

COURRIER ARRIVÉ LE
19 DEC. 2025
Terre de Provence agglomération



ORIGINAL :	Amenagement
COPIE :	Mobilité
Fait par :	Cabinet X
CB le :	23.12.2025

RÉGION PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

Le Président

Président délégué de Régions de France

Madame Corinne CHABAUD
Présidente de l'Agglomération Terre
de Provence
Terre de Provence Agglomération
5 Place Marius Chabrand
13630 EYRAGUES

RM/MP-D25-07458

Marseille, le 10 DEC. 2025

Madame la Présidente,

Vous avez sollicité par courrier du 25 juillet 2025 le Conseil régional pour avis sur le Plan de mobilité (PDM) de Terre de Provence Agglomération.

Suite à la délibération du Conseil régional en date du 17 octobre 2025, je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint l'avis favorable, assorti de recommandations, du Conseil régional.

Je vous prie de croire, Madame la Présidente, à l'assurance de mes respectueux hommages.

Renaud MUSELIER

P.J. : - Délibération n° 25-0595
- Avis relatif au projet de Plan de mobilité (PDM)



Hôtel de Région
27, place Jules Guesde – 13481 Marseille cedex 20
téléphone 04 91 57 50 57 – www.maregionsud.fr

DELIBERATION N° 25-0595

17 OCTOBRE 2025

TRANSPORTS

La Région, cheffe de file de l'intermodalité : avis sur le Plan de mobilité de Terre de Provence Agglomération

- VU le Code général des collectivités territoriales ;**
- VU la délibération n°21-362 du 2 juillet 2021 du Conseil régional donnant délégation d'attribution du Conseil régional à la Commission permanente;**
- VU le Code des transports ;**
- VU le Code de l'environnement ;**
- VU la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) ;**
- VU la loi n°96-1236 du 31 décembre 1996 sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (LAURE) ;**
- VU la loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain (SRU) ;**
- VU la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances ;**
- VU la loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des Métropoles (MAPTAM) ;**
- VU la loi n°2015-991 du 7 août 2015 relative à la nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe) ;**
- VU la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) ;**

- VU la délibération n°19-350 du 26 juin 2019 du Conseil régional adoptant le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) après consultation et enquête publique ;**
- VU la délibération n°25-0030 du 23 avril 2025 du Conseil régional adoptant le SRADDET modifié ;**
- VU la délibération n°25-0375 du 25 juin 2025 de la Commission permanente du Conseil régional consolidant les annexes du SRADDET ;**
- VU l'arrêté préfectoral du 3 juillet 2025 approuvant le SRADDET modifié ;**
- VU la demande d'avis de la Communauté d'agglomération Terre de Provence en date du 25 juillet 2025 reçue le 29 juillet 2025 ;**
- VU la commission Transport et Ports réunie le 14 octobre 2025 ;**
- La Commission permanente du Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur réunie le 17 octobre 2025.**

CONSIDERANT

- que le Plan de mobilité est un document d'orientation de la politique des déplacements offrant aux Autorités organisatrices de la mobilité la possibilité de planifier des solutions de mobilité pour 10 ans ;
- que la Communauté d'agglomération Terre de Provence a arrêté par délibération du 17 juillet 2025 un projet de Plan de mobilité ;
- que la Communauté d'agglomération Terre de Provence a saisi pour avis sur son Plan de mobilité, par courrier du 25 juillet 2025 reçu le 29 juillet 2025, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur en tant que cheffe de file de l'intermodalité et personne publique associée et conformément à l'article L1214-15 du Code des transports ;
- qu'il appartient à la Région, au titre du Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), d'assurer l'analyse de ce Plan de mobilité afin, d'une part, d'en vérifier la cohérence avec les objectifs et règles en matière de mobilité, de transport et d'intermodalité inscrits dans ce cadre régional structurant et, d'autre part, de proposer des axes de progrès ;
- que les enjeux du SRADDET sur la mobilité, le transport et l'intermodalité portent sur la connexion du territoire régional vers le national et l'international, sur les conditions de son accessibilité, sur l'amélioration des liaisons internes, la connexion aux territoires proches, mais aussi sur la transition environnementale et énergétique ;
- que les objectifs du Plan de mobilité prennent globalement en compte les objectifs du SRADDET ;
- que pour autant des remarques sont émises, par la Région afin de compléter et renforcer les ambitions, objectifs et actions du Plan de mobilité ;

DECIDE

- d'approuver les termes de l'avis régional relatif au projet arrêté de Plan de

mobilité de la Communauté d'agglomération Terre de Provence, dont un exemplaire est annexé à la présente délibération ;

- d'émettre un avis favorable avec remarques sur le projet de Plan de mobilité de la Communauté d'agglomération Terre de Provence.



