Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
LIBERTÉ – ÉGALITÉ – FRATERNITÉ

DÉPARTEMENT DES BOUCHES-DU-RHÔNE

ARRONDISSEMENT D'ARLES

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION TERRE DE PROVENCE

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL DE COMMUNAUTÉ
SÉANCE DU JEUDI 19 FÉVRIER 2026

N°DEL2026_034
Objet : Approbation du Plan de Mobilité de Terre de Provence (2025-2035)

L'an deux mille vingt six, le dix neuf février à 18 heures 30, le Conseil de Communauté de TERRE DE PROVENCE AGGLOMERATION, dûment convoqué s'est réuni à Espace Culturel Maurice Brès - 268, avenue du Comtat - 13940 Mollégès, au nombre prescrit par la loi en séance ordinaire sous la présidence de Mme Corinne CHABAUD.
Date de convocation du Conseil de Communauté : 13/02/2026

PRÉSENTS :
Mme Corinne CHABAUD, M. Pierre-Hubert MARTIN, M. Michel PÉCOUT, M. Michel GAVANON, M. Georges JULLIEN, Mme Jocelyne COUDERC-VALLET, M. Yves PICARDA, M. Jean-Christophe DAUDET, Mme Josiane HAAS-FALANGA, M. Eric LECOFFRE, M. Serge PORTAL, Mme Edith BIANCONE, M. Michel BLANC, M Gilles MOURGUES, M. François CHEILAN, M. Marcel MARTEL, Mme Solange PONCHON, M. Eric CHAUVET, Mme Adélaïde JARILLO, Mme Marie-Laurence ANZALONE, M. Jean-Pierre SEISSON, Mme Annie CORNILLE, M. Jean-Marc DI FELICE, Mme Frédérique MARES, M. Pierre FERRIER, M. Christian REY, Mme Angélique YTIER-CLARETON, Mme Cécile MONDET, M. Dominique ALIZARD, Mme Sylvie CHABAS

ABSENTS AYANT DONNÉ POUVOIR :
M. Jean-Marc MARTIN-TEISSÈRE donne pouvoir à M. Jean-Christophe DAUDET, M. Daniel ROBERT donne pouvoir à Mme Jocelyne COUDERC-VALLET, Mme Marina LUCIANI-RIPETTI donne pouvoir à Mme Solange PONCHON, M. Cyril AMIEL donne pouvoir à M. Marcel MARTEL, Mme Annie SALZE donne pouvoir à M. Eric CHAUVET, M. Eric DELABRE donne pouvoir à M. Michel GAVANON, M. Patrick MARCON donne pouvoir à Mme Corinne CHABAUD, Mme Mireille MEYNAUD donne pouvoir à M. Pierre FERRIER

ABSENTS :
M. Bernard REYNES, Mme Sylvie DIET-PENCHINAT, Mme Yvette POURTIER, M. Jean-Louis LEPIAN

Secrétaire de séance : M. Georges JULLIEN

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

M. le Vice-président en charge des mobilités expose :

1) Le contexte législatif et réglementaire

Par délibération en date du 17 octobre 2024, le Conseil d'Agglomération de Terre de Provence, en sa qualité d'Autorité Organisatrice de la Mobilité, a lancé la démarche du Plan de Mobilités (PDM) du territoire. Le PDM a pour objet de définir l'organisation des déplacements des personnes et des marchandises, tous modes confondus, sur une période de 10 ans. C'est une démarche réglementaire de planification et de programmation qui indique les modalités de mise en œuvre ainsi que le financement de son plan d'actions.

Ce document anticipe les évolutions à long terme de la politique de mobilité de l'Agglomération. Il vise un équilibre entre les besoins de mobilité, la protection de l'environnement, la santé et le renforcement de la cohésion sociale et urbaine. Il impose une coordination entre les acteurs institutionnels, associant l'Etat, la Région Sud, les Départements des Bouches-du-Rhône, du Vaucluse et du Gard, les Communes du territoire, ainsi que les Autorités Organisatrices de la Mobilité Durable limitrophes de Terre de Provence Agglomération ainsi que la ville d'Avignon.

En application de l'article L1214-7 du code des transports, le PDM est compatible avec les objectifs du Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Egalité du Territoire (SRADDET) de la région Sud, avec les orientations du SCOT du Pays d'Arles en vigueur, ainsi qu'avec le Plan de Protection de l'Atmosphère de l'agglomération d'Avignon (PPA). Le Plan de Mobilité est compatible avec le Plan Climat-Air-Energie Territorial (PCAET) du Projet d'Equilibre territorial (PETR) du Pays d'Arles mentionné à l'article L22-26 du code de l'Environnement. L'ensemble des documents réglementaires d'urbanisme des communes doivent être compatibles avec le PDM en vigueur. lorsque ce dernier recouvre un périmètre égal ou supérieur au ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité.

2) Les éléments de la démarche conduite par Terre de Provence

Par délibération du 17 juillet 2025, le Conseil d'Agglomération de Terre de Provence a arrêté son projet de PDM (2025-2035). Le projet arrêté a été construit dans le cadre d'une démarche projet de façon transversale et inclusive. Elle s'est appuyée sur l'expertise de l'Agence d'Urbanisme du Pays d'Aix (AUPA) qui a coanimé les réunions de construction du projet, préparé les différents documents (cartes, supports de présentation, documents finaux). Deux experts thématiques ont participé à la construction : ATMOSUD pour les questions relatives aux évaluations de la qualité de l'air et MREnvironnement en qualité d'expert de l'évaluation environnementale. Il a été élaboré en partenariat avec les communes membres de Terre de Provence ainsi qu'avec les agglomérations environnantes particulièrement concernées telle que la Métropole Aix-Marseille-Provence, le Grand Avignon, la Communauté de Communes de la Vallée des Baux de Provence, la Communauté d'Agglomération Mont Lubéron de Vaucluse.

L'élaboration de Plan de Mobilité a été réalisé en s'appuyant sur plusieurs instances de travail et un dispositif de concertation préalable qui ont fait l'objet d'une délibération du Conseil d'Agglomération n°2025-150 en date du 17 juillet 2025. Au regard de l'acculturation du territoire sur les enjeux de mobilité, Terre de Provence a choisi de procéder avec une mobilisation progressive et concentrique en élargissant progressivement le nombre de personnes mobilisées.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Dans une première phase, les équipes techniques et politique des communes ont été mobilisées autour des questions se rapportant à l'identification de l'état des lieux et des projets communaux (de novembre à décembre 2024) ayant permis notamment la réalisation de 13 monographies communales, partagées avec les élus et techniciens du territoire et retracées dans le document du PDM.
Dans une deuxième phase (de février à mai 2025), 110 personnes ont été réunis à l'occasion de 6 ateliers autour de l'état des lieux ainsi que des propositions d'enjeux et des pistes d'actions. Ces échanges ont permis de partager, vérifier et adapter d'une part le diagnostic et d'autre part le plan d'actions du Plan de Mobilités.
Dans une troisième phase, de recueil de l'avis des habitants du territoire en deux phases : pour le diagnostic puis pour le plan d'actions, sur le diagnostic et les enjeux puis sur le partage de la stratégie et les propositions du plan d'actions.

3) Les grandes orientations du Plan de Mobilités

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

- 11 actions sur le développement des transports collectifs et ferroviaires ;
- 9 actions portant sur l'intermodalité et les mobilités partagées ;
- 26 actions en faveur des pratiques cyclables ;
- 6 actions pour la marche et espaces publics ;
- 12 actions : voirie, trafic et logistique ;
- 6 actions transversales autour des services et de la communication.

Pour en faciliter leur lecture, elles sont organisées par thématiques modales. Afin de la rendre la plus opérationnelle possible, chaque fiche action rappelle le constat d'entrée et l'objectif visé par la mesure. Son contenu et ses phases sont budgétisés, et pour chacune d'entre elle, la gouvernance, le délai de réalisation, et divers indicateurs sont renseignés. A travers ce programme d'actions, il s'agit pour Terre de Provence Agglomération de se saisir de l'ensemble des leviers disponibles afin d'améliorer les mobilités sur le territoire et réduire les effets néfastes induits par le tout voiture.

Un accent particulier est proposé sur les actions relevant du secteur cyclable, qu'il s'agisse d'actions en matière de réseau cyclable, pour son développement ou de la sécurisation de certaines voies jugées à risque. Son développement nécessitera la poursuite de la mobilisation du département des Bouches du-Rhône et des communes du territoire, déjà engagés sur le sujet ainsi qu'une réflexion de l'intercommunalité sur ses compétences dans ce domaine. Près de 27 000 000 d'euros devrait être mobilisé particulièrement pour sécuriser les traversées de la Durance au niveau du pont de Rognonas ou au niveau du pont de Bonpas

De même, le développement des transports collectifs, quasiment inexistant actuellement sur le territoire à l'exception des transports scolaires, est un point essentiel du développement d'une mobilité alternative à la voiture. Ce nouveau réseau ouvert à tous se construira à travers des fonctions de rabattement vers Chateaurenard et la poursuite du travail de la région pour rejoindre les différentes polarités du Vaucluse sur Avignon et Cavaillon. Près de 3 200 000 euros seront mobilisés chaque année pour assurer le fonctionnement de cette offre de transports complémentaire.

L'un comme l'autre nécessiteront le développement et la promotion de nouveaux usages de l'intermodalité à travers les Pôles d'Echanges Multimodaux dont une

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

quinzaine mailleront le territoire et seront desservis par des voies cyclables, des lignes fortes de transports collectifs et des parkings de covoiturage et ou relais. L'investissement sur ce secteur est estimé à 21 500 000 d'euros.

L'amélioration de la qualité de l'espace public au profit de la marche et de l'accessibilité pour tous aux espaces publics et aux transports collectifs dans les centres bourgs, déjà bien engagée, sera poursuivie et nécessitera des investissements dont le montant est difficilement chiffrable au regard de la multiplicité des opérations et des maîtres d'ouvrages compétents.

En matière de voirie, un accent particulier sera mis sur l'amélioration des conditions de prise en compte du trafic des marchandises et des Poids lourds et de leur place dans l'espace public, qu'il s'agisse de la circulation sur les différentes voiries, ou de leur stationnement ou encore de leurs activités de desserte des zones d'activités du territoire. Une première estimation des besoins de financement fixée à 7 600 000 d'euros, permet d'envisager plus particulièrement le report modal vers le fret ferroviaire notamment.

La communication, la sensibilisation aux usages des nouveaux modes de déplacement et le développement d'outils numériques, en partenariat avec les autres autorités Organisatrices de la Mobilité agissant sur le territoire seront également au cœur de tous les sujets.

4) <u>L'évaluation du projet</u>

Conformément aux obligations légales, et dans le but de répondre aux objectifs, le PDM a fait l'objet d'une évaluation tout au long de son élaboration sur les points suivants : l'évolution des parts modales, le budget de la mobilité pour les habitants et les populations desservies par le projet ; l'environnement, qualité de l'air, santé publique (modes actifs), les GES, la consommation d'espace ; les modalités financement en investissements et fonctionnements. Cette évaluation montre que les objectifs sont globalement atteints.

Ainsi en 2035, l'évolution des parts modales sera la suivante :

	Transports Collectifs	cyclable	marche	voiture
Part modale initiale en 2019	4 %	3%	23 %	69%
Objectif PDM 2035	13%	6%	30%	50%
différence	9%	doublée	7%	-19%

La réalisation du présent projet de PDM suppose que des moyens financiers soient mis en place à la hauteur de ces besoins. Le programme d'investissements prévu par le projet de PDM suppose l'engagement de l'ensemble des maîtres d'ouvrage concernés dont le département des Bouches du Rhône et la Région sud sont des acteurs essentiels. Une estimation des besoins de financement sur la période 2025-2035 est présentée ci-dessous, tous maîtres d'ouvrage confondus :

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

	Investissement				Fonctionnement	
Thématique	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 €**

Les estimations des « Travaux » s'entendent en comprenant les études préalables. Ils figurent tous en investissement. Les « Etudes » seules ne donnent pas lieu à engagement de travaux à la suite. Les « Service aux usagers » recouvrent des opérations qui peuvent induire des charges d'investissement et de fonctionnement. Le « Fonctionnement » se rapporte à l'ensemble des thèmes et champs. Ainsi, les opérations de travaux induisent des charges de fonctionnement sur la durée.

5) Généralités sur la consultation des personnes publiques associées

A la suite de la délibération du 17 juillet 2025, le Conseil d'Agglomération de Terre de Provence a arrêté son projet de PDM (2025-2035) et a sollicité l'avis des personnes publiques associées (PPA) constituée des 13 communes membres de l'agglomération, de la ville d'Avignon, des services de l'État, des régions Provence Alpes Côte d'Azur et Occitanie, des départements des Bouches-du-Rhône, du Vaucluse et du Gard, de la Métropole Aix-Marseille-Provence, des agglomérations Grand Avignon, Mont Luberon de Vaucluse, Arles Camargue Crau Montagnette, du Projet d'Equilibre Territorial (PETR) du Pays d'Arles

Le projet de PDM étant soumis à une évaluation environnementale, l'autorité environnementale représentée par la Mission Régionale d'Autorité environnementale dite MRAe est également consultée pour avis. Pour mémoire cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet de PDM mais sur la qualité de l'évaluation environnementale produite et la prise en compte de l'environnement par ce dernier. Cet avis qualitatif vise à améliorer la conception du projet et la participation du public.

Sur l'ensemble des 31 personnes publiques consultées, onze avis ont été transmis à la Communauté d'Agglomération Terre de Provence, en plus de la Mission Régional pour l'Autorité Environnementale :

- Région Sud ;
- Département des Bouches-du-Rhône ;
- Département de Vaucluse ;
- Département du Gard ;
- Métropole Aix-Marseille-Provence ;
- Pôle d'Equilibre Territorial et Rural du Pays d'Arles ;
- Communauté d'Agglomération Arles Crau Camargue Montagnette ;
- Communauté de Communes Vallée des Baux-Alpilles ;
- Communes du territoire de Graveson et de Plan d'Orgon ;
- Commune d'Avignon.

L'ensemble de ces avis a été soumis à la commission d'enquête. Il est à noter qu'un d'avis de la région Sud, qui a délibéré le 14 octobre 2025, nous est parvenu le 23 décembre 2025.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

6) L'avis délibéré de l'autorité environnementale MRAe

L'avis délibéré a été émis le 23 octobre 2025 ; comme c'est l'usage, la MRAe avertit qu'il n'est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur l'opportunité du projet ; il porte « simplement » sur la qualité de l'évaluation environnementale et la prise en compte de l'environnement dans le dossier.

La MRAe souligne l'attitude volontariste du projet, qui conduit a priori à des impacts positifs sur de nombreuses thématiques environnementales ; elle indique que l'évaluation environnementale est complète, claire et facile à appréhender.

Terre de Provence, conformément à la réglementation en vigueur a produit une note en réponse à l'avis délibéré de la MRAe, en date du 28 octobre 2025. L'agglomération a répondu point par point aux observations détaillées de la MRAe. Un tableau reporté dans le rapport du commissaire enquêteur s'attache à répondre à chacune des interrogations soulevées par l'autorité environnementale qui considère toutefois que le projet mériterait d'être affiné, tant dans son diagnostic que dans sa stratégie et son plan d'action, sur trois points particuliers : des objectifs de report modal qui devraient tendre à être plus proches de ceux fixés par le SRADDET ; plusieurs scénarios de mobilité auraient pu être exposés en précisant les raisons du choix du projet retenu ; l'opérationnalité du plan d'action sur le volet cohérence urbanisme / transport aurait pu être améliorée. Le commissaire enquêteur relève que Terre de Provence ne dispose pas des données suffisantes pour répondre à ces remarques. Terre de Provence précise qu'elles ne pourraient être obtenu qu'avec un coût non compatible avec l'enjeu qu'elles représentent.

7) Les avis des personnes publiques associées

Le projet de PDM a été bien accueilli par l'ensemble des personnes publiques associées.Celles qui se sont prononcées ont toutes émis un avis favorable.

La Région donne un avis favorable en saluant la réalisation du premier PDM de notre agglomération, tout en relevant qu'il a été élaboré dans une démarche participative avec l'ensemble des acteurs concernés, et dans un délai condensé qui a le mérite de nourrir une dynamique intéressante sur le territoire. Elle souligne la cohérence du projet avec le SRADDET. Toutefois, la région indique que l'objectif de part modale vélo pourrait être plus ambitieux. Elle souligne également l'intérêt d'une étude globale sur notre secteur d'une étude de circulation marchandise avant toute action dans ce secteur. Enfin, elle indique que le développement des PEM ferroviaire d'Orgon et de Barbentane sont liés aux études du projet de Service Express Régional Métropolitain (SERM) avignonnais en cours d'élaboration. Etant précisé que le développement des autres aspects modaux de ces PEM ne sont pas inclus dans le SERM, et son donc indépendant de l'avancée du projet de SERM.

Une réunion destinée à préciser certains éléments du PDM susceptibles d'impacter le fonctionnement du département des Bouches-du-Rhône a été conduite entre les services des deux institutions afin de préciser le contenu du projet de PDM. Un certains nombre d'ajustements ont été intégrés à la suite de cette rencontre et figurent dans le document définitif soumis à approbation.

Sur les 13 communes du territoire sollicitées deux ont répondu. Elles donnent un avis favorable sans réserve. Il convient d'indiquer à cet égard, qu'elles ont toutes participé à l'élaboration du projet de PDM à l'occasion de sollicitations directes

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

notamment dans la construction des monographies communales. Par conséquent il est à considérer que l'ensemble des avis des communes membres sont favorables.

8) L'enquête publique, le procès verbal de synthèse et le mémoire en réponse de Terre de Provence

Conformément aux dispositions du code de l'environnement, assorti des avis des personnes publiques associées, l'enquête publique a pu être organisée entre le 03 novembre 2025 et le 05 décembre 2025. Par décision en date du 31 juillet 2025, le Président du Tribunal Administratif de Marseille a désigné M. Pascal FAUCHER en qualité de Commissaire Enquêteur. 14 lieux d'enquête ont été ouverts sur le territoire de l'agglomération, dans toutes les communes, et au siège de Terre de Provence.

7 permanences physiques ont été organisées, au cours desquelles seulement 3 personnes ont été reçues par le commissaire. La très faible mobilisation peut s'expliquer, selon le commissaire enquêteur, par l'absence de caractère opérationnel du projet. Pour autant, le commissaire enquêteur loue les efforts importants déployés par Terre de Provence Agglomération en matière de communication grand public, via différents médias.

Selon le commissaire enquêteur, dans son procès-verbal de synthèse en date du 09 décembre 2025. Il précise que l'enquête publique s'est réalisée dans d'excellentes conditions, Terre de Provence Agglomération ayant mis en œuvre d'importantes actions de communication pour en informer le public. Pour autant, celui-ci ne s'est guère manifesté pour se rendre aux permanences, ce que l'on peut regretter. Mais il a massivement contribué via le Registre Numérique, ce qui témoigne d'un certain intérêt pour les sujets abordés dans ce dossier. 69 observations ont été produites dont 58 reçues sur le registre numérique.

Il est à noter que la quasi-totalité des observations, tant des Personnes Publiques Associées que du public, reconnaissent l'intérêt général du projet et valident la plupart des actions que celui-ci entend mettre en œuvre. Néanmoins, un projet particulier concentre d'assez nombreuses critiques, du fait de ses impacts présupposés sur l'environnement et l'imperméabilisation des sols : la création d'une plateforme logistique au droit de la gare de Barbentane (projet Terminal Ouest Provence). Mais on retiendra surtout les points de convergence d'avis positifs sur le dossier :

- La création d'un réseau de transport collectif propre à TPA, desservant mieux prioritairement Avignon et ses équipements, avec des horaires et une tarification adaptés, est largement réclamée ;
- La réouverture de la gare de Barbentane au trafic voyageurs est souhaitée, avec un certain nombre de mesures d'accompagnement (desserte ferroviaire renforcée, parking-relais, desserte par le réseau de transport collectif, correspondances assurées, etc.) ;
- Les aménagements en faveur de la pratique du vélo sont plébiscités, ce mode se prêtant particulièrement bien aux déplacements de courte et moyenne distance sur un territoire globalement plat. L'attention est attirée sur les franchissements de la Durance et du Rhône, qui devront être facilités et sécurisés ;
- L'amélioration des traversées routières de la Durance vers Avignon et plébiscite pour un « retour » du projet de prolongement de la LEO.
- La création d'une plateforme locale de covoiturage est largement souhaitée ;
- Des actions de sensibilisation et de communication devront accompagner

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

les projets.

Le Procès-Verbal de Synthèse a été remis et présenté à Terre de Provence le 9 décembre 2025. A sa suite l'agglomération produit un mémoire en réponse, transmis le 18 décembre 2025 dans lequel l'agglomération répond aux observations formulées.

9) Les réserves et leur prise en compte dans le projet présenté au vote du conseil

Le commissaire enquêteur a remis son rapport et ses conclusions le 02 janvier 2026. Il considère que le projet de PDM 2025-2035 est satisfaisant pour répondre aux différents enjeux soulevés, émettant un avis favorable sur le projet de PDM, assorti d'une réserve et 5 recommandations.

9-1) La réserve

Selon laquelle une étude sur les modalités de financement du projet et de la couverture des mesures d'exploitation doit être ajoutée d'une part, et les volets relatifs à l'articulation urbanisme/transport, au stationnement, à la livraison des marchandises et à la tarification des différents modes de déplacements doivent être développés.

Afin de prendre en compte cette réserve, et au préalable à l'enquête publique, une note de réponse aux commentaires pré-enquête publique du commissaire enquêteur a été rédigée le 16/10/2025 afin d'apporter les précisions sur ce sujet et jointe au dossier d'enquête publique à titre d'information complémentaire au projet de PDM arrêté.

Un tableau de financement détaillé a notamment été réalisé et, est présenté ci-dessus au point 4) distinguant les dépenses d'investissement et de fonctionnement par thématique d'action.

Dans cette feuille de route financière à 10 ans, les formes d'accompagnement financier évolueront et seront précisées au moment de la mise en œuvre des actions. Terre de Provence interviendra selon ses compétences et pourrait contribuer jusqu'à 25 % du coût global des opérations du PDM.

Les partenaires financiers, identifiés à ce jour notamment à la suite des avis des personnes publiques associées (PPA) sont susceptibles d'évoluer et d'être mobilisés afin de compléter le financement de chaque opération. De plus, un travail de mise à jour de la gouvernance a été engagé, notamment à la suite des retours techniques du Département. Celui-ci devra être approfondi et actualisé au fur et à mesure de la mise en œuvre des actions.

Les éléments financiers du fonctionnement sont à ce stade estimatifs et seront précisés lors du dimensionnement détaillé et de la réalisation des actions. Ils viendront compléter la gouvernance proposée dans le plan d'actions.

Concernant l'articulation urbanisme / transport, plusieurs analyses ont été menées et ajoutées dans le diagnostic lors de l'étude de la répartition de la population et de l'emploi, de la localisation des équipements, des différents projets communaux et des monographies. L'objectif est d'établir une vision globale des flux et de les anticiper sur le territoire.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Dans la stratégie, des précisions ont été apportées notamment au travers de l'Axe 4 « Calibrer une offre de transport collectif répondant aux besoins » et de l'Axe 5 « Développer le covoiturage, la multimodalité et l'intermodalité » avec une étude de l'offre et des PEM. Certaines actions répondent également aux besoins et à la localisation des populations, des équipements ainsi que des 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 le stationnement, des analyses complémentaires ont été intégrées au diagnostic et au plan d'actions, avec la modification d'une fiche relevant de la marche, à savoir : « 4.1.2 – Poursuivre une politique de stationnement pour rééquilibrer l'emprise de la voirie dans chaque commune au profit des espaces publics partagés (piétons/personnes à mobilité réduite) ». Cette action prévoit notamment la mise en place de zones réglementées, le déplacement de poches de stationnement, ainsi qu'un travail sur une potentielle instauration d'une tarification ou d'une gratuité sur des périodes définies.

La livraison de marchandise a été intégrée dans l'action « 5.2.3 - Organiser les places de livraisons et le stationnement des poids lourds en prévoyant des places et des aires spécifiques » du volet « voirie », permettant un travail concerté en vue d'un développement optimisé de ces emplacements dédiés.

Terre de Provence Agglomération entend tenir compte des recommandations formulées par le commissaire enquêteur.

9-2) La recommandation 1 : Corriger les points mineurs relevés dans la note d'observations du 8 septembre 2025

Les éléments de réponses de la note de précisions du PDM datant du 16 octobre 2025 répondant aux différents points de cette note d'observations ont été intégrés dans le document du PDM et son identifiés dans un tableau joint en annexe.

9-3) La recommandation 2 : Affirmer de manière plus explicite l'ambition en matière de transport collectif

Les premières actions de la thématique des transports en commun, démontrent la volonté de créer un réseau interne en identifient clairement Terre de Provence en qualité d'Autorité Organisatrice de la Mobilité porteur de l'action. Les termes rédactionnels des actions concernés ont été précisés sur ce point.

9-4) La recommandation 3 : Initier une réflexion partenariale complète visant à définir un schéma de voirie partagée incluant la question des traversées de la Durance

Pour engager cette réflexion, il est nécessaire de disposer de données de base, de comptage et d'évaluation stratégique prévues notamment avec les actions 5.1.5 et 5.2.1. Celles-ci compléteront les données du Département en cours de collecte, afin d'obtenir des informations sur le trafic routier, principal mode de déplacement des voyageurs et des marchandises.

La stratégie est organisée par mode. Pour chaque thématique, les acteurs concernés sont intégrés dans les actions et seront précisés lors du montage du projet définitif, notamment pour les traversées de la Durance entre les

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

départements des Bouches-du-Rhône et du Vaucluse. Des échanges ont d'ores et déjà été engagés avec le département de Bouches-du-Rhône autour d'une préoccupation commune sur l'usage des voiries départementales du nord du département.

9-5) La recommandation 4 : Inclure au dossier une action relative à l'étude préalable d'opportunité et de faisabilité du projet de plateforme de ferroutage en gare de Barbentane

Le développement de ce projet est sous-tendu par une étude de trafic évoquée au point ci-dessus, destinée à vérifier la faisabilité « routière » du projet. D'autre part, une étude préalable destinée à s'assurer de la pertinence du projet parmi plusieurs autres projets situés dans le département du Vaucluse est destiné à produire une aide à la décision sur le site le plus approprié. C'est dans ce cadre global que se situe l'étude de faisabilité de la plateforme. Si le site devait être retenu, une étude complète approchera les enjeux environnementaux du projet.

9-6) La recommandation 5 : Prendre en compte, dans la mesure du possible, les contributions du public qui ont été jugées recevables

Les contributions qui nous ont semblé pertinentes ont été intégrée dans le document définitif. Un tableau détaillé de ces corrections figure en annexe de cette délibération.

L'ensemble des contributions ainsi que le rapport du commissaire enquêteur sont consultables sur le site de Terre de Provence : https://www.terredeprovence-agglo.com/page/plan-de-mobilites-2025-2035
ainsi que sur le registre numérique :
https://www.registre-numerique.fr/plandemobilite-terredeprovence-agglo/documents

L'ensemble des annexes concernant l'approbation du Plan de Mobilité de Terre de Provence (2025-2035) est consultable au Secrétariat Général de Terre de Provence Agglomération aux horaires d'ouverture.

Le Bureau Communautaire du 29 janvier 2026 a émis un avis favorable.

Il est demandé au Conseil Communautaire d'approuver ce Plan de Mobilité.

LE CONSEIL DE COMMUNAUTÉ

VU le Code général des collectivités territoriales,

VU la loi n°2019-1428 en date du 24 décembre 2019 d'Orientation des mobilités,

VU les articles L1214-1 et suivants du codes transports,

VU la délibération n°2024-127 du 17 octobre 2024 du conseil d'agglomération ayant approuvé l'engagement de l'élaboration du Plan de Mobilités de Terre de Provence (2025-2035),

VU la délibération n°2025-95 en date du 22 mai 2025, du conseil d'agglomération portant création du Comité des Partenaires de Terre de Provence,

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

VU la délibération n°2025-149 en date du 17 juillet 2025 du conseil d'agglomération portant arrêt du projet de Plan de Mobilités de Terre de Provence (2025-2035),

VU la délibération n°2025-150 en date du 17 juillet 2025 du conseil d'agglomération portant bilan de la concertation du Plan de Mobilités de Terre de Provence (2025-2035),

VU l'arrêté 2025-41 en date du 10 octobre 2025 portant ouverture de l'enquête publique portant sur le projet de Plan de Mobilités PDM (2025-2035) de Terre de Provence,

VU l'arrêté la décision n°E25000075 / 13 du 31 juillet 2025, du président du tribunal administratif de 31 juillet 2025 désignant Monsieur Pascal FAUCHER en qualité de Commissaire Enquêteur et Monsieur Jean-Pierre PERRIN en qualité de Commissaire Enquêteur Suppléant,

VU l'avis du Comité des Partenaires de Terre de Provence rendu sur le projet de Plan de Mobilités en date du 30 juin 2025,

VU les conclusions motivées du commissaire enquêteur en date du 02 janvier 2026,

VU l'avis favorable de la commission mobilité en date du 28 janvier 2026,

VU l'avis favorable du bureau communautaire du 29 janvier 2026,

CONSIDÉRANT que le projet de Plan de Mobilités de Terre de Provence (2025-2035) est désormais achevée ; **qu**'il a fait l'objet d'une délibération d'arrêt du projet par le conseil d'agglomération le 17 juillet 2025 ; **qu**'il a fait l'objet d'une consultation des personnes publiques associées et de la Mission Régionale pour l'Autorité Environnemental de juillet 2025 à octobre 2025 ; **qu**'il a été soumis a enquête publique entre les 03 novembre 2025 et le 05 décembre 2025; **qu**'il a fait l'objet d'un avis favorable du commissaire enquêteur assorti d'une réserve et de 5 recommandations.

CONSIDÉRANT qu'il convient désormais de soumettre à l'approbation du conseil d'agglomération de Terre de projet amandé à la suite de cette enquête publique et de la consultation des personnes publiques associées ;

AYANT OUÏ l'exposé du rapporteur et après en avoir délibéré, le Conseil Communautaire

DÉCIDE

ARTICLE 1

Le Plan de Mobilités de Terre de Provence (2025-2035) ainsi que ces annexes sont approuvés :

- La liste des modifications établie à partir du projet arrêté en juillet 2025 et issues de la consultation des Personnes Publiques Associées, de la Mission Régionale Pour l'Autorité Environnementale, les conclusions motivées du commissaire enquêteur ;
- Le rapport environnemental ;
- L'annexe Accessibilité.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

ARTICLE 2
Mme La Présidente, ou son représentant sont autorisés à prendre les actes nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

ARTICLE 3
Les crédits seront inscrits annuellement sur la période 2025-2035, au budget principal de Terre de Provence en fonction de l'avancé des dossiers de faisabilité.

ARTICLE 4
La présidente est autorisée à signer tout document s'y rapportant.

La présente délibération peut faire l'objet d'un recours administratif, et d'un recours pour excès de pouvoir devant le tribunal administratif de Marseille dans un délai de deux mois à compter de sa publication.

Membres en exercice :	42
Votants :	38
Votes pour :	38
Votes contre :	0
Abstentions :	0

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

Pour extrait conforme au registre des délibérations

Fait à Eyragues,

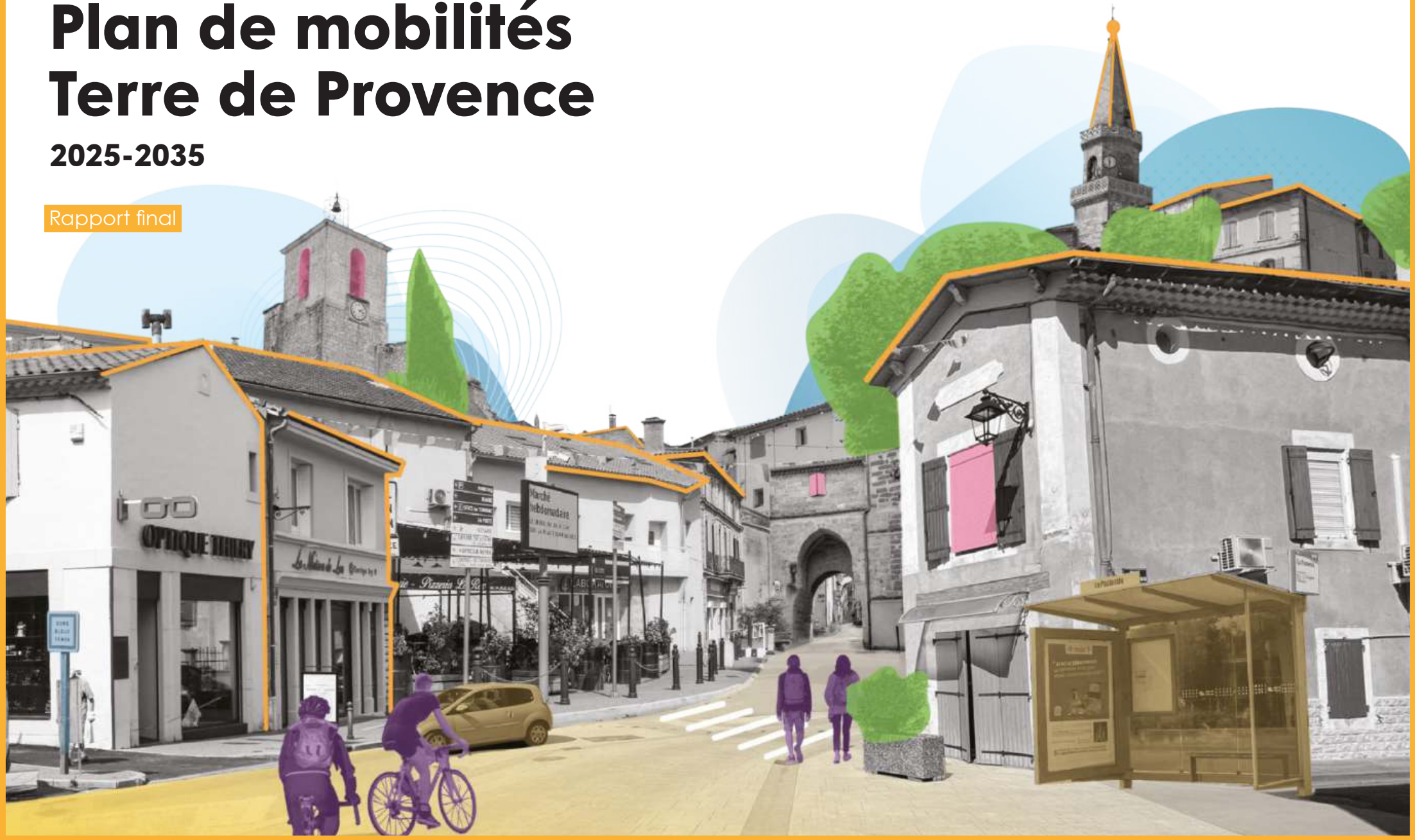
Corinne CHABAUD
Présidente
25 févr. 2026

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Plan de mobilités Terre de Provence

2025-2035

Rapport final



Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

L'ÉDITO DE LA PRÉSIDENTE

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

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

Corinne CHABAUD
Présidente de Terre de Provence Agglomération
Maire de Mollégès

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

L'ÉDITO DU VICE-PRÉSIDENT

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

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

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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

SOMMAIRE

DIAGNOSTIC 7

1. L'ÉTAT DES LIEUX INTERCOMMUNAL 7

1.1 Le territoire et ses dynamiques 8

Un positionnement stratégique dans un environnement de ruptures naturelles, artificielles et institutionnelles 8

Un territoire démographiquement dynamique 11

Un bon niveau d'équipement avec des polarités urbaines extérieures 12

Un dynamisme économique et commercial marqué 13

Une activité logistique qui impacte fortement le territoire 14

Des flux de mobilité à anticiper dans le cadre des projets urbains et intercommunaux 16

1.2 Les pratiques de mobilité 17

L'Enquête Mobilité Certifiée CEREMA (2019-2020)/comparée à l'Enquête Déplacements Villes Moyennes (2008) 17

185 000 déplacements réalisés chaque jour par les résidents 17

Une surreprésentation de la voiture dans les déplacements 18

Un potentiel de report modal pour les déplacements de proximité 18

La part des motifs qui se lisse dans le temps 19

Les déplacements domicile-travail et domicile-étude 20

1.3 Les équipements et infrastructures de déplacement 23

Un réseau routier bien maillé qui accueille de nombreux flux 23

Une forte dépendance à la voiture… 27

… source de précarité des ménages 27

… et source de nuisance et de pollution 28

La gestion du stationnement pour réguler l'usage de la voiture 31

1.4 L'offre de transport 32

Une offre dépendante du réseau régional 32

Un déséquilibre du niveau de desserte 36

Une accessibilité au réseau corrélée à une offre réduite 39

38 km de linéaires cyclables aménagés 40

Le covoiturage : une pratique à encourager 44

Un potentiel multimodal à développer 45

2. CONSTATS ET ENJEUX GÉNÉRAUX 48

Synthèse des principaux constats 49

Synthèse des enjeux issus du diagnostic et de la concertation des acteurs 53

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

3. MONOGRAPHIES COMMUNALES 55

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

STRATÉGIE 88

FEUILLE DE ROUTE DE LA POLITIQUE DE MOBILITÉ

Quelle évolution tendancielle ? 89
Une stratégie d'organisation des mobilités d'ici 2035 92
Cohérence avec le code des transports, la LOM et la loi climat et résilience 104
Une méthode de co-construction du plan d'actions 107

UN PLAN GLOBAL D'ACTIONS 108

1. Les transports collectifs et ferroviaires 110
2. L'intermodalité et les mobilités partagées 130
3. La pratique cyclable 154
4. Marche et espaces publics 197
5. Voirie, trafic et logistique 205
6. Services et communication 223

ÉVALUATION DE LA DÉMARCHE 232

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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

DIAGNOSTIC

1. L'état des lieux intercommunal



Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

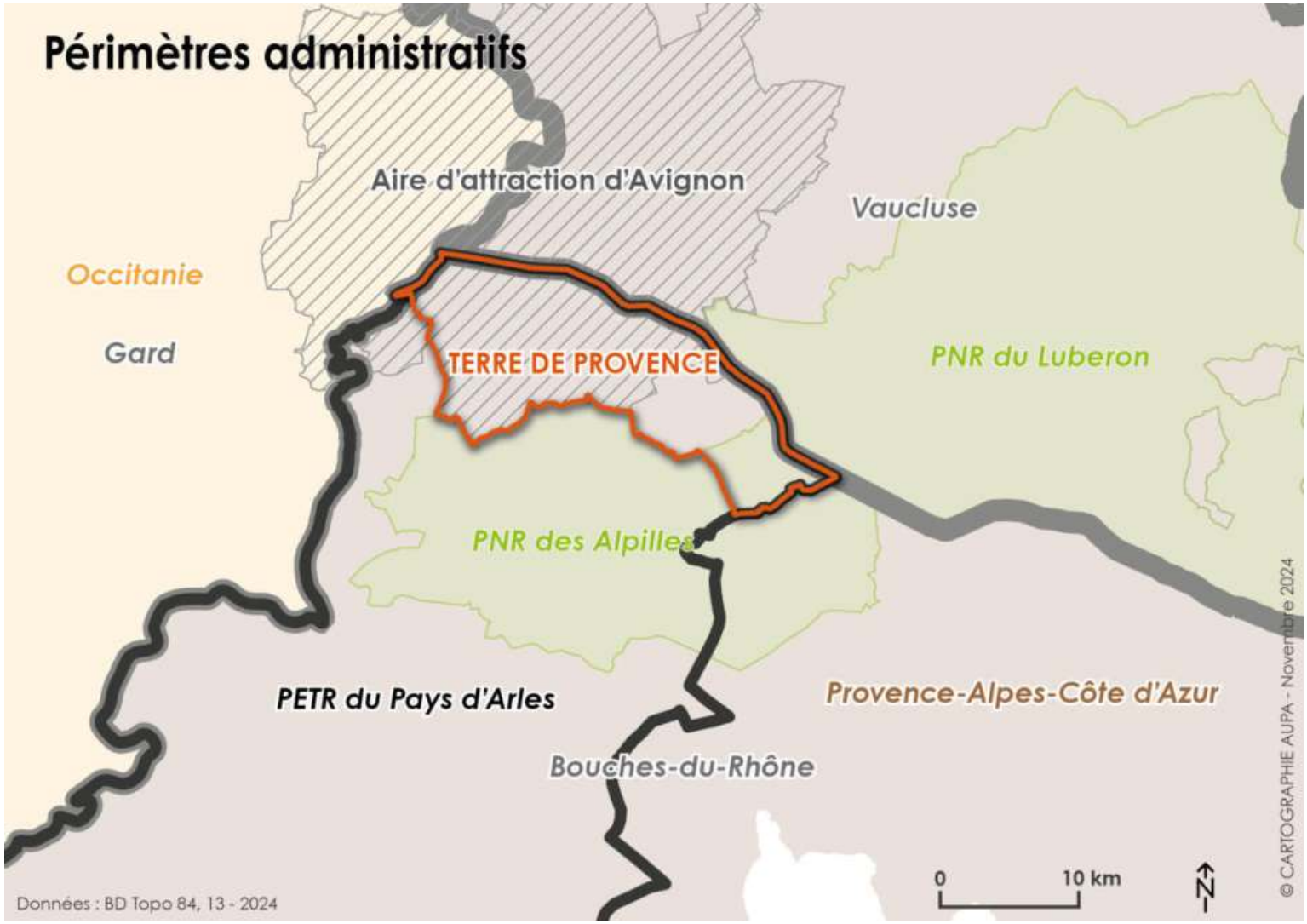
1.1 LE TERRITOIRE ET SES DYNAMIQUES

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

Terre de Provence dispose d'un positionnement particulièrement stratégique.

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

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

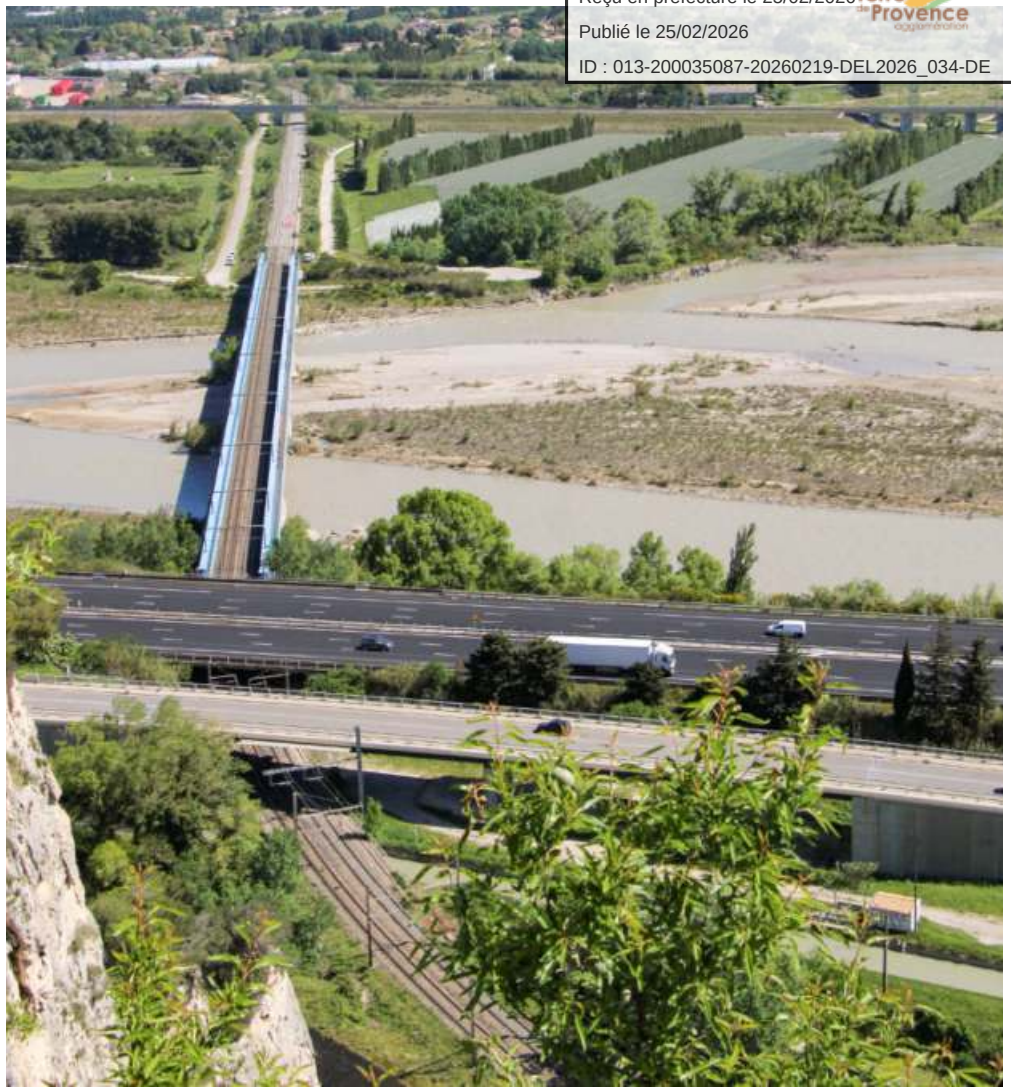


Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

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

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

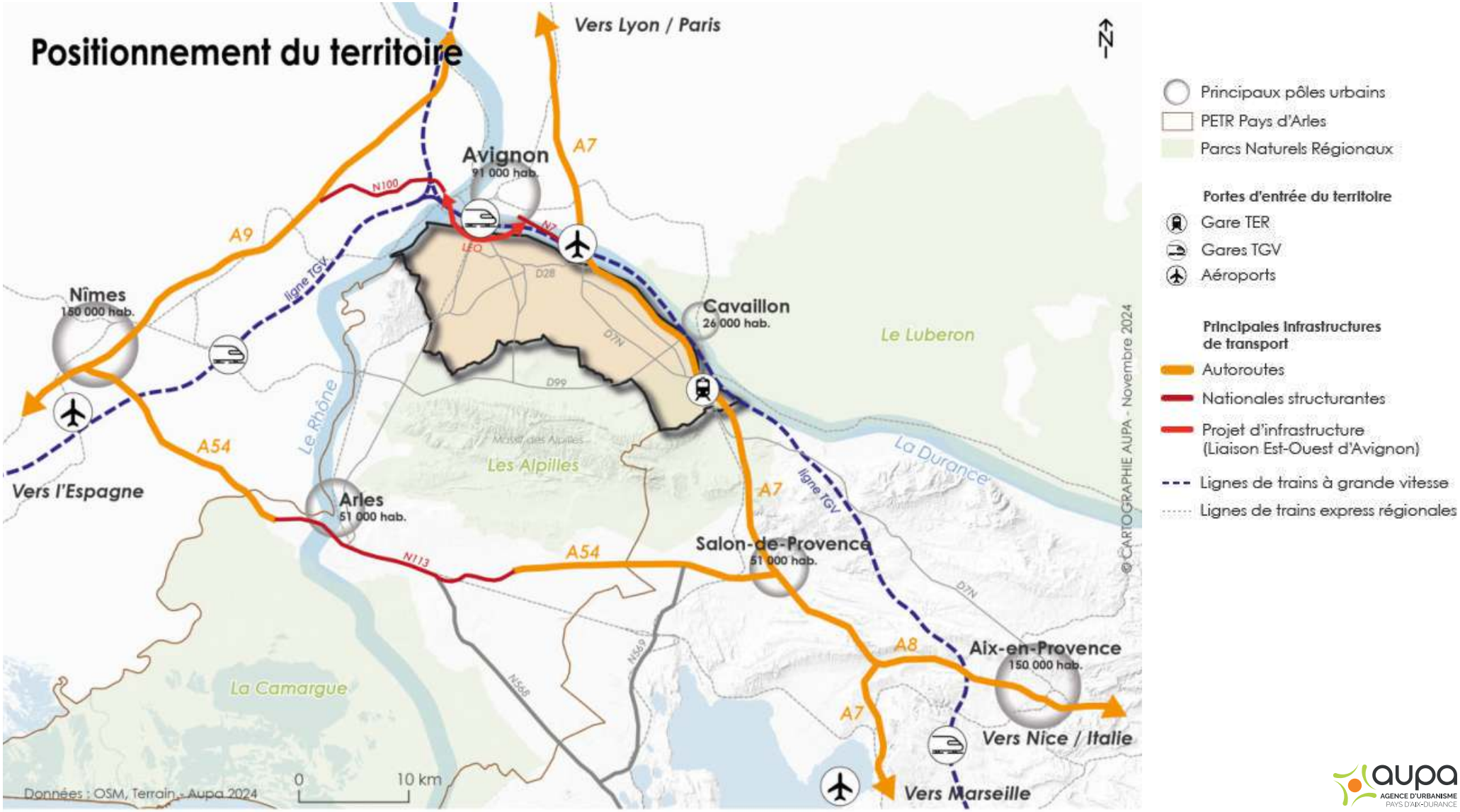
Terre de Provence est un territoire attractif mais aussi multipolarisé, dont les déplacements sont très majoritairement orientés à l'intérieur de son territoire. Etant au carrefour de quatre EPCI, elle entretient des liens quotidiens avec les polarités limitrophes de Cavaillon, Saint-Rémy, Tarascon,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



ENJEU

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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE



Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

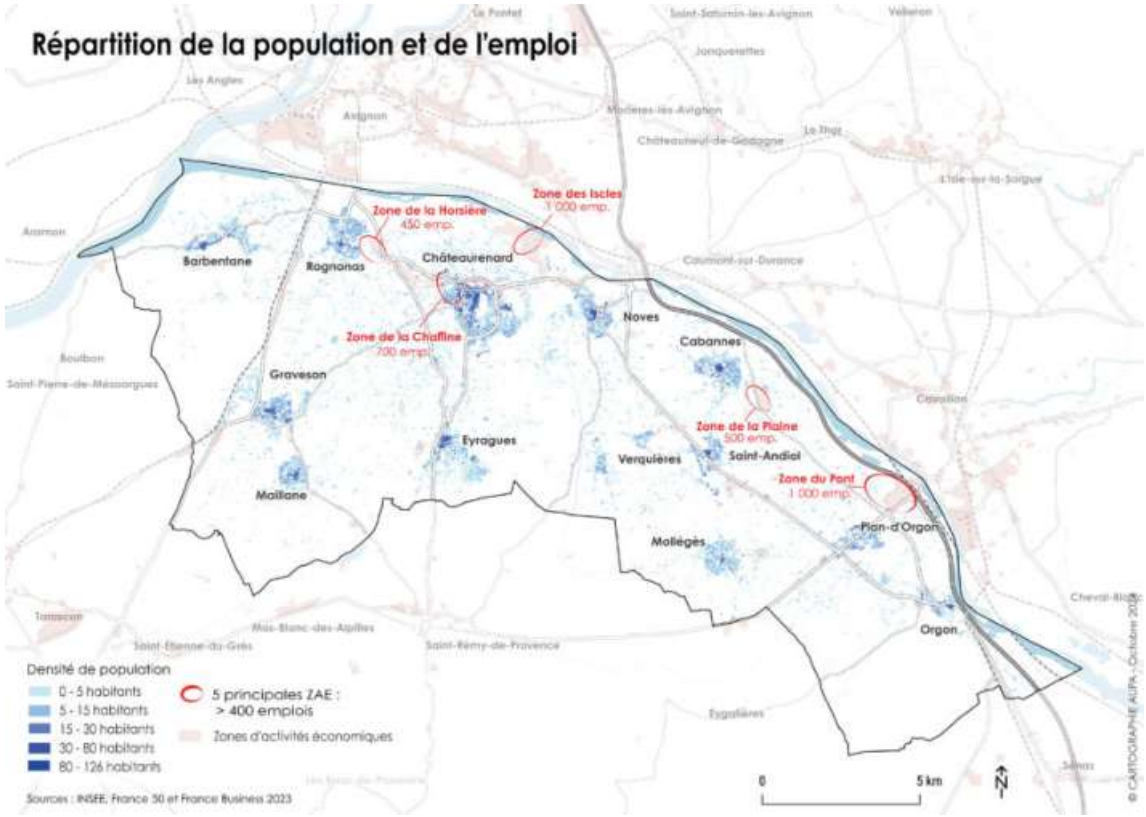
Un territoire démographiquement dynamique

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

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

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

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



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

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

60 400 habitants ↗+9%

27 000 résidences principales ↗+17%

18 500 emplois ↗+13%

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

Source : INSEE 2010 et 2021

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Un bon niveau d'équipement avec des polarités urbaines extérieures

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

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

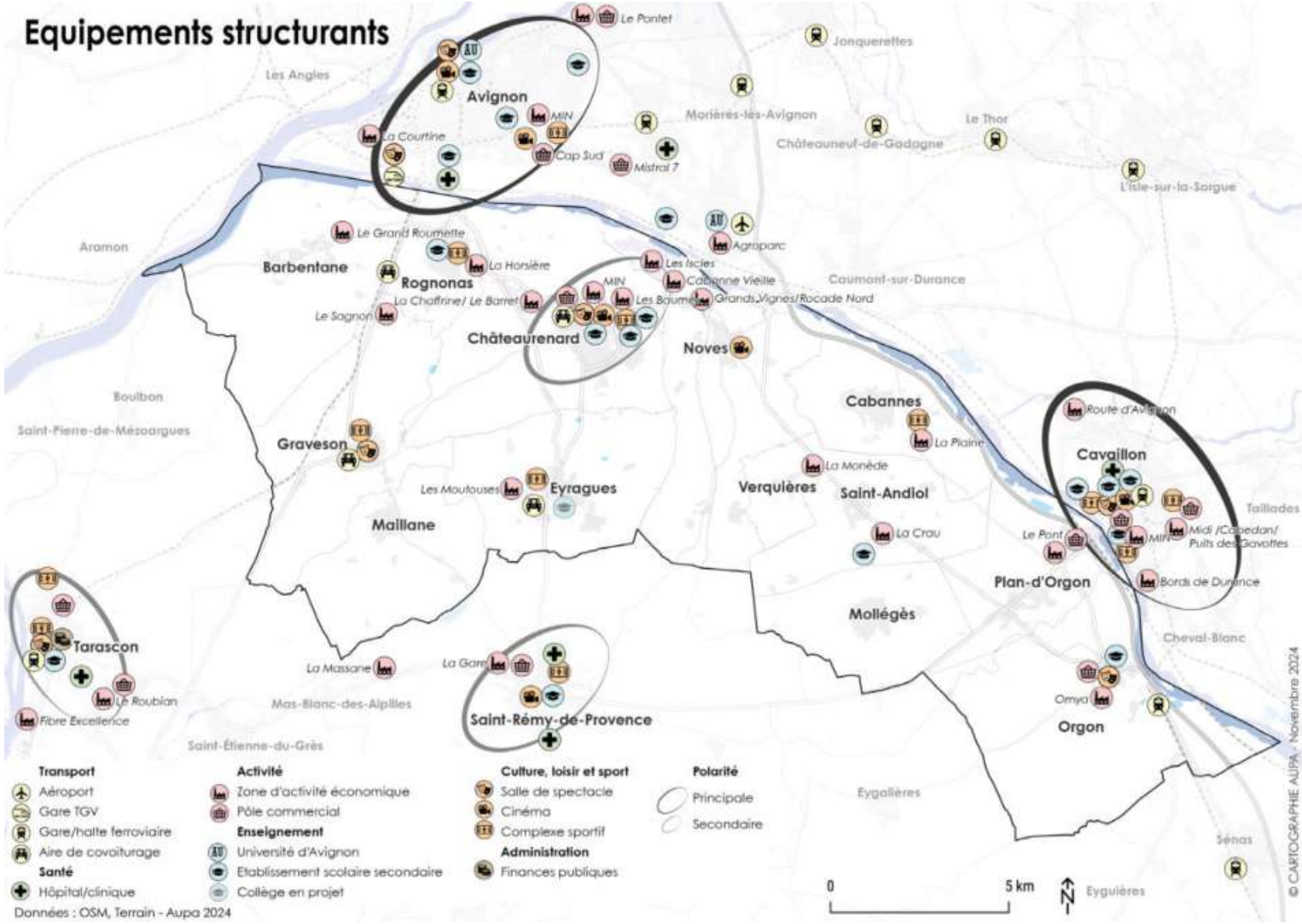
Pour l'agglomération, Châteaurenard constitue la principale polarité urbaine du territoire puisque la ville concentre une majeure partie des équipements : 10 établissements scolaires dont un lycée, un cinéma, des zones commerciales et d'emplois majeures, etc.

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

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

ENJEU

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



Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Un dynamisme économique et commercial marqué

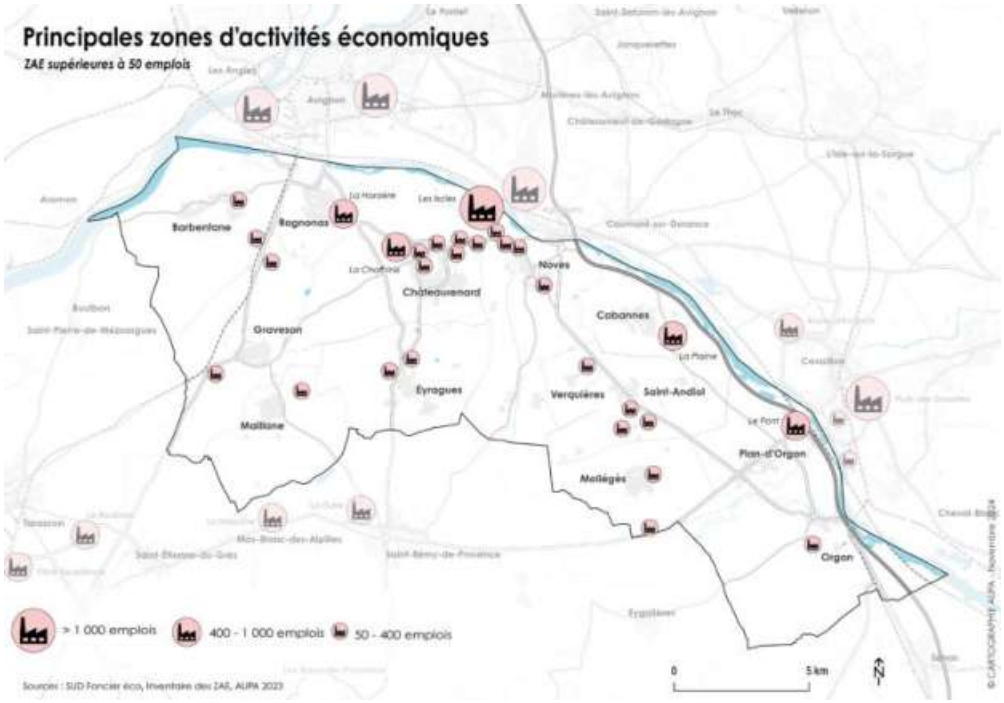
Terre de Provence offre un tissu économique important largement tourné vers la production et l'exportation (commerce de gros, logistique, agro-alimentaire...) avec un très fort taux d'activité productive (48%)[3].

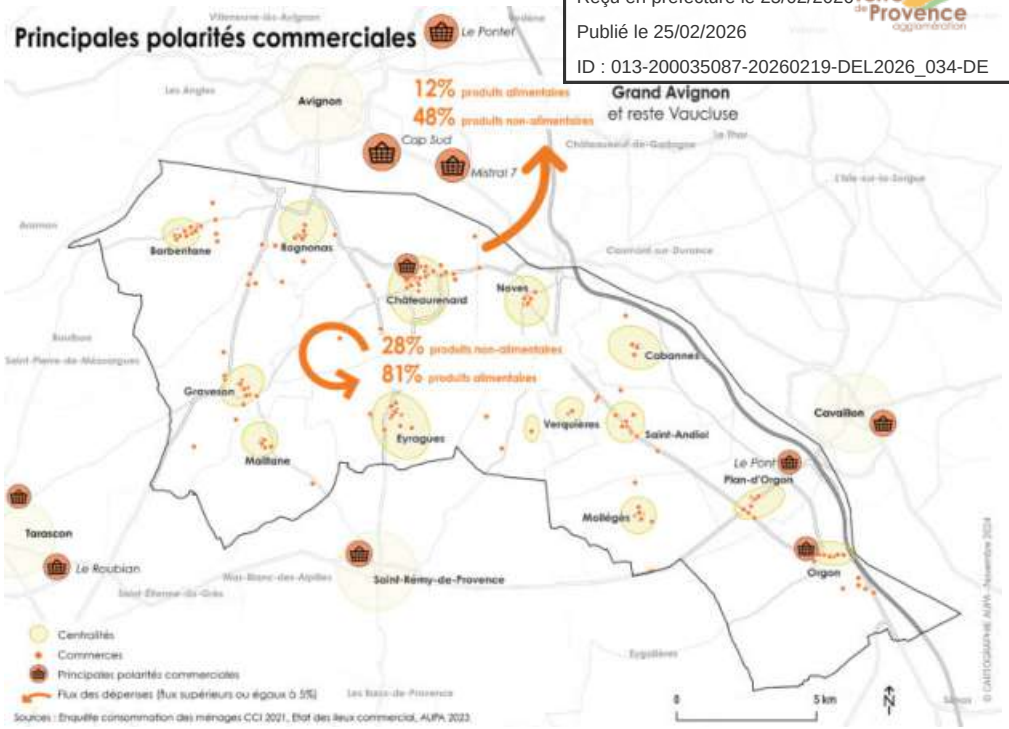
Ainsi, 60% de l'emploi salarié de Terre de Provence se situe au sein de zones d'activités économiques (ZAE), où 5 zones comptent plus de 450 emplois.

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

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

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





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

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

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

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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Une activité logistique qui impacte fortement le territoire

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

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

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

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

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



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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

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

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

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

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

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

ENJEU

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



© MIN de Châteaurenard, 2024

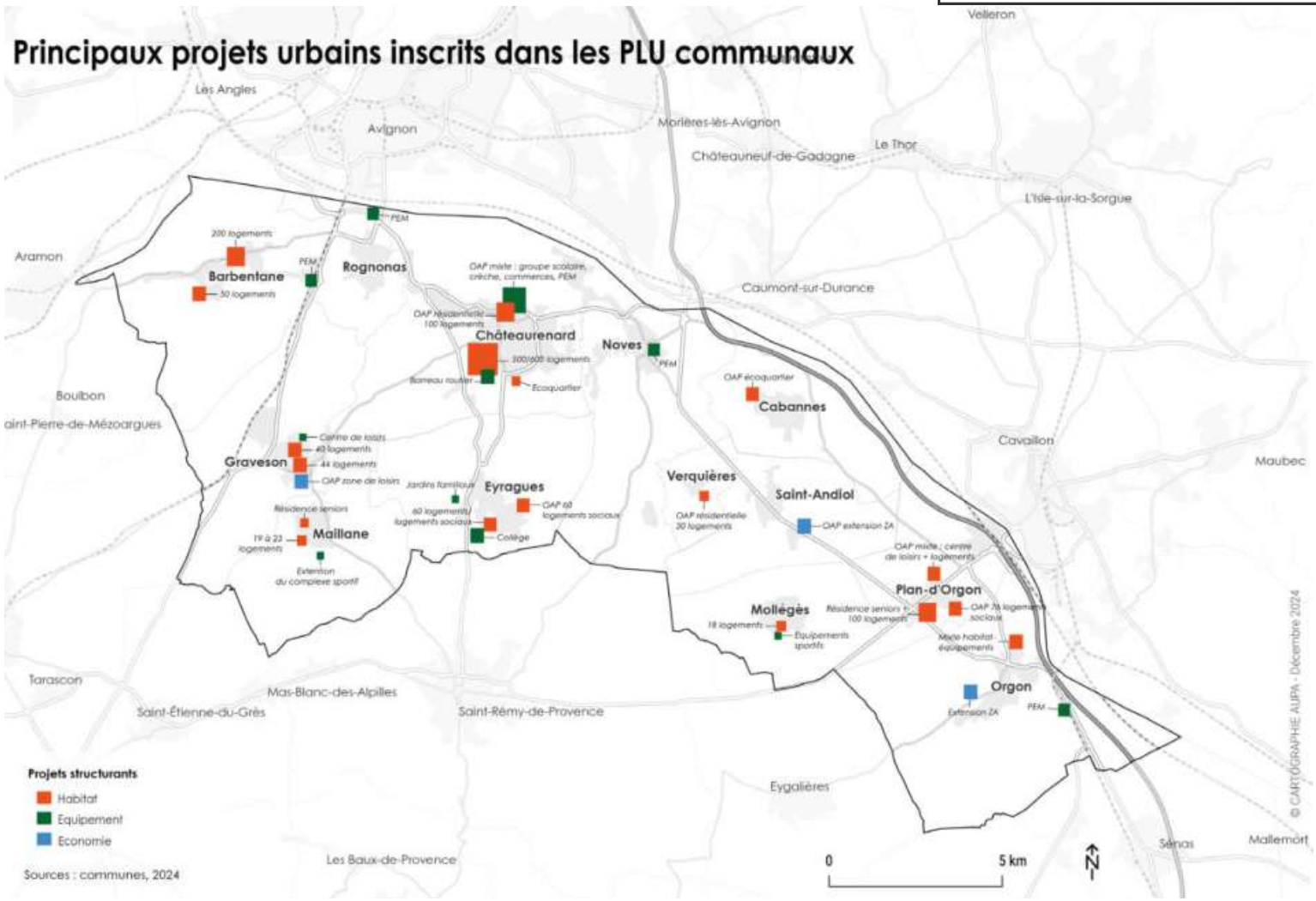
Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Des flux de mobilité à anticiper dans le cadre des projets urbains et intercommunaux

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

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

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



ENJEU

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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

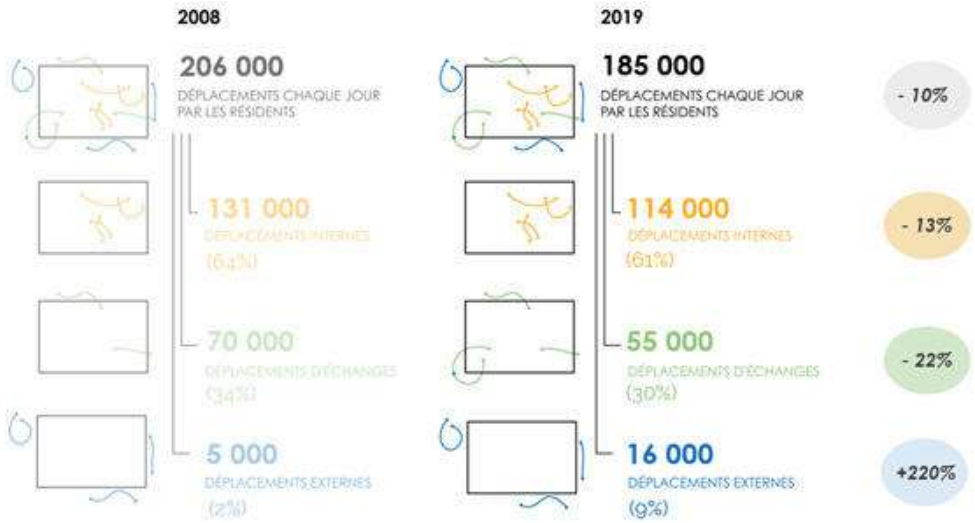
1.2 LES PRATIQUES DE MOBILITÉ

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

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

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

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



Sources : EDVM 2008, EMC² 2019

185 000 déplacements réalisés chaque jour par les résidents

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

En effet, d'après une analyse nationale récente menée par le CEREMA sur différentes enquêtes mobilité, la baisse de la mobilité quotidienne est de 12% en moyenne entre 2021 et 2024 (ex: Clermont Auvergne Métropole: -17%, CA Angers Loire Métropole: -19%, Métropole Toulon Provence Méditerrannée: -12%).

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

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

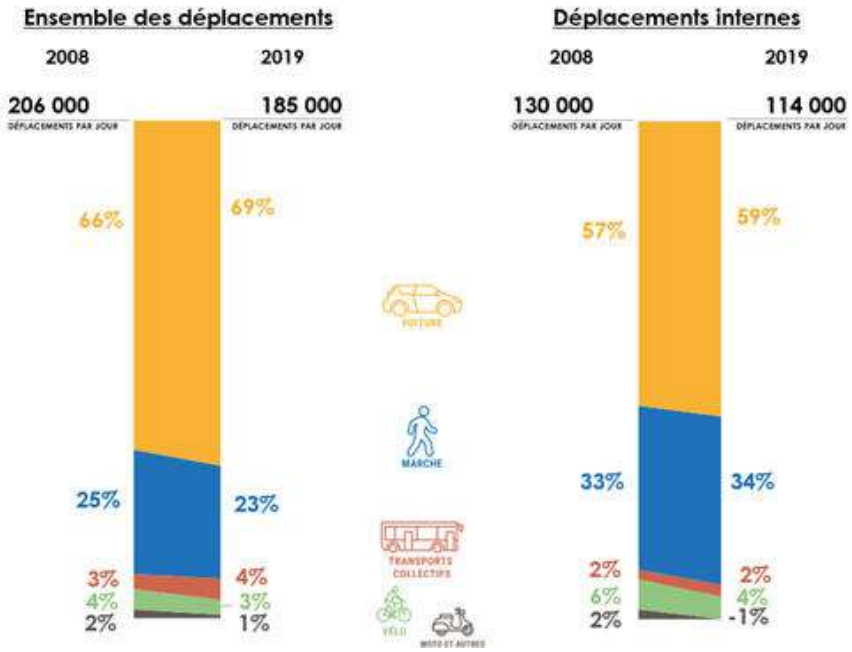
Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Une surreprésentation de la voiture dans les déplacements

La voiture est le principal mode de transport et sa part modale est passée de 66% en 2008 à 69% en 2019. Sur cette période, cette part modale augmente tandis que le nombre de déplacement diminue. En 2008, on dénombre 136 000 déplacements en voiture contre 128 000 en 2019 soit une diminution de 8 000 déplacements (- 6%). Une tendance qu'il s'agira d'inverser à travers le Plan de mobilité, d'autant que cette évolution s'est faite au détriment des modes actifs : la marche a perdu 2 points, représentant 23% des parts modales, et le vélo a diminué d'1 point passant à 3% des parts modales. Cette tendance à la hausse de l'usage de la voiture s'accorde avec ce que l'on observe dans les territoires ruraux et péri-urbains comparables (73% pour Grand Besançon, 73% pour Nîmes Métropole, hors Nîmes[7]), et à l'inverse de ce qui s'observe dans la plupart des territoires urbains.

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

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

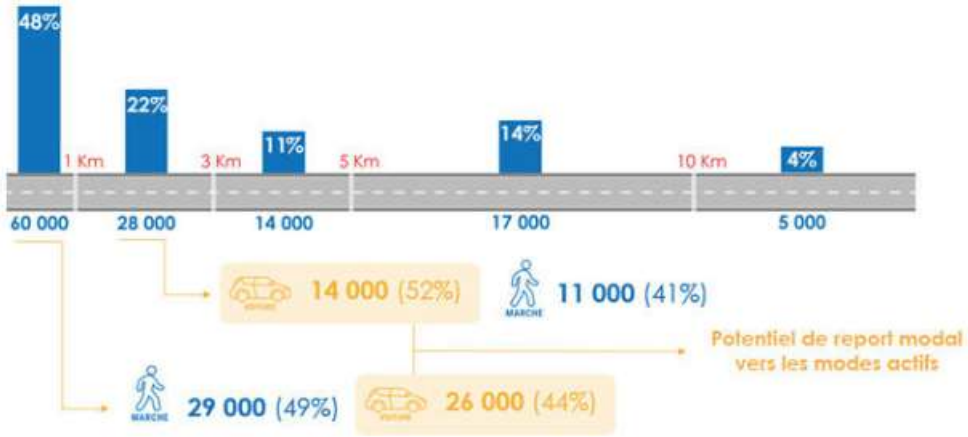


Un potentiel de report modal pour les déplacements de proximité

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

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

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



Source : EMC² 2019

Précisions sur la méthode d'analyse de l'EMC² : 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-TDP ne sont pas intégrés. 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%.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE



Source : EMC² 2019

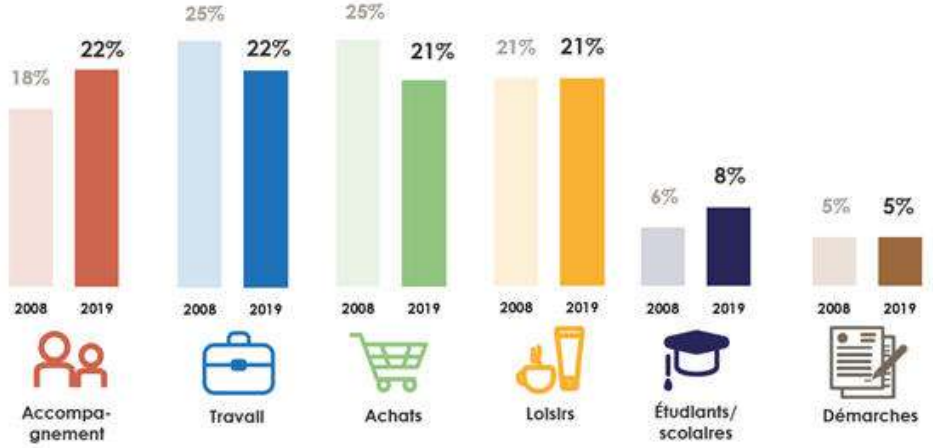
Les habitants de Terre de Provence effectuent en moyenne 3.6 déplacements par jour en 2019 pour une distance totale moyenne de 24 km parcourus. Ce qui représente globalement moins de déplacements qu'en 2008, sur des distances plus courtes mais des temps de parcours qui se sont allongés. En comparaison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

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

La part des motifs qui se lisse dans le temps

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

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



Source : EDVM 2008, EMC² 2019

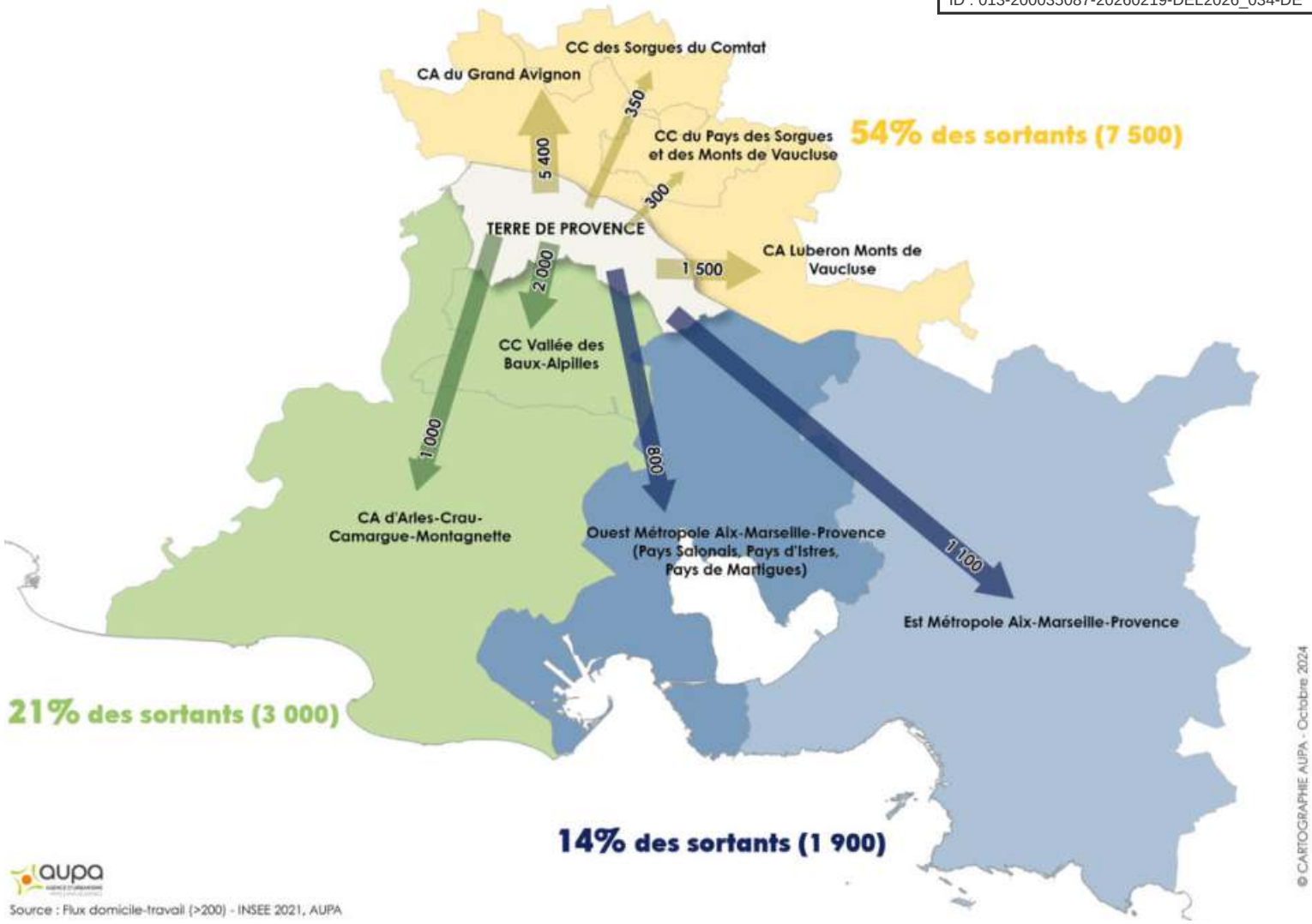
Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Les déplacements domicile-travail et domicile-étude

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

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

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



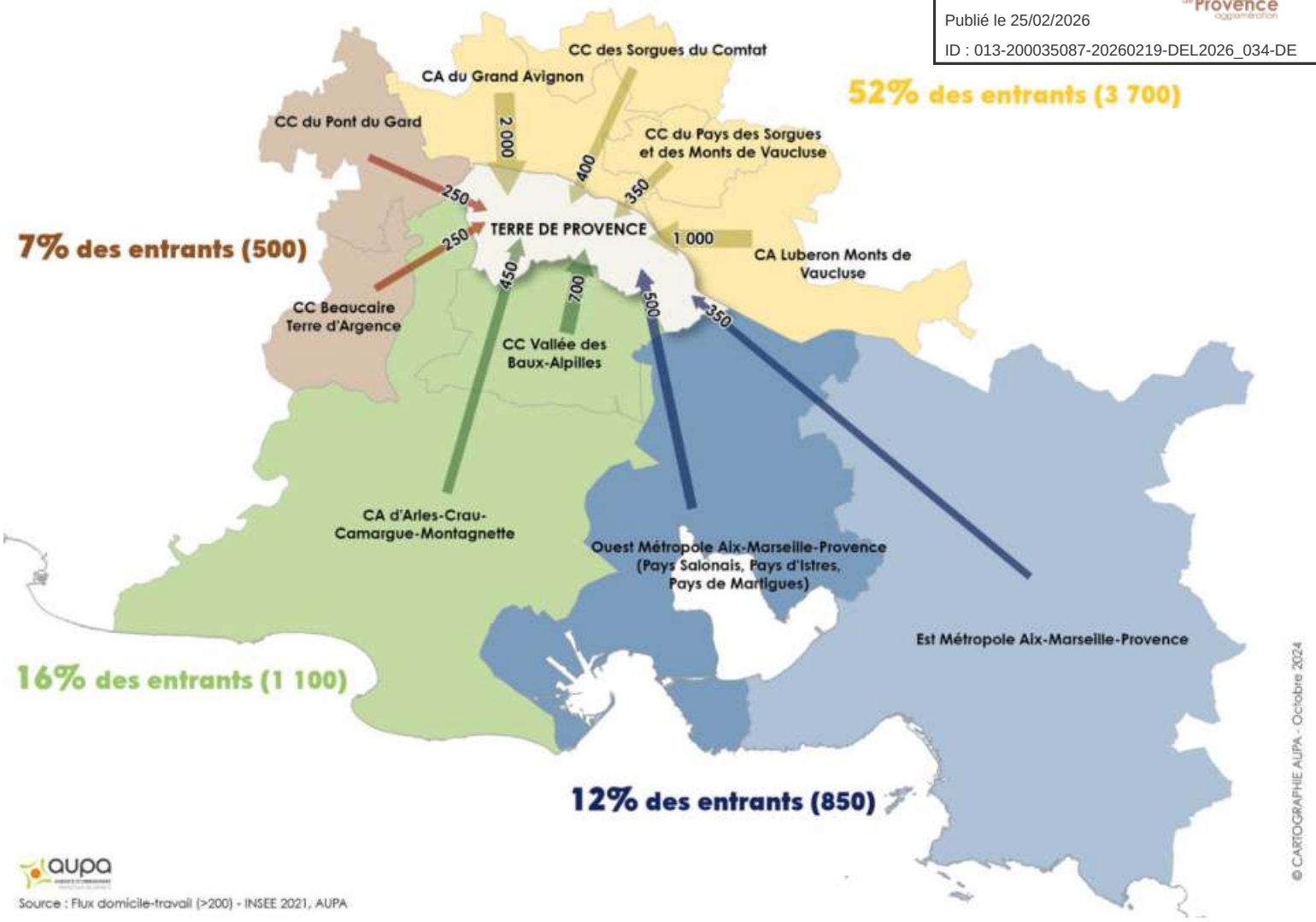
Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

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

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

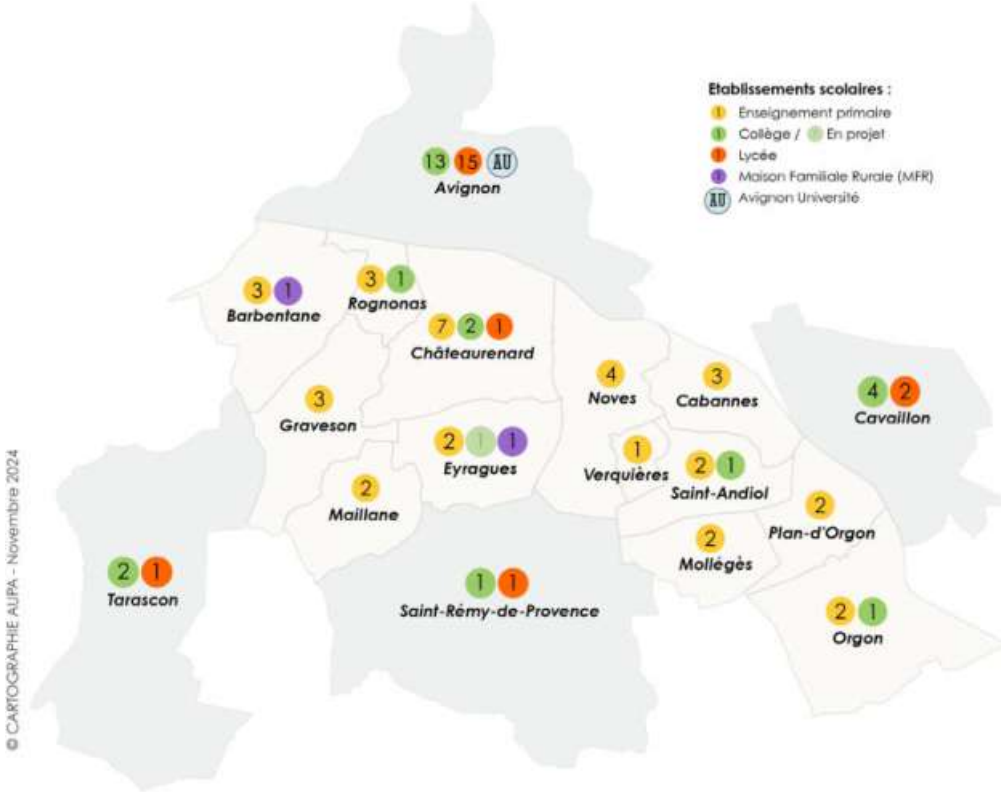
Quant aux 6 400 flux domicile-travail entrants, 3 700 proviennent du Vaucluse, principalement depuis les Communautés d'Agglomération de Grand Avignon (2 000 flux) et Luberon Monts de Vaucluse (1 000). Puis, de façon plus diffuse, les flux proviennent des EPCI du PETR (1 100), d'AMP (850) et du Gard (500).

