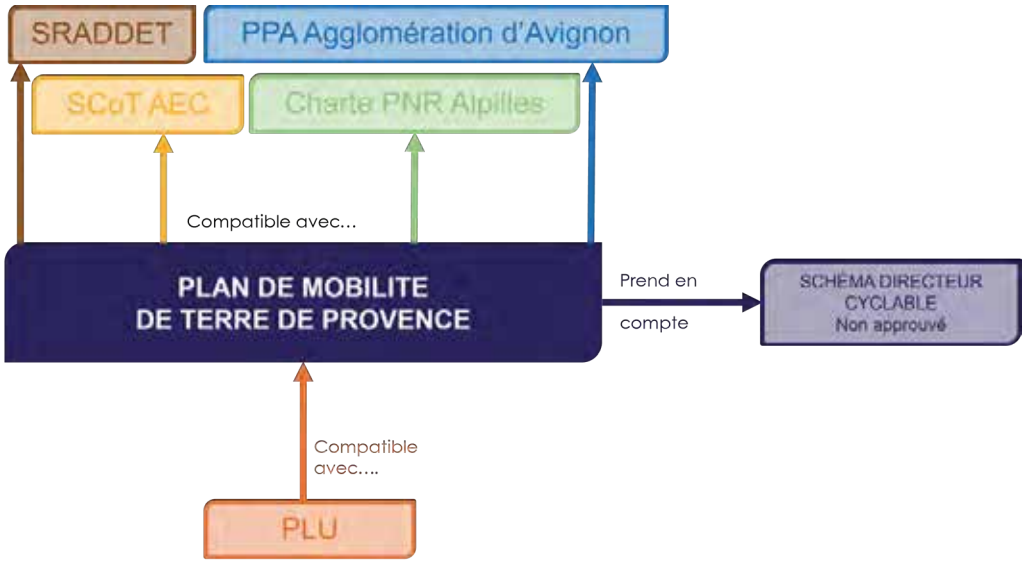
La prise en compte des documents stratégiques

Les Plans de Mobilité sont soumis au régime juridique des articles L. 1214-1 à L. 1214-38 du code des transports. Pour proposer une stratégie et un plan d'actions qui s'inscrivent sur 10 ans, ils doivent être compatible avec certains documents cadres.

L'article L214-7 précise : *"Le plan de mobilité est compatible avec la planification régionale de l'intermodalité, avec les orientations des schémas de cohérence territoriale prévus au titre IV du livre Ier du code de l'urbanisme et avec les orientations des directives territoriales d'aménagement et des schémas de secteur prévus respectivement aux chapitres II et III du titre VII dudit code, avec les objectifs pour chaque polluant du plan de protection de l'atmosphère prévu à l'article L. 222-4 du code de l'environnement lorsqu'un tel plan couvre tout ou partie du ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité et avec le schéma d'aménagement régional défini à l'article L. 4433-7 du code général des collectivités territoriales"*.

Pour Terre de Provence, il s'agit notamment de mettre en œuvre une stratégie en cohérence avec le SRADDET, le Plan de Protection de l'Atmosphère d'Avignon, le SCoT du PETR du Pays d'Arles ainsi qu'avec la Charte du Parc Naturel Régional des Alpilles.

De leur côté, les PLU communaux devront se montrer compatibles avec le Plan de mobilité.



Le Plan de Protection de l'Atmosphère de Vaucluse (PPA84)

Le PPA de Vaucluse date du 11 avril 2014. Il est en révision depuis octobre 2022. Porté par la DREAL PACA sous l'égide du Préfet du département, il vise à mettre en place des actions en vue de limiter les émissions de polluants et maintenir ou ramener dans la zone concernée des concentrations en polluants à des niveaux inférieurs aux normes réglementaires à moyen terme (échéance 2030), pour respecter les directives de l'OMS. Le périmètre du PPA84 intègre 171 communes.

Le plan comporte 29 actions, dont 16 sont relatives aux transports.

Les actions réglementaires cherchent à :

- Optimiser la gestion du trafic routier : mettre en place une démarche concertée pour réduire les vitesses sur certains grands axes urbains et périurbains.
- Mieux considérer la qualité de l'air dans l'aménagement du territoire : définir les attendus liés à la qualité de l'air dans les documents d'urbanisme, notamment pour limiter l'exposition des populations dans les zones de dépassement des Valeurs Limites particules fines (PM) et oxydes d'azote (NOx).
- Définir les attendus relatifs à la qualité de l'air à retrouver dans les études d'impact.
- Inciter au report modal, au développement des transports publics et des modes actifs : mettre en place des plans de déplacements entreprises/administrations et des plans de déplacements établissements scolaires et imposer des objectifs de qualité de l'air aux nouveaux plans de mobilités et à échéance de la révision pour les existants.
- Améliorer les performances des flottes de véhicules légers et véhicules utilitaires légers : imposer un nouvel objectif de renouvellement des flottes de 30% de recours aux filières alternatives.

Le plan de mobilité de Terre de Provence s'appuie sur le PPA 84 pour fixer les objectifs de parts modales et de qualité de l'air à horizon 2035, ainsi que pour composer son plan d'actions.

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) et le Plan Climat-Air-Energie Territoriale (PCAET) du PETR du Pays d'Arles

Terre de Provence est soumis au SCOT et au PCAET du PETR du Pays d'Arles. Datant respectivement de 2018 et 2015, ils sont actuellement en cours de révision depuis 2023 à travers une démarche de SCOT AEC.

Ces documents stratégiques couvrent ainsi 29 communes et plus de 171 000 habitants. Une échelle de réflexion intéressante en matière de mobilité puisqu'elle représente plus de 80% des déplacements de ses habitants (EDVM 2007) et permet d'avoir une vision globale des réseaux et de leurs ruptures entre EPCI/AOM.

