

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION
TERRE DE PROVENCE

DÉPARTEMENT

DES

BOUCHES-DU-RHÔNE

ARRONDISSEMENT

D'ARLES

EXTRAIT DU REGISTRE
DES DÉLIBÉRATIONS

DU CONSEIL DE COMMUNAUTÉ
SÉANCE DU 17 OCTOBRE 2024

DEL2024_127A : Approbation de l'engagement de l'élaboration du Plan de Mobilités de Terre de Provence période : 2025 - 2035

L'an deux mille vingt-quatre, le dix-sept octobre, à dix-huit heures trente, le Conseil de Communauté de TERRE DE PROVENCE AGGLOMÉRATION, dûment convoqué s'est réuni au Centre Socio Culturel Paul Faraud à Plan d'Orgon, au nombre prescrit par la loi en séance ordinaire sous la présidence de Mme Corinne CHABAUD.
Date de convocation du Conseil de Communauté : 11 octobre 2024.

PRÉSENTS :

Pour la commune de Barbentane : M. J-Christophe DAUDET, Mme Edith BIANCONI

Pour la commune de Cabannes : M. Gilles MOURGUES, Mme Josiane HAAS-FALANGA, M. François CHEILAN

Pour la commune de Châteaurenard : M. Marcel MARTEL, Mme Solange PONCHON, M. Éric CHAUVET, M. Pierre-Hubert MARTIN, Mme Marie-Laurence ANZALONE, M. Jean-Pierre SEISSON, Mme Marina LUCIANI-RIPETTI.

Pour la commune d'Eyragues : M. Michel GAVANON, M. Eric DELABRE.

Pour la commune de Graveson : M. Michel PECOUT, Mme Annie CORNILLE, M. Jean-Marc DI FELICE.

Pour la commune de Maillane : M. Eric LECOFFRE.

Pour la commune de Mollégès : Mme Corinne CHABAUD, M. Patrick MARCON.

Pour la commune de Noves : M. Georges JULLIEN, M. Pierre FERRIER, M. Christian REY.

Pour la commune d'Orgon : M. Serge PORTAL, Mme Angélique YTIER CLARETON.

Pour la commune de Plan d'Orgon : Mme Jocelyne COUDERT-VALLET

Pour la commune de Rognonas : M. Yves PICARDA

Pour la commune de Saint-Andiol : M. Daniel ROBERT

Pour la commune de Verquières : M. Jean-Marc MARTIN-TEISSERE

ABSENTS AYANT DONNÉ POUVOIR :

Pour la commune de Barbentane : M. Michel BLANC (*donne pouvoir à Corinne CHABAUD*).

Pour la commune de Châteaurenard : Mme Adélaïde JARILLO (*donne pouvoir à M. Marcel MARTEL*), M. Cyril AMIEL (*donne pouvoir à Mme ANZALONE*), Mme Annie SALZE (*donne pouvoir à M. CHAUVET*), M. Bernard REYNES (*donne pouvoir à Georges JULLIEN*), Mme Sylvie DIET-PENCHINAT (*donne pouvoir à M. Michel PECOUT*).

Pour la commune d'Eyragues : Mme Yvette POURTIER (*donne pouvoir à M. Michel GAVANON*).

Pour la commune de Maillane : Mme Frédérique MARES (*donne pouvoir à M. Eric LECOFFRE*).

Pour la commune de Noves : Mme Edith LANDREAU (*donne pouvoir à P. FERRIER*).

Pour la commune de Plan d'Orgon : M. Jean-Louis LEPIAN (*donne pouvoir à Mme Jocelyne COUDERT-VALLET*)

Pour la commune de Rognonas : Mme Cécile MONDET (*donne pouvoir à M. Yves PICARDA*).

Pour la commune de Saint-Andiol : Mme Sylvie CHABAS (*donne pouvoir à M. Daniel ROBERT*).

ABSENT :

Pour la commune de Rognonas : M. Dominique ALIZARD

Secrétaire de séance : Mme Jocelyne COUDERT-VALLET

Madame la Présidente de Terre de Provence Agglomération soumet au Conseil d'Agglomération le rapport suivant :

1) **Le cadre législatif**

La loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) n°82- 1153 du 30 décembre 1982 confie aux Autorités Organisatrices de Transports Urbains (AOTU) la mission de réaliser un Plan de Déplacements Urbains (PDU).