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



Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

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



Source : Terre de Provence, 2024

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

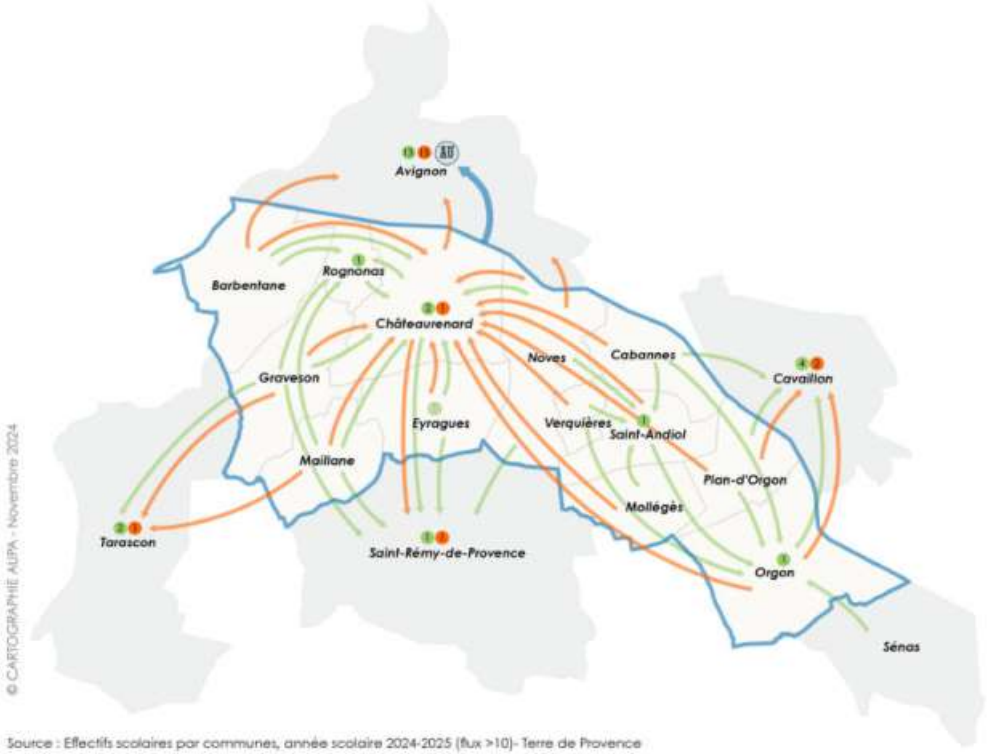
12 700 élèves résidant sur Terre de Provence, représentent un chiffre stable depuis 2010. Les 2/3 sont scolarisés sur le territoire.

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

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

ENJEU

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



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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

1.3 LES ÉQUIPEMENTS ET INFRASTRUCTURES DE DÉPLACEMENT

Un réseau routier bien maillé qui accueille de nombreux flux

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

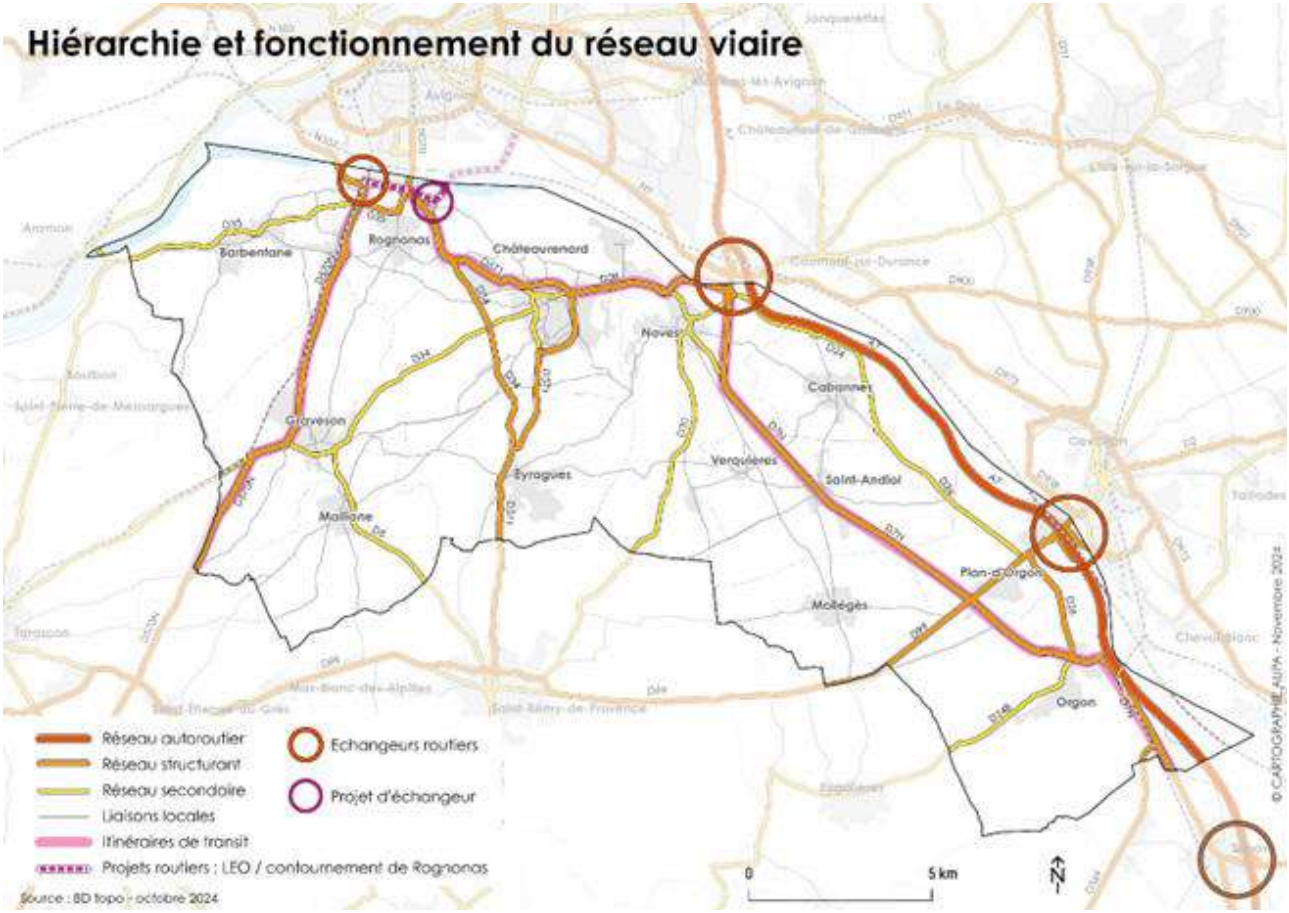
Le territoire s'organise autour de plusieurs types de voies dont un réseau structurant conséquent (D570, D28/D34/D571, D7N, D99) qui accueille des flux de différentes natures : quotidiens (domicile-travail, scolaire, achats), de marchandises, de transports exceptionnels, de transports collectifs, etc.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

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

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

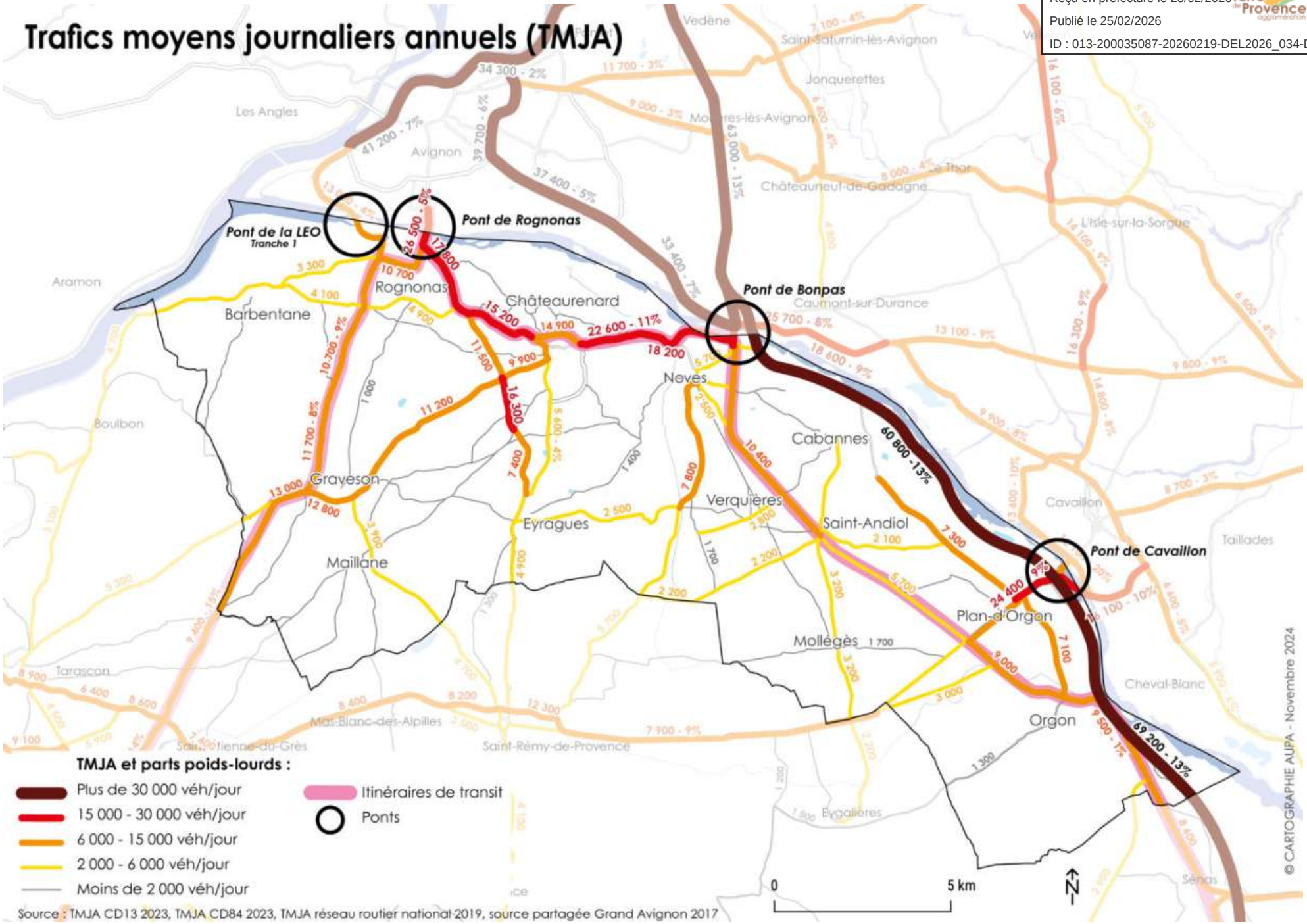
ENJEU

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



Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Trafics moyens journaliers annuels (TMJA)



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

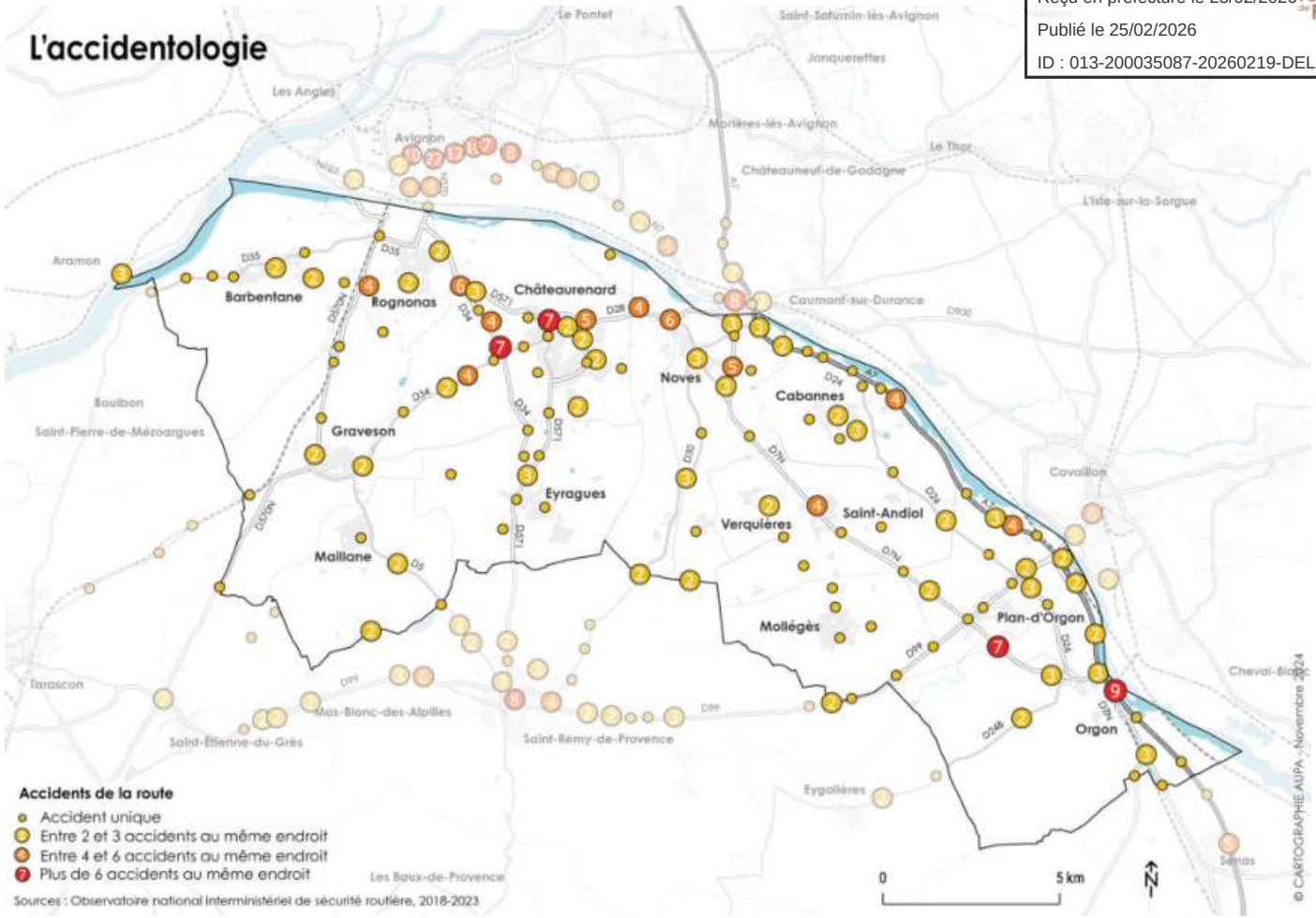
Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

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

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

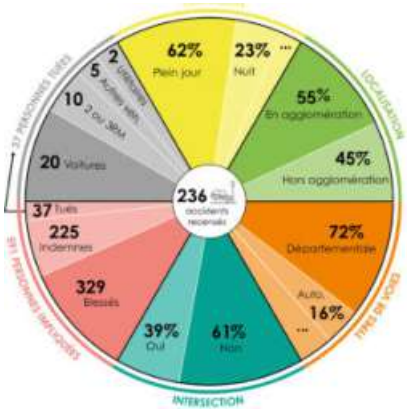
En effet, le trafic poids-lourds est prépondérant à proximité des zones d'activités dû à un transport de marchandises qui s'opère très largement par la route.
Une pression particulièrement importante sur la départementale au nord de Châteaurenard, la départementale la plus circulée du Pays d'Arles, avec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

Les vitesses élevées sur certains axes les rendent particulièrement accidentogènes et induisent des nuisances d'autant plus fortes pour les populations.



ENJEUX

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



Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

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

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

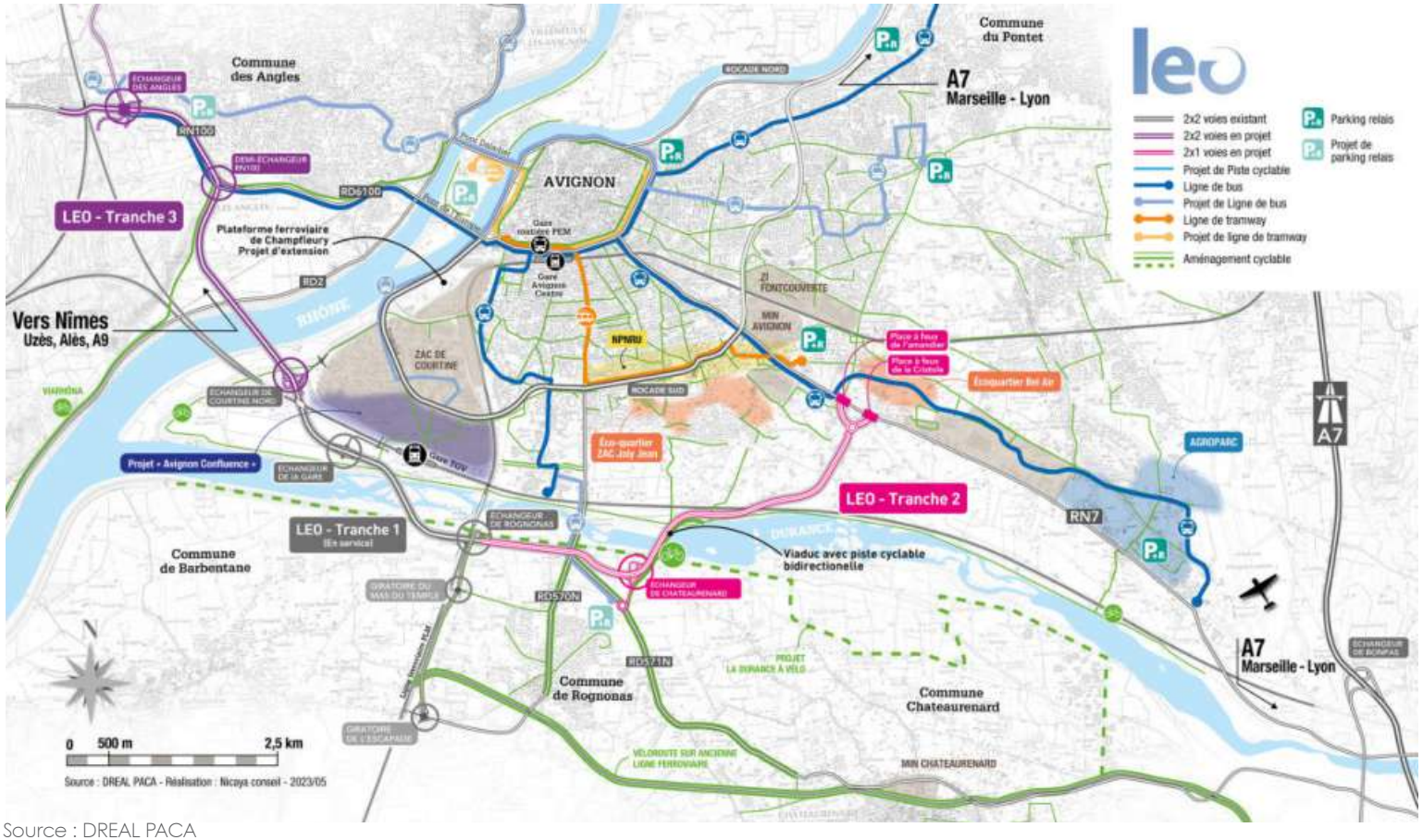
La Tranche 2 concernait tout particulièrement les communes de Rognonas et Châteaurenard mais impacterait une plus large partie du territoire intercommunal.

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

La proximité renforcée avec Avignon aurait exercé, de fait, une pression résidentielle plus forte sur Terre de Provence.

Aujourd'hui, face à l'incertitude du bien-fondé de ce projet, les oppositions sont nombreuses pour obtenir un nouveau tracé plus compatible avec les enjeux de développement actuels des territoires voisins.

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



Source : DREAL PACA

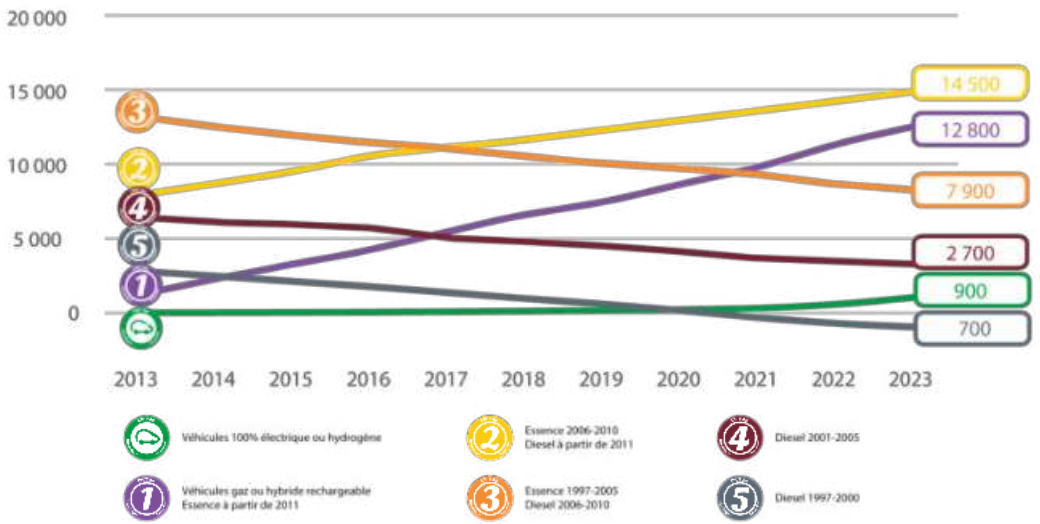
[8] Accident corporel ayant nécessité une prise en charge, source : Observatoire national interministériel de sécurité routière, 2018-2023

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Une forte dépendance à la voiture…

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

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



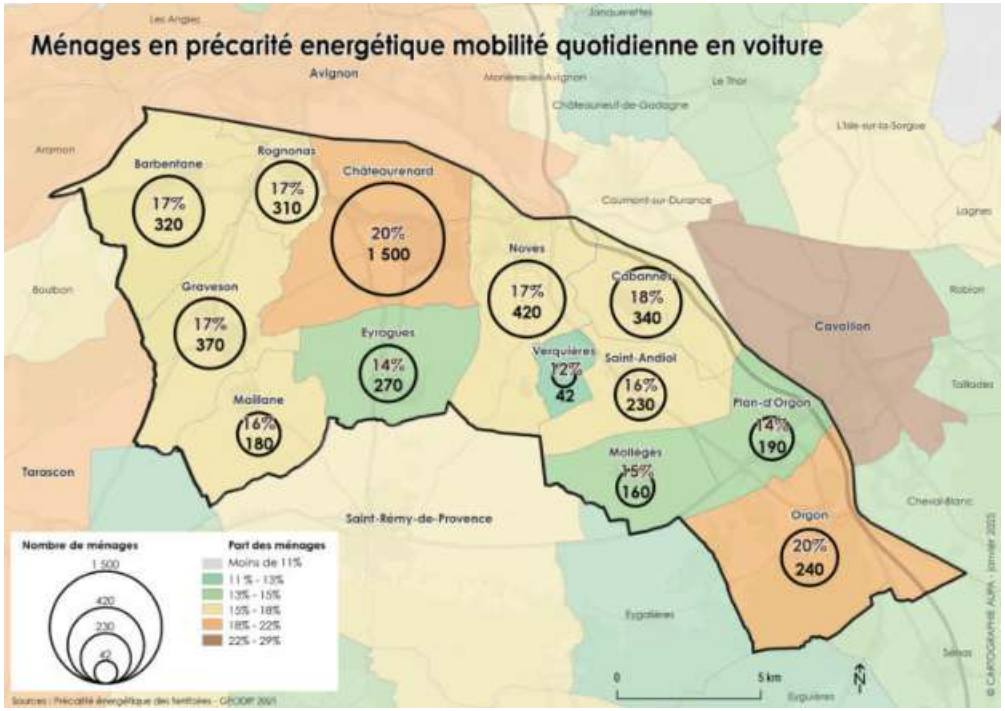
[9] Source : SDES 2023
[10] Source : INSEE 2009-2020

… source de précarité des ménages

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

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

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



Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

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

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

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

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

ENJEU

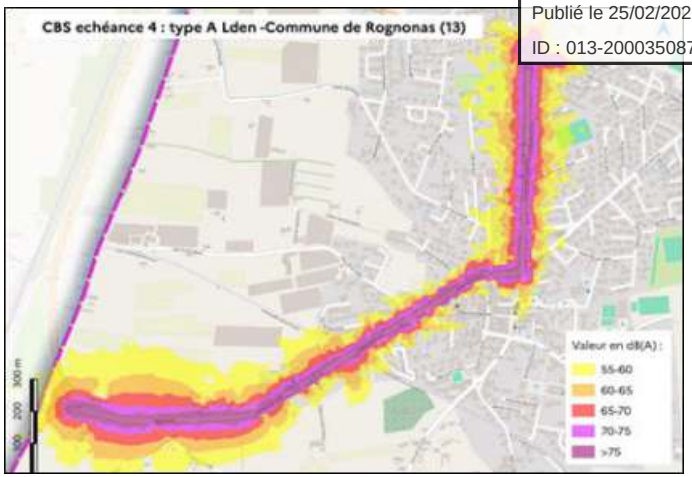
La nécessité de rendre la mobilité accessible à tous, notamment aux jeunes, aux seniors et aux publics fragiles.

… et source de nuisance et de pollution

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

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

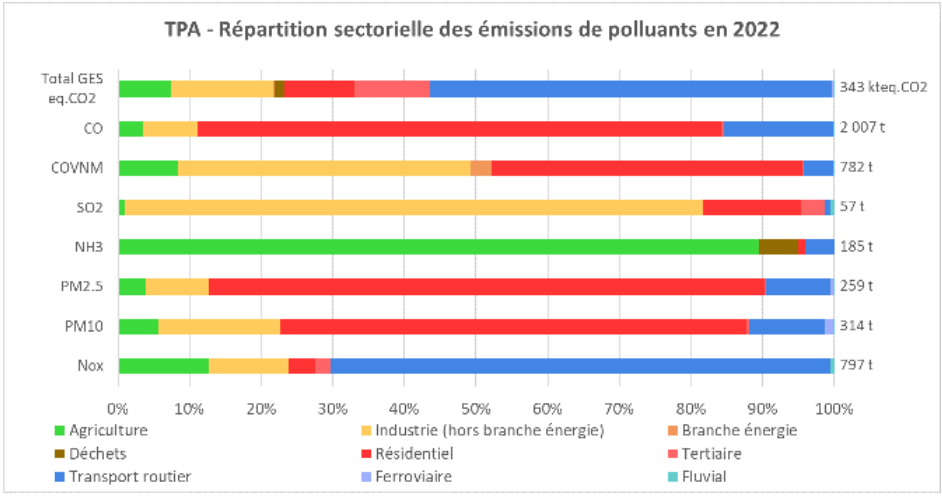
- Le transport routier : 1ère source de NOx, et contributeur significatif aux PM10
- Le résidentiel : principal émetteur de PM2.5
- L'agriculture : responsable de près de 90 % des émissions d'ammoniac (NH_3)
- Le secteur industriel : moins dominant sur le territoire, il contribue à des émissions spécifiques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



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



Source : EMC² 2019



Source : AtmoSud

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

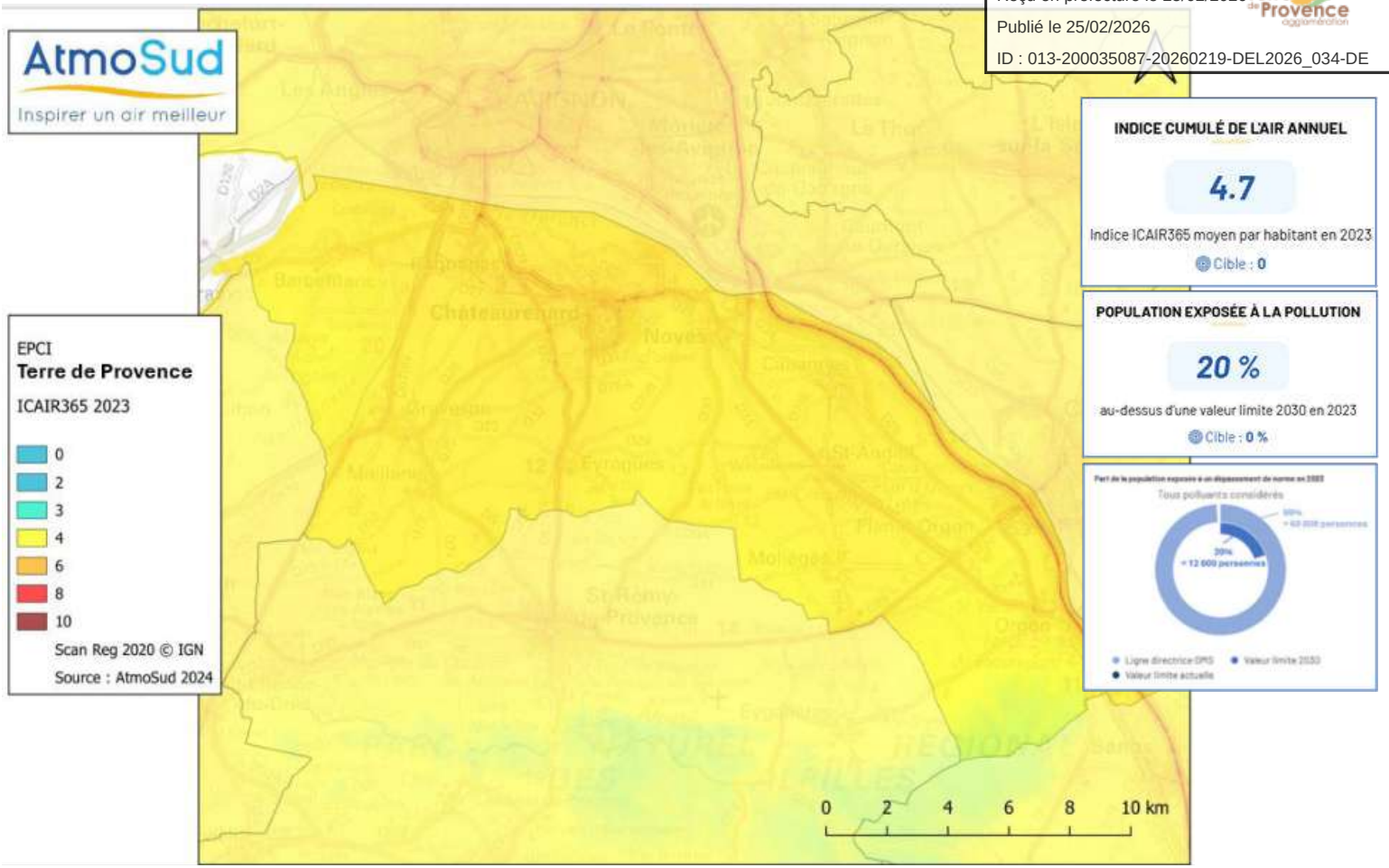
Les polluants chimiques les plus dangereux pour la santé sont les gaz et particules émises par l'échappement : les particules fines (PM), le gaz carbonique (CO_2), l'oxyde d'azote (NOx) et les composés organiques volatils (COV).

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

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

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

Les émissions de NOx issues 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 en PM10. À ce titre, le Plan de Mobilité offre une véritable opportunité pour renforcer les mesures en faveur de la réduction des émissions polluantes liées aux transports routiers et à la mobilité.



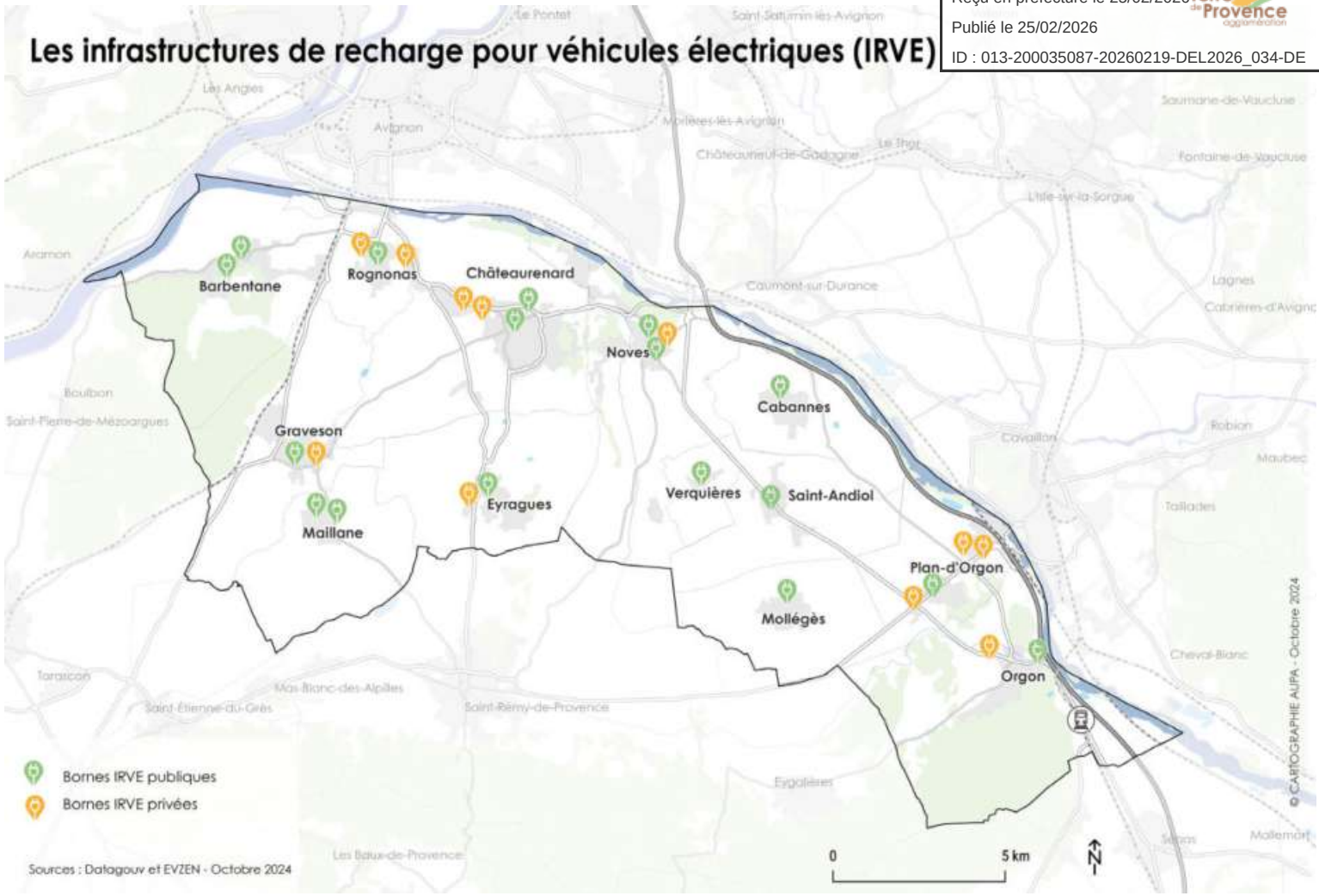
ENJEU

La diminution des nuisances et des pollutions liées au trafic routier sont majeures pour le territoire et pour la santé de la population. Ces nuisances constituent des enjeux importants auxquels le Plan de mobilité doit répondre.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

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

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



ENJEU

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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

La gestion du stationnement pour réguler l'usage de la voiture

Dans la plupart des villes et villages du territoire où les alternatives à la voiture sont encore restreintes, la gestion du stationnement et de l'espace public y est d'autant plus sensible.

Pour réduire l'omniprésence de la voiture et retravailler la qualité des espaces publics, les communes abordent la question sous le prisme de l'accessibilité aux services et aux équipements ainsi que par la sécurité des modes actifs, notamment de la marche (ex : accès aux écoles).

De nombreuses communes de l'agglomération ont notamment entamé un travail d'apaisement des cœurs de villages (zones 20, 30) et ont développé des modes de gestion réglementés du stationnement de courte durée telles que les zones bleues.

A noter que la problématique du stationnement (article L 1214-2 du Code des Transports) est traitée par l'ensemble des communes comme le défini leur compétence en matière de gestion du stationnement public et considérée dans le Plan de mobilité comme principal levier au report modal (Cf. détails dans les 16 monographies communales, Stratégie et Programme d'actions).







© Aupa, 2024

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

1.4 L'OFFRE DE TRANSPORT

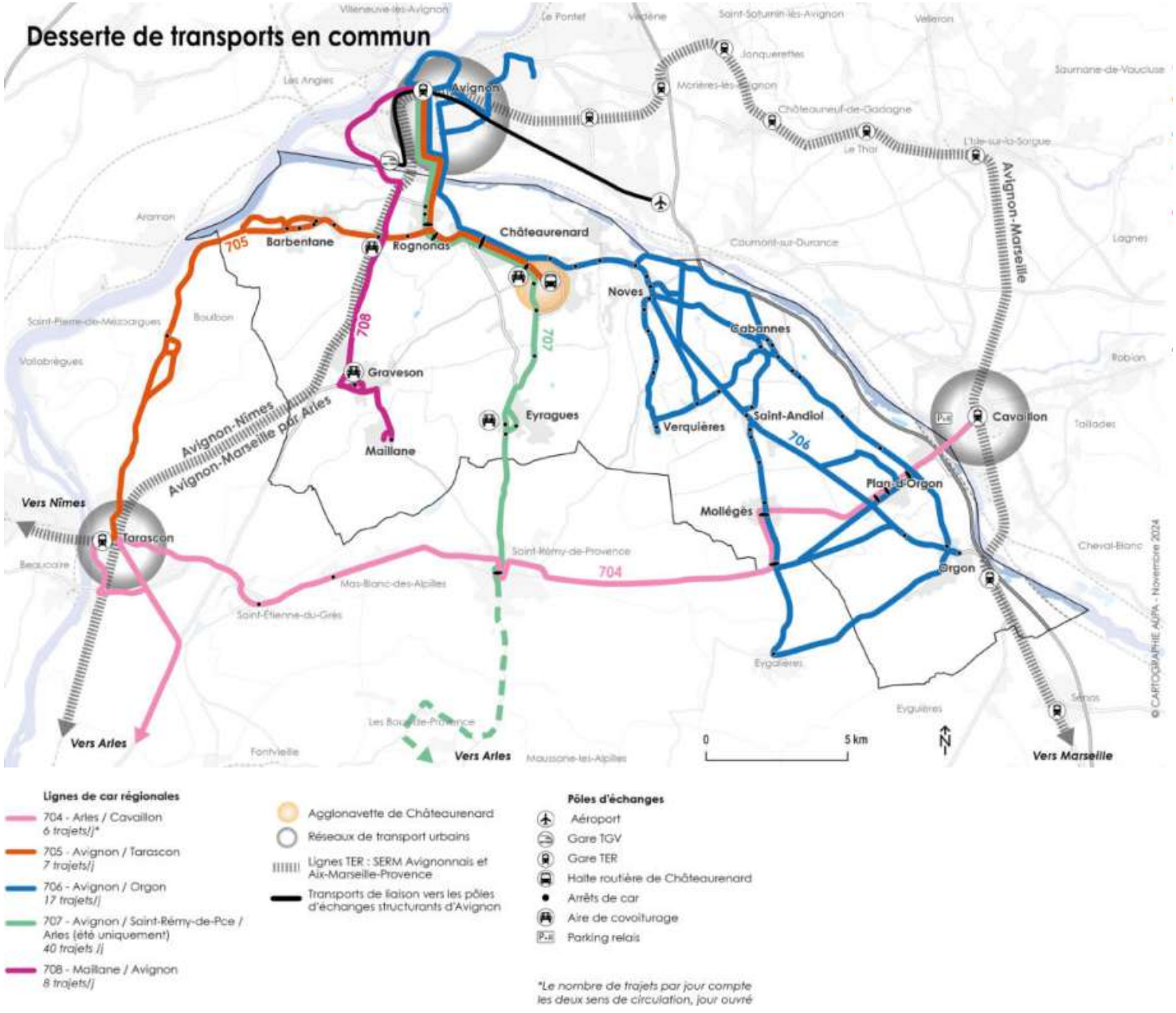
Une offre dépendante du réseau régional

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

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

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

[13] Source : EDVM 2008-EMC2 2019



Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Le réseau régional

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

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

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

ENJEU

Une simplification et une meilleure lisibilité de l'offre.



© Terre de Provence, 2024

Le réseau scolaire

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

[14] Source : TPA, rentrée 2024-2025



© Terre de Provence, 2024

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

L'Agglo'navette

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

ENJEU

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

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



© Aupa, 2024

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Le réseau ferroviaire

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

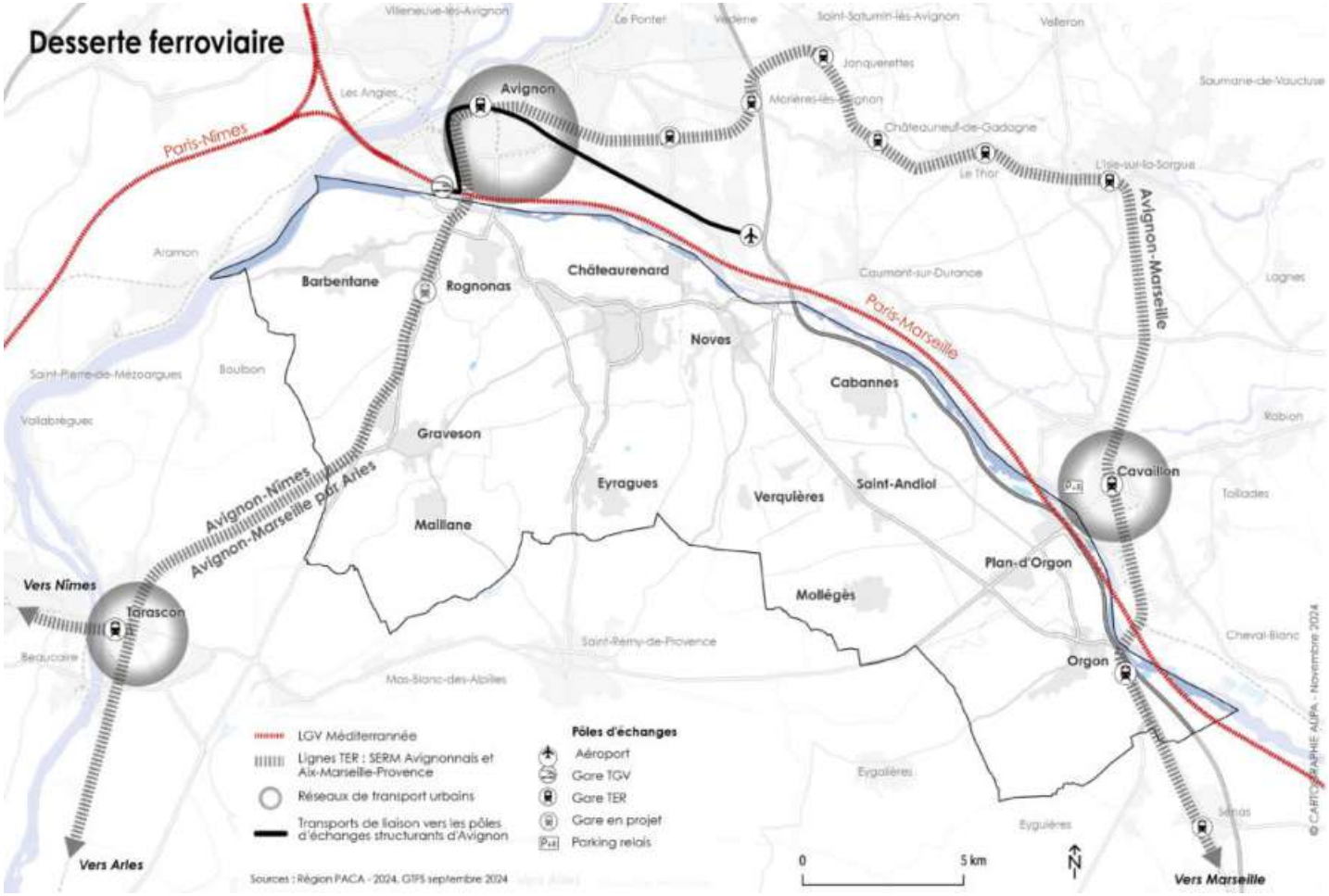
Pourtant unique porte d'entrée ferroviaire des Alpilles et de l'intercommunalité, la gare présente un fort potentiel. Son confortement et l'amélioration de la desserte en ferait un pôle d'échanges multimodal structurant pour le territoire.

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

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



© Aupa, 2024



ENJEU

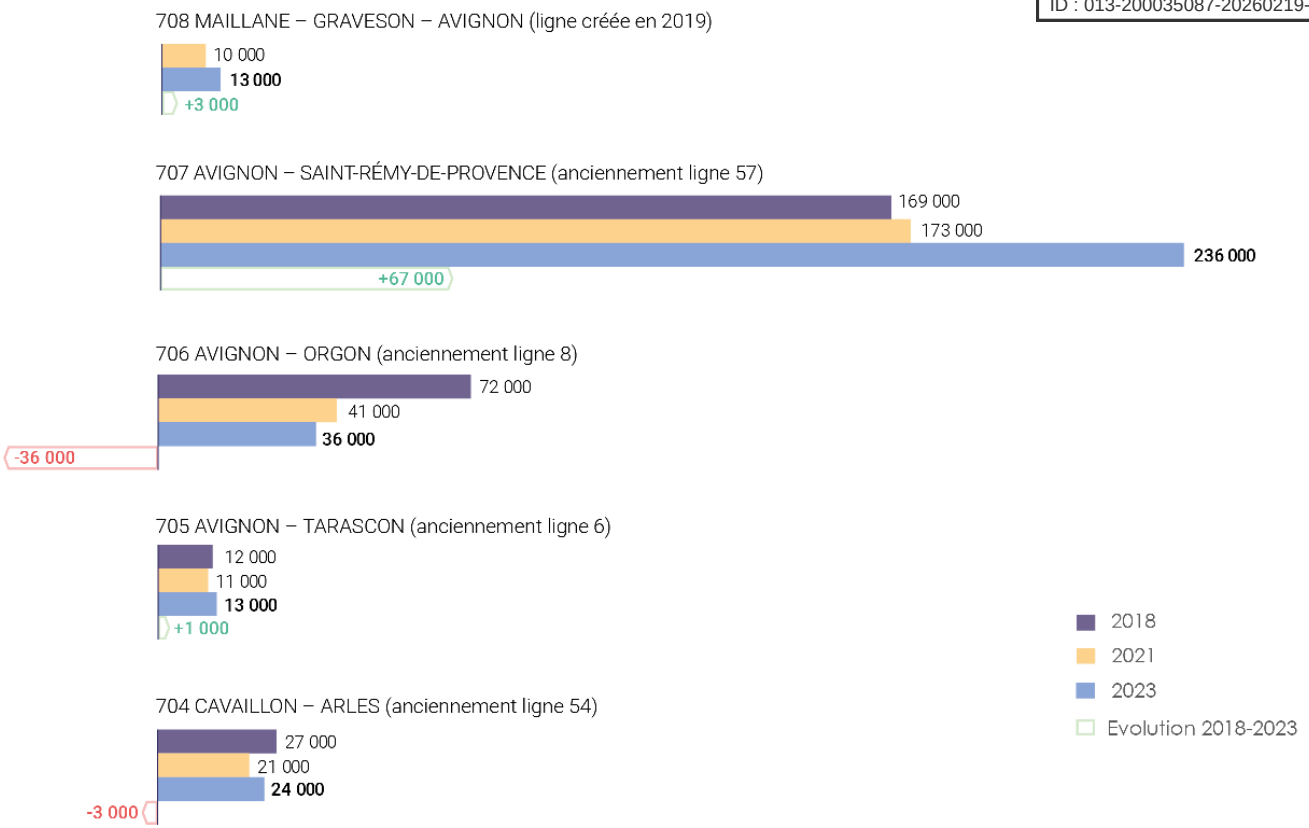
Les gares TER constituent des points d'entrées et d'appui structurants pour développer les connexions TC sur le territoire

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Un déséquilibre du niveau de desserte

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

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



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

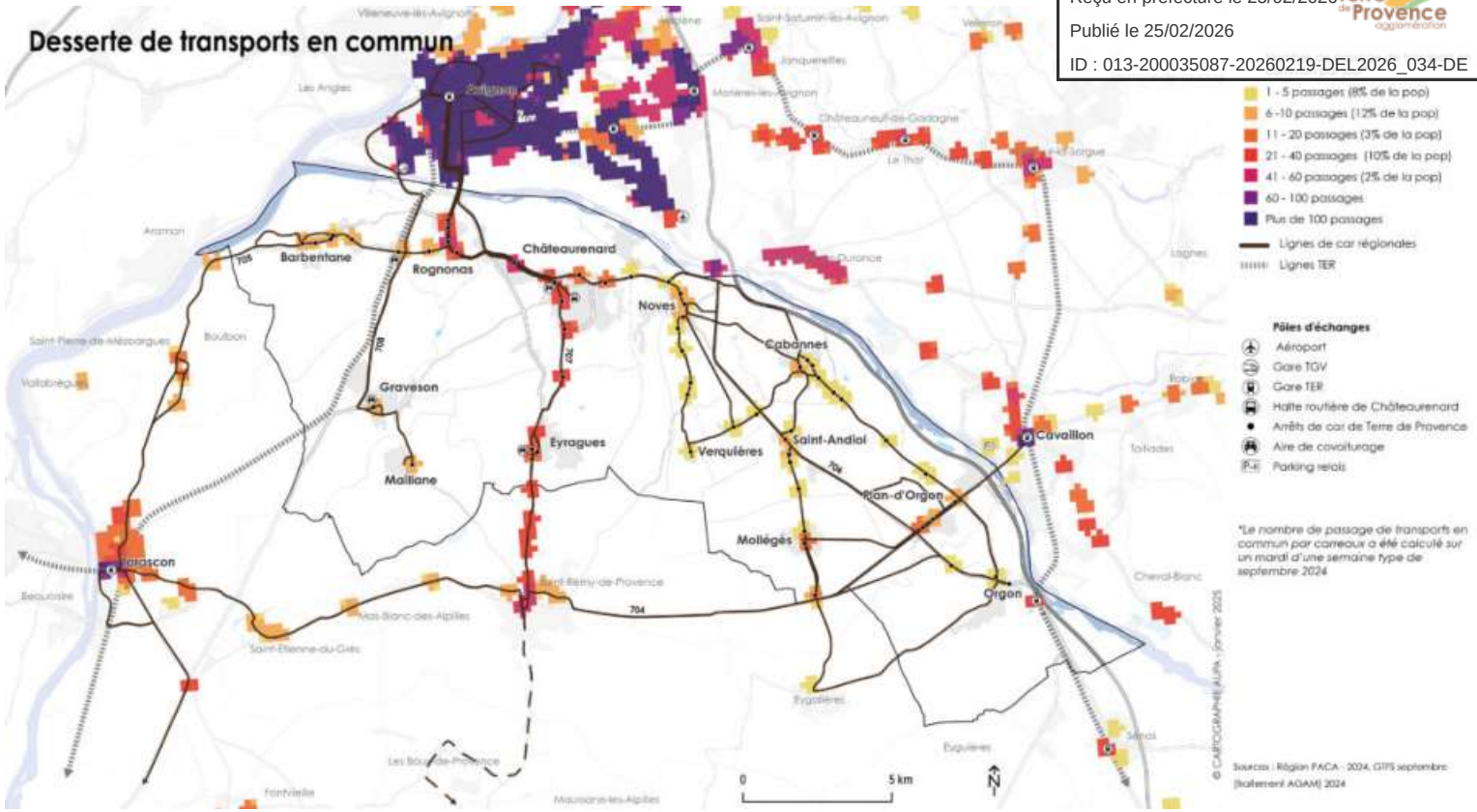
[15] Lignes ZOU 704, 705, 706 et 708

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

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

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

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



ENJEU

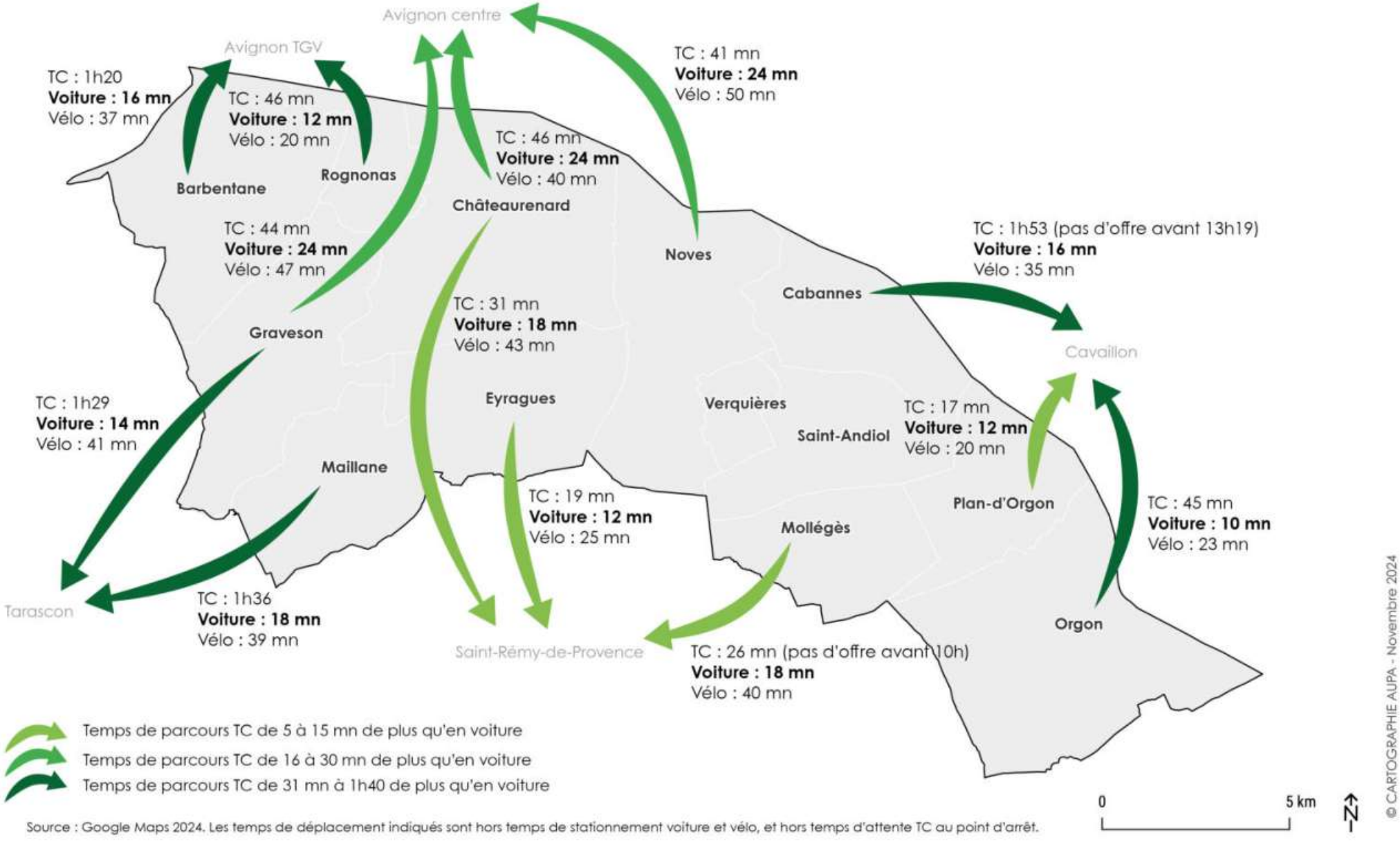
L'enjeu est de structurer une meilleure desserte et une simplification du service réalisé par les lignes régionales (704, 706) : fréquences, adaptation des horaires et points de connexion (ex : vers Tarascon, Saint-Rémy, Cavaillon, Arles), d'améliorer les connexions avec les territoires limitrophes et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

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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Temps de parcours comparés en connexion avec les communes voisines

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



Source : Google Maps 2024. Les temps de déplacement indiqués sont hors temps de stationnement voiture et vélo, et hors temps d'attente TC au point d'arrêt.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

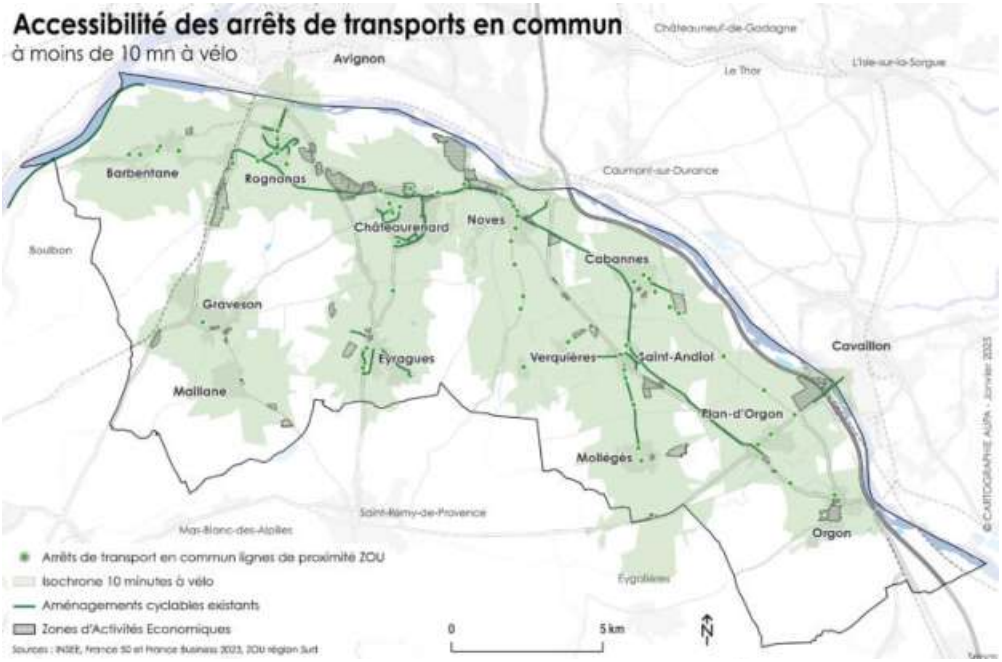
Une accessibilité au réseau corrélée à une offre réduite

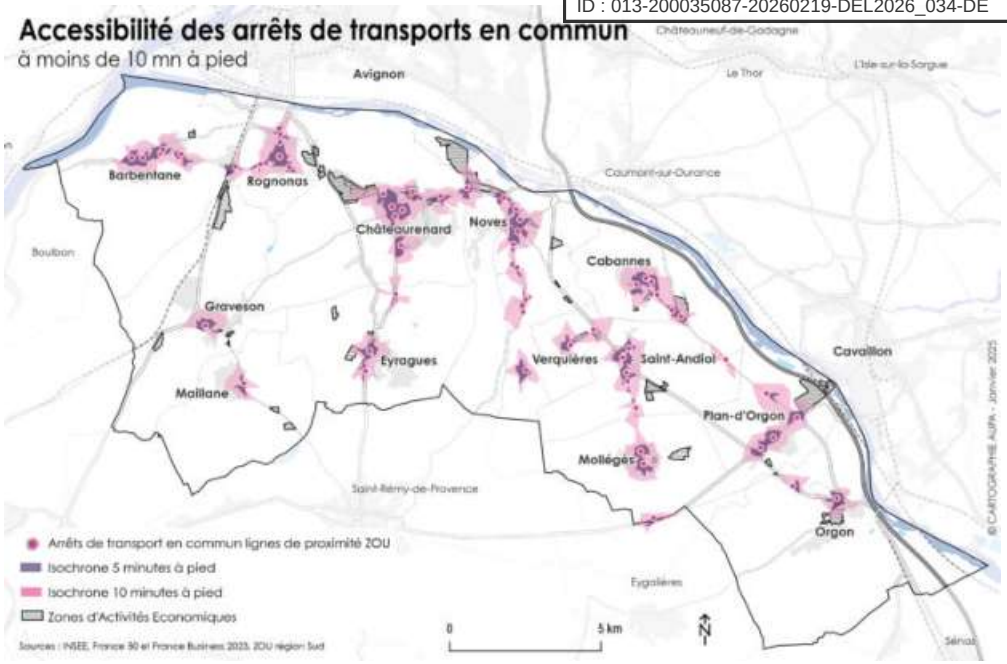
Compte tenu du niveau de service et de la répartition de la population sur le territoire, l'accessibilité au réseau de transport en commun reste faible. Si c'est particulièrement le cas pour le piéton, l'accessibilité cyclable montre un plus grand potentiel.

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

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

La nature du territoire, péri-urbain voire rural, engendre une complexité dans la mise en œuvre et le coût d'une offre de transport collectif. A titre d'exemple, dans le secteur limitrophe et comparable, au nord du Pays Salonais, malgré 7 lignes régulières interurbaines et 3 transports à la demande, le niveau de desserte reste limité (fréquence et amplitude horaire) et corrélé au volume d'habitants *(Données AMP, PLM Alpilles-Durance 2025)*.





ENJEU

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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

38 km de linéaires cyclables aménagés

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

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

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

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

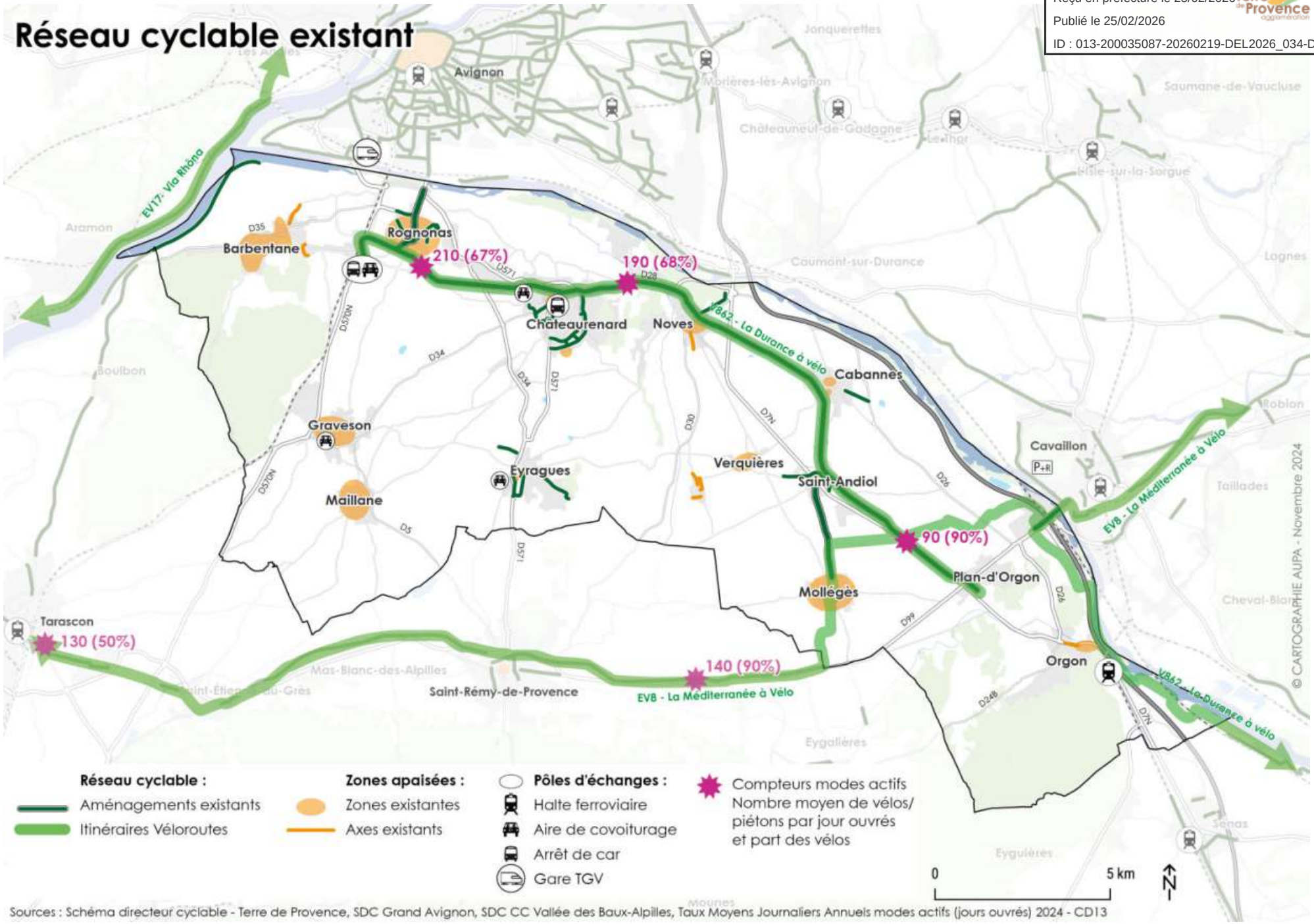


ENJEUX

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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Réseau cyclable existant



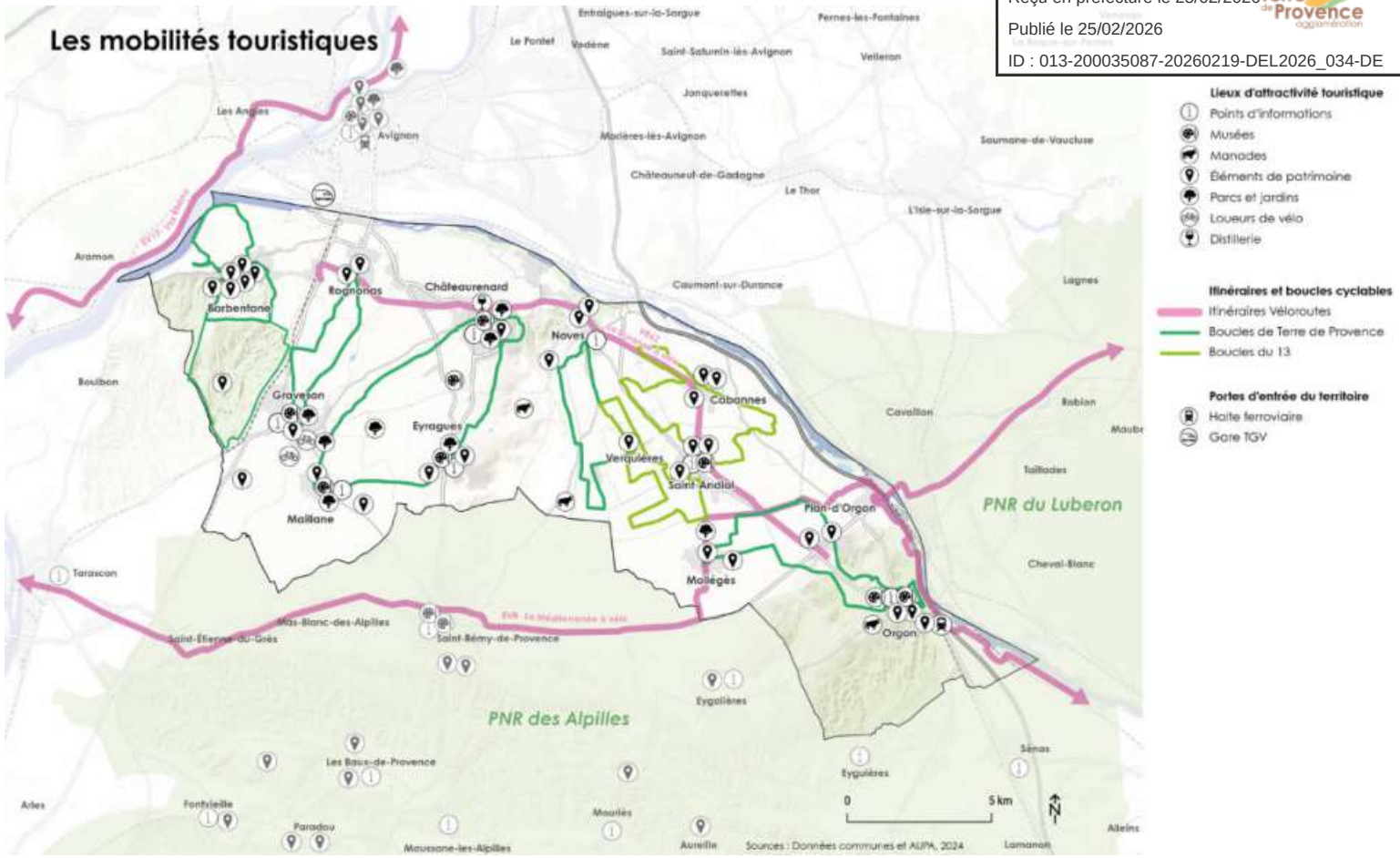
Sources : Schéma directeur cyclable - Terre de Provence, SDC Grand Avignon, SDC CC Vallée des Baux-Alpilles, Taux Moyens Journaliers Annuels modes actifs (jours ouvrés) 2024 - CD13

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

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

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

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



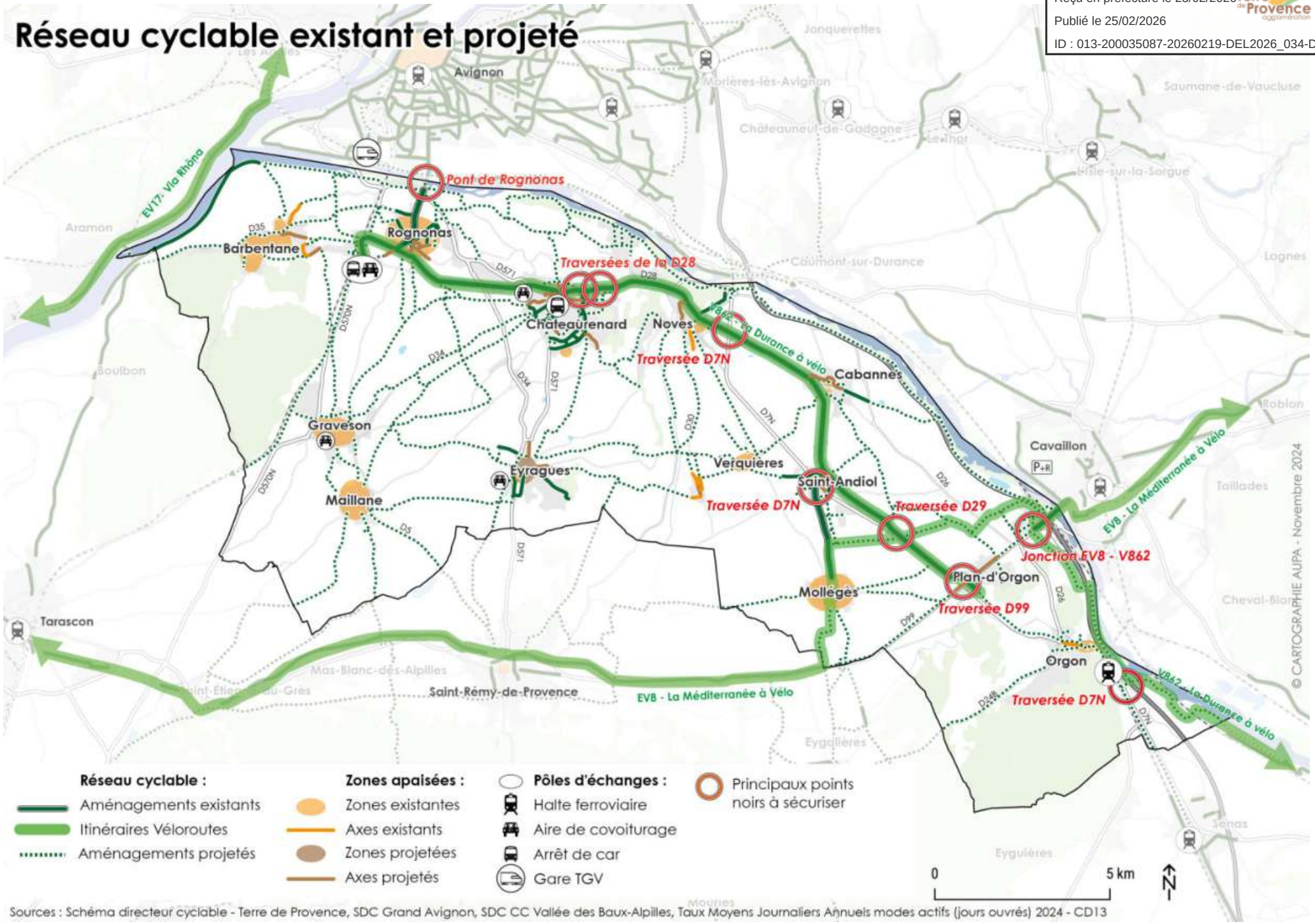
Certaines continuités depuis la voie verte sont particulièrement attendues, c'est le cas, notamment au Nord vers Avignon via le pont de Rognonas. Une connexion qui présente pour le moment un point noir important mais aussi un enjeu de connexion stratégique.

ENJEUX

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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Réseau cyclable existant et projeté



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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Le covoiturage : une pratique à encourager

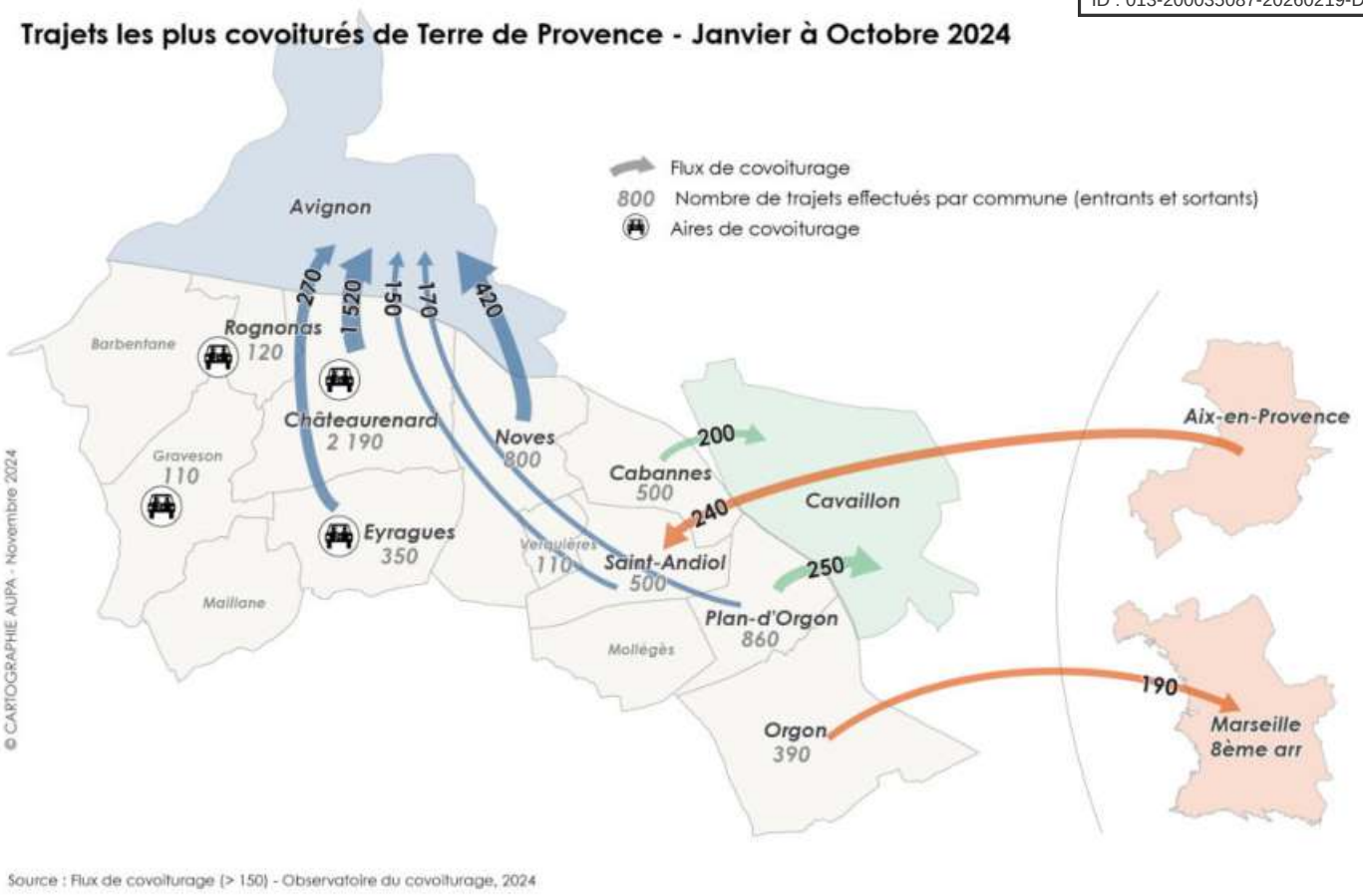
Bien qu'une large majorité des trajets de covoiturage s'organise de façon informelle, les données issues des plateformes courte distance permettent d'avoir connaissance d'une tendance autour des pratiques [16].

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

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

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

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



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

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

ENJEU

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

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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

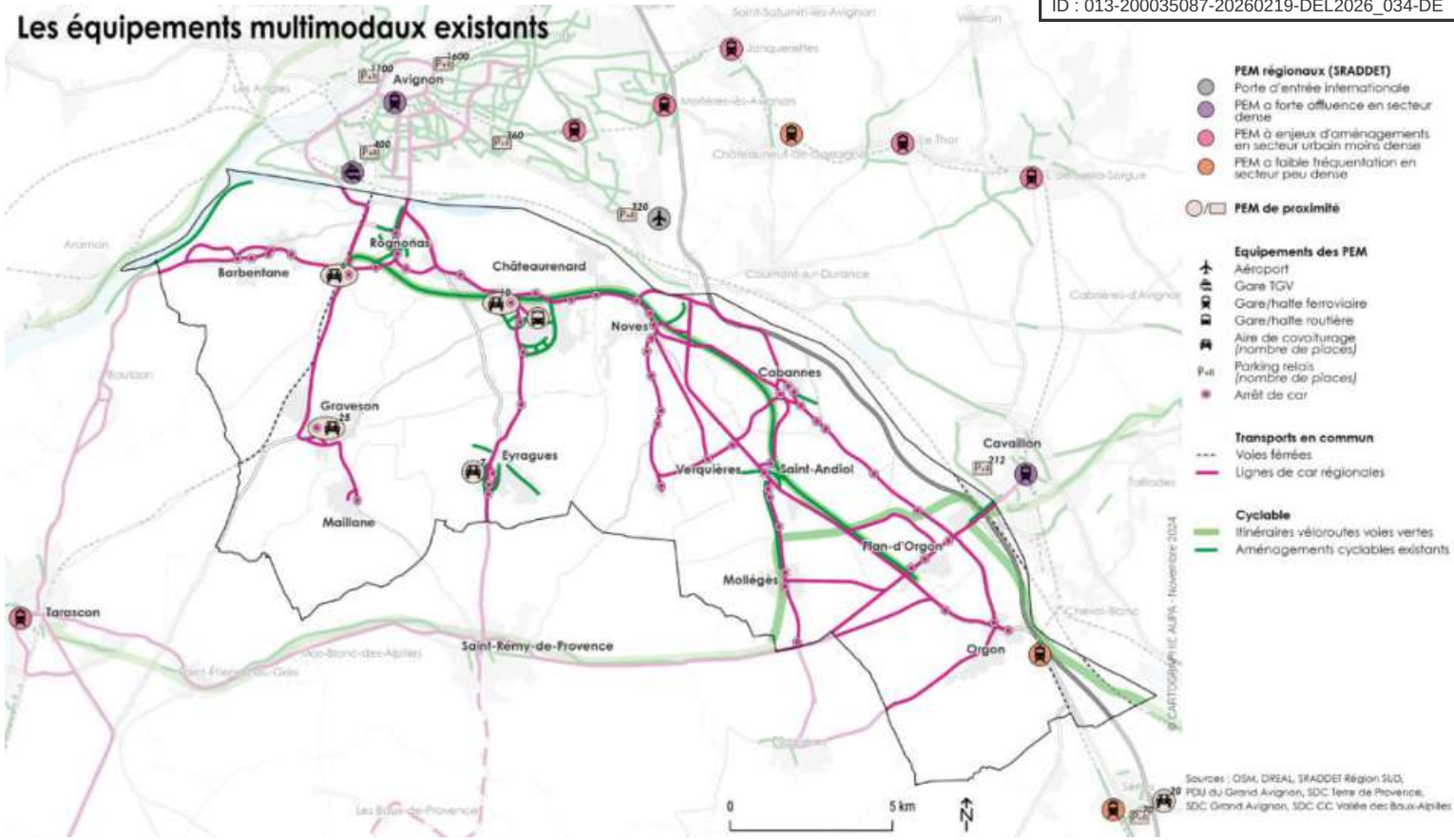
Un potentiel multimodal à développer

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

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

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

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



ENJEUX

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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Un réseau de pôles d'échanges multimodaux à mailler

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

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

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

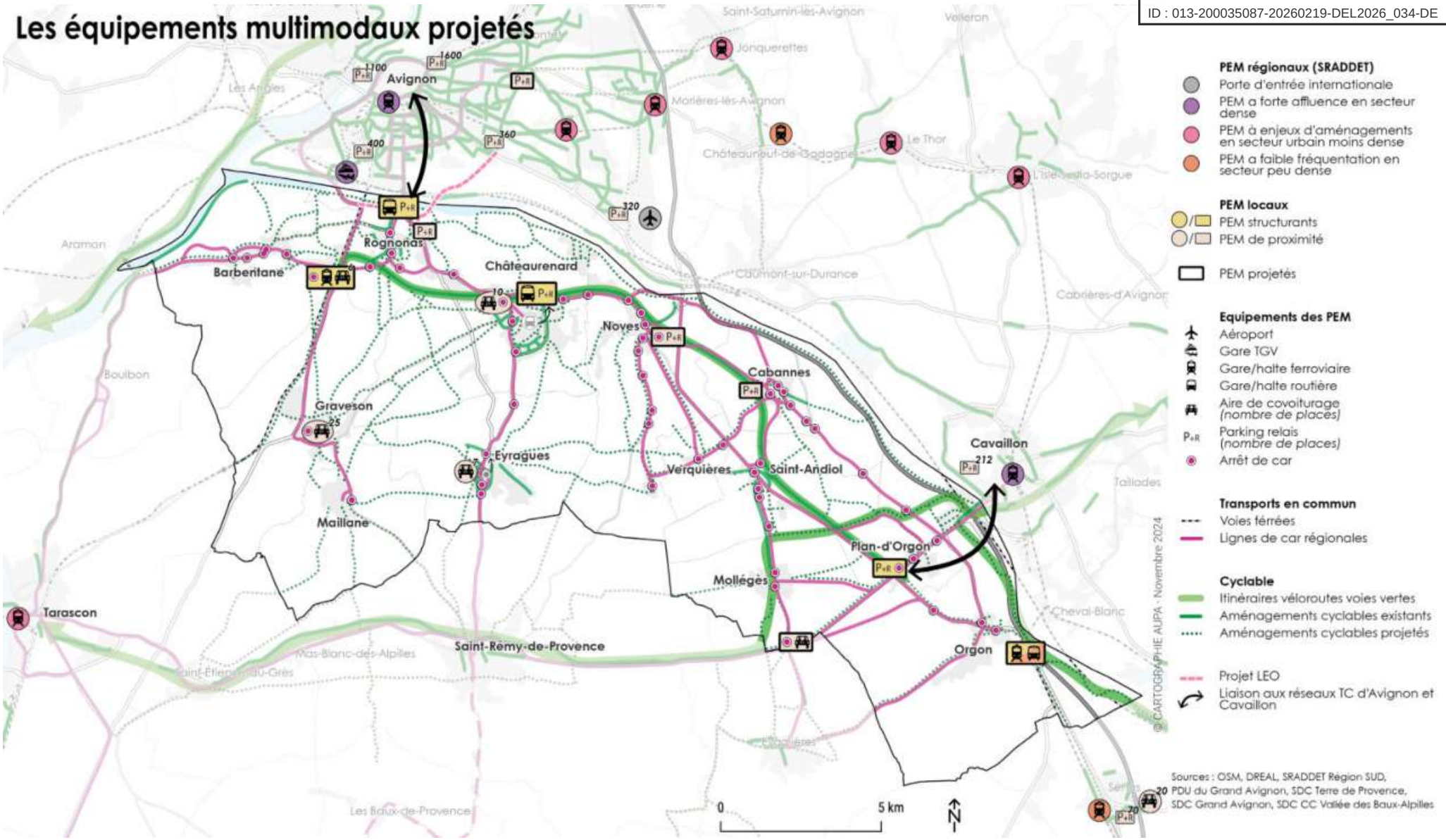
- La halte routière de Châteaurenard dispose d'arrêts de cars régionaux, scolaires, de l'Agglo'Navette et d'un parking voiture. Un équipement intermodal de ce type est indispensable au sein de la ville-centre du territoire. Toutefois, son emplacement actuel n'est pas optimal. Son positionnement en cœur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

ENJEU

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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Les équipements multimodaux projetés



Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

DIAGNOSTIC

2. Constats et enjeux généraux



Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

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

Point faible **Point fort**

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

DIAGNOSTIC

3. Monographies communales



BARBENTANE

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

LES CHIFFRES CLÉS DE LA COMMUNE EN 2021 (INSEE)

4 200 habitants
+ 12% en 10 ans

800 emplois
+ 8% en 10 ans

2 000 résidences principales
+ 19% en 10 ans

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

Parmi les résidents actifs de la commune :

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

2% à **pied** et à **vélo**

3% en **transports en commun**



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

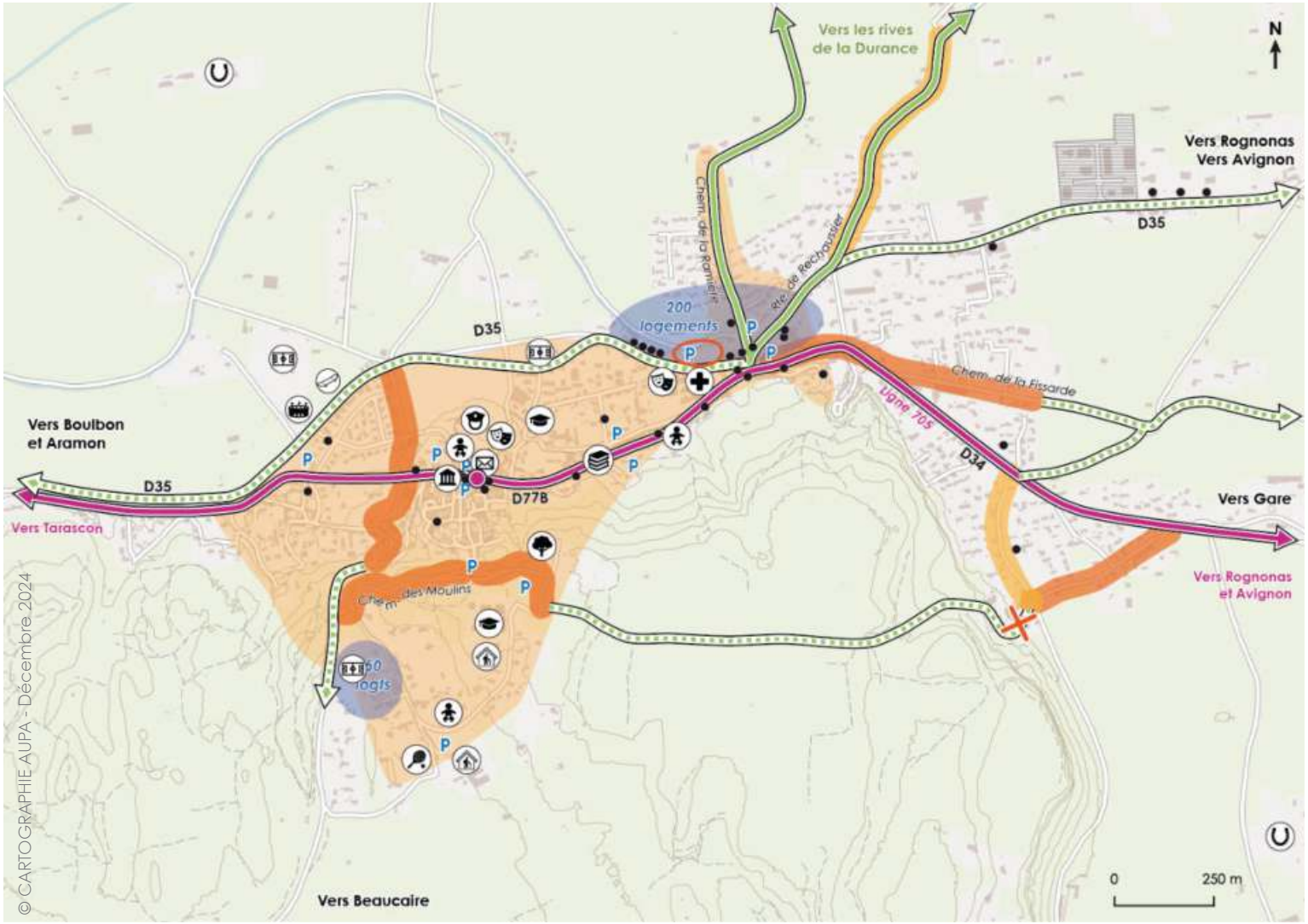
À la confluence du Rhône et de la Durance, Barbentane est située en plein cœur du massif de la Montagnette, lui conférant une morphologie urbaine particulière. Les ruelles étroites du centre ancien associées au relief font de la marche le mode de déplacement le plus adapté, là où la pratique cyclable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


Le Cours


Rue Grande


Rue Grande

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE



Eléments de diagnostic :

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

Enjeux identifiés :

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

CONSTATS

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

ENJEUX

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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

BARBENTANE

LA GARE DE BARBENTANE : UN ANCRAGE TERRITORIAL HISTORIQUE

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

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

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

UNE PORTE D'ENTRÉE SUR LE TERRITOIRE

La commune de Barbentane dispose d'une gare ferroviaire située sur une voie toujours utilisée pour le transport de voyageurs (ligne Paris-Lyon-Marseille) et de marchandises. La réouverture de la gare SNCF permettrait aux usagers d'atteindre Avignon ou Arles en quelques minutes.