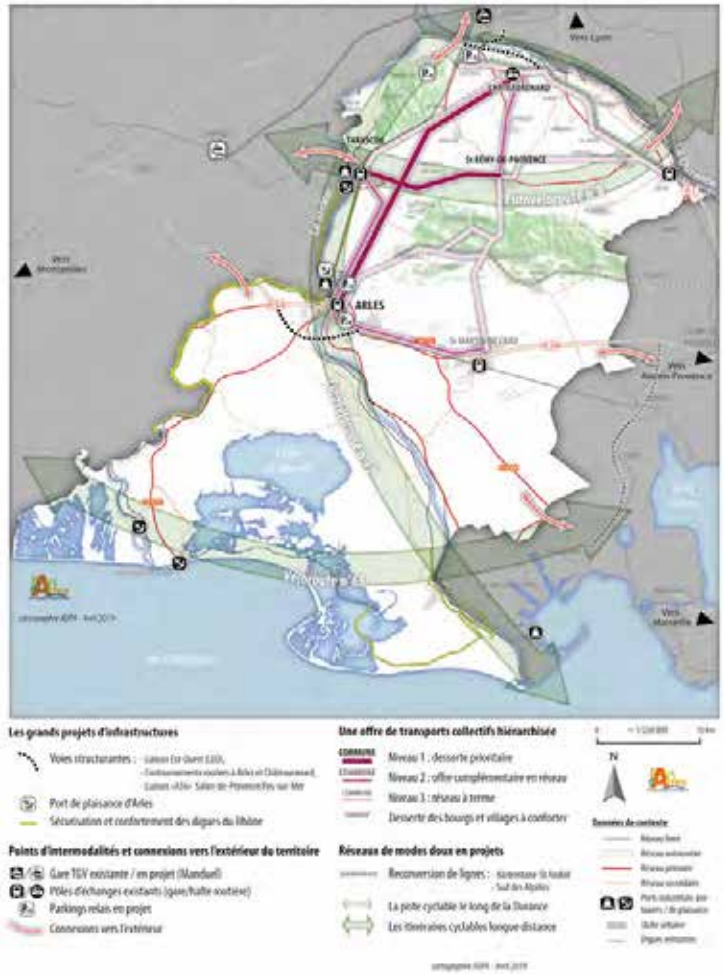
Le Plan Climat-Air-Energie Territorial 2015-2021 aborde le sujet par l'angle du développement durable à travers une grande orientation stratégique : développer la mobilité décarbonée. Les déplacements quotidiens des habitants sur le territoire représentent 11 % des consommations d'énergie et 19 % des émissions de gaz à effet de serre. Les objectifs de réduction de la part des déplacements dans les consommations d'énergie et d'émissions de gaz à effet de serre sont de l'ordre de 10% d'ici à 2021 et respectivement 43% et 77% à l'horizon 2050. Il s'agit donc de travailler sur un ensemble d'actions autour de :

- L'optimisation et le développement des réseaux de transports collectifs,
- Le développement de la mobilité active pour les habitants mais également pour les touristes,
- Le développement de la mobilité électrique et biogaz,
- La mise en place des plans de déplacement auprès d'administrations et entreprises.

De la même manière, le SCOT décrit dans son objectif *« 2.5 Organiser la mobilité sur le territoire »* sa volonté de constituer une stratégie de déplacements à l'échelle du Pays d'Arles, de favoriser une mobilité durable et de réduire les temps de déplacement. Pour cela, les principes d'organisation sont notamment les suivants :

- Renforcer un réseau viaire lisible, hiérarchisé et connecté aux grands axes pour conforter le rôle d'interface et gérer les circulations motorisées;
- S'appuyer sur des points d'intermodalité et sur les infrastructures ferroviaires existantes pour organiser le report modal et le transport de personnes;
- Favoriser l'émergence d'une offre en transports collectifs hiérarchisée et cohérente avec l'armature urbaine;
- Favoriser les courtes distances et les liens de proximité au travers des modes actifs;
- Favoriser les nouvelles formes de déplacement et l'écomobilité;
- Organiser une offre de stationnement adaptée aux différents besoins.

3. Organisation des mobilités et des infrastructures



Le SCOT met bien en évidence le besoin d'aborder la problématique de manière globale en agissant sur l'ensemble des politiques publiques qui en découlent (ex : pour développement un réseau le TC performant, il est primordial de s'intéresser à son accès par les arrêts mais également de réfléchir à une politique de stationnement dissuasive pour les voitures dans les zones bien desservies).

Dans l'élaboration de sa stratégie, et grâce à un travail conjoint avec les EPCI voisins, Terre de Provence a bien considéré l'ensemble de ces éléments.

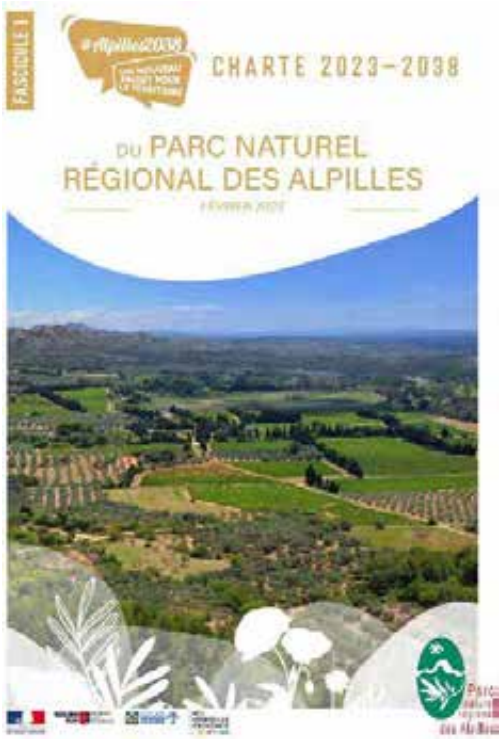
La Charte du PNR des Alpilles

Au sein de Terre de Provence, seule la commune d'Orgon fait partie du Parc Naturel Régional des Alpilles.

Créé en 2007, le PNR a approuvé sa nouvelle Charte en février 2023. Elle s'appliquera sur les 17 communes membres pour la période 2023-2038.

Il s'agit du document de référence qui programme le projet de territoire pour les 15 prochaines années en fixant les axes de développement, les objectifs à atteindre et les actions à conduire.

13 orientations et 38 mesures composent cette nouvelle Charte.