La Vice-Présidente en charge
du plan Montagne
et des affaires européennes,
Chantal EYMEOUD



Avis relatif au projet de Plan de mobilité de la Communauté d'agglomération Terre de Provence

Contexte

Terre de Provence Agglomération a arrêté son projet de Plan de mobilité (PDM) par délibération du Conseil communautaire du 17 juillet 2025.

Par courrier du 25 juillet 2025, reçu le 29 juillet, le Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur a été saisi par Terre de Provence Agglomération pour avis sur son projet de Plan de mobilité. La Région est invitée à le faire conformément à l'article L1214-15 du Code des transports. En tant que personne publique associée, elle dispose d'un délai de 3 mois à partir de la date de réception du courrier pour émettre un avis sur le projet de Plan de mobilité.

Il est rappelé que selon l'article L4251-3 du Code général des collectivités territoriales, les plans de mobilité doivent prendre « en compte les objectifs du Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) » et être « compatibles avec les règles générales du fascicule de ce schéma, pour celles de leurs dispositions auxquelles ces règles sont opposables ».

La Région se montre particulièrement attentive à ce que les enjeux du SRADDET modifié par délibération du 23 avril 2025 et approuvé par arrêté préfectoral du 3 juillet 2025, soient articulés avec les spécificités du territoire et se traduisent dans le projet de PDM en mesures ambitieuses. Le SRADDET propose une stratégie régionale pour l'aménagement durable du territoire à moyen et long terme (2030-2050). Il se décline en 68 objectifs et 52 règles.

Les enjeux du SRADDET sur la « Mobilité, transport et intermodalité » portent sur la connexion du territoire régional vers le national et l'international, sur les conditions de son accessibilité. Ils portent également sur l'amélioration des liaisons internes et la connexion aux territoires proches et, plus largement, à l'arc méditerranéen. Cheffe de file de l'intermodalité, la Région ambitionne d'organiser la mobilité et le transport de marchandises dans le cadre plus large de la transition environnementale et énergétique en favorisant la limitation de la consommation d'espace et la densification autour des axes de transports collectifs, en réduisant les consommations énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques. Le report modal, tout comme la mobilité électrique sont des leviers d'atteinte de ces objectifs dans un territoire où le recours à la voiture individuelle reste encore massif.

L'analyse du projet de Plan de mobilité de la Communauté d'agglomération Terre de Provence a donc été réalisée notamment sous le prisme des ambitions et objectifs en matière de mobilités du SRADDET.

Synthèse de l'avis

Depuis que l'intercommunalité est Autorité organisatrice de transport avec sa transformation en communauté d'agglomération en 2013, c'est la première fois qu'elle s'investit de manière globale sur la question des mobilités sur son territoire. On peut donc saluer la réalisation de ce Plan de mobilité, élaboré dans une démarche participative avec l'ensemble des acteurs concernés dans un délai condensé qui a le mérite de nourrir une dynamique intéressante sur le territoire, même si elle appelle certaines remarques.

La Région donne un avis favorable au projet de Plan de mobilité (PDM) de la Communauté d'agglomération Terre de Provence.

Le Plan de mobilité est en effet cohérent avec la Politique régionale déclinée dans le SRADDET. De même, il intègre les 11 objectifs du Code des transports relatifs aux PDM tels que décrit dans l'Article L 1214-2.

La Région émet toutefois les remarques suivantes :

- L'objectif de part modale du vélo mériterait d'être plus ambitieux (6% en 2035, loin du 12,5% visé par le SRADDET pour 2030) ;
- En ce qui concerne la logistique, la réalisation d'une étude de circulation de marchandises à l'échelle du territoire, qui n'a pas pu être réalisée pour le diagnostic du Plan de mobilité, est un préalable nécessaire à toutes les autres actions logistiques inscrites au projet de Plan de mobilité ;
- Les projets de Pôles d'échanges multimodaux d'Orgon et Barbentane sont dépendants des études préliminaires réalisées dans le cadre du projet de Service express régional métropolitain (SERM) d'Avignon.