Le développement d'arrêts à Barbentane participerait au désenclavement de la commune en répondant aux besoins des usagers du quotidien et aux touristes, notamment aux cyclotouristes grâce à la connexion avec la voie verte La Durance à vélo, directement accessible. Il participerait ainsi de façon concrète à une meilleure cohérence entre développement territorial et transport.

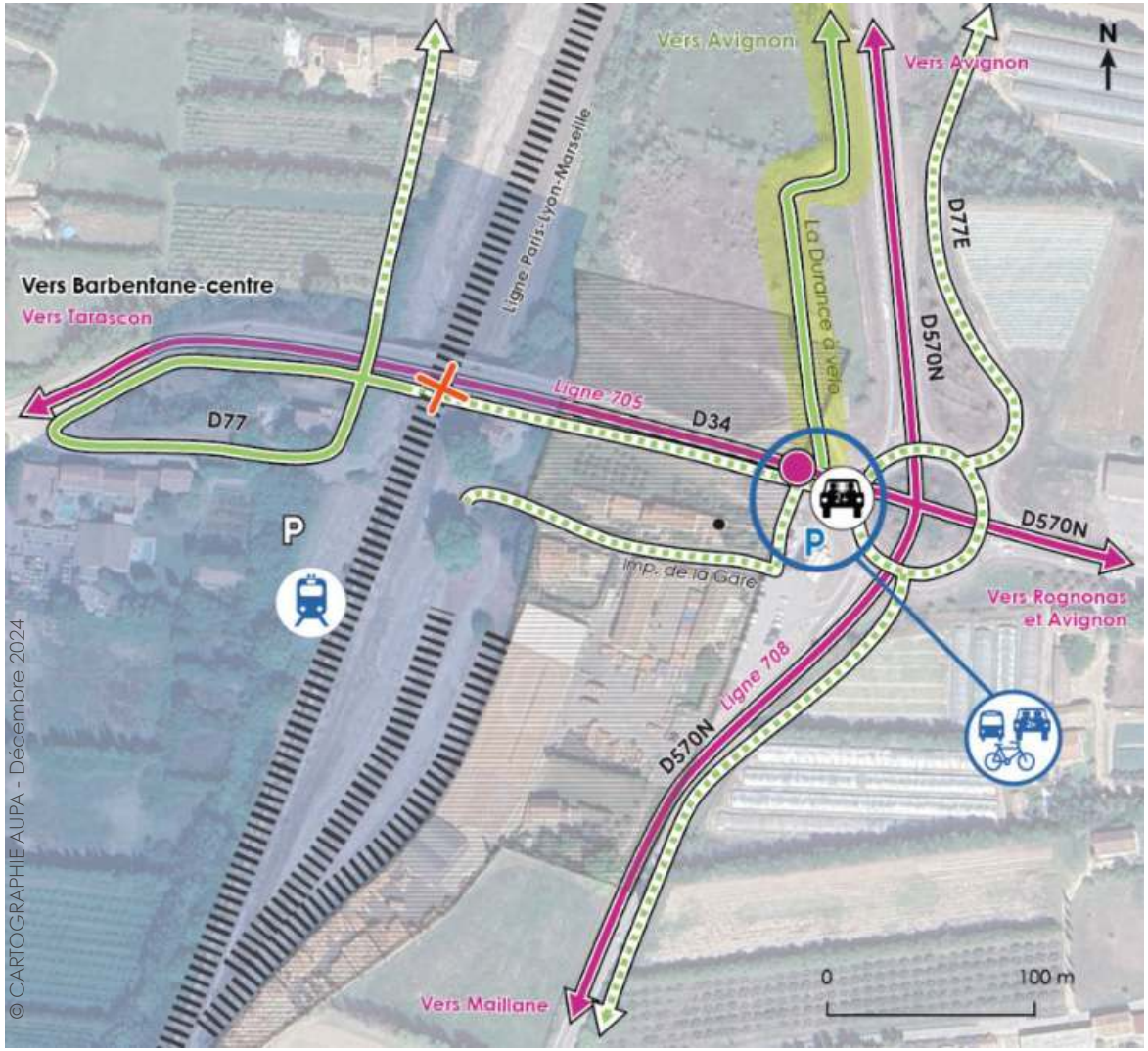
Cette réouverture de gare devra faire l'objet d'une réflexion plus globale de son offre de desserte, notamment en lien avec les transports en commun à l'échelle intercommunale et régionale.


Bus et covoiturage à l'Escapade


Gare de Barbentane


Voie verte

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE



Eléments de diagnostic :

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

Enjeux identifiés :

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

CONSTATS

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

ENJEUX

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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

CABANNES

LES CHIFFRES CLÉS DE LA COMMUNE EN 2021 (INSEE)

4 600 habitants
+ 6% en 10 ans

1 200 emplois
+ 4% en 10 ans

2 000 résidences principales
+ 14% en 10 ans

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

Parmi les résidents actifs de la commune :

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

3% à **pied** et à **vélo**

1% en **transports en commun**



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

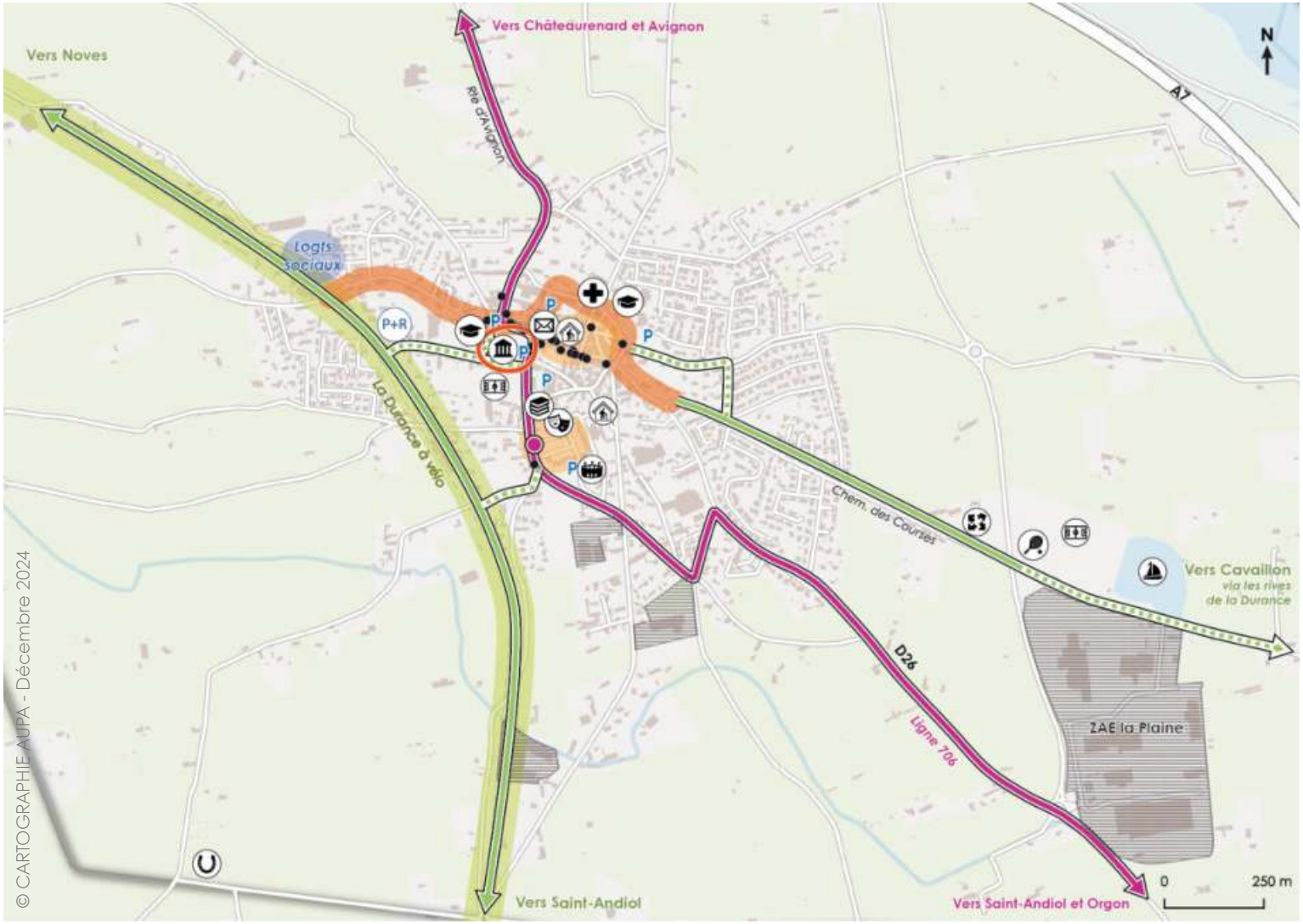
Localisée sur les rives de la Durance, Cabannes est une commune dont le positionnement géographique offre une proximité avec le Sud d'Avignon (via le pont de Bonpas) et Cavaillon. Traversée par l'A7, son cœur de ville reste préservé des grands axes de circulation mais est traversé par la D26, desservant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


Rue Eucher Ferrier


Place de la Mairie


Voie verte

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE



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

CONSTATS

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

ENJEUX

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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

CHÂTEAURENARD

LES CHIFFRES CLÉS DE LA COMMUNE EN 2021 (INSEE)

16 700 habitants
+ 12% en 10 ans

6 000 emplois
+ 13% en 10 ans

7 700 résidences principales
+ 20% en 10 ans

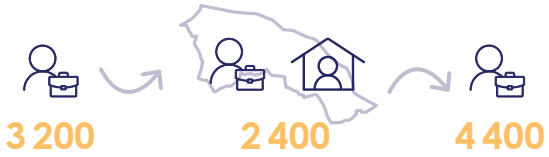
LES CHIFFRES CLÉS DES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL EN 2021 (INSEE)

Parmi les résidents actifs de la commune :

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

6% à **pied** et à **vélo**

2% en **transports en commun**



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

LE GRAND MARCHÉ DE PROVENCE

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

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

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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE



Cours Carnot


Stationnement Cours Carnot



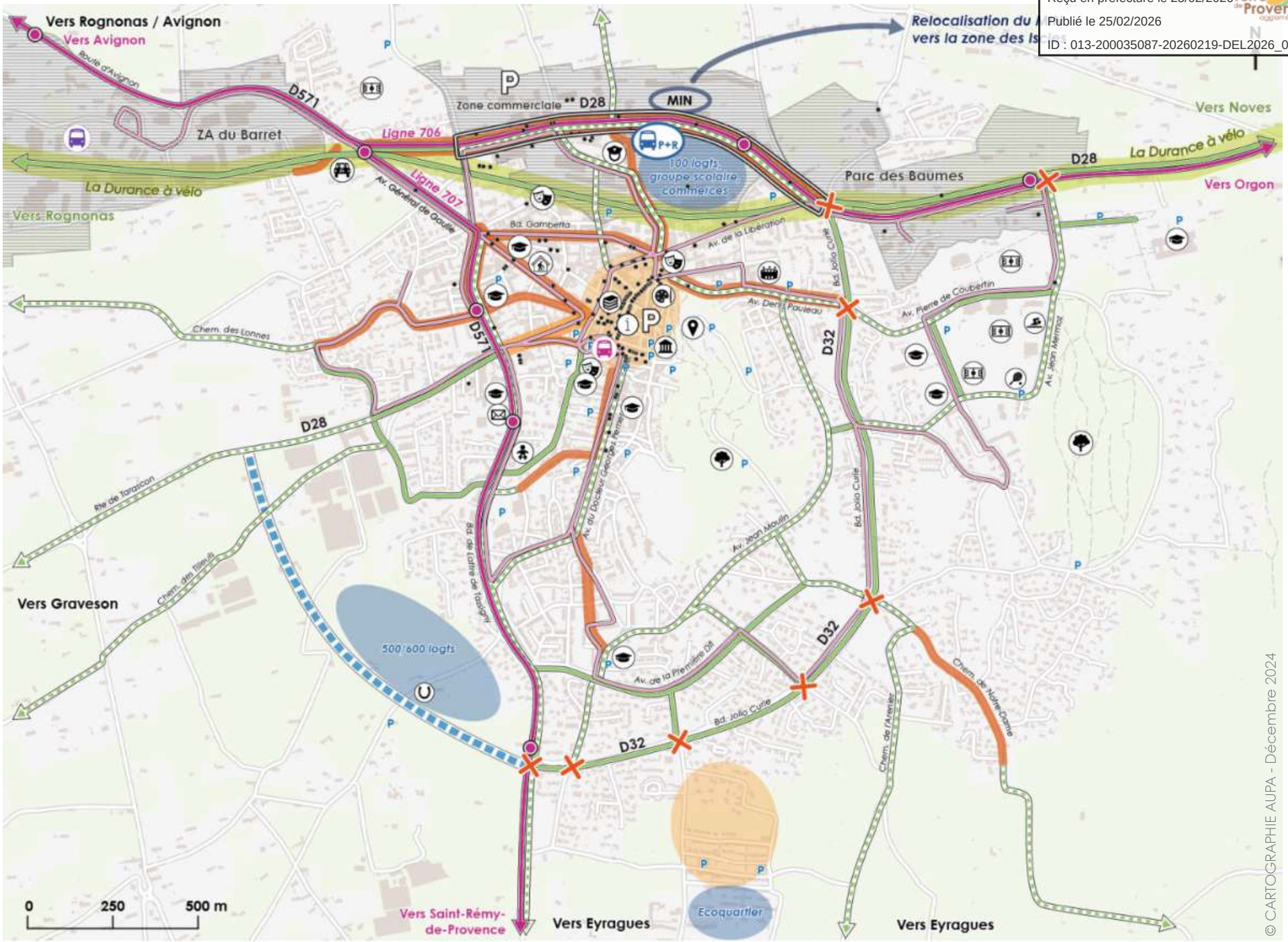
Traversée entre les Deux Eaux


Voie verte


Voie verte à la zone d'activités du Barret


Navette du centre de Châteaurenard à la halte routière

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE



Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Eléments de diagnostic :

- Zones apaisées (zone de rencontre, zone 30)
- Axe apaisé
- Zones de stationnement
- Zones d'activités
- Pôles générateurs
- Commerces
- Dépot RTM
- Halte routière
- Lignes de cars régionales (706 et 707)
- Navette urbaine
- Arrêts de cars
- Aménagements cyclables existants
- Itinéraire véloroute

Enjeux identifiés :

- Développement des cheminements cyclables sécurisés pour desservir les pôles générateurs et assurer la connexion avec les communes voisines
- Apaisement des axes de la commune pour sécuriser les déplacements des modes actifs
- Requalification de la D28 en boulevard urbain multimodal (BUM)
- Sécurisation de certains carrefours pour les modes actifs
- Création d'une halte routière et d'un parking silo de 500 places
- Développement d'une politique de stationnement en cohérence avec la zone apaisée en centre-ville et mutualisation des parkings dans la zone commerciale
- Réalisation d'un contournement routier assurant la connexion entre la D35 et la D28
- Desserte des secteurs de projets et anticipation des futurs flux liés à la requalification du site du MIN
- Organisation de la desserte du nouveau MIN sur la zone des Iscles et calibrage du trafic poids-lourds

CONSTATS

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

ENJEUX

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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

EYRAGUES

LES CHIFFRES CLÉS DE LA COMMUNE EN 2021 (INSEE)

4 400 habitants
+ 4% en 10 ans

1 500 emplois
+ 22% en 10 ans

1 900 résidences principales
+ 10% en 10 ans

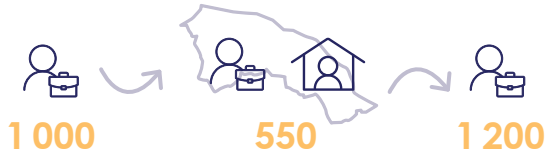
LES CHIFFRES CLÉS DES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL EN 2021 (INSEE)

Parmi les résidents actifs de la commune :

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

6% à **pied** et à **vélo**

1% en **transports en commun**



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

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

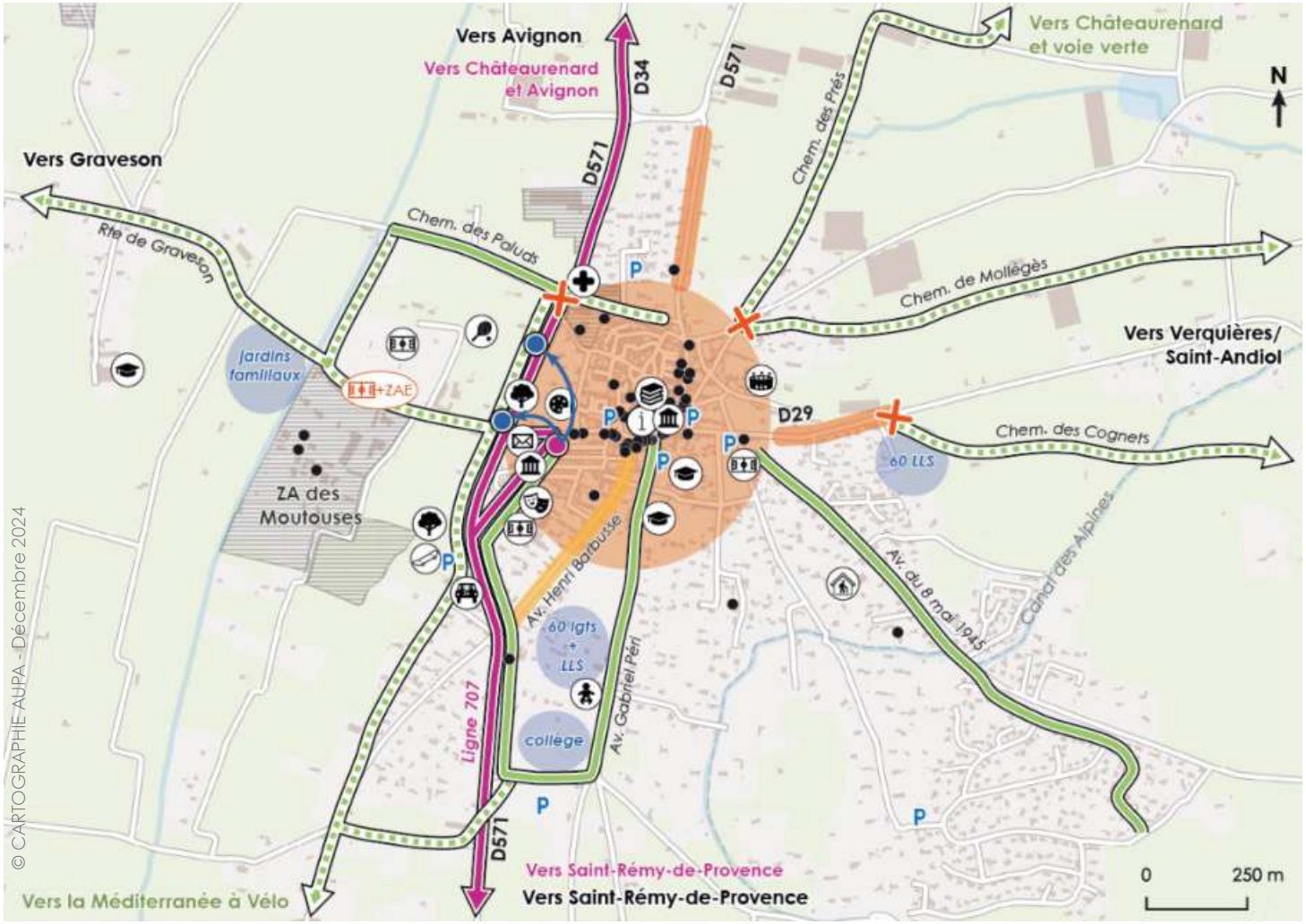

Centre ancien


D29 et stationnement en zone bleue



Aire de covoiturage

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE



Eléments de diagnostic :

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

Enjeux identifiés :

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

CONSTATS

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

ENJEUX

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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

GRAVESON

LES CHIFFRES CLÉS DE LA COMMUNE EN 2021 (INSEE)

4 800 habitants
+ 22% en 10 ans

1 200 emplois
+ 48% en 10 ans

2 200 résidences principales
+ 39% en 10 ans

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

Parmi les résidents actifs de la commune :

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

4% à **pied** et à **vélo**

2% en **transports en commun**



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

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

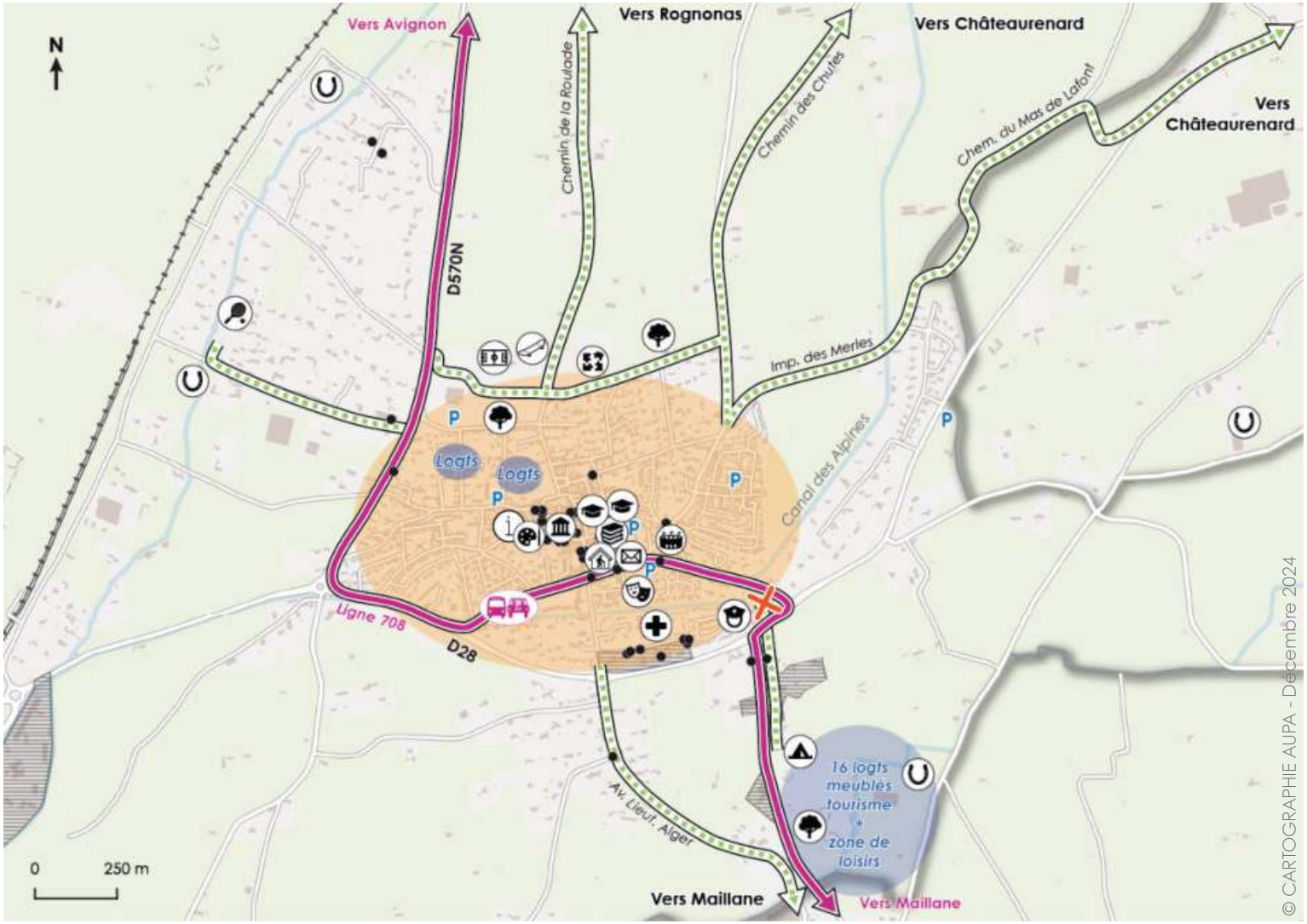


Avenue Frédéric Mistral


Cours National


Avenue du Général de Gaulle

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE



Eléments de diagnostic :

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

Enjeux identifiés :

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

CONSTATS

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

ENJEUX

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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

MAILLANE

LES CHIFFRES CLÉS DE LA COMMUNE EN 2021 (INSEE)

2 700 habitants
+ 18% en 10 ans

700 emplois
+ 19% en 10 ans

1 100 résidences principales
+ 21% en 10 ans

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

Parmi les résidents actifs de la commune :

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

7% à **pied** et à **vélo**

1% en **transports en commun**



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

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

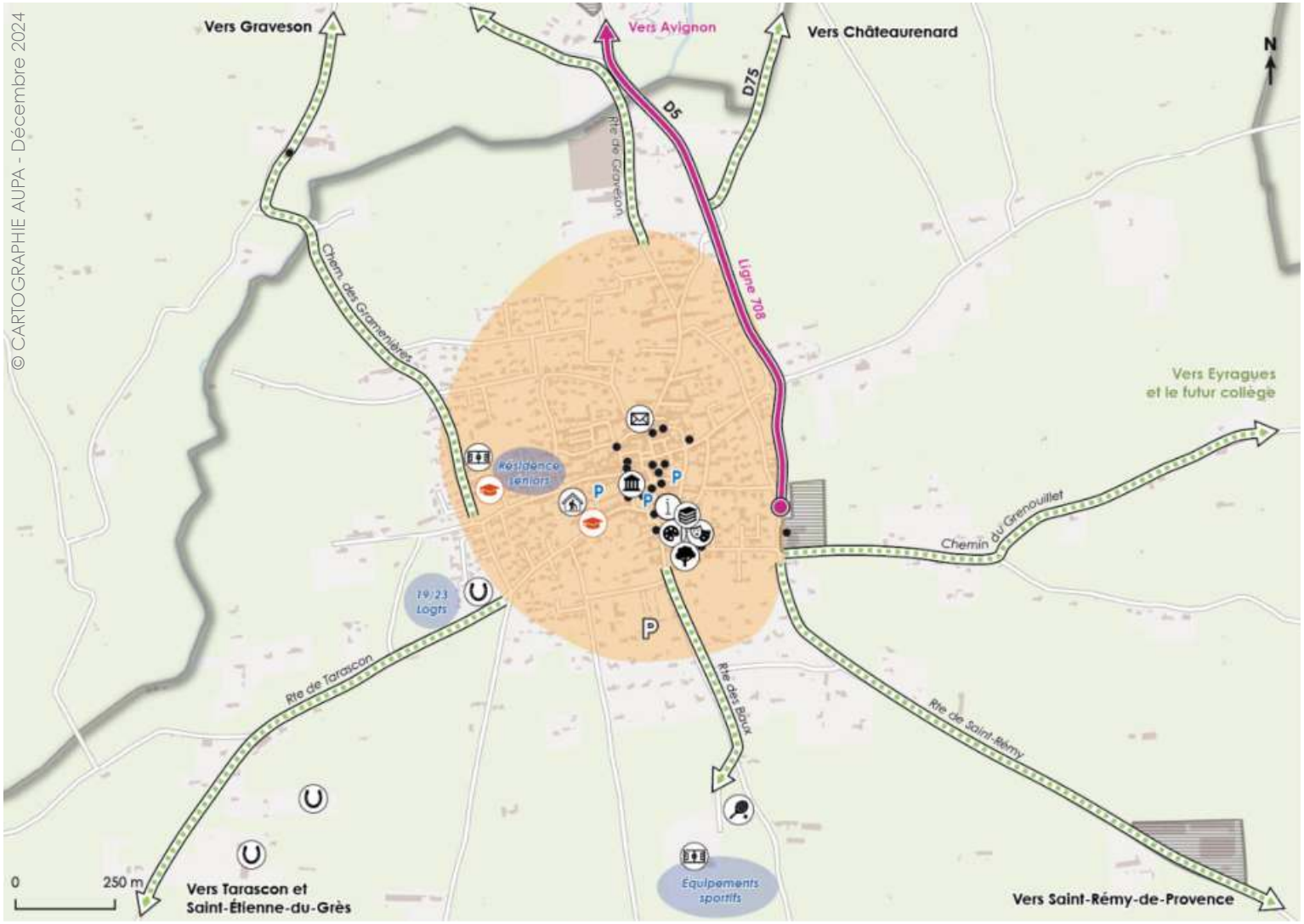

Accès au parc sportif, Route des Baux


Centre-villageois, Rue du Poète



Cours Guynemer

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE



Eléments de diagnostic :

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

Enjeux identifiés :

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

CONSTATS

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

ENJEUX

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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

MOLLÉGÈS

LES CHIFFRES CLÉS DE LA COMMUNE EN 2021 (INSEE)

2 700 habitants
+ 5% en 10 ans

600 emplois
+ 10% en 10 ans

1 100 résidences principales
+ 10% en 10 ans

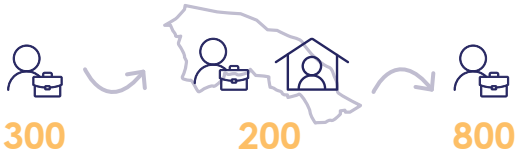
LES CHIFFRES CLÉS DES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL EN 2021 (INSEE)

Parmi les résidents actifs de la commune :

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

5% à **pied** et à **vélo**

1% en **transports en commun**



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

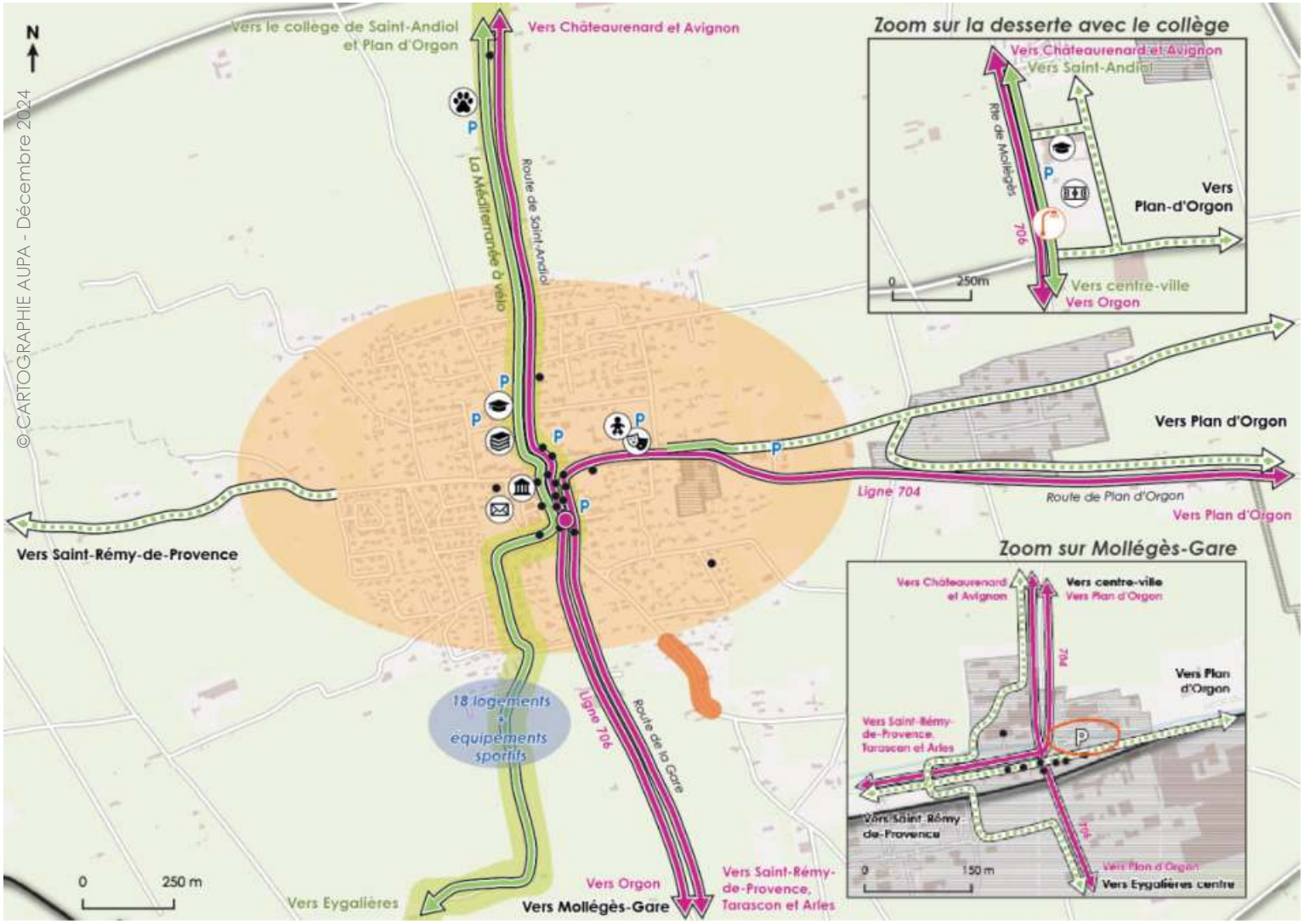
Bordée par la D99 et la D7N, Mollégès est une commune relativement préservée du trafic de transit, tout en profitant d'une proximité avec Cavaillon et les Alpilles (Saint-Rémy-de-Provence et Eygalières). Mollégès fait partie des rares communes de Terre de Provence à bénéficier d'une desserte en transport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


Avenue du Château


Mairie depuis la place de l'Église


Mollégès-Gare

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE



Eléments de diagnostic :

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

Enjeux identifiés :

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

CONSTATS

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

ENJEUX

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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

NOVES

LES CHIFFRES CLÉS DE LA COMMUNE EN 2021 (INSEE)

5 900 habitants
+ 12% en 10 ans

1 700 emplois
+ 16% en 10 ans

2 500 résidences principales
+ 14% en 10 ans

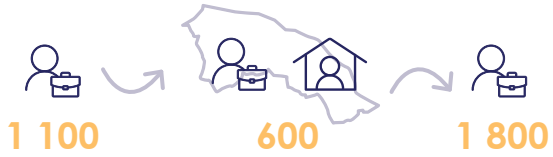
LES CHIFFRES CLÉS DES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL EN 2021 (INSEE)

Parmi les résidents actifs de la commune :

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

6% à **pied** et à **vélo**

3% en **transports en commun**



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

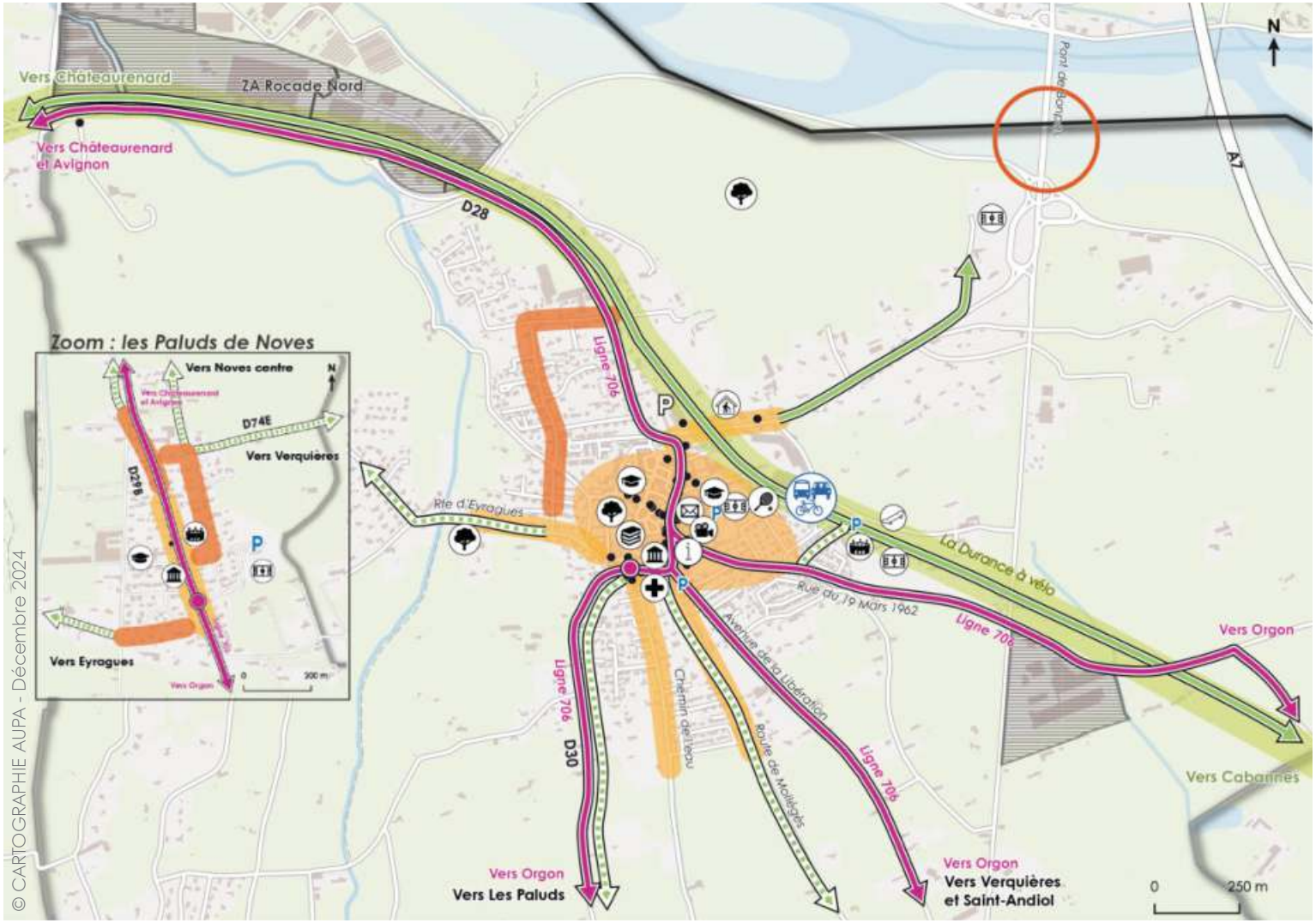
Située en bordure de Durance, la commune de Noves est la porte d'entrée Nord-Est de Terre de Provence, grâce à sa proximité directe à l'échangeur Avignon Sud (A7) et le pont de Bonpas. La commune se situe également au carrefour de plusieurs axes majeurs du territoire (D7N, D28 et D26), supports de nombreux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


Voie Verte


Place de l'Église


Pont de Bonpas

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE



Eléments de diagnostic :

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

Enjeux identifiés :

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

CONSTATS

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

ENJEUX

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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

ORGON

LES CHIFFRES CLÉS DE LA COMMUNE EN 2021 (INSEE)

2 700 habitants
↘ - 13% en 10 ans

900 emplois
↗ + 23% en 10 ans

1 300 résidences principales
↗ + 4% en 10 ans

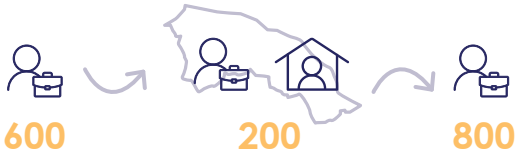
LES CHIFFRES CLÉS DES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL EN 2021 (INSEE)

Parmi les résidents actifs de la commune :

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

6% à **pied** et à **vélo**

3% en **transports en commun**



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

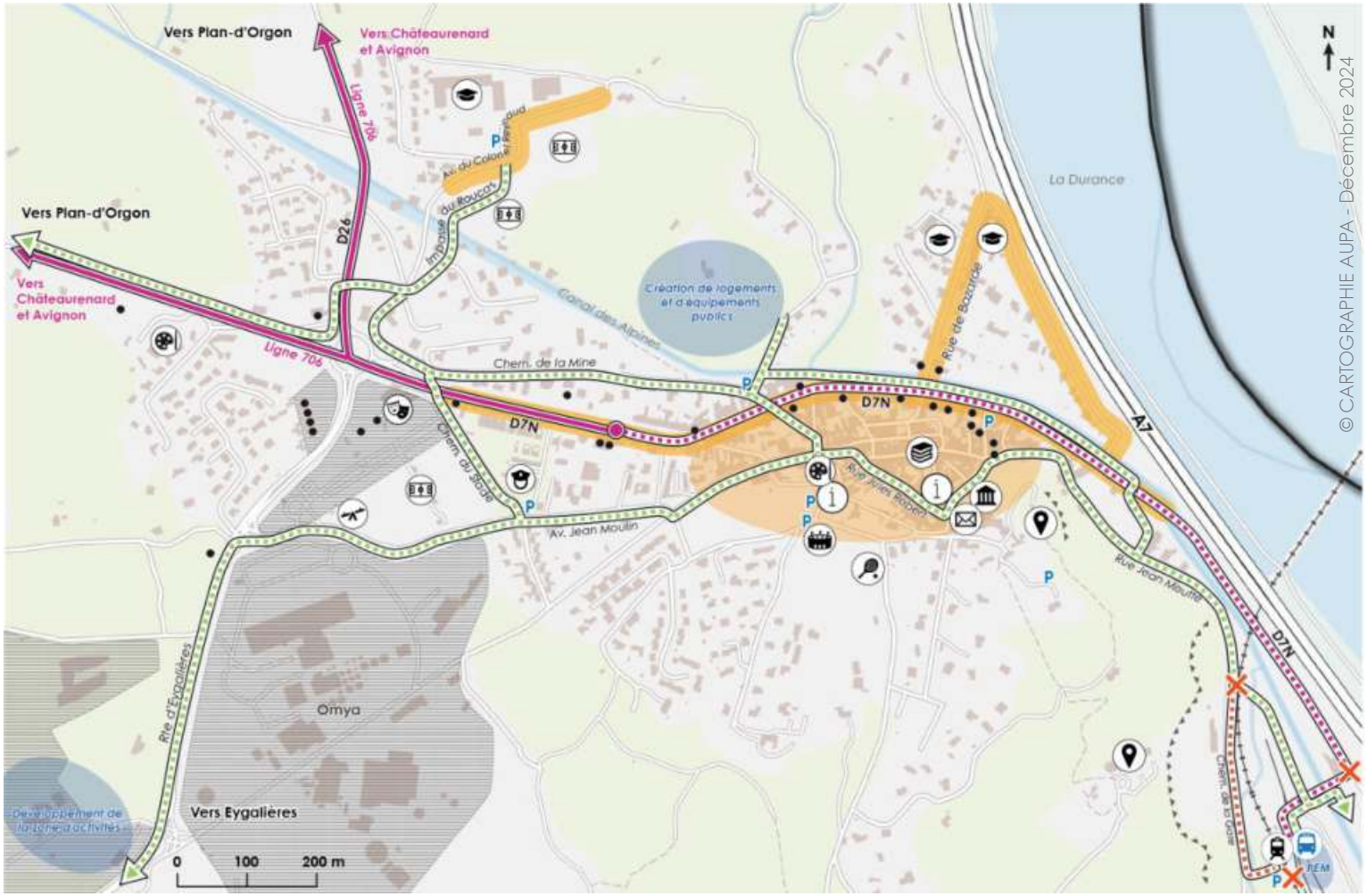
Implantée sur les contreforts du massif des Alpilles, en bordure de Durance, longée à l'Est par l'A7 et traversée par la D7N, Orgon est une commune stratégique pour les mobilités de Terre de Provence. Il s'agit d'une véritable porte d'entrée du territoire, disposant d'une desserte sur la ligne TER entre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


D7N


Mairie d'Orgon


Canal des Alpines

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE



Eléments de diagnostic :

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

Enjeux identifiés :

Connexion des pôles générateurs au centre-ville :

- Aménagement de cheminements sécurisés pour les modes actifs
- Sécurisation des cheminements piétons entre le centre ville et la gare

- Desserte de la gare par les lignes de cars régionales
- Desserte des secteurs de projets
- Création d'un pôle d'échanges multimodal par la réalisation d'une gare routière
- Résorption des points noirs afin de sécuriser les déplacements

CONSTATS

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

ENJEUX

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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

ORGON

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

25 000 voyageurs en **2023**

9 150 voyageurs en **2015**

+ 167% en 8 ans

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

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

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

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

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

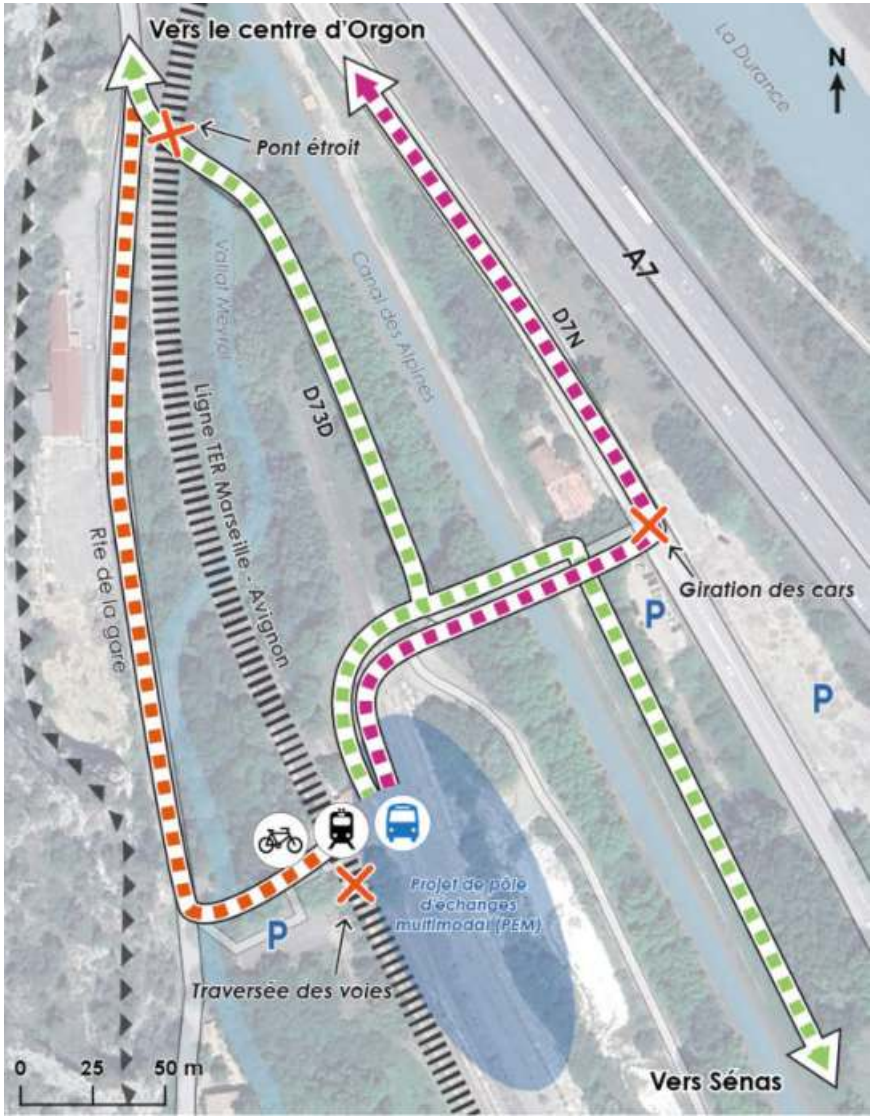

Halte ferroviaire d'Orgon


Parking de la gare



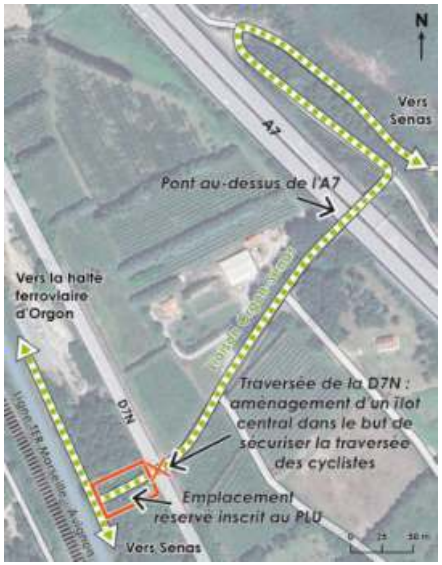
Passage à niveau

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE





Friche de la gare



Eléments de diagnostic :

- P — Zone de stationnement
- Pôles générateurs
- Commerces
- Lignes de cars régionales (/05 et /08)
- Arrêt de cars
- Aménagements cyclables existants
- Zone d'activités

Enjeux identifiés :

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

CONSTATS

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

ENJEUX

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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

PLAN D'ORGON

LES CHIFFRES CLÉS DE LA COMMUNE EN 2021 (INSEE)

3 600 habitants
+ 23% en 10 ans

1 400 emplois
+ 3% en 10 ans

1 400 résidences principales
+ 24% en 10 ans

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

Parmi les résidents actifs de la commune :

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

5% à **pied** et à **vélo**

3% en **transports en commun**



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

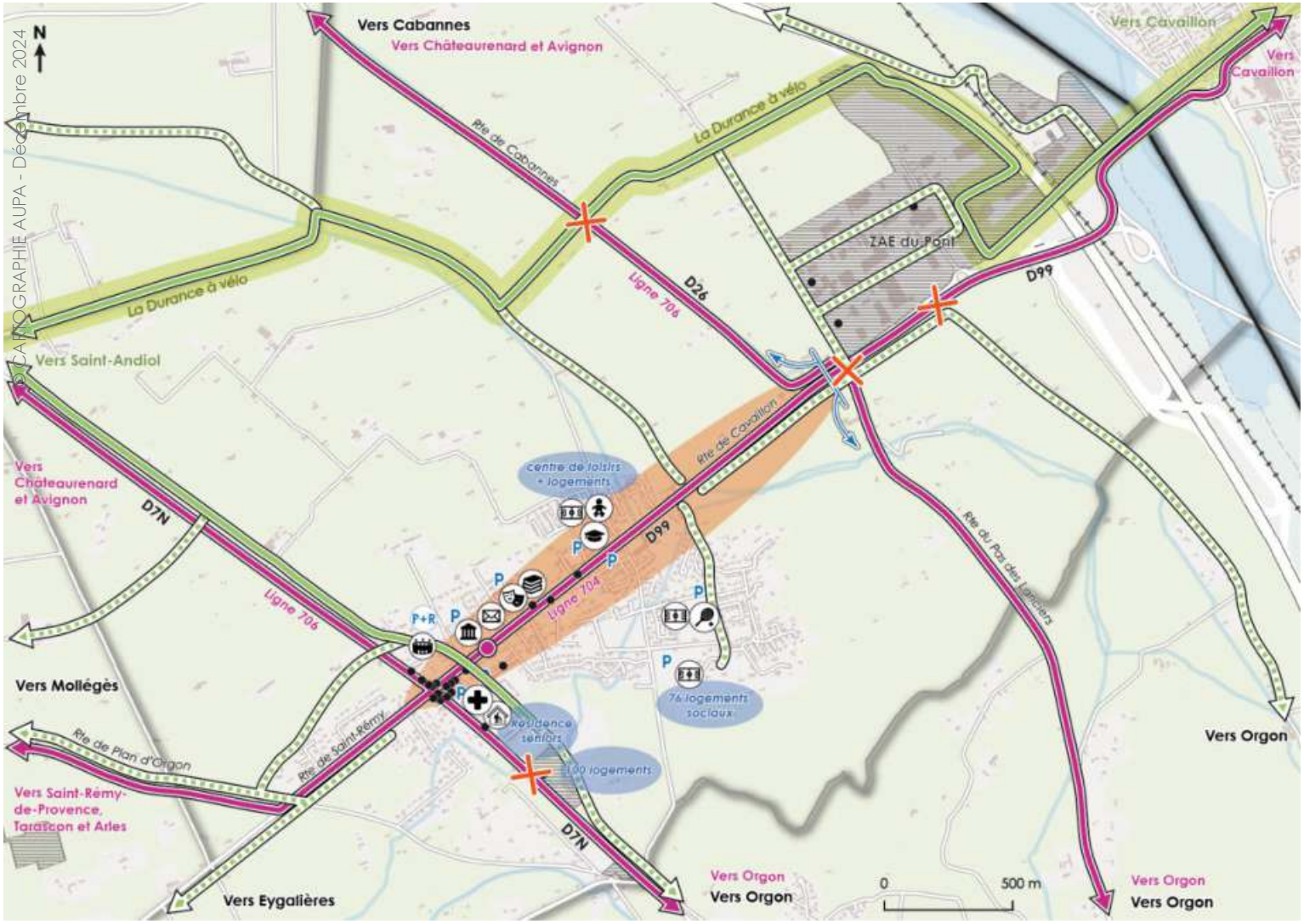
Porte d'entrée du territoire depuis l'échangeur de l'autoroute A7, Plan d'Orgon bénéficie également d'une connexion privilégiée avec Cavaillon, en voiture et modes actifs, grâce à une passerelle dédiée. Traversée par deux axes majeurs du territoire (D7N et D99), la commune subit un trafic important où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


Traversée cyclable du pont de Cavaillon


D99


Voie verte

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE



© CARTOGRAPHIE AUPA - Décembre 2024

Eléments de diagnostic :

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

Enjeux identifiés :

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

CONSTATS

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

ENJEUX

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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

ROGNONAS

LES CHIFFRES CLÉS DE LA COMMUNE EN 2021 (INSEE)

4 100 habitants
= 0% en 10 ans

1 200 emplois
↗ + 5% en 10 ans

1 900 résidences principales
↗ + 8% en 10 ans

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

Parmi les résidents actifs de la commune :

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

5% à **pied** et à **vélo**

3% en **transports en commun**



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

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

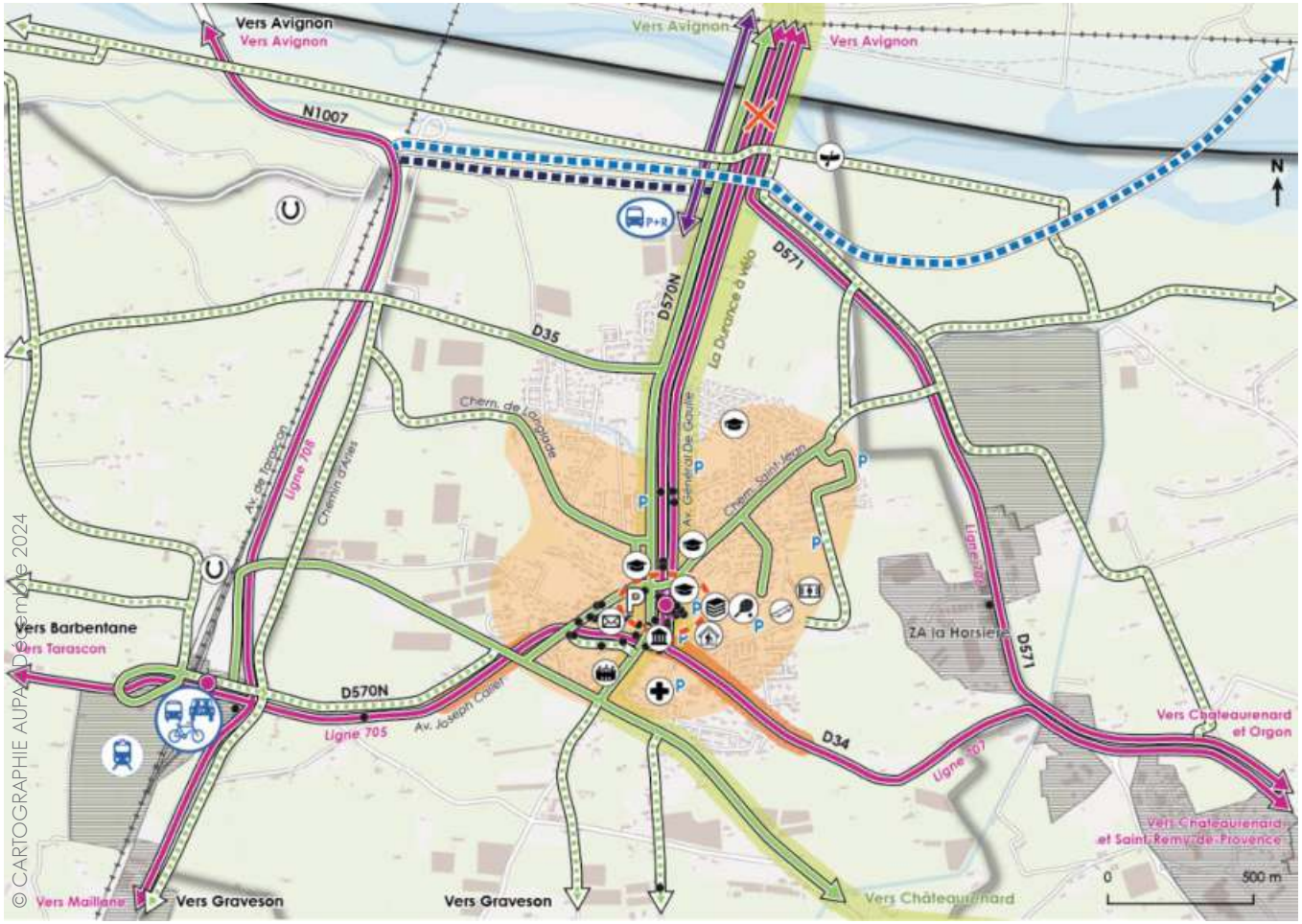

Place du marché


D570N



Pont de Rognonas

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE



© CARTOGRAPHIE AUPA, Décembre 2024

Eléments de diagnostic :

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

Enjeux identifiés :

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

CONSTATS

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

ENJEUX

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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

SAINT-ANDIOL

LES CHIFFRES CLÉS DE LA COMMUNE EN 2021 (INSEE)

3 400 habitants
+6% en 10 ans

1 100 emplois
+ 3% en 10 ans

1 500 résidences principales
+ 16% en 10 ans

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

Parmi les résidents actifs de la commune :

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

6% à **pied** et à **vélo**

1% en **transports en commun**



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

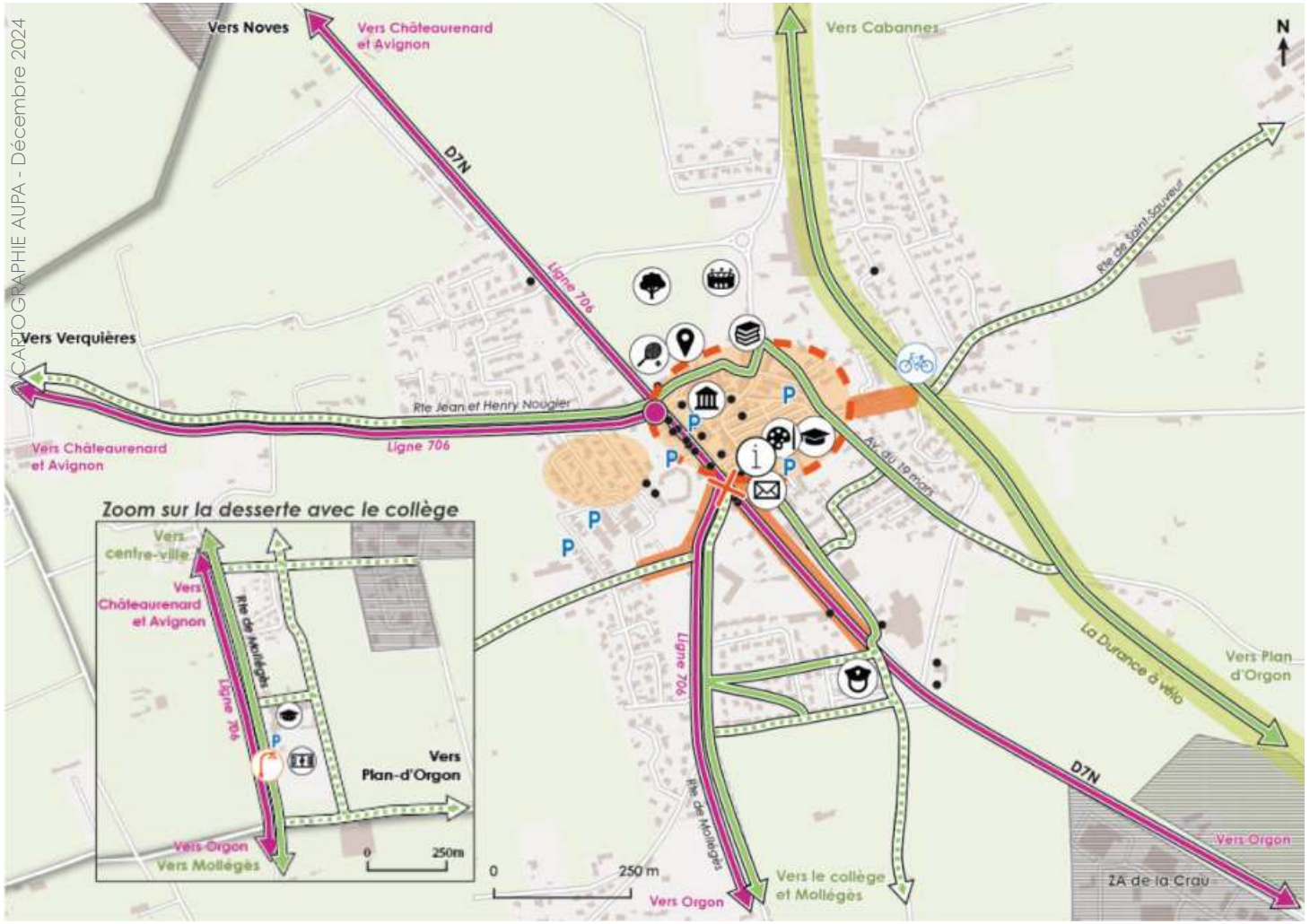
Son positionnement stratégique entre les échangeurs de Bonpas et de Cavaillon offre à la commune de Saint-Andiol une desserte privilégiée depuis l'autoroute A7. Prenant appui sur les routes départementales traversant la commune, notamment la D7N, elle bénéficie d'une bonne connexion routière et cyclable,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


D7N


D24


Voie Verte

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE



Eléments de diagnostic :

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

Enjeux identifiés :

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

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

ENJEUX

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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

VERQUIÈRES

LES CHIFFRES CLÉS DE LA COMMUNE EN 2021 (INSEE)

800 habitants
↘ - 2% en 10 ans

200 emplois
↘ - 27% en 10 ans

340 résidences principales
↗ + 9% en 10 ans

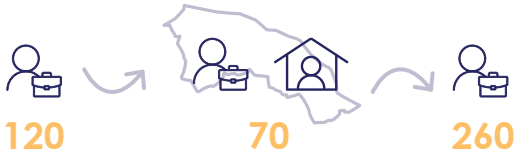
LES CHIFFRES CLÉS DES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL EN 2021 (INSEE)

Parmi les résidents actifs de la commune :

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

2% à **pied** et à **vélo**

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



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

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


Place de l'Église


Carte de Verquières réalisée par les CM1/CM2


Parking de la mairie

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE



Eléments de diagnostic :

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

Enjeux identifiés :

- Développement des cheminements cyclables sécurisés pour desservir les pôles générateurs et les différents lotissements, connexion avec les communes voisines notamment le collège de Saint-Andiol
- Apaisement et végétalisation des axes de la commune pour sécuriser les déplacements des modes actifs
- Desserte des zones de projets en modes actifs
- Sécurisation des giratoires pour tous les modes
- Desserte sécurisée des équipements sportifs de la commune pour les modes actifs

CONSTATS

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

ENJEUX

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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

STRATÉGIE

Feuille de route de la politique de mobilité



Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Quelle évolution tendancielle ?

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

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

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

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

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



[17] Cette hypothèse retenue par le service mobilité de TPA s'appuie sur les éléments suivants :

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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

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

[18] Hypothèse d'évolution retenue dans le SCOT du PETR du Pays d'Arles pour l'agglomération de Terre de Provence : +0,6% par an entre 2020 et 2045 soit +6% entre 2025 et 2035.
[19] Source : Insee, valeurs issues du scénario central des projections de population 2013-2070
[20] Source : EMC² 2019
[21] Suivi de la tendance nationale à la baisse du nombre de déplacement. Projection en accord avec l'estimation réalisée dans le PDM AMP de -0.005/dép. par pers./jour

Définition du scénario tendanciel

Le scénario tendanciel vise à 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 ici sur :

- Les données socio-démographiques validées en 2025 par les élus dans le SCOT du PETR du Pays d'Arles (en cours de révision) afin d'appréhender l'évolution de la population estimée. L'hypothèse d'évolution retenue pour l'agglomération de Terre de Provence étant de +0,6% par an entre 2020 et 2045 soit +6% entre 2025 et 2035.

- Un benchmark réalisé au niveau national sur des EMC² récentes et territoires similaires pour identifier les tendances nationales sur cette typologie de territoire : 60 400 (nombre d'habitants en 2020) x 3.6 (nombre 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.

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 entraine, dans ce calcul, une hausse du nombre de déplacements moyens par les résidents.

Le scénario met également en évidence la population de + de 60 ans, mais 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 (vieillissement, 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.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE



Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Une stratégie d'organisation des mobilités d'ici 2035

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

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

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

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

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

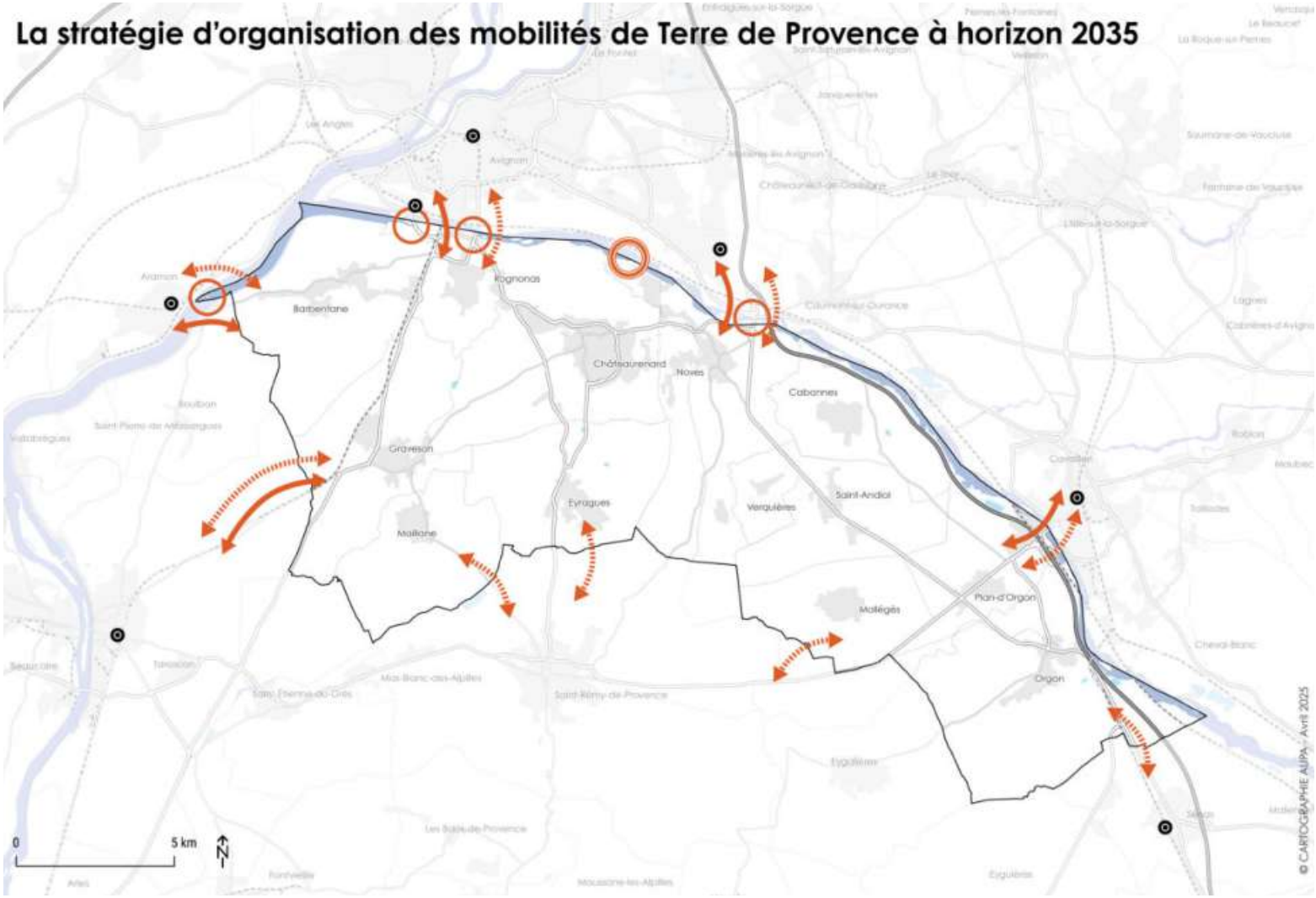
Dans ce cadre, le Plan de mobilités s'attache à répondre aux objectifs légaux fixés par le code des transports, notamment en matière de transition énergétique, de partage modal et d'inclusion sociale.

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

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



Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE



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

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

OBJECTIF 1 : Relier le territoire aux pôles générateurs limitrophes

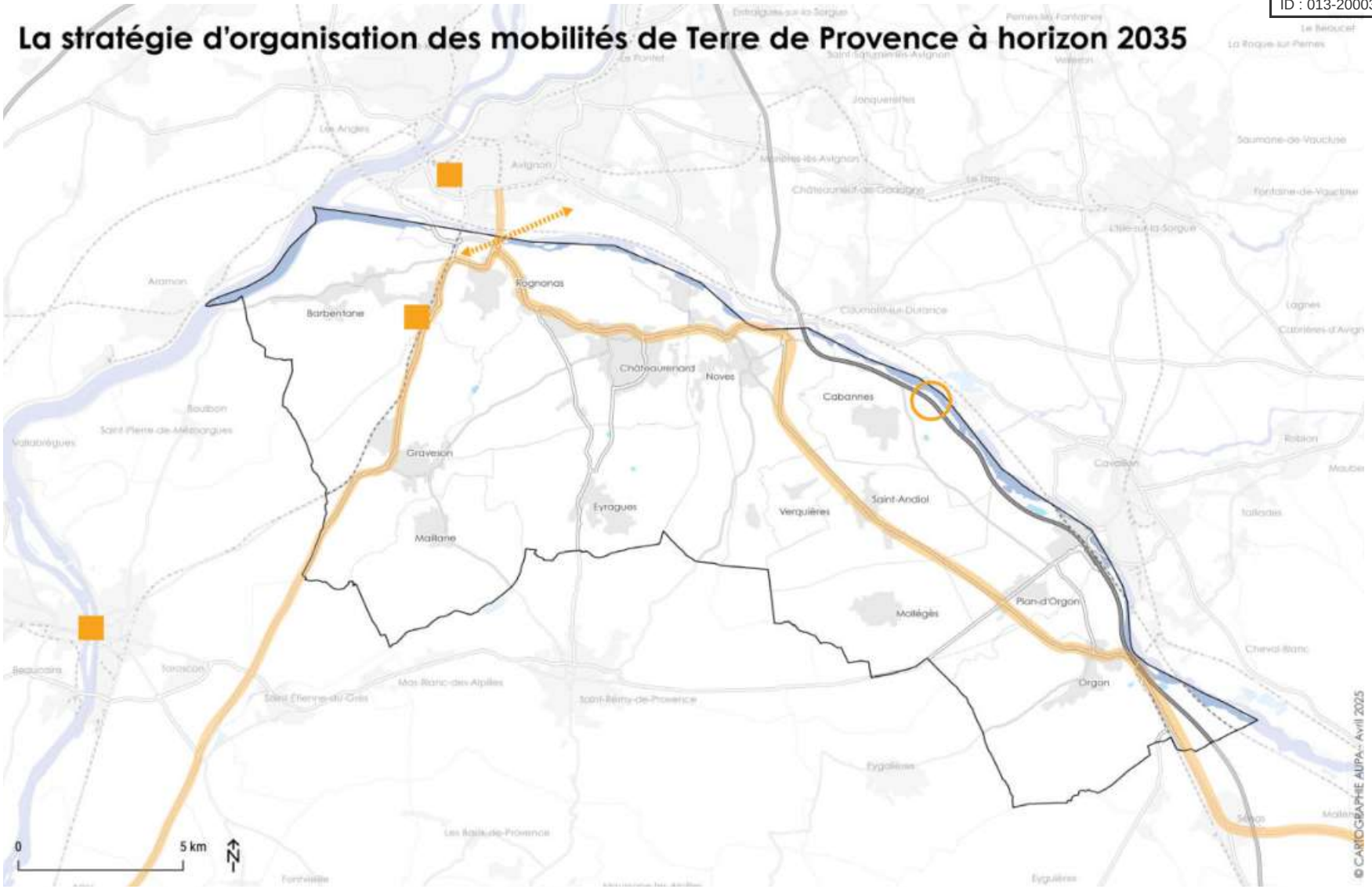
Il s'agit de développer les connexions avec les polarités limitrophes extérieures de Cavaillon, Avignon (gare TGV, Agroparc, Université, Hôpital, etc.), Tarascon, Arles, etc., toute l'année et en période estivale dans le cadre des évènements culturels majeurs.