Sur le volet mobilité, les enjeux sont de :

- Développer l'offre de transport à l'échelle du Parc, en cohérence avec l'offre périphérique et les pôles d'emplois et bassins de vie à desservir (ex: développer le covoiturage)
- Renforcer les connexions entre le nord et le sud du Parc
- Renforcer l'offre en modes actifs notamment les itinéraires cyclables (déplacements intercommunaux, développement touristique)
- Organiser les flux touristiques aux alentours des sites patrimoniaux majeurs et des villages emblématiques

La Charte a une portée juridique, elle formalise la responsabilité des collectivités territoriales dans leurs domaines de compétence.

Les Communes et les Intercommunalités s'engagent à :

- Associer le Parc dans les réflexions à venir concernant la mobilité sur le territoire du Pays d'Arles en lien avec le SCoT et le PCAET ;
- Soutenir et développer les projets permettant de réduire les besoins en déplacements ou facilitant les modes de déplacements actifs ;
- Intégrer dans leurs documents de planification urbaine (PLU, SCoT) le développement des modes actifs, notamment piéton et cycliste, prioritairement à la voiture ainsi qu'une organisation de la ville qui n'accroît pas les distances entre lieux de vie et les différentes fonctions de la vie quotidienne (équipements, commerces, emplois...) ;
- Engager des PDU prenant en compte l'intégralité du territoire et de l'articulation avec les territoires voisins et encourager et soutenir les PDE ;
- Développer les réseaux de recharge électrique des véhicules ;
- Favoriser le développement de flottes de véhicules peu consommateurs d'énergie et à faible émissions ;
- Optimiser l'offre existante sur le territoire du Parc et à développer de nouvelles offres (pour les EPCI reconnues Autorités Organisatrices de Transport).

A ce titre, c'est principalement à travers le développement du tourisme à vélo, de l'électromobilité et de la desserte ferroviaire d'Orgon que le programme d'actions du Plan de mobilité de Terre de Provence s'attache à répondre aux engagements.

Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET)

Adopté en juin 2019, le SRADDET définit des objectifs et des règles à moyen et long terme (2030 et 2050) à destination des acteurs publics de toute la région Sud.

Comme l'exige la loi, le Plan de mobilité de Terre de Provence s'est appliqué à suivre les règles du SRADDET tant dans les objectifs fixés que dans la stratégie d'action.

LA PRISE EN COMPTE DES OBJECTIFS DU SRADDET

SRADDET		Plan de mobilité TPA	
N°	**Objectif**	**Objectif**	**Axe stratégique**
1	Conforter les portes d'entrée du territoire régional	**OBJECTIF 1 : Relier le territoire aux pôles générateurs limitrophes** En tant que porte d'entrée régionale et afin de renforcer et pérenniser l'attractivité du territoire régional, le PDM TPA fixe l'objectif de développer et de conforter les connexions avec les polarités limitrophes extérieures.	**Axe 1 : Améliorer l'accessibilité et les connexions avec les territoires limitrophes**
2	Définir et déployer une stratégie portuaire et fluviale régionale	**OBJECTIF 4 : Considérer l'activité logistique** Le PDM TPA répond à cet objectif en soutenant le report modal de la logistique vers le fret ferroviaire, en connexion avec les pôles fluviaux de proximité. Des objectifs plus généraux y répondent aussi en visant l'interconnexion des réseaux de transports collectifs, l'amélioration de la connexion entre les différents modes de déplacement ou encore le développement des connexions avec les polarités limitrophes extérieures.	**Axe 2 : Canaliser et réduire l'impact du trafic automobile et poids-lourd**
3	Améliorer la performance de la chaîne logistique jusqu'au dernier kilomètre, en favorisant le report modal	**OBJECTIF 4 : Considérer l'activité logistique** Terre de Provence se saisit de la problématique logistique pour soutenir la décarbonation, notamment le report modal vers le fret ferroviaire, en lien avec les entreprises du territoire	**Axe 2 : Canaliser et réduire l'impact du trafic automobile et poids-lourd**
4	Renforcer les grands pôles économiques, touristiques et culturels	**Tous les objectifs des axes cités** Le PDM TPA : - se fixe l'objectif de développer les connexions avec les polarités limitrophes extérieures et en interne au territoire (connexions TC, ferroviaires, cyclables et multimodales) - souhaite apaiser les circulations et mailler des connexions en modes actifs au sein du territoire en soutenant notamment la pratique du vélo et en facilitant les mobilités actives (développement du tourisme à vélo)	**Axe 1 : Améliorer l'accessibilité et les connexions avec les territoires limitrophes** **Axe 3 : Apaiser les circulations et mailler des connexions en modes actifs interne à Terre de Provence** **Axe 4 : Calibrer une offre de TC répondant aux besoins**

N°	Objectif SRADDET	Objectif PDM TPA	Axe stratégique PDM
5	Définir et déployer la stratégie régionale économique	**OBJECTIF 12 : Garantir une mobilité pour tous** Le SRADDET recherche une plus grande cohérence dans la localisation des activités économiques afin de diminuer les distances entre pôles d'emplois et pôles d'habitat. Pour Terre de Provence, il s'agit de permettre à ses concitoyens d'accéder aux emplois grâce à une offre de mobilité déployée par l'intercommunalité accessible à tous	**Axe 4 : Calibrer une offre de TC répondant aux besoins**
7	Consolider les liaisons avec les territoires limitrophes et renforcer l'arc méditerranéen	**OBJECTIF 1 : Relier le territoire aux pôles générateurs limitrophes** Le PDM TPA répond à cet objectif en souhaitant développer les connexions avec les polarités limitrophes extérieures et plus généralement en améliorant les connexions entre les différents modes de déplacement au sein et en dehors de son territoire	**Axe 1 : Améliorer l'accessibilité et les connexions avec les territoires limitrophes**
10	Améliorer la résilience du territoire face aux risques et au changement climatique, garantir l'accès à tous à la ressource en eau	**Tous les objectifs des axes cités** L'objectif 10 du SRADDET est complémentaire aux objectifs 12 et 21 : Plus globalement, et au-delà de la question énergétique, la stratégie du SRADDET vise à organiser la transition écologique à travers l'adaptation aux enjeux du changement climatique. Tous les axes du PDM TPA participent à cet objectif en recherchant la réduction de l'impact du trafic routier (report modal, développement des TC et de leur interconnexion...) et la décarbonation des déplacements	**Axe 2 : Canaliser et réduire l'impact du trafic automobile et poids-lourd** **Axe 3 : Apaiser les circulations et mailler des connexions en modes actifs interne à Terre de Provence** **Axe 4 : Calibrer une offre de TC répondant aux besoins** **Axe transversal : Communiquer et sensibiliser sur l'offre de mobilité existante et sur les projets**
11	Déployer des opérations d'aménagement exemplaires	**OBJECTIF 12 : Garantir une mobilité pour tous** Cet objectif vise à prendre en compte le couple urbanisme-transport en amont des projets, tout en privilégiant l'urbanisation sur les nœuds de transports et de flux existants. C'est pourquoi, le PDM fixe comme objectif de rendre l'offre de mobilité de l'intercommunalité accessible à tous les publics (jeunes, seniors, personnes précaires, PMR, etc.)	**Axe 4 : Calibrer une offre de TC répondant aux besoins**

