

Note sur les précisions du PDM de Terre de Provence

A la suite des observations préliminaires effectuées par le commissaire enquêteur, cette note entend apporter des précisions sur différents volets du Plan de Mobilité (PDM). Elle se compose de deux parties :

- La première apporte des précisions sur l'ensemble du PDM,
- Tandis que la seconde présente la méthodologie d'évaluation financière, avec un focus particulier sur les actions liées aux voiries (échangeur, traversée de la Durance et connexion au Grand Marché de Provence).

1. Précision sur l'ensemble du PDM

Les précisions qu'apporte cette note s'organisent autour des différentes phases réalisées durant le Plan de Mobilité.

a. Diagnostic : Etat des lieux à l'échelle intercommunale

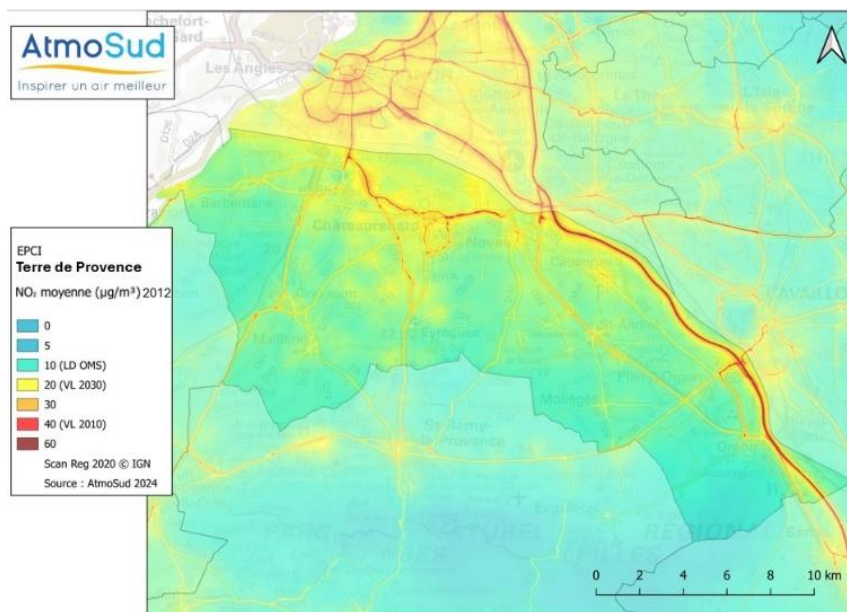
Dans cette partie, différentes corrections ou précisions seront apportées afin de préciser certains propos tels que :

- **Page 16** : Le titre du paragraphe « une activité logistique qui impacte fortement le territoire » sera modifié pour préciser qu'il s'agit bien des projets urbains et intercommunaux qui impacteront le territoire ;
- **Page 16** : Une précision du sigle OCS GE sera ajoutée. Il s'agit d'une base de données de référence pour la description de l'occupation du sol produite par l'IGN et le CEREMA ;
- **Page 17** : La diminution du nombre de déplacements au niveau national. En effet, selon le CEREMA en 2024 qui a étudié les différentes enquêtes ménages nationales, la baisse de la mobilité quotidienne est de 12 % en moyenne depuis 2021 (Clermont Auvergne Métropole avec -17 % entre 2013 et 2023, la CA d'Angers Loire Métropole avec -19% entre 2012 et 2022, Métropole de Toulon Provence Méditerranée avec -12% entre 2008 et 2022) ;
- **Page 18** : Le développement de l'analyse macroscopique des évolutions de la mobilité. Une mention dans le texte complètera l'analyse des parts modales liées à la voiture. En effet en 2008, 66 % de la part modale est liée à la voiture contre 69 % en 2019. Sur cette période, cette part modale augmente tandis que le nombre de déplacements diminue. En 2008, on dénombre 136 000 déplacements en voiture contre 128 000 en 2019 soit une diminution de 8 000 déplacements (-6%) ;
- **Page 18** : Une précision sera ajoutée sur le fait que « 88 000 déplacements, soit 70 % des déplacements font moins de 3 km ». Cela s'explique par la méthode d'analyse de l'EMC²

disponible. En effet, pour garantir la fiabilité des comparaisons réalisées entre les deux enquêtes (2008 et 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 TPA). En dehors de toutes les comparaisons entre ces deux enquêtes, l'ensemble des résidents (-11 ans) est pris en considération, et les déplacements extra-TPA ne sont pas intégrés. En modifiant légèrement les données : la base est de 181 000 déplacements pour 124 000 déplacements internes. Le calcul est donc $88\,000/124\,000 = 70\%$ (voire 71% après arrondi) ;

- **Page 28** : Une correction est à effectuer dans le cadre « enjeu ». En effet, une correction est à apporter sur le terme « Amélioration » et sera remplacé par « Diminution des nuisances et des pollutions... ». Il conviendra également de préciser que ces nuisances constituent des enjeux importants « auxquels le Plan de mobilité doit répondre » ;

- **En page 29**, Les émissions de NOx du transport routier sont la principale source de nuisances et de pollutions atmosphériques avec 58 % des émissions. Le transport routier est également un contributeur significatif aux PM10.