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

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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

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



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

- Canaliser les flux de transit
- Créer un échangeur autoroutier à Cabannes
- Etudier la faisabilité d'aménager un franchissement routier de la Durance au nord du territoire
- Accompagner le report modal de la logistique vers le ferroviaire

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

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

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

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

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

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

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

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

OBJECTIF 3 : Moins 19 points de déplacements en voiture individuelle

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

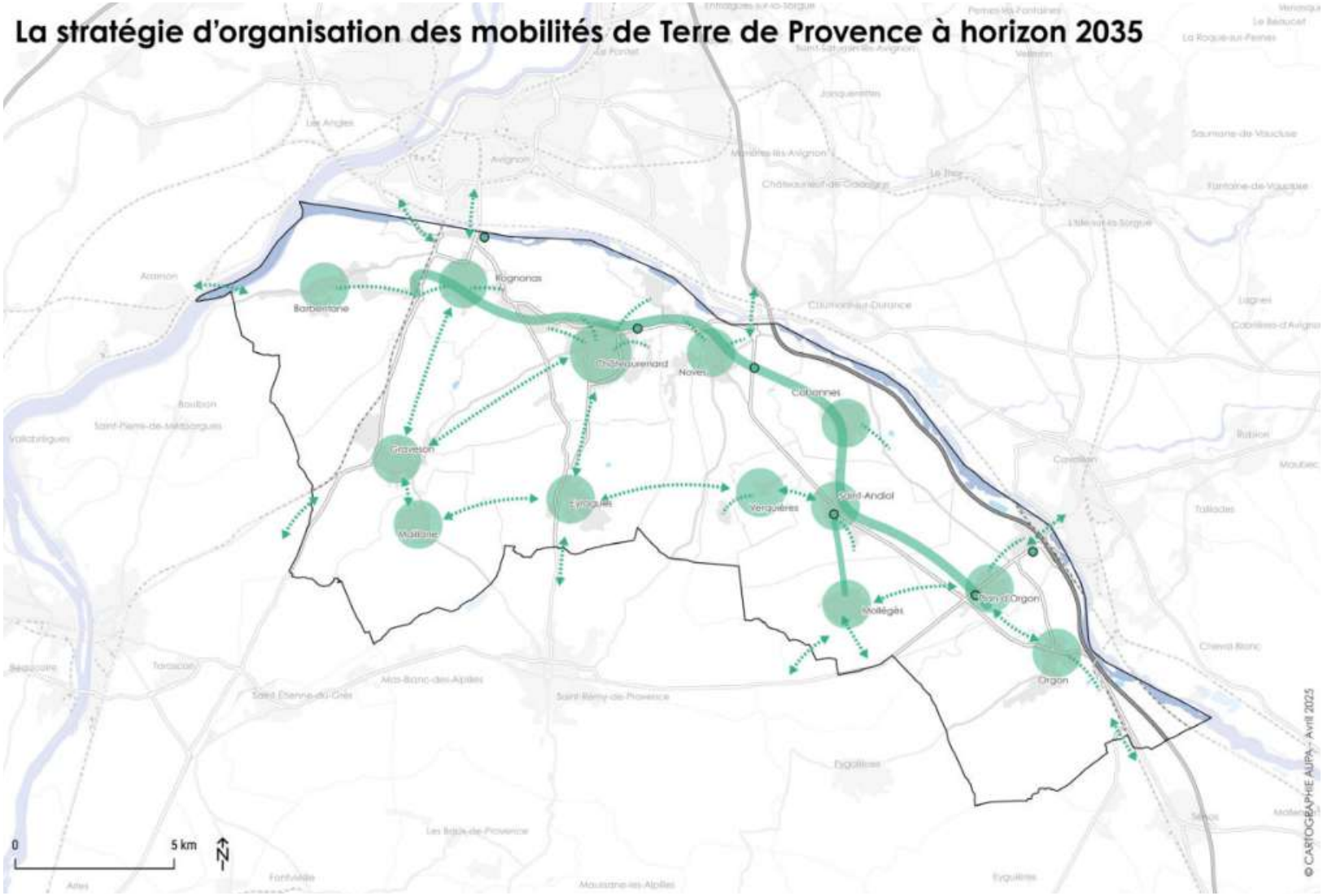
OBJECTIF 4 : Considérer l'activité logistique

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

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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

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



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

- Sécuriser les cheminements piétons dans les noyaux villageois, requalifier le stationnement et valoriser les espaces publics
- Sécuriser les points durs de l'artère cyclable principale existante (voie verte la Durance à vélo)
- Développer et jalonner des liaisons piétonnes et cyclables internes continues et sécurisées vers les pôles générateurs

- *Coordonner et mettre en place un partenariat à l'échelle intercommunale*
- *Développer des services et équipements connexes au vélo*
- *Développer le vélo tourisme*

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

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

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

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

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

OBJECTIF 7 : 6 % des déplacements à vélo

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

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

OBJECTIF 8 : 30 % des déplacements à pied

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

OBJECTIF 9 : Relier les villes et villages entre eux

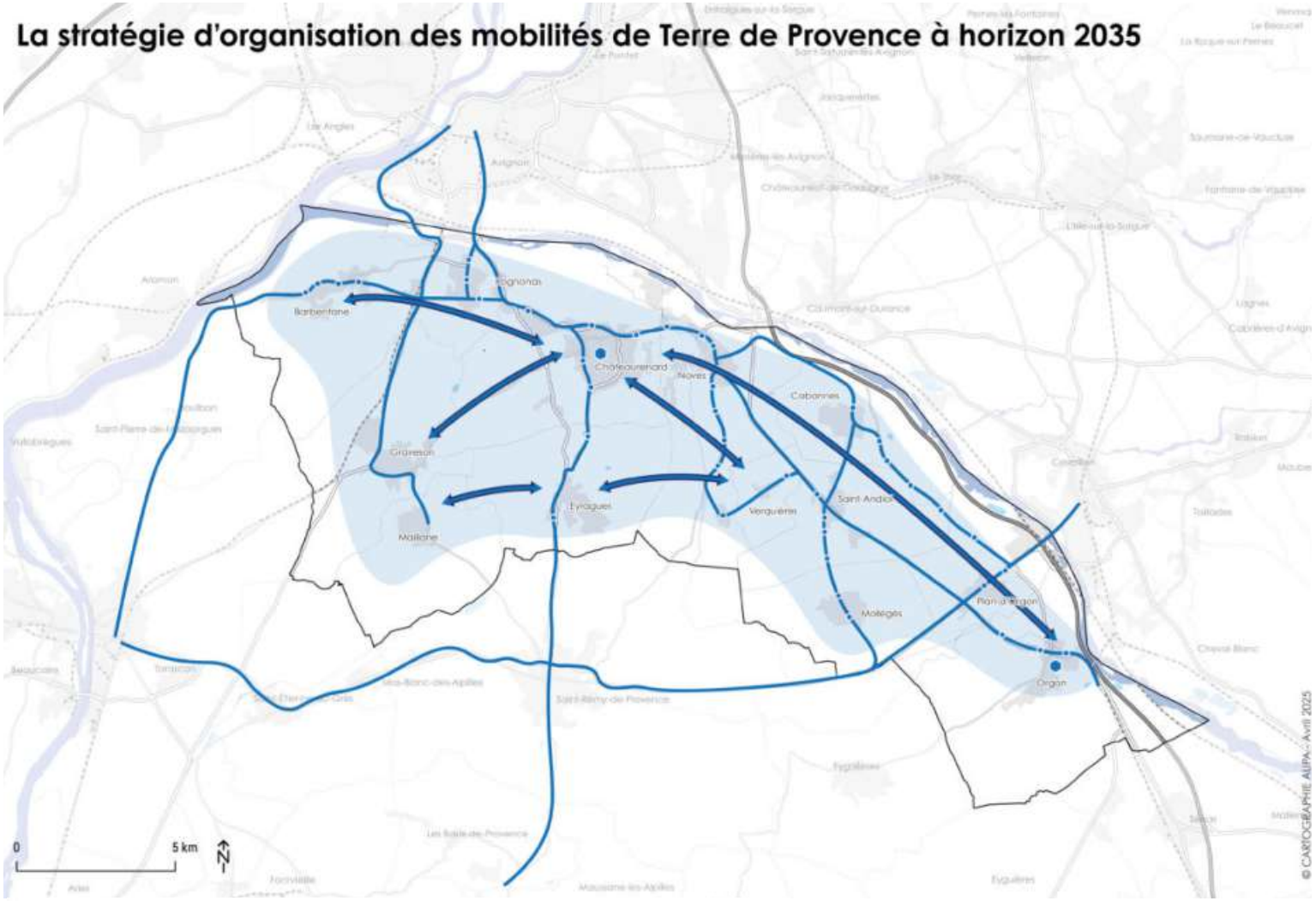
Les solutions alternatives à la voiture étant réduites, la plupart des trajets entre les communes de Terre de Provence sont aujourd'hui réalisées en voiture. Sachant qu'une majeure partie des flux (60%) s'effectuent en interne, organiser une connexion en transport collectif et cyclable entre les communes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

OBJECTIF 10 : Développer le tourisme à vélo

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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

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



OBJECTIF 11 : 13% des déplacements en transport collectif

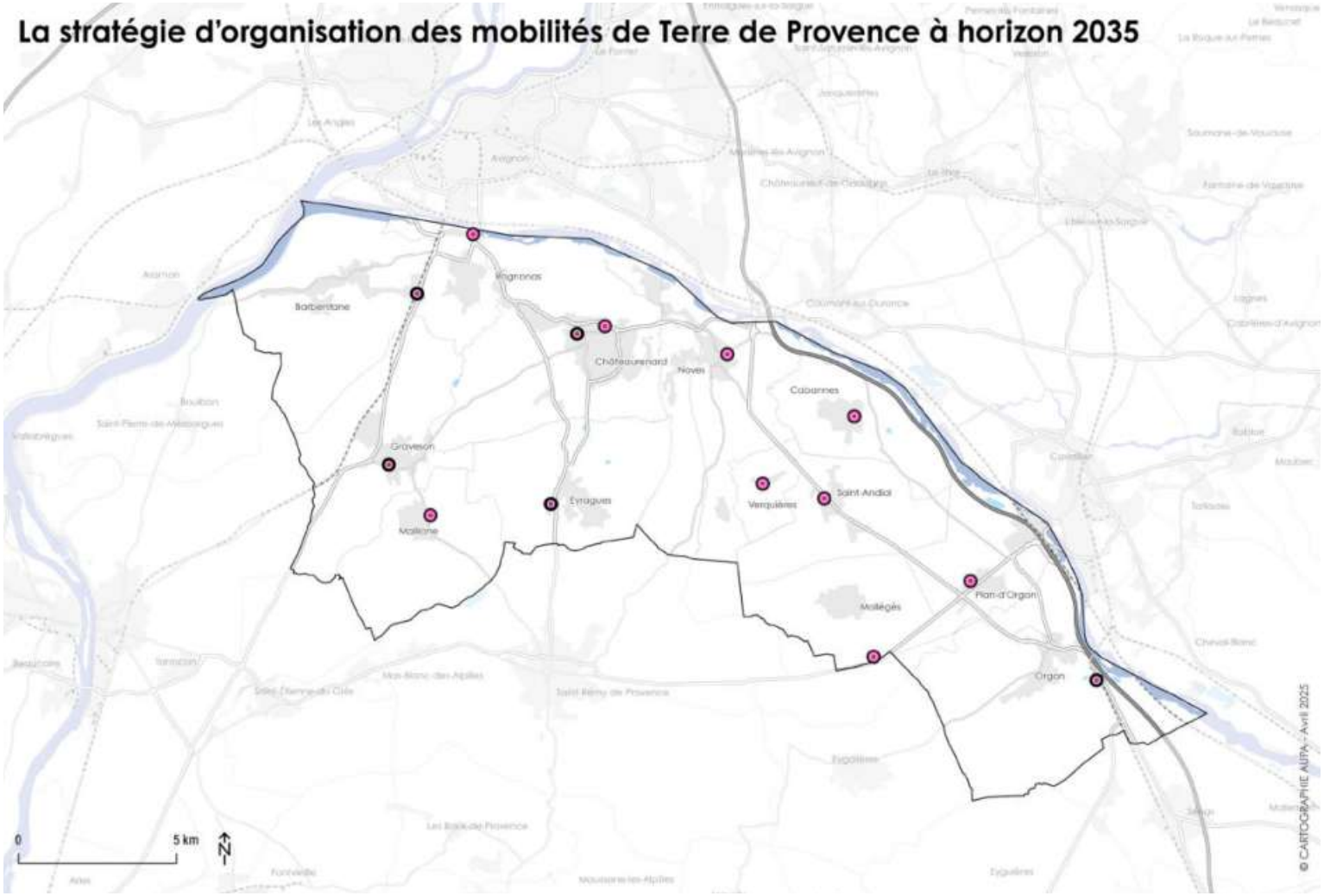
Projetant une offre interne reliant les principaux pôles générateurs du territoire, connectée aux réseaux voisins et aux lignes de proximité régionales, le PDM ambitionne de **multiplier par 3 le nombre de trajets réalisés en transport collectif d'ici 10 ans, passant ainsi de 4% de la part modale en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

OBJECTIF 12 : Garantir une mobilité pour tous

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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

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



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

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

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

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

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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

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

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

OBJECTIF 14 : Faciliter et encourager le report modal

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

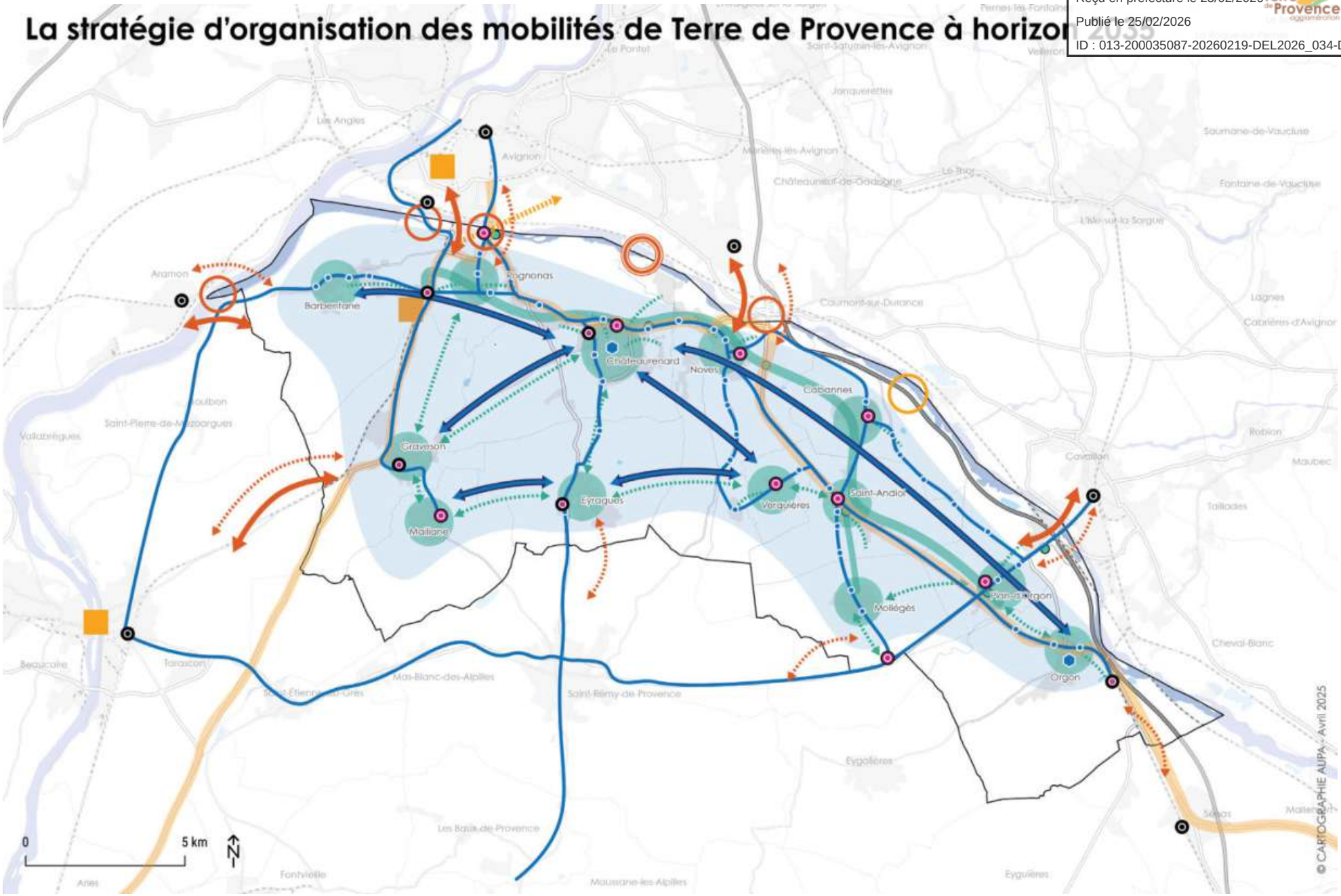
Dans le cadre du PDM, Terre de Provence fixe l'objectif d'informer et de sensibiliser **100% des habitants du territoire.**

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE



Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

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



Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE



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

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



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

- Canaliser les flux de transit
- Créer un échangeur autoroutier à Cabannes
- Etudier la faisabilité d'aménager un franchissement routier de la Durance au nord du territoire
- Accompagner le report modal de la logistique vers le ferroviaire



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

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



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

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



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

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

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

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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

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

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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

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



Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

UNE MÉTHODE DE CO-CONSTRUCTION DU PLAN D'ACTIONS

3 échelles d'analyse et de réflexion

- Échelle **communale**
- Échelle **intercommunale** (connexions entre les communes)
- Échelle de l'intercommunalité **avec les territoires voisins**

Des rencontres avec les acteurs du territoire

- **6 ateliers techniques** de secteurs avec les communes : 110 participants
- Des réunions avec les **partenaires techniques et institutionnels** (Régions, Départements, EPCI voisins, associations, SMAVD, PNRA, PETR Pays d'Arles, etc.)
- **2 réunions publiques**
- Un **registre numérique** sur chaque phase de concertation





Une intégration des remarques et avis

- Des constats, enjeux et pistes d'actions identifiés par les participants
- Des contributions pleinement intégrées et traduits dans les objectifs, les axes stratégiques et les actions définies

Des instances d'arbitrage et de validation

- 5 commissions mobilité-comités techniques
- 3 comités de pilotage
- 1 comité des partenaires

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

UN PLAN GLOBAL D'ACTIONS



Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE



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

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

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

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

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

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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

ACTION N°1.1.1

COURT - TERME - 2026

1. TRANSPORTS COLLECTIFS ET FERROVIAIRES

1.1. Offre de Terre de Provence

1.1.1. Améliorer le service de la navette de Châteaurenard

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●●●●
IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●●○○○
FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●●○○
COORDINATION DES ACTEURS ●●●○○
COÛT DE L'ACTION ●●●○○

CONSTAT

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

Enjeux visés :

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

OBJECTIF

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

Indicateurs de suivi :

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

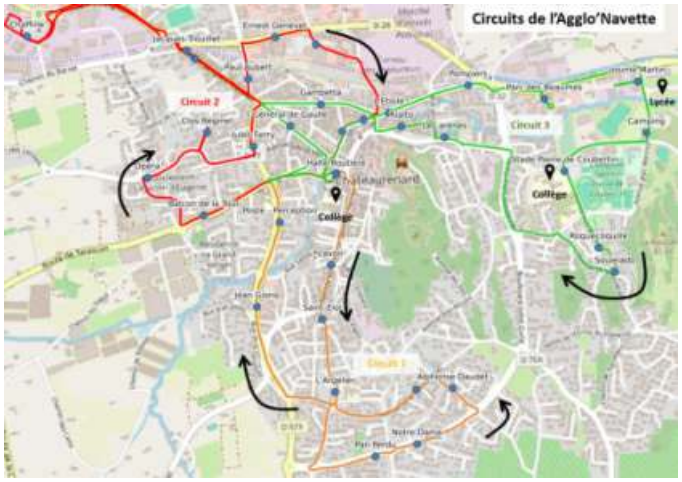
DÉTAILS DE L'ACTION

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

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

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

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



GOUVERNANCE POTENTIELLE À APPROFONDIR LORS DE LA RÉALISATION DES ACTIONS

- Maitrise d'Ouvrage - MOA : Terre de Provence
- Partenaires financiers potentiels : Entreprises
- Partenaires techniques : Châteaurenard, entreprises, établissements scolaires, entreprises, prestataire, associations, Région...

FINANCEMENT (ESTIMATION)

De l'investissement :

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

Du fonctionnement :

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

Aides potentielles :

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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*Arrêts à proximité des établissements du secondaire

Estimation de la mesure 2 :

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

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

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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

ACTION N°1.1.2

COURT - TERME - 2026

1. TRANSPORTS COLLECTIFS ET FERROVIAIRES

1.1. Offre de Terre de Provence

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

CONSTAT

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

Enjeux visés :

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

OBJECTIF

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

Indicateurs de suivi :

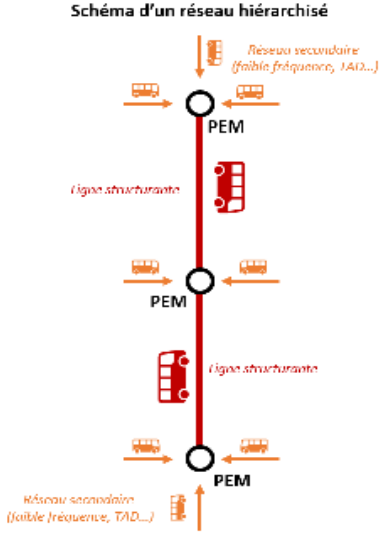
- Nombre de courses supplémentaires
- Nombre de voyageurs transportés
- Etude de faisabilité à réaliser

DÉTAILS DE L'ACTION

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

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

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



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

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●●●●

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●●○○○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●●○○

COORDINATION DES ACTEURS ●●●○○

COÛT DE L'ACTION ●●●●●

GOUVERNANCE POTENTIELLE À APPROFONDIR LORS DE LA RÉALISATION DES ACTIONS

- Maitrise d'Ouvrage - MOA : Terre de Provence
- Partenaires financiers potentiels : Entreprises...
- Partenaires techniques : Communes, entreprises, établissements scolaires, entreprises, prestataire, associations, Région...

FINANCEMENT (ESTIMATION)

De l'investissement :

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

Du fonctionnement :

- Entre 692 000 € et 1 503 000 € / an pour une ligne Est-Ouest entre Barbentane et Orgon via Châteaurenard
- Suivi interne à TPA

Aides potentielles :

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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

MESURE 1 : Pour étudier la mise en place d'une ligne et d'un réseau de transport en commun, différents éléments doivent être analysés

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

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

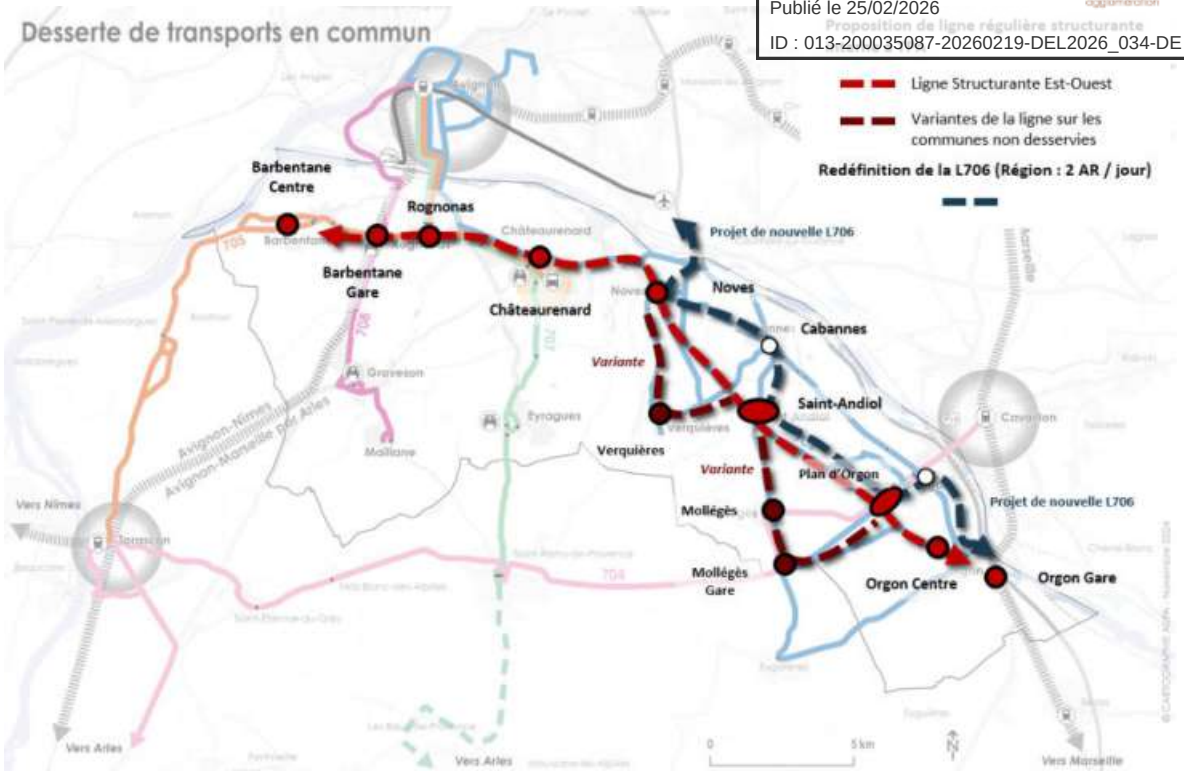
MESURE 2 : Proposition d'une ligne Est <> Ouest entre Barbentane et Orgon via la polarité principale de Châteaurenard

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

Une offre, potentiellement structurante, du lundi au vendredi de 7h à 19h toute l'année pour répondre aux besoins des actifs (heures de pointe du matin et du soir), des scolaires (heures de pointe et retour potentiel en milieu de journée) des touristes et des captifs (déplacement à la demi-journée en milieu de journée) sera à étudier lors d'études spécifiques.

Sur la partie Est, pour accompagner la redéfinition de la ligne régionale 706, en service au 1er septembre 2025, 2 tracés pour TPA sont proposés dans le PDM pour obtenir une estimation financière (odre de grandeur pour un chiffrage réglementaire dans le cadre du PDM) :

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



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

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

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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

ACTION N°1.1.3

COURT - TERME - 2026

1. TRANSPORTS COLLECTIFS ET FERROVIAIRES

1.1. Offre de Terre de Provence

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

CONSTAT

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

Enjeux visés :

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

OBJECTIF

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

Indicateurs de suivi :

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

DÉTAILS DE L'ACTION

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

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

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

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

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

Trans'CoVe



© CoVe

RLV Mobilités



© RLV

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

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●●●●

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●●○○○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●●○○

COORDINATION DES ACTEURS ●●●○○

COÛT DE L'ACTION ●●●●○

GOUVERNANCE POTENTIELLE À APPROFONDIR LORS DE LA RÉALISATION DES ACTIONS

- Maitrise d'Ouvrage - MOA : Terre de Provence
- Partenaires financiers potentiels : Entreprises...
- Partenaires techniques: Communes, entreprises, établissements scolaires, entreprises, prestataire, associations, Région, AOM voisines...

FINANCEMENT (ESTIMATION)

De l'investissement :

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

Du fonctionnement :

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

Aides potentielles :

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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

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

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

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

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

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

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

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

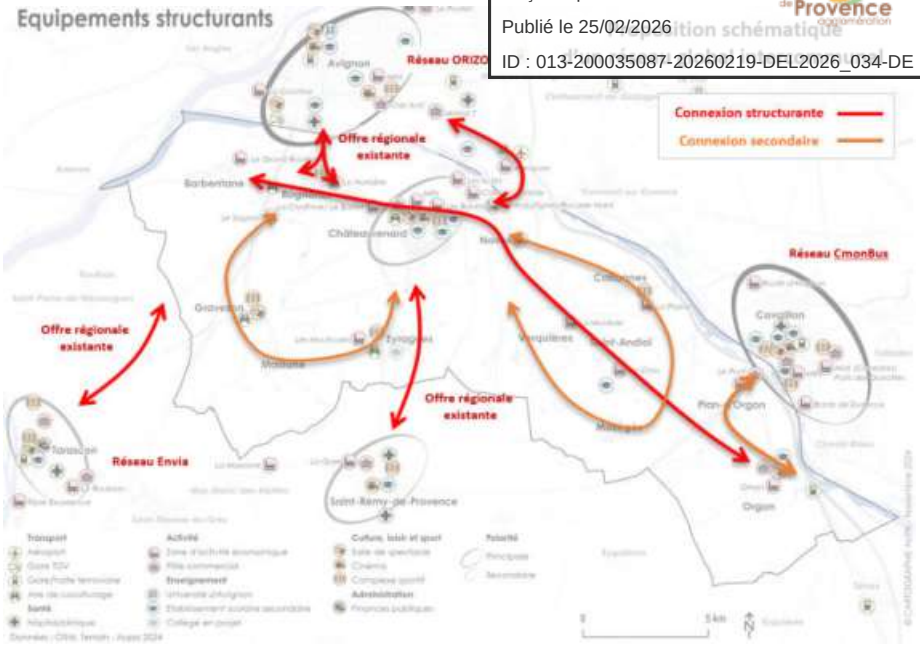


Service PMR du réseau Mistral
© Réseau Mistral

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

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

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



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



Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

ACTION N°1.1.4

COURT - TERME - 2027

1. TRANSPORTS COLLECTIFS ET FERROVIAIRES

1.1. Offre de Terre de Provence

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

CONSTAT

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

Enjeux visés :

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

OBJECTIF

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

Indicateurs de suivi :

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

DÉTAILS DE L'ACTION

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

RÉALISER UN TRAVAIL SUR LES IMPACTS DU VERSEMENT MOBILITÉ

- Évaluer les besoins de financement pour la création d'un réseau de transport en commun à l'échelle de Terre de Provence ;
- Analyser les recettes potentielles en fonction du taux retenu (jusqu'à 0,55 % de la masse salariale des entreprises en milieu rural et périurbain) ;
- Évaluer le cadre juridique et de réalisation en lien avec l'URSSAF.

RÉALISER UN TRAVAIL DE CONCERTATION AVEC LES ENTREPRISES CONCERNÉES

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

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●●○○

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ○○○○○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●●●○

COORDINATION DES ACTEURS ●●●●●

COÛT DE L'ACTION ●●○○○

GOUVERNANCE POTENTIELLE À APPROFONDIR LORS DE LA RÉALISATION DES ACTIONS

- Maitrise d'Ouvrage - MOA : Terre de Provence
- Partenaires financiers potentiels : Entreprises...
- Partenaires technique : URSSAF, Entreprises locales, communes, Région...

FINANCEMENT (ESTIMATION)

De l'investissement :

- Travail intégré dans l'étude globale d'un réseau intercommunal : +/- 80 000 € p.m.

Du fonctionnement :

- Suivi du travail et des retours des entreprises par TPA

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

ACTION N°1.1.5

COURT - TERME - 2028

1. TRANSPORTS COLLECTIFS ET FERROVIAIRES

1.1. Offre de Terre de Provence

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

CONSTAT

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

Enjeu visé :

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

OBJECTIF

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

Indicateurs de suivi :

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

DÉTAILS DE L'ACTION

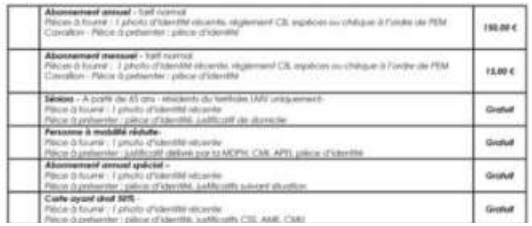
Etudier la faisabilité sur le territoire en fonction des exemples nationaux

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

Réalisation d'une étude de faisabilité :

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

Abonnement de Lubéron Monts de Vaucluse



Abonnement Dracénie Provence Verdon



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

Abonnement Trans'CoVe



IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●●○○

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ○○○○○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●●○○

COORDINATION DES ACTEURS ●●●○○

COÛT DE L'ACTION ●●○○○

GOUVERNANCE POTENTIELLE À APPROFONDIR LORS DE LA RÉALISATION DES ACTIONS

- Maitrise d'Ouvrage - MOA : Terre de Provence
- Partenaires financiers potentiels : Entreprises...
- Partenairestechniques : Communes, entreprises, associations, CCAS, Région...

FINANCEMENT (ESTIMATION)

De l'investissement :

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

Du fonctionnement :

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

Aides potentielles :

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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

ACTION N°1.1.6

COURT - TERME - 2027

1. TRANSPORTS COLLECTIFS ET FERROVIAIRES

1.1. Offre de Terre de Provence

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

CONSTAT

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

Enjeu visé :

- Meilleure accessibilité PMR aux arrêts et aux transports collectifs.

OBJECTIF

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

Indicateurs de suivi :

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

DÉTAILS DE L'ACTION

Proposer des formations régulières de « sensibilisation au handicap »

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

Partie théorie :

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

Partie pratique :

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





IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●○○○

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ○○○○○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ●○○○○

COORDINATION DES ACTEURS ●○○○○

COÛT DE L'ACTION ●○○○○

GOUVERNANCE POTENTIELLE À APPROFONDIR LORS DE LA RÉALISATION DES ACTIONS

- Maitrise d'Ouvrage - MOA : Terre de Provence
- Partenaires financiers potentiels : Entreprises...
- Partenaires techniques : Association, parcours handicap 13, exploitants...

FINANCEMENT (ESTIMATION)

De l'investissement :

- Coût d'une formation : +/ 800 €

Du fonctionnement :

- Coût d'une formation : +/- 800 €
- Suivi interne à TPA

Aides potentielles :

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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

ACTION N°1.2.1

COURT - TERME - 2027

1. TRANSPORTS COLLECTIFS ET FERROVIAIRES

1.2. Offre inter-réseaux

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

CONSTAT

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

Enjeu visé :

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

OBJECTIF

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

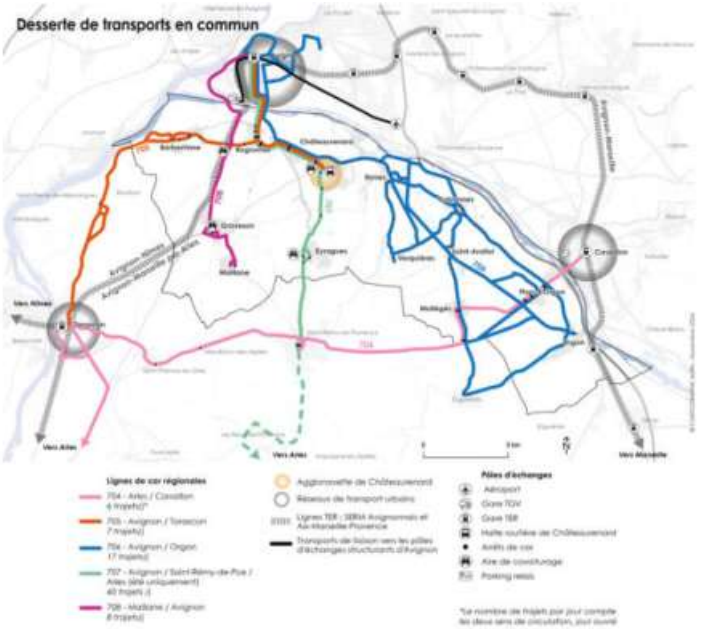
Indicateurs de suivi :

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

DÉTAILS DE L'ACTION

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

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



IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●●●●

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●●○○○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●●●○

COORDINATION DES ACTEURS ●●●●●

COÛT DE L'ACTION ●●●●●

GOUVERNANCE POTENTIELLE À APPROFONDIR LORS DE LA RÉALISATION DES ACTIONS

- Maitrise d'Ouvrage - MOA : Région Sud
- Partenaires financiers potentiels : Terre de Provence, AOM voisines, Entreprises...
- Partenaires techniques : Terre de Provence, communes, entreprises, établissements scolaires, associations, AOM voisines…

FINANCEMENT (ESTIMATION)

De l'investissement :

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

Du fonctionnement :

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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

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

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



Diagnostic et propositions de développement de l'offre régionale :

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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

ACTION N°1.2.2

COURT - TERME - 2027

1. TRANSPORTS COLLECTIFS ET FERROVIAIRES

1.2. Offre inter-réseaux

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

CONSTAT

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

Enjeux visés :

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

OBJECTIF

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

Indicateurs de suivi :

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

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●●●●

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ○○○○○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●●●●

COORDINATION DES ACTEURS ●●●●●

COÛT DE L'ACTION ●○○○○

DÉTAILS DE L'ACTION

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

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

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

Différents réseaux sont concernés par les déplacements des habitants de TPA

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

GOUVERNANCE POTENTIELLE À APPROFONDIR LORS DE LA RÉALISATION DES ACTIONS

- Maitrise d'Ouvrage - MOA : Région Sud
- Partenaires financiers potentiels : Terre de Provence, AOM voisines, entreprises...
- Partenaires techniques : Région Sud, Région Occitanie, Grand Avignon, Terre de Provence, Luberon Monts de Vaucluse, Arles Crau Camargues Montagnette, CC Vallée des Baux-Alpilles, exploitants…

FINANCEMENT (ESTIMATION)

De l'investissement :

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

Du fonctionnement :

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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

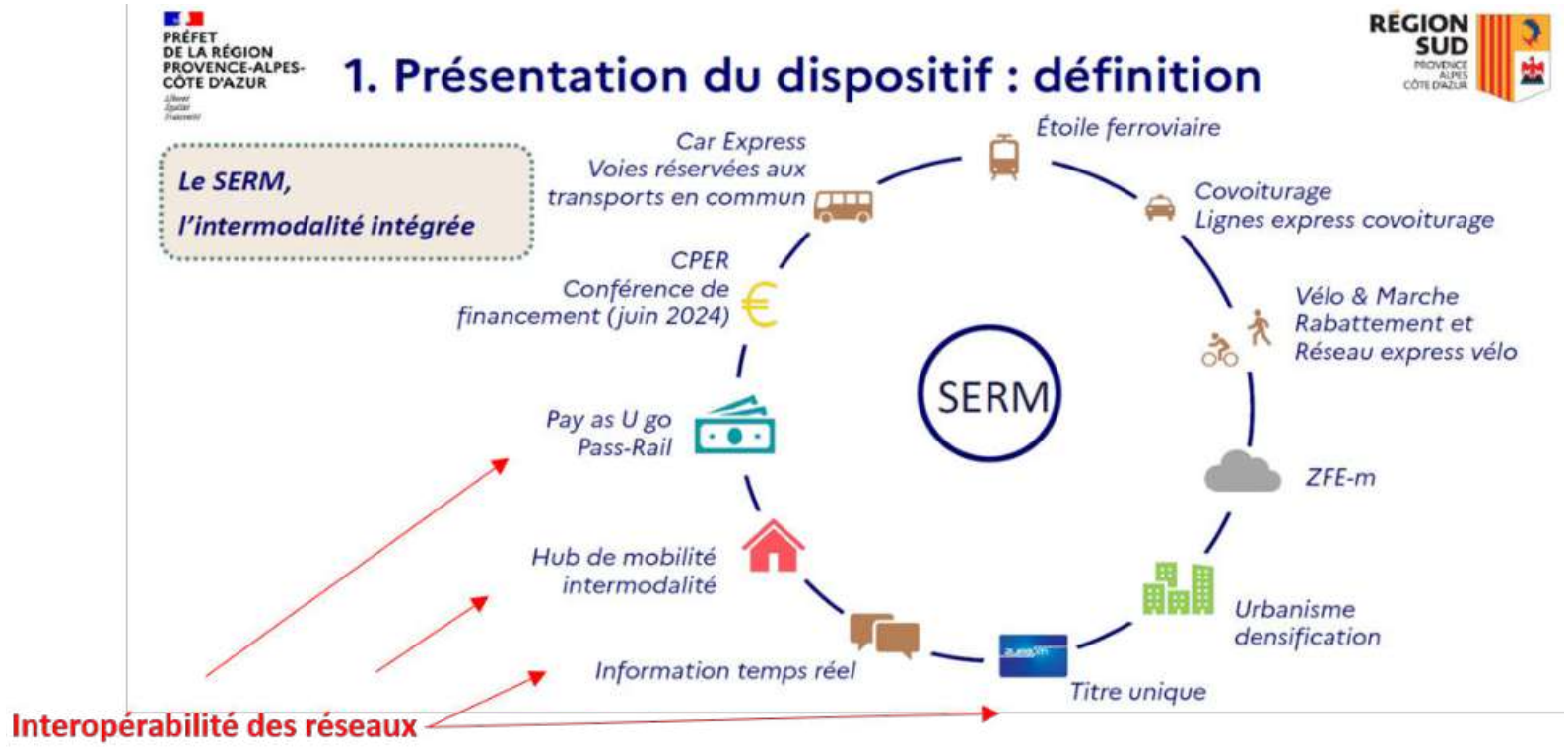
Etudier les conditions d'interopérabilité entre AOM notamment avec la Région ainsi que dans le cadre du Service Express Régional Métropolitain d'Aix-Marseille-Provence

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

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

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

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



Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

ACTION N°1.2.3

MOYEN- TERME - 2030

1. TRANSPORTS COLLECTIFS ET FERROVIAIRES

1.2. Offre inter-réseaux

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

CONSTAT

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

Enjeux visés :

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

OBJECTIF

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

Indicateurs de suivi :

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

DÉTAILS DE L'ACTION

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

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

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

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

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



IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●●●○

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●●○○○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●●●○

COORDINATION DES ACTEURS ●●●○○

COÛT DE L'ACTION ●●●●●

GOUVERNANCE POTENTIELLE À APPROFONDIR LORS DE LA RÉALISATION DES ACTIONS

- Maitrise d'Ouvrage - MOA : Département, Terre de Provence, Communes
- Partenaires financiers potentiels : Terre de Provence, communes...
- Partenaires techniques : Département, Communes, Terre de Provence Région, exploitants...

FINANCEMENT (ESTIMATION)

De l'investissement / proposition d'aménagement :

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

Du fonctionnement :

- Un entretien annuel de la voirie et notamment sur le pont de Bonpas, dépendant du Département pouvant atteindre 30 000 € / andurables en zones rurales »

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Pour établir une estimation financière et l'intégrer dans l'évaluation financière globale réglementaire du PDM, des propositions schématiques sont formulées au niveau des points durs des traversées de la Durance.

Mesure 1 : Proposition d'aménagement pour la traversée du pont de Bonpas à étudier avec les départements des Bouches-du-Rhône, du Vaucluse et les AOM concernées (Région, Grand Avignon et Terre de Provence)

- Hypothèse d'une voie réservée dynamique en double sens dans le cas de lignes structurantes pour les transports en commun de la Région, de TPA et du Grand Avignon ainsi que le covoiturage avec une gestion, en amont et en aval par un système de feux tricolores selon les heures de la journée (exemple : le matin vers le Vaucluse et l'après-midi vers les Bouches-du-Rhône) ;
- Rive gauche, piste d'une deuxième voie (hypothèse départementale mentionnée lors de la réunion publique du 26/03/2025 du PDM) dédiée aux transports collectifs sur la rampe du pont de Bonpas jouant le rôle de zone de régulation des bus permettant de minimiser son impact sur le trafic routier ;
- Durant les heures creuses, les transports en commun peuvent profiter des voies de circulation pour les véhicules légers et la voie centrale peut être réutilisée par un sens de circulation ou pour le covoiturage : 2 voies dans un sens et une voie dans l'autre.



Estimation de la mesure 1 :

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





Mesure 2 : Traversée du pont de Rognonas à étudier avec les départements des Bouches-du-Rhône, du Vaucluse et les AOM concernées (Région, Grand Avignon et Terre de Provence)

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

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

Estimation de la mesure 2 :

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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

ACTION N°1.2.4

COURT - TERME - 2027

1. TRANSPORTS COLLECTIFS ET FERROVIAIRES

1.2. Offre inter-réseaux

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

CONSTAT

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

Enjeu visé :

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

OBJECTIF

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

Indicateurs de suivi :

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

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●○○○

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●○○○○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●●○○

COORDINATION DES ACTEURS ●●●○○

COÛT DE L'ACTION ●○○○○

DÉTAILS DE L'ACTION

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

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

FESTIVAL D'AVIGNON

ARLES LES RENCONTRES DE LA PHOTOGRAPHIE

LES SUDS À ARLES

GOUVERNANCE POTENTIELLE À APPROFONDIR LORS DE LA RÉALISATION DES ACTIONS

- Maitrise d'Ouvrage - MOA : Région, Terre de Provence et AOM voisines
- Partenaires financiers potentiels : Entreprises...
- Partenaires techniques : Région, AOM voisines, communes, Terre de Provence, associations, entreprises...

FINANCEMENT (ESTIMATION)

De l'investissement :

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

Du fonctionnement :

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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

ACTION N°1.2.5

COURT - TERME - 2027

1. TRANSPORTS COLLECTIFS ET FERROVIAIRES

1.2. Offre inter-réseaux

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

CONSTAT

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

Enjeux visés :

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

OBJECTIF

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

Indicateurs de suivi :

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

DÉTAILS DE L'ACTION

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





© Terre de Provence

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●●○○

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●○○○○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●●○○

COORDINATION DES ACTEURS ●●○○○

COÛT DE L'ACTION ●○○○○

GOUVERNANCE POTENTIELLE À APPROFONDIR LORS DE LA RÉALISATION DES ACTIONS

- Maitrise d'Ouvrage - MOA : Terre de Provence, Eyragues
- Partenaires techniques : Région, communes, Établissements scolaires, exploitant...

FINANCEMENT (ESTIMATION)

De l'investissement :

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

Du fonctionnement :

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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE



Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Actions Transports collectifs et ferroviaires

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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

1.2.4	Adapter l'offre TC lors des évènements culturels majeurs (festival d'Avignon, rencontres de la photo à Arles, etc.)	Region, AOM, TPA	Suivi et communciation de l'action par Terre de Provence	Suivi de la communication de l'action par Terre de Provence	2026
1.2.5	Adapter l'offre de transport scolaire à la création du collège d'Eyragues	TPA, Commune	Commune : 25 000 € Suivi de la faisabilité par Terre de Provence	Suivi par Terre de Provence	2027

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE



Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

ACTION N°2.1.1
COURT-TERME - 2025

2. INTERMODALITÉ ET MOBILITÉS PARTAGÉES

2.1 Intermodalité et multimodalité

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

CONSTAT

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

Enjeux visés :

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

OBJECTIF

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

Indicateurs de suivi :

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

DÉTAILS DE L'ACTION

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

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

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

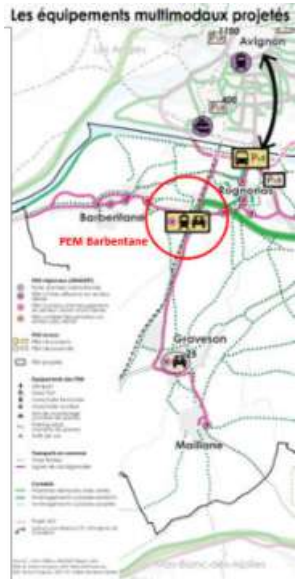
Dans le cadre du projet de Service Express Régional Métropolitain (SERM), qui a pour objectif de renforcer l'offre multimodale vers Avignon, ce PEM permettrait un report modal des habitants de TPA vers l'offre ferroviaire à destination d'Avignon.



Site de l'ancienne gare

Présences d'équipements sur les axes routiers





IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●●●○
IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●●●○○
FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●●●○
COORDINATION DES ACTEURS ●●●●○
COÛT DE L'ACTION ●●●●●

GOUVERNANCE POTENTIELLE À APPROFONDIR LORS DE LA RÉALISATION DES ACTIONS

- Maitrise d'Ouvrage - MOA : Terre de Provence
- Partenaires financiers potentiels : Région, Etat (CPER / AAP / Programmes...), SNCF...
- Partenaires techniques : SNCF Gares et Connexions, Département, Rognonas...

FINANCEMENT (ESTIMATION)

De l'investissement :

- Montant du PEM : +/- 6,2 M€ (étude dans le cadre de l'AMI Friche - TPA et Région - pour dimensionner les PEM d'Orgon et Barbentane. Le PDM est un document stratégique mais un premier chiffrage estimatif est réalisé afin d'élaborer un programme financier global
- Suivi de l'étude par TPA

Du fonctionnement :

- SNCF Gare et Connexion et suivi du fonctionnement pour TPA

Aides potentielles :

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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Configuration de la zone du PEM en deux secteurs géographiques distincts

La zone du PEM s'étend sur deux communes :

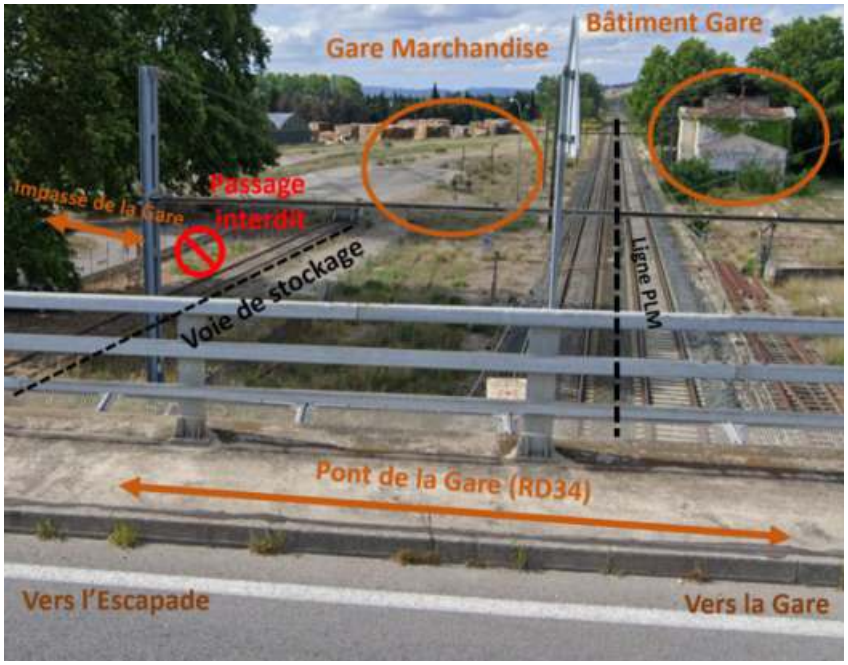
- **Barbentane :** la zone est définie dans le PLU avec deux zones distinctes à urbaniser (AUE). L'une d'elle englobe l'ancienne gare, tandis que l'autre, située à l'ouest de celle-ci, est dédiée à l'accueil d'entreprises locales à vocation industrielle, agro-industrielle et artisanale.
- **Rognonas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

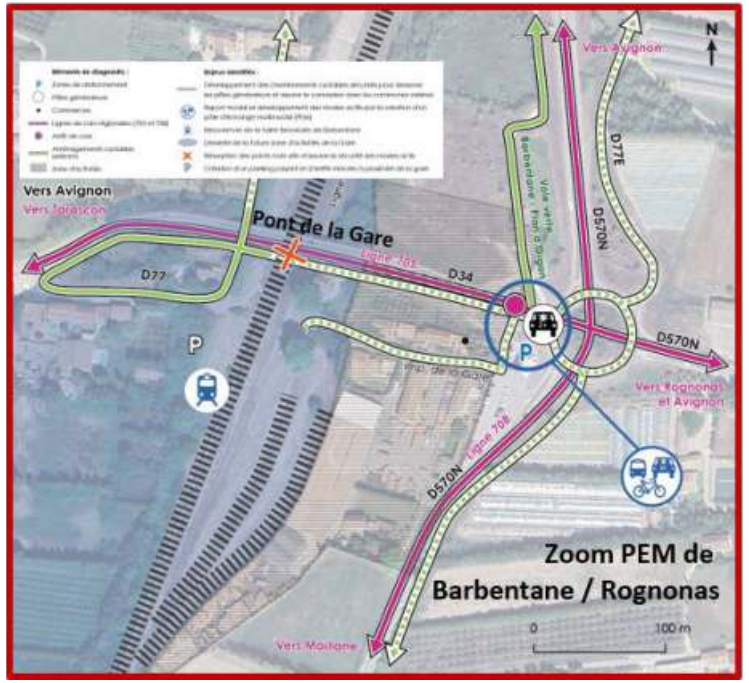
Ces deux secteurs se trouvent à 150 mètres l'un de l'autre, mais ne sont actuellement reliés que par le pont de la route de la Gare (RD34) au nord. Le cheminement de l'impasse de la gare est obstrué, notamment par une voie de stockage, rendant l'accès impossible.

Cette ancienne voie de stockage, bloquant l'accès entre l'Escapade et l'ancienne gare, pourrait représenter une opportunité pour rouvrir également une gare de marchandises. Une plateforme de transport combiné pourrait ainsi répondre aux besoins des entreprises locales, notamment pour un marché de gros alimentaire (cf. action 5.2.4) . Ces deux actions sont compatibles (voyageur et marchandise), dans la mesure où la gare "voyageurs" est prioritaire et identifiée dans un premier temps à l'Ouest des voies. La plateforme de marchandise, étudiée par l'Etat et la Région, et identifiée potentiellement à l'Est des voies, fera l'objet de tous les aménagements necessaires afin de garaantir son bon fonctionnement.









Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Principes de conception par mode de déplacement pour le PEM

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

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

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

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



© SNCF Gares et Connexions

Exemple totem de réparation vélo



© Abri Plus

Jalonnement à St-Etienne



© latitude-cartagene.com

Consigne vélo sécurisée en gare d'Orgon



© AUPA

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

ACTION N°2.1.2
COURT-TERME - 2025

2. INTERMODALITÉ ET MOBILITÉS PARTAGÉES

2.1 Intermodalité et multimodalité

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

CONSTAT

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

Enjeux visés :

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

OBJECTIF

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

Indicateurs de suivi :

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

DÉTAILS DE L'ACTION

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

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

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

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





© AUPA

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●●●○
IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●●●○○
FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●●●○
COORDINATION DES ACTEURS ●●●●○
COÛT DE L'ACTION ●●●●●

GOUVERNANCE POTENTIELLE À APPROFONDIR LORS DE LA RÉALISATION DES ACTIONS

- Maitrise d'Ouvrage - MOA : Terre de Provence
- Partenaires financiers potentiels : Région, Etat (CPER / AAP / Programmes...), SNCF...
- Partenaires techniques : SNCF Gares et Connexions, Département, PNR des Alpilles, SICAS...

FINANCEMENT (ESTIMATION)

De l'investissement :

- Montant du PEM : +/- 7 M€ (étude dans le cadre de l'AMI Friche pour dimensionner le PEM d'Orgon. Le PDM est un document stratégique mais un chiffrage estimatif est réalisé afin d'élaborer un programme financier global
- Suivi de l'étude par TPA

Du fonctionnement :

- SNCF Gare et Connexion et suivi du fonctionnement pour TPA

Aides potentielles :

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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Configuration de la zone enclavée entre les Alpilles et la RD7N

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

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

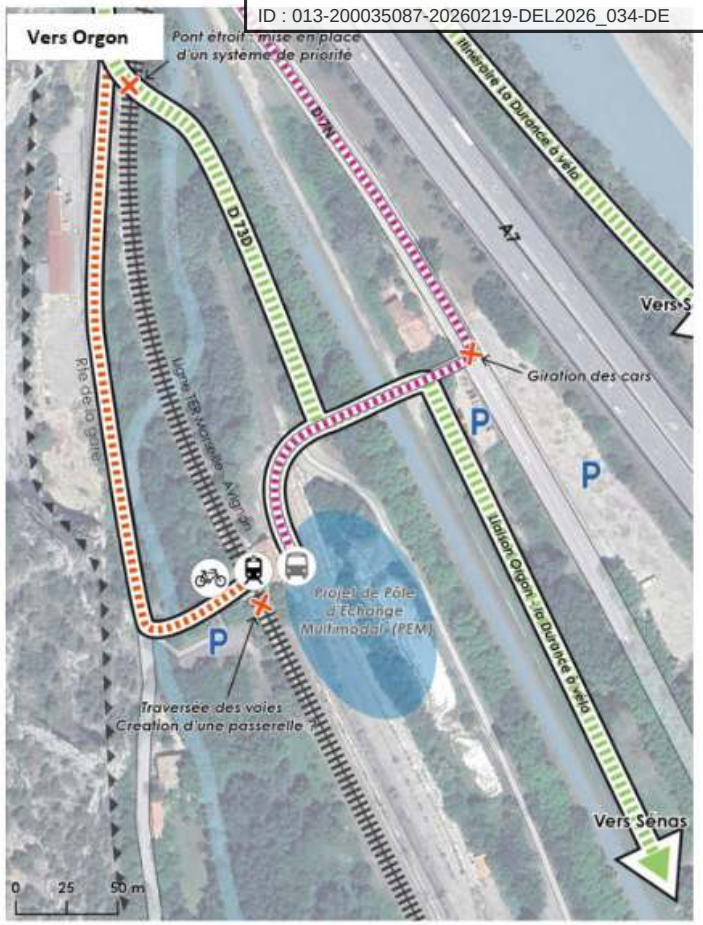
La zone désignée au PLU correspond à un secteur UEc (zone urbaine d'équipement) d'environ 22 000 m², destinée à être réaménagée en pôle d'échanges multimodal (PEM). Elle est desservie : à l'est par la RD73C, via un pont franchissant le canal (chaussée de 5,5 m de large) en provenance de la RD7N, où la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











Enjeux identifiés :

Connecter les pôles générateurs au centre-ville :

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

Eléments diagnostic :

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

Source : AUPA, 2024

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Principes de conception par mode de déplacement pour le PEM

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

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

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

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



© SNCF Gares et Connexions

Exemple totem de réparation vélo



© Abri Plus

Jalonnement à St-Etienne



© latitude-cartagene.com

Consigne vélo sécurisée en gare d'Orgon



© AUPA

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

ACTION N°2.1.3
MOYEN-TERME - 2030

2. INTERMODALITÉ ET MOBILITÉS PARTAGÉES

2.1 Intermodalité et multimodalité

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

CONSTAT

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

Enjeux visés :

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

OBJECTIF

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

Indicateurs de suivi :

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

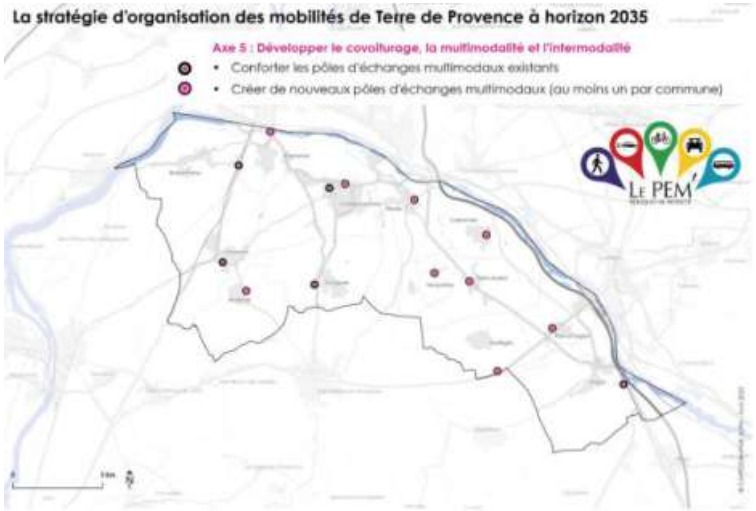
DÉTAILS DE L'ACTION

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

Un équilibre entre plusieurs critères :

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

Des équipements en place peuvent suffire à saisir une opportunité.



IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●●●○
IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●●●●○
FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●●○○
COORDINATION DES ACTEURS ●●●●○
COÛT DE L'ACTION ●●●●●

GOUVERNANCE POTENTIELLE À APPROFONDIR LORS DE LA RÉALISATION DES ACTIONS

- Maitrise d'Ouvrage - MOA : Terre de Provence, communes
- Partenaires financiers potentiels : Région, Etat (CPER / AAP / Programmes...)
- Partenaires techniques : Département, Grand Avignon pour certains PEM en amont des ponts de la Durance...

FINANCEMENT (ESTIMATION)

De l'investissement :

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

Du fonctionnement :

- Suivi du fonctionnement pour TPA

Aides potentielles :

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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

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

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

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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

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

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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

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

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

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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

ACTION N°2.1.4
MOYEN-TERME - 2030

2. INTERMODALITÉ ET MOBILITÉS PARTAGÉES

2.1 Intermodalité et multimodalité

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

CONSTAT

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

Enjeux visés :

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

OBJECTIF

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

Indicateurs de suivi :

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

DÉTAILS DE L'ACTION

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

Une relocalisation afin d'améliorer la desserte :

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



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

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

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●●●○
IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●●●○○
FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●●●○
COORDINATION DES ACTEURS ●●●○○
COÛT DE L'ACTION ●●●●●

GOUVERNANCE POTENTIELLE À APPROFONDIR LORS DE LA RÉALISATION DES ACTIONS

- Maitrise d'Ouvrage - MOA : Terre de Provence, Châteaurenard
- Partenaires financiers potentiels : Région, Etat (CPER / AAP / Programmes...)
- Partenaires techniques : Département, Associations...

FINANCEMENT (ESTIMATION)

De l'investissement :

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

Du fonctionnement :

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

Aides potentielles :

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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

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

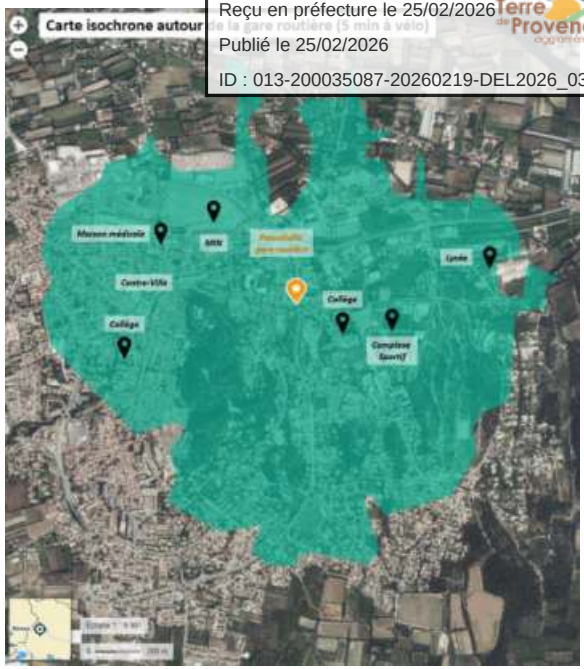
Un réaménagement du giratoire est nécessaire afin d'intégrer un arrêt pour les transports en commun aux normes et compatibles avec les notions de Pôle d'Échanges Multimodal (PEM) et d'intermodalité (rabattement tous modes vers l'arrêt) :

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

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

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







Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

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

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

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

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

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





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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

ACTION N°2.1.5

MOYEN-TERME - 2030

2. INTERMODALITÉ ET MOBILITÉS PARTAGÉES

2.1 Intermodalité et multimodalité

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

CONSTAT

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

Enjeu visé :

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

OBJECTIF

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

Indicateurs de suivi :

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

DÉTAILS DE L'ACTION

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

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

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

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



IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●●●○

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●●●●○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●●○○

COORDINATION DES ACTEURS ●●●○○

COÛT DE L'ACTION ●●●●●

GOUVERNANCE POTENTIELLE À APPROFONDIR LORS DE LA RÉALISATION DES ACTIONS

- Maitrise d'Ouvrage - MOA : Chateaurenard / Rognonas / Terre de Provence
- Partenaires financiers potentiels : Région, Etat (CPER / AAP / Programmes...)
- Partenaires techniques : Département des Bouches-du-Rhône, Grand Avignon, Avignon..

FINANCEMENT (ESTIMATION)

De l'investissement :

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

Du fonctionnement :

- Suivi du fonctionnement pour TPA

Aides potentielles :

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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

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

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

Scénario 1 : Châteaurenard



Scénario 2 : Rognonas



Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

ACTION N°2.1.6
COURT-TERME - 2027

2. INTERMODALITÉ ET MOBILITÉS PARTAGÉES

2.1 Intermodalité et multimodalité

2.1.6 Développer l'emport des vélos dans les cars

CONSTAT

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

Enjeu visé :

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

OBJECTIF

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

Indicateurs de suivi :

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

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●○○○○
IMPACT ENVIRONNEMENTAL ○○○○○
FAISABILITÉ TECHNIQUE ●○○○○
COORDINATION DES ACTEURS ●●○○○
COÛT DE L'ACTION ●○○○○

DÉTAILS DE L'ACTION

Proposer une communication et un soutien technique à la Région

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

Réaliser un réseau de transport en commun équipement de stationnements vélo

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



GOUVERNANCE POTENTIELLE À APPROFONDIR LORS DE LA RÉALISATION DES ACTIONS

- Maitrise d'Ouvrage - MOA : Région Sud, Terre de Provence
- Partenaires financiers potentiels : Entreprises
- Partenaires techniques : Communes, associations...

FINANCEMENT (ESTIMATION)

De l'investissement :

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

Du fonctionnement :

- Suivi du fonctionnement pour TPA

Aides potentielles :

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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

ACTION N°2.1.7

MOYEN-TERME - 2030

2. INTERMODALITÉ ET MOBILITÉS PARTAGÉES

2.1 Intermodalité et multimodalité

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

CONSTAT

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

Enjeu visé :

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

OBJECTIF

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

Indicateurs de suivi :

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

DÉTAILS DE L'ACTION

Rendre accessible les PEM aux PMR, piétons et cyclistes

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

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

Réaliser un diagnostic d'accessibilité et des flux

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

Préconisation d'aménagement piéton



Arrivée de la Voie Verte à l'Escapade / Rognonas



IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●●○○
IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●●○○○
FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●●○○
COORDINATION DES ACTEURS ●●●○○
COÛT DE L'ACTION ●●●●○

GOUVERNANCE POTENTIELLE À APPROFONDIR LORS DE LA RÉALISATION DES ACTIONS

- Maitrise d'Ouvrage - MOA : Communes, Terre de Provence
- Partenaires financier potentiels : Terre de Provence, Département des Bouches-du-Rhône, Région Sud...
- Partenaires techniques : Département des Bouches-du-Rhône, Terre de Provence, Associations...

FINANCEMENT (ESTIMATION)

De l'investissement :

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

Du fonctionnement :

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

Aides potentielles :

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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

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

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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

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

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

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.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

ACTION N°2.2.1
COURT-TERME - 2026

2. INTERMODALITÉ ET MOBILITÉS PARTAGÉES

2.2 Usage partagé de la voiture

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

CONSTAT

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

Enjeu visé :

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

OBJECTIF

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

Indicateurs de suivi :

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

DÉTAILS DE L'ACTION

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

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

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

Différents opérateurs permettent de répondre à ces besoins. Exemples :

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



IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●○○○
IMPACT ENVIRONNEMENTAL ○○○○○
FAISABILITÉ TECHNIQUE ●○○○○
COORDINATION DES ACTEURS ●●●○○
COÛT DE L'ACTION ●●○○○

GOUVERNANCE POTENTIELLE À APPROFONDIR LORS DE LA RÉALISATION DES ACTIONS

- Maitrise d'Ouvrage - MOA : Terre de Provence
- Partenaires financiers potentiels : Etat, Région Sud (Cf. COM), EPCI voisins...
- Partenaires techniques : Département des Bouches-du-Rhône, Communes, Associations, Entreprises...

FINANCEMENT (ESTIMATION)

De l'investissement :

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

Du fonctionnement :

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

Aides potentielles :

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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

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

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

Exemple du Grand Avignon (tableau ci-contre) :

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

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

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

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






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

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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

ACTION N°2.2.2

MOYEN-TERME - 2029

2. INTERMODALITÉ ET MOBILITÉS PARTAGÉES

2.2 Usage partagé de la voiture

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

CONSTAT

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

Enjeu visé :

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

OBJECTIF

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

Indicateurs de suivi :

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

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●○○○○

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ○○○○○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ●○○○○

COORDINATION DES ACTEURS ●●○○○

COÛT DE L'ACTION ●●○○○

DÉTAILS DE L'ACTION

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

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

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

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

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



GOUVERNANCE POTENTIELLE À APPROFONDIR LORS DE LA RÉALISATION DES ACTIONS

- Maitrise d'Ouvrage - MOA : Terre de Provence
- Partenaires financiers potentiels : Région Sud...
- Partenaires techniques : Communes, Département, Associations, Entreprises, Opérateur d'Autopartage...

FINANCEMENT (ESTIMATION)

De l'investissement :

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

Du fonctionnement :

- Suivi du système pour Terre de Provence

Aides potentielles :

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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Actions Intermodalité et mobilités partagées

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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE



Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

ACTION N°3.1.1

COURT-TERME - 2026

3. LA PRATIQUE CYCLABLE

3.1 Politique et gouvernance

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

CONSTAT

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

Enjeu visé :

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

OBJECTIF

Coordonner les actions cyclables à l'échelle intercommunale.

Indicateurs de suivi :

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

DÉTAILS DE L'ACTION

Créer un cadre de gouvernance réunissant les différentes collectivités concernées

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

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●●●○

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ○○○○○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●●○○

COORDINATION DES ACTEURS ●●●●○

COÛT DE L'ACTION ●○○○○

GOUVERNANCE POTENTIELLE À APPROFONDIR LORS DE LA RÉALISATION DES ACTIONS

- Maitrise d'Ouvrage - MOA : Terre de Provence
- Partenaires techniques : Région, Département, EPCI voisins, Communes, Associations, Entreprises, Opérateur d'Autopartage...

FINANCEMENT (ESTIMATION)

De l'investissement (estimation) et du fonctionnement :

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

Aides potentielles :

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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

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

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

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

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

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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

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

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

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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

ACTION N°3.2.1

COURT-TERME - 2027

3. LA PRATIQUE CYCLABLE

3.2 Développement de la voie verte interne à Terre de Provence

3.2.1 Sécuriser les points durs et les traversées

CONSTAT

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

Enjeu visé :

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

OBJECTIF

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

Indicateurs de suivi :

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

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●●●○

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●○○○○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●●○○

COORDINATION DES ACTEURS ●●●○○

COÛT DE L'ACTION ●●●○○

DÉTAILS DE L'ACTION

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

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

Les travaux envisagés pourront inclure :

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

Traversée RD7N avec ilot central



Nombreux cédez-le-passage pour les modes actifs



GOUVERNANCE POTENTIELLE À APPROFONDIR LORS DE LA RÉALISATION DES ACTIONS

- Maitrise d'Ouvrage - MOA : Terre de Provence, communes
- Partenaires financiers potentiels : Région SUD
- Partenaires techniques : Département et les communes traversées par la voie verte

FINANCEMENT (ESTIMATION)

De l'investissement (estimation) :

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

Aides potentielles :

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

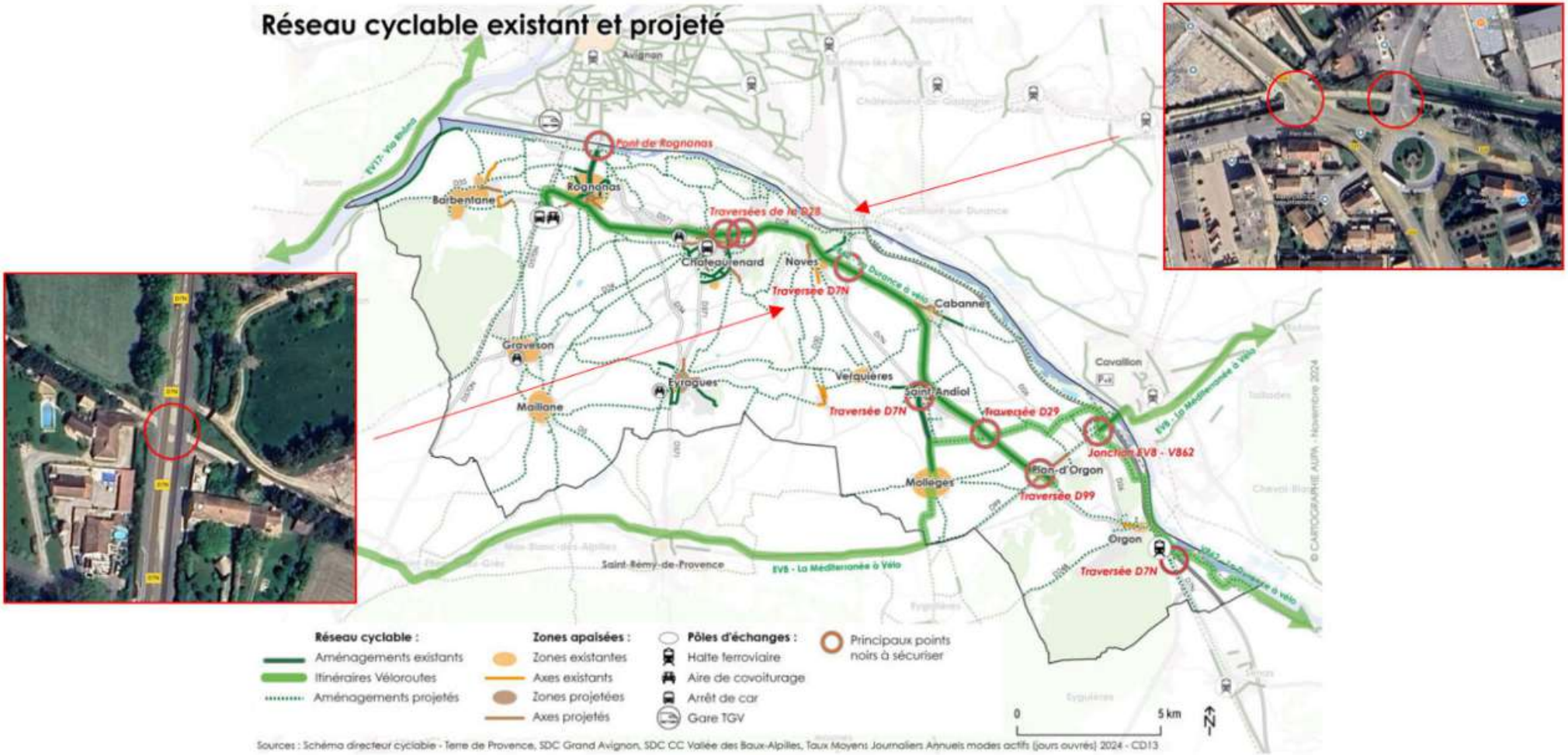
Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

SUITE DU Détail de l'action

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

Estimation de l'action :

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



Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

ACTION N°3.2.2

COURT-TERME - 2027

3. LA PRATIQUE CYCLABLE

3.2 Développement de la voie verte interne à Terre de Provence

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

CONSTAT

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

Enjeu visé :

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

OBJECTIF

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

Indicateurs de suivi :

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

DÉTAILS DE L'ACTION

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

Objectifs de la liaison :

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

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

RD34 – Route de la Gare



IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●●●○
IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●○○○○
FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●●○○
COORDINATION DES ACTEURS ●●●○○
COÛT DE L'ACTION ●●●○○

GOUVERNANCE POTENTIELLE À APPROFONDIR LORS DE LA RÉALISATION DES ACTIONS

- Maitrise d'Ouvrage - MOA : Terre de Provence, Barbentane
- Partenaires financiers potentiels : Région SUD
- Partenaires techniques : Département

FINANCEMENT (ESTIMATION)

De l'investissement (estimation) :

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

De fonctionnement :

- Entretien : 3 000 € / an

Aides potentielles :

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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

PROPOSITION D'ITINERAIRE

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











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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

ACTION N°3.2.3
COURT-TERME - 2027

3. LA PRATIQUE CYCLABLE

3.2 Développement de la voie verte interne à Terre de Provence

3.2.3 Prolonger la Voie Verte vers Orgon

CONSTAT

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

Enjeu visé :

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

OBJECTIF

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

Indicateurs de suivi :

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

DÉTAILS DE L'ACTION

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

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

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

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

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

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



IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●●●●
IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●●●○○
FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●●○○
COORDINATION DES ACTEURS ●○○○○
COÛT DE L'ACTION ●●●●●

GOUVERNANCE POTENTIELLE À APPROFONDIR LORS DE LA RÉALISATION DES ACTIONS

- Maitrise d'Ouvrage - MOA : Département
- Partenaires TECHNIQUES : Plan d'Orgon, Orgon, Terre de Provence

FINANCEMENT (ESTIMATION)

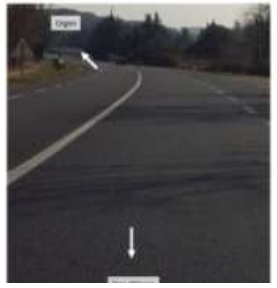
De l'investissement (estimation) :

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

De fonctionnement :

- Entretien : 15 000 € / an

RD7N :
large route fréquentée (9 000 véh./ j)



Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

ACTION N°3.3.1

COURT-TERME - 2028

3. LA PRATIQUE CYCLABLE

3.3 Hiérarchisation du réseau interne à Terre de Provence

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

CONSTAT

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

Enjeux visés :

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

OBJECTIF

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

Indicateurs de suivi :

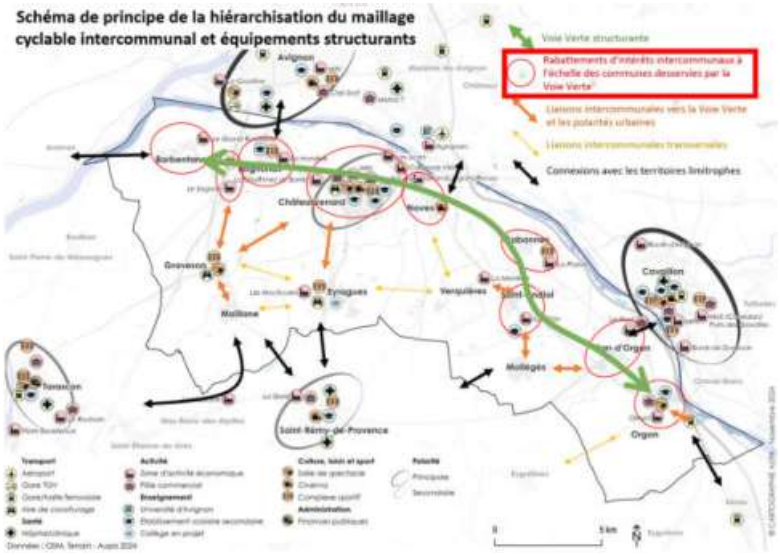
- Linéaire réalisé
- Évolution de la fréquentation cyclable et de la part modale à l'échelle de TPA
- Action à réaliser

DÉTAILS DE L'ACTION

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

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

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



IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●●●●
IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●●●○○
FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●●○○
COORDINATION DES ACTEURS ●●●○○
COÛT DE L'ACTION ●●●●●

GOUVERNANCE POTENTIELLE À APPROFONDIR LORS DE LA RÉALISATION DES ACTIONS

- Maitrise d'Ouvrage - MOA : Terre de Provence, communes
- Partenaires financiers potentiels : Département, Terre de Provence, Région, Etat
- Partenaires techniques : Département, associations, Terre de Provence, communes

FINANCEMENT (ESTIMATION)

De l'investissement (estimation) :

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

De fonctionnement :

- Entretien : 37 000 € / an

Aides potentielles :

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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

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

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

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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

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

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

ESTIMATION FINANCIÈRE DE L'ACTION :

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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

ACTION N°3.3.2

MOYEN TERME - 2029

3. LA PRATIQUE CYCLABLE

3.3 Hiérarchisation du réseau interne à Terre de Provence

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

CONSTAT

Peu d'infrastructure cyclable avec moins de 40 km d'aménagements (< 1 m / habitant) et peu d'usage avec 3 % de part modale vélo.

Enjeux visés :

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

OBJECTIF

Identifier et réaliser des liaisons cyclables entre la Voie Verte / Châteaurenard et les pôles générateurs d'intérêt intercommunal des différentes communes de Terre de Provence Agglomération.

Indicateurs de suivi :

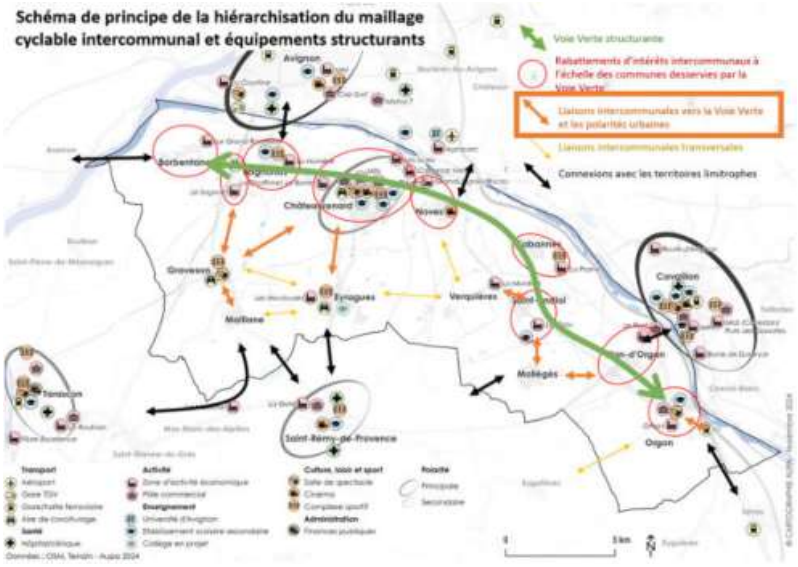
- Linéaire réalisé
- Évolution de la fréquentation cyclable et de la part modale à l'échelle de TPA
- Action à réaliser

DÉTAILS DE L'ACTION

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

Identifier, en concertation avec les communes, les associations locales et le Département des Bouches-du-Rhône, les liaisons intercommunales à développer depuis les communes de TPA vers la Voie Verte structurante et le centre urbain de Châteaurenard.

L'intérêt de TPA est de cibler les pôles générateurs de déplacements d'intérêt intercommunal (PEM, établissements scolaires, zones commerciales et d'emploi...), dans un rayon de 8 km maximum (environ 30 minutes pour un déplacement utilitaire).



IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●●○○

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●●●○○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●●○○

COORDINATION DES ACTEURS ●●●○○

COÛT DE L'ACTION ●●●●●

GOUVERNANCE POTENTIELLE À APPROFONDIR LORS DE LA RÉALISATION DES ACTIONS

- Maitrise d'Ouvrage - MOA : Communes, Terre de Provence
- Partenaires financiers potentiels : Département, Terre de Provence, Région, Etat
- Partenaires techniques : Département, associations, Terre de Provence, communes

FINANCEMENT (ESTIMATION)

De l'investissement (estimation) :

- Coût de 7 liaisons de rabattement vers la Voie Verte et Châteaurenard (monographies, le SDC non validé et des propositions de TPA) : environ 2,2 M€
- Études amonts : 324 000 €
- Cout de l'action : 2,5 M€

De fonctionnement :

- Entretien : 52 000 € / an

Aides potentielles :

- « Le Sud à Vélo » (Région)
- CD13 « Aide aux communes »
- Programme « Fonds Vert » Développer des mobilités durables / infrastructures cyclables
- Programme « Fonds Vert » Développer des mobilités durables / infrastructures cyclables

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Mesure 2 : Réaliser des aménagements sécurisés en fonction du profil de voirie

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

Liaisons	Vocation et objectifs	Voiries utilisées	Préconisations	Distance	Coût estimatif du linéaire hors intersections
Rognonas Centre <> Graveson	*Assurer le rabattement cyclable vers la Voie Verte et Rognonas depuis Graveson en garantissant une continuité intercommunale Nord-Sud entre Avignon et Saint-Rémy-de-Provence (EV08)*	Chemin des Chutes, route du Mas de Rey	Route partagée voire route à accès restreint sur voirie à faible trafic	6 km	**40 000 €**
Graveson <> Maillane	*Assurer le rabattement cyclable vers la Voie Verte et Rognonas depuis Maillane. Garantir une continuité intercommunale Nord-Sud entre Avignon et Saint-Rémy-de-Provence (EV08) qui est à 8 km de Graveson. Assurer une continuité cyclable entre deux communes proches (+/- 2km)*	Avenue Lieutenant Atger, Rue de Graveson, All. Jouse d'Arbaud	Piste cyclable bilatérale avec busage sur accotement	2 km	**800 000 €**
Graveson <> Châteaurenard	*Assurer le rabattement cyclable vers la polarité principale de Terre de Provence (Châteaurenard) depuis Graveson / Maillane sur 8 km sans passer par la Voie Verte (+ de 10 km en passant par le sud de Rognonas)*	RD29, Chemin des Tilleuls	Route partagée voire route à accès restreint sur voirie à faible trafic	8 km	**60 000 €**
Eyragues <> Châteaurenard	*Assurer le rabattement cyclable vers la polarité principale de Terre de Provence (Châteaurenard) et la Voie Verte depuis Eyragues sur 5 km. Garantir une continuité cyclable intercommunale Nord-Sud vers Saint-Rémy-de-Provence (EV08) depuis Châteaurenard.*	Chemin des Près, Chemin du Moulin d'Eyragues	Route partagée voire route à accès restreint sur voirie à faible trafic	4 km	40 000 €
Saint-Andiol <> Verquières via la ZA la Monède	*Assurer le rabattement cyclable vers la Voie Verte et Saint-Andiol sur une liaison courte distance à sécuriser (2 km).*	Route de Cabannes, RD7N, chemin de Précone	Piste cyclable bidirectionnelle et route partagée	2 km	**391 200** €
Saint-Andiol <> Mollégès Centre (EV08) via le collège F. Dolto et la ZA de la Crau **et Mollégès-Gare**	*Assurer la connexion cyclable à la fois entre les deux communes et entre les deux itinéraires cyclables structurants du territoire : l'EV08 et la Voie Verte Est-Ouest (4 km).*	Route de Saint-Andiol et CD24 Route d'Eygalières	Voie verte existante entre Saint-Andiol et Mollégès mais à créer entre Mollégès Centre et Gare	6 km	**720 000 €**
Mollégès <> Plan d'Orgon	*Assurer le rabattement cyclable vers la Voie Verte structurante de Terre de Provence Agglomération notamment depuis l'EV08 et Saint-Rémy-de-Provence*	▪ Scénario 1 : Chem. Et Draille De Poupaille, RD7N, Chemin de la Crau et Voie Verte ▪ Scénario 2 : Rd99 depuis Mollégès Gare	▪ Scénario 1 : Route partagée voire route à accès restreint sur voirie à faible trafic ▪ Scénario 2 : Voie Verte sur accotement	4 km et 5km	▪ Scénario 1 : **112 500 €** ▪ Scénario 2 : **1,2 M€**

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

ACTION N°3.3.3
COURT TERME - 2028

3. LA PRATIQUE CYCLABLE

3.3 Hiérarchisation du réseau interne à Terre de Provence

3.3.3 Connecter le futur PEM d'Orgon au centre-ville d'Orgon et à la "Durance à Vélo"

CONSTAT

Absence d'aménagement dédié aux modes actifs pour le rabattement vers le PEM d'Orgon depuis le centre-ville et La Durance à Vélo

Enjeux visés :

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

OBJECTIF

Développer une liaison cyclable sécurisée de 2 km à des fins utilitaires et touristiques.

Indicateurs de suivi :

- Linéaire réalisé
- Évolution de la fréquentation cyclable sur le tronçon à réaliser et au niveau du stationnement vélo du PEM d'Orgon
- Action à réaliser

DÉTAILS DE L'ACTION

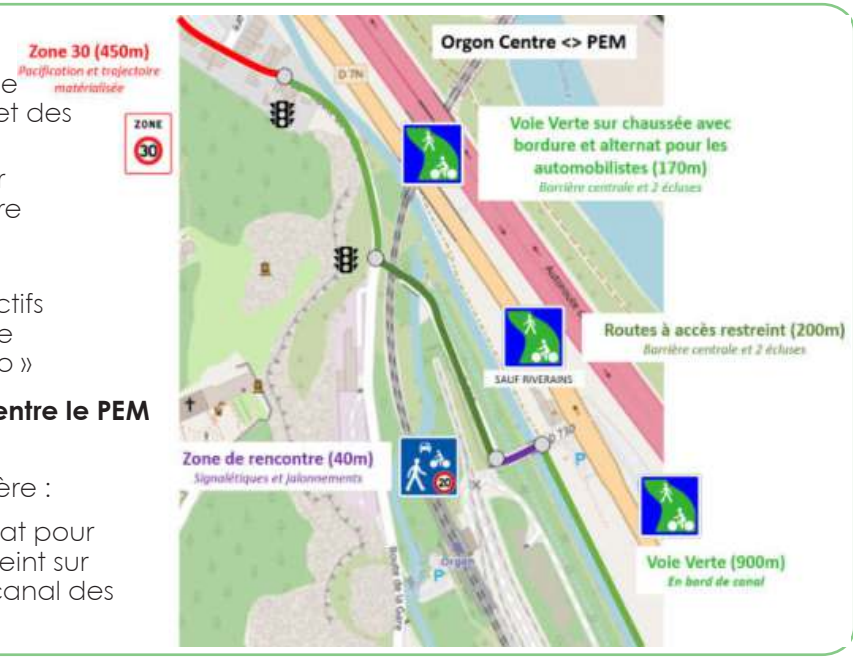
Objectifs de la liaison :

- Permettre le rabattement cyclable et piéton des habitants d'Orgon et des touristes vers le futur PEM
- A plus grande échelle, connecter le réseau cyclable projeté de Terre de Provence Agglomération à la commune de Sénas
- Réaliser une connexion modes actifs entre Orgon et l'itinéraire cyclable touristique de « La Durance à Vélo »

Mesure 1 : Réaliser une connexion entre le PEM d'Orgon et le centre-ville

Préconisations et estimation financière :

Voie verte sur chaussée avec alternat pour les voitures puis Route à Accès Restreint sur la RD73D, et mise en voie verte du canal des Alpines.



IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●●●●
IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●●●○○
FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●●○○
COORDINATION DES ACTEURS ●●●○○
COÛT DE L'ACTION ●●●●●

GOUVERNANCE POTENTIELLE À APPROFONDIR LORS DE LA RÉALISATION DES ACTIONS

- Maitrise d'Ouvrage - MOA : Orgon, Terre de Provence
- Partenaires financiers potentiels : Département, Terre de Provence, Région, Etat
- Partenaires techniques : Département, associations, Terre de Provence, SICAS, Orgon

FINANCEMENT (ESTIMATION)

De l'investissement (estimation) : +/- 485 875 €

- Coût de la liaison entre Orgon centre et son PEM : 74 000 €
- Coût entre le PEM d'Orgon et La Durance à Vélo : 348 500 €
- Études amonts : 63 375 €

De fonctionnement :

- Entretien : 4 300 € / an sur les 2,3 km de linéaire à aménager

Aides potentielles :

- « Le Sud à Vélo » (Région)
- CD13 « Aide aux communes »
- Programme « Fonds Vert » Développer des mobilités durables / infrastructures cyclables
- infrastructures cyclables

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

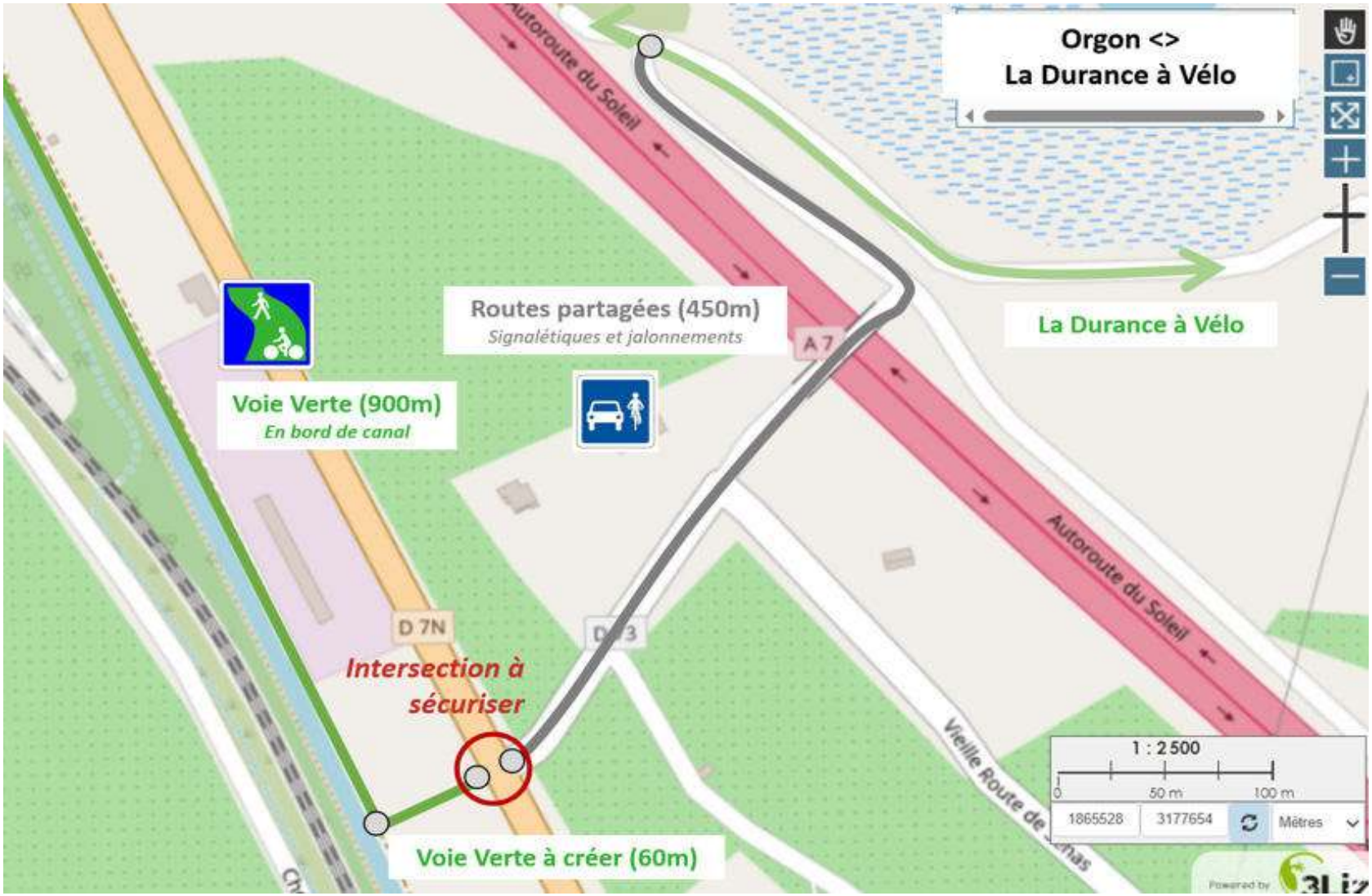
Mesure 2 : Réaliser une connexion entre le PEM d'Orgon et la « Durance à Vélo »

Préconisations et estimation financière :

Mise en « Voie Verte » du canal des Alpines et création d'un tronçon de 60 m pour atteindre la RD7N et emprunter en « Route Partagée » la RD73 jusqu'à La Durance à Vélo (passage au dessus de l'A7 existant).

