

BUREAU SYNDICAL DU 23 SEPTEMBRE 2025

2025.026 : AVIS SUR LE PLAN DE MOBILITE DE TERRE DE PROVENCE

Rapporteuse : Madame Catherine BALGUERIE

Résumé

Le PETR du Pays d'Arles est invité à rendre un avis sur le Plan de Mobilité de Terre de Provence par une saisine du 25 juillet 2025. Ce PDM est le premier du Pays d'Arles et pourra inspirer le SCoT-AEC en cours de révision.

La phase diagnostic du PDM a mis en évidence des enjeux forts notamment environnementaux, sanitaires et de liberté de mouvement.

Le cadre stratégique répond bien à ces enjeux par un travail important sur le report modal, les transports en commun et les mobilités actives, tout en conservant des projets historiques routiers de déviation du trafic à Cabannes ou d'irrigation du Grand Marché de Provence.

La traduction opérationnelle de ce PDM ne permet pas d'atteindre strictement les objectifs environnementaux du SRADDET. Rappelons que le document s'inscrit dans un rapport de compatibilité avec le SRADDET. Le PDM est tout de même à saluer pour son innovation, ses investissements dans les infrastructures de report modal et son effort de connexion avec les territoires voisins.

- Vu** le SRADDET de la Région Provence Alpes Côte d'Azur,
- Vu** le SCoT du Pays d'Arles,
- Vu** le PCAET du Pays d'Arles,
- Vu** le PPA du département du Vaucluse,
- Vu** le Code des Transports, notamment ses articles L1214 et suivants,
- Vu** le Contrat Opérationnel de Mobilité de la région paru cette année,
- Vu** le SCoT du Grand Avignon,

CONTEXTE

Considérant que ce PDM est le premier du territoire du Pays d'Arles et qu'il fera l'objet d'une évaluation quinquennale à mi-parcours.

Considérant l'implication de l'ensemble des parties prenantes à toutes les étapes de construction de PDM et l'articulation avec le SCoT voisin du Bassin de Vie d'Avignon,

Considérant que les ambitions environnementales du SRADDET sont issues d'une stratégie descendante et arithmétique des objectifs nationaux,

Considérant les efforts innovants mis en place dans ce PDM, notamment en déploiement d'infrastructures de feroutage et de multimodalité,

Considérant le très bon alignement de ce PDM avec le SCoT en cours de validité sur le Pays d'Arles ainsi qu'avec les ambitions détaillées dans la démarche TEPOS,

Je vous propose, mes chers collègues de bien vouloir,

- 1 - DONNER** un avis favorable projet de Plan de Mobilité de Terre de Provence et inviter Terre de Provence Agglomération à étudier les points suivants :

- L'axe transversal « Communication et Sensibilisation » semble très pertinent dans sa forme, un complément de ressources pourrait lui permettre de valoriser l'ensemble des actions portées par le PDM.
- La mobilité pédestre est évoquée dans sa majorité d'un point de vue intracommunal. Il pourrait être pertinent de compléter par une approche intercommunale et intercommunautaire dont les synergies sont multiples avec le tourisme et la mobilité d'agrément du quotidien. Des connexions et synergies avec le projet de GR de Pays pourraient également être trouvées.
- Les ambitions de report modal vers le pédestre et les modes actifs sur les courtes distances semblent timides, même si les retours d'expérience dans le domaine manquent.
- Sans atteindre les objectifs du SRADDET, une augmentation de la prévision de réduction de gaz à effets de serre à l'horizon 2035 est encouragée.

La note détaillée est annexée ci-après au projet d'avis.

La présente délibération est soumise au vote des membres présents et représentés.

LE PRESIDENT

ANNEXE A LA DELIBERATION PORTANT AVIS SUR LE PLAN DE MOBILITE DE TERRE DE PROVENCE

La réalisation d'un Plan de Mobilité (PDM) a été lancée en 2024 par Terre de Provence Agglomération (TPA) pour couvrir la période 2025-2035.

Le Plan de Mobilité de TPA peut être salué car il constitue le premier PDM du territoire du Pays. Il constitue donc la première pierre d'une stratégie globale sur TPA en matière de déplacements. En tant que premier document de ce type, il aura bien sûr vocation à être enrichi dans l'avenir et à servir de modèle pour les autres EPCI qui souhaiteraient s'emparer de cet outil.

Le SCOT AEC du Pays d'Arles s'inspirera également du PDM de TPA notamment en ce qui concerne des orientations qui pourraient avoir une traduction pertinente à l'échelle du Pays.