La loi sur l’Air et l’Utilisation Rationnelle de l’Energie (LAURE) n°96-1296 du 30 décembre 1996 a renforcé les objectifs de la LOTI et relancé l’élaboration des PDU pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants avant le 30 juin 2000.

La loi Solidarité et Renouvellement urbain (SRU) n° 2000-1208 du 13 décembre 2010 a introduit de nouvelles obligations en matière de développement durable dont le renforcement des obligations de cohérence entre urbanisme et déplacements. Désormais les Plans de Mobilité prônent l’équilibre durable des besoins en mobilité et accessibilité, la protection de l’environnement et la préservation de la santé. Le Projet d’Aménagement et de Développement Durable du Territoire du SCOT fixe les objectifs de politiques publiques d’urbanisme en matière d’habitat de développement économique et de loisirs, mais aussi en matière de déplacements de personnes et de marchandises, de stationnement des véhicules et de régulation de trafic automobile.

La loi d’Orientation des Mobilités (LOM) n°2019-1428 du 24 décembre 2019 confirme le rôle stratégique des Autorités Organisatrices de la Mobilité, telle que Terre de Provence Agglomération en matière de Plan de Mobilité (Ex Plan de Déplacements Urbains). Elle a fait évoluer le cadre d’élaboration et le contenu des PDU en prévoyant leur transformation en Plan de Mobilité (PDM) à compter du 1 janvier 2021. Au-delà des modifications formelles, ce nouveau cadre réglementaire impose la prise en compte de nouveaux enjeux à visée environnementale.

La mobilité est un enjeu majeur pour tous, tant du point de vue de la qualité des déplacements, de l’attractivité du territoire, que de l’environnement et la santé des habitants de la métropole.

2) Le contexte de Terre de Provence Agglomération

Le territoire de Terre de Provence offre une configuration géographique tout à fait singulière. Inclus dans le Pays d’Arles, il est largement bordé au nord, à l’est et à l’ouest par le parcours de la Durance que seuls quatre points de passage permettent de traverser en mode routier. A l’Ouest, le Rhône comporte une traversée. Au sud, le territoire est adossé aux Alpilles, superbe paysage très attractif pour les touristes et véritable barrière pour les mobilités. A l’ouest le long de l’autoroute A7 et de la voie ferroviaire, un point d’accès au futur Service Express Régional Métropolitain (SERM) développé par la région est proposé autour de la halte ferroviaire d’Orgon. Il permet de rejoindre l’agglomération avignonnaise ou le territoire de la Métropole Aix-Marseille-Provence. A l’opposée, à l’ouest, la gare de Barbentane permettra une liaison ferroviaire directe vers Avignon. 13 communes composent Terre de Provence, toutes dotées d’une attractivité singulière, mais également liées entre elles dans les déplacements quotidiens, scolaires, de loisir ou professionnels. Parmi ces villes, la commune de Chateaurenard constitue la ville centre et draine à elle seul 72% des déplacements scolaires en car.

Terre de Provence est également idéalement situé aux confluents : entre les régions Sud et Occitanie ; entre les départements des Bouches-du-Rhône, du Vaucluse et du Gard ; entre la Métropole Aix-Marseille-Provence et les communautés agglomérations du Grand Avignon, Arles Crau Alpilles Montagnette et Luberon Monts de Vaucluse ; entre les agglomérations d’Avignon, de Cavaillon et un peu plus loin d’Arles ; entre les autoroute A7 et A9. Cette position lui confère une place stratégique en termes de mobilités à bien des égards ce qui constitue également un enjeu circulaire.

Dans le sens urbanistique, Terre de Provence fait partie de l’agglomération d’Avignon dont elle n’est séparée que par la Durance. C’est pour cette raison, que bien que ne constituant pas une agglomération de plus de 100 000 habitants, elle est soumise à l’obligation de conduire une démarche de Plan de Mobilité. Il permettra, de mesurer la portée des enjeux à l’issue du diagnostic afin de mieux les prendre en compte dans un plan d’actions adapté.