Avis détaillé des services de la Région

Enjeux, stratégie, objectifs

Les enjeux – issus du diagnostic et de la concertation des acteurs – sont nombreux.

On notera entre autres enjeux :

- la limitation de la place des véhicules individuels (enjeu n°1 en p.9 du diagnostic mais non repris tel quel dans la synthèse p. 52) – sur un territoire où l'usage de la voiture est prédominant et la part modale de la voiture est passée de 66% en 2008 à 69% en 2019 ;
- l'amélioration des nuisances et des pollutions liées au trafic routier, « principal enjeu auquel le Plan de mobilité doit répondre » (p.29 du diagnostic, non rappelé en synthèse) ;
- la réflexion coordonnée avec les acteurs sur l'amélioration et le développement de l'activité logistique : sur un territoire fortement impacté par la logistique, c'est un préalable indispensable à l'ensemble des actions logistiques prévues au plan d'action, d'autant plus qu'un diagnostic sur la logistique n'a pu être réalisé conjointement au diagnostic mobilité.

Le diagnostic pourra être actualisé avec l'enquête EMC₂ portée par le Grand Avignon dans le cadre du Service Express Régional Métropolitain (SERM), qui doit démarrer à l'automne 2025 et inclut le périmètre de Terre de Provence.

Si les 14 objectifs du projet de Plan de mobilité répondent globalement à ceux du Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), on note néanmoins des objectifs moins ambitieux en terme de part modale du vélo (6 % en 2035 ; le SRADDET vise 12,5% en 2030, comme souligné dans le tableau de la prise en compte des objectifs du SRADDET p.239) et en terme d'émissions de particules fines (-27% d'émissions de PM 10 en 2035 ; le SRADDET vise -47% en 2030) et très fines (-40% d'émissions de PM 2,5 en 2035 ; le SRADDET vise -55% en 2030).

La modification du SRADDET, adoptée par délibération du 23 avril 2025 du Conseil régional et approuvée par arrêté préfectoral du 3 juillet 2025, a apporté de nombreux compléments à l'objectif 3 du SRADDET « améliorer la performance de la chaîne logistique jusqu'au dernier kilomètre, en favorisant le report modal » - avec notamment le concept de « PEM fret » qui pourrait être repris par Terre de Provence dans sa réflexion.

On remarquera aussi qu'il faut désormais concilier atténuation et adaptation au changement climatique. Le tableau de prise en compte du SRADDET mentionne l'objectif 10 du SRADDET visant à améliorer la résilience du territoire face aux risques et au changement climatique, mais y répond par des actions contribuant plutôt à l'atténuation.

Les actions

Le plan d'action est présenté en 6 axes déclinés en 70 actions thématiques :

- Transports collectifs et ferroviaires
- Intermodalité et mobilités partagées
- Pratique cyclable
- Marche et espaces publics
- Voirie, trafic et logistique
- Services et communication

Les commentaires sont organisés à partir de ces 6 axes.

1. Transports collectifs et ferroviaires

En ce qui concerne l'offre régionale de transports collectifs, le diagnostic et donc les préconisations sont basés sur l'offre ZOU ! du printemps 2025. Un nouveau conventionnement au 1^{er} septembre 2025 apporte déjà des évolutions par rapports aux constats.

Le diagnostic (p.35) comporte des coquilles (illustration à droite) dans les numéros de lignes. Le commentaire sur la ligne 708 est à nuancer : en effet, cette ligne a bien été conçue pour les actifs et, même si sa création est récente, sa fréquentation est en évolution significative.

Il figure des informations erronées pour Cabannes, Châteaurenard et Mollégès puisqu'elles ne sont plus desservies par la ligne 706 reconfigurée au 1^{er} septembre 2025. Cette ligne desservira Orgon, Plan d'Orgon, St Andiol, Noves vers Avignon St Chamand en correspondance avec le tram et desservira avant le bassin d'emploi et d'études d'Agroparc. Châteaurenard reste desservie par la ligne 707 et des services scolaires (ligne 7400). Cabannes et Mollégès restent toutefois desservies vers Avignon par des services scolaires (ligne 7802).

Noves (monographie p.75) sera toujours desservie par la ligne 706 au 1^{er} septembre 2025 mais son itinéraire est modifié pour proposer une desserte plus lisible et avec une nouvelle destination génératrice de déplacement la zone d'activités et d'études d'Agroparc.