La saisine du PETR est intervenue fin juillet (3 mois de consultation) pour qu'il rende un avis au 25 octobre, permettant d'adopter le PDM début 2026 en conseil communautaire. **Une fois le projet d'avis entièrement rédigé, un envoi préalable a été effectué à TPA, ce qui a permis de répondre à certaines interrogations et de préciser certains points, notamment concernant les émissions de gaz à effet de serre et les projets routiers majeurs.**

Un plan de mobilité définit les stratégies et actions opérationnelles des déplacements de personnes et de marchandises sur le territoire, en interaction avec les territoires voisins et **en compatibilité avec les principes et orientations** définis dans le SRADDET régional, le SCoT, le PCAET du Pays d'Arles (2016-2022), la charte du Parc Naturel Régional des Alpilles pour la commune d'Orgon et le Plan de Protection de l'Atmosphère d'Avignon. **Le plan de mobilité décline pour ce qui le concerne les stipulations du contrat opérationnel de mobilité sur le bassin I du Pays d'Arles.** Les cadres légaux associés sont ceux du Code des Transports, notamment pour les thématiques de transition énergétique, de partage modal et d'inclusion sociale. Le SCoT du Grand Avignon est également à prendre en compte de par la proximité de son territoire et son influence sur la mobilité à Terre de Provence.

Le Plan de Mobilité vise à atteindre des **objectifs environnementaux, sanitaires et d'inclusion sociale ambitieux** tout en préservant la **liberté de déplacement des individus et des marchandises**. En outre, il peut poursuivre d'autres objectifs tels que la **promotion du tourisme durable**. À noter que le territoire de TPA composé de nombreuses communes rurales et rapprochées est très propice pour développer les mobilités douces et actives. Le report modal, surtout sur les petites distances, est facilité. Cela incite à la construction d'un maillage territorial pédestre, cyclable et multimodal dense.

Organisé autour de 5 axes thématiques, 1 axe transversal, déclinés en 14 objectifs, eux-mêmes rendus opérationnels par 70 actions chiffrées, le plan de mobilité aborde le sujet sous l'angle du maillage et de la multimodalité.

À ce jour, le PDM constate que « les impacts sur le territoire et les habitants ne sont pas neutres : pollution atmosphérique, sonore, santé publique, sécurité, coûts » et que « l'urbanisation [et] la croissance prévisible de l'activité productive et logistique du territoire [risquent] d'accentuer les flux routiers ». **Les enjeux sont donc forts et bien identifiés.** Face à ce constat, le futur SCoT AEC pourra traduire ces ambitions dans sa partie réglementaire.

Orientations stratégiques

Le plan de mobilité a pour axes principaux de :

- Axe 1 : Améliorer l'accessibilité et les connexions avec les territoires limitrophes
- Axe 2 : Canaliser et réduire l'impact du trafic automobile et poids-lourds

- Axe 3 : Apaiser la circulation et mailler des connexions en modes actifs interne à Terre de Provence
- Axe 4 : Calibrer une offre de transport collectif répondant aux besoins
- Axe 5 : Développer le covoiturage, la multimodalité et l'intermodalité
- Axe transversal : Communiquer et sensibiliser sur l'offre de mobilité existante et sur les projets

À noter que l'axe transversal a été présenté comme absolument stratégique, notamment lors du COPIL de présentation du projet de PDM. Plusieurs initiatives récentes de mobilité douce ont été mentionnées comme ayant échoué par manque de communication et de sensibilisation.

Ces axes stratégiques sont ensuite déclinés en actions, elles-même réparties en 6 thématiques :

- Transports collectifs et ferroviaires
- Intermodalité et mobilités partagées
- Pratique cyclable
- Marche et espace public
- Voirie, trafic et logistique
- Service et communication

À ce titre, force est de constater un certain déséquilibre entre les axes en termes de volume d'actions et de moyens mis en œuvre. La thématique Voirie, trafic et logistique représente à elle seule 66% du programme global d'investissement.

Selon Atmosud, le PDM prévoit une réduction des GES à l'horizon 2035 de -18%. La trajectoire du SRADDET est pourtant de -75% d'ici 2050. Cette trajectoire, tellement ambitieuse sera difficilement atteignable sur le territoire du PDM car l'A7 est et restera la principale contributrice d'émissions de GES sur le territoire. Atteindre l'objectif de -75% de GES à l'horizon 2050 reste possible, selon l'évolution du trafic, 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.