ESTIMATION FINANCIÈRE DE L'ACTION :

- Mesure 1 : 74 000 €
- Mesure 2 : 348 500 € (dont 50 000 € de traitement de l'intersection)
- Coût total : 422 500 € hors études amont



Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

ACTION N°3.3.4

LONG TERME - 2032

3. LA PRATIQUE CYCLABLE

3.3 Hiérarchisation du réseau interne à Terre de Provence

3.3.4 Développer le réseau cyclable intercommunal avec des liaisons utilitaires-touristiques à signaler sur des routes secondaires

CONSTAT

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

Enjeux visés :

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

OBJECTIF

Développer le maillage cyclable à vocation mixte (touristique et utilitaire) entre les communes de TPA sur des routes secondaires (jalonnement à prévoir).

Indicateurs de suivi :

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

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ● ○ ○ ○ ○

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ○ ○ ○ ○ ○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ● ○ ○ ○ ○

COORDINATION DES ACTEURS ● ● ● ○ ○

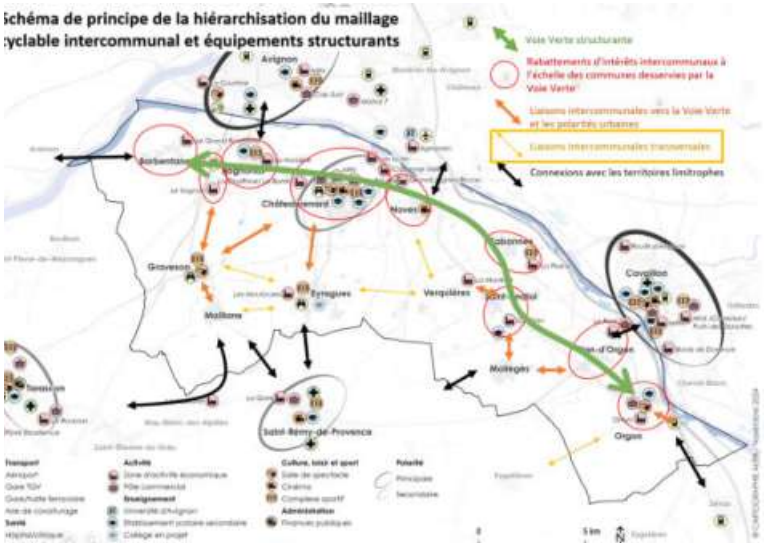
COÛT DE L'ACTION ● ○ ○ ○ ○

DÉTAILS DE L'ACTION

Mesure 1 : Identifier des liaisons intercommunales en lien avec les acteurs du territoire

Identifier, avec les acteurs locaux, des liaisons intercommunales sur des routes à faible trafic, pouvant être signalées pour répondre aux usages touristiques, utilitaires et de loisirs, et renforcer le maillage cyclable entre les communes présentant un potentiel de déplacement utilitaire ("domicile-travail", "domicile-étude"...) plus limité.

L'objectif est de signaler la présence de cyclistes sur la chaussée à faible coût (Route à accès restreint, route partagée...) et non de jalonner (panneau directionnel sous le modèle JALRIC : Jalonnement des Réseaux et Itinéraires Cyclables) que l'on retrouve dans l'action 3.5.2.



GOUVERNANCE POTENTIELLE À APPROFONDIR LORS DE LA RÉALISATION DES ACTIONS

- Maitrise d'Ouvrage - MOA : Communes, Terre de Provence
- Partenaires financiers potentiels : Terre de Provence, Région, Etat
- Partenaires techniques : Département, associations, Terre de Provence, communes

FINANCEMENT (ESTIMATION)

De l'investissement (estimation) :

- Coût de 10 liaisons de 10 km : environ 75 000 € (liaisons identifiées dans les monographies et le SDC non validé)

De fonctionnement :

- Entretien : 10 000 € / an

Aides potentielles :

- « Le Sud à Vélo » (Région)
- CD13 « Aide aux communes »
- Programme « Fonds Vert »
- Les dotations de soutien, d'équipements des territoires...

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

ACTION N°3.3.5

COURT TERME - 2032

3. LA PRATIQUE CYCLABLE

3.3 Hiérarchisation du réseau interne à Terre de Provence

3.3.5 Évaluer le potentiel d'aménagements cyclables des routes communales

CONSTAT

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

Enjeux visés :

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

OBJECTIF

Identifier à l'échelle de chaque commune un maillage cyclable se connectant au réseau intercommunal

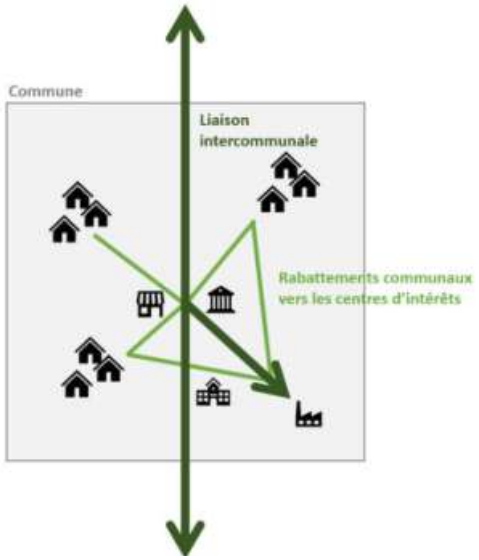
Indicateurs de suivi :

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

DÉTAILS DE L'ACTION

Réaliser un travail précis avec chaque commune et réaliser une étude foncière

- Identifier et étudier les routes communales présentant un potentiel d'intérêt cyclable, notamment pour assurer les liaisons entre les zones résidentielles, les pôles générateurs de déplacements à l'échelle communale, et les itinéraires intercommunaux. Ce travail s'appuiera sur l'existant, sur l'organisation de réunions et d'ateliers de concertation avec les techniciens communaux (services techniques, urbanisme) et les acteurs locaux, notamment les associations ;
- Une fois les itinéraires identifiés, réaliser une étude foncière (statut, emprises disponibles, contraintes techniques et réglementaires...) ;
- Réaliser des préconisations associées à un chiffrage à des fins politiques avant les études AVP ;
- Prioriser et échelonner les différentes réalisations dans le temps en fonction du potentiel d'usage, des opportunités de travaux, de la faisabilité foncière, la cohérence avec les réalisations d'itinéraires intercommunaux....



IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●●●●

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●●●○○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●●○○

COORDINATION DES ACTEURS ●●○○○

COÛT DE L'ACTION ●●●●●

GOUVERNANCE POTENTIELLE À APPROFONDIR LORS DE LA RÉALISATION DES ACTIONS

- Maitrise d'Ouvrage - MOA : Communes
- Partenaires techniques : Département, Terre de Provence Agglomération, associations

FINANCEMENT (ESTIMATION)

De l'investissement (estimation) :

- Étude foncière (statut, emprises, analyse juridique, négociations...) : +/- 60 000 €
- Coût de 4 liaisons de rabattement de plus de 2 km par commune (ratio de 100 ml) : +/- 3 000 000 € soit 230 000 € / commune
- Un coût total de 3,06 M€

De fonctionnement :

- Entretien : 120 000 € / an soit 9 000 € / commune

Aides potentielles :

- CD13 « Aide aux communes » avec plusieurs aides potentielles non cumulables couvrant entre 60 et 80 % du coût du projet (transition énergétique, sécurité routière...)
- Programme « Fonds Vert » Développer des mobilités durables / infrastructures cyclables

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

ACTION N°3.3.6

MOYEN TERME - 2030

3. LA PRATIQUE CYCLABLE

3.3 Hiérarchisation du réseau interne à Terre de Provence

3.3.6 Développer une liaisons cyclable touristique le long de la Durance (La Durance à Vélo)

CONSTAT

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

Enjeux visés :

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

OBJECTIF

Accompagner le SMAVD dans le développement d'une liaison douce touristique le long de la Durance

Indicateurs de suivi :

- Réalisation du jalonnement de l'itinéraire
- Évolution de la fréquentation cyclable au niveau des points d'intérêts touristiques de TPA et des gares d'Orgon et Barbentane
- Action à réaliser

DÉTAILS DE L'ACTION

Accompagner techniquement le déploiement de l'itinéraire auprès du SMAVD

- Un déploiement de véloroute jalonnée, réalisé par le Syndicat Mixte d'Aménagement de la Vallée de la Durance, le long de la Durance, en empruntant des routes existantes à faible trafic ;
- Accompagnement technique sur le tracé et voiries à utiliser pour le tracé de la véloroute ;
- Étudier la possibilité de réaliser des liaisons jalonnées depuis les communes et les points d'intérêts touristiques et communes principales du territoire vers le tracé de la Durance à Vélo ;
- Travailler précisément sur un point dur : la traversée de la RD99 au niveau de la zone du pont sur une solution :
  - Traversée souterraine
  - Traversée aérienne
  - Sécuriser au même niveau
  - Nouvel itinéraire à trouver



IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●○○○○

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●○○○○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●●○○

COORDINATION DES ACTEURS ●●●○○

COÛT DE L'ACTION ●○○○○

GOUVERNANCE POTENTIELLE À APPROFONDIR LORS DE LA RÉALISATION DES ACTIONS

- Maitrise d'Ouvrage - MOA : SMAVD
- Partenaires techniques : Département, Terre de Provence, communes

FINANCEMENT (ESTIMATION)

Pour Terre de Provence Agglomération : accompagnement technique

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

ACTION N°3.4.1
MOYEN TERME - 2030

3. LA PRATIQUE CYCLABLE

3.4 Connexions cyclables avec les territoires limitrophes

3.4.1 Connecter Barbentane à la Via Rhôna et à la gare d'Aramon (SERM) avec un franchissement pour les cyclistes sur le pont d'Aramon

CONSTAT

Absence d'aménagements cyclables entre Barbentane et le Gard en particulièrement sur le pont d'Aramon.

Enjeux visés :

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

OBJECTIF

Aménager 2,5 km de linéaire sur la RD35 et participer à la réalisation d'un aménagement cyclable sur le pont d'Aramon

Indicateurs de suivi :

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

DÉTAILS DE L'ACTION

Réaliser un itinéraire cyclable sécurisé vers le Gard jusqu'à la limite communale

Objectifs de la liaison :

- Assurer le rabattement des habitants de Barbentane vers la gare d'Aramon (SERM) ;
- Garantir la continuité de la Voie Verte structurante de Terre de Provence à des fins touristiques de loisirs pour une connexion à la Via Rhôna ;
- Mettre en place une liaison cyclable entre 2 régions.

La route départementale actuelle dispose de bandes cyclables bilatérales qui sont à sécuriser aux vues des vitesses et du trafic routier supérieur à 3 000 véhicules / jour : Pistes cyclables bilatérales à élargir pour atteindre 2 m de chaque côté, séparées de la chaussée par une bordure.

Le pont d'Aramon est contraint techniquement par son dimensionnement (6 m de chaussée et 1 m de trottoir de chaque côté)





IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●●○○
IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●●●○○
FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●●●●
COORDINATION DES ACTEURS ●●●●●
COÛT DE L'ACTION ●●●●●

GOUVERNANCE POTENTIELLE À APPROFONDIR LORS DE LA RÉALISATION DES ACTIONS

- Maitrise d'Ouvrage - MOA : Départements des Bouches-du-Rhône et du Gard
- Partenaires financiers potentiels : Terre de Provence, Région, Etat
- Partenaires techniques : Barbentane, Terre de Provence

FINANCEMENT (ESTIMATION)

De l'investissement (estimation) : une étude approfondira cette estimation car le PDM est un document uniquement stratégique

- Coût du linéaire sur Barbentane et sur le pont : +/- 920 000 €
- Études amonts : +/- 138 000 €
- Coût de l'action : +/- 1,06 M€

De fonctionnement :

- 13 000 € / an d'entretien

Aides potentielles :

- « Le Sud à Vélo » (Région) pour les aménagements et ouvrages d'art jusqu'à 60 % pour les études et 50 % pour les travaux (maximum : 250 000 € / km)
- Contrat Plan Etat-Région / SERM / Rabattement
- Programme « Fonds Vert » Développer des mobilités durables / infrastructures cyclables
- Les dotations de soutien, d'équipements des territoires...

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

ACTION N°3.4.2
LONG TERME - 2034

3. LA PRATIQUE CYCLABLE

3.4 Connexions cyclables avec les territoires limitrophes

3.4.2 Aménager un franchissement pour les modes actifs sur le pont de Rognonas

CONSTAT

Un pont reliant Rognonas à Avignon (Hôpital) sur une distance inférieure à 3 km, très fréquenté par le trafic automobile avec 26 500 véhicules par jour, et non sécurisé pour les cyclistes.

Enjeux visés :

- Accessibilité et connexion aux territoires limitrophes ;
- Maillage et connexions en modes actifs

OBJECTIF

Réaliser 400 m d'aménagements dédiés aux « modes actifs » sur le pont de Rognonas.

Indicateurs de suivi :

- Linéaires d'aménagements réalisés (400 m)
- Fréquentation cyclable de la traversée cyclable
- Stationnement vélo au niveau du P+R de Rognonas en amont du pont (action 2.1.5)
- Etude de faisabilité en cours

DÉTAILS DE L'ACTION

Plusieurs scénarios sont actuellement à l'étude pour le franchissement du pont, dans le cadre des réflexions menées par le Département des Bouches-du-Rhône, le Grand Avignon, Terre de Provence Agglomération, Avignon et Rognonas.

- Scénario 1 : Réalisation d'une passerelle parallèle au pont de Rognonas dédiée aux modes actifs ;
- Scénario 2 : Réalisation d'une passerelle dédiée aux modes actifs au-dessus du lit mineur de la Durance.



IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●●●●
IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●●●○○
FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●●●●
COORDINATION DES ACTEURS ●●●●●
COÛT DE L'ACTION ●●●●●

GOUVERNANCE POTENTIELLE À APPROFONDIR LORS DE LA RÉALISATION DES ACTIONS

- Maitrise d'Ouvrage - MOA : Départements des Bouches-du-Rhône
- Partenaires financiers potentiels : Terre de Provence, Grand Avignon, communes
- Partenaires techniques : Terre de Provence, Grand Avignon, communes, DREAL

FINANCEMENT (ESTIMATION)

De l'investissement (estimation) :

- Coût du sc. 1 : 10 M€
- Coût du sc. 2 : 2,15 M€

De fonctionnement :

- 1 600 € / an d'entretien hors structure du pont uniquement lié à l'aménagement cyclable

Aides potentielles :

- Contrat Plan Etat-Région / SERM / Rabattement
- « Le Sud à Vélo » (Région)

Pour des ajustements potentiels en amont du pont :

- CD13 « Aide aux communes » entre 60 et 80 % du coût du projet
- Programme « Fonds Vert » Développer des mobilités durables / infrastructures cyclables. Les dotations de soutien, d'équipements des territoires...

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Scénario 1 : Réalisation d'une passerelle dédiée aux modes actifs sur le lit mineur de la Durance

Afin de ne pas impacter la structure du pont et du profil de voirie, il est proposé de créer une liaison sécurisée pour les modes actifs et une passerelle pour traverser le lit mineur de la Durance (fermée lors des crues) :

- 300 m de cheminement à créer dans le lit majeur de la Durance (200 m côté Bouches-du-Rhône et 100 m côté Vaucluse)
- 80 m de passerelle à créer au-dessus du lit mineur

Dans un premier temps, pour relier les deux rives, une voie verte de 300 m de long et 3 m de large minimum (préconisation CEREMA) est à aménager (+/- 500 €/ml) dans le lit majeur impactant fortement les berges de la Durance considéré comme un « Espace Naturel » dans les PLU de Rognonas et Avignon (ZNIEFF et ZICO selon l'INPN).

Afin de limiter l'impact environnemental, l'aménagement peut être réalisé en stabilisé ou d'une gamme de revêtements perméables (exemple : « urbalith ») mais l'entretien demeura important notamment après les épisodes de crues.

Au niveau du lit majeur, une passerelle de 80 m de long et d'une largeur de 3 m est également à réaliser. En raison des contraintes d'inondation dans cette zone, la passerelle doit être équipée d'un système de tablier fusible, solidement amarré, afin d'éviter qu'il n'entre en collision avec les ponts en aval, ou bien d'un système de tablier amovible.



ESTIMATION DU SCÉNARIO : 2,15 M€ POUR LA CRÉATION D'UN ACCÈS PAR LE LIT MAJEUR DE LA DURANCE (HORS ÉTUDES AMONTS)

- Un coût de travail estimés sur 80 m de passerelle de 2 M€
- Un cout de travaux estimé sur 300 m de voie verte de 150 k€ à la charge des collectivités concernées
- Des partenaires techniques, financiers et des aides à identifier : Etat, Région, département du Vaucluse, Terre de Provence Agglomération, Grand Avignon, Avignon, Rognonas…

AVANTAGES DU SCÉNARIO

- Site propre continu
- Pas d'impact sur la voirie actuelle

INCONVÉNIENTS DU SCÉNARIO

- Impact sur la flore des berges
- Fermeture lors des crues
- Difficulté technique de passerelle

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Scénario 2 : Réalisation d'une passerelle indépendante parallèle au pont de Rognonas dédiée aux modes actifs

Afin de ne pas impacter la structure du pont et du profil de voirie, tout en assurant un tracé au plus direct entre Rognonas et Avignon, il est proposé de créer une passerelle indépendante parallèle au pont existant, entièrement dédiée aux modes actifs (passerelle de 3 m de large : +/- 25 000 €/ml).



Passerelle des 3 Pays (dép. 68)



ESTIMATION POUR LA CRÉATION D'UNE PASSERELLE : 10 M€ (HORS ÉTUDES AMONTS)

Un coût de travaux estimé sur 400 m de pont sur une domanialité départementale.

AVANTAGES DU SCÉNARIO

- Site propre continu
- Accès direct
- Pas d'impact sur la voirie actuelle

INCONVÉNIENT DU SCÉNARIO

Coût de réalisation important

Autres propositions : Réutilisation du pont existant

- L'encorbellement permet d'élargir la chaussée afin d'aménager des espaces pour les modes actifs, sans réduire la capacité de circulation des automobilistes sur un axe à fort trafic.

En revanche, l'encorbellement modifie la répartition des charges, impacte la résistance des matériaux et la stabilité globale de la structure. Cela nécessite une révision complète du pont avec des coûts compris entre 30 000 et 90 000 €/ml, englobant à la fois la partie ajoutée et la structure du pont.

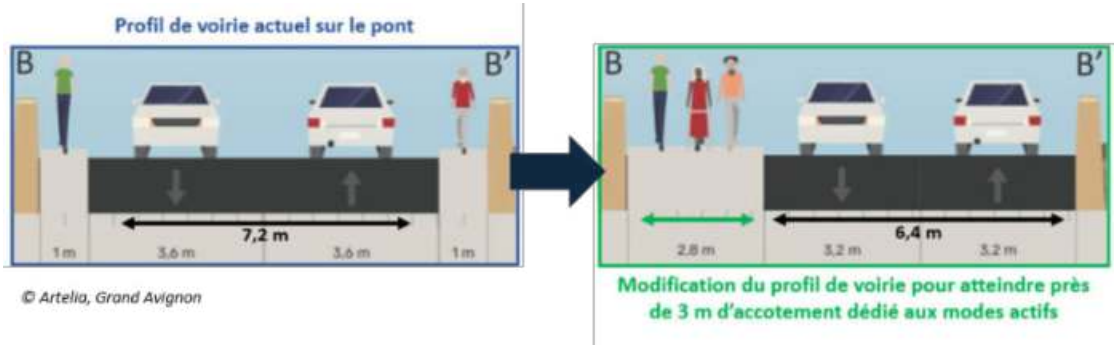
Encorbellement au dessus de l'Adour (dép. 64)



- Modification du profil de voirie pour sécuriser la traversée des cyclistes en réduisant la largeur de la chaussée et en décalant l'axe de la route, afin de créer un accotement de près 3 m :

- Réduire la chaussée de 7,2 m (3,6 m par voie) à 6,4 soit 3,2 m par voie
- Décalage de l'axe de la voirie en supprimant le trottoir Est
- Espace pour les modes actifs de près de 3m (voie verte) sur l'accotement Ouest

Cette modification du profil de voirie affecte la structure du pont, la rendant asymétrique. Une alternative serait de maintenir une piste bilatérale de 1,40 m de chaque côté (hors préconisation du CEREMA).



Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

ACTION N°3.4.3

LONG TERME - 2034

3. LA PRATIQUE CYCLABLE

3.4 Connexions cyclables avec les territoires limitrophes

3.4.3 Aménager un franchissement pour les cyclistes sur le pont de la LEO tranche 1 existante

CONSTAT

Un pont de 2X2 voies qui accueille 2 fois moins de trafic que les autres franchissements (13 000 véhicules / jour) permettant de rejoindre la gare TGV depuis Rognonas (5 km soit 20 min à vélo)

Enjeu visé :

Développement de liaisons continues et sécurisées vers les territoires limitrophes.

OBJECTIF

Aménager 1,5 km de linéaire dédiés en faveur des cyclistes sur le pont de la LEO tranche 1.

Indicateurs de suivi :

- Kilomètres d'aménagements réalisés (1,5 km) et fréquentation de l'aménagement ;
- Étude de faisabilité en cours.

DÉTAILS DE L'ACTION

Une action peu onéreuse pour rejoindre la rive droite depuis TPA, notamment la gare d'Avignon TGV

- Il s'agit d'une route à 2x2 voies qui accueille 13 000 véhicules par jour, ce qui en fait le pont le moins fréquenté des trois (Bonpas et Rognonas), soit environ une voiture toutes les 7 secondes par sens. Un niveau de trafic qui laisserait la possibilité d'introduire la circulation des cyclistes ;
- Il est possible de récupérer une voie de 3 mètres de largeur parmi les 4 disponibles pour y aménager une piste cyclable bidirectionnelle sur les 1,5 km séparant les échangeurs de Rognonas/Barbentane et celui de la gare TGV.



ESTIMATION DE L'ACTION :

150 000 € pour la création d'une piste cyclable bidirectionnelle sur une voie de circulation, protégée par une barrière séparant les cyclistes du trafic.

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●●●●

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●○○○○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ●○○○○

COORDINATION DES ACTEURS ●○○○○

COÛT DE L'ACTION ●●●○○

GOUVERNANCE POTENTIELLE À APPROFONDIR LORS DE LA RÉALISATION DES ACTIONS

- Maitrise d'Ouvrage - MOA : DREAL PACA
- Partenaires financiers potentiels : Terre de Provence, Région, Etat
- Partenaires techniques : Départements des Bouches-du-Rhône et du Vaucluse, Grand Avignon, Terre de Provence, communes

FINANCEMENT (ESTIMATION)

De l'investissement (estimation) :

- Coût du linéaire avec barrière de protection : 150 000 €

De fonctionnement :

- Entretien : 5 800 € / an uniquement sur l'aménagement cyclable (hors structure du pont)

Aides potentielles :

- « Le Sud à Vélo » (Région) pour les aménagements et ouvrages d'art jusqu'à 60 % pour les études et 50 % pour les travaux (maximum : 250 000 € / km)
- Contrat Plan Etat-Région / SERM / Rabattement
- Programme « Fonds Vert » Développer des mobilités durables / infrastructures cyclables : jusqu'à 80 % de subvention
- Les dotations de soutien, d'équipements des territoires...territoires...

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

ACTION N°3.4.4
LONG-TERME - 2034

3. LA PRATIQUE CYCLABLE

3.4 Connexions cyclables avec les territoires limitrophes

3.4.4 Connecter Noves à Agroparc avec un franchissement pour les cyclistes sur le pont de Bonpas

CONSTAT

Un pont fortement fréquenté, avec près de 20 000 véh./jour permettant de relier Noves à Agroparc (7 km soit 25 mn à vélo).

Enjeux visés :

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

OBJECTIF

Aménager 1,8 km d'itinéraires sécurisés dédiés aux cyclistes sur le pont de Bonpas.

Indicateurs de suivi :

- Linéaires d'aménagements réalisés (740 m) et part modale du vélo
- Fréquentation cyclable sur le tronçon aménagé
- Etude de faisabilité en cours

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●●○○
IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●●●○○
FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●●●●
COORDINATION DES ACTEURS ●●●●○
COÛT DE L'ACTION ●●●●○

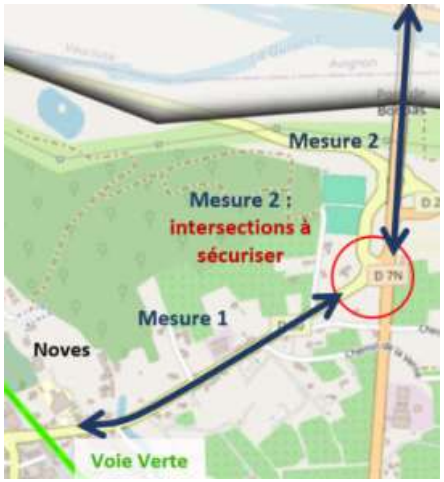
DÉTAILS DE L'ACTION

Mesure 1 : Aménager une connexion cyclable sécurisée entre Noves et le pont de Bonpas

Une liaison permettant d'assurer le rabattement cyclable vers Agroparc depuis Noves en garantissant une connexion à plus grande échelle avec la Voie Verte Est-Ouest de Terre de Provence Agglomération.
Préconisations à des fins de chiffrage de l'action en amont du pont de Bonpas :

- Voirie utilisée et distance : RD30 sur 1 km ;
- Préconisations cyclables : Piste cyclable bidirectionnelle ou bilatérale avec busage.

Coût estimatif : 440 000 € (hors études amonts).



Mesure 2 : La mise en place d'une traversée cyclable sécurisée sur le pont de Bonpas dépendra de l'emprise disponible sur l'ouvrage

- **Intersections** 61 500 € et **traversée du pont** 296 000 € avec un élargissement des trottoirs pour atteindre 1,5 m de large (inférieur aux préconisations du CEREMA mais contraint par la largeur du pont) soit 357 500 €

GOUVERNANCE POTENTIELLE À APPROFONDIR LORS DE LA RÉALISATION DES ACTIONS

- Maitrise d'Ouvrage - MOA : Département du Vaucluse
- Partenaires financiers potentiels : Terre de Provence, Région, Etat
- Partenaires techniques : Département des Bouches-du-Rhône, Terre de Provence, communes

FINANCEMENT (ESTIMATION)

De l'investissement (estimation) :

- Amont du pont depuis Noves : 440 000 €
- Coût des intersections : 61 500 €
- Traversée du pont : 296 000 €
- Etudes amonts : 119 600 €
- Coût total : 917 000 € (hors connexion avec le Grand Avignon)

De fonctionnement :

- Entretien : 8 900 € / an

Aides potentielles :

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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

ACTION N°3.4.5

MOYEN-TERME - 2030

3. LA PRATIQUE CYCLABLE

3.4 Connexions cyclables avec les territoires limitrophes

3.4.5 Développer des connexions cyclables avec la CCVBA

CONSTAT

Absence d'aménagements entre TPA et la Communauté de Communes Vallée des Baux Alpilles

Enjeux visés :

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

OBJECTIF

Connexion vers Saint-Rémy-de-Provence et l'EV08 par 3 liaisons cyclables sécurisées.

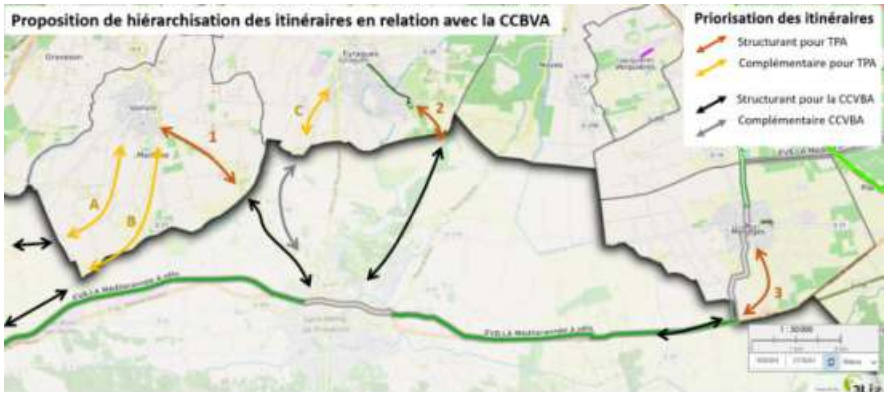
Indicateurs de suivi :

- Itinéraires réalisés ;
- Évolution de la fréquentation cyclable ;
- Action à réaliser.

DÉTAILS DE L'ACTION

Identifier des liaisons intercommunales en lien avec les acteurs du territoire

Un travail d'identification des itinéraires doit être mené en concertation avec les communes, les associations, le Département des Bouches-du-Rhône et la CCVBA.
L'objectif est de répondre aux enjeux de rabattement vers Saint-Rémy-de-Provence et vers l'Euro-Vélo 8, en cohérence avec le schéma cyclable de la CCVBA. 3 communes de Terre de Provence sont à connecter : Maillane, Eyragues et Mollégès.



IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●●○○
IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●●●○○
FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●●○○
COORDINATION DES ACTEURS ●●●○○
COÛT DE L'ACTION ●●●●○

GOUVERNANCE POTENTIELLE À APPROFONDIR LORS DE LA RÉALISATION DES ACTIONS

- Maitrise d'Ouvrage - MOA : Terre de Provence, Communes
- Partenaires financiers potentiels : Département, Région, Etat
- Partenaires TECHNIQUES : Département des Bouches-du-Rhône, CCVBA

FINANCEMENT (ESTIMATION)

De l'investissement (estimation) : 847 000 € pour les liaisons prioritaires

- Coût du linéaire des liaisons prioritaires : 706 000 €
- Études amonts : 105 900 €
- Totalité des liaisons : 811 900 €

De fonctionnement :

- 25 300 € / an d'entretien

Aides potentielles :

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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Propositions d'itinéraires prioritaires et d'aménagements afin de bénéficier d'une estimation financière de l'action :

Liaisons	Vocation et objectifs	Voiries utilisées	Préconisations	Distance	Coût estimatif du linéaire
1. Maillane <> Saint-Rémy-de-Provence (EV08)	*Assurer le rabattement cyclable vers l'EV08 et la polarité urbaine de Saint-Rémy-de-Provence (7 km) en garantissant une continuité intercommunale Nord-Sud vers Avignon et la Voie Verte Est-Ouest de TPA.*	RD5	Mise en piste cyclable bilatérale les bandes cyclables existantes	3 km *Limite communale*	**600 000 €** *(jusqu'à la limite avec la commune de Saint-Rémy-de-Provence)*
2. Eyragues <> Saint-Rémy-de-Provence (EV08)	*Assurer le rabattement cyclable vers l'EV08 et la polarité urbaine de Saint-Rémy-de-Provence (7 km) en garantissant une continuité intercommunale Nord-Sud vers Châteaurenard et la Voie Verte Est-Ouest de TPA.*	Route des Plaines, La Crau (Saint-Rémy-de-Provence)	CVCB existante route des Plaines puis Route partagée et route à accès restreint à viabiliser	3 km *Limite communale*	**106 000** € *(jusqu'à la limite avec la commune de Saint-Rémy-de-Provence)*
3. Mollégès Gare et Saint-Rémy-de-Provence par l'EV08	*Sécuriser le la connexion intra-communale entre Mollégès Gare et Mollégès Centre et prolonger l'aménagement en site propre (voie verte) de l'EV08 le long de la RD99 vers Saint-Rémy-de-Provence*	RD99	Aménagement en site propre à réaliser	2 km	Action 3.4.6 Connecter Mollégès-Gare à l'EV08 par un aménagement en site propre sécurisé

Propositions d'itinéraires complémentaires et d'aménagements afin de bénéficier d'une estimation financière de l'action :

Liaisons	Vocation et objectifs	Voiries utilisées	Préconisations	Distance	Coût estimatif du linéaire
A. Maillane <> Saint-Etienne-du-Grès (EV08) par la route du Mas Bérard	*Alternative pour connecter Maillane à Saint-Etienne-du-Grès et à l'EV08*	RD79 / Route du Mas de Bérard	Route partagée	3,5 km	10 500 € *(jusqu'à la limite avec la commune de Saint-Rémy-de-Provence)*
B. Maillane <> Saint-Rémy-de-Provence (EV08) par le Canal du Vigueirat	*Alternative pour connecter Maillane à Saint-Etienne-du-Grès et à l'EV08*	Canal du Vigueirat, RD27	Mise en Voie Verte du canal et Route partagée	3,5 km	504 500 € *(jusqu'à la limite avec la commune de Saint-Rémy-de-Provence)*
C. Eyragues <> Saint-Rémy-de-Provence (EV08)	*Alternative à l'itinéraire n°2*	RD5F, route des Jardins	Route partagée voire route à accès restreint sur voirie à faible trafic	2,5 km	22 500 € *(jusqu'à la limite avec la commune de Saint-Rémy-de-Provence)*

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

ACTION N°3.4.6

MOYEN-TERME - 2030

3. LA PRATIQUE CYCLABLE

3.4 Connexions cyclables avec les territoires limitrophes

3.4.6 Connecter Mollégès-Gare à l'EV08 par un aménagement en site propre sécurisé

CONSTAT

Absence de connexion cyclable sécurisée entre la CCVBA, l'EV08 et Mollégès Gare.

Enjeux visés :

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

OBJECTIF

Aménager 570 m de linéaire sur le long de la RD99 de l'EV08 à Mollégès Gare.

Indicateurs de suivi :

- Linéaire réalisé ;
- Évolution de la fréquentation cyclable sur le tronçon ;
- Action à réaliser.

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●○○○

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●●●○○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●○○○

COORDINATION DES ACTEURS ●●○○○

COÛT DE L'ACTION ●●○○○

DÉTAILS DE L'ACTION

Continuer la voie verte existante du département le long de la D99 jusqu'à Mollégès-Gare

Connexion de Mollégès-Gare au réseau intercommunal, à la voie verte de l'EV08 et ainsi à la CCVBA vers Saint-Rémy-de-Provence (Schéma cyclable de la CCVBA)



GOUVERNANCE POTENTIELLE À APPROFONDIR LORS DE LA RÉALISATION DES ACTIONS

- Maitrise d'Ouvrage - MOA : Terre de Provence, Communes
- Partenaires financiers potentiels : Département, Région, Etat
- Partenaires techniques : Département des Bouches-du-Rhône, CCVBA

FINANCEMENT (ESTIMATION)

De l'investissement (estimation) :

- Coût des études amonts : 30 000 €
- Coût des travaux : 200 000 €
- Coût de l'action : 230 000 €

De fonctionnement :

- 2 200 € / an d'entretien

Aides potentielles :

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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

ACTION N°3.4.7

MOYEN-TERME - 2030

3. LA PRATIQUE CYCLABLE

3.4 Connexions cyclables avec les territoires limitrophes

3.4.7 Développer une connexion avec Sénas (AMP) depuis Orgon par le Canal des Alpines

CONSTAT

Absence de connexion cyclable sécurisée entre Orgon et Sénas.

Enjeux visés :

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

OBJECTIF

Aménager 1,8 km de bord de canal entre Orgon (liaison avec « La Durance à Vélo ») et la limite de son ressort communal avec Sénas.

Indicateurs de suivi :

- Linéaire réalisé ;
- Évolution de la fréquentation cyclable sur le tronçon ;
- Action à réaliser.

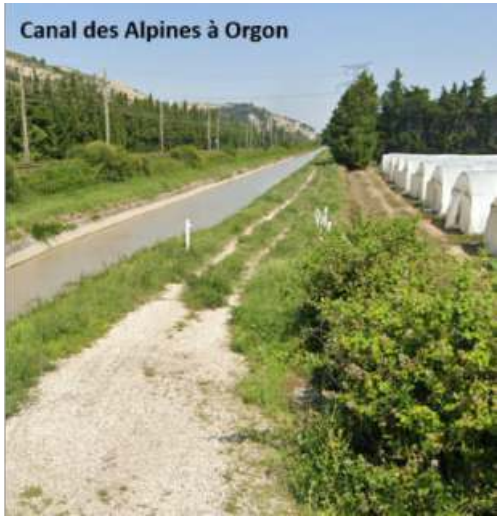
DÉTAILS DE L'ACTION

Aménager une voie verte le long du canal des Alpines entre Orgon et Sénas

Une liaison stratégique permettant :

- Une connexion avec la Métropole d'Aix-Marseille Provence ;
- De profiter du tracé naturel du canal et de l'aménagement existant côté Sénas ;
- Un enjeu cyclable touristique pour Terre de Provence Agglomération avec une connexion entre « La Durance à Vélo », la gare d'Orgon et Sénas.

Un travail de concertation doit être mené avec le Syndicat Intercommunal du Canal des Alpines Septentrionales (SICAS) afin d'étudier les modalités juridiques permettant d'ouvrir les berges du canal à la circulation tout en garantissant la sécurité des cyclistes : une convention de superposition d'affectation, une servitude de passage, un accord de gestion partenariale...



IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●●○○
IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●●●○○
FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●●●○
COORDINATION DES ACTEURS ●●●●○
COÛT DE L'ACTION ●●●○○

GOUVERNANCE POTENTIELLE À APPROFONDIR LORS DE LA RÉALISATION DES ACTIONS

- Maitrise d'Ouvrage - MOA : Orgon, SICAS
- Partenaires financiers potentiels : Terre de Provence, Région, Département, Etat
- Partenaires techniques : Terre de Provence, Région, Sénas

FINANCEMENT (ESTIMATION)

De l'investissement (estimation) :

- Études amonts : 67 500 €
- Coût des travaux : 450 000 €
- Coût total de l'action : 517 500 €

De fonctionnement :

- 6 800 € / an d'entretien

Aides potentielles :

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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

ACTION N°3.5.1

COURT-TERME - 2028

3. LA PRATIQUE CYCLABLE

3.5 Services complémentaires

3.5.1 Développer le stationnement vélo adapté et sécurisé à proximité des pôles générateurs de déplacements

CONSTAT

Du stationnement vélo ponctuel à l'échelle communale sans réflexion globale à l'échelle de TPA.

Enjeux visés :

- Développement du stationnement vélo dans toutes les communes (arceaux et stationnement sécurisé) ;
- Développement du vélo tourisme ;
- Développement des services et équipements autour du vélo.

OBJECTIF

Identifier et proposer du stationnement vélo sécurisé et adapté au niveau des principaux pôles générateurs de déplacements inter-communaux.

Indicateurs de suivi :

- Nombre de stationnement réalisé ;
- Évolution de la fréquentation cyclable et de la part modale à l'échelle de TPA ;
- Action à réaliser.

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●●○○

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ○○○○○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●○○○

COORDINATION DES ACTEURS ●●●○○

COÛT DE L'ACTION ●●○○○

DÉTAILS DE L'ACTION

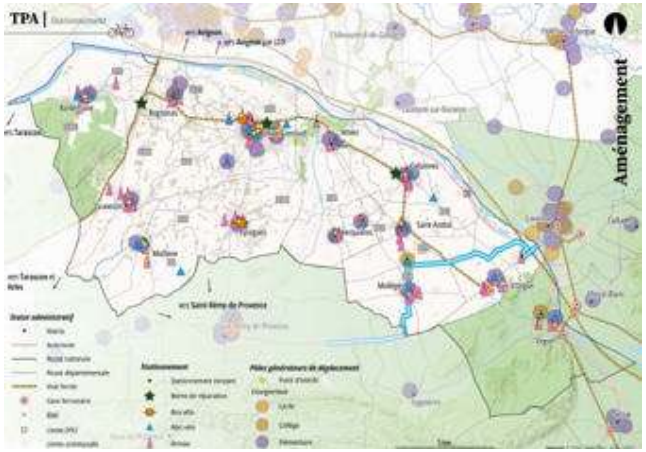
Mesure 1 : Remplacer les pinces-roues existants par des arceaux plus adaptés

Un stationnement sécurisé, compatible avec tous les vélos, qui protège mieux contre le vol et évite les risques de voilure, contrairement aux pinces-roues (autre type de stationnement : abri vélo, box vélo). Des équipements identiques installés sur l'ensemble des communes (Cf. identité visuelle de la mobilité sur TPA).

Mesure 2 : Etudier le développement du stationnement vélo à partir du travail interne de 2024

Installer des stationnements près des pôles générateurs d'intérêt intercommunal :

- Commerces de proximité dans les centres villes
- Complexes sportifs comprenant stade, gymnase...
- Équipements culturels importants
- Équipements administratifs
- Établissement de santé (maison de santé, groupement médical...)
- Voie Verte de TPA
- Établissements scolaires (privilégier du stationnement au sein des établissements)



GOUVERNANCE POTENTIELLE À APPROFONDIR LORS DE LA RÉALISATION DES ACTIONS

- Maitrise d'Ouvrage - MOA : Terre de Provence
- Partenaires financiers potentiels : Département
- Partenaires techniques : Communes

FINANCEMENT (ESTIMATION)

De l'investissement (estimation) :

- Selon le travail interne réalisé en 2024 (Schéma cyclable non validé) : 230 200 € pour 840 places de stationnement réparties sur 122 emplacements
- Travail interne, en coordination avec les communes, à réaliser sur la localisation et l'implantation du stationnement

Aides potentielles :

- Alvéole + : cofinancement du stationnement de 40 % de l'investissement
- Les dotations de soutien, d'équipements des territoires...

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

ACTION N°3.5.2

MOYEN-TERME - 2030

3. LA PRATIQUE CYCLABLE

3.5 Services complémentaires

3.5.2 Accompagner le développement du réseau cyclable par un jalonnement intercommunal uniforme

CONSTAT

Absence de jalonnement cyclable pour les déplacements « utilitaires ».

Enjeux visés :

- Coordination à l'échelle intercommunale pour la mise en place d'actions communes sur le vélo ;
- Développement du vélo tourisme ;
- Développement des services et équipements autour du vélo.

OBJECTIF

Proposer un visuel de jalonnement uniforme pour l'ensemble du réseau cyclable de TPA pour que les usagers puissent bien identifier les itinéraires cyclables du territoire.

Indicateurs de suivi :

- Nombre de panneaux installés ,
- Évolution de la fréquentation cyclable et de la part modale à l'échelle de Terre de Provence ;
- Action à réaliser.

DÉTAILS DE L'ACTION

Mesure : Réaliser un plan de signalétique et de jalonnement cohérent sur l'ensemble du territoire

Un jalonnement homogène, basé sur une trame visuelle cohérente, intégrant un code couleur et des symboles selon la hiérarchisation du réseau cyclable.

- Un jalonnement spécifique pour les axes structurants, en particulier la Voie Verte et ses itinéraires de rabattement
- Un jalonnement complémentaire sur le réseau secondaire, en articulation avec la signalétique touristique

Cela doit permettre aux cyclistes d'identifier clairement le réseau et les pôles générateurs de déplacements (grâce à la mention des destinations et des temps de parcours sur les panneaux), tout en renforçant la visibilité du vélo dans l'espace public et en sensibilisant l'ensemble des usagers à son développement, dont les automobilistes.



©AF3V

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●●○○
IMPACT ENVIRONNEMENTAL ○○○○○
FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●●○○
COORDINATION DES ACTEURS ●●●●○
COÛT DE L'ACTION ●●○○○

GOUVERNANCE POTENTIELLE À APPROFONDIR LORS DE LA RÉALISATION DES ACTIONS

- Maitrise d'Ouvrage - MOA : Terre de Provence
- Partenaires financiers potentiels : Département
- Partenaires techniques : Communes

FINANCEMENT (ESTIMATION)

De l'investissement (estimation) :

- 22 km de Voie Verte existant : 44 000 €
- 73 km de linéaire d'aménagement d'intérêt intercommunal : 146 000 €
- +/- 100 km de liaisons uniquement à jalonner : 200 000 €
- Coût total de 390 000 €

Du fonctionnement / entretien :

- 22 km de Voie Verte existant : 6 600 €
- 73 km de linéaire d'aménagement d'intérêt intercommunal : 121 900 €
- +/- 100 km de liaisons uniquement à jalonner : 30 000 €
- Coût total d'entretien 58 500 € /an

Aides potentielles :

- Fonds Vert : Soutenir les aménagements cyclables (subvention max : 80 %)

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

ACTION N°3.5.3
COURT-TERME - 2026

3. LA PRATIQUE CYCLABLE

3.5 Services complémentaires

3.5.3 Recenser et travailler avec les associations cyclistes pour le développement du vélo, notamment par l'accompagnement au changement de comportement

CONSTAT

Des associations cyclistes sur le territoire réalisent un travail de sensibilisation à la pratique du vélo

Enjeux visés :

- Identification et mobilisation des acteurs associatifs du territoire ;
- Développement des services et équipements autour du vélo (location VAE longue durée, aides à l'achat).

OBJECTIF

Identifier les associations d'usagers du vélo du quotidien et les intégrer dans les différentes actions servicielles.

Indicateurs de suivi :

- Nombre d'associations recensé ;
- Nombre d'actions associées aux associations identifiées ;
- Action à réaliser.

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●○○○
IMPACT ENVIRONNEMENTAL ○○○○○
FAISABILITÉ TECHNIQUE ●○○○○
COORDINATION DES ACTEURS ●●●○○
COÛT DE L'ACTION ●○○○○

DÉTAILS DE L'ACTION

Mesure : Identification et intégration des associations à la stratégie cyclable de l'intercommunalité

- Identifier les associations cyclistes locales liées à la promotion du vélo à usage quotidien (ateliers de réparations, sensibilisations, pratiques...)
- Mettre en place une collaboration structurée entre Terre de Provence et les associations
- Les intégrer aux actions envisagées par le PDM notamment :
  - Des actions de formation et de réparation (Maison du vélo, Le Savoir Rouler à Vélo - Action 3.5.8)
  - Accompagner techniquement l'EPCI dans ses choix d'infrastructures cyclables (aménagements) et serviciels (locations, aide à l'achat...)
  - Participer aux évènements de mobilités sur Terre de Provence
  - Relayer ou faire remonter des informations entre Terre de Provence et les usagers



Vélorution sur le pont de Rognonas / Collectif d'associations Collpasspont

Association Chateaurenard à vélo



GOUVERNANCE POTENTIELLE À APPROFONDIR LORS DE LA RÉALISATION DES ACTIONS

- Maitrise d'Ouvrage - MOA : Terre de Provence
- Partenaires techniques : Communes, associations

FINANCEMENT (ESTIMATION)

De l'investissement (estimation) :

- Temps d'animation à déterminer en fonction des actions liées aux associations

Du fonctionnement :

- Budget pour soutien aux associations (subventions, appels à projets) : +/- 2 000 € / an

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

ACTION N°3.5.4
MOYEN-TERME - 2029

3. LA PRATIQUE CYCLABLE

3.5 Services complémentaires

3.5.4 Recenser et travailler avec les vélocistes et réparateurs pour proposer des services de location longue et/ou courte durée, et de réparation vélo

CONSTAT

Aucun service vélo développé sur le territoire par Terre de Provence et manque d'identification des professionnels du secteur.

Enjeux visés :

- Identification et mobilisation des acteurs associatifs et professionnels du territoire ;
- Développement des services et équipements autour du vélo (location VAE longue durée, aides à l'achat).

OBJECTIF

Permettre aux habitants et touristes de tester différents types de vélos afin d'expérimenter les usages et d'en évaluer les bénéfices avant un éventuel achat. Faciliter la pratique par l'entretien du matériel.

Indicateurs de suivi :

- Nombre de locations réalisées ;
- Nombre de réparations réalisées ;
- Action à réaliser.

DÉTAILS DE L'ACTION

Étudier la faisabilité d'un service de location de vélos utilitaires et/ou touristiques en lien avec les vélocistes et les réparateurs

- Identifier sur le territoire, les vélocistes pouvant servir de relais pour la location et la réparation de vélo ;
- L'identification du public cible conditionne le format de la location : une forme « utilitaire » pour les habitants du territoire (longue durée, mensuelle ou annuelle), ou une forme touristique (courte durée, à la journée ou à la semaine) ;
- Prévoir une flotte dédiée de vélos diversifiée pour le compte de TPA (vélos classiques, VAE, cargos, tricycles...) adaptée aux besoins des usagers, avec une capacité évolutive en fonction du succès du dispositif. À titre de référence, les territoires similaires disposent en moyenne de 90 vélos (source : ADEME). Pour le lancement, une flotte initiale d'environ 50 vélos est recommandée :
  - 45 VAE(vélo de ville, VTC...) ;
  - 3 vélos cargos ;
  - 2 tricycles;
- La flotte sera ensuite répartie entre les acteurs membres du service de location.





IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●●○○
IMPACT ENVIRONNEMENTAL ○○○○○
FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●●○○
COORDINATION DES ACTEURS ●●●●○
COÛT DE L'ACTION ●●○○○

GOUVERNANCE POTENTIELLE À APPROFONDIR LORS DE LA RÉALISATION DES ACTIONS

- Maitrise d'Ouvrage - MOA : Terre de Provence
- Partenaires techniques : Communes, associations

FINANCEMENT (ESTIMATION)

De l'investissement (estimation) :

- +/- 107 000 € pour 50 VAE (20 000 € / an sur 4 ans si revente à 25 % du prix)

Du fonctionnement / entretien :

- Entretien et gestion de la flotte : +/- 8 250 € / an
- Subvention à hauteur de 20 % pour les réparations chez les vélocistes (scénario 5 % des habitants de Terre de Provence) : +/- 48 000 € / an
- Communication pour les services de location et de réparation des vélocistes : +/- 2 000 € / an
- Coût total de fonctionnement : +/- 58 250 € / an

Aides potentielles :

- +/- 19 500 € / an provenant de la location donc...
- ... 38 750 € / an à la charge de Terre de Provence

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Hypothèse 1 : Une location moyenne (mensuelle) et longue durée (annuelle) pour les déplacements « utilitaires » et courte durée (journée/semaine) pour le loisir / tourisme avec une flotte de TPA

Un système où Terre de Provence assure les locations des vélos :

- Établir une grille tarifaire adaptée à différentes durées d'abonnement pour favoriser la rotation des vélos et amortir l'investissement ;
- Des tarifs adaptés aux publics du territoire (exemple de la CCVD ci-contre) incluant une offre solidaire avec un coût réduit de moitié pour le volet « utilitaire » ;
- L'entretien courant du vélo est inclus dans le prix de location. En revanche, les dommages causés par une mauvaise utilisation restent à la charge de l'usager. Une option de rachat des vélos en fin de vie pourra être proposée afin de faciliter le renouvellement de la flotte;
- La réservation pourra s'effectuer en ligne ou auprès des mairies de l'intercommunalité, voire dans certains PEM du territoire ;
- L'entretien, la disposition et la restitution des vélos peuvent-être assurés par un prestataire (vélociste, association, prestataire) : prise en charge de l'entretien, états des lieux en début et fin de location et le stockage des vélos ;
- A titre d'exemple (CC des Vals du Dauphiné ci-contre) la CC des Gorges de l'Ardèche : 180 € pour 6 mois, et un chèque de caution de 500 € pour le volet « utilitaire »



Durée	Tarif Grand Public	Tarif Solidaire*
1 mois	40 €	20 €
3 mois	100 €	50 €
6 mois	190 €	95 €

*Le tarif solidaire s'applique aux demandeurs d'emplois, aux bénéficiaires du RSA, aux jeunes de la Mission Locale Nord-Isère et aux étudiants et alternants de moins de 26 ans.

Un coût selon l'ADEME :

- **Coût annuel** de 100 € / vélo et 150 € / cargo et 60 € / an pour états des lieux
- **Recette moyenne :** 375 € / an / vélo et 520 € / an / cargo si loué à 90 % du temps
- **Un coût de fonctionnement** estimée de 8 250 € / an
- **Des recettes potentielles** de 19 500 € / an

Hypothèse 2 : Proposer un service de location et de réparation de vélos accessible à tous, géré par les vélocistes

Différents modes de fonctionnement, observés au niveau national, reposent sur la gestion des flottes de vélos :

- Valoriser les vélocistes locaux proposant déjà une offre de location et de la réparation via une subvention (exemple 20 % du coût), en s'appuyant sur leur expertise et leur flotte existante ;
- Proposer potentiellement une flotte de vélos aux vélocistes dédiées à la location « utilitaire » ajustée selon les usages et besoins identifiés.



Estimation annuelle d'une subvention (20 %) de Terre de Provence pour les réparations chez les vélocistes : +/- 48 000 € / an

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

ACTION N°3.5.5

MOYEN-TERME - 2029

3. LA PRATIQUE CYCLABLE

3.5 Services complémentaires

3.5.5 Étudier spécifiquement la location de vélo au niveau des principales entrées du territoire/PEM à des fins utilitaires et/ou touristiques

CONSTAT

Aucun service vélo développé sur le territoire par Terre de Provence et manque d'identification des professionnels du secteur.

Enjeu visé :

- Développement des services et équipements autour du vélo (location VAE longue durée, aides à l'achat).

OBJECTIF

Permettre aux habitants et touristes de pouvoir utiliser un vélo en gare et se déplacer vers son lieu de travail, d'études ou à des fins de loisir et de tourisme

Indicateurs de suivi :

- Nombre de locations réalisé ;
- Type d'abonnement (« utilitaire », touristique) ;
- Action à réaliser.

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●●○○
IMPACT ENVIRONNEMENTAL ○○○○○
FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●●○○
COORDINATION DES ACTEUR ●●●○○
COÛT DE L'ACTION ●●○○○

DÉTAILS DE L'ACTION

Réaliser une étude ciblée sur les dispositifs de locations de vélos à mettre en place au niveau des principales entrées/PEM structurants du territoire : Orgon, Châteaurenard et Barbentane (SERM)

Différents systèmes de location de vélos sont à analyser et à envisager au niveau des principaux PEM afin de faciliter l'accès au service pour deux types de déplacements : utilitaires (domicile-travail, déplacements réguliers) et touristiques (loisirs, séjours).

L'étude portera sur les modèles suivants :

- **Service de location courte à longue durée**, en réutilisation la flotte de Terre de Provence. Des espaces de stockage devront être prévu, avec une gestion assurée par du personnel sous l'égide de Terre de Provence ;
- **Service de location en libre-service via une application mobile et une station et borne implique la création d'une nouvelle flotte.** Celle-ci proposerait différentes grilles tarifaires similaires à l'action précédente et mettrait à disposition une gamme de vélos adaptés aux différents usages.

Le dimensionnement du service ou de la station, les types de vélos à proposer et les modalités tarifaires seront définis à l'issue de l'étude.





GOUVERNANCE POTENTIELLE À APPROFONDIR LORS DE LA RÉALISATION DES ACTIONS

- Maitrise d'Ouvrage - MOA : Terre de Provence
- Partenaires techniques : SNCF, communes, prestataires

FINANCEMENT (ESTIMATION)

De l'investissement (estimation) :

- 3 stations de 6 VAE : 90 000 €

De fonctionnement :

- Entretien et gestion de la flotte et des stations : +/- 20 000 € / an
- Communication sur le service : +/- 2 000 € / an
- Coût total de fonctionnement : +/- 22 000 € / an

Aides potentielles :

- Les dotations de soutien, d'équipements des territoires...

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

ACTION N°3.5.6

MOYEN-TERME - 2029

3. LA PRATIQUE CYCLABLE

3.5 Services complémentaires

3.5.6 Mettre en place l'aide à l'achat solidaire de vélo

CONSTAT

Aucun service vélo n'est développé sur le territoire par Terre de Provence

Enjeux visés :

- Développement des services et équipements autour du vélo (location VAE longue durée, aides à l'achat)

OBJECTIF

Faciliter les déplacements cyclables pour les publics les plus modestes ou en insertion en réduisant le coût d'acquisition

Indicateurs de suivi :

- Nombre de vélos financés
- Évolution du budget alloué à l'aide
- Action à réaliser

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●○○○
IMPACT ENVIRONNEMENTAL ○○○○○
FAISABILITÉ TECHNIQUE ●○○○○
COORDINATION DES ACTEURS ●●●○○
COÛT DE L'ACTION ●○○○○

DÉTAILS DE L'ACTION

Mise en place d'un dispositif d'aide financière à l'achat de vélos sous conditions de ressources

- Définition des critères d'éligibilité (plafond de revenus, situation professionnelle...) ;
- Détermination des montants de l'aide (exemple : 100 € pour un vélo classique, jusqu'à 400 € pour un VAE...) ;
- Relais de l'information : CCAS, mission locale, sites internet de l'intercommunalité, des communes ;
- Une aide complémentaire à celle de l'Etat / Bonus vélo supprimé en février 2025 (jusqu'à 400 € pour des personnes morales avec un revenu fiscal < 15 400 € ou des PMR).



Des exemples différents :

- Luberon Monts de Vaucluse Agglomération : jusqu'à 30 % du prix d'achat (plafond 300 €) limité à 2 fois / foyer chez un vélociste local ;
- Portes Briardes : une aide limitée à 400 bénéficiaires, réservée aux habitants. 80 € pour un vélo classique, bonifiée à 120 € pour les 18-25 ans et 150 € pour un vélo spécifique, portée à 200 € pour les 18-25 ans.



GOUVERNANCE POTENTIELLE À APPROFONDIR LORS DE LA RÉALISATION DES ACTIONS

- Maitrise d'Ouvrage - MOA : Terre de Provence
- Partenaires techniques : CCAS, associations, vélocistes

FINANCEMENT (ESTIMATION)

De l'investissement (estimation) :

- Étude de la faisabilité de l'action par Terre de Provence

Du fonctionnement :

- Pour 100 dossiers déposés : +/- 25 € / an pour une expérimentation sur une année. Cette estimation est minimale et devra réévaluée en année n+1.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

ACTION N°3.5.7

MOYEN-TERME - 2029

3. LA PRATIQUE CYCLABLE

3.5 Services complémentaires

3.5.4 Mettre en place des stations de réparation libre-service

CONSTAT

Aucun service vélo développé sur le territoire par TPA. Des aménagements cyclables structurants sur lesquelles s'appuient une partie importante de la pratique actuelle.

Enjeux visés :

- Développement des services et équipements autour du vélo ;
- Développement du vélo tourisme.

OBJECTIF

Développer des services vélos en installant à proximité des pôles générateurs de déplacement des stations de réparation.

Indicateurs de suivi :

- Nombre de stations installées ;
- Nombre d'utilisation des stations de réparation ;
- Action à réaliser.

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●○○○○

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ○○○○○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ●○○○○

COORDINATION DES ACTEURS ●●●○○

COÛT DE L'ACTION ●●○○○

DÉTAILS DE L'ACTION

Mettre en place différents points de stations de réparation proches des itinéraires cyclables structurants (Voie Verte, EV08…), des principaux pôles générateurs de déplacement et des PEM

- Déterminer le nombre et l'emplacement des équipements sur l'espace public en identifiant les points d'intérêt pour leurs implantations, tels que les principales entrées de la Voie Verte, les centres-villes, les PEM, les zones d'activités, les principaux services et commerces du territoire
- Un totem par centre-ville et par PEM, dans les 4 plus importantes Zones d'activités de Terre de Provence (plus de 400 emplois) et à proximité de la Voie Verte structurante dans les 6 communes traversées soit +/- 36 points sur l'ensemble du territoire
- Les totems de réparation offrent globalement plusieurs services (outils, pompes, porte vélo, gonflage)
- Des stations de gonflage accompagnés d'équipements complémentaires, tels que des arceaux vélos
- Pour aller plus loin, et si les indicateurs de suivi sont positifs, envisager l'ajout de bornes de recharge pour VAE en complément, à proximité de ces points d'implantation

Borne de réparation en libre-service à Avignon



GOUVERNANCE POTENTIELLE À APPROFONDIR LORS DE LA RÉALISATION DES ACTIONS

- Maitrise d'Ouvrage - MOA : Terre de Provence
- Partenaires financiers potentiels : Département
- Partenaires techniques : Communes, SMAVD

FINANCEMENT (ESTIMATION)

De l'investissement (estimation) :

- Étudier la localisation des bornes de réparation : 1 ETP intégré à l'action 3.1.1
- +/ 72 000 € d'implantation des bornes
- +/- 16 000 € d'implantations d'arceaux vélos à proximité
- Coût total : 88 000 €

Aides potentielles :

- Alvéole +
- Les dotations de soutien, d'équipements des territoires...

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

ACTION N°3.5.8

MOYEN-TERME - 2029

3. LA PRATIQUE CYCLABLE

3.5 Services complémentaires

3.5.8 Proposer le Savoir Rouler à Vélo (SRAV) dans tous les établissements élémentaires de Terre de Provence et des ateliers vélos pour tous les publics

CONSTAT

Une faible culture vélo sur TPA (69 % de part modale voiture contre 3% pour le vélo) et un fort potentiel (70% des déplacements internes font moins de 3km).

Enjeux visés :

- Coordination à l'échelle intercommunale pour la mise en place d'actions communes sur le vélo ;
- Identification et mobilisation des acteurs associatifs du territoire.

OBJECTIF

Proposer des Vélos Ecoles aux habitants et le SRAV auprès des 36 établissements scolaires.

Indicateurs de suivi :

- Nombre d'ateliers réalisés, de participants et d'écoles traitées ;
- Action en cours de réalisation.

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●●●○
IMPACT ENVIRONNEMENTAL ○○○○○
FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●○○○
COORDINATION DES ACTEURS ●●●○○
COÛT DE L'ACTION ●○○○○

DÉTAILS DE L'ACTION

Détails de l'action : Différentes mesures peuvent être imaginées pour encourager le changement de comportement modal pour tous afin de développer une culture vélo.

Mesure 1 : S'appuyer sur une association pour développer les vélo-écoles pour tous les publics

Les vélo-écoles accueillent les adultes souhaitant apprendre ou réapprendre à faire du vélo, améliorer leur perception de la pratique et renforcer leur confiance. Pour cela, il est possible de s'appuyer sur des associations locales (ex : Roulons à Vélo, Château à Vélo, ou la FUB) ou de former un intervenant en interne.

Selon le modèle de la formation « remise en selle » du programme Objectif Employeur Pro-Vélo (inscriptions closes) à destination des entreprises :

- 1° étape : Questionnaire et information sur l'usage du vélo ;
- 2° étape : Identification des besoins de déplacement et vérification du vélo ;
- 3° étape : Conseils et mise en situation.



Estimation de la mesure : +/- 17 K€ / an
+/- 700 € pour une prestation sur 1 demi-journée soit +/- 1,4 k€ pour 2 sessions mensuelles

GOUVERNANCE POTENTIELLE À APPROFONDIR LORS DE LA RÉALISATION DES ACTIONS

- Maitrise d'Ouvrage - MOA : Terre de Provence
- Partenaires financiers potentiels : Etat
- Partenaires techniques : Éducation Nationale, associations

FINANCEMENT (ESTIMATION)

De l'investissement (estimation) :

- Coût mesure 1 : 17 k€ / an
- Coût mesure 2 : 43 k€ / an ou 21 k€ / an avec CEE
- Coût total : 60 k€ / an ou 38 k€ / an avec CEE

Aide potentielle :

- Certificat d'Economie d'Energie (CEE) : Programme Génération Vélo (fin 2025) / Programme Objectif Employeur Pro-Vélo (inscription close)

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Mesure 2 : Développer le programme Savoir Rouler à Vélo (SRAV) dans les écoles volontaires

Le programme SRAV (Plan Vélo 2018) est un programme interministériel (Comité Interministériel à la Sécurité Routière) incluant un cycle de formation d'au moins 10 heures pour les enfants de 6 à 11 ans (écoles primaires), pour **devenir autonome à vélo sur la voie publique avant l'entrée au collège :**

- 1° étape : **« savoir pédaler »** pour maîtriser les fondamentaux du vélo en acquérant un bon équilibre et en apprenant à piloter son vélo (pédaler, tourner, freiner) ;
- 2° étape : **« savoir circuler »** pour découvrir la mobilité à vélo en milieu sécurisé en sachant rouler en groupe, en communiquant pour changer de direction et en découvrant les panneaux du code de la route ;
- 3° étape : **« savoir rouler »** pour circuler en situation réelle en apprenant à rouler en autonomie sur la voie publique et en s'appropriant les différents espaces de pratique.

Un programme interministériel également partenarial intégrant :

- **Des associations formées et labellisées** (exemple : USEP Nord-Alpilles) peuvent accéder au cofinancement du programme Génération Vélo (un programme de financement éligible aux CEE jusqu'à fin 2025, avec possibilité de renouvellement), afin d'organiser les différentes étapes du programme ;
- **Les collectivités** (communes voire TPA), responsables de la gestion des établissements scolaires et du matériel, peuvent également former en interne des intervenants au SRAV, avec une aide financière potentielle pour la formation : CEE) ;
- **L'Education Nationale** en lien avec les enseignants, les programmes scolaires et l'organisation interne.

Estimation de la mesure : 43 k€ / an et 21 k€ / an avec l'aide CEE (Génération Vélo)

- Coût du SRAV : 57 € / élève en moyenne (enquête Inddigo et ADEME 2019)
- Les interventions réalisées dans le cadre du Savoir Rouler à Vélo peuvent bénéficier d'un financement à hauteur de 50 % par Génération Vélo
- Pour former 30 classes de 25 élèves (750 élèves) cela représente 43 k€ soit un reste à charge de 21 k€/an pour TPA pour une campagne de formation sur 1 niveau (ex CM2) sur 1 année

SAVOIR ROULER à vélo





Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

ACTION N°3.5.9

COURT-TERME - 2027

3. LA PRATIQUE CYCLABLE

3.5 Services complémentaires

3.5.9 Développer les services et accueil vélo

CONSTAT

Seulement 2 sites identifiés dans le label « Accueil Vélo » : la gare et le musée d'Orgon

Enjeux visés :

- Développement du vélo tourisme
- Développement des services et équipements autour du vélo

OBJECTIF

Améliorer l'attractivité de l'offre cyclable en renforçant les services destinés aux cyclistes dans les établissements recevant du public

Indicateurs de suivi :

- Nombre de label « Accueil Vélo » supplémentaires
- Nombre de services créés
- Satisfaction, des usagers
- Action à réaliser

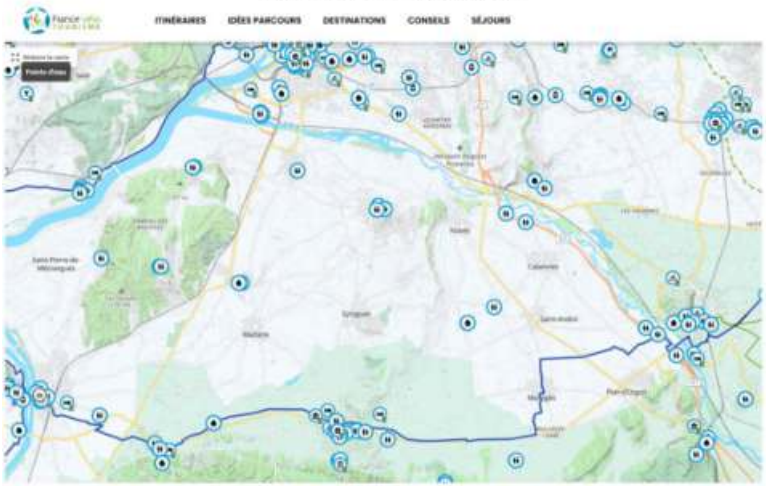
DÉTAILS DE L'ACTION

Mettre en place ou renforcer un ensemble de services pour l'accueil des cyclotouristes et des usagers locaux

Seule Orgon détient de sites équipés et labellisés « Accueil Vélo » sur le territoire de territoire de Terre de Provence. Il s'agit de :

- Développer le réseau du label sur l'ensemble du territoire pour les différents établissements publics et privés recevant du public (OT, musées, hôtels, campings...)
- Concevoir et diffuser un guide / carte des services provenant du site du label « Accueil Vélo » :
  - Un guide recensant l'ensemble des itinéraires et services vélo de TPA ;
  - Bornes de réparations de vélo et station de gonflage ;
  - Bornes de recharge pour VAE ;
  - Stationnements vélos adaptés ;
  - Vestiaire et douches ;
  - Signalétiques spécifiques dédiées.

Seule Orgon détient de sites équipés et labellisés « Accueil Vélo » sur le territoire de Terre de Provence



IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●○○○○

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ○○○○○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ●○○○○

COORDINATION DES ACTEURS ●●●○○

COÛT DE L'ACTION ●○○○○

GOUVERNANCE POTENTIELLE À APPROFONDIR LORS DE LA RÉALISATION DES ACTIONS

- Maitrise d'Ouvrage - MOA : Terre de Provence
- Partenaires techniques : Offices de tourisme, communes, hébergeurs, musées, commerces (vélocistes, etc.)

FINANCEMENT (ESTIMATION)

De l'investissement (estimation) :

- Terre de Provence pour accompagner et développer les services vélos et +/- 2 000 € pour réaliser et diffuser un guide numérique et papier des services sur le territoire

De fonctionnement :

- Terre de Provence pour une veille et accompagner le développement des services chaque année

Aides potentielles :

- Alvéole +
- Les dotations de soutien, d'équipements des territoires...

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Actions Pratique cyclable

N°	Intitulé de l'action	Maitrise d'ouvrage	Coûts de investissement	Coûts de fonctionnement	Lancement d'opération
Politique et gouvernance					
3.1.1	Mettre en place une gouvernance intercommunale sur la thématique du vélo pour coordonner la mise en œuvre des actions : stationnement, jalonnement, information, sensibilisation, etc.	TPA	Travail mené par Terre de Provence	Travail mené par Terre de Provence	2026
Développement de la voie verte					
3.2.1	Sécuriser les points durs et traversées	TPA et communes	Coût Global : 192 500 €	Suivi du fonctionnement par Terre de Provence	2027
3.2.2	Prolonger la Voie Verte structurante existante vers le centre de Barbentane	TPA et Barbentane	Coût global : 140 300 €	Coût global : 3 000 € Suivi du fonctionnement par Terre de Provence	2026
3.2.3	Prolonger la Voie Verte vers Orgon	Département	Coût global : 700 000 €	Coût global : 15 000 € Suivi du fonctionnement par Terre de Provence	2027
Hiérarchisation du réseau cyclable interne					
3.3.1	Développer des connexions entre la Voie Verte vers les pôles générateurs de déplacements communaux tels que les centres bourgs et les zones d'activités	TPA et communes	Coût global : 3 680 000 €	Coût : 37 000 € / an Suivi du fonctionnement par Terre de Provence	2028
3.3.2	Développer le rabattement des communes plus éloignées vers la Voie Verte et Châteaurenard	TPA et communes	Coût global : 2 487 700 €	Coût : 52 000 € / an Suivi du fonctionnement par Terre de Provence	2029
3.3.3	Connecter le futur PEM d'Orgon au centre-ville d'Orgon et à la "Durance à Vélo"	TPA et Orgon	Coût global : 486 000 €	Coût : 4 300 € Suivi du fonctionnement par Terre de Provence	2028

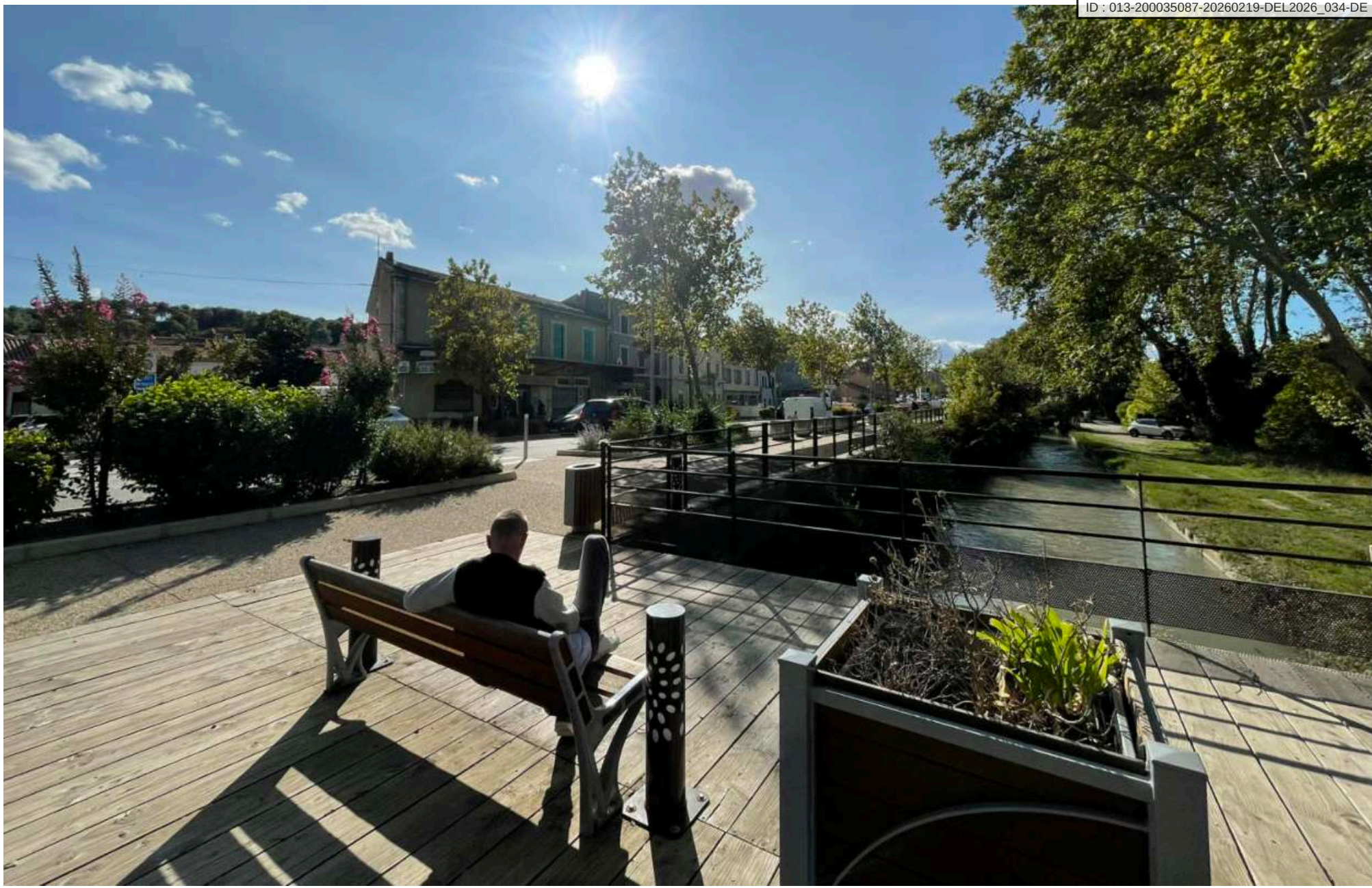
Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

3.3.4	Développer le réseau cyclable intercommunal avec des liaisons utilitaires-touristiques à signaler sur des routes secondaires	TPA et communes	Coût global : 75 000 €	Coût glob[illegible] 10 000 €/an Suivi du fonctionnement par Terre de Provence	2032
3.3.5	Évaluer le potentiel d'aménagements cyclables des routes communales	Communes	Coût global : 3 060 000 €	Coût : 120 000 € / an Suivi du fonctionnement par Terre de Provence	2027
3.3.6	Développer une liaisons cyclable touristique le long de la Durance (La Durance à Vélo)	SMAVD	Accompagnement technique de TPA	Suivi du fonctionnement par Terre de Provence	2030
Connexions cyclables avec les territoires limitrophes					
3.4.1	Connecter Barbentane à la Via Rhona et la gare d'Aramon (SERM) avec un franchissement pour les cyclistes sur le pont d'Aramon	Département	Coût global : 1 058 000 €	Coût : 13 000 € / an Suivi du fonctionnement par Terre de Provence	2034
3.4.2	Connecter Rognonas à Avignon avec un franchissement pour les modes actifs sur le pont de Rognonas	Département et Etat	Coût nouveau pont : 11 500 000 €	Coût : 1 600 € / an Suivi du fonctionnement par Terre de Provence	2034
3.4.3	Aménager un franchissement pour les cyclistes sur le pont de la LEO existante	DREAL	Coût global : 150 000 €	Coût : 5 800 € / an Suivi du fonctionnement par Terre de Provence	2034
3.4.4	Connecter Noves à Agroparc avec un franchissement pour les cyclistes sur le pont de Bonpas	Département	Coût global : 917 125 €	Coût : 8 900 € / an Suivi du fonctionnement par Terre de Provence	2034
3.4.5	Développer des connexions cyclables avec la CCVBA	TPA et communes	Coût global : 811 900 €	Coût : 25 300 € Suivi du fonctionnement par Terre de Provence	2030
3.4.6	Connecter Mollégès-Gare à l'EV08 par un aménagement en site propre sécurisé	TPA et communes	Coût global : 230 000 €	Coût : 2 200 € Suivi du fonctionnement par Terre de Provence	2030
3.4.7	Développer une connexion avec Sénas (AMP) depuis Orgon par le Canal des Alpines	Orgon et SICAS	Coût global : 517 500 €	Coût : 6 800 € / an Suivi du fonctionnement par Terre de Provence	2030
Services complémentaires					
3.5.1	Développer le stationnement vélo adapté et sécurisé à proximité des pôles générateurs de déplacements	TPA	Pour TPA : 230 200 €	Suivi du fonctionnement par Terre de Provence	2028

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

3.5.2	Accompagner le développement du réseau cyclable par un jalonnement intercommunal uniforme	TPA	Pour TPA : 390 000 €	58 500 €/an Suivi du fonctionnement par Terre de Provence	2028
3.5.3	Recenser et travailler avec les associations cyclistes pour le développement du vélo, notamment par l'accompagnement au changement de comportement	TPA	Pour TPA : 2 000 €	2 000 € / an Suivi du fonctionnement par Terre de Provence	2026
3.5.4	Recenser et travailler avec les vélocistes et réparateurs pour proposer des services de location longue et/ou courte durée, et de réparation vélo	TPA	Pour TPA : 107 000 €	38 750 € / an après pontentielle recette de location	2029
3.5.5	Étudier spécifiquement la location de vélo au niveau des principales entrées du territoire/PEM à des fins utilitaires et/ou touristiques	TPA	Pour TPA : 90 000 €	22 000 € / an Suivi du fonctionnement par Terre de Provence	2029
3.5.6	Mettre en place l'aide à l'achat solidaire de vélo	TPA	Pour TPA : 25 000 €	25 000 € Suivi du fonctionnement par Terre de Provence	2029
3.5.7	Mettre en place des stations de réparation libre-service	TPA	Pour TPA : 88 000 €	Suivi du fonctionnement par Terre de Provence	2029
3.5.8	Proposer le SRAV dans tous les établissements élémentaires de Terre de Provence et des ateliers vélos pour tous les publics	TPA	Pour TPA : 38 000 €	38 000 € Suivi du fonctionnement par Terre de Provence	2027
3.5.9	Développer les services et accueil vélo : hébergement, guide/carte des services sur le territoire (points d'eau, stations gonflage, bornes de recharge VAE, etc.)	TPA	Pour TPA : 2 000 €	Suivi du fonctionnement par Terre de Provence	2027

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE



Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

ACTION N°4.1.1

MOYEN-TERME - 2030

4. MARCHE ET ESPACES PUBLICS

4.1 Espaces publics

4.1.1 Poursuivre l'apaisement des circulations dans les noyaux villageois

CONSTAT

Des zones à modération de vitesse globalement présentes et en projet dans l'ensemble des communes de TPA.

Enjeux visés :

- Requalification et valorisation des espaces publics ;
- Meilleure accessibilité PMR au sein des villages et mise en accessibilité de la voirie;
- Sécurisation des cheminements piétons vers les écoles ;
- Sécurisation des intersections avec les routes départementales très circulées/gestion des continuités.

OBJECTIF

Étendre ou créer des zones de réduction des vitesses (Z20, Z30) sur des secteurs communaux à enjeux dans les centres-villes à proximité des pôles générateurs de déplacement (écoles, commerces, services...).

Indicateurs de suivi :

- Linéaire de Z20 et Z30 étendue ou créée ;
- Évaluation de l'accidentologie ;
- Retour des usagers de la route et de l'espace public ;
- Action en cours de réalisation.

DÉTAILS DE L'ACTION

Identifier les secteurs à enjeux à l'échelle des communes pour développer des Z20 et Z30

- Identifier les secteurs à risque présentant un potentiel conflit d'usage entre automobilistes et modes actifs (cyclistes et piétons) : proche des écoles, des commerces, des services...
- Sécuriser ces zones en réduisant les vitesses en fonction du niveau de sécurité souhaité :
  - Des Zones 30 pour sécuriser la circulation des cyclistes sur la chaussée ;
  - Des Zones 20 pour partager la chaussée entre tous les usagers, en priorité les modes actifs.
- Ce déploiement devra être accompagné d'aménagements et de dispositifs permettant la réduction des vitesses : chicanes, plateaux, écluses, radars pédagogiques, matérialisations au sol...
- Une hypothèse de 15 km de zones de modération de vitesse peut être identifiée à l'échelle de TPA selon les monographies pour un coût d'environ 608 000 €.

Zone de rencontre à Cabannes



IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●○○○

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●○○○○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●○○○

COORDINATION DES ACTEURS ●●●○○

COÛT DE L'ACTION ●●●○○

GOUVERNANCE POTENTIELLE À APPROFONDIR LORS DE LA RÉALISATION DES ACTIONS

- Maitrise d'Ouvrage - MOA : Communes
- Partenaires techniques : TPA, Département, associations

FINANCEMENT (ESTIMATION)

De l'investissement (estimation) :

- Coût des Z20 et Z30 avec ralentisseurs, écluses... : 608 000 € pour 15 km (hors linéaire intégré dans un itinéraire cyclable)

Du fonctionnement :

- 58 000 € / an pour l'entretien
- Suivi de TPA

Aides potentielles :

- « Le Sud à Vélo »
- Fonds Verts (subvention max. 80 %) : « Développement des mobilités durables en zones rurales »
- CD13 « Aide aux communes » avec plusieurs aides potentielles non cumulables
- Dotation de soutien à l'investissement...

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

ACTION N°4.1.2
MOYEN-TERME - 2030

4. MARCHE ET ESPACES PUBLICS

4.1 Espaces publics

4.1.2 Poursuivre une politique de stationnement pour rééquilibrer l'emprise de la voirie dans chaque commune au profit des espaces publics partagés (piétons/personnes à mobilité réduite)

CONSTAT

Des conflits d'usages entre le stationnement et les cheminement modes actifs dont les PMR observés sur le territoire.

Enjeux visés :

- Requalification et valorisation des espaces publics ;
- Meilleure accessibilité PMR au sein des villages
- Sécurisation des cheminements piétons vers les écoles ;
- Optimisation du stationnement en lien avec l'aménagement des espaces publics ;
- Sécurisation des cheminements piétons dans les zones d'emploi.

OBJECTIF

Optimiser le stationnement communal pour réduire l'emprise de la voiture au profit des espaces publics.

Indicateurs de suivi :

- Nombre de place supprimé
- Nombre de commune avec une politique de stationnement
- Retour des usagers de la route et de l'espace public
- Action en cours de réalisation

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●●●○
IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●○○○○
FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●●●○
COORDINATION DES ACTEURS ●●●○○
COÛT DE L'ACTION ●●○○○

DÉTAILS DE L'ACTION

Accompagner les communes dans le développement de politiques de stationnement pour optimiser des aménagements dédiés aux modes actifs, aux PMR et aux solutions alternatives à l'usage individuel de la voiture

Afin d'optimiser l'espace public et favoriser les mobilités alternatives à la voiture, notamment les modes actifs, il convient de poursuivre les politiques de stationnement déjà engagées. Celles-ci visent notamment à encourager la rotation, l'occupation et l'espace dédié au stationnement dans des secteurs à enjeux (commerces, services scolaires...) :

- Déplacer le stationnement en périphérie non loin des principaux pôles générateurs de déplacement (5 à 10 min à pied via des cheminements à créer) ;
- Tarification du stationnement intégrant une période de gratuité limitée (30 min), applicable jusqu'à 18 h voire 19h ;
- Zones réglementées ou limitées avec de la zone bleue par exemple.

Selon les monographies, 5 communes dont Châteaurenard, ont mis en place ou prévoient une politique de stationnement spécifique, en cohérence avec l'action de pacification des voiries (cf. action sur les Z20 et Z30), afin de sécuriser les déplacements des modes actifs et des PMR.



GOUVERNANCE POTENTIELLE À APPROFONDIR LORS DE LA RÉALISATION DES ACTIONS

- Maitrise d'Ouvrage - MOA : Communes
- Partenaires financiers potentiels : TPA
- Partenaires techniques : Département, associations

FINANCEMENT (ESTIMATION)

De l'investissement (estimation) :

- Étude mutualisée de stationnement pour une dizaine de communes : +/- 30 000 € (diagnostic, relevés, propositions)
- Terre de Provence : Préparation et accompagnement technique de l'étude

Du fonctionnement :

- Prévoir un contrôle régulier des zones réglementés par les agents municipaux

Aides potentielles :

- Dotation de soutien à l'investissement...

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

ACTION N°4.2.1
MOYEN-TERME - 2030

4. MARCHE ET ESPACES PUBLICS

4.2 Cheminements piétons et PMR

4.2.1 Réaménager les traversées piétonnes dangereuses identifiées dans les monographies communales

CONSTAT

Des traversées routières dangereuses impactant le cheminement piéton dans les communes.

Enjeux visés :

- Sécurisation des intersections avec les routes départementales très circulées/gestion des continuités ;
- Sécurisation des cheminements piétons vers les écoles ;
- Meilleure accessibilité PMR au sein des villages et mise en accessibilité de la voirie ;
- Sécurisation des cheminements piétons dans les zones d'emploi.

OBJECTIF

Sécuriser 20 intersections aux échelles communales pour développer le report modal piéton (objectif 30 % de part modale contre 23 % aujourd'hui).