Le déplacement du point d'arrêt à Eyragues (monographie p. 67) permettrait d'aménager un arrêt plus adapté avec des parkings pour les voitures. Il serait utile d'ajouter une recommandation à savoir de ne pas trop l'éloigner du centre et de prévoir des accès confortables modes actifs, vélo et cheminements piétons, et éventuellement des stationnements vélo.

La nécessité de sécuriser l'accès au projet de pôle d'échanges d'Orgon pour les cars depuis la D7N est à rappeler en page 45 du diagnostic.

Le diagnostic (p.36) indique que « seulement 35% de la population dispose d'une desserte d'au moins 1 passage de car pour jour (accessible en 5 min. à pied) ». La Région assure les liaisons intercommunautaires et la vocation des lignes régionales régulières de voyageurs est d'être rapide et directe entre les pôles générateurs de déplacement (avec un objectif de favoriser le report modal). Il est donc intéressant que Terre de Provence Agglomération réfléchisse et mette en place « une desserte structurante intercommunale en transport collectif, assurant notamment un rabattement vers les SERM » (action 1.1.2.), pour répondre aux besoins de connexion internes au territoire de Terre de Provence, mais aussi pour les besoins de connexions avec les territoires contigus, avec à la fois la création de service urbain de rabattement vers les lignes structurantes ZOU ! sur les PEM et/ou des points d'arrêts singuliers et une articulation avec les réseaux urbains limitrophes dans le respect du cadre légal des mobilités. La question du rabattement doit figurer clairement dans le projet de transport collectif de Terre de Provence. Il conviendra également, dès le départ, de penser à la motorisation du matériel utilisé pour cette offre de transport en commun. Idem pour la navette de Châteaurenard (action 1.1.1.) : s'agit-il de transport décarboné ?

Des ralentissements de la circulation sont mentionnés notamment autour de Châteaurenard et au franchissement des ponts. La question des aménagements visant à fiabiliser les temps de parcours des transports en commun est une piste pertinente inscrite dans la fiche action 1.2.3. « faciliter la circulation des transports en commun sur des axes et points durs de circulation en lien avec les autorités compétentes ». Ce point doit absolument être traité pour fiabiliser les temps de parcours des lignes de transport public.

2. Intermodalité et mobilités partagées

Les actions 2.1.1. et 2.1.2. visant à réhabiliter les friches ferroviaires de Barbentane et d'Orgon en Pôles d'échanges multimodaux dépendent et ne pourront être réalisées que sous réserve des études préliminaires menées dans le cadre du projet de Service Express Régional Métropolitain (SERM) du Grand Avignon.

Par ailleurs, les coûts indiqués pour ces deux actions sont sous-estimés, notamment les coûts de réhabilitation des quais et passerelles. Pour exemple, une passerelle ferroviaire coûte entre 2,5 et 3 millions d'euros (et non 1 million d'euros).

Le territoire ne dispose que peu d'aires de covoiturage (4) qui font défaut en particulier sur la partie est du territoire en connexion avec Cavaillon et la métropole d'Aix-Marseille. L'action 2.1.3. propose de « développer des pôles d'échanges multimodaux (PEM et parkings-relais) dans chaque commune ». Si l'action prévoit d'équiper ces pôles de bornes IRVE, il convient de rappeler que les PEM et parkings de plus de 1500 m² doivent légalement recevoir des panneaux photovoltaïques (non mentionnés). L'action 2.1.7. prévoit d'« aménager les abords des PEM : leur accessibilité PMR et modes actifs ». Il convient notamment de soigner les liaisons piétonnes entre les centres-villages et ces pôles. L'aménagement du parking relais situé au Pont de Rognonas (action 2.1.5) est soumis à de nombreuses contraintes qui conditionnent sa faisabilité : pas de maîtrise foncière, problématique structurelle du pont (études en cours), étude opérationnelle à réaliser, abandon du projet de la LEO...