N°	Objectif SRADDET	Objectif PDM TPA	Axe stratégique PDM
12	Diminuer la consommation totale d'énergie primaire de 27 % en 2030 et de 50 % en 2050 par rapport à 2012 -17 % pour les transports en 2030	**Tous les objectifs des axes cités** sont de nature à susciter (individuellement ou combiné) le report modal de la voiture vers des modes de mobilité plus durables Cf objectifs 10 et 21 dont il est complémentaire	**Axe 1 : Améliorer l'accessibilité et les connexions avec les territoires limitrophes** **Axe 2 : Canaliser et réduire l'impact du trafic automobile et poids-lourd** **Axe 3 : Apaiser les circulations et mailler des connexions en modes actifs interne à Terre de Provence** **Axe 4 : Calibrer une offre de TC répondant aux besoins** **Axe transversal : Communiquer et sensibiliser sur l'offre de mobilité existante et sur les projets**
21	Améliorer la qualité de l'air et préserver la santé de la population › -55 % de PM2.5 2012-2030 (toutes sources) › -47 % de PM10 2012-2030 (toutes sources) › -56 % de NOx 2012-2030 (toutes sources) › -35 % de GES 2012-2030 (transport) › 700 000 véhicules électriques en 2030	**OBJECTIF 2 : Limiter l'impact du trafic routier sur l'environnement et la santé des habitants** Afin de diminuer les émissions de pollution atmosphérique et sonore, le PDM TPA s'est fixé des objectifs basés sur les objectifs nationaux (PREPA), régionaux (SRADDET) et locaux (PPA agglomération d'Avignon et SCOT AEC).	**Axe 2 : Canaliser et réduire l'impact du trafic automobile et poids-lourd**
22	Contribuer au déploiement de modes de transport propres et au développement de nouvelles mobilités	La prise en compte de cet objectif du SRADDET est notamment assurée par les actions liées aux expérimentations modes actifs et mobilités partagées	**Axe 5 : Développer le covoiturage, la multimodalité et l'intermodalité**

N°	Objectif SRADDET	Objectif PDM TPA	Axe stratégique PDM
23	Faciliter tous les types de report de la voiture individuelle vers les autres modes plus collectifs et durables › Baisse de 15 % de la place de la voiture ; › Atteindre l'objectif du Plan national vélo, qui ambitionne de faire passer la part modale du vélo dans les déplacements quotidiens de 3 % en 2012 à 12,5 % du vélo en 2030 ; › 1 500 kilomètres d'aménagements cyclables d'ici 2025	Tous les objectifs des axes cités sont de nature à susciter (individuellement ou combiné) le report modal de la voiture vers des modes de mobilité plus durables. Parmi eux, des objectifs chiffrés : **OBJECTIF 3 : Moins 19 points de déplacements en voiture individuelle** **OBJECTIF 7 : 6 % des déplacements à vélo** **OBJECTIF 8 : 30 % des déplacements à pied** **OBJECTIF 11 : 13% des déplacements en transport collectif**	**Tous les axes**
27	Conforter le développement et le rayonnement des centralités métropolitaines	Les objectifs 27, 28 et 29, renforçant les centralités en général, sont complémentaires aux objectifs 5 et 35, par la production de logements, l'installation d'activités économiques ou l'ouverture d'équipements en leur sein, lorsque cwelles-ci sont (ou vont être) desservies par les transports à travers notamment les objectifs : **OBJECTIF 9 : Relier les villes et villages entre eux** **OBJECTIF 11 : 13% des déplacements en transport collectif** **OBJECTIF 12 : Garantir une mobilité pour tous**	**Axe 3 : Apaiser les circulations et mailler des connexions en modes actifs interne à Terre de Provence** **Axe 4 : Calibrer une offre de TC répondant aux besoins**
28	Consolider les dynamiques des centres urbains régionaux		
29	Soutenir les fonctions d'équilibre des centralités locales et de proximité		
35	Conforter les centralités en privilégiant le renouvellement et la cohérence urbanisme-transport	**Tous les objectifs des axes cités** Cet objectif (qui fait écho aux objectifs 21, 22 et 23) traduit la volonté de renforcer une planification coordonnée de l'urbanisation et des infrastructures de mobilité en favorisant le développement urbain autour des axes bien desservis et des PEM. Habiter ou travailler à proximité d'une offre cadencée en transports doit inciter au report modal, rendant ces modes alternatifs compétitifs par rapport à la voiture. Cet objectif vise également le développement des modes actifs comme alternative aux modes motorisés, l'apaisement des centres villes et villageois afin d'améliorer la qualité de vie	**Axe 3 : Apaiser les circulations et mailler des connexions en modes actifs interne à Terre de Provence** **Axe 4 : Calibrer une offre de TC répondant aux besoins**