Indicateurs de suivi :

- Nombre d'intersections sécurisées ;
- Retour des usagers de la route et de l'espace public ;
- Action à réaliser.

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●●○○
IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●○○○○
FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●●○○
COORDINATION DES ACTEURS ●●●○○
COÛT DE L'ACTION ●●○○○

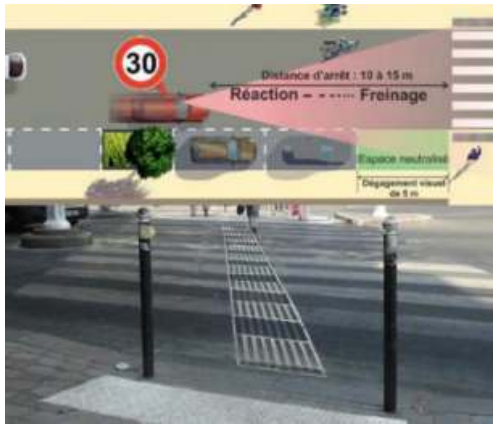
DÉTAILS DE L'ACTION

Sécuriser les intersections dangereuses identifiées dans les monographies communales

Les monographies communales ont permis de recenser les carrefours et les intersections considérés comme dangereux liés notamment aux vitesses, au manque de visibilité ou à l'absence d'aménagements sécurisés.
Ces points noirs impactent la pratique de la marche pour tous publics et en particulier les enfants, les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite.

Pour sécuriser ces intersections, des solutions sont proposées en concertation avec les acteurs compétents de la voirie (communes, CD13 et TPA) :

- **Améliorer la visibilité** par la suppression du stationnement en amont des traversées (Loi LOM : article L118-5 du Code de la voirie routière)
- **Sécuriser les traversées**, adaptée au niveau de trafic et de la vitesse des voitures : plateau traversant et/ou signalisation horizontale et verticale
- Accompagner avec des dispositifs adaptés aux PMR : bandes podotactiles, abaissement ou le rehaussement des trottoirs...



GOUVERNANCE POTENTIELLE À APPROFONDIR LORS DE LA RÉALISATION DES ACTIONS

- Maitrise d'Ouvrage - MOA : Communes
- Partenaires financiers potentiels : Département
- Partenaires techniques : Département, TPA, associations

FINANCEMENT (ESTIMATION)

De l'investissement (estimation) :

- Traitement de 20 intersections (hors intersections pris en compte dans le volet « cyclable » : +/- 325 000 €
- Terre de Provence : Préparation et accompagnement technique de l'étude

Du fonctionnement :

- Un entretien d'environ 600 € / an sur les 20 intersections identifiées

Aides potentielles :

- Dotation de soutien à l'investissement...

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

ACTION N°4.2.2
MOYEN-TERME - 2030

4. MARCHE ET ESPACES PUBLICS

4.2 Cheminements piétons et PMR

4.2.2 Mener un travail de terrain à l'échelle communale afin d'identifier des itinéraires piétons et PMR

CONSTAT

Seule la commune de Châteaurenard a élaboré un Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces (obligatoire pour les communes de plus de 1 000 habitants).

Enjeux visés :

- Requalification et valorisation des espaces publics ;
- Sécurisation des cheminements piétons vers les écoles et les zones d'emploi ;
- Meilleure accessibilité PMR au sein des villages et mise en accessibilité de la voirie.

OBJECTIF

Accompagner les 11 communes de Terre de Provence Agglomération dans l'élaboration de leur Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE).
Il s'agit de garantir des cheminements sécurisés, continus et jalonnés, en direction des principaux pôles d'intérêt et des projets d'aménagement à venir.

Indicateurs de suivi :

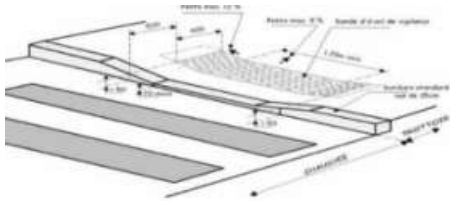
- Nombre de PAVE réalisé ;
- Nombre de référent Parcours Handicap 13 identifié ;
- Action à réaliser ;

DÉTAILS DE L'ACTION

Réalisation d'un PAVE dans 11 communes de Terre de Provence

Un PAVE intègre :

- Un diagnostic d'accessibilité (relevés de terrain, analyse des cheminements prioritaires, état des équipements) ;
- Une hiérarchisation des besoins de développement selon les secteurs stratégiques, de fortes fréquentations ou d'accessibilité de base ;
- Une estimation des travaux à réaliser au travers d'un plan d'actions.





Un travail partenarial

La démarche doit associer l'ensemble des acteurs concernés :

- **Les gestionnaires de voirie** : communes, CD13 et TPA ;
- **Les habitants et les associations locales**, en particulier celles représentant les personnes en situation de handicap pour une approche inclusive. Dans ce cadre, il conviendra de recenser et d'animer ce volet spécifique de la mobilité à travers une gouvernance à bâtir.

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●●○○
IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●○○○○
FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●●○○
COORDINATION DES ACTEURS ●●●○○
COÛT DE L'ACTION ●●○○○

GOUVERNANCE POTENTIELLE À APPROFONDIR LORS DE LA RÉALISATION DES ACTIONS

- Maitrise d'Ouvrage - MOA : Communes
- Partenaires financiers potentiels : TPA
- Partenaires techniques : Département, TPA, associations

FINANCEMENT (ESTIMATION)

De l'investissement (estimation) :

- Coût de réalisation de PAVE à l'échelle intercommunale (étude mutualisée) : +/- 30 000 €
- Terre de Provence : Préparation et accompagnement technique de l'étude
- Du fonctionnement :
- Des coûts à évaluer selon les fiches actions des PAVE par commune

Aides potentielles :

- Dotation de soutien à l'investissement...

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

ACTION N°4.2.3
MOYEN-TERME - 2030

4. MARCHE ET ESPACES PUBLICS

4.2 Cheminements piétons et PMR

4.2.3 Mettre en place des équipements favorisant la marche (bancs, éclairages, etc.)

CONSTAT

Seule la commune de Châteaurenard a élaboré un Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces (obligatoire pour les communes de plus de 1 000 habitants).

Enjeux visés :

- Requalification et valorisation des espaces publics ;
- Meilleure accessibilité PMR au sein des villages et mise en accessibilité de la voirie.

OBJECTIF

Accompagner le développement des aménagements piétons et PMR avec des équipements adaptés.

Indicateurs de suivi :

- Nombre d'équipements positionnés ;
- Retour des usagers ;
- Action à réaliser.

DÉTAILS DE L'ACTION

Proposer des installations d'équipements complémentaires au réaménagement du linéaire piéton

Types d'équipements à mettre en place :

- Bancs pour les pauses lors d'un déplacement ;
- Positionnement de l'éclairage public sur des cheminements importants ou les points durs lors des déplacements en soirée ;
- Points d'eau, toilettes, fontaines ;
- Jalonnement piéton simple et visible (distances temps et kilométrique à pied, code couleur différent pour les différencier du jalonnement cyclable, 3 informations maximum par lame de panneau...).

Pour réaliser le meilleur choix des équipements urbains, une réflexion collective doit être réalisée. Elle devra inclure les habitants, les associations de personnes en situation de handicap et ceux qui utilisent régulièrement l'espace public.

Des équipements pouvant également être utiles pour d'autres modes et d'autres vocations (tourisme et loisir).



IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●○○○
IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●○○○○
FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●○○○
COORDINATION DES ACTEURS ●●○○○
COÛT DE L'ACTION ●●○○○

GOUVERNANCE POTENTIELLE À APPROFONDIR LORS DE LA RÉALISATION DES ACTIONS

- Maitrise d'Ouvrage - MOA : Communes
- Partenaires financiers potentiels : Département, TPA
- Partenaires techniques : TPA, associations

FINANCEMENT (ESTIMATION)

De l'investissement (estimation) :

- Des équipements qui dépendront des actions des PAVE
- Estimation sur une moyenne de 30 éclairages, 5 jalonnements, 5 bancs et 1 espace « toilettes » supplémentaires par commune: +/- 466 000 € soit 36 000 € / commune

Du fonctionnement :

- Selon le scénario de la fiche action : 38 900 € / an

Aides potentielles :

- Dotation de soutien à l'investissement...

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

ACTION N°4.2.4

COURT-TERME - 2027

4. MARCHE ET ESPACES PUBLICS

4.2 Cheminements piétons et PMR

4.2.4 Structurer et valoriser les sentiers de randonnée touristiques et de loisir, via une coordination territoriale et une communication unifiée piétons et PMR

CONSTAT

Absence d'itinéraires de randonnées à l'échelle intercommunale.

Enjeux visés :

- Requalification et valorisation des espaces publics ;
- Sécurisation des cheminements piétons vers les écoles ;
- Sécurisation des cheminements piétons dans les zones d'emploi.

OBJECTIF

Coordonner les mesures touristiques liées à la randonnée avec les enjeux de mobilités « utilitaires ».

Indicateurs de suivi :

- Évolution de la part modale piétonne ;
- Linéaire d'itinéraires jalonnées ;
- Action à réaliser.

DÉTAILS DE L'ACTION

Mutualiser les efforts à travers la mise en place d'une gouvernance territoriale, à la fois en interne à TPA mais aussi avec les acteurs du territoire (communes, PNR, PETR, associations...) permettant de :

- Définir les itinéraires piétons (diagnostic partagé, analyse des besoins et attentes des usagers à la fois résidents et touristes) ;
- D'harmoniser la signalétique et le jalonnement des itinéraires piétons avec un balisage commun (« utilitaire » et touristique : sites patrimoniaux et pôles générateurs de déplacement) ;
- D'harmoniser les supports de communication la, promotion de ces itinéraires ;
- La répartition des responsabilités d'entretien : prévue dans la gouvernance que TPA souhaite mettre en place pour le volet cyclable ?

Concilier les enjeux « utilitaires » et touristiques en proposant à proximité de ces itinéraires, des aires de repos voire des PEM bénéficiant du panel de service de mobilité (offre de transport en commun pour les itinérants, services vélos type borne de réparation – stationnement vélo...).

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●○○○

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●○○○○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●○○○

COORDINATION DES ACTEURS ●●●○○

COÛT DE L'ACTION ●○○○○

GOUVERNANCE POTENTIELLE À APPROFONDIR LORS DE LA RÉALISATION DES ACTIONS

- Maitrise d'Ouvrage - MOA : TPA
- Partenaires techniques : Communes, PNR, PETR, Offices de tourisme, musées...

FINANCEMENT (ESTIMATION)

De l'investissement (estimation) :

- Terre de Provence pour coordonner les actions « utilitaires » avec le volet touristique

Du fonctionnement :

- Terre de Provence

Aides potentielles :

- Alvéole +
- Les dotations de soutien, d'équipements des territoires...

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Actions Marche et espaces publics

N°	Intitulé de l'action	Maitrise d'ouvrage	Coûts de investissement	Coûts de fonctionnement	Lancement d'opération
Espaces publics					
4.1.1	Poursuivre l'apaisement des circulations dans les noyaux villageois	Communes	Coût communes : 608 000€ avec comme partenaire opérationnel TPA et Dép.	58 000 € Suivi du fonctionnement par Terre de Provence	2030
4.1.2	Poursuivre une politique de stationnement pour rééquilibrer l'emprise de la voirie dans chaque commune au profit des espaces publics partagés (piétons/personnes à mobilité réduite)	Communes	Coût de l'étude : 30 000 € Terre de Provence pour l'accompagnement de l'étude	Suivi du fonctionnement par Terre de Provence	2030
Cheminements piétons et PMR					
4.2.1	Réaménager les traversées piétonnes dangereuses identifiées dans les monographies communales	Communes	325 000 € Terre de Provence pour l'accompagnement de l'étude	600 € / an Suivi du fonctionnement par Terre de Provence	2030
4.2.2	Mener un travail de terrain à l'échelle communale afin d'identifier des itinéraires piétons et PMR qui soient sécurisés, continus et jalonnés, en direction des principaux pôles d'intérêt et des projets d'aménagement à venir	Communes	Réalisation PAVE : 30 000 € Terre de Provence pour l'accompagnement de l'étude	Suivi du fonctionnement par Terre de Provence	2030
4.2.3	Mettre en place des équipements favorisant la marche (bancs, éclairages, etc.)	Communes	Coût pour les communes : 466 000 €	38 900 € / an pour les communes	2030
4.2.4	Structurer et valoriser les sentiers de randonnée touristiques et de loisirs, via une coordination territoriale et une communication unifiée	TPA	Terre de Provence pour coordonner les actions « utilitaires » avec le volet touristique	Suivi du fonctionnement par Terre de Provence	2027

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE



Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

ACTION N°5.1.1

LONG-TERME - 2035

5. VOIRIE, TRAFIC ET LOGISTIQUE

5.1 Trafic routier

5.1.1 Étudier la réalisation d'une traversée multimodale de la Durance

CONSTAT

Un trafic routier important entre TPA et le Grand Avignon sur les ponts de Rognonas (26 500 véhicules/jour) et de Bonpas (17 000 véhicules/jour) ainsi que sur les RD au nord du département (D28 avec 22 600 véhicules/jour et D571 avec 17 800 véhicules/jour).

Enjeux visés :

- Canalisation du trafic de transit et gestion des entrées/sorties du territoire ;
- Réalisation d'un franchissement supplémentaire de la Durance (intégrant les TC et les modes actifs).

OBJECTIF

Étudier un franchissement de la Durance pour les modes actifs, les TC, le covoiturage et le trafic poids lourds, afin de soulager les voiries du nord du département: RD, ponts de Rognonas et Bonpas, Châteaurenard et Rognonas.

Indicateurs de suivi :

- Étude globale de trafic, de logistique et de réalisation du franchissement au dessus de la Durance réalisée ;
- Diminution du trafic envisagée sur la D28, D571 ainsi que les ponts de Rognonas et de Bonpas ;
- Action à réaliser.

DÉTAILS DE L'ACTION

Etudier la meilleure implantation d'une traversée de la Durance favorables aux déplacements alternatifs à l'autosolisme et captant les flux poids-lourds

- S'appuyer sur l'étude globale de trafic, de logistique (actions 5.1.6 et 5.2.1) permettant de bénéficier de la logique des flux sur les routes départementales et communales de Terre de Provence
- Proposer une implantation et un type de traversée conciliant :
  - **Les enjeux environnementaux**, notamment sur l'impact sur le lit majeur de la Durance, la maîtrise de l'augmentation du trafic automobile (frein au report modal) et la diminution du trafic sur les voiries du nord des Bouches-du-Rhône (RD, Châteaurenard, Rognonas, ponts de Bonpas et de Rognonas) ;
  - **Les enjeux économiques** avec la connexion GMP <> A7 pour les Poids-Lourds ;
  - **Les enjeux de report modaux** avec une connexion favorable aux modes actifs, aux transports en commun, aux mobilités partagées type « covoiturage ».
- **Proposer une simulation de trafic** pour évaluer les impacts potentiels sur la circulation, les ralentissements, l'évolution des flux notamment en milieu urbain, une prise en compte des projets en cours ou à venir...).

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●●○○

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●●●●●

FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●●●●

COORDINATION DES ACTEURS ●●●●●

COÛT DE L'ACTION ●●●○○

GOUVERNANCE POTENTIELLE À APPROFONDIR LORS DE LA RÉALISATION DES ACTIONS

- Maitrise d'Ouvrage - MOA : Etat, Départements du Vaucluse et des Bouches-du-Rhône, TPA
- Partenaires techniques : Région Sud PACA, le Grand Avignon, le GMP et les communes

FINANCEMENT (ESTIMATION)

De l'investissement (estimation) :

- Étude d'impact de trafic avec simulation (en s'appuyant sur les données de comptage des actions 5.1.6 et 5.2.1) : +/- 10 000 €
- Étude de faisabilité pour définir le coût et le type de la traversée selon son implantation en intégrant l'aspect multimodal : +/- 10 000 €
- Étude d'impact environnementale selon l'emplacement déterminé : +/- 10 000 €
- Estimation globale de l'action sur l'aspect technique : +/- 30 000 €
- En fonction des résultats des études de faisabilité, des études préliminaires et des études d'avant-projet, des études environnementales seront menées et une enquête publique sera ensuite organisée

Du fonctionnement :

- Concertation avec les acteurs du territoire

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

ACTION N°5.1.2

MOYEN-TERME - 2030

5. VOIRIE, TRAFIC ET LOGISTIQUE

5.1 Trafic routier

5.1.2 Étudier un raccordement entre le nouveau Grand Marché de Provence (ex MIN) et le réseau routier

CONSTAT

Un accès unique en impasse (Av. de la Durance) vers le secteur du GMP se connectant à la D28 (22 600 véh./jour) et à la zone urbaine de Châteaurenard.

Enjeux visés :

- Réflexion coordonnée avec les acteurs sur l'amélioration et le développement de l'activité logistique sur le territoire.

OBJECTIF

Etudier la possibilité de réaliser un nouvel accès optimisé au GMP, assurant une desserte performante tout en limitant les impacts sur la circulation et la qualité de vie des riverains.

Indicateurs de suivi :

- Kilomètres d'aménagements réalisés ;
- Trafic sur la D28 et dans Châteaurenard ;
- Etude de faisabilité à réaliser.

DÉTAILS DE L'ACTION

Étudier de manière concertée et proposer plusieurs scénarios, via différentes phases, pour desservir au mieux le Grand Marché de Provence

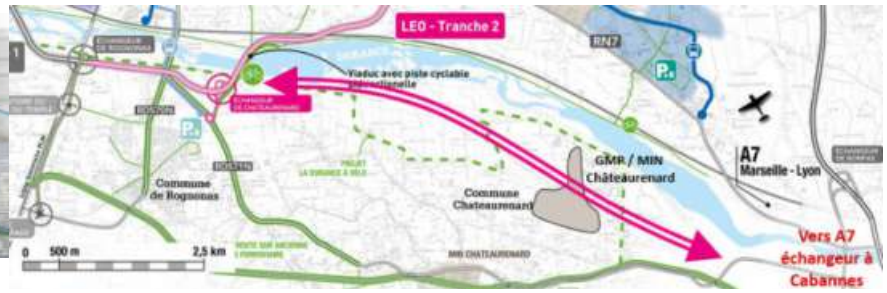
Avec le projet de relocalisation du MIN au nord de Châteaurenard, dans la zone d'activités des Iscles, le réseau routier actuel apparaît inadapté à l'attractivité croissante :

- un seul accès en impasse, l'avenue de la Durance ;
- Un trafic important sur les voiries départementales (RD28 et 571) et communales (Châteaurenard).

Cet objectif de desserte au GMP s'étudiera étape par étape en tenant compte des contributions des parties prenantes et des riverains, directement concernés par l'augmentation potentielle du trafic dans le secteur.

Un tracé de 7 km entre l'ancien tracé de la LEO 2 et le secteur de Bonpas via le GMP sans passer par Châteaurenard.





IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●○○○○
IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●●●○○
FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●●○○
COORDINATION DES ACTEURS ●●●●●
COÛT DE L'ACTION ●●●○○

GOUVERNANCE POTENTIELLE À APPROFONDIR LORS DE LA RÉALISATION DES ACTIONS

- Maitrise d'Ouvrage - MOA : Département, TPA
- Partenaires techniques : Etat, Région Sud PACA, TPA, GMP, entreprises

FINANCEMENT

De l'investissement (estimation) :

- Études amonts et d'impacts spécifiques : +/- 150 000 € (études d'opportunités, de faisabilité, préliminaires, d'avant-projet...)

Du fonctionnement :

- Terre de Provence : accompagnement technique du projet

Aides potentielles :

- Des aménagements communaux complémentaires associés aux aides du CD13 concernant les travaux de sécurité routière (80 % des travaux / plafond 75 000 € HT), l'aide au développement local (60 % / plafond 600 000 € HT), l'aide aux acquisitions foncières (60 % / plafond 500 000 € HT)...

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Une démarche structurée en plusieurs étapes visant à identifier la solution la plus adaptée

Des études à réaliser avec des objectifs différents :

- Études d'opportunités pour justifier le besoin de réalisation ;
- Études de faisabilité pour vérifier techniquement, économiquement et réglementairement la réalisation du projet ;
- Études préliminaires permettant de comparer des scénarios ;
- Études d'avant projet pour identifier les impacts environnementaux , les coûts et les éléments techniques à prendre en compte dans la réalisation.

En parallèle de ce processus, une concertation avec les parties prenantes et les habitants sera organisée. Chaque phase fera l'objet d'une analyse objective visant à confirmer ou non la poursuite du projet.

Ces études devront également intégrer les éléments déjà analysés au moment de leur réalisation, notamment l'étude de trafic du Département (action 5.1.5) ainsi que les scénarios étudiés par le MIN (présentés ci-dessous).

Estimation de la mesure 2 :

› **Études amonts : +/- 150 000 € (études d'opportunités, de faisabilité, préliminaires, d'avant-projet...)**



Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

ACTION N°5.1.3

LONG-TERME - 2035

5. VOIRIE, TRAFIC ET LOGISTIQUE

5.1 Trafic routier

5.1.3 Étudier la mise en place d'un échangeur sur l'A7 à Cabannes

CONSTAT

Un trafic routier important sur le pont de Bonpas (17 000 véhicules / jour) et sur les RD avoisinantes à l'Est de Terre de Provence Agglomération (22 600 v/j sur la RD28, 10 400 véhicules/jour sur la RD7N, etc).

Enjeux visés :

- Gestion des entrées/sorties autoroutières évitant le pont de Bonpas.

OBJECTIF

Étudier la faisabilité d'un échangeur sur l'A7 à proximité de Cabannes pour réduire le trafic sur le pont de Bonpas et desservir la rive sud de la Durance.

Indicateurs de suivi :

- Ouvrage réalisé ;
- Diminution du trafic sur le pont de Bonpas ;
- Étude de faisabilité en cours.

DÉTAILS DE L'ACTION

Etudier la mise en place d'un échangeur sur l'A7 au niveau de Cabannes

Ce dernier permettrait de relier l'A7 à la rive sud de la Durance offrant une alternative au pont de Bonpas via l'échangeur d'Avignon Sud.

Cette connexion a pour but de renforcer l'attractivité du GMP, des ZA, des entreprises et des plateformes logistiques du nord de TPA.

Une réduction du trafic sur le pont de Bonpas permettrait de développer des modes alternatifs à la voiture telle que l'intégration d'une voie cyclable et/ou une VRTC (cf. action : modes actifs, transport collectif, covoiturage, etc.).

L'échangeur sera étudié étape par étape (études d'opportunité, de faisabilité, préliminaires... cf. action 512) et fera l'objet, à chaque phase, d'une analyse objective visant à confirmer ou non la poursuite du projet.



- **Etudes amonts : +/- 150 000 € (etudes d'opportunités, de faisabilité, préliminaires, d'avant-projet...)**

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●○○○○

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●●●●●

FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●●○○

COORDINATION DES ACTEURS ●●●●○

COÛT DE L'ACTION ●●●○○

GOUVERNANCE POTENTIELLE À APPROFONDIR LORS DE LA RÉALISATION DES ACTIONS

- Maitrise d'Ouvrage - MOA : Etat / Vinci Autoroutes/ Département des Bouches-du-Rhône
- Partenaires financiers potentiels : Région Sud PACA, TPA
- Partenaires techniques : Région Sud PACA, Département des Bouchers-du-Rhône, TPA , Cabannes, SMAVD

FINANCEMENT

De l'investissement (estimation) :

- Etudes amonts et d'impacts spécifiques : +/- 150 000 € (études d'opportunités, de faisabilité, préliminaires, d'avant-projet...)

Du fonctionnement :

- Terre de Provence : accompagnement technique du projet

Aides potentielles :

- Des aménagements communaux complémentaires associés aux aides du CD13 concernant les travaux de sécurité routière (80 % des travaux / plafond 75 000 € HT), l'aide au développement local (60 % / plafond 600 000 € HT), l'aide aux acquisitions foncières (60 % / plafond 500 000 € HT)...
- CPER / Contrat Plan Etat-Région

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

ACTION N°5.1.4

COURT-TERME - 2027

5. VOIRIE, TRAFIC ET LOGISTIQUE

5.1 Trafic routier

5.1.4 Identifier des tronçons routiers à fort trafic pour réduire les vitesses et/ou proposer des solutions de report modal à des fins environnementales

CONSTAT

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

Enjeux visés :

- Réduction des impacts de la circulation automobile et poids lourds (bruit, qualité de l'air).

OBJECTIF

Identifier des tronçons routiers à proximité d'habitations sur lesquels une réglementation est à mettre en place.

Indicateurs de suivi :

- Diminution des émissions sur les principaux axes ;
- Nombre de Kilomètre de réglementation instauré ;
- Action à réaliser.

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●○○○○
IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●○○○○
FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●○○○
COORDINATION DES ACTEURS ●●●○○
COÛT DE L'ACTION ●●○○○

DÉTAILS DE L'ACTION

- Identifier les tronçons routiers à fort trafic, en particulier en milieu urbain, où les congestions et les nuisances environnementales (bruit, NOx, PM10, CO_2...) sont les plus marquées, en s'appuyant notamment sur les résultats de l'évaluation atmosphérique du Plan de Mobilités.
- Cette action est à articuler avec celles portant sur l'étude de trafic globale afin de croiser les données de circulation et de pollution.
- Sur la base de ce diagnostic, il s'agira de proposer une réduction de la vitesse maximale autorisée (limitation à définir selon les contextes, avec indication des longueurs de tronçons concernés) et des solutions de report modal (couloir de covoiturage, TC...), en concertation avec les acteurs locaux et les habitants. Cette mesure contribuera également à la sécurisation des axes concernés.
- Sélection des tronçons à étudier :
  - A7 à proximité d'Orgon
  - RD28 et RD571 à proximité de Châteaurenard et Rognonas
  - Ponts...



GOUVERNANCE POTENTIELLE À APPROFONDIR LORS DE LA RÉALISATION DES ACTIONS

- Maitrise d'Ouvrage - MOA : TPA, Département des Bouches-du-Rhône
- Partenaires techniques : Etat et communes

FINANCEMENT

De l'investissement (estimation) et de fonctionnement :

- Une signalétique de limitation de vitesse sur 3 secteurs : +/- 2 000 €
- Cout de 3 radars de contrôle de vitesse : 100 000 €
- Identifier les tronçons et étudier les solutions potentielles pour Terre de Provence

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

ACTION N°5.1.5

COURT-TERME - 2027

5. VOIRIE, TRAFIC ET LOGISTIQUE

5.1 Trafic routier

5.1.5 Confirmer le plan de hiérarchisation du réseau viaire en intégrant les plans communaux

CONSTAT

Certains tronçons de routes enregistrent un trafic élevé de VL et PL, inadapté à leurs dimensionnements (RD29, RD30B, etc.).

Enjeu visé :

- Établir un plan d'investissement adapté pour obtenir la réduction des impacts de la circulation automobile et poids lourds (bruit, qualité de l'air) et canalisant le trafic de transit.

OBJECTIF

Confirmer un plan de circulation à chaque échelle (Département et communes) pour orienter les gros volumes de trafics sur les axes importants.

Indicateurs de suivi :

- Kilomètres de réaménagements routiers et diminution du trafic sur le réseau secondaire ainsi que sur les secteurs à enjeux ;
- Études à réaliser.

DÉTAILS DE L'ACTION

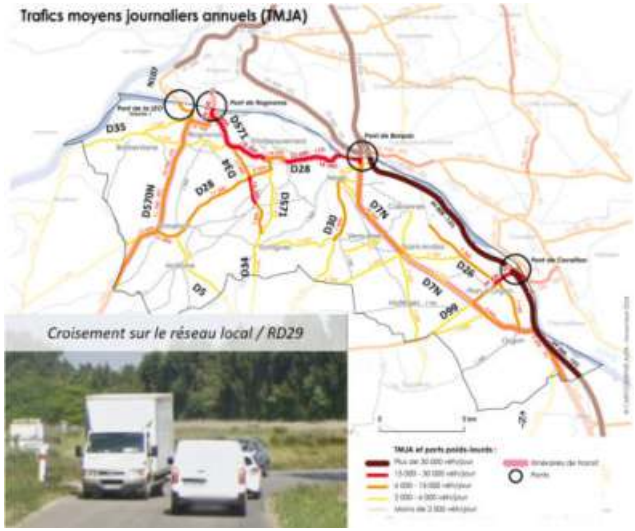
Mesure 1 : Confirmer le plan de hiérarchisation du réseau viaire à l'échelle de Terre de Provence

Un plan de hiérarchisation routière à l'échelle de TPA vise à canaliser les flux VL et PL vers les axes structurants, à limiter le trafic sur les routes secondaires inadaptées et à proposer de nouveaux aménagements.

Cette structuration permet :

- D'améliorer la sécurité des usagers et des riverains ;
- De préserver le cadre de vie des habitants dans les noyaux villageois ;
- D'améliorer l'attractivité des modes actifs ;
- De réduire le trafic de transit ;
- D'améliorer la logistique urbaine.

Une étude, incluant une enquête de comptage et OD sur l'ensemble du réseau, permettra d'identifier les problématiques et enjeux.



Action commune avec celles de la logistique
+/- 100 000 € pour une étude complète avec comptage et propositions d'actions

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●●○○

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●○○○○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●○○○

COORDINATION DES ACTEURS ●●●○○

COÛT DE L'ACTION ●●●○○

GOUVERNANCE POTENTIELLE À APPROFONDIR LORS DE LA RÉALISATION DES ACTIONS

- Maitrise d'Ouvrage - MOA : TPA
- Partenaires techniques : Région Sud PACA, entreprises, communes

FINANCEMENT

De l'investissement (estimation) :

- Mesure 1 : +/- 100 000 € étude avec comptage, enquêtes OD, modélisation et des actions
- Mesure 2 : Intégré à la mesure 1 sinon +/- 260 000 € pour 13 communes
- Terre de Provence : Préparation et suivi de l'étude globale sur le trafic

Du fonctionnement :

- Des coûts d'entretien déjà existants sur le réseau

Aides potentielles :

- Pour la réalisation d'aménagements routiers sur les voiries communales : CD13 « Aide aux communes » jusqu'à 80 % (transition énergétique, sécurité routière...)

A noter : les actions 515 et 522 sont différentes dans leur temporalité. La première correspond à un travail technique consistant à réaliser une étude de comptage pour analyser les problématiques de trafic. La deuxième vise à faire respecter les plans de circulation communaux qui proviendront des résultats de l'action précédente.

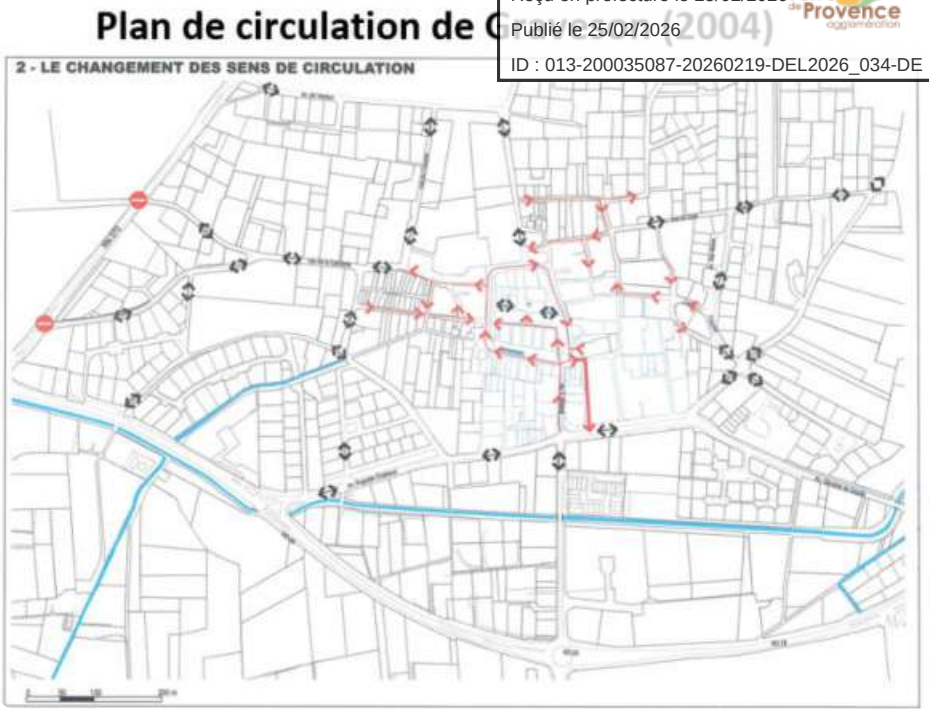
Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Mesure 2 : Inciter les communes à développer des plans de circulation communaux en lien avec le Département et autres partenaires de la Mobilités (Région, Terre de Provence)

L'intérêt est d'identifier localement les voiries stratégiques des communes vers lesquelles les flux doivent s'orienter ou au contraire ne pas s'orienter tout en améliorant la fluidité globale du trafic à l'échelle communale. Pour ce faire, des études communales permettraient :

- **D'identification des zones à risque** (croisements dangereux, zones à enjeux piétons et cyclables : zones scolaires, secteurs résidentielles, commerciaux, etc.)
- **Proposer des aménagements de sécurisation pour les piétons et les cyclistes :** pacification en zone 30 ou zone 20 avec des aménagements complémentaires (plateaux, ralentisseurs, chicanes, écluses...), contre-sens cyclable lors de la mise en place de sens unique, création de trottoirs, passages piétons, pistes cyclables et zones de tranquillité...
- **De fluidifier la circulation** en réduisant les embouteillages via des organisations de trafic et des aménagements spécifiques :
  - Sens de circulation, optimisation et hiérarchisation des voies, type de carrefour...
  - Privilégier les giratoires aux feux tricolores (sauf dans les secteurs à risque pour les modes actifs)
  - Aménager des by-pass (shunts ou bretelles) sur les carrefours majeurs
- **De réduire les émissions de Gaz à Effet de Serre** en limitant la place de la voiture
- **De minimiser le coût des dispositifs de sécurisations** (sens unique avec contre-sens-cyclable, zone piétonne plus large...)

Ce travail de concertation en lien avec le Département et les entreprises est à réaliser afin de prendre en compte les flux de marchandises et le plan de circulation départemental.







Un coût intégré avec la mesure 1 sinon pour chaque commune :

- **+/- 20 000 € pour un plan de circulation simplifié soit +/- 260 000 €**

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

ACTION N°5.2.1

COURT TERME - 2027

5. VOIRIE, TRAFIC ET LOGISTIQUE

5.2 Trafic de marchandises

5.2.1 Réaliser une étude de circulation de marchandises à l'échelle de TPA

CONSTAT

Certains tronçons de routes secondaires enregistrent un trafic élevé de PL, inadapté à leur dimensionnement (RD29, RD30B, etc)

Enjeux visés :

- Réduction des impacts de la circulation poids lourds
- Réflexion coordonnée avec les acteurs sur le développement de la logistique (1er et dernier km)
- Canalisation du trafic de transit

OBJECTIF

Comprendre les orientations et la typologie des flux de marchandises afin de proposer des solutions adaptées en prenant en compte les riverains, les usagers de la route, les entreprises et les enjeux environnementaux

Indicateurs de suivi :

- Étude réalisée et actions à mettre en œuvre
- Eudes à réaliser

DÉTAILS DE L'ACTION

Coordonner les différents acteurs autour d'une étude de compréhension du trafic de la logistique sur l'ensemble du territoire de Terre de Provence Agglomération.

L'objectif est de concilier les dimensions économiques, environnementales, sécuritaires et de qualité de vie des riverains.

Actuellement, aucune donnée précise n'existe à l'échelle de TPA et de son environnement proche concernant ce type de flux. Afin de proposer des solutions adaptées, une étude spécifique doit être menée pour identifier la typologie des flux et les axes / points sensibles. Cela permettra ensuite de définir des actions répondant aux attentes de l'ensemble des parties prenantes.

Elle pourra être réalisée en lien avec le plan de hiérarchisation du réseau routier (action 5.1.5), afin d'optimiser les coûts de mise en œuvre en mutualisant les données.

Les solutions proposées pourront concerner aussi bien l'aménagement de la voirie par les collectivités que les pratiques logistiques des entreprises : optimisation des flux (taux de remplissage, mutualisation, conditions d'exploitation), organisation des relations entre chargeurs, transporteurs et distributeurs, recours aux biocarburants, entretien des flottes, etc.



+/- 100 000 € pour une étude sur la typologie des flux, identification des acteurs, comptage, enjeux et préconisations

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●●○○

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●●●○○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●●○○

COORDINATION DES ACTEURS ●●●○○

COÛT DE L'ACTION ●●●○○

GOUVERNANCE POTENTIELLE À APPROFONDIR LORS DE LA RÉALISATION DES ACTIONS

- Maitrise d'Ouvrage - MOA : Département et TPA
- Partenaires financiers potentiels : Région Sud PACA
- Partenaires techniques : Entreprises, communes

FINANCEMENT

De l'investissement (estimation) :

- +/- 100 000 € pour une étude et des préconisations (étude en commun avec les actions à nommer)
- Terre de Provence : Préparation et suivi de l'étude globale sur le trafic

Du fonctionnement :

- Le fonctionnement dépendra des actions à réaliser

Aides potentielles :

- L'AAP « Logistique bas carbone » ADEME/ PACA pour les entreprises couvrant jusqu'à 80 % des études, les expérimentations et chargés de mission
- Le label FRET 21 de l'ADEM/AUTF pour les entreprises avec un accompagnement technique
- CPER pour favoriser la décarbonation du fret
- CD13 « Aide aux communes » avec plusieurs aides potentielles non jusqu'à 80 % (transition énergétique, sécurité routière...)

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

ACTION N°5.2.2

MOYEN TERME - 2030

5. VOIRIE, TRAFIC ET LOGISTIQUE

5.2 Trafic de marchandises

5.2.2 En appui des communes, vérifier la réglementation de circulation des PL dans chacune d'entre elles et l'adapter

CONSTAT

Certains tronçons de routes secondaires enregistrent un trafic élevé de PL, inadapté à leur dimensionnement.

Enjeux visés :

- Réduction des impacts de la circulation poids lourds ;
- Réflexion coordonnée avec les acteurs sur le développement de la logistique (1er et dernier km) ;
- Canalisation du trafic de transit.

OBJECTIF

Identifier les arrêtés, les faire respecter et observer l'impact sur les axes.

Indicateurs de suivi :

- Nombre d'arrêtés existant et leur compatibilité avec le trafic constaté ;
- Nombre de verbalisation et diminution du trafic PL sur le réseau secondaire ainsi que sur les secteurs à enjeux ;
- Actions à réaliser.

DÉTAILS DE L'ACTION

Identifier et faire respecter les arrêtés en collaboration avec les communes (police de circulation) et l'Etat (police de sécurité routière)

Un travail collaboratif, en lien avec les études de comptage de l'action 5.2.1, avec les communes et le Département sur 2 étapes :

- Identifier, lors d'entretiens avec les communes et le Département, les différents arrêtés existants selon les axes de circulation et les types de véhicules interdits.
- Vérifier si sur ces axes, les arrêtés sont respectés (comptage routier avec prise en compte des PL, observations...).

Pour TPA, identifier les arrêtés en concertation avec les communes et les acteurs locaux



©Châteaurenard

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●○○○○
IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●●○○○
FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●●○○
COORDINATION DES ACTEURS ●●●○○
COÛT DE L'ACTION ●○○○○

GOUVERNANCE POTENTIELLE À APPROFONDIR LORS DE LA RÉALISATION DES ACTIONS

- Maitrise d'Ouvrage - MOA : TPA, communes
- Partenaires techniques : Département des Bouches-du-Rhône, application de navigation GPS, Terre de Provence Agglomération et les communes

FINANCEMENT

De l'investissement (estimation) :

- Identifier les arrêtés : 13 réunions (1 entretien annuel par commune pour identifier et mettre à jour les arrêtés)

Du fonctionnement :

- Suivi annuel de Terre de Provence

Aides potentielles :

- En fonction des études des actions de plans de circulations 5.1.5 et 5.2.1 , Terre de Provence peut orienter les contrôles vers les secteurs à enjeux

A noter : les actions 515 et 522 sont différentes dans leur temporalité. La première correspond à un travail technique consistant à réaliser une étude de comptage pour analyser les problématiques de trafic. La deuxième vise à faire respecter les plans de circulation communaux qui proviendront des résultats de l'action précédente.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

ACTION N°5.2.3

MOYEN TERME - 2030

5. VOIRIE, TRAFIC ET LOGISTIQUE

5.2 Trafic de marchandises

5.2.3 Organiser les livraisons et le stationnement des poids lourds en prévoyant des places et des aires spécifiques

CONSTAT

Des flux importants de PL sur le réseau intercommunal mais peu de stationnements identifiés

Enjeu visé :
Réflexion coordonnée avec les acteurs (entreprises, Région, etc.) sur l'amélioration et le développement de l'activité logistique sur le territoire, sur le 1er et dernier km

OBJECTIF

Identifier des zones de stationnement PL à proximités des axes principaux de circulation

Indicateurs de suivi :

- Nombre de parkings identifiés et créés
- Occupation des parkings
- Actions à réaliser

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●○○○○
IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●●●○○
FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●●○○
COORDINATION DES ACTEURS ●○○○○
COÛT DE L'ACTION ●○○○○

DÉTAILS DE L'ACTION

Identifier des emplacements stratégiques impactant le moins le trafic et le stationnement actuel

Identifier, dans le cadre de l'étude globale de circulation (action 5.1.5), les emplacements pertinents selon les flux PL à proximité des principales entreprises, des axes structurants et des Zones d'Activités en s'appuyant sur une étude et des entretiens ciblés avec les acteurs économiques. L'objectif est de répondre aux besoins logistiques tout en limitant l'impact sur le réseau secondaire.

Une fois les emplacements définis, il convient de :

- Identifier et/ou aménager des places et des aires incluant le stationnement des poids lourds, en veillant à prévoir des emplacements adaptés (gabarit, giration, manœuvre), ainsi qu'une connexion efficace au réseau viaire ;
- Établir une réglementation locale liée aux horaires d'usage et aux conditions de stationnement ;
- Garantir la sécurité et la conformité des aires, notamment en termes de respect des normes environnementales (ex : NF P11-300 – gestion des eaux pluviales) ;
- Proposer des services complémentaires (sanitaires, distributeurs, wifi, restauration, vidéosurveillance, clôture, bornes de recharge électrique, station de gonflage...) ;
- Communiquer auprès des transporteurs.

Ce travail peut être intégré à une étude plus large sur la circulation des marchandises (action 5.2.1) ou faire l'objet de concertation avec les entreprises et les collectivités.



+/- 120 000 € / aire de 400 m² soit 5 places PL.

Proposition d'un maillage de 5 aires : +/- 600 000 € (estimation de l'action)

GOUVERNANCE POTENTIELLE À APPROFONDIR LORS DE LA RÉALISATION DES ACTIONS

- Maitrise d'Ouvrage - MOA : Département, TPA, communes et entreprises
- Partenaires financiers potentiels : Région Sud PACA, les communes, les entreprises
- Partenaires techniques : Département, les entreprises et les communes

FINANCEMENT

De l'investissement (estimation) :

- Pour des travaux d'une aire : +/- 120 000 €
- Proposition pour un maillage de 5 aires : +/- 600 000 €

Du fonctionnement :

- Pour l'entretien d'une aire : +/- 2 000 € / an
- Pour l'entretien de 5 aires : +/- 10 000 € / an

Aides potentielles :

- CD13 « Aide aux communes »
- CPER sur les axes de la « Transition environnementale » et de la « Mobilité » de la priorité 1

A noter : 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.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

ACTION N°5.2.4
MOYEN TERME - 2031

5. VOIRIE, TRAFIC ET LOGISTIQUE

5.2 Trafic de marchandises

5.2.4 Accompagner le développement des alternatives au transport par voie routière, notamment le ferroutage à la halte ferroviaire de Barbentane

CONSTAT

Des trafics routiers VL et PL globalement très importants à l'échelle de TPA quel que soit la hiérarchisation routière (structurant, secondaire, local)

Enjeux visés :

- Réduction des impacts de la circulation automobile et poids lourds (bruit, qualité de l'air)
- Accompagnement du report modal de la logistique vers le ferroviaire

OBJECTIF

Réaménager la friche ferroviaire de Barbentane en plateforme multimodale de ferroutage capable d'accueillir jusqu'à 850 UIT/jour

Indicateurs de suivi :

- Réalisation d'une plateforme fret à Barbentane
- Nombre d'Unité de Transport Intermodal (UIT) passant du PL au train
- Etudes de faisabilité en cours

DÉTAILS DE L'ACTION

Fonctionnement d'une plateforme de marchandises multimodale

Sur ce site, les marchandises sont transférées d'un mode de transport à un autre (système de transbordement).

La plateforme est organisée en plusieurs zones pour faciliter cette opération :

- Réception des marchandises : un espace dédié pour le stationnement des camions avec des quais de réception des marchandises
- Chargement et déchargement : au niveau des quais, des équipements spécifiques (grues, transpalettes...) sont utilisés pour déplacer les marchandises du camion vers le train ou inversement. Les quais de départ du train sont souvent situés à proximité immédiate pour faciliter le transfert
- Gestion informatique des flux : des systèmes de gestion informatisée permettent de coordonner les opérations de chargement et de déchargement, garantissant une fluidité du processus
- Départ des marchandises en train : le ferroutage permet de transporter de grandes quantités de marchandises sur de longues distances, contribuant ainsi à une alternative plus écologique et économique au transport routier

Terminal Ouest Provence / TOP



Plateforme multimodale digitalisée sur 13,5 hectares. Elle permet l'expédition de marchandises par train, avec une capacité de 44 000 UIT/an (Unité Intermodal Transport) et peut accueillir 4 trains de 850 m simultanément. Un investissement de près de 30 millions d'euros, financé par l'UE, l'État, la Région Sud, la MAMP et TOP

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●●○○
IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●●●●○
FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●●●○
COORDINATION DES ACTEURS ●●●○○
COÛT DE L'ACTION ●●●●●

GOUVERNANCE POTENTIELLE À APPROFONDIR LORS DE LA RÉALISATION DES ACTIONS

- Maitrise d'Ouvrage - MOA : Etat, Région
- Partenaires financiers potentiels : UE, Terre de Provence
- Partenaires techniques : SNCF Réseau et le potentiel gestionnaire de la plateforme logistique, Barbentane, TPA

FINANCEMENT

De l'investissement (estimation) :

- +/- 6 M€ pour une plateforme logistique de moyenne surface

Du fonctionnement : TPA pour suivre le projet

Aides potentielles :

- Aides européennes : fonds de cohésion / fonds européen de développement régional (FEDER), Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE), Fonds TEN-T
- Aides nationales et régionales : Fonds de Transition Ecologique, CPER, CEE, SNCF Réseau, logistique verte

Les actions 5.2.4 et 2.1.1 sont compatibles car la gare "voyageurs » est prioritaire et localisée à l'Ouest tandis que la plateforme est située sur le secteur Est. Ce projet dépendra d'études menées par les partenaires et fera l'objet des aménagements nécessaires pour garantir le bon fonctionnement.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Étudier la réalisation d'une plateforme multimodale au niveau de la friche ferroviaire de Barbentane (faisabilité et impacts) et le présenter au public

Étudier l'opportunité d'exploiter cette friche de 1,3 hectares via des études de faisabilité et impacts environnementaux à rendre disponibles au public (hors voie ferrée de stockage) pour développer une plateforme multimodale se heurte toutefois à des contraintes urbanistiques spécifiques :

- L'unique accès, situé à l'impasse de la gare, doit combiner à la fois les déplacements des modes actifs vers la gare voyageur et l'accès des poids lourds (PL) vers la gare de marchandises.

Il est proposé d'installer un système de feux de signalisation, avec détection de présence des PL, afin d'éviter les croisements entre les poids lourds et les piétons. Un sens de priorité doit être instauré, avec un feu principal vert sur le parking de l'Escapade pour limiter l'impact sur le trafic de la RD570N, notamment en cas de file de poids lourds. Cependant, lors des arrivées des trains, où un plus grand nombre de poids lourds sortiront de la gare, il est nécessaire de donner la priorité aux camions sortants.

- Un espace relativement restreint, notamment en raison de la présence d'anciennes voies de stockage situées au centre de la zone.

Afin de limiter les problèmes de circulation, il est possible de proposer un sens unique longeant les quais de chargement/déchargement (d'un linéaire de 150 mètres), tout en laissant l'accès sur les voies de stockage centrales. Les voies situées à l'ouest pourraient être conservées, car elles permettent aux trains de s'orienter aussi bien vers le nord que vers le sud sur la ligne PLM.

- Mettre en place des équipements de fonctionnement d'une gare de marchandise (exploitation ferroviaire, zones de manutention intermodale, systèmes de gestion, entrepôts, bureaux...).

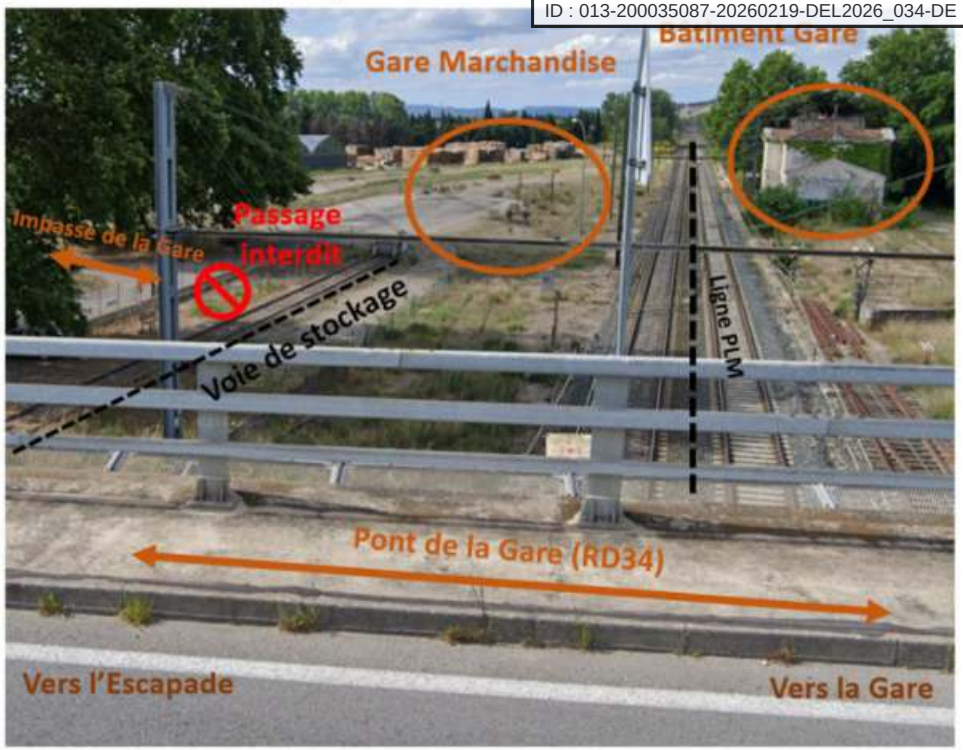
Un coût d'investissement estimé à 6 M€ et un coût de fonctionnement de 1,5 M€ / an pour environ 850 PL / jour (1 700 Allers-Retours) avec une gestion à déterminer (public ou privé)

Terminal Ouest Provence



©Région Sud

Zone comprenant une gare voyageur





Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

ACTION N°5.2.5

COURT TERME - 2026

5. VOIRIE, TRAFIC ET LOGISTIQUE

5.2 Trafic de marchandises

5.2.5 Sensibiliser les habitants aux impacts des flux générés par les livraisons de marchandises (achats en ligne, retours de colis, etc.)

CONSTAT

Le trafic de véhicules utilitaires est important, notamment à cause du e-commerce, où les retours de colis peuvent atteindre 40 % des livraisons.

Enjeux visés :

- Réflexion avec les acteurs sur le développement de l'activité logistique sur le 1er et dernier km ;
- Réduction des impacts de la circulation automobile et poids lourds (bruit, qualité de l'air).

OBJECTIF

Informer les habitants sur les conséquences environnementales sur le e-commerce pour encourager les changements des comportements.

Indicateurs de suivi :

- Nombre de participants aux évènements ;
- Enquêtes sur l'évolution de retours de colis sur Terre de Provence ;
- Actions à réaliser.

DÉTAILS DE L'ACTION

Mesure 1 : Campagne de communication

Réaliser une infographie sur le parcours d'un colis et ses impacts puis en réaliser...

- ... des affiches dans les commerces, ERP, boîtes aux lettres des habitants de TPA, centres sociaux ;
- ... des messages dans les magazines communaux, intercommunaux ou sur les réseaux sociaux.



Mesure 2 : Ateliers de sensibilisation et évènements participatifs

- Organiser des animations en milieu scolaire ou périscolaire et sur les marchés locaux.
- Débats dans des évènements spécifiques en lien avec la logistique (exemple journée décarbonée du MIN / GMP) ;
- Journée promotion du commerce local et des circuits courts.

Estimation financière pour la mesure 1 : Travail interne à Terre de Provence pour l'infographie et son intégration dans les supports de communication et +/- 3 000 € pour l'impression et la distribution de 1 000 supports.

Estimation financière de la mesure 2 : Intervenant extérieur (professionnel du secteur logistique par exemple) pour animer des ateliers, débats ou évènements +/- 500 € / intervention soit +/- 6 000 € / an.

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●○○○○
IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●○○○○
FAISABILITÉ TECHNIQUE ●○○○○
COORDINATION DES ACTEURS ●○○○○
COÛT DE L'ACTION ●○○○○

GOUVERNANCE POTENTIELLE À APPROFONDIR LORS DE LA RÉALISATION DES ACTIONS

- Maitrise d'Ouvrage - MOA : TPA
- Partenaires techniques : Ecoles, communes, entreprises locales, associations de consommateurs

FINANCEMENT

De l'investissement (estimation) :

- +/- 3 000 € pour l'impression et l'infographie

Du fonctionnement :

- +/- 6 000 € / an pour un animateur externe (entreprise logistique)

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

ACTION N°5.3.1

COURT TERME - 2026

5. VOIRIE, TRAFIC ET LOGISTIQUE

5.3 Services de Terre de Provence

5.3.1 Développer des flottes de véhicules économes en énergie dans les services de Terre de Provence

CONSTAT

Une flotte importante de 31 véhicules dont 29 thermiques et 2 électriques au sein de Terre de Provence Agglomération.

Enjeu visé :
Réduction des impacts de la circulation automobile et poids lourds (bruit, qualité de l'air).

OBJECTIF

Réduire les émissions de polluants liées aux déplacements professionnels des agents en modernisant la flotte avec des véhicules moins énergivores afin de donner l'exemple en matière de transition énergétique.

Indicateurs de suivi :

- Évolution de la consommation ;
- Réduction des émissions de polluant ;
- Action en cours de réalisation.

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●○○○○
IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●●●○○
FAISABILITÉ TECHNIQUE ●○○○○
COORDINATION DES ACTEURS ●○○○○
COÛT DE L'ACTION ●●●○○

DÉTAILS DE L'ACTION

Cette action consiste à remplacer progressivement les véhicules thermiques actuels de TPA par des véhicules à faibles émissions

Mesure 1 : Réaliser un diagnostic du parc existant

- Aujourd'hui Terre de Provence détient 31 véhicules dont 18 poids-lourds, 11 véhicules légers thermiques et 2 véhicules légers électriques.
- Les poids-lourds réalisent 360 0000 km / an pour les collectes et les Véhicules légers réalisent 120 000 km / an pour les missions des agents.
- Des bornes se rechargent sont présentent pour les 2 véhicules légers électriques

Mesure 2 : Plan de renouvellement

L'objectif est de renouveler progressivement les véhicules avec notamment 6 nouveaux véhicules légers dont 2 électriques et 1 PL, de 32t pour la collecte avant 2026.

Mesure 3 : Étudier la possibilité de mettre en place de nouvelles bornes de recharge sur site.

Le travail mené sur le parc actuel devra également s'appliquer aux futurs véhicules de transport en commun du réseau Terre de Provence. Le coût est intégré dans le budget de fonctionnement annuel, qui couvre l'ensemble des actions liées au réseau de transport en commun.





GOUVERNANCE POTENTIELLE À APPROFONDIR LORS DE LA RÉALISATION DES ACTIONS

- Maitrise d'Ouvrage - MOA : TPA
- Partenaires financiers potentiels : Département, Région Sud PACA, Etat
- Partenaires techniques : Communes

FINANCEMENT

De l'investissement (estimation) :

- Pour les 6 VL et 1 PL : +/- 450 000 €

Du fonctionnement :

- Un fonctionnement annuel des VL de : +/- 30 000 €
- Un fonctionnement annuel des 19 PL : +/- 540 000 € / an

Aides potentielles :

- Verdissement des flottes (prime à la conversion et bonus écologique : jusqu'à 4 000 € / véhicule)
- Programme Advenir (CEE) pour les bornes de recharge : 30 % du montant jusqu'à 9 000 € / point

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

ACTION N°5.3.2

COURT TERME - 2026

5. VOIRIE, TRAFIC ET LOGISTIQUE

5.3 Services de Terre de Provence

5.3.2 Sensibiliser les services de Terre de Provence à l'écoconduite

CONSTAT

Le transport routier est le deuxième secteur le plus émetteur de polluant sur TPA (18 000t).

Enjeu visé :
Réduction des impacts de la circulation automobile et poids lourds (bruit, qualité de l'air).

OBJECTIF

Réduire les consommations de carburant et donc des émissions de polluant.

Indicateurs de suivi :

- Nombre d'agents formés ;
- Évolution de la consommation et des budgets alloués ;
- Action à réaliser.

DÉTAILS DE L'ACTION

Mesure 1 : Réaliser un diagnostic des usages
Réaliser une enquête auprès des agents : fréquence d'utilisation / distance et durée des déplacements / problèmes rencontrés / coût moyen mensuel et annuel provenant de la consommation, de la réparation...

Réaliser ensuite une nouvelle enquête 1 an après la formation donnée avec la mesure 2 pour visualiser les évolutions économiques et écologiques.

Mesure 2 : Réaliser une formation à l'écoconduite et l'étendre à l'ensemble des agents de TPA et des communes
Réaliser une formation d'une journée se rapprochant du format de l'ECF avec un formateur spécialisé en sécurité routière. Cette formation à la journée permettrait de traiter des « enjeux de l'écoconduite », des « solutions économiques et écologies » (situations de conduite, entretien...), de la « mise en œuvre des bonnes pratiques » et des « mesures et observation des gains de consommation ».

Mesure 3 : Réalisation d'un support de communication
Réaliser une infographie sur les gains de l'écoconduite puis en réaliser...

- ... des affiches dans les services de TPA disposant de véhicules de services
- ... des messages dans les magazines et informations internes aux agents de TPA

Mesure 1 : réaliser cette mesure dans le cadre du PDMA (action 6.2.2 « Réaliser un Plan de Mobilité des Administrations »)

Mesure 2 : Intervenant extérieur pour animer la formation +/- 500 € / intervention soit +/- 2 000 € pour 4 formations sur l'année

Mesure 3 : Travail interne à Terre de Provence pour l'infographie et son intégration sur des supports de communication

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ● ○ ○ ○ ○
IMPACT ENVIRONNEMENTAL ● ● ○ ○ ○
FAISABILITÉ TECHNIQUE ● ○ ○ ○ ○
COORDINATION DES ACTEURS ● ○ ○ ○ ○
COÛT DE L'ACTION ● ○ ○ ○ ○

GOUVERNANCE POTENTIELLE À APPROFONDIR LORS DE LA RÉALISATION DES ACTIONS

- Maitrise d'Ouvrage - MOA : TPA
- Partenaires techniques : Etat, Région, Département, Communes, auto-écoles labellisées

FINANCEMENT

De l'investissement et de fonctionnement

- Mesure 1 : action 6.2.2 « PDMA »
- Mesure 2 : +/- 2 000 € / an
- Mesure 3 : travail interne à Terre de Provence

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Actions Voirie, trafic et logistique

N°	Intitulé de l'action	Maitrise d'ouvrage	Coûts de investissement	Coûts de fonctionnement	Lancement d'opération
Trafic routier					
5.1.1	Étudier la réalisation d'une traversée multimodale de la Durance	Départements/ TPA/Etat	Coût de l'étude : 30 000 € Accompagnement de l'étude Terre de Provence	Suivi de Terre de Provence	2035
5.1.2	Étudier un raccordement entre le nouveau Grand Marché de Provence (ex MIN) et le réseau routier	TPA/ Département	Coût de la liaison : 50 000 000 €"	Entretien : 105 000 € / an Suivi de Terre de Provence	2030
5.1.3	Étudier la réalisation d'un échangeur sur l'A7 à Cabannes	Etat / Vinci Autoroute/ Département	Réalisation échangeur : 40 000 000 €	Suivi de Terre de Provence	2035
5.1.4	Identifier des tronçons routiers à fort trafic pour réduire les vitesses et/ou proposer des solutions de report modal à des fins environnementales	TPA/ Département	Coût sur 3 secteurs : 102 000 €	Suivi de Terre de Provence	2027
5.1.5	Confirmer le plan de hiérarchisation du réseau viaire en intégrant les plans communaux	TPA	Coût de l'étude global : 100 000 € Suivi de l'étude pour Terre de Provence	Selon les actions de l'étude	2027
Trafic logistique					
5.2.1	Réaliser une étude de circulation de marchandise à l'échelle de TPA	Département / TPA	Coût de l'étude global : 100 000 € Suivi de l'étude pour Terre de Provence	Selon les actions de l'étude	2027
5.2.2	Avec les communes, identifier les arrêtés de circulation PL et veiller à leur respect	TPA / communes	Accompagnement de Terre de Provence	Suivi de Terre de Provence	2030
5.2.3	Organiser les livraisons et le stationnement des poids lourds en prévoyant des places et des aires spécifiques	TPA / communes / entreprises/ Département	Coût : 600 000 € Réalisation par Terre de Provence	Entretien : 10 000 € Suivi de Terre de Provence	2028
5.2.4	Accompagner le développement des alternatives au transport par voie routière, notamment le ferroutage à la halte ferroviaire de Barbentane	Région/Etat	Coût de réalisation : 6 000 000 €	Suivi de Terre de Provence	2031

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

5.2.5	Sensibiliser les habitants aux impacts des flux générés par les livraisons de marchandises (achats en ligne, retours de colis, etc.)	TPA	Coût impression : 6 000 € 0,003 ETP pour l'infographie	Coût [illegible]	[illegible]
Actions Voirie, trafic et logistique					
5.2.6	Développer des flottes de véhicules économes en énergie dans les services de Terre de Provence	TPA	Coût pout Terre de Provence : 450 000 €	Pour Terre de Provence : 570 000 €	2026
5.2.7	Sensibiliser les services de Terre de Provence et des communes à l'écoconduite	TPA	Formation : 2 000 € et 0,003 ETP pour l'infographie	Formation régulière : 2 000 € / an et 0,003 ETP / an pour la maj de l'infographie	2026

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE



Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

ACTION N°6.1.1
COURT-TERME - 2026

6. SERVICES ET COMMUNICATION

6.1 Information

6.1.1 Mettre en place un plan de communication et de sensibilisation global

CONSTAT

Une culture et des informations « mobilités » peu développées auprès des habitants du territoire.

Enjeux visés :

- L'information et la communication multi-médias sur l'offre de mobilité existante et les projets ;
- Sensibilisation et éducation au changement de comportement.

OBJECTIF

Informer l'ensemble des habitants et usagers du territoire sur les solutions de mobilité existantes et en développement. Favoriser et accompagner le changement de comportement et le report modal.

Indicateurs de suivi :

- Nombre de partages d'informations ;
- Évolution du nombre de demandes d'informations ;
- Action en cours de réalisation.

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●●○○
IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●○○○○
FAISABILITÉ TECHNIQUE ●○○○○
COORDINATION DES ACTEURS ●●●●○
COÛT DE L'ACTION ●●○○○

DÉTAILS DE L'ACTION

Établir une stratégie de communication globale sur :

- Les solutions alternatives à la voiture existantes sur le territoire (aujourd'hui : transport scolaire de Terre de Provence Agglomération et transport routier et ferroviaire régional) ;
- Les actions du PDM en cours de réalisation / expérimentation ou en projet (demain : transport routier de Terre de Provence, covoiturage, autopartage, gare d'Orgon...) ;
- Les solutions ponctuelles solidaires et les différentes aides financières à destination usagers disponibles sur le territoire (aide aux permis à Orgon et Noves, aide nationale à l'achat de vélo...).



Guide papier



Plateforme MUST regroupant l'ensemble des offres de Mobilités

Communiquer régulièrement sur ces offres via différents supports de communication

- Proposer des supports web : partages d'informations sur les réseaux sociaux (1 à 2 fois par mois) et sur le site de l'intercommunalité avec un relais vers ceux des communes de Terre de Provence et les médias locaux ;
- Établir un guide mobilité (plateforme web et livret papier regroupant toutes les offres (lignes, transport solidaire, infrastructures vélos aides...) et les distribuer dans les ERP et les entreprises ;
- Réaliser une campagne d'affichage sur les panneaux d'informations, arrêts de bus...
- S'appuyer sur un camion/bus itinérant de TPA en y intégrant un relais conseil en mobilité.



GOUVERNANCE POTENTIELLE À APPROFONDIR LORS DE LA RÉALISATION DES ACTIONS

- Maitrise d'Ouvrage - MOA : TPA
- Partenaires techniques : Région, Département, communes, associations, entreprises, établissements scolaires

FINANCEMENT

De l'investissement (estimation) :

- Document regroupant l'information sur un livret et impression : 20 000 €
- Campagne d'affichage (conception, impression affichage sur 30 lieux différents) : 100 000 €
- Création d'une plateforme web ou d'un onglet regroupant l'ensemble des offres de mobilité en interne
- Estimation globale de l'action : 120 000 €

Du fonctionnement :

- Terre de Provence : diffusion régulière et veille d'information

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

ACTION N°6.1.2

COURT-TERME - 2027

6. SERVICES ET COMMUNICATION

6.1 Information

6.1.2 Travailler avec la Région et les partenaires pour avoir une interface web simple (calculateur d'itinéraire, comparateur) avec toutes les offres TC disponibles

CONSTAT

Un faible usage du TC. Une culture et des informations « mobilités » peu développées auprès des habitants du territoire

Enjeux visés :

- L'information et la communication multi-médias sur l'offre de mobilité existante et les projets
- Sensibilisation et éducation au changement de comportement

OBJECTIF

Informer l'ensemble des habitants et usagers du territoire sur les solutions de mobilité existantes et en développement.

Indicateurs de suivi :

- Nombre d'utilisation du calculateur
- Évolution de la part modale des solutions alternatives à la voiture
- Action en cours de réalisation

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●○○○
IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●○○○○
FAISABILITÉ TECHNIQUE ●○○○○
COORDINATION DES ACTEURS ●●●●○
COÛT DE L'ACTION ●○○○○

DÉTAILS DE L'ACTION

Collaborer avec la Région et les acteurs locaux afin de développer un calculateur pour faciliter la lecture de l'offre

- Une base de données d'offres de mobilités alternatives à l'autosolisme sur TPA (offre régionale de transport collectif, offre solidaire, covoiturage, adapté aux PMR...) ;
- Développer un calculateur d'itinéraire multimodal intégrant une représentation géographique du territoire et permettant, pour un trajet donné, de visualiser l'ensemble des offres de mobilité disponibles, quelque soit le réseau.
- Cet outil doit proposer un comparateur fondé sur plusieurs critères : temps de déplacement, coût (carburant, indemnité kilométrique vélo, ticket unitaire, abonnement), niveau de sécurité (présence d'aménagements cyclables), impact environnemental et caractéristiques des itinéraires empruntés (type de voiries, infrastructures) ;
- À partir de données maîtrisées, notamment celles du réseau de transport potentiel du TPA, proposer une visualisation géographique en temps réel des cars via un « Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information Voyageur » (SAEIV), afin de permettre l'estimation du temps d'attente aux arrêts.



Un service intégré au site de l'intercommunalité et/ou sur une plateforme web dédiée à la mobilité (action précédente) permettant d'y avoir accès sur smartphone

GOUVERNANCE POTENTIELLE À APPROFONDIR LORS DE LA RÉALISATION DES ACTIONS

- Maitrise d'Ouvrage - MOA : TPA
- Partenaires techniques : Région, Département, communes, associations, prestataire

FINANCEMENT

De l'investissement (estimation) :

- Application Mobile et calculateur web : 10 000 € HT
- Fonctionnement la première année : 20 000 € HT
- Estimation globale de l'action : 30 000 € HT

Du fonctionnement :

- 20 000 € HT / an

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

ACTION N°6.2.1

COURT-TERME - 2028

6. SERVICES ET COMMUNICATION

6.2 Entreprises / Établissements Publics

6.2.1 Inciter les entreprises à mettre en place des Plans de Mobilités Employeurs et du télétravail

CONSTAT

Les entreprises de plus de 50 salariés implantés dans une agglomération de plus de 100 000 habitants doivent établir un plan de mobilité employeur. 22% des déplacements quotidiens des résidents liés au travail.

Enjeux visés :

- Mobilisation des acteurs institutionnels privés (entreprises, associations de zones d'activités) pour encourager de nouvelles pratiques et faire connaitre les solutions alternatives à l'autosolisme.

OBJECTIF

Développer les Plans de Mobilités Employeurs dans 21 entreprises du territoire de TPA.

Indicateurs de suivi :

- Nombre de PMDE réalisé ;
- Suivi des actions des PDME ;
- Action à réaliser.

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●●●○
IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●○○○○
FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●●○○
COORDINATION DES ACTEURS ●●●●○
COÛT DE L'ACTION ●●○○○

DÉTAILS DE L'ACTION

Le Plan de Mobilité Employeur vise à optimiser les déplacements des salariés en encourageant des alternatives à la voiture individuelle. Il permet de réduire l'impact environnemental, la congestion routière et les coûts de transport pour les employés, tout en améliorant l'accessibilité de l'entreprise, notamment pour ceux sans voiture.

Pour accompagner les entreprises dans le développement des PDME, notamment dans leur réalisation au travers du diagnostic et du plan d'actions, Terre de Provence envisage :

- D'identifier les entreprises concernées par l'obligation de mettre en place les PDME en bénéficiant d'un correspondant lié à la « Mobilités » ;
- Accompagner financièrement et techniquement le développement des PDME par un prestataire externe tout en proposant des ateliers supplémentaires réalisés par un référent du service « Mobilités » de Terre de Provence afin de présenter les offres existantes sur le territoire ;
- Proposer des solutions conjointes avec les actions du PDM (covoiturage, autopartage, aménagement cyclable...) ;
- Favoriser la mutualisation entre entreprises proches (solutions inter-entreprises, navettes, stationnements partagées...) ;
- Inciter à la formalisation du télétravail dans les accords d'entreprises.



GOUVERNANCE POTENTIELLE À APPROFONDIR LORS DE LA RÉALISATION DES ACTIONS

- Maitrise d'Ouvrage - MOA : Entreprises
- Partenaires financiers potentiels : TPA
- Partenaires techniques : TPA, CCI, associations, communes

FINANCEMENT

De l'investissement (estimation) :

- Coût d'un PDME pour une entreprise : +/- 15 000 € par un prestataire externe
- Hypothèse d'une aide de 20 % de TPA pour l'entreprise : 3 000 € / PDME
- Mutualisation en 10 PDM inter-entreprises au lieu de 21 soit : 150 000 € et donc une hypothèse d'aide de 30 000 € de Terre de Provence pour les entreprises
- Pour une aide technique de Terre de Provence lors des ateliers

Du fonctionnement :

- Un suivi réalisé par un référent du service « Mobilités » de Terre de Provence pour les 21 entreprises de plus de 49 salariés

A noter : Géographiquement, les entreprises peuvent être regroupées en 4 PDMIE correspondant aux zones d'activités où elles sont implantées (Zone de la Horsière à Rognonas, Zone de la Chaffine à Châteaurenard, la Zone des Iscles et la Zone du Pont à Plan-d'Orgon).

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

ACTION N°6.2.2

COURT-TERME - 2028

6. SERVICES ET COMMUNICATION

6.2 Entreprises / Établissements Publics

6.2.2 Réaliser un Plan de Mobilité des Administrations

CONSTAT

Absence de PDMA à Terre de Provence Agglomération.

Enjeux visés :

- Mobilisation des acteurs institutionnels privés (entreprises, associations de zones d'activités) pour encourager les solutions alternatives à l'autosolisme ;
- Sensibilisation et éducation au changement de comportement.

OBJECTIF

Optimiser les déplacements des agents de Terre de Provence pour réduire les coûts économiques et environnementaux.

Indicateurs de suivi :

- Réalisation du PDMA ;
- Nombre d'actions mis en place ;
- Évolution des parts modales des agents ;
- Action à réaliser.

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●●●○

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●○○○○

FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●○○○

COORDINATION DES ACTEURS ●●○○○

COÛT DE L'ACTION ●○○○○

DÉTAILS DE L'ACTION

Cette action vise une finalité similaire à celle de l'action précédente sur les PDME, mais cette fois-ci, Terre de Provence peut la réaliser en interne, sans recourir à un prestataire externe, en suivant les étapes suivantes.

Un diagnostic de mobilité comprenant :

- Les pratiques globales de déplacement des agents sur des déplacements Domicile – Travail et professionnels (enquête quantitative et qualitative) ;
- De l'accessibilité aux abords et au sein des sites de l'administration en question ;
- De la flotte de véhicule à disposition des agents de Terre de Provence (coût d'usage, environnemental...) ;
- Identifier des enjeux de mobilité.

Dans un second temps, l'élaboration d'actions pour proposer des solutions vertueuses économiquement et environnementalement avec un plan d'actions chiffré et programmé (covoiturage, autopartage, renouvellement de la flotte de véhicule professionnelle...).





GOUVERNANCE POTENTIELLE À APPROFONDIR LORS DE LA RÉALISATION DES ACTIONS

- Maitrise d'Ouvrage - MOA : TPA
- Partenaires techniques : Communes

FINANCEMENT

De l'investissement (estimation) :

- Réalisation interne du PDM-A avec un suivi des actions

Du fonctionnement :

- Suivi des PDM-A par Terre de Provence

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

ACTION N°6.3.1
COURT-TERME - 2026

6. SERVICES ET COMMUNICATION

6.3 Visuel

6.3.1 Créer une identité "Mobilités" et bien identifier (et distinguer) les arrêts, les horaires, les points de connexion TC /vélo/covoiturage

CONSTAT

Une culture et les informations « mobilités » peu développées auprès des habitants du territoire.

Enjeux visés :

- L'information et la communication multimédias sur l'offre de mobilité existante et les projets.

OBJECTIF

Identifier les offres et points de mobilité (arrêts, informations, affichages, etc.) à l'aide d'un visuel de communication spécifique à Terre de Provence, permettant une reconnaissance immédiate sur l'ensemble du territoire.

Indicateurs de suivi :

- Réalisation d'un visuel commun aux offres de Terre de Provence
- Nombre d'arrêts et affiches bénéficiant de ce visuel
- Action à réaliser

DÉTAILS DE L'ACTION

- Concevoir une charte visuelle graphique « Mobilités » de Terre de Provence ainsi qu'un nom commercial au même titre qu'Orizo pour le Grand Avignon ou Envia pour l'ACCM.
- Décliner cette identité visuelle sur les différents supports : arrêts de transport, Pôles d'échanges multimodaux, totems, plans, affiches, horaires, plateformes web, applications, stationnement vélo...
- Différencier les types de services de mobilités selon les principales thématiques modales :
  - Thématique « cyclable » (aménagement, jalonnement) ;
  - stationnement, bornes de réparation, services vélos, vélos loués...) ;
  - Thématique « transport en commun » (véhicules, arrêts, affichages) ;
  - Thématique « intermodalité » (totems) ;
  - Thématique « partage de la voiture » (plateforme de covoiturage, véhicules d'autopartage, totems).
- Coordonner ce visuel sur l'ensemble du territoire de Terre de Provence Agglomération



Visuel vert des bus d'Orizo



Mention des monuments historiques du territoire Envia / ACCM

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●●○○
IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●○○○○
FAISABILITÉ TECHNIQUE ●○○○○
COORDINATION DES ACTEURS ●●●○○
COÛT DE L'ACTION ●○○○○

GOUVERNANCE POTENTIELLE À APPROFONDIR LORS DE LA RÉALISATION DES ACTIONS

- Maitrise d'Ouvrage - MOA : TPA
- Partenaires techniques : Communes

FINANCEMENT

De l'investissement (estimation) :

- Travail interne à Terre de Provence pour la réalisation d'un visuel
- Une déclinaison dépendante du nombre de véhicules, d'arrêts, de stationnements et bornes vélos, de services vélos; de PEM... (action 6.1.1 « Mettre en place un plan de communication et de sensibilisation global via un multimédia »

Du fonctionnement :

- Un suivi en fonction du renouvellement des arrêts pour Terre de Provence

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

ACTION N°6.4.1

MOYEN-TERME - 2029

6. SERVICES ET COMMUNICATION

6.4 Évènements

6.4.1 Réaliser un plan d'événementiel pour encourager les pratiques alternatives

CONSTAT

Une culture et les informations « mobilités » peu développées auprès des habitants du territoire.

Enjeu visé :

- Sensibilisation et éducation au changement de comportement.

OBJECTIF

Proposer des évènements ludiques pour accompagner les habitants et usagers de TPA au changement de comportement modal.

Indicateurs de suivi :

- Nombre d'événements réalisés ;
- Action à réaliser.

IMPACT SUR LE REPORT MODAL ●●●●○
IMPACT ENVIRONNEMENTAL ●○○○○
FAISABILITÉ TECHNIQUE ●●●○○
COORDINATION DES ACTEURS ●●●●○
COÛT DE L'ACTION ●●○○○

DÉTAILS DE L'ACTION

Mesure 1 : Participer activement à des évènements et défis régionaux ou nationaux et en assurer la promotion

- L'événement national « Mai à vélo », organisé par l'Association de Promotion et d'Identification des Cycles et de la mobilité active, vise à encourager la pratique du vélo... :
  - ...sous toutes ses formes : utilitaire, loisir, tourisme ou sport ;
  - Ouvert à tous (particuliers, associations, collectivités, établissements scolaires, entreprises...) ;
  - Plus de 5 000 événements en France : balades à vélo, ateliers de réparation, bourses aux vélos, challenges...
- Avec une récurrence annuelle, « La semaine européenne de la mobilité » (septembre) a pour objectif la promotion des modes de déplacement durables pour tous :
  - Modes actifs, transport en commun, covoiturage...
  - Différents évènements organisés : journée sans voiture, ateliers de réparation, challenge, écomobilité scolaire...





La participation en tant que partenaire à ces événements représente un coût évalué à +/- 5 000 €/an

GOUVERNANCE POTENTIELLE À APPROFONDIR LORS DE LA RÉALISATION DES ACTIONS

- Maitrise d'Ouvrage - MOA : TPA
- Partenaires techniques : Communes

FINANCEMENT

De l'investissement (estimation) :

- Challenges nationaux et régionaux : +/- 5 000 €
- Organisation d'événements : +/- 20 000 €
- Campagne d'affichage intégré à l'action 6.1.1 « Mettre en place un plan de communication et de sensibilisation global via un multimédia »
- Cout global de l'action : +/- 25 000 €

Du fonctionnement :

- +/- 25 000 € / an pour une organisation annuelle des évènements

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Mesure 2 : Organiser des évènements ouverts au grand public à l'échelle de Terre de Provence Agglomération

Un événement à destination du grand public, tel qu'une « Fête des Mobilités », pourra être mis en place en se déclinant sous différentes formes selon les objectifs et le contexte local :

- Fête du vélo (stands, parcours agilités fermés, ateliers, films...) et des Mobilités (simulations pour l'éco-conduite, test d'un trajet en transport en commun...) ;
- Voie verte d'un jour et/ou Slow'Up : parcours ouvert à tous les modes actifs (marche, vélos, rollers, trottinettes..) sur des routes fermées à la circulation et jalonnées d'attractions ;
- Évènements dans les milieux scolaires (hors SRAV) : challenge vélo ou à pied, animations, pédibus, etc ;
- Intégrer la thématique des mobilités durables aux événements existants organisés par Terre de Provence (exemple : « Les Rencontres des Pros du Tourisme en Terre de Provence »).

La participation à prévoir s'élève à +/- 20 000 € minimum







Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Actions Transversales services et communication

N°	Intitulé de l'action	Maitrise d'ouvrage	Coûts de investissement	Coûts de fonctionnement	Lancement d'opération
Information					
6.1.1	Mettre en place un plan de communication et de sensibilisation global	TPA	Coût TPA : 120 000 €	MAJ et communication pour Terre de Provence	2026
6.1.2	Travailler avec la Région et les partenaires pour avoir une interface web simple (calculateur d'itinéraire, comparateur) avec toutes les offres TC disponibles	TPA	Coût TPA : 30 000 €	Coût Terre de Provence : 20 000 €/ an	2027
Entreprises/ Établissements publics					
6.2.1	Inciter au développement des Plan de Mobilité Employeur et du télétravail	Entreprises	Coût PDME : 150 000 € Aide TPA : 30 000 € Aide technique par Terre de Provence	Aide technique par Terre de Provence	2028
6.2.2	Réaliser un Plan de Mobilité des Administrations	TPA	Réalisation par Terre de Provence	Suivi par Terre de Provence	2028
Visuel					
6.3.1	Créer une identité visuelle Mobilités et bien identifier (et distinguer) les arrêts, les horaires, les points de connexion TC / vélo/covoiturage	TPA	Réalisation par Terre de Provence	MAJ par Terre de Provence	2026
Évènements					
6.4.1	Réaliser un plan d'événementiel pour encourager les pratiques alternatives (semaine européenne de la mobilité, fête du vélo, etc.)	TPA	Coût TPA : 25 000 €	Coût TPA : 25 000 €	2029

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

ÉVALUATION DE LA DÉMARCHE



Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

L'évaluation environnementale et financière

L'évaluation est une étape clé du Plan de mobilité puisqu'elle permet d'anticiper et de mesurer l'impact des actions envisagées sur l'environnement ainsi que sur le plan financier. Elle accompagne, de ce fait, le processus de décision et de suivi de la mise en œuvre de la stratégie.

Pour réaliser l'évaluation environnementale du PDM, Terre de Provence s'est appuyé sur l'expertise de MR environnement et d'AtmoSud.

Le Plan de mobilité fait partie des plans et programmes soumis à évaluation environnementale en application de l'article R122-17 du Code de l'Environnement.

L'évaluation environnementale permet notamment, de veiller à ce que l'ensemble des obligations réglementaires liées à la préservation de l'environnement soient respectées, et de définir un projet qui réponde au mieux aux objectifs de développement durable.

L'analyse des incidences du plan d'action a été réalisée par «types d'interventions», qui rassemblent toutes les actions ayant des incidences de même nature sur l'environnement. Cela permet de limiter les redondances dans l'analyse.

Notons que des études environnementales détaillées précéderont l'instruction des projets, en particulier les projets d'infrastructures avec une évaluation approfondie spécifique en amont de sa réalisation.

Les actions devraient contribuer à **limiter les nuisances sonores** sur le territoire grâce à la diminution des véhicules individuels en circulation au profit de modes moins bruyants et à la rationalisation du transport de biens et de personnes (ferroutage, déviation du trafic poids lourds, fluidification de certains axes engorgés...).

Un impact positif sur la santé, d'une part par l'amélioration de la qualité de l'air et l'apaisement de l'ambiance sonore des centres-villes/bourgs, mais aussi grâce au développement de l'usage des modes actifs qui contribuent à la réduction de la sédentarité.

Cependant, certaines actions envisagées sont susceptibles d'engendrer **des impacts négatifs sur l'environnement.** Des incidences négatives résiduelles liées :

- A la consommation d'espace et aux impacts liés aux nouvelles infrastructures (routes, haltes ferroviaires, parkings-relais, etc.).

- A la destruction ou la dégradation d'habitats d'intérêt communautaire et/ou d'habitats d'espèces d'intérêt communautaire (traversée multimodale de la Durance...).

- A la fabrication des véhicules à motorisation alternative (véhicules électriques, GNV, hydrogène, etc.)

Ces incidences négatives, bien que présentes sont considérées comme faibles au regard des autres impacts positifs et négatifs du PDM sur l'environnement.

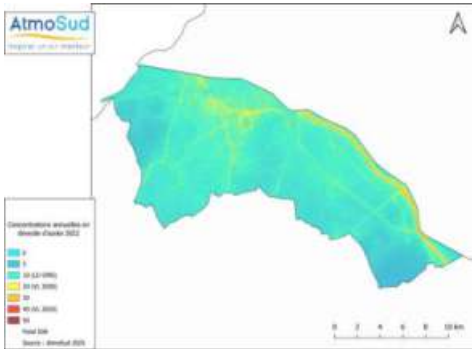
Quant à l'évaluation du PDM en matière de qualité de l'air, la mission d'AtmoSud a consisté à :

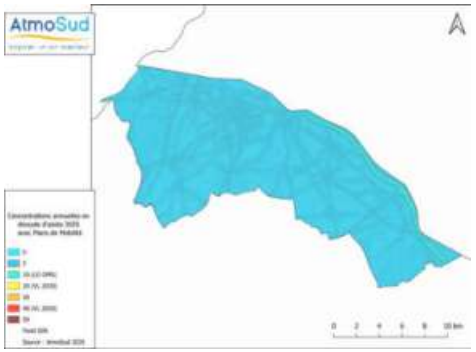
- Évaluer l'impact du plan sur les émissions de polluants et de GES par rapport aux objectifs de réduction des plans locaux et nationaux
- Évaluer l'impact du plan à l'horizon 2035 sur les concentrations de polluants et l'exposition des populations de l'agglomération

Les émissions de polluants du secteur routier sur le territoire ont été calculées sur 7 années (2007-2035), et les calculs de dispersion de l'exposition des populations réalisés sur les années 2022, 2035 fil de l'eau et 2035 avec Plan de Mobilité.