- **Page 31** : L'ajout d'une carte plus lisible, soit sur la page du réseau ferroviaire, soit avant l'offre ;
- **Page 35** : Une correction sera effectuée concernant la numérotation du graphique avec la ligne Avignon – St-Rémy qui est la 707 et non la 705 – de même, la ligne Maillane – Avignon est la 708, et non la 705. De plus, une échelle horizontale sera ajoutée au graphique ;
- **Page 37** : Une précision du protocole de mesure sera ajoutée dans la carte. En effet, le calcul des temps de parcours est issu d'une comparaison via Google Maps selon les 3 modes (vélo, TC, voiture) d'un point A à un point B un même jour et même heure de semaine. Ces temps de déplacement ne considèrent pas le temps de recherche du stationnement pour les automobilistes et cyclistes, ni le temps d'attente des usagers des transports en commun au point d'arrêt. Ces comparaisons restent symboliques et visent à apporter une tendance générale ;

- **Page 38** : La précision sera mentionnée concernant l'accessibilité au réseau de transport en commun. Il sera rappelé que la nature du territoire (péri-urbain voire rural) engendre une complexité dans la mise en œuvre et le coût d'une offre de transports collectifs. Des exemples seront proposés de territoires comparables ;
- **En page 40 et 41**, les cartes sont bien différentes car elles font référence au réseau cyclable. La première correspond plutôt aux aménagements cyclables présents (site propre, sur chaussée, cohabitation modale) et la deuxième au jalonnement pour une vocation touristique.

b. Diagnostic : Constats et enjeux généraux

Dans cette partie, les tableaux de synthèse des principaux constats seront repris en distinguant les points forts et les points faibles et des approfondissements dans le diagnostic ou au niveau du tableau sur les nouveaux sujets exposés (vitesse élevée provenant des entretiens lors de la réalisation des monographies, le doublement du pont de Bonpas ou encore de développement de l'emport des vélos dans les TC provenant des ateliers techniques du PDM...) seront réalisés.

Dans le cadre de ce premier Plan de mobilité, parmi les nombreux sujets évoqués celui du **stationnement (article L 1214-2 du Code des Transports)** a été abordé sur l'ensemble des communes. Un paragraphe pourra être ajouté dans le diagnostic global **après la page 30**. En effet, l'échelle la plus appropriée pour son étude a semblé être l'échelle communale, en raison du champ de compétence en matière de gestion du stationnement public notamment.

C'est pourquoi, le stationnement est traité au sein des monographies (**P.56 à 87**), à travers les différentes cartes ainsi que dans la partie « Enjeu » sous la dénomination de :

- « *Requalification de la place du Marché et l'apaisement de la D35* » pour Barbentane par exemple ;
- « *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* » pour Châteaurenard ;
- Ou de « *L'apaisement du centre-ville et de l'axe de circulation pour favoriser le partage de l'espace public* » à Plan d'Orgon ;
- Ou encore « *Le réaménagement du cœur de ville par la réorganisation du stationnement et la mise en place d'une zone de rencontre* » à Rognonas.

En effet, dans la plupart des villages où l'offre de mobilité alternative à la voiture est actuellement restreinte, le stationnement a été abordé sous le prisme de l'accessibilité pour tous, de la sécurité des modes actifs (notamment au regard des attentes et du fort potentiel de développement de la marche et du vélo) et de la qualité des espaces publics.

De nombreuses communes de l'agglomération ont entamé ce travail. En effet, les visites de terrain ayant précédé la réalisation des monographies communales ont fait émerger que l'ensemble des communes avaient développé des modes de gestion réglementés du stationnement telles que les

zones bleues. C'est pourquoi ce point sera précisé dans le tableau des constats **page 51** sous l'onglet « Marche, stationnement et espaces publics ». Dans le tableau de synthèse des enjeux issus du diagnostic et de la concertation des acteurs **page 53**, il est abordé à travers les notions de « *Requalification et valorisation des espaces publics* » et « *Optimisation du stationnement en lien avec l'aménagement des espaces publics* ».

Dans la stratégie d'organisation des mobilités à horizon 2035, c'est au sein de l'Axe 3 que le stationnement est pointé : sur la carte p.94 avec la notion de « *sécuriser les cheminements piétons dans les noyaux villageois, requalifier le stationnement et valoriser les espaces publics* » et l'objectif n°5 p.95.

Afin d'asseoir ce levier indispensable au report modal, la problématique sera davantage intégrée dans les actions, notamment en appui de l'action 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)*.

Concernant la dualité **urbanisme et mobilité**, des échanges se déroulent depuis plusieurs mois à l'échelle du PETR du Pays d'Arles dans le cadre de la révision du SCOT sur la question du ZAN, notamment comment traiter de l'étalement urbain et de la cohérence urbanisme-transport.