N°	Objectif SRADDET	Objectif PDM TPA	Axe stratégique PDM
36	Réinvestir les centres villes et centres bourgs par des stratégies intégrées	**OBJECTIF 5 : Mieux partager l'espace public dans les cœurs de villes et villages** Complémentaires aux objectifs 11 et 35	**Axe 3 : Apaiser les circulations et mailler des connexions en modes actifs interne à Terre de Provence**
37	Rechercher la qualité des espaces publics et favoriser la nature en ville		
38	Développer avec l'ensemble des AOMD une information facilement accessible, une billettique simplifiée, une tarification harmonisée et multi-modale	**OBJECTIF 13 : Améliorer la connexion entre les différents modes de déplacement** **OBJECTIF 14 : Faciliter et encourager le report modal** Le PDM TPA répond à ses objectifs en souhaitant rendre l'offre de mobilité de l'intercommunalité accessible à tous et en améliorant la connexion entre les différents modes de déplacement. Cela passe par le développement des différentes offres modales, par celui des pôles d'échanges multimodaux et des services associés ainsi que par de la coopération avec les AOM voisines (interopérabilité des réseaux, billettique, information voyageur...)	**Axe 4 : Calibrer une offre de TC répondant aux besoins** **Axe transversal : Communiquer et sensibiliser sur l'offre de mobilité existante et sur les projets**
39	Fluidifier l'intermodalité par l'optimisation des pôles d'échanges multi-modaux	**OBJECTIF 13 : Améliorer la connexion entre les différents modes de déplacement** Afin de répondre à cet objectif, le PDM fixe notamment comme objectif de développer 9 PEM et d'en conforter 5. Il fixe d'expérimenter une plateforme de covoiturage et de développer la connexion entre les différents services.	**Axe 4 : Calibrer une offre de TC répondant aux besoins**
40	Renforcer la convergence entre réseaux et services, en lien avec la stratégie urbaine régionale	Complète l'objectif 35 **OBJECTIF 1 : Relier le territoire aux pôles générateurs limitrophes**	**Axe 1 : Améliorer l'accessibilité et les connexions avec les territoires limitrophes**
41	Déployer une offre régionale de transports en commun adaptée aux territoires, selon trois niveaux d'intensité urbaine	Le PDM TPA répond à ses objectifs, notamment en soutenant des objectifs en matière de simplification de l'usage des transports collectifs et de confortement du report modal de la voiture vers les transports collectifs **OBJECTIF 1 : Relier le territoire aux pôles générateurs limitrophes** **OBJECTIF 9 : Relier les villes et villages entre eux** **OBJECTIF 11 : 13% des déplacements en transport collectif** **OBJECTIF 12 : Garantir une mobilité pour tous** **OBJECTIF 13 : Améliorer la connexion entre les différents modes de déplacement** **OBJECTIF 14 : Faciliter et encourager le report modal**	**Axe 1 : Améliorer l'accessibilité et les connexions avec les territoires limitrophes** **Axe 3 : Apaiser les circulations et mailler des connexions en modes actifs interne à Terre de Provence** **Axe 4 : Calibrer une offre de TC répondant aux besoins** **Axe transversal : Communiquer et sensibiliser sur l'offre de mobilité existante et sur les projets**
42	Rechercher des complémentarités plus étroites et une meilleure coordination entre dessertes urbaines, interurbaines et ferroviaires		

N°	Objectif SRADDET	Objectif PDM TPA	Axe stratégique PDM
43	Accompagner les dynamiques territoriales avec des offres de transport adaptées aux évolutions sociodémographiques	Le PDM de TPA répond à cet objectif transversal à travers la simplification de l'usage des transports collectifs (connexion entre les différents modes de déplacement et en reliant les villes et villages) et en se fixant comme objectif de rendre l'offre de mobilité de l'intercommunalité accessible à tous **OBJECTIF 9 : Relier les villes et villages entre eux** **OBJECTIF 12 : Garantir une mobilité pour tous** **OBJECTIF 13 : Améliorer la connexion entre les différents modes de déplacement**	**Axe 3 : Apaiser les circulations et mailler des connexions en modes actifs interne à Terre de Provence** **Axe 4 : Calibrer une offre de TC répondant aux besoins**
45	Arrêter un schéma d'itinéraires d'intérêt régional contribuant à un maillage performant entre les polarités régionales	Complémentaire aux objectifs 1, 7, 44, 56	**Mêmes axes concernés**
46	Déployer un réseau d'infrastructure en site propre couplées à des équipements d'accès et de stationnement en cohérence avec la stratégie urbaine régionale	Avec l'objectif 46, le SRADDET marque l'importance de la compétitivité des transports en commun par rapport à la voiture en engageant les partenaires à poursuivre la création de voies réservées aux transports en commun et au covoiturage sur le réseau autoroutier et de TCSP dans les réseaux urbains **Objectif 11 : 13% des déplacements en transport collectif** Le PDM prévoit de répondre à cet objectif à travers l'action 1.2.3 "Faciliter la circulation des TC sur des axes et points durs de circulation en lien avec les autorités compétentes"	**Axe 4 : Calibrer une offre de TC répondant aux besoins**
47	Réduire la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers, l'artificialisation des sols et l'étalement urbain	Le SRADDET demande aux collectivités compétentes en matière d'urbanisme et de planification de contribuer à l'objectif régional d'une baisse de la consommation d'espaces agricoles, naturels et forestiers à l'horizon 2030	**Axe 4 : Calibrer une offre de TC répondant aux besoins**