3) Les objectifs du Plan de Mobilité de Terre de Provence

Les objectifs, les modalités d’élaboration et le contenu du Plan de Mobilité sont précisés dans les articles L 1214-1 à L1214-38 et R1214-1 à R1214-15 du code des transports e code des transports.

Le Plan de Mobilité doit :

- Prendre en compte les objectifs du Schéma Régional d’Aménagement, de Développement Durables et d’Égalité des Territoires (SRADDET) de la région Provence Alpes Côtes d’Azur et être compatible avec les règles générales du fascicule de ce schéma, adopté par le Conseil régional le 26 juin 2019 ;
- Être compatible avec le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) du Pays d’Arles approuvé le 13 avril 2018 actuellement en vigueur ;

- Prendre en compte le plan climat-air-énergie (PCAET), adopté le 10 juin 2016, ainsi que les éléments en cours de constitution dans le cadre de la révision du plan climat air énergie intégré du SCOT du Pays d'Arles ;
- Être compatible avec le Plan de Prévention de l'Atmosphère de l'agglomération d'Avignon en date du 18 septembre 2023.

De plus, les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) doivent être compatibles avec le Plan de Mobilité. Il a pour objectif de définir l'organisation des déplacements des personnes et des marchandises, sur une période de 10 ans.

C'est une démarche de planification imposant une coordination entre les acteurs institutionnels associant l'Etat, la Région, les Départements concernés, les communes de Terre de Provence et les intercommunalités voisines.

Selon les dispositions de l'article L1214-1 du Code des Transports, le Plan de Mobilité « *détermine les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité.* »

Selon l'article L1214-2 du code des transports du Code des Transports, le Plan de Mobilité vise les objectifs généraux suivants :

« 1° L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part, en tenant compte de la nécessaire limitation de l'étalement urbain telle qu'encadrée par les plans locaux d'urbanisme ou les plans locaux d'urbanisme intercommunaux ;

2° Le renforcement de la cohésion sociale et territoriale, notamment l'amélioration de l'accès aux services de mobilité des habitants des territoires moins denses ou ruraux et des quartiers prioritaires de la politique de la ville ainsi que des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite ;

3° L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport et en effectuant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton, un cycliste ou un utilisateur d'engin de déplacement personnel ;

4° La diminution du trafic automobile et le développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur ;

5° Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ;

6° L'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération, y compris les infrastructures routières nationales et départementales, par une répartition de son affectation entre les différents modes de transport et des mesures d'information sur la circulation ;

7° L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement, notamment en définissant les zones où la durée maximale de stationnement est réglementée, les zones de stationnement payant, les emplacements réservés aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, la politique de tarification des stationnements sur la voirie et dans les parcs publics corrélée à la politique de l'usage de la voirie, les modalités particulières de stationnement et d'arrêt des véhicules de transport public, des taxis et des véhicules de livraison de marchandises, les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories d'usagers, de véhicules ou de modalités de transport, notamment tendant à favoriser le stationnement des résidents et des véhicules bénéficiant d'un signe distinctif de covoiturage créé en application des articles [L. 1231-15](#) ou [L. 1241-1](#) ou bénéficiant du label "auto-partage" ;

7° bis La localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, le nombre de places de stationnement de ces parcs, en cohérence avec les conditions de desserte en transports publics réguliers de personnes du territoire couvert par le plan de mobilité, et la mise en place de stationnements sécurisés pour les vélos et engins de déplacement personnel ;

8° L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales et des particuliers, en mettant en cohérence les horaires de livraison et les poids et dimensions des véhicules de livraison dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité, en prenant en compte les besoins en surfaces nécessaires aux livraisons pour limiter la congestion des voies

et aires de stationnement, en améliorant la préservation, le développement et l'utilisation des infrastructures logistiques existantes, notamment celles situées sur les voies de pénétration autres que les axes structurants, précisant la localisation des infrastructures et équipements à venir, dans une perspective multimodale ;

9° L'amélioration des mobilités quotidiennes des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces divers employeurs, notamment dans le cadre d'un plan de mobilité employeur ou en accompagnement du dialogue social portant sur les sujets mentionnés au [8° de l'article L. 2242-17 du code du travail](#), à encourager et faciliter l'usage des transports en commun et le recours au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives ainsi qu'à sensibiliser leurs personnels aux enjeux de l'amélioration de la qualité de l'air ;