Terre de Provence a pu apporter des précisions concernant ce point : « Il est cependant acquis qu'au regard du type d'opérations et des délais de réalisation (échangeur de Cabannes, raccordement du MIN, nouvelle traversée de la Durance), le PDM 2025-2035 ne pourra porter que sur les études de faisabilité de ces travaux majeurs. »

Remarque de lecture : la décomposition des actions en 6 thématiques différentes des 5+1 axes principaux du PDM rend l'interprétation des actions plus complexes.

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

Le territoire de TPA est entouré de pôles forts limitrophes (Avignon, Cavaillon, Sénas) et internes au Pays d'Arles (St-Rémy-de-Provence et Tarascon). L'ambition d'interconnexion avec ces pôles se matérialise de multiples façons :

- Aménagement des lignes de transports en commun (TC) reliant TPA à ces pôles
- Adaptation des services pour une meilleure inclusion sociale
- Amélioration des franchissements de la Durance pour faciliter le passage des bus et vélos
- Eventuellement construction d'un nouveau franchissement sur la Durance

Ce volet du PDM est à saluer car les travaux de franchissements cyclables sont prometteurs. En effet, la date de lancement des opérations prévisionnelles est annoncée en 2034 pour l'ensemble des

franchissements. Ils pourront être valorisés dans le cadre des ambitions environnementales du plan climat air énergie du Pays d'Arles.

L'ouverture des canaux de discussion et de mise en commun des moyens avec les territoires proches limitrophes ou internes au Pays est à saluer.

Il est noté que plusieurs infrastructures (Pôle d'échange multimodal -PEM-, franchissements cyclables et raccordement nouveau Grand Marché de Provence) sont bien interconnectées avec la Liaison Est-Ouest.

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

Le territoire de TPA est traversé par une voie routière centrale très emprunté et dont les nuisances multiples se font ressentir. Cet axe d'actions se concentre donc sur trois éléments pour répondre à ces enjeux :

- Limiter l'impact du trafic routier en canalisant ce trafic, notamment sur l'autoroute longeant TPA par le nord via la construction d'un échangeur à Cabannes ou Plan d'Orgon
- Réduire de 69% à 50% la part modale de la voiture individuelle (soit une réduction relative de 27.5%) notamment par le développement des PEM
- Travailler au report modal de la logistique vers le fluvial et le ferroviaire, notamment via la construction d'une gare de ferroutage

Cet axe s'oriente à la fois sur une ambition de déplacement des émissions et pollutions et de réduction de celles-ci. Il faudra faire attention à ce que l'impact mesuré soit bien celui d'un report modal et d'un verdissement des modes de transports et non d'un déplacement des mobilités hors du territoire (via l'autoroute par exemple).

On notera qu'à ce jour les deux tiers du programme global d'investissement sont à destination du raccord de l'ex-MIN de Châteaurenard au réseau routier et de la réalisation d'un échangeur sur l'A7 à Cabannes. Ce chiffre sera bien sûr affiné en fonction des études de faisabilité qui se baseront sur une enquête globale de trafic. Le périmètre et la mise en œuvre de ces actions restent à ce jour à préciser. Toutefois, cela représentera des investissements très importants, surtout en comparaison du montant total, et qui auront un impact négatif sur les ambitions de réduction d'émissions globales et sur le trafic routier à Châteaurenard.

Concernant le report modal vers le ferroviaire, la halte ferroviaire prévue à Barbentane semble avoir un impact significatif sur les consommations énergétiques et donc sur les émissions en GES et en polluants du territoire (cf Annexe 1). L'investissement est à saluer.

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

TPA est un territoire très propice aux déplacements doux, ce qui s'observe notamment par le fait que 70% des déplacements internes journaliers font moins de 3km. TPA en tant qu'Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM) compte bien capitaliser sur cette qualité :

- Réduire l'impact de la voiture en ville (réduction des vitesses et réglementation du stationnement)
- Faciliter les modes actifs sur la courte distance via des aménagement légers et ciblés ainsi que via un travail sur l'accessibilité des pôles multimodaux
- Développement des déplacements à vélo entre les communes grâce au développement de pistes cyclables et d'aménagements adaptés (postes de repos, services et équipements)

- Développer les TC internes pour limiter l'usage de la voiture
- Développer le tourisme à vélo (Voie Verte la Durance à vélo)

Les objectifs poursuivis et les moyens mis en œuvre sont significatifs au vu des ambitions de réduction des émissions de gaz à effet de serre, de réduction des émissions de polluants, et d'amélioration de la qualité de vie des habitants. Les projets d'infrastructures cyclables maillant le territoire sont notamment bien développés.