N°	Objectif SRADDET	Objectif PDM TPA	Axe stratégique PDM
48	Préserver le socle naturel, agricole et paysager régional	Le PDM TPA participe à l'atteinte de cet objectif en rendant l'offre de mobilité déployée par l'intercommunalité accessible à tous à une fin de cohérence urbanisme/transport **OBJECTIF 12 : Garantir une mobilité pour tous**	**Axe 4 : Calibrer une offre de TC répondant aux besoins**
49	Préserver le potentiel de production agricole régional		
56	Accélérer le désenclavement physique et numérique des territoires, en particulier alpins	Complémentaire aux objectifs 1, 7, 44, 45, 56	**Mêmes axes concernés**
57	Promouvoir la mise en tourisme des territoires	Cf objectif 4 dont il est complémentaire	**Mêmes axes concernés**
59	Permettre aux ménages d'accéder à un logement adapté à leurs ressources et de réaliser un parcours résidentiel conforme à leurs souhaits	**OBJECTIF 12 : Garantir une mobilité pour tous** Afin de répondre à ces objectifs, Terre de Provence souhaite permettre à ses concitoyens d'accéder aux emplois, aux services de soins, aux écoles et aux commerces quel que soit leurs difficultés physiques ou économiques. C'est pourquoi, le PDM fixe comme objectif de rendre l'offre de mobilité déployée par l'intercommunalité accessible à tous. Cf objectifs 43 et 5	**Axe 4 : Calibrer une offre de TC répondant aux besoins**
60	Rénover le parc de logements existant, massifier la rénovation énergétique des logements et revitaliser les quartiers dégradés		
61	Promouvoir la mixité sociale et intergénérationnelle, la prise en compte des jeunes et des nouveaux besoins liés au vieillissement de la population		
66	S'accorder sur une stratégie cohérente des mobilités avec les AOMD et définir les modalités de l'action	**OBJECTIF 1 : Relier le territoire aux pôles générateurs limitrophes** La recherche d'une stratégie globale et cohérente constitue la base du PDM pour Terre de Provence depuis l'élaboration de la démarche. Cela se traduit à travers les actions 3.1.1 et 1.1.2	**Axe 1 : Améliorer l'accessibilité et les connexions avec les territoires limitrophes**
68	Rechercher des financements innovants pour pérenniser le développement des transports collectifs	**Les objectifs de l'Axe 4** : Calibrer une offre de TC répondant aux besoins visant à faire progresser significativement la part modale TC et à offrir des services à tous, la recherche de financements est inhérente au développement de ces objectifs	**Axe 4 : Calibrer une offre de TC répondant aux besoins**

LA COMPATIBILITÉ AVEC LES RÈGLES DU SRADDET

SRADDET			Plan de mobilité TPA
N°obj.	**Règle**	**Texte**	**Principales actions**
3	**LD1-OBJ3**	3A : Motiver les projets de création ou de développement des espaces à vocation logistique, notamment au regard de : - d'une justification économique dans le respect des objectifs environnementaux et climatiques - la cohérence du projet avec l'ensemble de la chaîne logistique et son maillage régional - des capacités multimodales du projet (raccordement aux modes ferroviaire, maritime ou fluvial ou proximité d'un terminal intermodal) dans un objectif de réduction de l'impact environnemental - la contribution à la réduction des émissions (gaz à effet de serre et polluants) et de la congestion des réseaux de transport et en particulier la congestion routière péri-urbaine et des centres-villes - de sa contribution à la sobriété foncière et à la sobriété énergétique. 3B : Maîtriser le développement de la logistique et structurer ses implantations 3C : Préserver les capacités multimodales de la logistique régionale	Le PDM TPA répond à ces objectifs à travers l'axe 2 : Canaliser et réduire l'impact du trafic automobile et poids-lourd Ainsi que l'OBJECTIF 4 : Considérer l'activité logistique déclinés notamment dans les sous actions 5.2
5	**LD1-OBJ5C**	Organiser et optimiser l'accessibilité des zones d'activités économiques en transports en commun et en modes actifs, et/ou par un ou plusieurs modes de déplacements alternatifs à l'autosolisme	Plusieurs actions du PDM TPA intègrent l'amélioration de la desserte et de la connexion des pôles économiques avec les actions : Action 3.3.1 : Développer des connexions entre la Voie Verte vers les pôles générateurs de déplacements communaux tels que les centres bourgs et les zones d'activités Diverses actions en faveur du développement du transport collectif (desserte intercommunale, facilitation de la circulation...) et autres alternatives (autopartage, covoiturage)

N°obj.	Règle	Texte SRADDET	Principales actions PDM TPA
22	**L D 1 - O B - J22A**	Contribuer à la mise en œuvre au niveau local du Schéma régional des véloroutes et voies vertes et connecter les itinéraires à un maillage local	L'ensemble des sous-actions 3 répondent à cette règle à travers des actions portant sur la politique de gouvernance, le développement de la Voie Verte en interne, la hiérarchisation du réseau et sa connexion avec les territoires limitrophes ainsi qu'en proposant des services complémentaires.
22	**L D 1 - O B - J22B**	Mettre en œuvre un réseau d'infrastructures d'avitaillement pour carburants alternatifs favorisant les transports collectifs et de marchandises à faibles émissions et l'intermodalité	A travers l'OBJECTIF 4 : Considérer l'activité logistique, plusieurs actions intègrent cette dimension : 5.1.4 et 5.2.4 notamment
35	**LD2-OBJ35**	Privilégier l'intensification urbaine autour des dessertes en transports collectifs, gares et pôles d'échanges en : Quantifiant et priorisant la part du développement et du renouvellement urbain devant être programmée dans les quartiers autour des PEM identifiés comme stratégiques par la Région et opportuns par les SCoT Fixant des objectifs de qualité urbaine, architecturale, et environnementale pour les programmes d'aménagement au sein des quartiers de gare ou de PEM	Le PDM de TPA prend en compte la cohérence urbanisme transport en prévoyant la hiérarchisation des PEM comme leviers d'intensification urbaine, en améliorant leur accessibilité et fonctionnement, notamment à travers ces actions : 1.1.1 / 1.1.3 / 2.1.1 / 2.1.2 / 2.1.3 / 2.1.4 / 2.1.7 / 2.2.2 / 3.2.2 / 3.4.7 / 3.5.5 / 3.5.7
38	**L D 2 - O B - J38A**	Assurer la transmission et la mise à disposition des informations relatives aux services de transports réguliers de voyageurs	Le PDM TPA porte plusieurs actions visant à améliorer et étendre l'information des voyageurs, ainsi, l'ensemble des sous-actions 6 répondent à cet objectif ainsi que les actions 1.2.1 et 1.2.2
38	**L D 2 - O B - J38B**	Garantir l'usage et le respect d'une norme d'interopérabilité commune	Plusieurs actions du PDM visent à mettre en place une interopérabilité commune : Action 1.1.2 / Action 6.1.2 / action 6.3.1
39	**LD2-OBJ39**	Élaborer une charte de services communs et d'exploitation pour le développement de l'intermodalité dans les Pôles d'échanges multimodaux (PEM)	Toutes les sous-actions 1.2 et 2.1 portent sur une offre de transports en communs inter-réseaux et le développement de l'intermodalité et multimodalité
40	**LD2-OBJ40**	Définir et formuler des objectifs de rabattement en transports en commun et modes actifs vers les gares ou PEM identifiés comme stratégiques par la Région et opportuns par les SCoT et PDM/ PDMS dans le confortement de leur rôle de desserte dans un environnement proche ou élargi.	L'OBJECTIF 13 : Améliorer la connexion entre les différents modes de déplacement Plusieurs actions, notamment les sous-actions 2 (intermodalité et multimodalité) et 3 (développement de la voie verte) concourent à optimiser l'accessibilité, à limiter l'usage de la voiture et à optimiser les fonctions d'intermodalité