Pages 11 à 13 : Dans le diagnostic du PDM, plusieurs analyses ont été menées dans ce sens, notamment par l'étude de la répartition de la population et de l'emploi (P.11), la localisation des équipements/polarités du territoire (P.12/13), comme la spatialisation des différents projets envisagés par les communes (P.16). L'objectif est d'établir une vision globale et partagée des dynamiques qui s'opèrent sur le territoire, et sur lesquelles il est indispensable de s'appuyer pour penser le Plan de Mobilité à horizon 2035. L'enjeu le précise : « *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* ».

Par la suite, l'analyse des flux de déplacement, de l'offre actuelle puis des besoins permet de cibler un potentiel d'offre à développer, en cohérence avec les éléments analysés au préalable.

Enfin, l'un des objectifs visés par les monographies communales est bien de traiter de la cohérence entre urbanisme (fonctionnement intra-villageois et en connexion avec les communes périphériques) et mobilités (offre de mobilité actuelle et souhaitable). Elles visent à spatialiser et faire le lien entre les zones d'habitat, d'emplois, les pôles générateurs/commerces, les projets et l'accès à l'offre de mobilité (arrêt TC, aménagement cyclable, PEM, zones apaisées 20/30, etc.). Ainsi des précisions d'analyse sur cette dualité seront ajoutée dans les planches (étalement urbain, distance par rapport aux équipements, projets...).

Dans la stratégie, des précisions seront apportées sur la nécessité de garantir une cohérence urbanisme-transport. Même si à travers l'Axe 4 « Calibrer une offre de transport collectif répondant aux besoins » et l'Axe 5, le PDM met en avant le fait qu'une offre de transport collectif et la localisation des PEM seront étudiées au regard de l'organisation et du fonctionnement actuel et futur du territoire.

Dans le plan d'action, certaines fiches ont pour objectif de mieux répondre aux besoins, donc à la localisation soit des populations, soit des équipements et emplois. C'est le cas des actions **1.1.1 Améliorer le service de la navette de Châteaurenard** : envisager une meilleure desserte des quartiers, ou encore **1.2.5. Adapter l'offre de transport scolaire à la création du collège d'Eyragues** : anticiper les futurs flux engendrés par cet établissement scolaire.

Pour terminer avec cette partie du PDM, un paragraphe sur la concertation sera ajouté provenant notamment de la délibération du bilan de la concertation disponible sur le site internet de Terre de Provence (<https://www.terredeprovence-agglo.com/PLAN-DE-MOBILITE-2025-2035-Construisons-ensemble-la-mobilite-de-demain>).

c. Diagnostic : Monographies communales

Les chiffres-clés ne concernent que les déplacements domicile-travail, qui comptent pour seulement 22% des déplacements selon l'enquête mobilité. Il aurait été préférable de pouvoir détailler la mobilité des résidents sur chaque commune, malheureusement, les seules données disponibles à cette échelle sont les déplacements domicile-travail de l'INSEE. De plus, bien qu'ils ne représentent que 22% des déplacements quotidiens, les déplacements domicile-travail sont, avec les scolaires, ceux qui sont les plus concentrés sur des plages horaires et des destinations regroupées. Ils ont donc un impact important sur les territoires. Il a donc été choisi de mentionner ces informations bien qu'elles ne représentent qu'une partie des déplacements.

Concernant la mobilité solidaire, les monographies communales ont été établies à la suite de terrains et aux rencontres avec les communes. Cette problématique de la mobilité solidaire a été souvent abordée sous l'angle de l'accès aux transports collectifs. Seule la commune de Graveson a spécifiquement mentionné la nécessité de déployer une mobilité partagée et solidaire, tous modes confondus.

Pages 75 et 83, à noter dans les monographies de Noves et de Rognonas, l'ajout de la mention du Pont de Bonpas et la suppression de la poursuite de la LEO.

d. Stratégie

Page 89, le calcul du tableau sur l'évolution tendancielle sera modifié. L'objectif est bien de projeter le nombre total de déplacements moyen par jour qui sera réalisé par les résidents d'ici 2035. Aucune projection n'étant disponible sur le territoire, les hypothèses d'évolution du nombre de déplacements s'appuient donc sur les données socio-démographiques validées en 2025 par les élus dans le SCOT du PETR du Pays d'Arles (en cours de révision). Ces données permettent d'appréhender l'évolution de la population envisagée, ainsi que sur un benchmark réalisé au niveau national sur des EMC² récentes et territoires similaires afin de connaître les tendances nationales sur cette typologie de territoire : 60 400 (nbre d'habitants en 2020) x 3.6 (nbre de déplacements moyen/jr/pers) = 217 440 et non 185 000 (données issues de l'EMC² mais ne correspondant pas au calcul présenté), représentant une évolution moindre.

Concernant la population, l'hypothèse d'évolution retenue dans le SCOT du PETR du Pays d'Arles pour l'agglomération de Terre de Provence est de +0,6% par an entre 2020 et 2045, soit une population de 65 545 habitants en 2035 (+6% entre 2025 et 2035).