Le sujet de l'implantation du PEM à Chateaufort (p. 45 du diagnostic et action 2.1.4.) nécessite une réflexion approfondie. Ainsi le déplacement du PEM sur le site du MIN, même s'il permettrait de créer un point multimodal sans doute plus rationnel, questionne à la fois sur ses conséquences en termes de temps de parcours (portion avec plus de 14000 véhicules/jour cf. p.24) notamment pour les usagers en provenance ou à destination des communes au sud de la commune mais également sur la qualité de la desserte pour les habitants. Cette implantation incite à modifier l'itinéraire de la ligne 707 par l'est de la commune pour ne pas trop pénaliser le temps de parcours, ainsi deux arrêts majeurs de la ligne 707 sur la commune de Chateaufort à savoir Llorca et Jules Ferry ne seraient plus desservis sans correspondance. Il convient, alors que le constat partagé par les usagers comme les AOM est l'enjeu du premier et dernier km, de s'interroger sur la meilleure implantation et de mettre en œuvre les dispositions nécessaires pour ne pas aboutir à un résultat contraire à celui recherché. Des aménagements visant à ne pas l'accroître et à fiabiliser le temps de parcours sont indispensables et doivent être intégrés dans le projet de PEM.

Sur la question de l'emport vélo dans les cars (action 2.1.6.), il convient de préciser la stratégie régionale qui est plus de permettre un stationnement des vélos au départ et à l'arrivée des cars plutôt que de privilégier l'emport. En effet, en l'état actuel des matériels disponibles pour les cars, cela pose des difficultés liées à l'ergonomie de l'accroche du vélo et à la sécurité pour le voyageur comme pour les automobilistes lors de l'installation du vélo. Ainsi, seuls les arrêts disposant d'une plateforme hors de la voie peuvent accepter l'emport vélo ce qui limite le nombre d'arrêts accessibles aux cyclistes souhaitant emporter leur vélo. Une coquille à corriger sur le tableau de synthèse en p. 150 : si la maîtrise d'ouvrage relève bien de la Région pour l'offre ZOU I, il convient d'ajouter Terre de Provence Agglomération pour la future offre de transport en commun prévue dans ce Plan de mobilité.

Il est à la fois fait le constat d'une faible pratique de covoiturage avec 8100 passagers transportés en 2024 (p. 147) et un nombre de covoiturage multiplié par 3 entre 2022 et 2024 « grâce à la mise en place de plateformes sur les agglomérations voisines » (p. 45 du diagnostic). L'action 2.2.1. « Développer la pratique du covoiturage à l'échelle de Terre de Provence » paraît donc pertinente. Une étude du potentiel de covoiturage/analyse des flux routiers est-elle envisagée ? Les trajets intercommunautaires ont-ils été étudiés ? Est-il prévu de se coordonner avec les intercommunalités limitrophes ayant déjà mis en place du service de covoiturage planifié ? Le service d'accompagnement pour le grand public nécessite un portage fort de Terre de Provence Agglomération et de ses communes membres pour l'organisation d'actions de terrain, sur la base de trois pivots : communication, promotion et sensibilisation.

En ce qui concerne l'autopartage (action 2.2.2.) avec la mise en place d'un service de location de courte durée, l'action semble pertinente et le chiffre cohérent. Toutefois le parc de véhicules doit être bien calibré et réparti à l'échelle de l'agglomération et de ses communes membres. Un benchmark sur les caractéristiques du futur service pourrait être potentiellement intéressant à réaliser avec le Pôle métropolitain Mobilités Le Mans-Sarthe.

3. Pratique cyclable

Le diagnostic et les enjeux en matière de pratique cyclable sont partagés par la Région. Néanmoins l'objectif affiché par le Plan de mobilité d'atteindre 6% de part modale du vélo en 2035 (p.95) ne répond pas à l'objectif (23) du SRADDET qui vise de faire passer la part modale du vélo dans les déplacements quotidiens à 12,5% en 2030.

Le programme d'actions est détaillé et ambitieux (26 fiches-actions), avec une première action qui vise à coordonner les actions pour la pratique cyclable à l'échelle intercommunale (action 3.1.1) pour l'adoption d'une politique cyclable commune.

Il convient de mettre l'accent sur la création d'un maillage permettant une connexion aux grands itinéraires (Eurovélo 8, Durance à vélo, Via Rhôna) et la continuité de ce réseau.

Les actions liées à la mise en place de services complémentaires sont intéressantes, avec en particulier la réflexion sur des services de location de courte ou longue durée, qui incluraient des volets solidaire et utilitaire (action 3.5.5.). La location a pour avantage par rapport à l'aide à l'achat (action 3.5.6) de pouvoir expérimenter les déplacements à vélo, et les deux mesures pourraient être réfléchies conjointement pour envisager aussi de la location-vente (achat du vélo dont on a pris soin une fois que le test est concluant).