Deux objectifs sont marquants concernant le report modal vers les mobilités actives : 50% de déplacement en mode actifs pour les trajets inférieurs à 3km et passage de 23% à 30% de part modale piétonne sur la globalité des trajets. D'ambition raisonnable, ces objectifs permettront d'accumuler des retours d'expérience pour les éventuels futurs PDM du territoire du Pays d'Arles. À titre de comparaison, la part modale actuelle des modes actifs sous 3km est de 47% pour un objectif affirmé de 50%.

Il faudra également être vigilant à la réglementation sur les parkings. Plusieurs retours d'expérience ont montré qu'une trop forte contrainte sur le stationnement sans possibilité de report modal avait un effet contre-productif sur le développement des mobilités actives.

L'action 4.2.4 semble manquer de cohérence entre les paragraphes « constat », « objectifs » et « détails de l'action ». À noter également que cette action profiterait d'une plus grande précision sur son opérationnalité, notamment sur la mobilisation de terrains pour le dégagement de linéaire ou sur l'identification des chemins ruraux. Par exemple, la loi 3DS dispose qu'en cas de déploiement d'une démarche de recensement de ces chemins ruraux de propriété privée communale, la prescription acquisitive de 30 ans peut-être mise en suspens pour la durée de la démarche, évitant ainsi à commune de perdre des chemins communaux au profit des particuliers.

Enfin, la marche est seulement évoquée dans ce PDM comme utilitaire, alors qu'elle est importante dans la vie quotidienne des habitants, même hors bourg. Les chemins pédestres intercommunaux ou intercommunautaires sont peu ou pas développés dans le document et sont l'occasion de balades, de déplacements d'enfants, de découverte touristique etc. D'ailleurs, ils peuvent être également pratiqués par les randonneurs, thématique en cours de réflexion au sein de TPA. Des connexions et synergies avec le GR de Pays font l'objet d'une réflexion et pourraient à ce titre être mentionnées.

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

Déjà développés sur le territoire, les TC semblent être sous-utilisés au vu de l'offre proposée. Afin de répondre à ce défi mais aussi aux objectifs légaux, TPA se concentre sur :

- La simplification et la clarification de l'offre existante
- Le renforcement de l'accessibilité aux TC
- La mise en place d'une tarification solidaire
- L'interconnexion de l'offre de TC avec les territoires limitrophes

L'offre de TC semble être présente mais partiellement inadaptée aux besoins des concitoyens. La solution portée est celle d'une réorganisation ponctuelle ainsi qu'une démarche de sensibilisation et d'animation. Le futur SCoT AEC pourra capitaliser sur cette démarche pour la valoriser au sein du territoire. Les TC en combinaison avec les vélos ou autres mobilités actives sont très efficaces et le PETR salue l'ambition de TPA de vouloir investir dans cette direction.

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

Afin de donner de la potentialité aux axes précédents, TPA s'est orienté sur le développement du covoiturage, de la multimodalité et de l'intermodalité. Pour cela, les orientations principales sont de :

- Développer et conforter des PEM sur le territoire : au moins 1 par commune
- Adaptation des cars pour faciliter l'empot de vélos
- Développement du covoiturage et de l'autopartage en lien avec les territoires voisins

L'intérêt de cet axe se révèle dans son imbrication avec les autres actions menées. En effet, les actions de construction et aménagement de PEM permettent à l'offre de se développer, il faudrait ensuite que des actions de contrainte, de communication ou d'incitation permettent de concrétiser ces investissements lourds d'infrastructures. Le potentiel de transformation de cet axe, surtout si bien accompagné et animé, est particulièrement puissant.

L'objectif TEPOS de 20% d'actifs se déplaçant en TC, covoiturage ou mobilité active semble très bien engagé.

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

Il a été identifié que la communication et la sensibilisation étaient essentiels à une bonne stratégie de mobilité. Le changement doit être rendu possible et aisé. C'est pour cela que TPA via cet axe transverse décide de :

- Développer une communication autour des TC en Terre de Provence
- Mobiliser les acteurs institutionnels privés
- Sensibiliser dès l'école au changement de comportement
- Travailler avec les partenaires pour que l'interface des TC entre les territoires soit facilitée, notamment sur le web

L'ambition affichée est de mettre en place une mission d'information régulière et ciblée pour informer et sensibiliser 100% des habitants du territoire

La thématique a été identifiée comme prioritaire par TPA avec raison. Toutefois, seuls 0,02% du programme global d'investissement sont prévus pour les services et la communication. 20k€ ont été chiffrés pour l'utilisation annuelle de l'interface web d'échange TC avec les partenaires limitrophes. Il conviendrait d'indiquer le chiffrage en ETP ou de préciser les moyens mis en œuvre.