N°obj.	Règle	Texte SRADDET	Principales actions PDM TPA
42	**LD2-OBJ42**	Coordonner les prescriptions des PDM/PDMS limitrophes en qualifiant les interfaces entre les territoires et veillant à la mise en cohérence des services.	Action 1.2.2 : Travailler avec les AOM voisines pour développer une interconnexion et interopérabilité avec les réseaux Les AOM limitrophes ont été associées à la totalité de la démarche.
45	**LD2-OBJ45**	Prendre en compte le Schéma des itinéraires d'intérêt régional (SIIR)	Plusieurs actions de l'Axe 3 intègrent le SIIR, notamment en raison du passage de l'EuroVelo 8 - La Méditerranée à vélo et de la proximité avec la Via Rhôna : 3.4.1 Connecter Barbentane à la Via Rhôna et la gare d'Aramon (SERM) avec un franchissement pour les cyclistes sur le pont d'Aramon 3.4.6 Connecter Mollégès-Gare à l'EV08 par un aménagement en site propre sécurisé
46	**LD2-OBJ46**	Coordonner les aménagements et les usages des projets de transports collectifs en site propre et de Parcs relais avec l'ensemble des modes de transport pour améliorer la performance intermodale globale	Le PDM intègrent plusieurs actions visant à améliorer la qualité de l'intermodalité et le développement de services dans les différents PEM (thématiques transports en commun / intermodalités et mobilités partagées)
50	**LD2-Obj50 D**	Améliorer la transparence des infrastructures linéaires au regard de la fonctionnalité écologique, en particulier dans les 19 secteurs prioritaires identifiés	Le secteur 15 - Les Alpilles est compris dans le périmètre du PDM TPA par la commune d'Orgon. Les études liées infrastructures du PEM notamment, considèreront cet objectif.
66	**LD3-OBJ66**	Organiser un dialogue permanent entre les AOM	Le PDM intègre de fait la coopération avec les territoires voisins dès la réalisation du PDM. Cela se traduit à travers la plupart des actions cyclables et routières, et pour le transport collectif par l'action 1.2.2 Travailler avec les AOM voisines pour développer une interconnexion et interopérabilité avec les réseaux
68	**LD3-OBJ68**	Établir de nouveaux équilibres économiques pour le financement des infrastructures et des services de transport et assurer leur conformité avec la stratégie régionale de chef de file de l'intermodalité	Le PDM de TPA associe la Région à chaque comité de pilotage et porte plusieurs actions en ce sens, c'est le cas de l'action 1.2.1 Travailler avec la Région pour développer l'offre de transport collectif en lien avec l'offre de transport de Terre de Provence Agglomération ainsi que sur les actions d'intermodalité à travers le SERM (actions 2.1.1 et 2.1.2)

Le suivi du Plan de mobilité

La mise en œuvre du programme d'actions pluriannuel implique un suivi de mise en œuvre qui devra se faire de manière progressive et continue.

Le Code des transports exige une évaluation à mi-parcours (5 ans) de façon à recueillir les éventuelles difficultés, à réajuster l'investissement au regard des réalisations et à établir un point d'étape plus formel auprès des différentes parties prenantes.

Dans ce cadre, Terre de Provence organisera un suivi de 57 indicateurs évaluant le niveau de réponse aux objectifs fixés dans la stratégie.

Certains indicateurs peuvent être facilement renseignés et se faire chaque année. En revanche, d'autres mobilisant des ressources et analyses plus complexes (enquêtes, comptages, etc.) ou nécessitant des études distancées, ne seront réalisées que ponctuellement au fil des 5 années, voire au delà.

Les services de Terre de Provence opéreront également un suivi plus qualitatif à travers de l'observation et des relevés de terrain réguliers.

En terme de gouvernance, il s'agira en tant qu'AOM d'animer le Comité des partenaires dans lequel l'ensemble des partenaires sera associé.

14 objectifs / 57 indicateurs		
Objectifs du PDM	**Indicateurs de suivi**	**Régularité**
Objectif 1 - Relier le territoire aux pôles générateurs limitrophes	Linéaire de connexion cyclable développé avec les EPCI voisins	Annuel
	Fréquentation cyclable des traversées	Annuel
	Nombre de correspondances entre les réseaux (lignes, horaires)	5 ans
	Nombre de titres interopérables	Annuel
	Linéaire de réaménagement routier	5 ans
Objectif 2 - Limiter l'impact du trafic routier sur l'environnement et la santé des habitants	Nombre d'aides à l'achat de véhicules électriques déployées	Annuel
	Nombre de bornes IRVE installées	Annuel
	Nombres d'agents formés à l'écoconduite	Annuel
	Nombre d'accidents recensés	Annuel
	Émissions de gaz à effet de serre	5 ans
	Population exposée (particules fines et Nox)	Annuel
	Nombre de panneaux antibruit installés	5 ans
	Évolution du parc de véhicules (type d'énergie, CRIT'AIR)	Annuel
	Nombre de communes dotées d'un plan de circulation	Annuel
Objectif 3 - Moins 19 points de déplacements en voiture individuelle	Part modale de la voiture	10 ans
	Fréquentation des principaux axes routiers (comptages)	3 ans
	Nombre de km parcourus en voiture	10 ans
	Budget mobilité des ménages	5 ans