9° bis L'amélioration des mobilités quotidiennes des élèves et des personnels des établissements scolaires, en incitant ces établissements à encourager et faciliter l'usage des transports en commun et le recours au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives ;

9° ter L'amélioration des conditions de franchissement des passages à niveau, notamment pour les cyclistes, les piétons et les véhicules de transport scolaire ;

10° L'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements, incluant sur option le stationnement en périphérie et favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes ;

11° La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables ainsi que la localisation du réseau d'avitaillement à carburant alternatif tel que précisé à l'[article 39 decies A du code général des impôts](#). Le plan de mobilité peut tenir lieu de schéma directeur de développement des infrastructures de recharges ouvertes au public pour les véhicules électriques et les véhicules hybrides rechargeables mentionné à l'[article L. 353-5 du code de l'énergie](#). »

Ces objectifs réglementaires sont complétés par les objectifs suivants :

- Rechercher l'amélioration de la connexion multimodale du territoire de Terre de Provence vers les axes stratégiques multimodaux situés en périphérie de l'agglomération tout en évitant le développement d'axes de transit ;
- Intégrer dans le Plan de Mobilité les travaux du Schéma Directeur Cyclable précédemment élaboré par Terre de Provence, et soutenir le développement d'un réseau cyclable intercommunal permettant la connexion entre les communes, les principaux équipements scolaires et Pôles d'Echanges Multimodaux, et autres polarités structurantes, les réseaux nationaux et internationaux cyclables touristiques (EV08, Via Rhona, réseau Durance) ;
- Faire évoluer le réseau de transport scolaire d'échelle intercommunale en comptabilité avec une ou des lignes urbaines ou interurbaines permettant le rabattement vers la principale polarité de Chateaurenard.
- Identifier et projeter une interconnexion multimodale avec le réseau ORIZO ;
- Identifier et projeter la réalisation de plusieurs Pôles d'Echanges Multimodaux, notamment, à la halte ferroviaire d'Orgon en connexion avec le SERM avignonnais et le SERM de la Métropole Aix-Marseille-Provence, avec le réseau ORIZO au pont de Rognonas ; avec le futur SERM situé sur la voie ferrée Paris-Lyon-Marseille à Barbentane ;
- Promouvoir la mobilité durable, multimodale et connectée, privilégier la complémentarité des modes ;
- Prendre en compte le développement de la logistique sur son territoire et au-delà dans les agglomérations situées à proximité immédiate telle que le Grand Avignon

4) Les principes d'élaboration du Plan de Mobilité et la concertation

Le Plan de Mobilité est à la fois un document de planification et un outil de programmation, qui doit prévoir les modalités de mise en œuvre et de financement de son plan d'actions. Les articles R. 1214-1 et suivants

du Code des transports disposent en effet que le Plan de Mobilité est accompagné d'une étude des modalités de son financement et de la couverture des coûts d'exploitation des mesures qu'il contient. Il comporte également une annexe particulière traitant de l'accessibilité. Cette annexe indique les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées et à mobilité réduite.

Il comporte une étude qui évalue les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques générés par les déplacements sur le territoire qu'il couvre (Article R 1214-1 Code des transports).

Il comporte également le calendrier des décisions et réalisations des mesures prévues.

Les grandes phases d'élaboration proposées sont les suivantes :

Phase 1 : Réalisation d'un diagnostic prospectif relatif aux pratiques de mobilités, en se fondant notamment sur les résultats de l'enquête mobilité, la détermination des enjeux et de la stratégie du Plan de Mobilité ;

Phase 2 : Élaboration du plan d'actions du Plan de Mobilité, accompagné de ses modalités de mise en œuvre et de financement, ainsi qu'une évaluation environnementale, qui sera réalisée en application des dispositions des articles L. 122-4 et suivants du code de l'environnement.