La communication est un pilier essentiel au développement et à l'utilisation du service de transports en commun. Ne pas être suffisamment ambitieux sur cet aspect pourrait porter préjudice à l'entièreté du PDM, ce qui n'est pas le cas pour les autres axes où l'abandon d'une action n'a qu'un impact limité et sectorialisé.

Annexe 1 – Rendus des ateliers TEPOS sur le territoire de TPA

Les ateliers TEPOS sont des ateliers de co-construction de la stratégie d'atteinte d'un territoire à énergie positive à horizon 2050 (avec échelon intermédiaire de 2030) sur le périmètre du Pays d'Arles et avec la présence de l'ensemble des EPCI. Ils ont eu lieu lors des premiers mois de 2025.

Ces ateliers ont mené à la définition d'indicateurs opérationnels sur le territoire de TPA à horizon 2030 :

- 6'000 voitures individuelles consommant en moyenne 3L/100km sur le parc existant de 40'000 voitures
- 9% de déplacements locaux évités par des politiques d'urbanisme
- Abaissement des limites de vitesse
- 12% d'économies d'énergie sur les trajets de personne longue distance
- 23% d'économie d'énergie sur les transports de marchandises
- 5000 personnes se rendant au travail à vélo quotidiennement (ou 5500 en transports en commun ou 4000 en covoiturage)

Ces objectifs ne sont évidemment pas contraignants mais tracent simplement une ligne directrice dans les différentes stratégies territoriales mises en œuvre dans les années à venir.

Le projet de PDM de TPA doit donc permettre de cibler ces objectifs autant que possible.

Un certain nombre d'actions permet effectivement de noter que le PDM semble aligné avec ces objectifs TEPOS. En effet, le développement des bornes IRVE au niveau des PEM permet d'augmenter le parc électrique de voitures (consommation de 0L/km), la construction de la halte de ferroutage permet d'atteindre une bonne partie de l'objectif d'économie d'énergie sur les transports de marchandises et le développement des mobilités actives, des transports en commun et du covoiturage est tout à fait aligné avec l'objectif d'économies d'énergie sur les trajets de personnes longue distance.

Plus précisément, concernant l'impact du projet de halte de ferroutage de Barbentane, l'estimation est faite de 850 unités intermodales de transport traitées par jour, ce qui correspond à environ un quart des camions empruntant l'A7 sur le territoire de TPA. Étant donné un ratio de 1 à 6 sur la consommation énergétique entre le fret routier et ferroviaire, cette halte aura un impact très significatif sur l'objectif de 23% d'économies sur le transport de marchandises.

Annexe 2 – SCoT actuellement en vigueur sur le Pays d'Arles

Si la révision du SCoT est en cours, son édition précédente en vigueur s'applique tout de même au territoire. Dans le cadre de ce document, plusieurs orientations concernent directement le territoire de TPA :

- Réalisation de grands projets d'infrastructure tels que le contournement nord de Chateaurenard
- S'appuyer sur le schéma routier hiérarchisé pour reconnaître comme voies majeures pour le territoire les voies permettant de rejoindre l'A7 et l'A54 ou support de développement économiques
- Limiter les pollutions et nuisances liées au trafic automobile et poids-lourds
- Favoriser le partage de la voirie entre différents modes
- Désengorger les entrées de ville, notamment celles en lien avec les territoires voisins
- Permettre l'aménagement ou le confortement des PEM
- Favoriser l'organisation du rabattement depuis les communes vers ces PEM
- Améliorer le service en transports collectifs, le choix des infrastructures de desserte et la possibilité d'un usage maximisé des axes de desserte
- Favoriser les modes doux et les rendre les plus attractifs possibles pour les trajets du quotidien
- Faciliter le développement des espaces collectifs nécessaires au stationnement des vélos
- Relier entre eux dans la mesure du possible les principaux pôles générateurs de déplacement d'une commune par des modes doux
- Rechercher une connexion entre les différents réseaux de modes doux
- Intégrer le covoiturage et l'autopartage
- Réduire l'emprise du stationnement de surface et rechercher les mutualisations possibles
- Favoriser autour des PEM les stationnements ouverts au public
- Organiser l'accessibilité des centres villes, bourg, villages et centres de quartier pour favoriser l'attractivité économique
- Favoriser la distribution de marchandises tout en prenant en compte les nuisances et conflits d'usages
- Intégrer les capacités de stationnements pour personnes à mobilité réduite

Tous ces points ont été effectivement abordés directement ou indirectement dans le cadre du PDM de TPA, ce qui montre bien une démarche complète et transversale.