L'action 3.5.7. pour la mise en place de stations de réparation libre-service permet également de favoriser la pratique cyclable. Des stations mobiles permettraient éventuellement de tester les lieux à équiper ou de déplacer certaines stations en fonction des périodes de l'année. La fiche-action évoque l'ajout de bornes de recharge en VAE ; il conviendrait aussi de penser à des points d'eau.

L'accompagnement au changement de comportement (action 3.5.3.) pourrait être étendue aux entreprises et zones d'activité. Par exemple, les entreprises pourraient prévoir les équipements nécessaires à leurs salariés (dont vestiaires) pour favoriser l'utilisation du vélo.

La Région dispose de moyens pour accompagner le territoire, avec des financements liés au contrat Nos Territoires d'Abord du Pays d'Arles et le cadre d'intervention Mobilité du quotidien permettant

d'accompagner la desserte d'équipements structurants inscrits au Contrat opérationnel de mobilité (6 collèges, le Lycée de Châteaurenard, le Marché d'intérêt national de Châteaurenard, la Zone d'activité du Pont).

Le FEDER reste un outil de financement potentiel pour les aménagements cyclables.

4. Marche et espaces publics

Si le diagnostic indique une part modale de 23% en 2019 sensiblement équivalente à la moyenne nationale, « 70% des déplacements font moins de 3 km (...) et même sur les courtes distances (moins de 1 km), la voiture reste fortement plébiscitée » (diagnostic p. 18). Il y a donc encore des parts modales à gagner pour la marche.

Le projet de Plan de mobilité comprend 6 actions spécifiques pour favoriser la marche sur le territoire et c'est à saluer : « poursuivre l'apaisement des circulations dans les noyaux villageois » (action 4.1.1), « 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) » (action 4.1.2.), « réaménager les traversées piétonnes dangereuses » (action 4.2.1.), « identifier des itinéraires piétons et PMR » (action 4.2.2.), « mettre en place des équipements favorisant la marche (bancs, éclairages...) » (action 4.2.3.), « structurer et valoriser les sentiers de randonnées touristiques et de loisir, via une coordination territoriale et une communication unifiée piétons et PMR » (action 4.2.4.). Les actions prévues comprennent l'adoption d'une politique de stationnement, l'élaboration de Plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE), la conciliation des différents enjeux... Il conviendra de bien prendre en compte l'accessibilité à pied des lieux d'intermodalité, de réduire les distances en valorisant mixité fonctionnelle et proximité, de veiller à la continuité des cheminements piétonniers. Il y a également, en matière d'apaisement des espaces publics et de rééquilibrage du partage de l'espace public, un enjeu à ne pas occulter la question des livraisons : maintenir l'accès et des aires de livraisons, ne rendant pas difficile l'installation des commerces en centres-villages pour plus de proximité.

Par ailleurs, parmi les actions de sensibilisation et communication de l'axe 6, certaines pourraient être ciblées auprès des enfants et des adolescents sur la marche (une sorte de parallèle au programme « savoir rouler à vélo »).

5. Voirie, trafic et logistique

Une nouvelle traversée de la Durance (étude prévue par l'action 5.1.1.), le raccordement du Marché d'intérêt national (MIN) au réseau routier (action 5.1.2.), un nouvel échangeur A7 à Cabannes (action 5.1.3.) – si ces actions sont financées et réalisées – devront être accompagnées de réglementation de circulation adéquate le cas échéant, voire de mesures d'accompagnement pour une gestion dynamique des flux.

Les actions 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 » et 5.1.5. « confirmer le plan de hiérarchisation du réseau viaire » sont bienvenues. La réduction des vitesses est une mesure peu coûteuse, efficace et facile à mettre en œuvre, mais nécessite un fort accompagnement pour être acceptée. C'est une mesure parmi d'autres mesures concrètes : réglementation, gestion statique et dynamique des flux... Il convient de ne pas sous-estimer les enjeux d'accessibilité des pôles

économiques (MIN, ZAE, cœurs de ville pour le dernier kilomètre) et des pôles multimodaux passagers et fret (vecteurs de report modal), ainsi que de veiller à ne pas allonger les distances parcourues contreproductives du fait de plans de circulation trop restrictifs.

En ce qui concerne la logistique, la réalisation d'une étude de circulation de marchandises à l'échelle du territoire (action 5.2.1.), qui n'a pas pu être réalisée pour le diagnostic du Plan de mobilité, est nécessaire à la prise de décision (et à toutes les autres actions logistiques inscrites au Plan de mobilité). Les différentes échelles logistiques doivent être intégrées à l'étude.