Phase 3 : Cette élaboration fera l'objet d'une concertation préalable à l'arrêt du document par le conseil d'agglomération en application des articles L121-15-1 et suivants du code de l'environnement, et associera les différentes personnes publiques, comités, usagers et associations concernées à l'élaboration du projet (article L121-16 du code de l'environnement) ; Bilan de la concertation et adaptation du projet de Plan de Mobilité en fonction de ce bilan ;

Phase 4 : Arrêt du projet de Plan de Mobilité, soumission pour avis aux personnes publiques associées et à la Mission Régionale d'Autorité environnementale ;

Phase 5 : Enquête publique et modifications éventuelles du projet de Plan de Mobilité pour tenir compte des résultats de l'enquête publique, et approbation du Plan de Mobilité.

Le document du Plan de Mobilité comporte par ailleurs deux annexes obligatoires :

- Une annexe particulière traitant de l'accessibilité : cette annexe indique les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées et à mobilité réduite (R. 1214-1 du Code des transports) ;
- Une évaluation environnementale (article R 122-17 du Code de l'environnement) comprenant notamment une évaluation des émissions des gaz à effet de serre et des polluants atmosphériques générés par les déplacements sur le territoire concerné (article R1214-1 du code des transports).

Il est proposé de réaliser le Plan de Mobilité pour la période 2025 - 2035.

Le Plan de Mobilité sera conduit en démarche projet de façon transversale et inclusive. Il s'appuiera sur l'expertise de l'Agence d'Urbanisme du Pays d'Aix (AUPA) ainsi que celle de bureaux d'experts spécialisés en matière d'évaluation environnementale et qualité de l'air ainsi qu'en logistique. Conformément à l'article L1214-14 du code des transports, il sera élaboré en partenariat avec l'Etat, la région Sud, les départements des Bouches-du-Rhône et du Vaucluse et du Gard, les communes membres de Terre de Provence ainsi qu'avec les agglomérations environnantes particulièrement concernées telle que le Grand Avignon, le parc régional des Alpilles. L'élaboration de Plan de Mobilité sera réalisée en s'appuyant sur plusieurs instances de travail et un dispositif de concertation préalable.

Il importe de mettre en place une démarche partenariale permettant d'aboutir à un Plan de Mobilité partagé avec les acteurs en charge de la mobilité. Elle s'organisera notamment autour d'un comité de pilotage. Il assure la validation politique aux différentes étapes de la démarche du Plan de Mobilité (Diagnostic et enjeux stratégiques, plan d'actions), en y associant les principaux partenaires ; composé d'élus de l'agglomération en charge des politiques intéressant le Plan de Mobilité. Il sera présidé par la Présidente de l'Agglomération ou le Vice-Président délégué aux Mobilités. Les communes seront sollicitées pour désigner un référent technique qui sera chargé d'accompagner l'ensemble de la démarche.

La démarche de travail s'appuiera sur des modalités d'information et de concertation permettant de partager le projet, de s'articuler avec les démarches de planification connexes mises en œuvre tels que le SCOT, le PCAET.

Conformément à l'article L1214-14 du code des transports les partenaires institutionnels de la mobilité seront associés à l'élaboration du Plan de Mobilité : l'Etat, la région Sud, les départements des Bouches-du-Rhône et du Vaucluse, les communes du territoire, l'agglomération du Grand Avignon et le Parc Naturel Régional des Alpilles, le Pôle d'Equilibre Territorial Rural du Pays d'Arles, la SNCF.

Par ailleurs, conformément aux dispositions de l'article L.1214-14 du code des transports « *Les représentants des professions et des usagers des transports ainsi que des associations de personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, les chambres de commerce et d'industrie et les associations agréées de protection de l'environnement mentionnées à l'article L. 141-1 du code de l'environnement sont consultés à leur demande, sur le projet.* »

Cette phase de travail préparatoire permettra de préparer la phase de consultation administrative, quand le projet arrêté par Terre de Provence sera « *soumis, pour avis, aux conseils municipaux, départementaux et régionaux, aux autorités organisatrices de la mobilité limitrophes ainsi qu'aux autorités administratives compétentes de l'Etat concernés* » (article L.1214-15).

En application du Code de l'environnement, les Plans de Mobilité sont systématiquement soumis à une évaluation environnementale ainsi qu'à une phase de concertation préalable. Cette concertation doit permettre de partager et d'enrichir le projet. Elle se basera sur une pluralité de moyens permettant à chacun de s'exprimer et de débattre du projet.