Le bilan montre que pour **les 5 polluants considérés** (NOx, PM2.5, COVNM, NH3 et SOx), les différents objectifs fixés à 2025 et 2030 dans le **PREPA sont atteints** sur le secteur routier.

L'évolution des parts modales induites par le PDM permet de **réduire le trafic routier de 4,5% d'ici 2035** par rapport aux parts modales de 2019. Ce qui représente **48.260 millions de km évités.** Pour rappel, sans actions majeures, le trafic routier était évalué à +1% d'ici 10 ans.





Sources : AtmoSud, 2025

Quant à l'**exposition des populations**, les **valeurs limites réglementaires sont respectées pour les trois polluants** (NO2, PM10 et PM2.5).

Enfin, les actions du PDM couplées au développement de véhicules électriques permettent une baisse en 2035 **de -18% de GES.**
Cela ne permet pas d'atteindre les objectifs du SRADDET (-75% d'ici 2025) en raison d'une forte contribution de l'A7 aux émissions du territoire (68% en 2035). Atteindre l'objectif de -75% de GES à 2050 reste possible, si l'interdiction de véhicules thermique à partir de 2035 décidée au niveau européen, et le développement de véhicules lourds électriques ou alimentés en biocarburant, sont mis en œuvre à ces échéances.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Le programme financier global

Sur le volet financier, l'estimation des dépenses d'investissement et de fonctionnement permettent d'anticiper l'impact économique de la politique publique qui vise à répondre au mieux aux besoins de déplacement des habitants.
Quant au financement du plan d'actions, il nécessite une programmation pluriannuelle d'investissement.
Des dépenses annuelles (tous maître d'ouvrage confondus) entre **180 000 € et 15,5 M€ /an sur 10 ans** qui témoignent de la volonté de l'intercommunalité d'atteindre les objectifs de report modal, de réduction des pollutions et des émissions de gaz à effet de serre.
Un engagement financier qui confirme également la priorité donnée par Terre de Provence à la mobilité de ses concitoyens. La mise en œuvre du Plan de Mobilité et la réduction de l'usage de la voiture de 19 points de pourcentage suppose que des moyens financiers soient définit à la hauteur des besoins identifiés. Aussi, sur la période 2025-2035, la réalisation des 70 actions nécessite près de **60 millions** d'investissement pour répondre aux 14 objectifs visés.

Le développement des **transports collectifs** représente un budget de 2.2 millions d'euros d'investissement et 32 millions d'euros de fonctionnement sur 10 ans.

Le **développement de l'intermodalité** notamment à travers l'aménagement de pôles d'échanges multimodaux est un enjeu majeur nécessitant un investissement d'environ 21.5 millions d'euros.

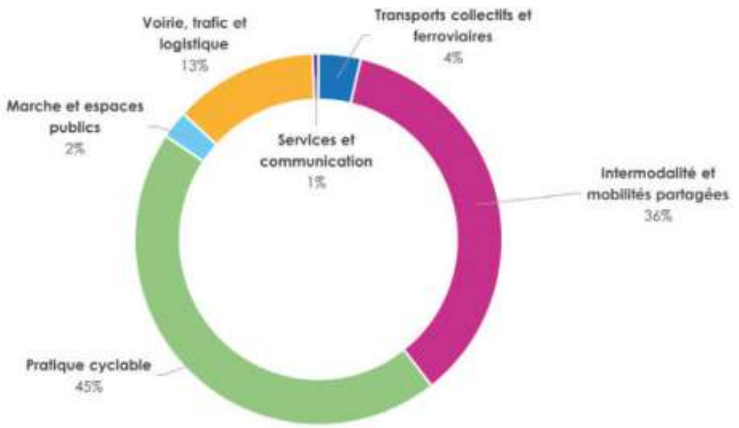
Quant aux 26 actions en faveur de **la pratique cyclable**, elles impliquent 27M€ d'investissement et 3,5M€ de fonctionnement sur la durée du PDM. Soit 45% du budget d'investissement corrélé à l'objectif de multiplier par deux la part modale cyclable d'ici 2035 et de répondre à la demande croissante de développement des mobilités de proximité.

Des investissements évalués à 1.5 millions d'euros pour le **développement de la marche et une meilleure accessibilité PMR** au sein des villages.

Le volet voirie représente 13% du budget d'investissement. Notons que les projets majeurs sont : le contournement de Châteaurenard pour libérer le centre urbain de l'emprise des PL et de la pollution, la réalisation d'un échangeur à Cabannes pour limiter la circulation des PL depuis l'A7 vers le GMP à Châteaurenard et la traversée en transit de plusieurs villes du territoire tout en réduisant le nombre de km parcourus par ces mêmes PL sur notre territoire.

Enfin, pour se donner les moyens de **faire connaître les services déployés et accompagner le changement de comportement**, 300 000€ d'investissement et 355 000€ de fonctionnement seront nécessaire sur les 10 prochaines années.
Il s'agit de mobiliser des ressources supplémentaires grâce à l'engagement des acteurs du territoire, des partenaires et des appels à projets.

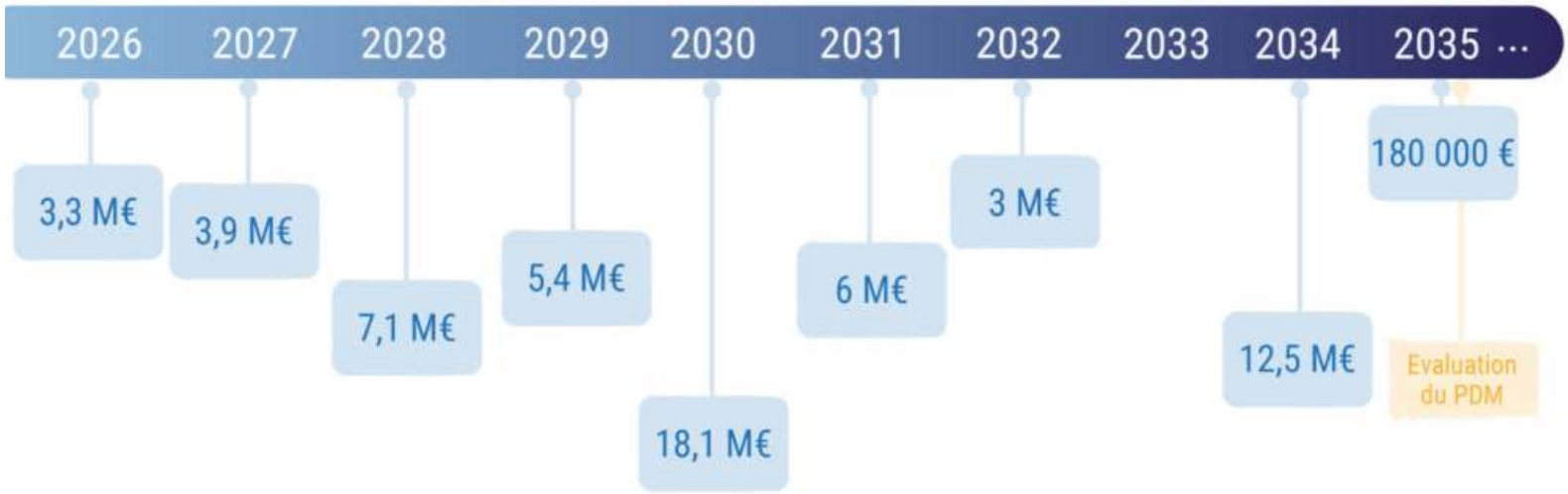
Le programme global d'investissement par axe thématique



Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

	Investissements				Fonctionnement	
Thématique modale	**Travaux**	**Études**	**Services aux usagers**	**Total**	**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 €**

Répartition financière pluriannuelle du programme d'actions



Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

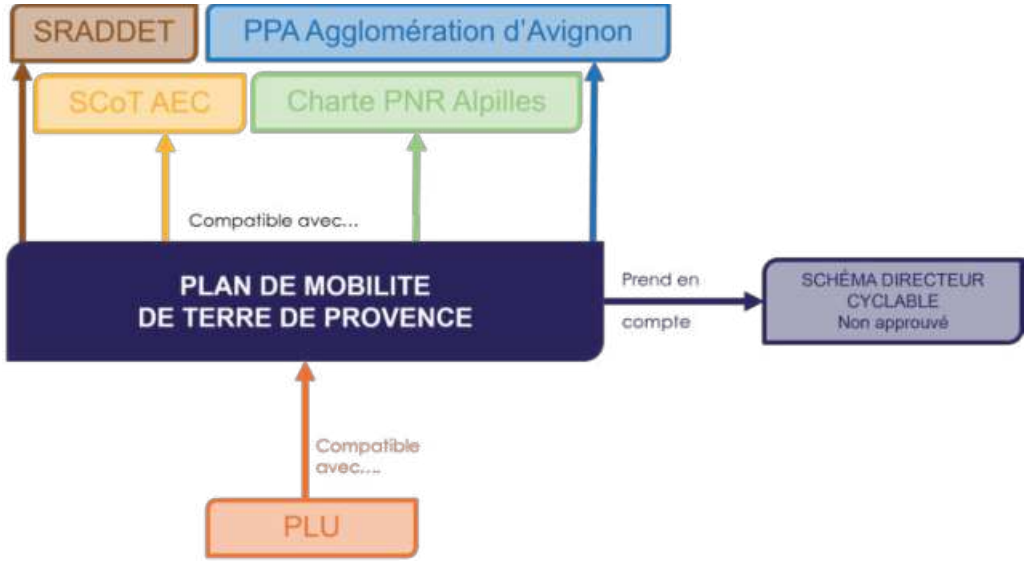
La prise en compte des documents stratégiques

Les Plans de Mobilité sont soumis au régime juridique des articles L. 1214-1 à L. 1214-38 du code des transports. Pour proposer une stratégie et un plan d'actions qui s'inscrivent sur 10 ans, ils doivent être compatible avec certains documents cadres.

L'article L214-7 précise : *"Le plan de mobilité est compatible avec la planification régionale de l'intermodalité, avec les orientations des schémas de cohérence territoriale prévus au titre IV du livre Ier du code de l'urbanisme et avec les orientations des directives territoriales d'aménagement et des schémas de secteur prévus respectivement aux chapitres II et III du titre VII dudit code, avec les objectifs pour chaque polluant du plan de protection de l'atmosphère prévu à l'article L. 222-4 du code de l'environnement lorsqu'un tel plan couvre tout ou partie du ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité et avec le schéma d'aménagement régional défini à l'article L. 4433-7 du code général des collectivités territoriales"*.

Pour Terre de Provence, il s'agit notamment de mettre en œuvre une stratégie en cohérence avec le SRADDET, le Plan de Protection de l'Atmosphère d'Avignon, le SCoT du PETR du Pays d'Arles ainsi qu'avec la Charte du Parc Naturel Régional des Alpilles.

De leur côté, les PLU communaux devront se montrer compatibles avec le Plan de mobilité.



Le Plan de Protection de l'Atmosphère de Vaucluse (PPA84)

Le PPA de Vaucluse date du 11 avril 2014. Il est en révision depuis octobre 2022. Porté par la DREAL PACA sous l'égide du Préfet du département, il vise à mettre en place des actions en vue de limiter les émissions de polluants et maintenir ou ramener dans la zone concernée des concentrations en polluants à des niveaux inférieurs aux normes réglementaires à moyen terme (échéance 2030), pour respecter les directives de l'OMS. Le périmètre du PPA84 intègre 171 communes.

Le plan comporte 29 actions, dont 16 sont relatives aux transports.

Les actions réglementaires cherchent à :

- Optimiser la gestion du trafic routier : mettre en place une démarche concertée pour réduire les vitesses sur certains grands axes urbains et périurbains.
- Mieux considérer la qualité de l'air dans l'aménagement du territoire : définir les attendus liés à la qualité de l'air dans les documents d'urbanisme, notamment pour limiter l'exposition des populations dans les zones de dépassement des Valeurs Limites particules fines (PM) et oxydes d'azote (NOx).
- Définir les attendus relatifs à la qualité de l'air à retrouver dans les études d'impact.
- Inciter au report modal, au développement des transports publics et des modes actifs : mettre en place des plans de déplacements entreprises/administrations et des plans de déplacements établissements scolaires et imposer des objectifs de qualité de l'air aux nouveaux plans de mobilités et à échéance de la révision pour les existants.
- Améliorer les performances des flottes de véhicules légers et véhicules utilitaires légers : imposer un nouvel objectif de renouvellement des flottes de 30% de recours aux filières alternatives.

Le plan de mobilité de Terre de Provence s'appuie sur le PPA 84 pour fixer les objectifs de parts modales et de qualité de l'air à horizon 2035, ainsi que pour composer son plan d'actions.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) et le Plan Climat-Air-Energie Territoriale (PCAET) du PETR du Pays d'Arles

Terre de Provence est soumis au SCOT et au PCAET du PETR du Pays d'Arles. Datant respectivement de 2018 et 2015, ils sont actuellement en cours de révision depuis 2023 à travers une démarche de SCOT AEC.

Ces documents stratégiques couvrent ainsi 29 communes et plus de 171 000 habitants. Une échelle de réflexion intéressante en matière de mobilité puisqu'elle représente plus de 80% des déplacements de ses habitants (EDVM 2007) et permet d'avoir une vision globale des réseaux et de leurs ruptures entre EPCI/AOM.

Le Plan Climat-Air-Energie Territorial 2015-2021 aborde le sujet par l'angle du développement durable à travers une grande orientation stratégique : développer la mobilité décarbonée. Les déplacements quotidiens des habitants sur le territoire représentent 11 % des consommations d'énergie et 19 % des émissions de gaz à effet de serre. Les objectifs de réduction de la part des déplacements dans les consommations d'énergie et d'émissions de gaz à effet de serre sont de l'ordre de 10% d'ici à 2021 et respectivement 43% et 77% à l'horizon 2050. Il s'agit donc de travailler sur un ensemble d'actions autour de :

- L'optimisation et le développement des réseaux de transports collectifs,
- Le développement de la mobilité active pour les habitants mais également pour les touristes,
- Le développement de la mobilité électrique et biogaz,
- La mise en place des plans de déplacement auprès d'administrations et entreprises.

De la même manière, le SCOT décrit dans son objectif *« 2.5 Organiser la mobilité sur le territoire »* sa volonté de constituer une stratégie de déplacements à l'échelle du Pays d'Arles, de favoriser une mobilité durable et de réduire les temps de déplacement. Pour cela, les principes d'organisation sont notamment les suivants :

- Renforcer un réseau viaire lisible, hiérarchisé et connecté aux grands axes pour conforter le rôle d'interface et gérer les circulations motorisées;
- S'appuyer sur des points d'intermodalité et sur les infrastructures ferroviaires existantes pour organiser le report modal et le transport de personnes;
- Favoriser l'émergence d'une offre en transports collectifs hiérarchisée et cohérente avec l'armature urbaine;
- Favoriser les courtes distances et les liens de proximité au travers des modes actifs;
- Favoriser les nouvelles formes de déplacement et l'écomobilité;
- Organiser une offre de stationnement adaptée aux différents besoins.



Le SCOT met bien en évidence le besoin d'aborder la problématique de manière globale en agissant sur l'ensemble des politiques publiques qui en découlent (ex : pour développement un réseau le TC performant, il est primordial de s'intéresser à son accès par les arrêts mais également de réfléchir à une politique de stationnement dissuasive pour les voitures dans les zones bien desservies).

Dans l'élaboration de sa stratégie, et grâce à un travail conjoint avec les EPCI voisins, Terre de Provence a bien considéré l'ensemble de ces éléments.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

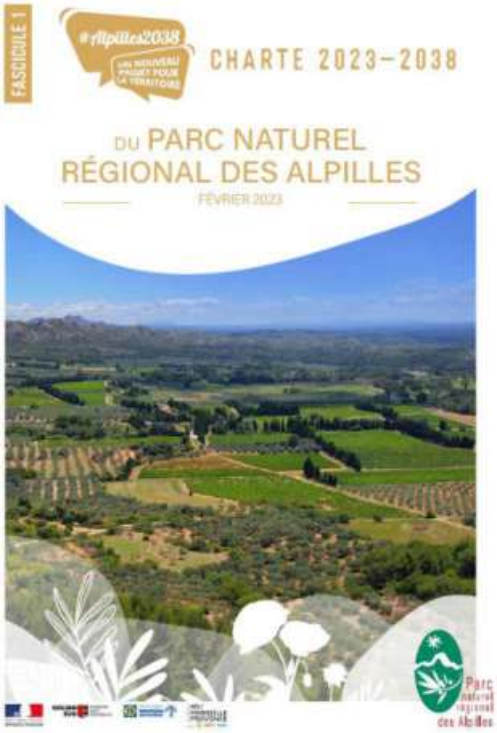
La Charte du PNR des Alpilles

Au sein de Terre de Provence, seule la commune d'Orgon fait partie du Parc Naturel Régional des Alpilles.

Créé en 2007, le PNR a approuvé sa nouvelle Charte en février 2023. Elle s'appliquera sur les 17 communes membres pour la période 2023-2038.

Il s'agit du document de référence qui programme le projet de territoire pour les 15 prochaines années en fixant les axes de développement, les objectifs à atteindre et les actions à conduire.

13 orientations et 38 mesures composent cette nouvelle Charte.



Sur le volet mobilité, les enjeux sont de :

- Développer l'offre de transport à l'échelle du Parc, en cohérence avec l'offre périphérique et les pôles d'emplois et bassins de vie à desservir (ex: développer le covoiturage)
- Renforcer les connexions entre le nord et le sud du Parc
- Renforcer l'offre en modes actifs notamment les itinéraires cyclables (déplacements intercommunaux, développement touristique)
- Organiser les flux touristiques aux alentours des sites patrimoniaux majeurs et des villages emblématiques

La Charte a une portée juridique, elle formalise la responsabilité des collectivités territoriales dans leurs domaines de compétence.

Les Communes et les Intercommunalités s'engagent à :

- Associer le Parc dans les réflexions à venir concernant la mobilité sur le territoire du Pays d'Arles en lien avec le SCoT et le PCAET ;
- Soutenir et développer les projets permettant de réduire les besoins en déplacements ou facilitant les modes de déplacements actifs ;
- Intégrer dans leurs documents de planification urbaine (PLU, SCoT) le développement des modes actifs, notamment piéton et cycliste, prioritairement à la voiture ainsi qu'une organisation de la ville qui n'accroît pas les distances entre lieux de vie et les différentes fonctions de la vie quotidienne (équipements, commerces, emplois...) ;
- Engager des PDU prenant en compte l'intégralité du territoire et de l'articulation avec les territoires voisins et encourager et soutenir les PDE ;
- Développer les réseaux de recharge électrique des véhicules ;
- Favoriser le développement de flottes de véhicules peu consommateurs d'énergie et à faible émissions ;
- Optimiser l'offre existante sur le territoire du Parc et à développer de nouvelles offres (pour les EPCI reconnues Autorités Organisatrices de Transport).

A ce titre, c'est principalement à travers le développement du tourisme à vélo, de l'électromobilité et de la desserte ferroviaire d'Orgon que le programme d'actions du Plan de mobilité de Terre de Provence s'attache à répondre aux engagements.

Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET)

Adopté en juin 2019, le SRADDET définit des objectifs et des règles à moyen et long terme (2030 et 2050) à destination des acteurs publics de toute la région Sud.

Comme l'exige la loi, le Plan de mobilité de Terre de Provence s'est appliqué à suivre les règles du SRADDET tant dans les objectifs fixés que dans la stratégie d'action, d'après la dernière mise à jour d'avril 2025.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

LA PRISE EN COMPTE DES OBJECTIFS DU SRADDET

SRADDET		Plan de mobilité TPA	
N°	**Objectif**	**Objectif**	**Axe stratégique**
1	Conforter les portes d'entrée du territoire régional	**OBJECTIF 1 : Relier le territoire aux pôles générateurs limitrophes** En tant que porte d'entrée régionale et afin de renforcer et pérenniser l'attractivité du territoire régional, le PDM TPA fixe l'objectif de développer et de conforter les connexions avec les polarités limitrophes extérieures.	**Axe 1 : Améliorer l'accessibilité et les connexions avec les territoires limitrophes**
2	Définir et déployer une stratégie portuaire et fluviale régionale	**OBJECTIF 4 : Considérer l'activité logistique** Le PDM TPA répond à cet objectif en soutenant le report modal de la logistique vers le fret ferroviaire, en connexion avec les pôles fluviaux de proximité. Des objectifs plus généraux y répondent aussi en visant l'interconnexion des réseaux de transports collectifs, l'amélioration de la connexion entre les différents modes de déplacement ou encore le développement des connexions avec les polarités limitrophes extérieures.	**Axe 2 : Canaliser et réduire l'impact du trafic automobile et poids-lourd**
3	Améliorer la performance de la chaîne logistique jusqu'au dernier kilomètre, en favorisant le report modal	**OBJECTIF 4 : Considérer l'activité logistique** Terre de Provence se saisit de la problématique logistique pour soutenir la décarbonation, notamment le report modal vers le fret ferroviaire, en lien avec les entreprises du territoire	**Axe 2 : Canaliser et réduire l'impact du trafic automobile et poids-lourd**
4	Renforcer les grands pôles économiques, touristiques et culturels	**Tous les objectifs des axes cités** Le PDM TPA : - se fixe l'objectif de développer les connexions avec les polarités limitrophes extérieures et en interne au territoire (connexions TC, ferroviaires, cyclables et multimodales) - souhaite apaiser les circulations et mailler des connexions en modes actifs au sein du territoire en soutenant notamment la pratique du vélo et en facilitant les mobilités actives (développement du tourisme à vélo)	**Axe 1 : Améliorer l'accessibilité et les connexions avec les territoires limitrophes** **Axe 3 : Apaiser les circulations et mailler des connexions en modes actifs interne à Terre de Provence** **Axe 4 : Calibrer une offre de TC répondant aux besoins**

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

N°	Objectif SRADDET	Objectif PDM TPA	Axe stratégique PDM
5	Définir et déployer la stratégie régionale économique	**OBJECTIF 12 : Garantir une mobilité pour tous** Le SRADDET recherche une plus grande cohérence dans la localisation des activités économiques afin de diminuer les distances entre pôles d'emplois et pôles d'habitat. Pour Terre de Provence, il s'agit de permettre à ses concitoyens d'accéder aux emplois grâce à une offre de mobilité déployée par l'intercommunalité accessible à tous	**Axe 4 : Calibrer une offre de TC répondant aux besoins**
7	Consolider les liaisons avec les territoires limitrophes et renforcer l'arc méditerranéen	**OBJECTIF 1 : Relier le territoire aux pôles générateurs limitrophes** Le PDM TPA répond à cet objectif en souhaitant développer les connexions avec les polarités limitrophes extérieures et plus généralement en améliorant les connexions entre les différents modes de déplacement au sein et en dehors de son territoire	**Axe 1 : Améliorer l'accessibilité et les connexions avec les territoires limitrophes**
10	Améliorer la résilience du territoire face aux risques et au changement climatique, garantir l'accès à tous à la ressource en eau	**Tous les objectifs des axes cités** L'objectif 10 du SRADDET est complémentaire aux objectifs 12 et 21 : Plus globalement, et au-delà de la question énergétique, la stratégie du SRADDET vise à organiser la transition écologique à travers l'adaptation aux enjeux du changement climatique. Tous les axes du PDM TPA participent à cet objectif en recherchant la réduction de l'impact du trafic routier (report modal, développement des TC et de leur interconnexion...) et la décarbonation des déplacements	**Axe 2 : Canaliser et réduire l'impact du trafic automobile et poids-lourd** **Axe 3 : Apaiser les circulations et mailler des connexions en modes actifs interne à Terre de Provence** **Axe 4 : Calibrer une offre de TC répondant aux besoins** **Axe transversal : Communiquer et sensibiliser sur l'offre de mobilité existante et sur les projets**
11	Déployer des opérations d'aménagement exemplaires	**OBJECTIF 12 : Garantir une mobilité pour tous** Cet objectif vise à prendre en compte le couple urbanisme-transport en amont des projets, tout en privilégiant l'urbanisation sur les nœuds de transports et de flux existants. C'est pourquoi, le PDM fixe comme objectif de rendre l'offre de mobilité de l'intercommunalité accessible à tous les publics (jeunes, seniors, personnes précaires, PMR, etc.)	**Axe 4 : Calibrer une offre de TC répondant aux besoins**

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

N°	Objectif SRADDET	Objectif PDM TPA	Axe stratégique PDM
12	Diminuer la consommation totale d'énergie primaire de 27 % en 2030 et de 50 % en 2050 par rapport à 2012 -17 % pour les transports en 2030	**Tous les objectifs des axes cités** sont de nature à susciter (individuellement ou combiné) le report modal de la voiture vers des modes de mobilité plus durables Cf objectifs 10 et 21 dont il est complémentaire	**Axe 1 : Améliorer l'accessibilité et les connexions avec les territoires limitrophes** **Axe 2 : Canaliser et réduire l'impact du trafic automobile et poids-lourd** **Axe 3 : Apaiser les circulations et mailler des connexions en modes actifs interne à Terre de Provence** **Axe 4 : Calibrer une offre de TC répondant aux besoins** **Axe transversal : Communiquer et sensibiliser sur l'offre de mobilité existante et sur les projets**
21	Améliorer la qualité de l'air et préserver la santé de la population › -55 % de PM2.5 2012-2030 (toutes sources) › -47 % de PM10 2012-2030 (toutes sources) › -56 % de NOx 2012-2030 (toutes sources) › -35 % de GES 2012-2030 (transport) › 700 000 véhicules électriques en 2030	**OBJECTIF 2 : Limiter l'impact du trafic routier sur l'environnement et la santé des habitants** Afin de diminuer les émissions de pollution atmosphérique et sonore, le PDM TPA s'est fixé des objectifs basés sur les objectifs nationaux (PREPA), régionaux (SRADDET) et locaux (PPA agglomération d'Avignon et SCOT AEC).	**Axe 2 : Canaliser et réduire l'impact du trafic automobile et poids-lourd**
22	Contribuer au déploiement de modes de transport propres et au développement de nouvelles mobilités	La prise en compte de cet objectif du SRADDET est notamment assurée par les actions liées aux expérimentations modes actifs et mobilités partagées	**Axe 5 : Développer le covoiturage, la multimodalité et l'intermodalité**

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

N°	Objectif SRADDET	Objectif PDM TPA	Axe stratégique PDM
23	Faciliter tous les types de report de la voiture individuelle vers les autres modes plus collectifs et durables › Baisse de 15 % de la place de la voiture ; › Atteindre l'objectif du Plan national vélo, qui ambitionne de faire passer la part modale du vélo dans les déplacements quotidiens de 3 % en 2012 à 12,5 % du vélo en 2030 ; › 1 500 kilomètres d'aménagements cyclables d'ici 2025	Tous les objectifs des axes cités sont de nature à susciter (individuellement ou combiné) le report modal de la voiture vers des modes de mobilité plus durables. Parmi eux, des objectifs chiffrés : **OBJECTIF 3 : Moins 19 points de déplacements en voiture individuelle** **OBJECTIF 7 : 6 % des déplacements à vélo** **OBJECTIF 8 : 30 % des déplacements à pied** **OBJECTIF 11 : 13% des déplacements en transport collectif**	**Tous les axes**
27	Conforter le développement et le rayonnement des centralités métropolitaines	Les objectifs 27, 28 et 29, renforçant les centralités en général, sont complémentaires aux objectifs 5 et 35, par la production de logements, l'installation d'activités économiques ou l'ouverture d'équipements en leur sein, lorsque cwelles-ci sont (ou vont être) desservies par les transports à travers notamment les objectifs : **OBJECTIF 9 : Relier les villes et villages entre eux** **OBJECTIF 11 : 13% des déplacements en transport collectif** **OBJECTIF 12 : Garantir une mobilité pour tous**	**Axe 3 : Apaiser les circulations et mailler des connexions en modes actifs interne à Terre de Provence** **Axe 4 : Calibrer une offre de TC répondant aux besoins**
28	Consolider les dynamiques des centres urbains régionaux		
29	Soutenir les fonctions d'équilibre des centralités locales et de proximité		
35	Conforter les centralités en privilégiant le renouvellement et la cohérence urbanisme-transport	**Tous les objectifs des axes cités** Cet objectif (qui fait écho aux objectifs 21, 22 et 23) traduit la volonté de renforcer une planification coordonnée de l'urbanisation et des infrastructures de mobilité en favorisant le développement urbain autour des axes bien desservis et des PEM. Habiter ou travailler à proximité d'une offre cadencée en transports doit inciter au report modal, rendant ces modes alternatifs compétitifs par rapport à la voiture. Cet objectif vise également le développement des modes actifs comme alternative aux modes motorisés, l'apaisement des centres villes et villageois afin d'améliorer la qualité de vie	**Axe 3 : Apaiser les circulations et mailler des connexions en modes actifs interne à Terre de Provence** **Axe 4 : Calibrer une offre de TC répondant aux besoins**

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

N°	Objectif SRADDET	Objectif PDM TPA	Axe stratégique PDM
36	Réinvestir les centres villes et centres bourgs par des stratégies intégrées	**OBJECTIF 5 : Mieux partager l'espace public dans les cœurs de villes et villages** Complémentaires aux objectifs 11 et 35	**Axe 3 : Apaiser les circulations et mailler des connexions en modes actifs interne à Terre de Provence**
37	Rechercher la qualité des espaces publics et favoriser la nature en ville		
38	Développer avec l'ensemble des AOMD une information facilement accessible, une billettique simplifiée, une tarification harmonisée et multi-modale	**OBJECTIF 13 : Améliorer la connexion entre les différents modes de déplacement** **OBJECTIF 14 : Faciliter et encourager le report modal** Le PDM TPA répond à ses objectifs en souhaitant rendre l'offre de mobilité de l'intercommunalité accessible à tous et en améliorant la connexion entre les différents modes de déplacement. Cela passe par le développement des différentes offres modales, par celui des pôles d'échanges multimodaux et des services associés ainsi que par de la coopération avec les AOM voisines (interopérabilité des réseaux, billettique, information voyageur...)	**Axe 4 : Calibrer une offre de TC répondant aux besoins** **Axe transversal : Communiquer et sensibiliser sur l'offre de mobilité existante et sur les projets**
39	Fluidifier l'intermodalité par l'optimisation des pôles d'échanges multi-modaux	**OBJECTIF 13 : Améliorer la connexion entre les différents modes de déplacement** Afin de répondre à cet objectif, le PDM fixe notamment comme objectif de développer 9 PEM et d'en conforter 5. Il fixe d'expérimenter une plateforme de covoiturage et de développer la connexion entre les différents services.	**Axe 4 : Calibrer une offre de TC répondant aux besoins**
40	Renforcer la convergence entre réseaux et services, en lien avec la stratégie urbaine régionale	Complète l'objectif 35 **OBJECTIF 1 : Relier le territoire aux pôles générateurs limitrophes**	**Axe 1 : Améliorer l'accessibilité et les connexions avec les territoires limitrophes**
41	Déployer une offre régionale de transports en commun adaptée aux territoires, selon trois niveaux d'intensité urbaine	Le PDM TPA répond à ses objectifs, notamment en soutenant des objectifs en matière de simplification de l'usage des transports collectifs et de confortement du report modal de la voiture vers les transports collectifs **OBJECTIF 1 : Relier le territoire aux pôles générateurs limitrophes** **OBJECTIF 9 : Relier les villes et villages entre eux** **OBJECTIF 11 : 13% des déplacements en transport collectif** **OBJECTIF 12 : Garantir une mobilité pour tous** **OBJECTIF 13 : Améliorer la connexion entre les différents modes de déplacement** **OBJECTIF 14 : Faciliter et encourager le report modal**	**Axe 1 : Améliorer l'accessibilité et les connexions avec les territoires limitrophes** **Axe 3 : Apaiser les circulations et mailler des connexions en modes actifs interne à Terre de Provence** **Axe 4 : Calibrer une offre de TC répondant aux besoins** **Axe transversal : Communiquer et sensibiliser sur l'offre de mobilité existante et sur les projets**
42	Rechercher des complémentarités plus étroites et une meilleure coordination entre dessertes urbaines, interurbaines et ferroviaires		

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

N°	Objectif SRADDET	Objectif PDM TPA	Axe stratégique PDM
43	Accompagner les dynamiques territoriales avec des offres de transport adaptées aux évolutions sociodémographiques	Le PDM de TPA répond à cet objectif transversal à travers la simplification de l'usage des transports collectifs (connexion entre les différents modes de déplacement et en reliant les villes et villages) et en se fixant comme objectif de rendre l'offre de mobilité de l'intercommunalité accessible à tous **OBJECTIF 9 : Relier les villes et villages entre eux** **OBJECTIF 12 : Garantir une mobilité pour tous** **OBJECTIF 13 : Améliorer la connexion entre les différents modes de déplacement**	**Axe 3 : Apaiser les circulations et mailler des connexions en modes actifs interne à Terre de Provence** **Axe 4 : Calibrer une offre de TC répondant aux besoins**
45	Arrêter un schéma d'itinéraires d'intérêt régional contribuant à un maillage performant entre les polarités régionales	Complémentaire aux objectifs 1, 7, 44, 56	**Mêmes axes concernés**
46	Déployer un réseau d'infrastructure en site propre couplées à des équipements d'accès et de stationnement en cohérence avec la stratégie urbaine régionale	Avec l'objectif 46, le SRADDET marque l'importance de la compétitivité des transports en commun par rapport à la voiture en engageant les partenaires à poursuivre la création de voies réservées aux transports en commun et au covoiturage sur le réseau autoroutier et de TCSP dans les réseaux urbains **Objectif 11 : 13% des déplacements en transport collectif** Le PDM prévoit de répondre à cet objectif à travers l'action 1.2.3 "Faciliter la circulation des TC sur des axes et points durs de circulation en lien avec les autorités compétentes"	**Axe 4 : Calibrer une offre de TC répondant aux besoins**
47	Réduire la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers, l'artificialisation des sols et l'étalement urbain	Le SRADDET demande aux collectivités compétentes en matière d'urbanisme et de planification de contribuer à l'objectif régional d'une baisse de la consommation d'espaces agricoles, naturels et forestiers à l'horizon 2030	**Axe 4 : Calibrer une offre de TC répondant aux besoins**

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

N°	Objectif SRADDET	Objectif PDM TPA	Axe stratégique PDM
48	Préserver le socle naturel, agricole et paysager régional	Le PDM TPA participe à l'atteinte de cet objectif en rendant l'offre de mobilité déployée par l'intercommunalité accessible à tous à une fin de cohérence urbanisme/transport **OBJECTIF 12 : Garantir une mobilité pour tous**	**Axe 4 : Calibrer une offre de TC répondant aux besoins**
49	Préserver le potentiel de production agricole régional		
56	Accélérer le désenclavement physique et numérique des territoires, en particulier alpins	Complémentaire aux objectifs 1, 7, 44, 45, 56	**Mêmes axes concernés**
57	Promouvoir la mise en tourisme des territoires	Cf objectif 4 dont il est complémentaire	**Mêmes axes concernés**
59	Permettre aux ménages d'accéder à un logement adapté à leurs ressources et de réaliser un parcours résidentiel conforme à leurs souhaits	**OBJECTIF 12 : Garantir une mobilité pour tous** Afin de répondre à ces objectifs, Terre de Provence souhaite permettre à ses concitoyens d'accéder aux emplois, aux services de soins, aux écoles et aux commerces quel que soit leurs difficultés physiques ou économiques. C'est pourquoi, le PDM fixe comme objectif de rendre l'offre de mobilité déployée par l'intercommunalité accessible à tous. Cf objectifs 43 et 5	**Axe 4 : Calibrer une offre de TC répondant aux besoins**
60	Rénover le parc de logements existant, massifier la rénovation énergétique des logements et revitaliser les quartiers dégradés		
61	Promouvoir la mixité sociale et intergénérationnelle, la prise en compte des jeunes et des nouveaux besoins liés au vieillissement de la population		
66	S'accorder sur une stratégie cohérente des mobilités avec les AOMD et définir les modalités de l'action	**OBJECTIF 1 : Relier le territoire aux pôles générateurs limitrophes** La recherche d'une stratégie globale et cohérente constitue la base du PDM pour Terre de Provence depuis l'élaboration de la démarche. Cela se traduit à travers les actions 3.1.1 et 1.1.2	**Axe 1 : Améliorer l'accessibilité et les connexions avec les territoires limitrophes**
68	Rechercher des financements innovants pour pérenniser le développement des transports collectifs	**Les objectifs de l'Axe 4** : Calibrer une offre de TC répondant aux besoins visant à faire progresser significativement la part modale TC et à offrir des services à tous, la recherche de financements est inhérente au développement de ces objectifs	**Axe 4 : Calibrer une offre de TC répondant aux besoins**

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

LA COMPATIBILITÉ AVEC LES RÈGLES DU SRADDET

SRADDET			Plan de mobilité TPA
N°obj.	**Règle**	**Texte**	**Principales actions**
3	**LD1-OBJ3**	3A : Motiver les projets de création ou de développement des espaces à vocation logistique, notamment au regard de : - d'une justification économique dans le respect des objectifs environnementaux et climatiques - la cohérence du projet avec l'ensemble de la chaîne logistique et son maillage régional - des capacités multimodales du projet (raccordement aux modes ferroviaire, maritime ou fluvial ou proximité d'un terminal intermodal) dans un objectif de réduction de l'impact environnemental - la contribution à la réduction des émissions (gaz à effet de serre et polluants) et de la congestion des réseaux de transport et en particulier la congestion routière péri-urbaine et des centres-villes - de sa contribution à la sobriété foncière et à la sobriété énergétique. 3B : Maîtriser le développement de la logistique et structurer ses implantations 3C : Préserver les capacités multimodales de la logistique régionale	Le PDM TPA répond à ces objectifs à travers l'axe 2 : Canaliser et réduire l'impact du trafic automobile et poids-lourd Ainsi que l'OBJECTIF 4 : Considérer l'activité logistique déclinés notamment dans les sous actions 5.2
5	**LD1-OBJ5C**	Organiser et optimiser l'accessibilité des zones d'activités économiques en transports en commun et en modes actifs, et/ou par un ou plusieurs modes de déplacements alternatifs à l'autosolisme	Plusieurs actions du PDM TPA intègrent l'amélioration de la desserte et de la connexion des pôles économiques avec les actions : Action 3.3.1 : Développer des connexions entre la Voie Verte vers les pôles générateurs de déplacements communaux tels que les centres bourgs et les zones d'activités Diverses actions en faveur du développement du transport collectif (desserte intercommunale, facilitation de la circulation...) et autres alternatives (autopartage, covoiturage)

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

N°obj.	Règle	Texte SRADDET	Principales actions PDM TPA
22	**L D 1 - O B - J22A**	Contribuer à la mise en œuvre au niveau local du Schéma régional des véloroutes et voies vertes et connecter les itinéraires à un maillage local	L'ensemble des sous-actions 3 répondent à cette règle à travers des actions portant sur la politique de gouvernance, le développement de la Voie Verte en interne, la hiérarchisation du réseau et sa connexion avec les territoires limitrophes ainsi qu'en proposant des services complémentaires.
22	**L D 1 - O B - J22B**	Mettre en œuvre un réseau d'infrastructures d'avitaillement pour carburants alternatifs favorisant les transports collectifs et de marchandises à faibles émissions et l'intermodalité	A travers l'OBJECTIF 4 : Considérer l'activité logistique, plusieurs actions intègrent cette dimension : 5.1.4 et 5.2.4 notamment
35	**LD2-OBJ35**	Privilégier l'intensification urbaine autour des dessertes en transports collectifs, gares et pôles d'échanges en : Quantifiant et priorisant la part du développement et du renouvellement urbain devant être programmée dans les quartiers autour des PEM identifiés comme stratégiques par la Région et opportuns par les SCoT Fixant des objectifs de qualité urbaine, architecturale, et environnementale pour les programmes d'aménagement au sein des quartiers de gare ou de PEM	Le PDM de TPA prend en compte la cohérence urbanisme transport en prévoyant la hiérarchisation des PEM comme leviers d'intensification urbaine, en améliorant leur accessibilité et fonctionnement, notamment à travers ces actions : 1.1.1 / 1.1.3 / 2.1.1 / 2.1.2 / 2.1.3 / 2.1.4 / 2.1.7 / 2.2.2 / 3.2.2 / 3.4.7 / 3.5.5 / 3.5.7
38	**L D 2 - O B - J38A**	Assurer la transmission et la mise à disposition des informations relatives aux services de transports réguliers de voyageurs	Le PDM TPA porte plusieurs actions visant à améliorer et étendre l'information des voyageurs, ainsi, l'ensemble des sous-actions 6 répondent à cet objectif ainsi que les actions 1.2.1 et 1.2.2
38	**L D 2 - O B - J38B**	Garantir l'usage et le respect d'une norme d'interopérabilité commune	Plusieurs actions du PDM visent à mettre en place une interopérabilité commune : Action 1.1.2 / Action 6.1.2 / action 6.3.1
39	**LD2-OBJ39**	Élaborer une charte de services communs et d'exploitation pour le développement de l'intermodalité dans les Pôles d'échanges multimodaux (PEM)	Toutes les sous-actions 1.2 et 2.1 portent sur une offre de transports en communs inter-réseaux et le développement de l'intermodalité et multimodalité
40	**LD2-OBJ40**	Définir et formuler des objectifs de rabattement en transports en commun et modes actifs vers les gares ou PEM identifiés comme stratégiques par la Région et opportuns par les SCoT et PDM/ PDMS dans le confortement de leur rôle de desserte dans un environnement proche ou élargi.	L'OBJECTIF 13 : Améliorer la connexion entre les différents modes de déplacement Plusieurs actions, notamment les sous-actions 2 (intermodalité et multimodalité) et 3 (développement de la voie verte) concourent à optimiser l'accessibilité, à limiter l'usage de la voiture et à optimiser les fonctions d'intermodalité

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

N°obj.	Règle	Texte SRADDET	Principales actions PDM TPA
42	**LD2-OBJ42**	Coordonner les prescriptions des PDM/PDMS limitrophes en qualifiant les interfaces entre les territoires et veillant à la mise en cohérence des services.	Action 1.2.2 : Travailler avec les AOM voisines pour développer une interconnexion et interopérabilité avec les réseaux Les AOM limitrophes ont été associées à la totalité de la démarche.
45	**LD2-OBJ45**	Prendre en compte le Schéma des itinéraires d'intérêt régional (SIIR)	Plusieurs actions de l'Axe 3 intègrent le SIIR, notamment en raison du passage de l'EuroVelo 8 - La Méditerranée à vélo et de la proximité avec la Via Rhôna : 3.4.1 Connecter Barbentane à la Via Rhôna et la gare d'Aramon (SERM) avec un franchissement pour les cyclistes sur le pont d'Aramon 3.4.6 Connecter Mollégès-Gare à l'EV08 par un aménagement en site propre sécurisé
46	**LD2-OBJ46**	Coordonner les aménagements et les usages des projets de transports collectifs en site propre et de Parcs relais avec l'ensemble des modes de transport pour améliorer la performance intermodale globale	Le PDM intègrent plusieurs actions visant à améliorer la qualité de l'intermodalité et le développement de services dans les différents PEM (thématiques transports en commun / intermodalités et mobilités partagées)
50	**LD2-Obj50 D**	Améliorer la transparence des infrastructures linéaires au regard de la fonctionnalité écologique, en particulier dans les 19 secteurs prioritaires identifiés	Le secteur 15 - Les Alpilles est compris dans le périmètre du PDM TPA par la commune d'Orgon. Les études liées infrastructures du PEM notamment, considèreront cet objectif.
66	**LD3-OBJ66**	Organiser un dialogue permanent entre les AOM	Le PDM intègre de fait la coopération avec les territoires voisins dès la réalisation du PDM. Cela se traduit à travers la plupart des actions cyclables et routières, et pour le transport collectif par l'action 1.2.2 Travailler avec les AOM voisines pour développer une interconnexion et interopérabilité avec les réseaux
68	**LD3-OBJ68**	Établir de nouveaux équilibres économiques pour le financement des infrastructures et des services de transport et assurer leur conformité avec la stratégie régionale de chef de file de l'intermodalité	Le PDM de TPA associe la Région à chaque comité de pilotage et porte plusieurs actions en ce sens, c'est le cas de l'action 1.2.1 Travailler avec la Région pour développer l'offre de transport collectif en lien avec l'offre de transport de Terre de Provence Agglomération ainsi que sur les actions d'intermodalité à travers le SERM (actions 2.1.1 et 2.1.2)

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Le suivi du Plan de mobilité

La mise en œuvre du programme d'actions pluriannuel implique un suivi de mise en œuvre qui devra se faire de manière progressive et continue.

Le Code des transports exige une évaluation à mi-parcours (5 ans) de façon à recueillir les éventuelles difficultés, à réajuster l'investissement au regard des réalisations et à établir un point d'étape plus formel auprès des différentes parties prenantes.

Dans ce cadre, Terre de Provence organisera un suivi de 57 indicateurs évaluant le niveau de réponse aux objectifs fixés dans la stratégie.

Certains indicateurs peuvent être facilement renseignés et se faire chaque année. En revanche, d'autres mobilisant des ressources et analyses plus complexes (enquêtes, comptages, etc.) ou nécessitant des études distancées, ne seront réalisées que ponctuellement au fil des 5 années, voire au delà.

Les services de Terre de Provence opéreront également un suivi plus qualitatif à travers de l'observation et des relevés de terrain réguliers.

En terme de gouvernance, il s'agira en tant qu'AOM d'animer le Comité des partenaires dans lequel l'ensemble des partenaires sera associé.

14 objectifs / 57 indicateurs

Objectifs du PDM	Indicateurs de suivi	Régularité
Objectif 1 - Relier le territoire aux pôles générateurs limitrophes	Linéaire de connexion cyclable développé avec les EPCI voisins	Annuel
	Fréquentation cyclable des traversées	Annuel
	Nombre de correspondances entre les réseaux (lignes, horaires)	5 ans
	Nombre de titres interopérables	Annuel
	Linéaire de réaménagement routier	5 ans
Objectif 2 - Limiter l'impact du trafic routier sur l'environnement et la santé des habitants	Nombre d'aides à l'achat de véhicules électriques déployées	Annuel
	Nombre de bornes IRVE installées	Annuel
	Nombres d'agents formés à l'écoconduite	Annuel
	Nombre d'accidents recensés	Annuel
	Émissions de gaz à effet de serre	5 ans
	Population exposée (particules fines et Nox)	Annuel
	Nombre de panneaux antibruit installés	5 ans
	Évolution du parc de véhicules (type d'énergie, CRIT'AIR)	Annuel
	Nombre de communes dotées d'un plan de circulation	Annuel
Objectif 3 - Moins 19 points de déplacements en voiture individuelle	Part modale de la voiture	10 ans
	Fréquentation des principaux axes routiers (comptages)	3 ans
	Nombre de km parcourus en voiture	10 ans
	Budget mobilité des ménages	5 ans

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Objectifs du PDM	Indicateurs de suivi	
Objectif 4 - Considérer l'activité logistique	Nombre de parkings PL	3 ans
	Fréquentation des parkings PL	3 ans
	Nombre d'aires de livraison aménagées	Annuel
	Nombre de flux logistique ferroviaire déployés	5 ans
Objectif 5 - Mieux partager l'espace public dans les cœurs de villes et villages	Linéaire de zones apaisées aménagées (zone 30, 20)	Annuel
	Nombre de traitements réalisés	5 ans
	Nombre de verbalisation (respect du stationnement, des vitesses, etc.)	Annuel
	Nombre de communes ayant mis en place du stationnement de courte durée	Annuel
Objectif 6 - Favoriser le report modal sur les déplacements de courtes distances	Linéaire piétons jalonnés	Annuel
	Linéaire cyclables jalonnés	Annuel
Objectif 7 - 6 % des déplacements à vélo	Part modale vélo	10 ans
	Linéaire d'aménagements cyclables sécurisés	Annuel
	Nombre de stationnements vélo sécurisés aménagés	Annuel
	Nombre de points noirs résorbés (réf. Diagnostic PDM)	Annuel
	Nombre de services vélo déployés : réparation, location, etc.	Annuel
Objectif 8 - 30 % des déplacements à pied	Part modale piétonne	10 ans
Objectif 9 - Relier les villes et villages entre eux	Partenariats engagés pour une gouvernance thématique cyclable	Annuel
Objectif 10 - Développer le tourisme à vélo	Nombre de cyclistes sur la voie verte (compteurs)	Annuel
	Nombre de label « Accueil Vélo » supplémentaires	5 ans
	Nombre de vélos loués	Annuel
	Nombre de stations réparation installées	Annuel

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Objectifs du PDM	Indicateurs de suivi	Régularité
Objectif 11 - 13 % des déplacements en transport collectif	Part modale du TC	10 ans
	Évolution de l'offre : lignes, fréquences, horaires	5 ans
	Nombre d'abonnements/de voyageurs (offre régulière, scolaire interne, régionale, TER)	Annuel
	Linéaire en site propre aménagés	5 ans
	Fréquentation des TC	Annuel
	Nombre d'arrêts équipés de panneaux d'information temps réel	Annuel
Objectif 12 - Garantir une mobilité pour tous	Nombre de communes engagées dans la mise en accessibilité (PAVE)	5 ans
	Nombre d'arrêts accessibles aux PMR	Annuel
	Nombre de bénéficiaires de la tarification solidaire	Annuel
Objectif 13 - Améliorer la connexion entre les différents modes de déplacement	Nombre de PEM aménagés	5 ans
	Nombre de lignes de bus équipées de racks à vélo	Annuel
	Nombre de place de stationnement en PEM/parking-relais	Annuel
	Fréquentation des PEM/ P+R : occupation	Annuel
	Nombre d'abonnés et d'usagers à une plateforme et utilisateurs du covoiturage	Annuel
Objectif 14 - Faciliter et encourager le report modal	Nombre et type d'événements organisés autour de la mobilité, du vélo, etc.	Annuel
	Nombre de participants aux évènements	Annuel
	Nombre d'associations recensées	Annuel
	Nombre d'aides à l'achat vélo accordées	Annuel

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

GLOSSAIRE

ACCM	Arles Camargue Crau Montagnette
AMP	Aix-Marseille Provence
AOM	Autorité organisatrice de la mobilité
CCVBA	Communauté de communes Vallée des Baux Alpilles
CEREMA	Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
CO2	Dioxyde de carbone
DREAL	Direction Régionale Environnement Aménagement Logement
EDVM	Enquête déplacement villes moyennes
EMC²	Enquête Mobilité Certifiée Cerema
EMD	Enquête ménages déplacements
EPCI	Etablissement Public de Coopération Intercommunale
GES	Gaz à effet de serre
INSEE	Institut National de la Statistique et des Études Économiques
IRVE	Installation de recharge de véhicules électriques
LEO	Liaison Est Ouest
LMV	Luberon Monts de Vaucluse
LOM	Loi d'orientation des mobilités
MIN	Marché d'intérêt national
GMP	Grand Marché de Provence
NOX	Oxyde d'azote
P+R	Parc-relais
PAVE	Plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics
PCAET	Plan climat air énergie territoriale
PDM	Plan de mobilité
PDME	Plan de mobilité employeur
PDMS	Plan de mobilité simplifié
PDU	Plan de déplacement urbain
PEM	Pôle d'échanges multimodal
PETR	Pôle d'équilibre territorial et rural
PL	Poids lourd
PLM	Paris-Lyon-Méditerranée
PLU	Plan local d'urbanisme
PM	Particules fines
PMR	Personnes à mobilité réduite
PNR	Parc naturel régional
PPA	Plan de protection de l'atmosphère
PREPA	Plan national de réduction des polluants atmosphérique
QPV	Quartier politique de la ville
SCOT	Schéma de cohérence territoriale
SERM	Services express régionaux métropolitains
SICAS	Syndicat Intercommunal du Canal des Alpines Septentrionales
SMAVD	Syndicat Mixte d' Aménagement de la Vallée de la Durance
SNCF	Société Nationale des Chemins de Fer Français
SRADDET	Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires
TC	Transport collectif
TER	Train express régional
TPA	Terre de Provence Agglomération
VAE	Vélo à assistance électrique
VM	Versement mobilité
VVV	Véloroute voie verte
ZAE	Zone d'activité économique

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Pilotage de la démarche, rédaction des fiches actions

Service des mobilités, Pôle aménagement et cadre de vie de Terre de Provence Agglomération

Accompagnement technique général, conception graphique, concertation, rédaction et annexe accessibilité

Agence d'urbanisme Pays d'Aix Durance

Évaluation environnementale

MR environnement

Évaluation du PDM, qualité de l'air et GES

AtmoSud

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Page	Modification de la gouvernance dans le tableau de synthèse
16	- Titre et enjeu modifiés pour répondre à la réserve Urbanisme / Transport "anticiper les flux dans le cadre des projets urbains" (Réserve) - Ajout de la précision du sigle OCS GE ajoutée.
17	- Précisions apportées concernant la méthode utilisée en,tre l'EMC² et l'Enquête Déplacements Villes Moyennes - Ajout de la comparaison avec d'autres territories concernant la baisse de la mobilité
18	- Ajout de la comparaison avec d'autres territories concernant la hausse de l'usage de la voiture - Ajout d'un cadre concernant les précisions sur la méthode d'analyse de l'EMC²
29	- Précisions apportées sur les émissions NOx comme principale source de nuisance atmosphérique - Correction apportée dans le cadre « enjeu » en précisant qu'il s'agit d'une « Diminution des nuisances et des pollutions… »
31	- Partie ajoutée sur l'état actuel du stationnement sur Terre de Provence (Réserve du Commissaire Enquêteur)
34	- Ajout dans le cadre "enjeu" de la mise en place d'une offre adaptée au volet "urbanisme (Réserve du Commissaire Enquêteur)
35	- Ajout d'une nouvelle carte présentant le contexte ferroviaire sur le territoire
36	- Correction effectuée dans le tableau de fréquentation concernant la numérotation
38	- Précision du protocole de mesure apportée dans la source du schéma : hors temps de stationnement et d'attente
39	- Ajout d'exemples des territoires voisins
49	- Modification des tableaux avec une distinction points forts / points faibles jusqu'à la page 52
53	- Modification des tableaux avec une distinction enjeux prioritaires / secondaires jusqu'à la page 53
57	- Modifications pocntuels des textes des monographies jusqu'à la page 87 pour appuyer les volets urbanisme et stationnement (Réserve)
75	- Ajout d'un cercle au niveau du pont de Bonpas pour un enjeu de réaménagement multimodal
83	- Ajout d'un développement d'une liaison mutlimodale au dessus de la Durance
89	- Précisions apportées sur l'hypothèse retenue par TPA concernant l'augmentation du trafic routier
90	- Précisions apportées sur la définition du scénario tendanciel du nombre de déplacement
92	- Ajout d'une remarque dans la stratégie se rapportant à garantir une cohérence urbanisme / mobilités (Réserve)
93	- Intégration dans la carte d'une "étude de faisabilité sur la création d'un nouveau franchissement multimodal de la Durance"
94	- Intégration dans la carte d'une "étude de faisabilité sur la création d'un nouveau franchissement multimodal de la Durance" et d'un acompagnement du report modal vers le ferroviaire
103	- Modifications de la légende par rapport aux éléments précédents
107	- Ajout de la méthode de co-construction du plan d'actions
110	- Modification des indicateurs et de la gouvernance pour totues les actions avec la distinction des partenaires techniques et financiers - Pour toutes les actions liées à l'étude de restructuration du réseau de transport, une mention « p.m. » (Pour Mémoire) est ajoutée pour le coût de l'étude globale (80 000 €) - Mention de la gare d'Avignon TGV dans les différentes actions du réseau TC
112	- Suppression dans le titre du mot "structurant" et dans l'action ajout de "potentiellement structurante"
113	- Ajout dans le titre du "potentiellement structurante"
124	- Suppression des schémas et coupes de voiries et ajout des termes "hypothèses" pour définir une estimation financière de l'action
128	- Modifications apportées dans la gouvernance notamment la maitrise d'ouvrage
153	- Modifications apportées dans la gouvernance notamment la maitrise d'ouvrage
170	- Suppression de "jalonnées" dans le titre - Complément sur la notion de signalisation dans l'action (aménagement et non jalonnement)
174	- Suppression de 2 scénarios pour garder la passerelle parallèle et celle du lit mineur
185	- Ajout dans l'action de la Maison du vélo
189	- Précisions dans le fonctionnement concernant le coût avancé
191	- Précision du terme Savoir Rouler à Vélo
194	- Modifications apportées dans la gouvernance notamment la maitrise d'ouvrage jusqu'à la page 196
199	- Modification globale visant à recentrer l'action sur le stationnement, tout en préservant l'orientation initiale du projet : repenser le stationnement au bénéfice des espaces publics partagés (Réserve)
204	- Modifications apportées dans la gouvernance notamment la maitrise d'ouvrage
207	- Modification l'action afin d'intégrer une étude (opportunités, faisabilité, impacts…) plutôt qu'une réalisation de l'infrastructure
208	- Modification l'action afin d'intégrer une étude (opportunités, faisabilité, impacts…) plutôt qu'une réalisation de l'infrastructure
209	- Modification l'action afin d'intégrer une étude (opportunités, faisabilité, impacts…) plutôt qu'une réalisation de l'infrastructure
211	- Ajout d'un encart pour différencier les actions 515 et 522
214	- Ajout d'un encart pour différencier les actions 515 et 522
215	- Intégration dans l'action du volet "livraison" à intégrer dans la réflexion du stationnement PL avec une modification du titre, du texte et d'un encart en bas de page (Réserve)
216	- Ajout d'un encart en bas de page pour préciser la distinction des projets de gare voyageur et gare marchandise
217	- Ajout d'une "étude" amont pour la plateforme (impact, faisabilité) à présenter aux habitants
218	- Ajout dans l'action de la réflexion autour des véhicules de transport en commun
221	- Modifications apportées dans les titres et la gouvernance notamment la maitrise d'ouvrage
226	- Localisation des entreprises ajoutée dans l'action permettant d'identifier 4 PDMIE
234	- Mise à jour des coûts du plan après modification des actions précédentes avec un graphique de répartition de l'investissement
235	- Mise à jour du tableau permettant de détailler les coûts par thématique, par type d'investissement et de fonctionnement (Réserve)
238	- Ajout d'un encart précisant le suivi des règles du SRADDET concernant la stratégie et les objectifs

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

AtmoSud
Inspirer un air meilleur



EVALUATION DU PLAN DE MOBILITE DE TERRE DE PROVENCE AGGLOMERATION

Juin 2025

Date de parution
27/06/2025

Contact
Chargé d'action territoriale : Patricia Lozano, patricia.lozano@atmosud.org
Pilote de projet : Benjamin Rocher, benjamin.rocher@atmosud.org / Julien Poulidor, julien.poulidor@atmosud.org

Références
AFE-000254 / CO2500151 / BRR JPR -PLO-ASN

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Résumé

Cette étude porte sur l'évaluation du Plan de Mobilité 2025-2035 de Terre de Provence Agglomération (TPA). Les principaux objectifs de l'étude réalisée par AtmoSud ont été les suivants :

- ***Améliorer l'état des lieux du calcul des émissions du trafic routier*** sur périmètre de Terre de Provence Agglomération (TPA).
- ***Evaluer l'impact du plan sur les émissions*** de polluants et de GES au regard des différents objectifs de réduction des plans locaux et nationaux.
- ***Evaluer l'impact du plan à l'horizon 2035 sur les concentrations de polluants*** et ***l'exposition des populations*** de l'agglomération.

Pour cela, les émissions de polluants du secteur routier sur le territoire de Terre de Provence Agglomération ont été calculées sur 7 années de 2007 à 2035. Les calculs de dispersion de l'exposition des populations ont été réalisés sur les années 2022, 2035 fil de l'eau et 2035 avec Plan de Mobilité.

Les principaux résultats de cette évaluation sont les suivants :

- Bilan du Plan de mobilité de Terre de Provence Agglomération au regard des objectifs du PREPA

Pour les 5 polluants considérés (NOx, PM2.5, COVNM, NH_3 et SOx), les différents objectifs fixés à 2025 et 2030 dans le PREPA sont atteints sur le secteur routier.

- Bilan du Plan de mobilité de Terre de Provence Agglomération au regard des objectifs du SRADDET :

Au regard du SRADDET, les évaluations des émissions de polluants du secteur routier de TPA dans le cadre du Plan de Mobilité de l'agglomération respectent en 2035 les objectifs régionaux pour les 4 polluants considérés (NOx, PM10, PM2.5, COVNM).

Il est à noter que les objectifs intermédiaires de 2023 et 2025 pour les oxydes d'azote (NOx) ne devraient pas être atteint.

Pour les gaz à effet de serre, le potentiel de réchauffement global (PRG) 100 est utilisé comme indicateur de suivi. Les évaluations sur les gaz à effet de serre menées sur le secteur routier dans le cadre du plan de mobilité n'atteignent pas les objectifs du SRADDET. La forte contribution de l'A7 aux émissions du territoire (68% en 2035) constitue un frein au fait d'atteindre cet objectif sur le territoire. Les actions du plan de mobilité couplé au développement de véhicules électriques permettent en 2035 d'atteindre une baisse de -18% de GES.

Atteindre l'objectif de -75% de GES à 2050 reste possible, si l'interdiction de véhicules thermique à partir de 2035 décidée au niveau européen, et le développement de véhicules lourds électriques ou alimentés en biocarburant, sont mis en œuvre à ces échéances.

- Bilan de l'exposition des populations sur Terre de Provence Agglomération

Les valeurs limites réglementaires actuelles sont respectées pour les trois polluants et pour tous les scénarios.

Les valeurs limites EU à 2030, devraient être respecté en 2035 pour le NO_2 et moins de 500 personnes devraient rester exposées au seuil de particules PM10 et PM2.5. Le plan de mobilité devrait en 2035 par rapport à la situation 2035 fil de l'eau de réduire de 1 à 1.1 µg/m^3 l'exposition moyenne en PM10 et en PM2.5 sur le territoire de TPA.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Au regard des objectifs définis par l'OMS en 2021, les actions du plan de mobilité devraient permettre en 2035 par rapport à la situation 2035 fil de l'eau :

- En NO_2, de respecter ce seuil pour l'ensemble de la population.
- En PM10, de réduire à 49 000 le nombre de personnes exposées à ce seuil en 2035 contre 60 000 aujourd'hui.
- En PM2.5, malgré la baisse d'exposition moyenne de 1 µg/m^3 la totalité de la population reste exposée à des concentrations supérieures à l'objectif de l'OMS.

REMERCIEMENTS

AtmoSud remercie l'équipe du **Pôle aménagement et cadre de vie de Terre de Provence Agglomération** ainsi que **l'Agence d'urbanisme Pays d'Aix-Durance** pour l'ensemble des données techniques et les échanges d'expertise ayant permis de la réalisation de ce travail d'évaluation.

PARTENAIRES

Terre de Provence Agglomération

Aupa – Agence d'urbanisme Pays d'Aix-Durance





AUTEURS DU DOCUMENT

ROCHER Benjamin, AtmoSud

POULIDOR Julien, AtmoSud

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

SOMMAIRE

I Introduction 7
I.1 Périmètre de l'étude 7
I.2 Années de référence et scénarios 7
I.3 Outils et méthode d'évaluation 8
II Actions d'Amélioriation du calcul des émissions du trafic routier 10
II.1 Parcs statiques sur Terre de Provence Agglomération 10
II.2 Parcs roulants retenus pour l'étude 10
II.3 Construction des bases de données de trafic utilisées pour les calculs d'évaluation en émissions du trafic routier. 15
II.4 Evolutions prospectives affectées pour les biocarburants 19
III Evaluation du Plan d'actions au regard des objectifs 20
III.1 Bilan des émissions de polluants à enjeux sanitaire 21
III.2 Bilan des émissions de GES 27
III.3 Synthèse de l'évaluation en émission au regard des objectifs 30
IV Evaluation de l'exposition des populations 33
IV.1 Dioxyde d'azote - NO_2 33
IV.2 Particules fines – PM10 35
IV.3 Particules fines – PM2.5 37
IV.4 Bilan de l'exposition des population du plan de mobilité à l'horizon 2035 39
V Conclusion 40
V.1 Bilan du Plan de mobilité de Terre de Provence Agglomération au regard des objectifs du PREPA 40
V.2 Bilan du Plan de mobilité de Terre de Provence Agglomération au regard des objectifs du SRADDET : 40
V.3 Bilan de l'exposition des populations sur Terre de Provence Agglomération 41

LISTE DES ANNEXES

Annexe 1 – Sources de pollution, effets sur la santé, réglementation et recommandations OMS 45
Annexe 2 – Carte des trafics sur le réseau routier de Terre de Provence Agglomération sur l'ensemble des années évaluées 49
Annexe 3 – Parc roulant des 2 Roues sur route interurbaine 51
Annexe 4 – Bilan chiffré de l'evaluation – tous les polluants 52

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

LISTE DES ILLUSTRATIONS

Figure 1 : schéma simplifié du module de calcul PRISME routier 8
Figure 2 : Parc statique prospectif estimé pour les VP de Terre de Provence Agglomération – par classe Crit'Air et par carburant 10
Figure 3 : Parc statique prospectif estimé pour les VUL de Terre de Provence Agglomération – par classe Crit'Air et par carburant 10
Figure 4 : Parc roulant VP des Bouches-du-Rhône sur le réseau routes interurbaines - par norme Euro et par carburant 12
Figure 5 : Parc roulant VUL des Bouches-du-Rhône sur le réseau routes interurbaines - par norme Euro et par carburant 13
Figure 6 : Parc roulant national PL sur le réseau routes interurbaines - par norme Euro et par carburant 14
Figure 7 : Réseau routier et trafics tous véhicules sur le territoire Terre de Provence Agglomération en 2022 15
Figure 8 : Réseau routier et trafics des véhicules longs sur le territoire Terre de Provence Agglomération en 2022 16
Figure 9 : Répartition des distances parcourues par catégorie de véhicule sur le territoire TPA 18
Figure 10 : Répartition des distances parcourues par type de réseau sur le territoire TPA 19
Figure 11 : Evolution des taux d'incorporation en masse de biocarburants dans l'essence et le diesel et prospective retenue à 2035 20
Figure 12 : Evolution des émissions de NOx par type de véhicules et par énergie de 2007 à 2035 au regard des objectifs de réduction 22
Figure 13 : Evolution des émissions de PM10 par type de véhicules et par énergie de 2007 à 2035 au regard des objectifs de réduction 24
Figure 14 : Evolution des émissions de PM2.5 par type de véhicules et par énergie de 2007 à 2035 au regard des objectifs de réduction 26
Figure 15 : Evolution des émissions de GES par type de véhicules, par énergie au regard des objectifs de réduction et contribution par type de réseau, de 2007 à 2035. 28
Figure 16 : Carte des concentrations des moyennes annuelles en NO_2 pour l'année 2022 33
Figure 17 : Carte des concentrations des moyennes annuelles en NO_2 pour l'année 2035 avec Plan de Mobilité 33
Figure 18 : Distribution de l'exposition de la population en NO_2 34
Figure 19 : Carte des concentrations des moyennes annuelles en PM10 pour l'année 2022 35
Figure 20 : Carte des concentrations des moyennes annuelles en PM10 pour l'année 2035 avec Plan de Mobilité 35
Figure 21 : Distribution de l'exposition de la population en PM10 36
Figure 22 : Carte des concentrations des moyennes annuelles en PM2.5 pour l'année 2022 37
Figure 23 : Carte des concentrations des moyennes annuelles en PM2.5 pour l'année 2035 avec Plan de Mobilité 37
Figure 24 : Distribution de l'exposition de la population en PM2.5 38
Figure 25 : Réseau routier et trafics des véhicules longs sur le territoire Terre de Provence Agglomération entre 2007, 2012, 2019 et 2021 50
Figure 26 : Parc roulant des 2 roues sur le réseau routes interurbaines des Bouches-du-Rhône - par norme Euro et par carburant 51

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Tableau 1 : Parts modales de l'enquête ménage 2019 de TPA et objectifs fixés par les actions de Plan de mobilité à 2035 17
Tableau 2 : Variation des émissions de NOx du Plan de mobilité de Terre de Provence Agglomération 21
Tableau 3 : Variation des émissions de PM10 du Plan de mobilité de Terre de Provence Agglomération 23
Tableau 4 : Variation des émissions de PM2.5 du Plan de mobilité de Terre de Provence Agglomération 25
Tableau 5 : Objectifs de réduction du PREPA par rapport aux émissions de l'année de référence 2005 30
Tableau 6 : Evaluation des émissions de polluants du Plan de Mobilité de TPA au regard des objectifs du PREPA..... 31
Tableau 7 : Objectifs de réduction définis par le SRADDET par rapport aux émissions de l'année 201231
Tableau 8 : Evaluation des émissions de polluants du Plan de Mobilité de TPA au regard des objectifs du PREPA..... 32
Tableau 9 : Evaluation des émissions de GES du Plan de Mobilité de TPA au regard des objectifs du SRADDET 32
Tableau 10 : Evaluation de l'exposition des populations de Terre de Provence Agglomération en NO_2 34
Tableau 11 : Evaluation de l'exposition des populations de Terre de Provence Agglomération en PM10 36
Tableau 12 : Evaluation de l'exposition des populations de Terre de Provence Agglomération en PM2.5 38
Tableau 13 : Bilan de l'exposition des populations de Terre de Provence Agglomération 39
Tableau 14 : Bilan des émissions à enjeux sanitaires du secteur routier sur TPA pour tous les polluants. 52
Tableau 15 : Bilan des émissions de GES du secteur routier sur TPA pour tous les polluants 53

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

I INTRODUCTION

I.1 Périmètre de l'étude

Cette étude porte sur l'évaluation du Plan de Mobilité 2025-2035 de Terre de Provence Agglomération (TPA). Terre de Provence Agglomération est une communauté d'agglomération composée de 13 communes dans les Bouches-du-Rhône. Toutefois, Terre de Provence fait partie de l'aire urbaine avignonnaise et est intégrée dans le PPA du Vaucluse[2].

Terre de Provence Agglomération compte environ 60 000 habitants. Châteaurenard est la ville la plus peuplée avec environ 16 500 habitants. De Châteaurenard, des flux de trafic s'organisent surtout vers Avignon au nord, vers l'est (Vallée de la Durance) et le sud-ouest (Vallée du Rhône).

Les principaux objectifs de l'étude réalisée par AtmoSud sont les suivants :

- ***Améliorer l'état des lieux du calcul des émissions du trafic routier*** sur périmètre de Terre de Provence Agglomération (TPA) :
- ***Evaluer l'impact du plan sur les émissions*** de polluants et de GES au regard des différents objectifs de réduction des plans locaux et nationaux ;
- ***Evaluer l'impact du plan à l'horizon 2035 sur les concentrations de polluants*** et ***l'exposition des populations*** de l'agglomération.

I.2 Années de référence et scénarios

AtmoSud a calculé les émissions du trafic routier sur le territoire de Terre-de-Provence Agglomération pour les années suivantes :

- 2007, année de référence utilisée pour analyse des objectifs du PREPA ;
- 2012, année de référence utilisée pour analyse des objectifs du SRADDET ;
- 2019, année de référence des trafics pré-COVID ;
- 2022, année de référence du projet ;
- 2025 fil de l'eau (sans prise en compte des actions locales), année de démarrage des actions du PDM ;
- 2035 fil de l'eau (sans prise en compte des actions locales) ;
- 2035 avec prise en compte des actions mises en œuvre du PDM.

A partir de ces données d'émissions et de leur analyse, l'impact du déploiement d'un PDM en termes de concentration de polluants et d'exposition des populations sera évalué pour chacun des scénarios suivants en dioxyde d'azote (NO_2) et particules fines, PM10 et PM2.5 :

- 2022, année de référence 2022 ;
- 2035 fil de l'eau (sans prise en compte des actions locales) ;
- 2035 avec actions la population concernée sur le territoire d'évaluation par des dépassements ou des risques de dépassement des normes en matière de qualité de l'air en NO_2, PM10 et PM2.5.

Les éléments suivants sont fournis dans le cadre de cette évaluation :

- la population concernée sur le territoire d'évaluation par des dépassements ou des risques de dépassement des normes en matière de qualité de l'air en NO_2, PM10 et PM2.5.
- les cartes de concentration et l'exposition des populations aux différents seuils en NO_2, PM10 et PM2.5.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

I.3 Outils et méthode d'évaluation

I.3.1 Méthode de calcul des émissions du trafic routier :

Le calcul des émissions du trafic routier est réalisé avec l'outil de calcul PRISME routier développé par les AASQA dans le cadre de la plateforme mutualisée des inventaires régionaux spatialisés.

Cet outil s'appuie sur les méthodologies COPERT[7], EMEP[8] et OMINEA[9] développées au niveau national et européen. Ces méthodes de calcul sont adaptées afin de pouvoir évaluer les émissions à l'échelle d'un axe routier donné et de ses spécificités propres en termes de types de trafic, vitesses, congestion, pentes, conditions météorologiques, etc.…

Cet outil permet d'intégrer les données de parcs locaux et de calculer les émissions de plus de 130 polluants différents. La Figure 1 résume les données d'entrées et de sorties ainsi que les différents modules de calcul permettant d'évaluer les émissions du secteur routier. Ainsi, selon les polluants, des émissions induites par le secteurs routiers ont lieu sur les phases suivantes :

- Emissions à chaud,
- Sur-émissions du moteur à froid,
- Usures (pneu, frein, route),
- Remises en suspension du fait du passage des véhicules,
- Sur consommations lié à la climatisation,
- Consommations d'huile moteur,
- Evaporations diurnes, à l'arrêt et en circulation.

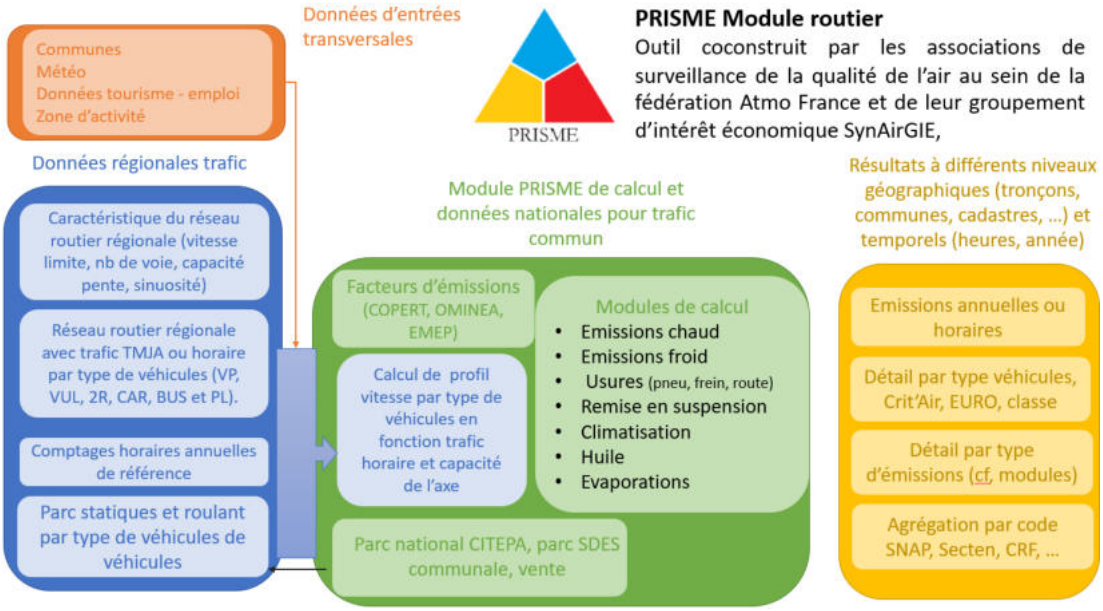


Figure 1 : Schéma simplifié du module de calcul PRISME routier

I.3.2 Méthode de calcul des cartes de concentrations :

Les cartographies de l'année 2022 s'appuieront sur le modèle ADMS et les outils statistiques d'AtmoSud pour réaliser les cartographies annuelles de concentrations (à une résolution de 25 m) et les indicateurs d'exposition des populations.

Pour estimer l'impact des évolutions des émissions routières sur les champs de concentrations, une méthode spécifique d'estimation a été développée et sera mise en œuvre pour l'ensemble des années étudiées. Cette méthode vise à simplifier les calculs d'impacts sur les concentrations et à réduire les

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

temps de calculs associés. Les résultats produits par cette méthode fournissent des valeurs de concentrations indicatives et ne se substituent pas à la réalisation d'une étude de dispersion complète. L'hypothèse est de considérer une relation linéaire directe au niveau de la source de rejet de polluants entre les émissions de polluants et leurs contributions à la concentration. La dispersion de cette contribution autour des axes routiers est ensuite représentée par une décroissance gaussienne, fonction de la distance à l'axe, de formulation :

$$Contribution\ (d) = \alpha \times e^{-1/2\ (d - \mu\sigma)2}$$

Avec :

- d la distance à l'axe,
- α un facteur d'évolution,
- μ et σ les paramètres d'ajustement de la fonction gaussienne.

Les données d'entrées nécessaires à la réalisation de ces cartographies sont :

- la cartographie fine échelle la plus récente du territoire concerné ;
- les variations d'émission de polluant sur chaque portion d'axe entre l'état de référence et les scénarios fil de l'eau sans projet et les scénarios avec projet.

I.3.3 Méthode de calcul de l'exposition moyenne par secteur et par arrondissement

Le calcul des champs de concentrations permet d'estimer les territoires soumis à un dépassement de normes règlementaires ou de lignes directrices de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS)[5] :

- Un croisement spatial est réalisé entre les zones en dépassement sur le territoire étudié et la couche de bâtiments, auxquels les populations sont affectées (base de données MAJIC du LCSQA[6]). **Cette couche de bâtiments contenant la population résidente est utilisée pour affecter les populations résidentes sur le maillage à 25 mètres de résolution des cartographies de concentration.**
- Un croisement spatial est ensuite réalisé entre les cartes de concentrations par secteur et cette carte de population. **Ce croisement permet de calculer le nombre de personnes résidentes exposées pour chaque niveau de concentration à un pas de 1 µg/m³.**

Cette donnée permet de calculer par la suite l'exposition moyenne de la population par polluant sur le territoire de Terre de Provence Agglomération.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

II ACTIONS D'AMELIORIATION DU CALCUL DES EMISSIONS DU TRAFIC ROUTIER

II.1 Parcs statiques sur Terre de Provence Agglomération

Les données de parcs automobiles utilisées pour l'étude proviennent pour partie du Service des Données et Etudes Statistiques (SDES)[10], fournissant des données de parcs statiques à l'échelle communale de 2011 à 2023 : nombre de véhicules, détail par classe Crit'Air et carburant.

Pour les années antérieures et prospectives, les évolutions par classe Crit'Air et carburation du parc statique national du Citepa (version 2024) sont utilisées pour estimer le parc statique de TPA à ces horizons.

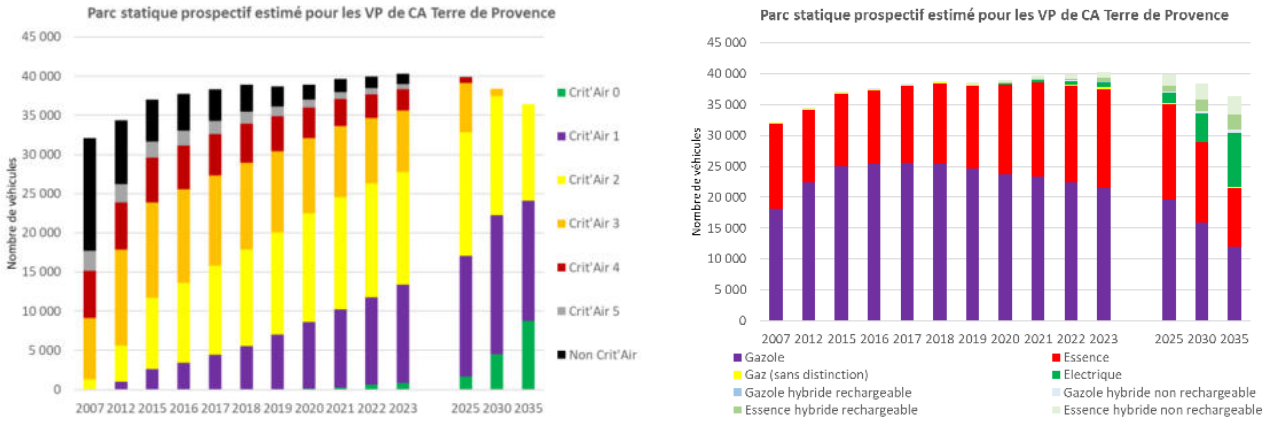


Figure 2 : Parc statique prospectif estimé pour les véhicules particuliers VP de Terre de Provence Agglomération – par classe Crit'Air et par carburant

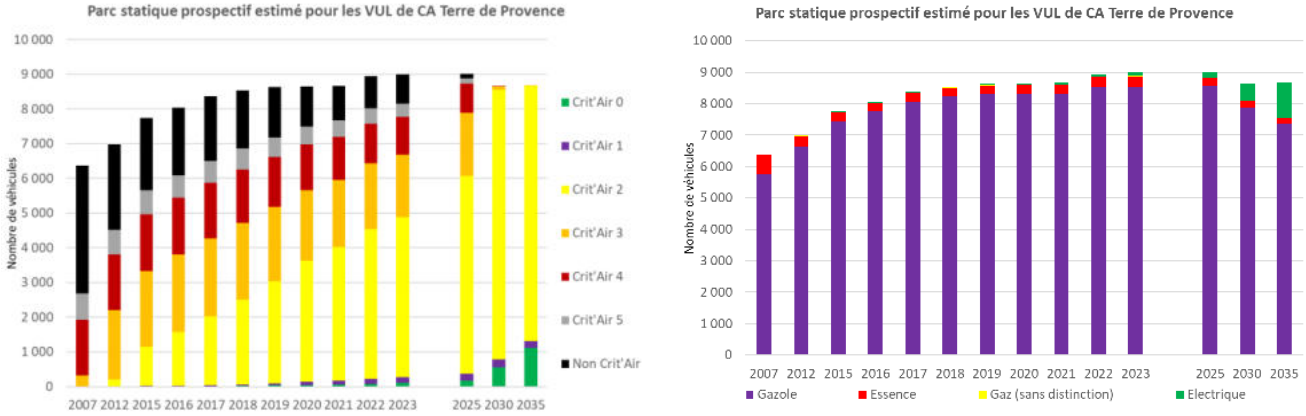


Figure 3 : Parc statique prospectif estimé pour les véhicules utilitaires légers VUL de Terre de Provence Agglomération – par classe Crit'Air et par carburant

II.2 Parcs roulants retenus pour l'étude

Le Citepa établit tous les ans les parcs roulants nationaux par catégorie de réseau (urbain, périurbain, autoroutier). Ces parcs sont construits sur la base du parc statique national et des distances annuelles moyennes parcourues par type de réseau pour chaque véhicule et chaque année.

Dans le cadre de l'évaluation du Plan de Mobilité de TPA, il a été retenu d'utiliser les parcs roulants suivants sur les trois types de réseau :

- ***Voitures Particulières*** VP : construction du parc roulant basé sur le parc statique des Bouches-du-Rhône du SDES et des distances moyennes parcourues par réseau issues du parc du Citepa. Les calculs pour les années antérieures à 2011 et pour les scenarios prospectifs s'appuient sur le parc statique du SDES et les évolutions par type de véhicules du Citepa.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

- *Véhicules Utilitaires Légers* VUL : construction du parc roulant basée sur le parc statique des Bouches-du-Rhône du SDES et des distances moyennes parcourues par réseau du parc du Citepa. Les calculs pour les années antérieures à 2011 et pour les scenarios prospectifs s'appuient sur le parc statique du SDES et les évolutions par type de véhicules du Citepa.
- *2 roues* : les parcs 2 roues sont issus de l'enquête 2012 du SDES et des travaux de réaffectation par commune des parcs réalisés par Atmo AURA sur les années 2012 et 2020. Les autres années s'appuient sur les évolutions par type de véhicules du Citepa.
- Véhicules lourds (PL, Car et Bus) : utilisation des parcs roulants nationaux du Citepa.

Les parcs roulants sur le réseau des routes interurbaines par norme Euro[1] et par carburant sont présentés ci-dessous pour les VP, VUL et Poids-Lourds (PL), le reste est détaillé dans l'Annexe 3. Ces figures permettent d'illustrer l'évolution technologique des parcs roulants par an, carburation et norme euro entre 2007 et 2035.

A l'échelle de Terre de Provence Agglomération, le réseau routier en longueur se décompose de la façon suivante :

- 57 % de routes interurbaines,
- 35 % de réseaux urbains,
- 8 % de réseaux autoroutiers.

[1] Une norme européenne d'émissions, dite « norme Euro », est un règlement de l'Union Européenne fixant les limites maximales de rejets de polluants pour les véhicules roulants neufs. Il en existe plusieurs selon le type de véhicule (voir annexe 3). Les normes évoluent au cours du temps et deviennent progressivement plus strictes.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

II.2.1 Voitures particulières (VP) :

Entre 2022 et 2035, le parc roulant des Bouches-du-Rhône prospectif des voitures particulières sur les routes interurbaines montre les principales évolutions suivantes :

- La part de véhicules Euro 6 passe de 43 % en 2022 à 96 % en 2035 ;
- Le parc de 2022 a une carburation majoritairement diesel avec 59 %. Elle diminue à 28 % en 2035 avec un développement à 10 % du parc de véhicules hybrides et à 32 % de véhicules électriques.