Même si le nombre de déplacements par résident poursuit la tendance à la baisse amorcée depuis une dizaine d'années, c'est bien l'augmentation significative de la population qui entraîne, dans ce calcul, une hausse du nombre de déplacements moyens par les résidents.

Toujours page 89, une ligne est également consacrée à la population de + de 60 ans, alors que ce pourcentage n'entre pas dans le calcul de la mobilité. A travers cet indicateur, il s'agit d'évoquer l'évolution structurelle des ménages (vieillesse, desserrement, etc.) qui impactent les mobilités. Il n'entre pas dans le calcul direct de la mobilité (ici simplifié par le croisement évolution population/nbre de déplacement moyen EMC²) mais tout comme les projets de développement notamment immobiliers et économiques, ils participeront à l'évolution des mobilités sur le territoire.

Page 91, une précision sera apportée sur la carte des objectifs ainsi que sur l'action associée : **le franchissement de la Durance**. Cette identification d'une alternative à la LEO correspond à une étude supplémentaire portant sur un franchissement multimodal, intégrant notamment un volet transports en commun, modes actifs, covoiturage et logistique (PL). Cette orientation provient du diagnostic, qui met en évidence la congestion du trafic sur les points de franchissement existants. À ce stade, la réalisation d'une nouvelle infrastructure n'est pas actée. L'action vise avant tout à en étudier la faisabilité technique (type de franchissement, raccordements possibles, impacts environnementaux et sur le trafic) ainsi que la faisabilité financière (coûts, partenaires, modalités de mise en œuvre).

Page 92, une précision sera également apportée dans la légende de la carte ainsi que dans la présentation de l'action liée à **l'échangeur de Cabannes**. Avec la fin du projet de LEO, cet échangeur pourrait jouer un rôle logistique important en contribuant à la décongestion du pont de Bonpas, actuellement seul point d'entrée et de sortie depuis l'A7 au nord du territoire. Il permettrait ainsi d'améliorer l'accessibilité au Grand Marché de Provence à Châteaurenard. Ce projet doit être intégré au PDM en raison de la demande politique du territoire et du Département des Bouches-du-Rhône en faveur d'une fluidification du trafic sur les points de congestion. À ce stade, l'étude n'est pas encore réalisée et permettra d'évaluer ses atouts et ses faiblesses notamment en termes d'impacts sur le réseau et sur les parts modales des résidents de Terre de Provence

Toujours à la même page, une précision est à apporter par rapport à la flèche au niveau de la Durance. Cette dernière a été modifiée (simplifiée très schématiquement suite au dernier COPIL sur demande de Châteaurenard) pour marquer le fait qu'un nouveau franchissement était à étudier /nécessaire mais qu'aucun tracé n'était déterminé. La flèche sur la version précédente suivait davantage la Durance pour franchir la Durance au Nord du GMP.

Pour Terre de Provence, ces actions de voiries ont été identifiées afin de pallier l'arrêt du projet de LEO. Pour atteindre les objectifs de parts modales, notamment la réduction à 50 % de l'usage de la voiture à l'horizon 2035, le plan d'actions propose 70 actions. S'agissant du volet voirie, certaines

peuvent apparaître comme des freins à ces objectifs. Il ne s'agit toutefois d'études, et non de réalisations immédiates des infrastructures (cf. note spécifique voirie). Celles-ci analyseront les impacts potentiels des mesures et évalueront leurs avantages et inconvénients au regard des objectifs logistiques attendus. D'autant que dans les aménagements de voirie potentielle, des voies réservées (bus, vélo) pourraient être programmées et permettraient ainsi aux TC aujourd'hui pris dans le trafic, notamment dans les franchissements de la Durance, d'être pleinement concurrentiels à la voiture individuelle. Quant à l'ambition de réduction des parts modales, elle résulte des échanges avec les élus et techniciens du territoire, et témoigne d'une volonté de développer plusieurs solutions multimodales et une communication auprès de la population.

e. Plan d'Actions

Afin d'apporter des précisions aux différentes actions, des éléments ci-dessous seront approfondis :