Le dispositif de concertation préalable pour l'élaboration du Plan de Mobilité sera le suivant :

- Un ensemble de réunion de concertation localisées dans les communes du territoire afin présenter et débattre des principales étapes du projet (diagnostic, plan d'actions).
- Un dispositif d'information continu en ligne, permettant à chacun de connaître l'avancement du projet et d'exprimer son avis ;
- La diffusion d'information régulière dans les lettres d'information municipales et sur le site internet de Terre de Provence pour signaler les ateliers de concertation et présenter le projet de Plan de Mobilité ;
- La mise en place d'un Comité des Partenaires rassemblant des représentants des usagers, entreprises et salariés du territoire, qui sera sollicité sur le projet ;

Avant l'arrêt du projet de Plan de Mobilité 2030, le bilan de la concertation sera présenté au Conseil d'Agglomération.

A la suite de l'arrêt du projet de Plan de Mobilité, ce dernier sera soumis à la consultation des personnes publiques associées dont les avis seront joints au dossier d'enquête publique.

Le document sera ensuite soumis à enquête publique avec l'ensemble des avis recueillis pendant la phase de consultation administrative. Il sera enfin définitivement approuvé en tenant éventuellement compte des résultats de l'enquête publique.

5) Le calendrier prévisionnel d'élaboration du Plan de Mobilité :

- Lancement de la démarche du Plan de Mobilité, octobre 2024
- Phase 1 : le diagnostic, les enjeux et la stratégie : dernier trimestre 2024, premier trimestre 2025 ;
- Phase 2 : Elaboration du projet de Plan de Mobilité, deuxième et troisième trimestres 2025,
- Phase 3 : La concertation et son bilan, troisième trimestre 2025
- Phase 4 : soumission aux avis des personnes publiques associées, quatrième trimestre 2025
- Phase 5 : Enquête publique, premier trimestre 2026
- Approbation du Plan de Mobilité, fin du premier trimestre 2026

Après exposé du rapporteur,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, notamment l'article, L5216-5 ;

Vu le Code des Transports, notamment les articles L1214-1 et suivants ;

Vu la loi Climat et Résilience n°2021-1104 du 22 août 2021 ;

Vu la loi d'orientation des mobilités n°2019-1428 du 24 décembre 2019 ;

Vu la loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) n°82-1153 du 30 décembre 1982 ;

Vu la loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) n°96-1296 du 30 décembre 1996 ;

Vu la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) n° 2000-1208 du 13 décembre 2010 ;

Vu la loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles ;

Vu la loi n°2015-991 du 07 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République ;

Vu la loi n°2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte ;

Vu l'arrêté préfectoral du 05 décembre 2012 portant transformation de Terre de Provence en Communauté d'Agglomération ;

Vu l'arrêté préfectoral, portant mise en œuvre des mesures de police générales du plan de protection de l'atmosphère révisé pour le département des Bouches-du-Rhône en date du 02 mai 2022 ;

Vu l'avis favorable de la commission mobilités du 26 septembre 2024 et du bureau communautaire du 03 octobre 2024

Considérant que depuis le 1er janvier 2013 l'agglomération Terre de Provence est autorité organisatrice de la mobilité sur son ressort territorial ; que selon l'article L.1214-3 du Code des Transports l'établissement d'un plan de Mobilité est obligatoire dans les ressorts territoriaux des autorités organisatrices de la mobilité inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants ; que Terre de Provence fait partie de l'aire urbaine d'Avignon.

Ayant ouï l'exposé du rapporteur et après en avoir délibéré,

Article 1 :

Est approuvé l'engagement de l'élaboration du Plan de Mobilité de Terre de Provence ;

Article 2 :

Madame la Présidente de Terre de Provence ou son représentant est autorisé à solliciter les soutiens financiers les plus larges possibles, à engager l'ensemble des démarches et procédures administratives nécessaires.

Ainsi fait et délibéré en séance, les jour, mois et an susdits.

Membres en exercice :	42
Votants :	41
Votes pour :	41
Votes contre :	0
Abstentions :	0

Fait à Eyragues, le 17 octobre 2024,

Pour Extrait Conforme,
La Présidente,

Corinne CHABAUD