Objectifs du PDM	Indicateurs de suivi	Régularité
Objectif 4 - Considérer l'activité logistique	Nombre de parkings PL	3 ans
	Fréquentation des parkings PL	3 ans
	Nombre d'aires de livraison aménagées	Annuel
	Nombre de flux logistique ferroviaire déployés	5 ans
Objectif 5 - Mieux partager l'espace public dans les cœurs de villes et villages	Linéaire de zones apaisées aménagées (zone 30, 20)	Annuel
	Nombre de traitements réalisés	5 ans
	Nombre de verbalisation (respect du stationnement, des vitesses, etc.)	Annuel
	Nombre de communes ayant mis en place du stationnement de courte durée	Annuel
Objectif 6 - Favoriser le report modal sur les déplacements de courtes distances	Linéaire piétons jalonnés	Annuel
	Linéaire cyclables jalonnés	Annuel
Objectif 7 - 6 % des déplacements à vélo	Part modale vélo	10 ans
	Linéaire d'aménagements cyclables sécurisés	Annuel
	Nombre de stationnements vélo sécurisés aménagés	Annuel
	Nombre de points noirs résorbés (réf. Diagnostic PDM)	Annuel
	Nombre de services vélo déployés : réparation, location, etc.	Annuel
Objectif 8 - 30 % des déplacements à pied	Part modale piétonne	10 ans
Objectif 9 - Relier les villes et villages entre eux	Partenariats engagés pour une gouvernance thématique cyclable	Annuel
Objectif 10 - Développer le tourisme à vélo	Nombre de cyclistes sur la voie verte (compteurs)	Annuel
	Nombre de label « Accueil Vélo » supplémentaires	5 ans
	Nombre de vélos loués	Annuel
	Nombre de stations réparation installées	Annuel

Objectifs du PDM	Indicateurs de suivi	Régularité
Objectif 11 - 13 % des déplacements en transport collectif	Part modale du TC	10 ans
	Évolution de l'offre : lignes, fréquences, horaires	5 ans
	Nombre d'abonnements/de voyageurs (offre régulière, scolaire interne, régionale, TER)	Annuel
	Linéaire en site propre aménagés	5 ans
	Fréquentation des TC	Annuel
	Nombre d'arrêts équipés de panneaux d'information temps réel	Annuel
Objectif 12 - Garantir une mobilité pour tous	Nombre de communes engagées dans la mise en accessibilité (PAVE)	5 ans
	Nombre d'arrêts accessibles aux PMR	Annuel
	Nombre de bénéficiaires de la tarification solidaire	Annuel
Objectif 13 - Améliorer la connexion entre les différents modes de déplacement	Nombre de PEM aménagés	5 ans
	Nombre de lignes de bus équipées de racks à vélo	Annuel
	Nombre de place de stationnement en PEM/parking-relais	Annuel
	Fréquentation des PEM/ P+R : occupation	Annuel
	Nombre d'abonnés et d'usagers à une plateforme et utilisateurs du covoiturage	Annuel
Objectif 14 - Faciliter et encourager le report modal	Nombre et type d'événements organisés autour de la mobilité, du vélo, etc.	Annuel
	Nombre de participants aux évènements	Annuel
	Nombre d'associations recensées	Annuel
	Nombre d'aides à l'achat vélo accordées	Annuel

GLOSSAIRE

ACCM	Arles Camargue Crau Montagnette
AMP	Aix-Marseille Provence
AOM	Autorité organisatrice de la mobilité
CCVBA	Communauté de communes Vallée des Baux Alpilles
CEREMA	Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
CO2	Dioxyde de carbone
DREAL	Direction Régionale Environnement Aménagement Logement
EDVM	Enquête déplacement villes moyennes
EMC²	Enquête Mobilité Certifiée Cerema
EMD	Enquête ménages déplacements
EPCI	Etablissement Public de Coopération Intercommunale
GES	Gaz à effet de serre
INSEE	Institut National de la Statistique et des Études Économiques
IRVE	Installation de recharge de véhicules électriques
LEO	Liaison Est Ouest
LMV	Luberon Monts de Vaucluse
LOM	Loi d'orientation des mobilités
MIN	Marché d'intérêt national
GMP	Grand Marché de Provence
NOX	Oxyde d'azote
P+R	Parc-relais
PAVE	Plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics
PCAET	Plan climat air énergie territoriale
PDM	Plan de mobilité
PDME	Plan de mobilité employeur
PDMS	Plan de mobilité simplifié
PDU	Plan de déplacement urbain
PEM	Pôle d'échanges multimodal
PETR	Pôle d'équilibre territorial et rural
PL	Poids lourd
PLM	Paris-Lyon-Méditerranée
PLU	Plan local d'urbanisme
PM	Particules fines
PMR	Personnes à mobilité réduite
PNR	Parc naturel régional
PPA	Plan de protection de l'atmosphère
PREPA	Plan national de réduction des polluants atmosphérique
QPV	Quartier politique de la ville
SCOT	Schéma de cohérence territoriale
SERM	Services express régionaux métropolitains
SICAS	Syndicat Intercommunal du Canal des Alpines Septentrionales
SMAVD	Syndicat Mixte d' Aménagement de la Vallée de la Durance
SNCF	Société Nationale des Chemins de Fer Français
SRADDET	Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires
TC	Transport collectif
TER	Train express régional
TPA	Terre de Provence Agglomération
VAE	Vélo à assistance électrique
VM	Versement mobilité
VVV	Véloroute voie verte
ZAE	Zone d'activité économique

Pilotage de la démarche, rédaction des fiches actions

Service des mobilités, Pôle aménagement et cadre de vie de Terre de Provence Agglomération

Accompagnement technique général, conception graphique, concertation, rédaction et annexe accessibilité

Agence d'urbanisme Pays d'Aix Durance

Évaluation environnementale

MR environnement

Évaluation du PDM, qualité de l'air et GES

AtmoSud