- **Page 107**, pour simplifier les items d'évaluation de la grille d'impacts des actions, nous modifierons les couleurs utilisées afin d'identifier ce qui est positif (en vert les impacts sur le report modal) et négatif (en rouge l'impact sur l'environnement) ;
- **Page 106**, les 17 enjeux prioritaires seront mentionnés ;
- Pour toutes les actions liées à l'étude de restructuration du réseau de transport, une mention « p.m. » (Pour Mémoire) sera ajoutée pour le coût de l'étude globale (80 000 €) ;
- **Action 1.1.2** – Le titre de l'action sera modifié avec une suppression du terme « structurante ». Ce terme sera étudié lors de l'étude de restructuration du réseau. Dans ce cas, les 6 AR / j semblent le minimum à proposer, soit 3 services le matin et 3 l'après-midi ;
- **Les actions 2.1.3** (« Identifier, hiérarchiser et développer des pôles d'échanges multimodaux (PEM et parkings-relais) dans chaque commune ») et 2.1.7 (« Aménager les abords des PEM : leur accessibilité PMR et modes actifs ») se différencient par l'échelle utilisée. Pour l'action 2.1.3, il s'agit de préconisations d'aménagements au niveau du PEM alors que l'action 2.1.7 correspond à la liaison entre le centre-ville et le PEM ;
- **Action 3.3.4** – Une modification du titre de l'action sera réalisée avec la suppression du terme « jalonnées », il s'agit ici de signalisation d'aménagement à faible coût (Route à accès restreint, route partagée...) et non de jalonnement (panneau directionnel sous le modèle JALRIC : Jalonnement des Réseaux et Itinéraires Cyclables) que l'on retrouve dans l'action 3.5.2 ;
- **Action 3.5.6** – le coût de 25 k € / an correspond à enveloppe d'environ 100 dossiers pour une expérimentation de ce service sur une année. Cette estimation est minimale et devra sans doute être supérieure en fonction des résultats de cette dernière. Une mention de cette expérimentation sera rajoutée à l'action ;
- **Action 3.5.8** – Une explication de l'acronyme SRAV sera donnée dès le titre de l'action : Savoir Rouler à Vélo ;

- **Actions 4.1.1 à 4.2.3** – L'objectif du plan pluriannuel sur 10 ans est de programmer des actions réparties de façon optimale en fonction des ressources humaines disponibles de l'intercommunalité. Cependant, compte tenu du nombre important d'actions à court terme, il a été décidé de reporter à moyen terme certaines actions relatives à la marche, déjà en partie mises en œuvre par les communes et le département (cf. monographies communales). L'accent a donc été mis sur la réalisation, à court terme, d'études concernant des thématiques encore peu développées, tels que le vélo, les transports en commun ou la gestion de la congestion du trafic. Ces actions ne sont pas écartées du PDM et sont bien intégrées dans sa programmation à moyen terme. En fonction des opportunités, certaines mesures d'actions seront traitées avant ces échéances à moyen terme (extension des zones à modération de vitesses, politique de stationnement, sécurisation des traversées dangereuses en lien avec d'autres modes...).
- **Action 5.2.2** – Ajout de Vinci Autoroute dans les partenaires de l'action.
- **Actions 5.1.5 et 5.2.2** – Ces actions diffèrent bien, notamment dans leur temporalité. La première correspond à un travail technique consistant en la réalisation d'une étude de comptage pour analyser les problématiques de trafic liées au territoire. La deuxième vise à faire respecter les plans de circulation communaux qui proviendront des résultats de l'action précédente.
- **Actions 5.2.3 et 5.2.1** – Ces actions diffèrent également, notamment dans leur temporalité, l'action 5.2.1 concerne l'établissement d'une étude globale de trafic avec un volet « logistique » et l'action 5.2.3 concerne le stationnement des PL.
- **Actions 5.2.4 et 2.1.1** - Les deux actions sont compatibles (gare voyageurs et gare de marchandises de Barbentane), dans la mesure où la gare « voyageurs » est prioritaire sur la gare de marchandises. Cette dernière, étudiée par l'État et la Région, fera l'objet de tous les aménagements nécessaires afin de garantir son bon fonctionnement.
- **Action 5.3.1** – Le travail mené sur le parc actuel devra également s'appliquer aux futurs véhicules de transport en commun du réseau Terre de Provence. Cette précision sera ajoutée à l'action. Le coût est intégré dans le budget de fonctionnement annuel, qui couvre l'ensemble des actions liées au réseau de transport en commun.
- **Action 6.1.1** – L'évaluation de la mise en place d'un plan de communication en termes d'impact sur le report modal sera réduite à 3 ronds remplis.
- **Action 6.2.1** – Les 21 entreprises seront mentionnées et localisées dans l'action afin d'identifier des potentiels PDM inter-entreprise : 10 sont identifiées en fonction de leur location.

f. *Evaluation de la démarche*

Deux points seront à préciser dans cette étape :

- Page 233, concernant les choix méthodologiques de l'évaluation de la qualité de l'air, le scénario 2035 avec actions est construit sur la base des objectifs de mobilité considérés atteignables par le

service mobilité de TPA au regard des actions mises en place dans le plan de Mobilité. Ces objectifs prévoient ainsi d'augmenter la part modale vélo de 3 à 6% et la part TC de 4% à 12%. L'évaluation des gains induits par les actions du plan de mobilité avec actions réalisées dans le cadre de cette étude s'appuie sur ce scénario.