En lien avec cette étude, une étude d'opportunité puis de faisabilité devra être menée sur le stationnement des poids-lourds (action 5.2.3.). La création d'aires de stationnement est-elle de nature à traiter le problème des flux de poids-lourds notamment en transit ? à traiter des problèmes de remontées de queues aux abords des gros générateurs (MIN, ZAE, chantiers combinés, ports) qui devraient si possible internaliser cette fonction pour éviter de créer des nuisances riveraines ?

La réglementation de circulation des poids-lourds (action 5.2.2) mérite d'être coordonnée à l'échelle de l'agglomération, avec si nécessaire l'adaptation des réglementations en vigueur afin d'assurer une meilleure cohérence intercommunale, et ce en lien avec le plan de hiérarchisation du réseau pour en faciliter la lisibilité et le contrôle. Le périmètre semble circonscrit aux arrêtés de circulation mais il serait sans doute opportun pour certaines communes de réfléchir également aux aires de livraison (en lien avec les mesures de l'axe 4 sur l'espace public et le stationnement).

Le « développement des alternatives au transport par voie routière, notamment le ferroutage à la halte ferroviaire de Barbentane » (action 5.2.4) est nécessaire. Mais l'horizon 2031 semble peu réaliste. Le nombre d'unité de transport intermodal passant du poids-lourd au train semble surestimée, le budget prévu sous-estimé. Une alternative à la solution d'accès mutualisé au site entre poids-lourds et autres usagers pourrait être recherchée. La monographie de Barbentane (p. 57) mentionne le fret ferroviaire mais sans présenter le diagnostic à date (constats, enjeux, carte).

Le fluvial est évoqué à la marge sans figurer dans aucune action spécifique. Dans le cadre des réflexions et actions logistiques proposées par Terre de Provence Agglomération, le lien avec les ports et quais avignonnais (Pontet, Courtine) et gardois (Baucaire) doit être pris en compte (enjeu de cheminement des poids-lourds, accès des poids-lourds vers ces sites et enjeu de sensibilisation/incitation au report modal vers le fer et le fleuve selon les filières/chargeurs).

L'action 5.2.5. « sensibiliser les habitants aux impacts des flux générés par les livraisons de marchandises (achat en ligne, retours de colis, etc.) » mériterait de couvrir plus largement les enjeux logistiques liés au territoire.

L'action 5.3.1. prévoit de « développer des flottes de véhicules économes en énergie dans les services de Terre de Provence ». Qu'en est-il de la motorisation de la navette de Châteaurenard et des futurs bus prévus pour l'offre de transport en commun interne à l'agglomération ?

Cette même action prévoit d'« étudier la possibilité de mettre en place de nouvelles bornes de recharge sur site », mais cela ne concerne que les flottes de Terre de Provence Agglomération (sans distinction véhicules légers/poids-lourds).

En matière de bornes de recharge électrique, le diagnostic fait état d'une « bonne couverture (...) qui garantit la recharge et sécurise l'usage de la voiture électrique sur l'ensemble du territoire » (p.30), mais relève l'enjeu de « l'incitation d'un passage à l'électrique en encourageant la mutation du parc automobile, en déployant l'offre de bornes électriques sur le territoire » (p. 30). Mais il n'est pas mentionné les bornes en centres-bourgs, par exemple, et la distinction n'est pas faite des bornes pour véhicules légers et pour poids-lourds. Si les bornes sont mentionnées dans certaines actions, y a-t-il une réflexion sur le réseau global de l'intercommunalité ?

Coquille en page 222 : il manque les actions 5.3.1. et 5.3.2. dans le tableau de synthèse de l'axe 5.

6. Services et communication

La contribution des employeurs est indispensable pour atteindre les objectifs de report modal, sur un territoire où les déplacements domicile-travail sont en augmentation de 18% en 10 ans et réalisés à 92% en voiture (diagnostic p. 20). L'incitation à la mise en place de Plans de mobilité employeurs (PDM-e) est donc particulièrement importante (action 6.2.1.) et plus encore celles des PDM inter-employeurs puisque « 60% de l'emploi salarié de Terre de Provence se situe au sein des zones d'activités économiques » (p.13).

Parmi les différentes mesures de sensibilisation et communication, le service itinérant de Terre de Provence intégrant un relais conseil en mobilité semble particulièrement intéressant.