- Pages 239 à 248 - Les tableaux comportent bien les dernières modifications du SRADDET (avril 2025), le texte introductif p.238 sera complété en ce sens.

g. Annexe accessibilité

Dans l'annexe, il sera rajouté le nom des actions et leur budget associé à l'accessibilité PMR car toutes les actions prennent en compte tous les publics :

Action	Intitulé de l'action	Coût d'investissement	Coût de fonctionnement sur 10 ans
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	- €	4 220 000 €
1.1.6	Formation à l'accueil et à l'accompagnement des PMR par les conducteurs de bus	- €	7 200 €
2.1.1	Réhabiliter la friche ferroviaire de Barbentane en Pôle d'Echanges Multimodal	6 200 000 €	- €
2.1.2	Réhabiliter la friche ferroviaire d'Orgon en un Pôle d'Echanges Multimodal	7 000 000 €	- €
2.1.3	Identifier, hiérarchiser et développer des pôles d'échanges multimodaux (PEM et parkings-relais) dans chaque commune	1 352 000 €	- €
2.1.4	Relocaliser la halte routière de Châteaurenard pour y développer un PEM structurant à l'échelle de l'intercommunalité	2 577 000 €	- €
2.1.7	Aménager les abords des PEM : leur accessibilité PMR et modes actifs	897 000 €	180 000 €
4.1.1	Poursuivre l'apaisement des circulations dans les noyaux villageois	608 000 €	348 000 €
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)	30 000 €	- €
4.2.1	Réaménager les traversées piétonnes dangereuses identifiées dans les monographies communales	325 000 €	3 600 €
4.2.2	Mener un travail de terrain à l'échelle communale afin d'identifier des itinéraires piétons et PMR	30 000 €	- €
4.2.3	Mettre en place des équipements favorisant la marche (bancs, éclairages, etc.)	466 000 €	234 000 €
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	- €	- €

Il convient de noter que le volet cyclable doit également être intégré dans la réflexion sur l'accessibilité PMR. Toutefois, ces aménagements ne peuvent être empruntés par les personnes à mobilité réduite lorsque l'infrastructure n'est plus partagée avec les piétons mais réservée exclusivement aux cyclistes. En effet, à l'exception des voies vertes, des routes à accès restreints (statut voie verte) et des zones de rencontre, les piétons ne sont pas autorisés à circuler sur les pistes ou bandes cyclables.

A noter que le peu d'éléments à disposition (absence de PAVE dans 12 des 13 communes, d'association dédiée aux handicaps sur le territoire) n'a pas permis d'obtenir de vision précise de la problématique du handicap sur le territoire.

Compte tenu de cette carence et pour veiller à garantir l'inclusion, l'agglomération a fait le choix de la transversalité en intégrant de façon systématique les personnes en situation de handicap dans la majorité des actions.

2. Note de précision de la méthodologie d'évaluation financière du PDM

A la suite des observations préliminaires effectuées par le commissaire enquêteur, cette note entend apporter des précisions sur l'analyse financière du Plan de Mobilité (PDM). Elle précise également la méthodologie retenue pour l'élaboration des fiches actions du PDM.

a. Méthode de détermination des coûts

De manière générale, les coûts indiqués pour l'ensemble des actions du PDM sont des estimations indicatives hors taxes. Ils doivent donc être considérés comme des ordres de grandeur provenant de mesures proposées et intégrés dans les fiches actions du PDM. Ces coûts seront affinés lors d'études plus détaillées, menées dans le cadre de la réalisation et la mise en œuvre des fiches actions.

En règle générale, ce volet représente 15 % du coût total de l'infrastructure envisagée. Ce travail amont correspond aux échéances mentionnées dans les fiches actions sous le numéro des actions (Court Terme de 2026 à 2028 / Moyen Terme de 2029 à 2031/ Long Terme de 2032 à 2035). Ces dates ne correspondent donc pas aux livraisons des actions mais aux débuts des réflexions à mener.

Globalement, le calcul des coûts s'est reposé sur des ratios connus en interne, sur des exemples provenant d'autres territoires ainsi que différents documents stratégiques de mobilités (Plan de Mobilités / Plan de Mobilités Simplifié / Plan de Déplacement Urbain – ex PDM / Plan de Mobilités Rural / Schéma Directeur Cyclable...).

Certaines actions bénéficient de ratio « spécifique » notamment ceux liés aux transports en commun et aux aménagements cyclables. Concernant le volet « transports collectifs et ferroviaires », les ratios de coût proviennent à la fois de sources internes à Terre de Provence, notamment de l'exploitation de son réseau de transport scolaire, ainsi que de différentes études de faisabilité techniques de mises en place de réseau de transport régulier.

Pour les actions liées aux aménagements cyclables, les ratios retenus proviennent d'exemples de travaux réalisés à l'échelle nationale. Ils sont établis en fonction du type d'aménagement envisagé et du profil de voirie, lorsque les itinéraires ont été identifiés dans les actions (les tracés et aménagements devant encore être précisés en concertation avec les communes et le Département). Conformément aux préconisations du CEREMA, chaque profil de voirie correspond à un type d'aménagement adapté à la vitesse et au trafic des véhicules. Afin de limiter l'impact financier, la priorité est donnée aux routes à faible trafic parallèles aux axes principaux. Toutefois, certaines routes principales peuvent être mobilisées lorsqu'aucune alternative n'existe pour assurer la continuité intercommunale des itinéraires.

b. Zoom sur les 3 actions de voirie

Un zoom financier est également proposé sur les 3 actions d'infrastructures et structurantes liées à la desserte logistique et au trafic du territoire ainsi qu'au niveau du Grand Marché de Provence

(GMP) (« Etudier la réalisation d'une traversée multimodale de la Durance » action 5.1.1 / « Raccorder le nouveau Grand Marché de Provence (ex MIN) au réseau routier » action 5.1.2 / « Réaliser un échangeur sur l'A7 à Cabannes » action 5.1.3).

Lors de la rédaction des actions, le projet de contournement routier d'Avignon, « Liaison Est Ouest » (LEO), permettait de rejoindre l'A7 et l'A9 par le sud d'Avignon. Ce projet aurait permis une desserte du GMP pour les poids-lourds ainsi qu'une diminution du trafic global sur le pont de Bonpas et, cela aurait réduit le trafic PL en particulier sur Châteaurenard et Rognonas et donc les pollutions. Toutefois, ce projet a été abandonné à l'occasion d'un comité de pilotage en date du 19 mai 2025. Ainsi, il n'existe plus aucune proposition de solution face à cette problématique essentielle et pourtant bien identifiée lors des différents ateliers et réunions publiques du PDM.

Des solutions ont donc été proposées via ces 3 actions de voiries constituant un ensemble qui doit être étudiées, précisées pour permettre de participer au règlement de la saturation routière sur notre territoire et plus particulièrement des PL. Pendant la période de ce premier PDM (2025-2035), il ne sera possible que d'étudier la faisabilité des actions mentionnées dans les fiches actions (5.1.1 pour 2035 / 5.1.2 pour 2030 / 5.1.3 pour 2035) s'appuyant sur l'étude globale de trafic à réaliser à court terme (actions 5.1.5 et 5.2.1 pour 2027). Sur ce point, à noter que le département des Bouches-du-Rhône a lancé une campagne de comptage destinée à mieux connaître les enjeux de notre territoire. Ce travail amont permettra de donner des premières indications sur le trafic PL et VL projeté.

Le PDM est un acte stratégique et donc un acte politique. C'est de ce point de vue que Terre de Provence a entendu aborder ses questions de franchissement de la Durance et de desserte du GMP. C'est pourquoi, il ne nous est pas apparu possible de présenter un Plan de Mobilité pour Terre de Provence sans aborder ces questions fondamentales connues de tous les acteurs de la mobilité du territoire. Sur ces questions, Terre de Provence entend animer un réseau de partenaires collectivités territoriales et acteurs de la mobilité pour étudier ces solutions et trouver leurs meilleures formulations.

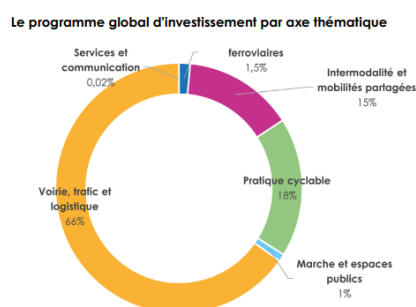
Concernant l'action de l'échangeur, un coût important de réalisation estimé a également été proposé sur des exemples d'échangeurs réalisés (40 M€ / ex : Echangeur de la Manufacture à Sèvres, échangeur de Viais...). Depuis la composition du plan d'action une lettre (31 juillet 2025) du Ministre chargé des Transports, Monsieur Philippe Tabarot, rend un avis favorable à l'étude de cet échangeur. Il est cependant clair pour tous les acteurs qu'un tel projet ne pourra pas entrer en service pendant la période de ce premier PDM (2025-2035). Cette décision impacte directement les deux autres actions de voirie (la traversée de la Durance et la connexion au GMP), notamment -en ce qui concerne leur calendrier de mise en œuvre. En effet, ces actions sont interdépendantes pour améliorer la desserte du GMP tout en minimisant les nuisances pour la population. Les différents coûts associés, bien que hors de la temporalité du schéma, doivent néanmoins être identifiés dans le PDM, en tant qu'éléments permettant d'atteindre les objectifs de réduction du trafic sur le pont de Bonpas, dans les villes de Noves, Châteaurenard, Rognonas et d'amélioration de l'accès au GMP, un enjeu régulièrement soulevé lors des ateliers et réunions du PDM.

Pour favoriser la compréhension des coûts d'investissements et du fonctionnement du PDM, un tableau par thématique du plan d'actions, permettra d'accompagner la compréhension de l'évaluation financière du PDM.

c. Zoom sur les 3 actions de voirie

En prenant compte des ajustements expliqués précédemment, la répartition des coûts du PDM ci-dessous sera modifiée :

Avant



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 €

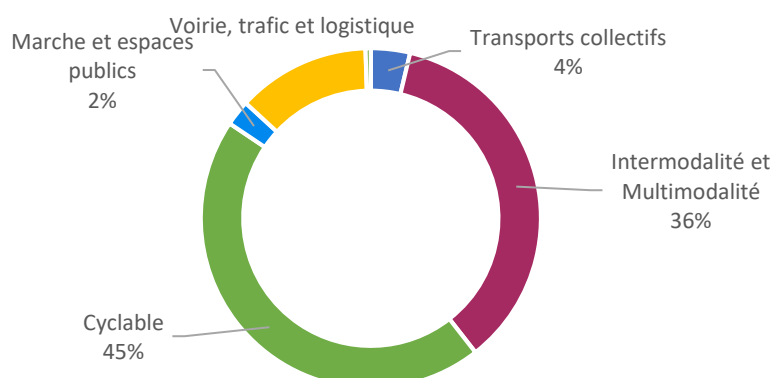
Après

Thématique	Investissement				Fonctionnement	
	Travaux	Etudes	Services aux usagers	Total des investissements	Fonctionnement des actions	Fonctionnement sur la durée du PDM
Transports collectifs	0 €	2 231 000 €	0 €	2 231 000 €	3 301 800 €	31 697 200 €
Intermodalité et Multimodalité	21 259 000 €	117 000 €	44 000 €	21 420 000 €	125 000 €	650 000 €
Cyclable	24 601 000 €	2 149 175 €	199 000 €	26 949 175 €	548 400 €	3 464 800 €
Marche et espaces publics	1 399 800 €	60 000 €	0 €	1 459 800 €	97 600 €	585 600 €
Voirie, trafic et logistique	6 702 000 €	430 000 €	453 000 €	7 585 000 €	588 000 €	5 840 000 €
Communication et Sensibilisation	0 €	150 000 €	150 000 €	300 000 €	45 000 €	355 000 €
TOTAL	53 961 800 €	5 137 175 €	846 000 €	59 944 975 €	4 705 800 €	42 592 600 €

Cette actualisation, qui inclut le transfert des coûts d'infrastructure liés aux actions de voirie après la période du PDM, permet de réduire les investissements d'environ 60 %, passant de près de 150 M€ à environ 60 M€. Le tableau mis à jour détaille la répartition des coûts actualisés, avec 58 % consacrés à l'investissement et 42 % au fonctionnement.

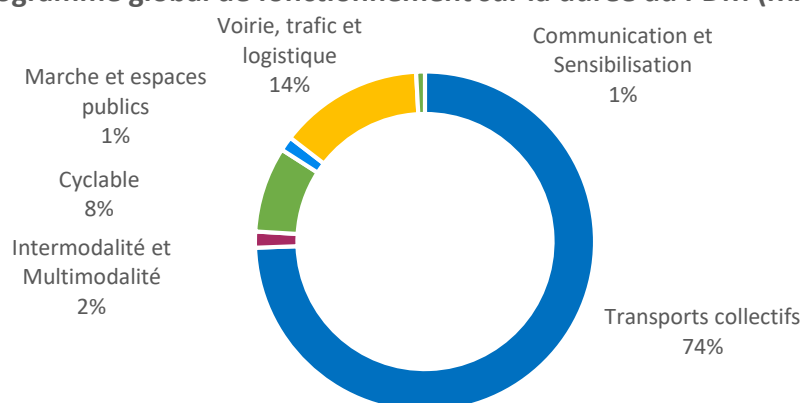
La répartition des coûts diffère donc avec cette fois-ci des coûts d'investissement importants pour les volets « cyclable » (45 % des coûts d'investissement soit 27 M€) et « Intermodalité et Multimodalité » (36 % des coûts d'investissement soit 21 M€). Le coût d'investissement de la voirie passe quant à lui de 97 M€ à 7 M€ donc une part de 13 % sur l'investissement contre 66 % sur le premier tableau.

Le programme global d'investissement par axe thématique (MAJ) / TPA



Pour le fonctionnement, c'est le volet « transports collectifs » qui est le plus important avec près des 2/3 de ce coût avec 31 M€ :

le programme global de fonctionnement sur la durée du PDM (MAJ) / TPA



Concernant la contribution de Terre de Provence à l'évaluation financière, celle-ci est définie en fonction de ses compétences et des modalités de participation au financement des actions. Les formes d'accompagnement financier pourront être variées et précisées au moment de la mise en œuvre de chaque action (par exemple, pour l'action 3.1.1 : « Mettre en place une gouvernance intercommunale sur la thématique du vélo afin de coordonner la mise en œuvre des actions »).

Cette feuille de route a vocation à évoluer d'année en année en fonction des priorités et des actions engagées. Néanmoins, Terre de Provence pourrait participer jusqu'à hauteur de 25 % du financement de l'ensemble des opérations. Les partenaires financeurs identifiés pourront être sollicités de façon à compléter le tour de table du financement de chaque opération. Les éléments financiers du fonctionnement se rapportant aux actions sont des estimations qui seront précisées après réalisation des opérations. Par conséquent, il n'est pas fait référence à un chiffrage précis de prise en charge par Terre de Provence tant en pourcentage qu'en données financières.

L'ensemble de ces éléments est présenté à l'enquête publique et intégré dans la thématique « Voirie » du PDM qui sera soumise à l'approbation du Conseil d'Agglomération de Terre de Provence.