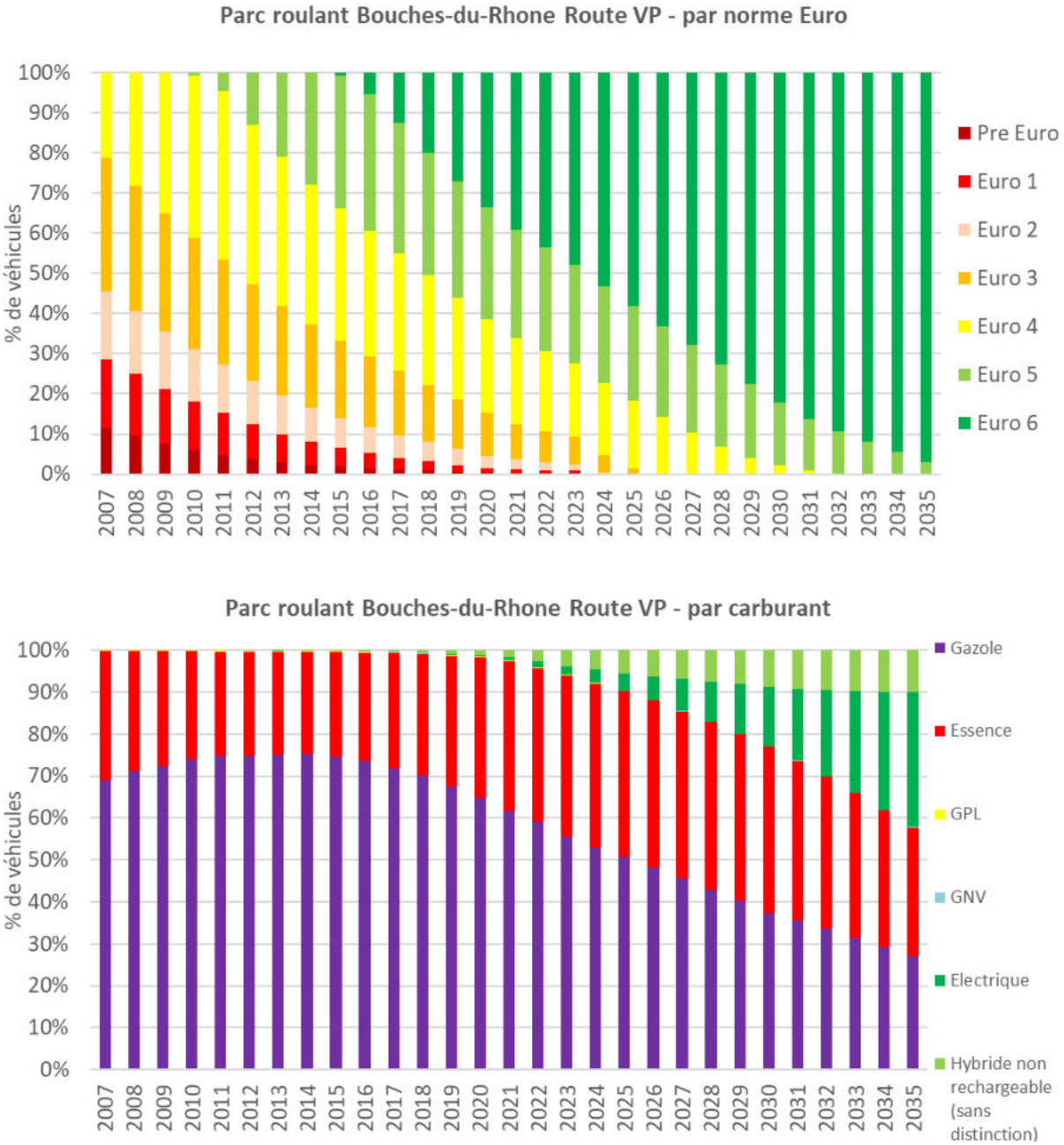


Figure 4 : Parc roulant VP des Bouches-du-Rhône sur le réseau routes interurbaines - par norme Euro et par carburant

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

II.2.2 Véhicules Utilitaires Légers (VUL) :

Entre 2022 et 2035, le parc roulant des Bouches-du-Rhône prospectif sur les routes interurbaines des véhicules utilitaires légers montre les principales évolutions suivantes :

- La part de véhicules Euro 6 passe de 54 % en 2022 à 100% en 2035 ;
- Le parc de 2022 a une carburation majoritairement diesel avec 81 %. Elle diminue à 56 % en 2035 avec un développement à 11 % de véhicules électriques.

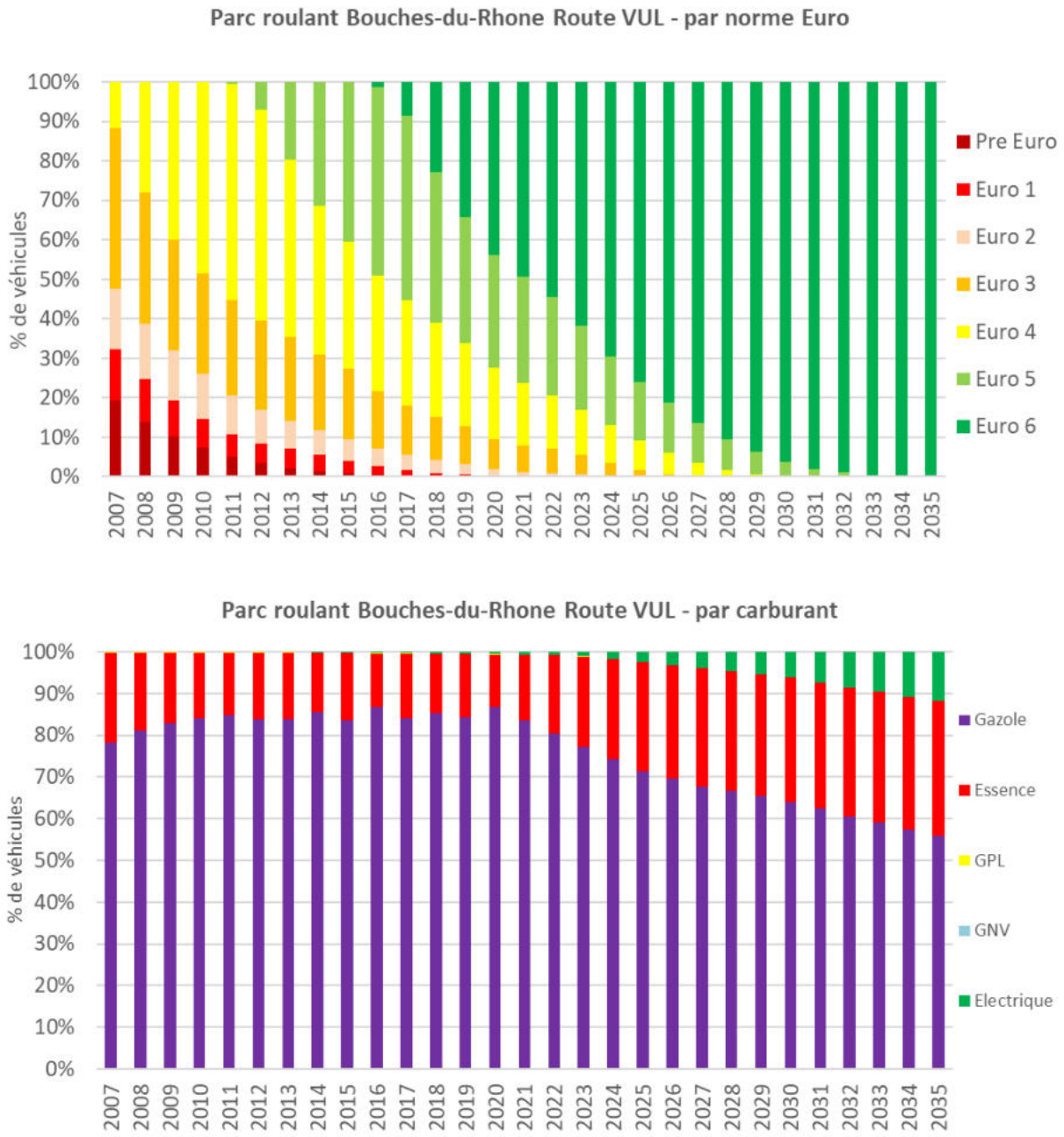


Figure 5 : Parc roulant VUL des Bouches-du-Rhône sur le réseau routes interurbaines - par norme Euro et par carburant

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

II.2.3 Poids-Lourds (PL)

Entre 2022 et 2035, le parc roulant national prospectif sur les routes interurbaines des poids lourds montre les principales évolutions suivantes :

- La part de véhicules Euro 6 passe de 84 % en 2022 à 100% en 2035 ;
- Le parc de 2022 a une carburation majoritairement diesel avec 100%. Elle diminue à 91% en 2035 avec un développement à 9 % de véhicules électriques.

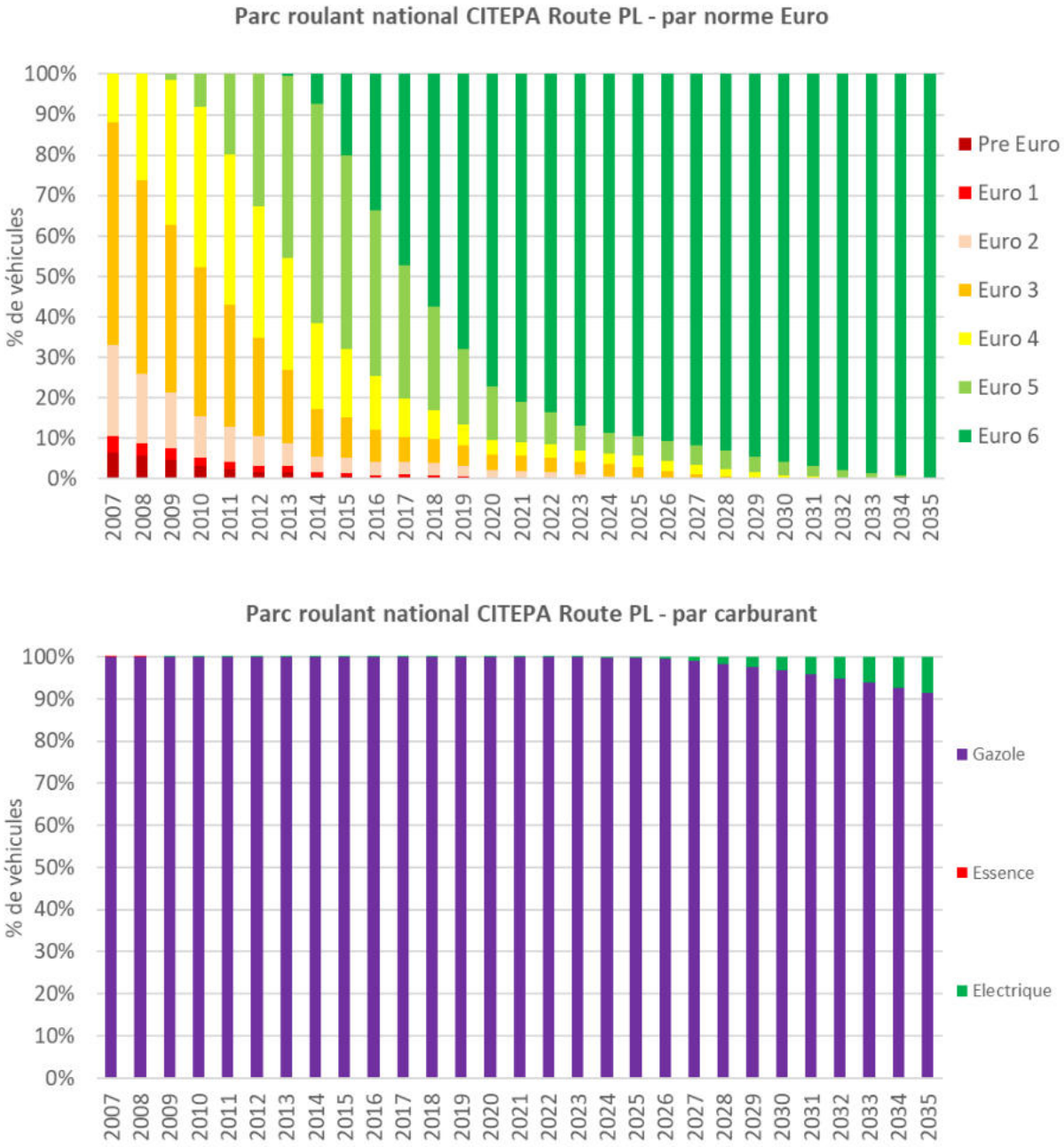


Figure 6 : Parc roulant national PL sur le réseau routes interurbaines - par norme Euro et par carburant

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

II.3 Construction des bases de données de trafic utilisées pour les calculs d'évaluation en émissions du trafic routier.

Afin de tenir compte de l'expertise locale des connaissances du trafic routier, plusieurs échanges avec les services de l'Agence d'Urbanisme Pays d'Aix – Durance (Aupa) et de la mobilité de Terre de Provence Agglomération ont permis d'améliorer la base des trafics utilisés par AtmoSud pour le calcul des émissions du trafic routier sur ce territoire.

II.3.1 Amélioration des données et modèles de trafic disponibles

Dans un premier temps, les données de trafic ont été consolidées sur l'année 2022, année la plus récente disponible dans l'inventaire des émissions d'AtmoSud.

En s'appuyant sur les boucles de comptages routiers disponibles, les cartes des trafics issues du diagnostic de l'Aupa et les échanges avec le service de mobilité, il a été possible d'affiner ces données, aussi bien pour l'ensemble des véhicules (Figure 7) que pour les véhicules longs (Figure 8). Il était essentiel de bien recouper les informations sur les zones à enjeux afin d'éviter toute sous-estimation ou surestimation des émissions polluantes liées au secteur routier.

Par ailleurs, les trafics des années précédentes ont été ajustés en tenant compte des évolutions propres à chaque axe (voir Annexe 2).

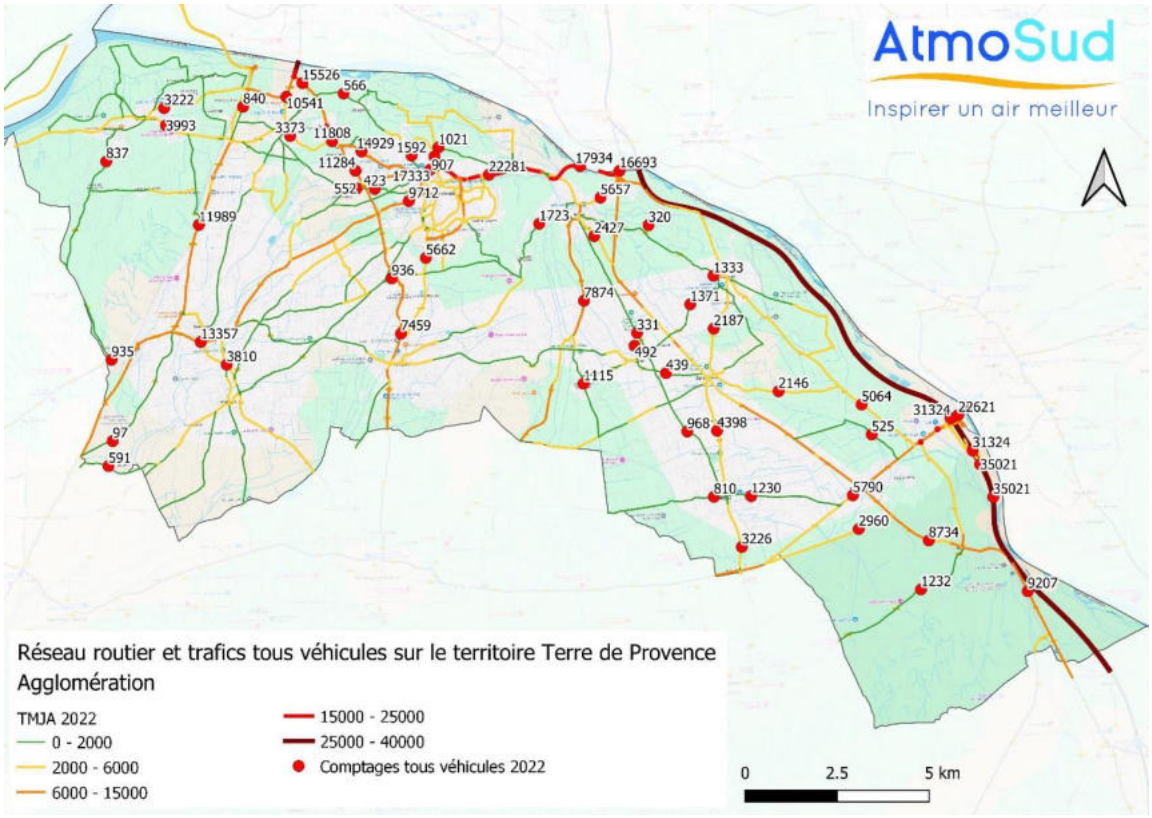


Figure 7 : Réseau routier et trafics tous véhicules sur le territoire Terre de Provence Agglomération en 2022

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

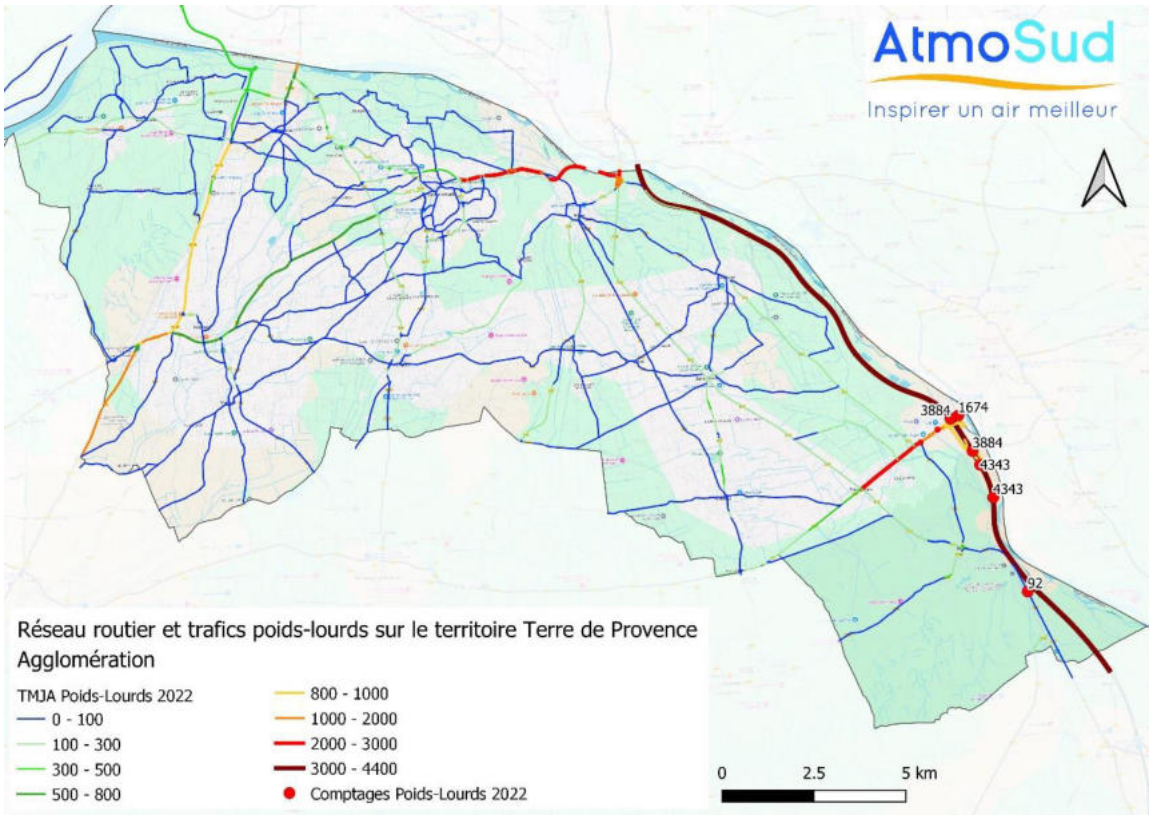


Figure 8 : Réseau routier et trafics des véhicules longs sur le territoire Terre de Provence Agglomération en 2022

II.3.2 Evolution du trafic routier à 2035

En plus de la question de l'évolution des parcs roulants de véhicules, il est nécessaire de définir l'évolution du trafic routier entre la situation de référence et 2035.

Pour le scénario 2035 fil de l'eau, une évolution de +1 % de trafic entre 2019 et 2035 a été retenue.

Cette hypothèse retenue par le service mobilité de TPA s'appuie sur les éléments suivants :

- Le PPA 84 [2] prévoyait une augmentation du trafic routier de + 1.8 % entre 2019 et 2030. Cette hypothèse s'appuyait sur le PDU Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la Communauté d'Agglomération du Grand Avignon.
- Le bilan circulation national [11] de l'année 2023 montre que, bien que les trafics de 2023 aient connu une remontée de +16.7 % par rapport à 2020 (crise sanitaire), ils ne retrouvent pas les niveaux de 2019. Le trafic de l'année 2023 reste inférieur de - 4.5 % par rapport à l'année 2019.
- De plus, les enquêtes de déplacements menées par l'Aupa en 2008 et 2019 sur le territoire montrent une diminution du nombre de déplacements motorisés.

Afin d'éviter une surestimation des évolutions à l'horizon 2035, le service mobilité de TPA a ainsi retenu une hypothèse plus prudente, tablant sur une augmentation de +1 % entre 2019 et 2035, ajustée et reportée sur 2025 de façon linéaire, c'est-à-dire +0.375 % /an.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

II.3.3 Evaluation des actions mobilités retenues à 2035

Dans le cadre du plan de mobilité, plusieurs actions ont été définies. Ces différentes actions ont permis à TPA de fixer des objectifs d'évolution des parts modales des différents modes de transports. Elles sont détaillées dans le tableau ci-dessous :

Tableau 1 : Parts modales de l'enquête ménage 2019 de TPA et objectifs fixés par les actions de Plan de mobilité à 2035

	2019	2035
Nb de déplacement	185 000	230 700
Longueur 1 déplacement km	7	7
TC	4 %	13 %
Vélo	3 %	6 %
Marche	23 %	30 %
Voiture	**69 %**	**50 %**

Sur les déplacements en voiture, un taux de remplissage de 1.42 est retenu. Ce taux de remplissage sur les courtes distances est issu de de l'enquête mobilité nationale de 2019 [12].

Le nombre de déplacement interne quotidien à TPA est évalué à 114 000, soit 61.62 es% de l'ensemble des déplacements de l'enquête ménage de 2019.

Sur la base de ces données, une évaluation des km parcourus en voitures particulières des déplacements internes en 2035 en fonction des parts modales de 2019 sans actions et 2035 avec actions mobilités, a été calculée.

Pour cela, la méthode d'évaluation consiste à calculer les kilomètres évités par le report modal de la mobilité depuis la voiture vers les autres modes. Le calcul des kilomètres réalisé en voiture en 2035 avec les parts modales de 2035 est déduit des kilomètres réalisés en voiture en 2035 avec les parts modales de 2019.

- 2035 sans modification part modal : 230 700*0.69/1.43*0.6162*7 = 480 166 km/j.
- 2035 avec modification part modal : 230 700*0.50/1.43*0.6162*7 = 347 947 km/j.

Ainsi sur l'ensemble de l'année 2035, les kilomètres évités par les actions évaluables du plan de mobilité sont les suivants :

(480 166 – 347 947) * 365 = **48 260 millions de km évités**

Cette diminution de trafic est affectée en 2035 au trafic des voitures particulières et véhicules utilitaires légers en dehors du réseau autoroutier.

Le gain de trafic obtenu est ainsi de :

- Par rapport au trafic total de TPA en 2035 (1.134 milliard de km) de - **4.3 % du trafic total de TPA.**
- Par rapport au trafic de véhicules légers en dehors de l'autoroute en 2035 (623 millions de km) cela représente : -**7.7 % du trafic**

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Les hypothèses prises ou induites dans cette évaluation à 2035 du scénario avec plan de mobilité sont les suivantes :

- Le fait de travailler sur les parts modales permet de quantifier un gain global des actions. Dans les faits, elles prennent en compte également les variations des actions identifiées dans le cadre du PPA 84 portant sur le télétravail, covoiturage, développement du vélo et des transports en commun.
- Le trafic des véhicules lourds est considéré constant par rapport au scénario 2035 fil de l'eau. Les données disponibles sur le déplacement du Marché d'Intérêt National ou M.I.N. ou vis-à-vis des évolutions du fret ne permettent pas en l'état d'évaluer les gains en termes d'émissions de polluants.

II.3.4 Bilan des trafics routier sur Terre de Provence

La Figure 9 et Figure 10 présentent le bilan des travaux réalisés sur les trafics routiers présents et attendus sur le réseau routier de Terre de Provence Agglomération.

Il est à noter que les trafics routiers de l'ensemble des véhicules, y compris les véhicules longs (poids-lourds, bus et cars) ainsi que les deux-roues motorisés, ont été définis pour la période 2007-2022, sur la base des données de comptages disponibles. La répartition des trafics entre voitures particulières et véhicules utilitaires légers, repose sur les ratios issus du parc départemental du SDES, tandis que celle des véhicules lourds s'appuie sur les ventilations du parc national du Citepa.

Ainsi le trafic routier en 2022 sur le territoire de TPA est réalisé à 74 % par les voitures particulières, suivi des véhicules utilitaires légers avec 16 % et des véhicules lourds avec 8 %. La part du trafic 2 roues est modeste par rapport au reste de la région avec une part estimée à 2 %.

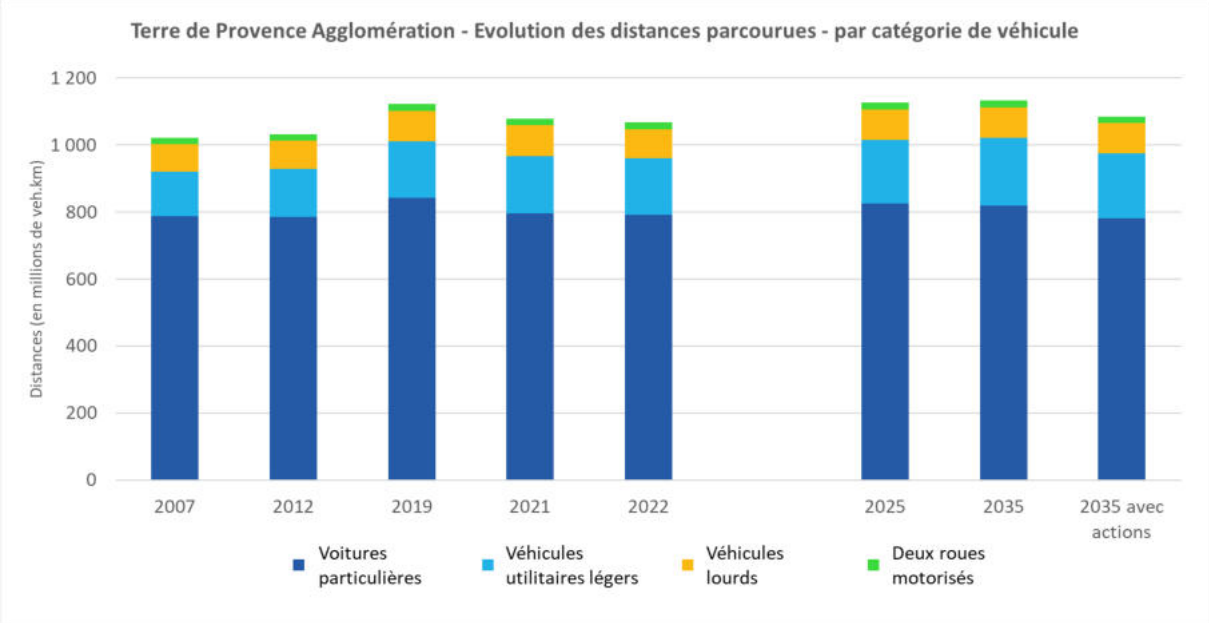


Figure 9 : Répartition des distances parcourues par catégorie de véhicule sur le territoire TPA

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

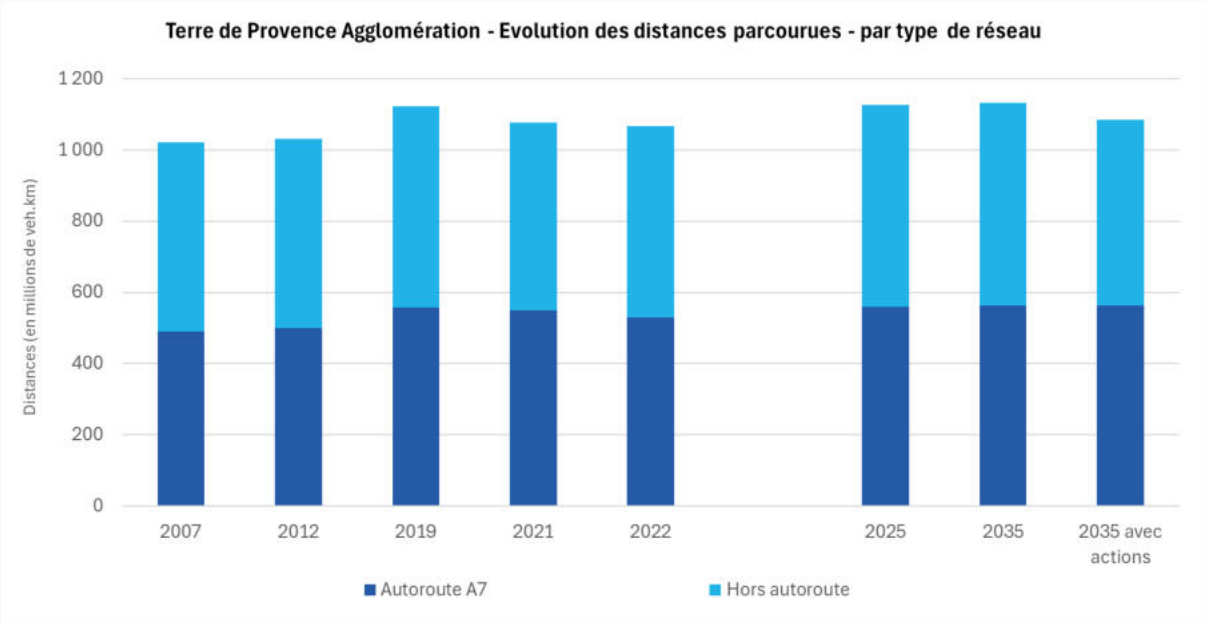


Figure 10 : Répartition des distances parcourues par type de réseau sur le territoire TPA

Une des spécificités du territoire de Terre de Provence Agglomération est la présence de la section autoroutière de l'A7 qui en traverse toute la partie Nord-Est sur près de 20 kilomètres. Avec un trafic jour de plus de 60 000 véhicules, le trafic autoroutier représente près de 50 % du trafic total de TPA.

II.4 Evolutions prospectives affectées pour les biocarburants

Pour le calcul des émissions de GES, l'une des hypothèses de calcul importante concerne l'évolution du taux d'incorporation de biocarburant dans les carburants fossiles, essence et gazole.

Dans les études prospectives disponibles, 2 scénarios sont actuellement identifiés au niveau national :

- Le premier scénario dit « AME » [14] (Avec Mesures Existantes) considère un taux d'incorporation stable à partir de 2025 (Tableau 109) ;
- Le second scénario est celui de la SNBC 2020 [13] qui fixe un taux d'incorporation de 100% à l'horizon 2050.

Ainsi, le premier scénario n'intègre pas de développement des biocarburants et le second considère qu'il représente la totalité des carburants à 2050. **Au regard de ces éléments, le service mobilité de TPA a retenu une troisième voie afin de ne pas surestimer, ni sous-estimer la part des biocarburants dans les carburants fossiles**.

La part des biocarburants en 2035 a été construite sur la base de l'évolution linéaire entre 2010 et 2025 qui est ensuite appliquée sur l'année prospective 2035 de l'étude. **Les taux d'incorporation massique retenus sont ainsi de 10.7 % pour le gazole et 17.9 % pour l'essence à l'horizon 2035**.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

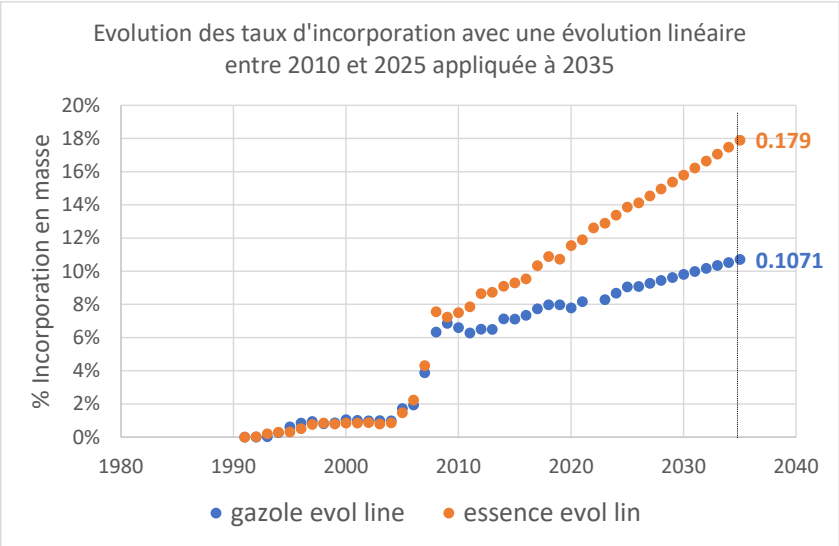


Figure 11 : Evolution des taux d'incorporation en masse de biocarburants dans l'essence et le diesel et prospective retenue à 2035

III EVALUATION DU PLAN D'ACTIONS AU REGARD DES OBJECTIFS

Pour chacun des scénarios, AtmoSud a calculé les émissions des polluants suivants :

- Des polluants à enjeu sanitaire : NOx, COVNM, SO_2, NH_3, PM2.5, PM10, PMtot, BC, CO, Pb, Cd, Hg, As, Cr, Cu, Ni, Se, Zn, benzène, benzo(a)pyrène ;
- Des gaz à effet de serre GES : CO_2 fossile, N_2O eq CO_2, CH_4 eq CO_2, CO_2 autres fossiles, Fluorés, GES en eq CO_2 (PRG), CO_2 indirect, CO_2 biomasse.

Une analyse détaillée des résultats en émissions est produite sur les principaux polluants d'intérêt suivant : GES en eq CO_2 (PRG), NOx, PM2.5, PM10. **Pour les autres polluants, l'ensemble des résultats est présenté sous forme de tableau en annexe 4**.

Cette analyse est également conduite au regard des objectifs de réduction d'émission des différents plans existants :

- Plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques, PREPA [2] ;
- Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires, SRADDET [3].

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

III.1 Bilan des émissions de polluants à enjeux sanitaire

III.1.1 Evaluation des émissions de NOx – Oxydes d'azote

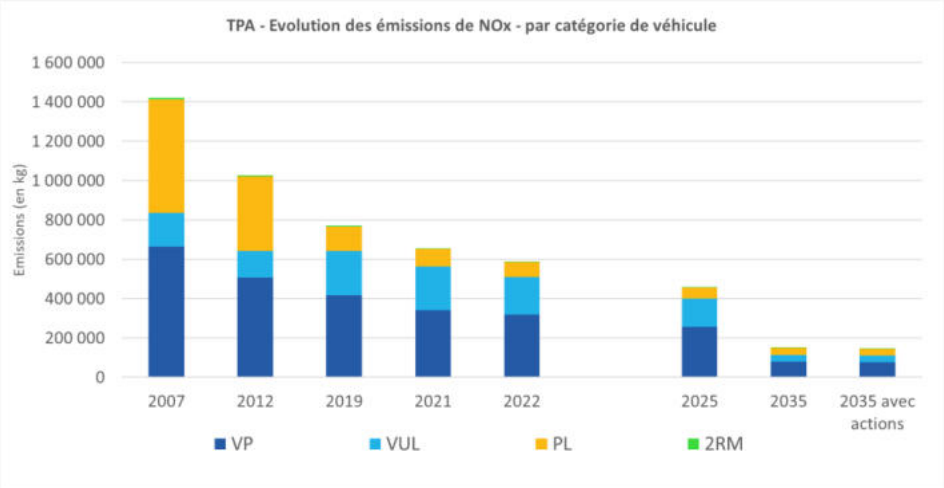
En 2022, sur la situation de référence, les émissions de NOx sont induites en grande majorité (97 %) par les véhicules roulant au gazole.

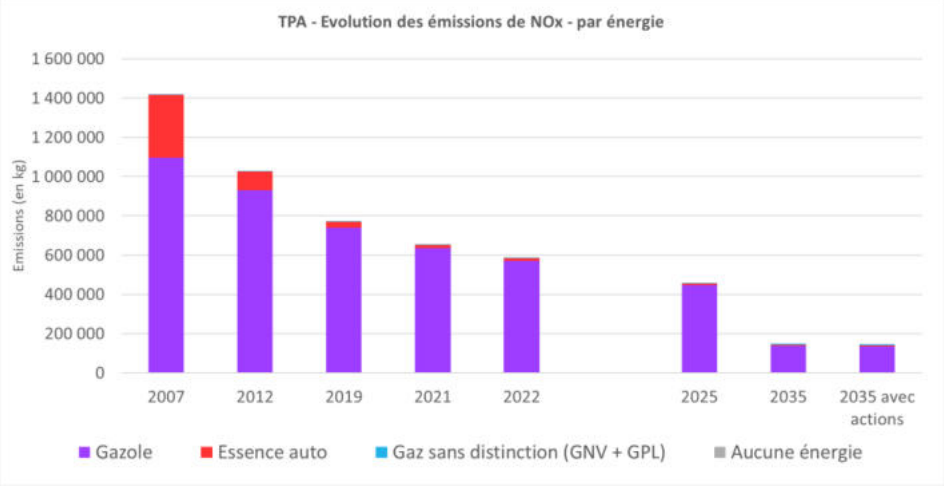
La dédiésélisation des parcs de véhicules VP et VUL et l'effet des normes EURO 6d permettent de réduire significativement les émissions pour ce polluant. Dans le scénario fil de l'eau, malgré une augmentation du trafic de +1.7 % par rapport à 2022, les émissions de NOx sont réduites de -75 % en 2035.

Il est à noter que pour l'année 2035, la part des émissions des VP et des VUL est réduite à 76 %, contre 87 % en 2022, au profit des poids-lourds, dont la contribution passe de 13% en 2022 à 24 % en 2035. Le parc de poids lourds reste majoritairement équipé en diesel.

Tableau 2 : Variation des émissions de NOx du Plan de mobilité de Terre de Provence Agglomération

	Emissions de NOx tonnes/an					
	2007	2012	2019	2022	2025	2035
Scénario fil de l'eau	1 419	1 028	771	587	459	150
Scénario plan de mobilité						146
Apport des actions du plan de mobilité					Variation 2022 réf	-75.2 %
					Gain des actions / Fil de l'eau (en %)	-2.6 %
					Gain des actions / Fil de l'eau (en tonnes)	-3.9





Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

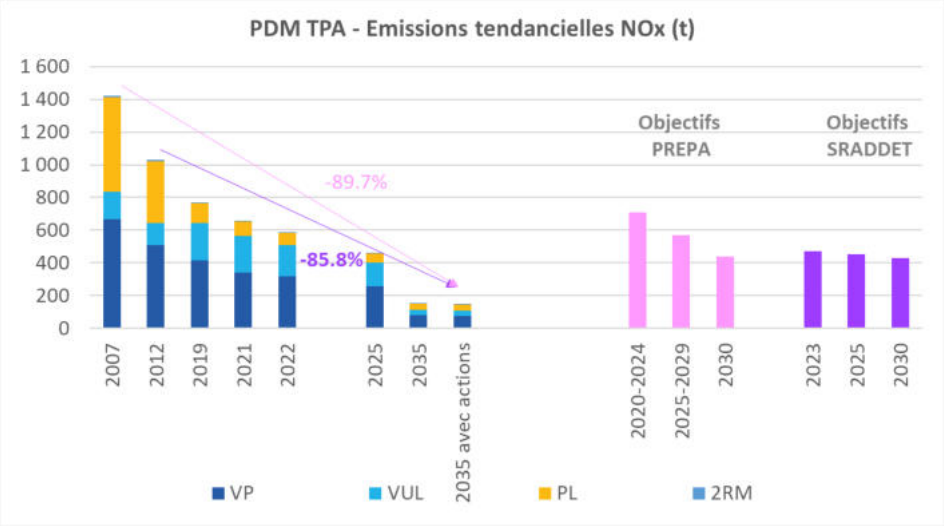


Figure 12 : Evolution des émissions de NOx par type de véhicules et par énergie de 2007 à 2035 au regard des objectifs de réduction

Par rapport à l'année de référence 2022, le scénario fil de l'eau permet une réduction des émissions de NOx de 74.5 % en 2035. Les tendances actuelles de dédiésélisation des parcs de véhicules et les nouvelles normes EURO contribuent significativement à la réduction des émissions de NOx.

Par rapport au scénario fil de l'eau, les actions évaluées du PDM permettent en plus de l'évolution du parc de véhicule de réduire les émissions de NOx en 2035 de 2.6 %, soit 3.3 tonnes.

Par rapport à l'année de référence 2022, les actions du plan de mobilité accentueraient la diminution des émissions de NOx pour atteindre -75.2 % en 2035.

Au regard des objectifs de réduction en NOx fixés à l'échelle nationale (PREPA) et à l'échelle régionale (SRADDET), l'ensemble des objectifs sont atteints en 2035 sur le territoire de Terre de Provence Agglomération.

III.1.2 Evaluation des émissions de particules fines PM10

En 2022, sur la situation de référence, les émissions à l'échappement (émissions moteur à chaud et à froid) représentent 30 % des émissions de PM10. Toutes les autres émissions de particules sont liées aux phénomènes d'usure (routes, pneus, freins) engendrés par le trafic routier et sont directement corrélées à la quantité de trafic. La remise en suspension des particules par le passage des véhicules n'a pas été traitée dans la restitution des émissions de particules, comme cela est préconisé dans les évaluations des plans. Elle est toutefois intégrée dans les outils de modélisations.

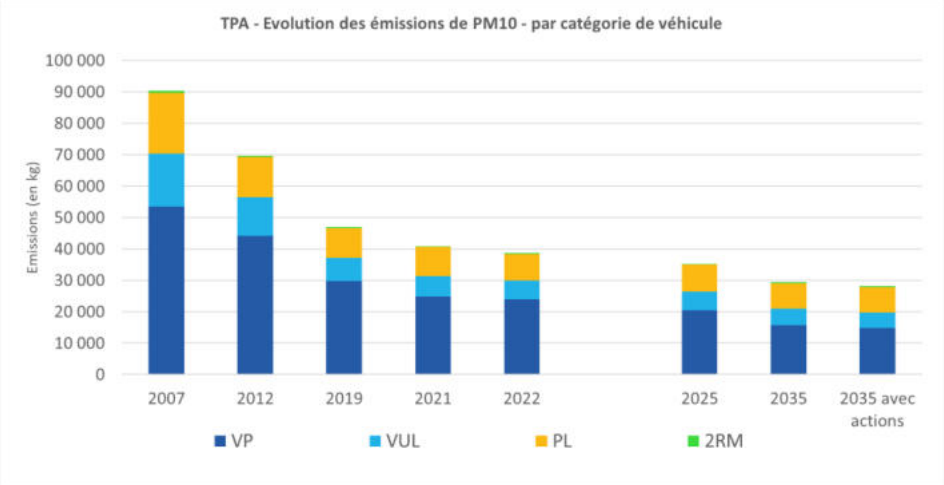
A l'horizon 2035, au fil de l'eau, une baisse globale de 24.1 % des émissions de PM10 est attendue par rapport à 2022. Cette diminution est plus modérée que pour d'autres polluants car les évolutions technologiques du parc de véhicules et la diminution du nombre de véhicules thermiques agissent uniquement sur les émissions à l'échappement et non sur les phases d'usure. Les émissions à l'échappement devraient ainsi diminuer de 96% et ne représenteraient plus que 1.5% des émissions totales de PM10 en 2035.

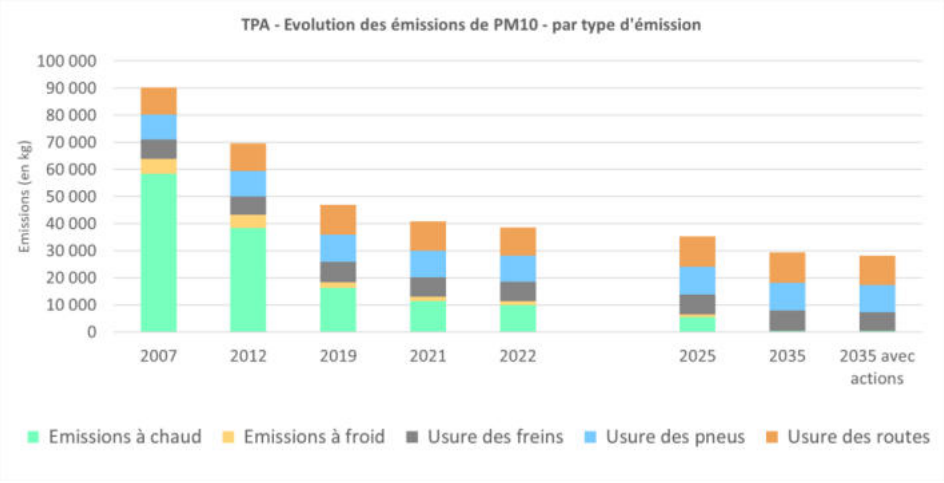
Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

En tenant compte des actions du plan de mobilité, cette diminution s'accentuerait pour atteindre - 27.2 % par rapport à 2022. En effet, les actions du plan de mobilité permettant d'abaisser les distances parcourues d'environ 4 % par rapport au scénario fil de l'eau, cela contribue à diminuer les émissions liées aux phases d'usure, directement liées à la quantité de trafic.

Tableau 3 : Variation des émissions de PM10 du Plan de mobilité de Terre de Provence Agglomération

	Emissions de PM10 tonnes/an					
	2007	2012	2019	2022	2025	2035
Scénario fil de l'eau	90	70	47	39	35	29
Scénario plan de mobilité						28
Apport des actions du plan de mobilité	Variation 2022 réf					-27.2 %
	Gain des actions / Fil de l'eau (en %)					-4.2 %
	Gain des actions / Fil de l'eau (en tonnes)					-1.2





Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

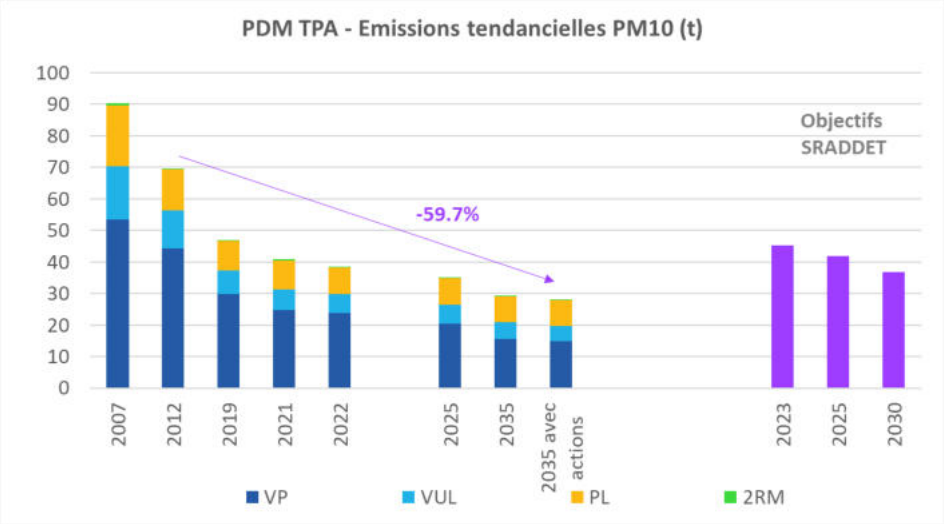


Figure 13 : Evolution des émissions de PM10 par type de véhicules et par énergie de 2007 à 2035 au regard des objectifs de réduction

Par rapport à l'année de référence 2022, le scénario fil de l'eau permet une réduction des émissions de PM10 de 24.1 % en 2035. Cette diminution est plus modérée que pour d'autres polluants car les évolutions technologiques du parc de véhicules et la diminution du nombre de véhicules thermiques agissent uniquement sur les émissions à l'échappement.

Par rapport au scénario fil de l'eau, les actions évaluées du PDM permettent en plus de l'évolution du parc de véhicule de réduire les émissions de PM10 en 2035 de 4.2 %, soit 1.2 tonnes.

Par rapport à l'année de référence 2022, les actions du plan de mobilité accentueraient la diminution des émissions de PM10 pour atteindre -27.2 % en 2035.

Au regard des objectifs de réduction en PM10 fixés à l'échelle régionale (SRADDET), l'ensemble des objectifs sont atteints en 2035 sur le territoire de Terre de Provence Agglomération.

III.1.3 Evaluation des émissions de particules fines PM2.5

En 2022, sur la situation de référence, les émissions à l'échappement (émissions moteur à chaud et à froid) représentent 43 % des émissions de PM2.5. Toutes les autres émissions de particules sont liées aux phénomènes d'usure (routes, pneus, freins) engendrés par le trafic routier et sont directement corrélées à la quantité de trafic. La remise en suspension des particules par le passage des véhicules n'a pas été traitée dans la restitution des émissions de particules mais elle est intégrée dans les modélisations.

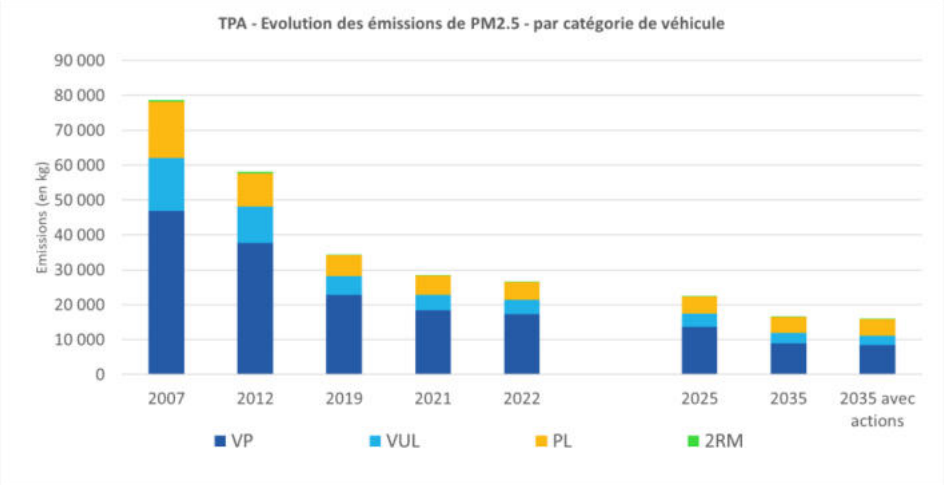
A l'horizon 2035, au fil de l'eau, une baisse globale de 37.5 % des émissions de PM2.5 est attendue par rapport à 2022. Comme pour les PM10, cette diminution est plus modérée que pour d'autres polluants car les évolutions technologiques du parc de véhicules et la diminution du nombre de véhicules thermiques agissent uniquement sur les émissions à l'échappement et non sur les phases d'usure. Les émissions à l'échappement devraient ainsi diminuer de 96 % et ne représenteraient plus que 3 % des émissions totales de PM2.5 en 2035.

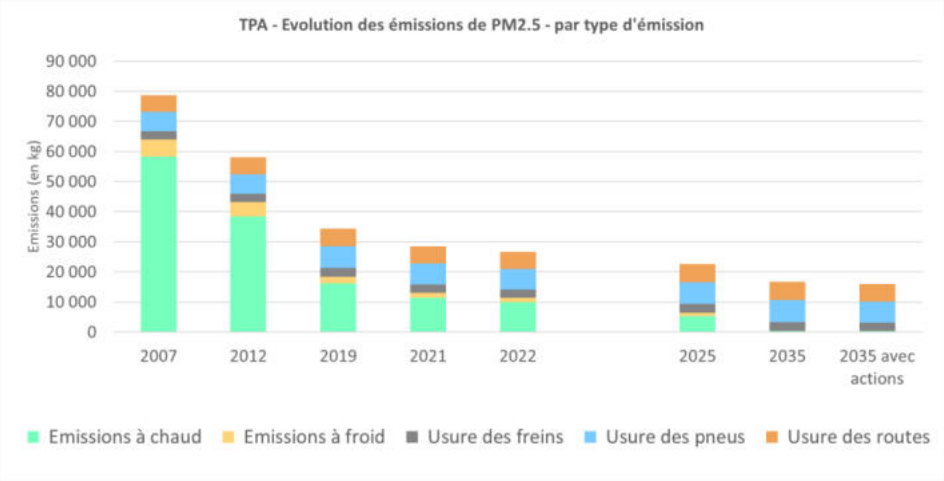
Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

En tenant compte des actions du plan de mobilité, cette diminution s'accentuerait pour atteindre – 40 % par rapport à 2022. En effet, les actions du plan de mobilité permettant d'abaisser légèrement les distances parcourues d'environ 4 % par rapport au fil de l'eau, cela contribue également à diminuer les émissions liées aux phases d'usure qui sont directement liées à la quantité de trafic.

Tableau 4 : Variation des émissions de PM2.5 du Plan de mobilité de Terre de Provence Agglomération

	Emissions de PM2.5 tonnes/an					
	2007	2012	2019	2022	2025	2035
Scénario fil de l'eau	79	58	34	27	23	17
Scénario plan de mobilité						16
Apport des actions du plan de mobilité	Variation 2022 réf					-40 %
	Gain des actions / Fil de l'eau (en %)					-4 %
	Gain des actions / Fil de l'eau (en tonnes)					-0.7





Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

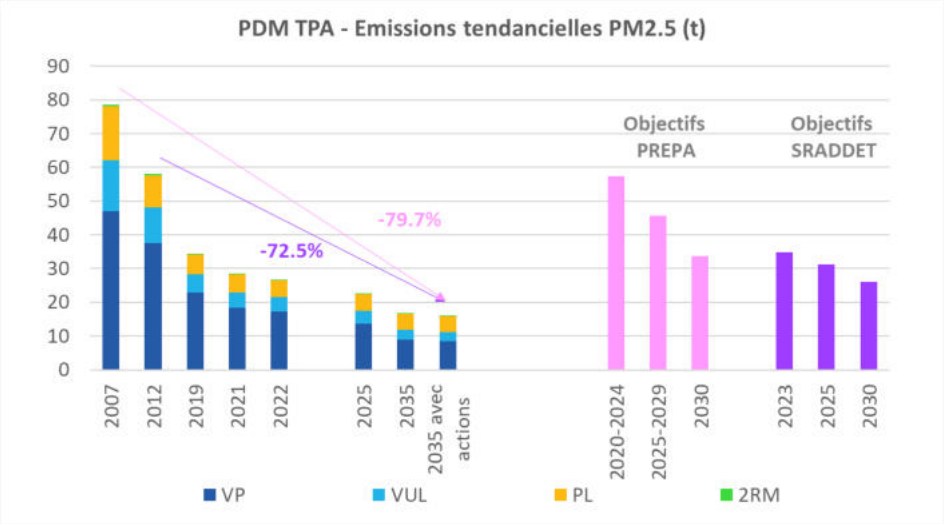


Figure 14 : Evolution des émissions de PM2.5 par type de véhicules et par énergie de 2007 à 2035 au regard des objectifs de réduction

Par rapport à l'année de référence 2022, le scénario fil de l'eau permet une réduction des émissions de PM2.5 de 37.5 % en 2035. Cette diminution est plus modérée que pour d'autres polluants car les évolutions technologiques du parc de véhicules et la diminution du nombre de véhicules thermiques agissent uniquement sur les émissions à l'échappement.

Par rapport au scénario fil de l'eau, les actions évaluées du PDM permettent en plus de l'évolution du parc de véhicule de réduire les émissions de PM2.5 en 2035 de 4 %, soit 700 kilogrammes.

Par rapport à l'année de référence 2022, les actions du plan de mobilité accentueraient la diminution des émissions de PM2.5 pour atteindre -40 % en 2035.

Au regard des objectifs de réduction en PM2.5 fixés à l'échelle nationale (PREPA) et à l'échelle régionale (SRADDET), l'ensemble des objectifs sont atteints en 2035 sur le territoire de Terre de Provence Agglomération.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

III.2 Bilan des émissions de GES

Dans le calcul des émissions de GES, 7 composés sont pris en compte dans le cadre de cette évaluation :

- **$CO_{2\ fossile}$** : Il constitue la très grande majorité des émissions de GES du secteur routier. Les émissions proviennent majoritairement de la combustion des carburants d'origine fossile dans le moteur des véhicules. Une partie des émissions de CO_2 provient de la consommation d'huile et de celle de l'urée (Ad Blue des véhicules diesel EURO 6) ;
- **N_2O eq CO_2 :** Protoxyde d'azote converti en équivalent CO_2 ;
- **CH_4 eq CO_2 :** Méthane converti en équivalent CO_2 ;
- **CO_2 autres fossiles :** Dans les biocarburants, une partie du carbone provient de combustibles fossiles. Ce paramètre permet d'en tenir compte dans le calcul des émissions de GES ;
- **Composés fluorés ou HFC :** Les composés fluorés sont émis par les climatisation embarquées, les véhicules frigorifiques (gaz servant à la réfrigération et mousses isolantes). Il s'agit d'émissions fugitives ayant lieu tout au long de la vie du véhicule.
- **CO_2 indirect :** CO_2 d'origine fossile ayant été nécessaire à la production de l'électricité utilisée par les véhicules électriques. Ce paramètre est pris en compte dans une comptabilité en scope 2.
- **CO_2 biomasse :** Il s'agit des émissions de carbone provenant des biocarburants. Ils ne sont pas comptabilisés dans les émissions de GES (PRG), car la repousse des plantes ayant servies à leur production compensera les émissions de CO_2 bio.

Le potentiel ou pouvoir de réchauffement global (PRG) est un indicateur qui vise à regrouper sous une seule valeur l'effet additionné de toutes les substances contribuant à l'accroissement de l'effet de serre. Il s'exprime en tonnes équivalent CO_2. Dans le cas présent il somme tous les composés ci-dessus, à l'exception du CO_2 biomasse, en tenant compte des PRG du 6ème rapport du GIEC. Les émissions de GES sont donc regroupées sous le sigle **GES prg2021 en tonnes équivalent CO_2**.

La Figure 15 présente l'évolution des émissions de GES par type de véhicules, par énergie au regard des objectifs de réduction de 2007 à 2035, ainsi que la contribution de l'A7 aux émissions du territoire de TPA.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE



Figure 15 : Evolution des émissions de GES par type de véhicules, par énergie au regard des objectifs de réduction et contribution par type de réseau, de 2007 à 2035.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

En l'état, les gains induits par le renouvellement du parc de véhicules ainsi que par les actions du Plan de Mobilité de TPA ne devraient pas permettre d'atteindre les objectifs de réduction d'émission de GES.

Au contraire des émissions de polluants à enjeux sanitaires, il n'existe à l'heure actuelle pas de technologie permettant d'abattre les émissions de GES à l'échappement des transports terrestres. Les actions permettant de réduire les émissions de GES sont les suivantes :

- *Renouvellement du parc vers des technologies moins émettrices de GES* : électrique, véhicules acceptant des taux d'incorporation de biocarburant élevés (B 100, E 85) ;
- *Report modal vers des modes décarbonées*. Marche, vélo, TC décarbonés ;
- *Diminution du nombre et des distances effectuées en voitures thermiques carbonées* ;
- *Parc de véhicules plus légers et moins consommateur de carburant*.

Il s'avère que de 2007 à 2022, les émissions de GES des transports ont peu diminué. La baisse des déplacements et le développement d'autres modes ont été en partie compensé par un poids plus élevé des véhicules. Suite à l'année 2020, le développement des véhicules électriques et les modifications des modes de déplacements initient une baisse des émissions de GES.

Toutefois à l'échelle de Terre de Provence Agglomération, la contribution de l'A7 aux émissions du territoire réduit l'impact des actions de renouvellement de parc et de la mobilité aux horizons 2035 sur ce secteur d'activité. Ainsi, la contribution de l'A7 aux émissions de GES du territoire passe de 59% en 2021 à près de 68% en 2035.

Les objectifs de réduction de GES du SRADDET, au regard des émissions du secteur routier, ne devraient pas être atteints. La forte contribution de l'A7 aux émissions du territoire constitue un frein au fait d'atteindre cet objectif sur le territoire. Les actions du plan de mobilité couplé au développement de véhicules électriques permettent en 2035 d'atteindre une baisse de -18% de GES.

Atteindre l'objectif de -75% de GES à 2050 reste possible, si l'interdiction de véhicules thermique à partir de 2035 décidée au niveau européen, et le développement de véhicules lourds électriques ou alimentés en biocarburant, sont mis en œuvre à ces échéances.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

III.3 Synthèse de l'évaluation en émission au regard des objectifs

III.3.1 Evaluation des objectifs nationaux du PREPA

Le décret n° 2017-949 du 10 mai 2017 fixe les objectifs nationaux de réduction des émissions de certains polluants atmosphériques en application de l'article L. 222-9 du code de l'environnement.

Les objectifs de réduction sont définis par rapport aux émissions de l'année de référence 2005 pour le dioxyde de soufre (SO_2), les oxydes d'azote (NO_x), les composés organiques volatils non méthaniques (COVNM), l'ammoniac (NH_3) et les particules fines avec un diamètre inférieur à 2,5 micromètres (PM2.5). Ils sont explicités dans le Tableau 5.

Tableau 5 : Objectifs de réduction du PREPA par rapport aux émissions de l'année de référence 2005

	Années 2020 à 2024	Années 2025 à 2029	A partir de 2030
Oxydes d'azote (NO_x)	-50 %	-60 %	-69 %
Particules fines (PM2.5)	-27 %	-42 %	-57 %
Dioxyde de soufre (SO_2)	-55 %	-66 %	-77 %
Composés organiques volatils autres que le méthane (COVNM)	-43 %	-47 %	-52 %
Ammoniac (NH_3)	-4 %	-8 %	-13 %

Le 16 décembre 2022, le gouvernement a publié les actions prioritaires de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PREPA) pour la période 2022-2025. Définissant la stratégie nationale, ce plan contribue ainsi au respect par la France de ses engagements européens.

Un nouvel arrêté [4] détaillant ce plan 2022-2025, en définissant de nouvelles mesures à mettre en œuvre pour la période 2022-2025 a été publié, pour atteindre les objectifs fixés. Des actions dans tous les secteurs sont nécessaires. Ce plan regroupe dans un document unique les orientations de l'État en faveur de la qualité de l'air sur le moyen et long terme dans de nombreux secteurs

Les objectifs de réduction du PREPA ont été définis par rapport aux émissions de l'année de référence 2005 (Tableau 6). En revanche, AtmoSud ne disposant pas d'un inventaire des émissions de polluants pour 2005, l'année 2007, année la plus proche disponible, est utilisée pour l'analyse des objectifs.

De fait, les pourcentages d'évolution des gains avec plan de mobilité de TPA ont été calculés pour 2035 par rapport à 2007.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Tableau 6 : Evaluation des émissions de polluants du Plan de Mobilité de TPA au regard des objectifs du PREPA

		Résultats TPA fil de l'eau et avec actions PDM					Evolution (en %)			Objectifs nationaux de réduction par rapport à 2007		
		2007	2022	2025	2035	2035 avec PDM	2007 / 2022	2007 / 2025	2007 / 2035 avec PDM	2020-2024	2025-2029	A partir de 2030
PDM TPA – Bilan des émissions en t/an	NOx	1 419	587	459	150	146	-59 %	-68 %	-90 %	-50 %	-60 %	-69 %
	PM2.5	79	27	23	17	16	-66 %	-71 %	-80 %	-27 %	-42 %	-57 %
	COVNM	235	28	21	14	13	-88 %	-91 %	-94 %	-43 %	-47 %	-52 %
	NH_3	16	9	10	11	11	-44 %	-41 %	-31 %	-4 %	-8 %	-13 %
	SOx	6	1	1	1	0	-91 %	-91 %	-92 %	-55 %	-66 %	-77 %

Au regard du PREPA, les évaluations des émissions de polluants du secteur routier de TPA dans le cadre du Plan de Mobilité de l'agglomération respectent les objectifs nationaux pour les 5 polluants considérés (NOx, PM2.5, COVNM, SO_2 et NH_3).

III.3.2 Evaluation des objectifs régionaux du SRADDET

Créé par la loi NOTRe (Nouvelle Organisation Territoriale de la République) du 7 août 2015, le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET) a pour vocation d'organiser la stratégie régionale pour l'avenir des territoires à moyen terme (2030), mais aussi à long terme (2050).

Pour la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, l'Assemblée régionale a voté le SRADDET le 26 juin 2019. Celui-ci préconise des actions multiples dans divers secteurs d'activités et propose des objectifs de réduction des émissions de polluants à différentes échéances par rapport aux émissions de l'année 2012 (Tableau 7).

Les polluants concernés sont les oxydes d'azote (NO_x), les particules fines avec un diamètre inférieur à 10 µm (PM10), les particules fines avec un diamètre inférieur à 2,5 µm (PM2.5) ainsi que les composés organiques volatils non méthaniques (COVNM). Pour les gaz à effet de serre, les objectifs de réduction sont déclinés par secteurs d'activité [3].

Tableau 7 : Objectifs de réduction définis par le SRADDET par rapport aux émissions de l'année 2012

		2023	2025	2030	2050
Polluants Atmosphériques	Oxydes d'azote (NO_x)	-54 %	-56 %	-58 %	-
	Particules fines (PM10)	-35 %	-40 %	-47 %	-
	Particules fines (PM2.5)	-40 %	-46 %	-55 %	-
	Composés organiques volatils autres que le méthane (COVNM)	-26 %	-31 %	-37 %	-
Gaz à Effet de Serre	Agriculture	-10 %	-	-13 %	-75 %
	Industrie, Déchets, Energie	-12 %	-	-18 %	-75 %
	Résidentiel - Tertiaire	-38 %	-	-55 %	-75 %
	Transports	-23 %	-	-35 %	-75 %
	GES totaux	-19 %	-	-27 %	-75 %

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Le Tableau 8 présente les émissions de polluants du secteur routier de Terre de Provence Agglomération sur les différentes années étudiées.

Tableau 8 : Evaluation des émissions de polluants du Plan de Mobilité de TPA au regard des objectifs du PREPA

		Résultats TPA fil de l'eau et avec actions PDM					Evolution (en %)			Objectifs SRADDET de réduction par rapport à 2012		
		2012	2022	2025	2035	2035 avec PDM	2012 / 2022	2012 / 2025	2012 / 2035 avec PDM	2023	2025	2030
PDM TPA – Bilan des émissions en t/an	NOx	1 028	587	459	150	146	**-43 %**	**-55 %**	**-86 %**	**-54 %**	**-56 %**	**-58 %**
	PM10	70	39	35	29	28	**-45 %**	**-49 %**	**-60 %**	**-35 %**	**-40 %**	**-47 %**
	PM2.5	58	27	23	17	16	**-54 %**	**-61 %**	**-72 %**	**-40 %**	**-46 %**	**-55 %**
	COVNM	95	28	21	14	13	**-70 %**	**-77 %**	**-86 %**	**-26 %**	**-31 %**	**-37 %**

Au regard du SRADDET, les évaluations des émissions de polluants du secteur routier de TPA dans le cadre du Plan de Mobilité de l'agglomération respectent en 2035 les objectifs régionaux pour les 4 polluants considérés (NOx, PM10, PM2.5, COVNM).

Il est à noter que les objectifs intermédiaires de 2023 et 2025 pour les oxydes d'azote (NOx) ne devraient pas être atteint.

Pour les gaz à effet de serre, le **potentiel de réchauffement global (PRG) 100 est utilisé comme indicateur de suivi.** Dans le cas présent, il somme les émissions de CO_2, de CH_4, de N_2O et les composés fluorés (HFCs, SF_6) en tenant compte des PRG du 6ème rapport du GIEC (cf. Documentation CIGALE).

Le Tableau 9, ci-dessous, détaille le bilan des émissions de GES au regard des objectifs sur SRADDET.

Tableau 9 : Evaluation des émissions de GES du Plan de Mobilité de TPA au regard des objectifs du SRADDET

		Résultats TPA fil de l'eau et avec actions PDM					Evolution (en %)			Objectifs SRADDET de réduction par rapport à 2012		
		2012	2022	2025	2035	2035 avec actions	2012 / 2022	2012 / 2025	2012 / 2035 avec actions	2023	2030	2050
PDM TPA – Bilan des émissions du transport routier en teq.CO_2/an	Total GES eq.CO_2	232 661	230 854	231 921	195 667	190 339	**-1 %**	**0 %**	**-18 %**	**-23 %**	**-35 %**	**-75 %**

Les évaluations sur les gaz à effet de serre menées sur le secteur routier dans le cadre du plan de mobilité n'atteignent pas les objectifs du SRADDET.

Le paragraphe III.2 détaille les principaux éléments explicatifs de cette situation.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

IV EVALUATION DE L'EXPOSITION DES POPULATIONS

Les cartographies des concentrations pour le NO_2 et les particules fines (PM10 et PM2.5) sont calculées pour :

- la situation 2022 ;
- la situation 2035 fil de l'eau ;
- et la situation 2035 avec prise en compte du Plan de Mobilité en 2035.

IV.1 Dioxyde d'azote - NO_2

IV.1.1 Concentrations moyennes annuelles en NO_2

Les résultats à l'échelle du périmètre de Terre de Provence Agglomération pour les concentrations en dioxyde d'azote sont présentés dans les Figure 16 et Figure 17 suivantes, qui illustrent les situations de 2022 et 2035 avec plan de mobilité.

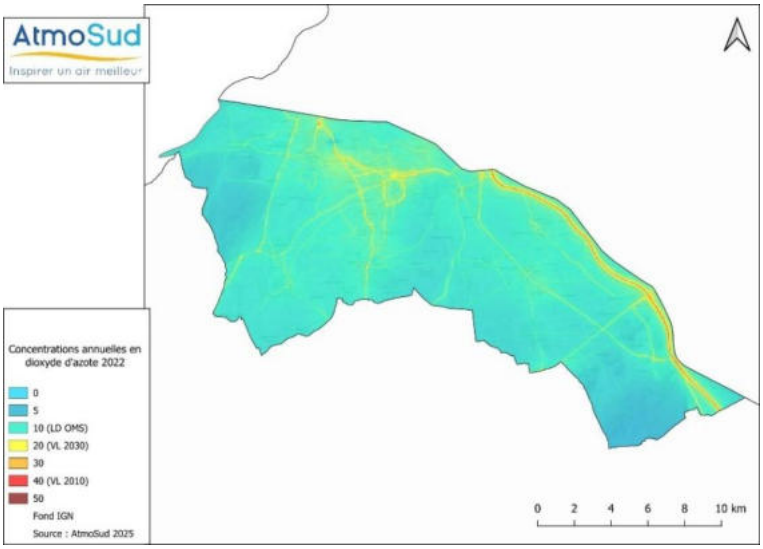


Figure 16 : Carte des concentrations des moyennes annuelles en NO_2 pour l'année 2022

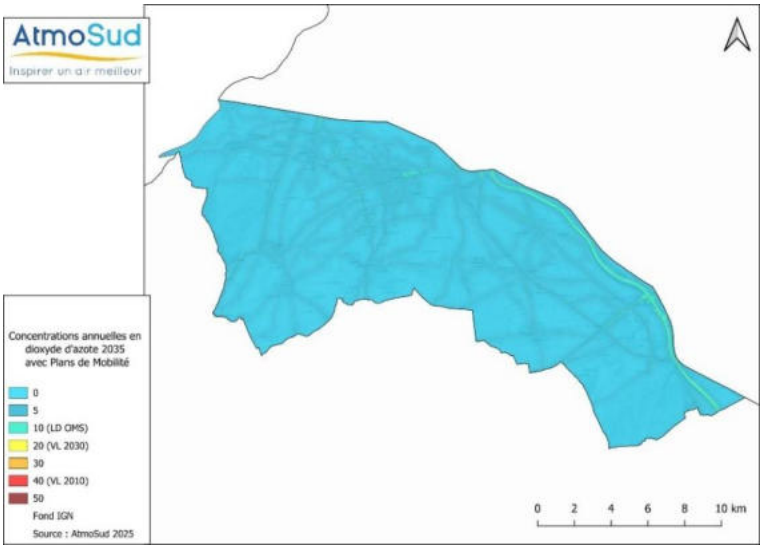


Figure 17 : Carte des concentrations des moyennes annuelles en NO_2 pour l'année 2035 avec Plan de Mobilité

Entre 2022 et 2035 avec actions, les concentrations en NO_2 évoluent significativement avec **une baisse de la moyenne annuelle sur l'ensemble du territoire de TPA**. Ces baisses sont marquées sur l'ensemble du territoire. La ligne directrice de l'OMS reste dépassée à priori exclusivement en proximité de l'autoroute.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

IV.1.2 Populations et surfaces exposées au NO_2

Les niveaux d'exposition au NO_2 en population sur les années 2022 et les scénarios 2035 fil de l'eau et 2035 avec actions du PDM de TPA sont reportés sur la Figure 18 et le Tableau 10, et mis en regard des différents seuils.

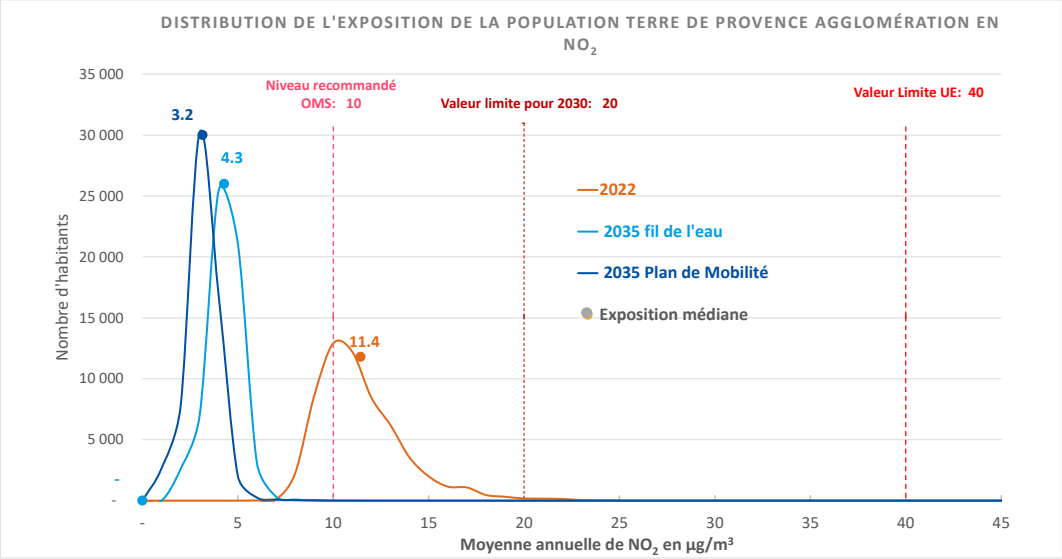


Figure 18 : Distribution de l'exposition de la population en NO_2

Concernant la valeur limite actuelle de 40 µg/m³ en moyenne annuelle, ce seuil est respecté pour la totalité de la population de TPA.

Concernant la valeur limite à respecter pour 2030 de 20 µg/m³ en moyenne annuelle, moins de 500 personnes étaient exposées en 2022. A l'horizon 2035, la totalité de la population respecte ce seuil.

L'OMS a fixé en 2021 pour le NO_2, un objectif [15] à 10 µg/m³ en moyenne annuelle. 36 000 personnes étaient exposées en 2022 à une concentration supérieure. **La mise en place des actions du Plan de mobilité en 2035 devrait permettre d'atteindre un respect de ce seuil pour la totalité de la population en 2035.**

Tableau 10 : Evaluation de l'exposition des populations de Terre de Provence Agglomération en NO_2

	Année et scénario	Exposition médiane de la population en µg/m³	nb d'habitant > Valeur limite 40 µg/m³	Valeur limite EU pour 2030 : 20 µg/m³	nb habitant > niv. Recommandé OMS : 10 µg/m³
Exposition des populations de TPA aux NO_2	2022	11.4	0	<500	36 000
	2035 fil de l'eau	4.3	0	0	<500
	2035 Plan de Mobilité	3.2	0	0	0

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

IV.2 Particules fines – PM10

IV.2.1 Concentrations moyennes annuelles en particules PM10

Les résultats à l'échelle du périmètre de Terre de Provence Agglomération pour les concentrations en particules fines PM10 sont présentés dans les Figure 19 et Figure 20 suivantes, qui illustrent les situations de 2022 et 2035 avec plan de mobilité.

Entre 2022 et 2035 avec actions, les concentrations en PM10 évoluent légèrement à la baisse de -0.8 à -1.9 µg/m^3 selon les axes routiers et les territoires. Une part significative des particules est issue d'autres secteurs d'émissions (cf. CIGALE AtmoSud).

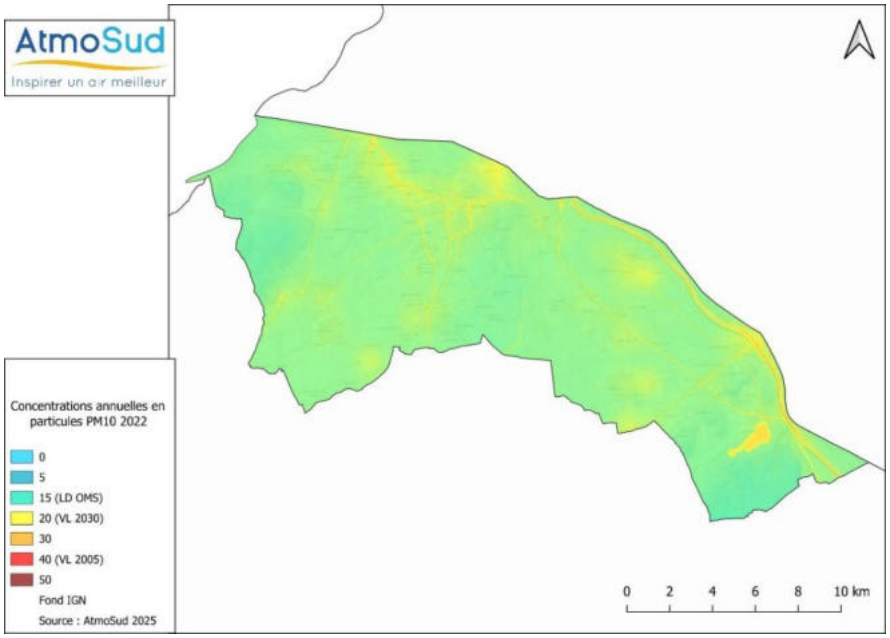


Figure 19 : Carte des concentrations des moyennes annuelles en PM10 pour l'année 2022

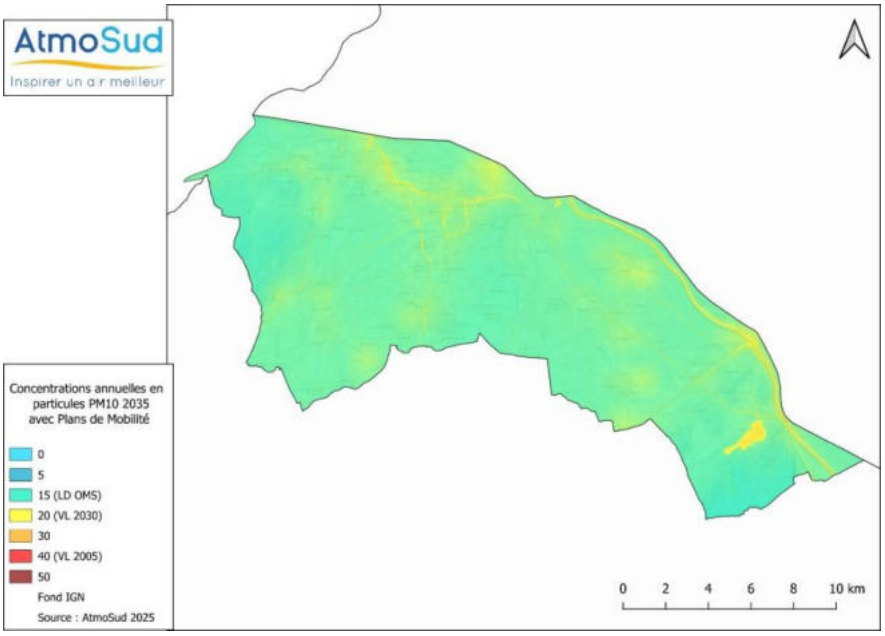


Figure 20 : Carte des concentrations des moyennes annuelles en PM10 pour l'année 2035 avec Plan de Mobilité

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

IV.2.2 Populations et surfaces exposées au particules PM10

La Figure 21 et le Tableau 11, synthétisent, au regard des différents seuils, les niveaux d'exposition au PM10 en population sur les années 2022 et les scénarios 2035 fil de l'eau et 2035 avec actions du PDM de TPA.

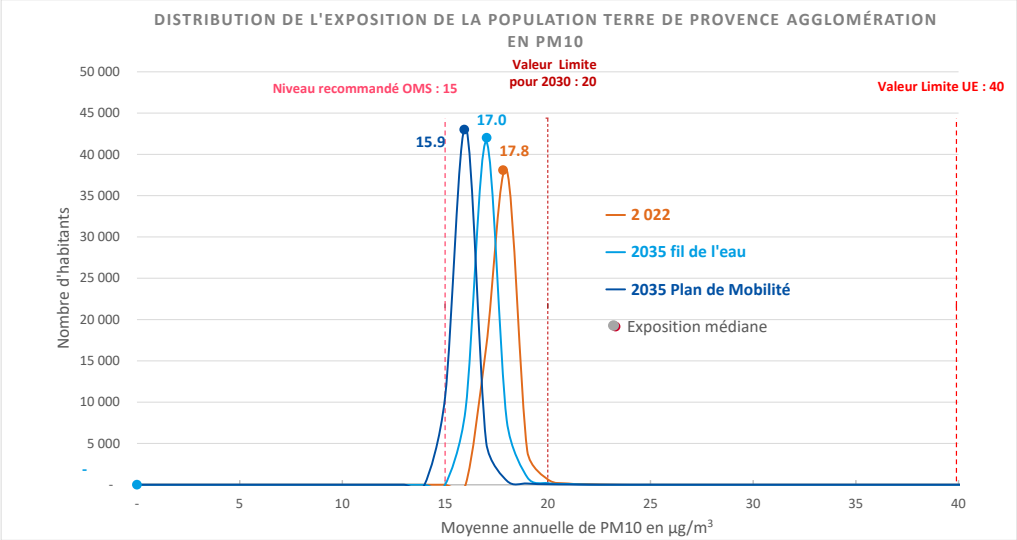


Figure 21 : Distribution de l'exposition de la population en PM10

Concernant la valeur limite actuelle de 40 µg/m³ en moyenne annuelle, ce seuil est respecté pour la totalité de la population de TPA.

Concernant la valeur limite à respecter pour 2030 de 20 µg/m³ en moyenne annuelle, moins de 500 personnes sont exposées en 2022 et sur les scénarios prospectifs. Les actions permettent de baisser l'exposition des populations, la moyenne d'exposition de la population passe ainsi de 17 à 15.9 µg/m³ en 2035 avec Plan de Mobilité.

L'OMS a fixé en 2021 pour les PM2.5, un objectif [15] à 15 µg/m³ en moyenne annuelle. 60 000 personnes étaient exposées en 2022 à une concentration supérieure. **La mise en place des actions du Plan de mobilité en 2035 devrait permettre de baisser le nombre de personnes exposées à 49 000 pour ce seuil en 2035.**

Tableau 11 : Evaluation de l'exposition des populations de Terre de Provence Agglomération en PM10

	Année et scénario	Exposition médiane de la population en µg/m³	nb d'habitant > Valeur limite 40 µg/m³	Valeur limite EU pour 2030 : 20 µg/m³	nb habitant > niv. Recommandé OMS : 15 µg/m³
Exposition des populations de TPA aux PM10	2022	17.8	0	<500	60 000
	2035 fil de l'eau	17.0	0	<500	60 000
	2035 Plan de Mobilité	15.9	0	<500	49 000

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

IV.3 Particules fines – PM2.5

IV.3.1 Concentrations moyennes annuelles en particules PM2.5

Les résultats à l'échelle du périmètre de Terre de Provence Agglomération pour les concentrations en particules fines PM2.5 sont présentés dans les Figure 22 et Figure 23 suivantes, qui illustrent les situations de 2022 et 2035 avec plan de mobilité.

Entre 2022 et 2035 avec actions, les concentrations en PM2.5 évoluent légèrement à la baisse de -0.9 à -1.8 µg/m^3 selon les axes routiers et les territoires. Une part significative des particules est issue d'autres secteurs d'émissions (cf. CIGALE AtmoSud).

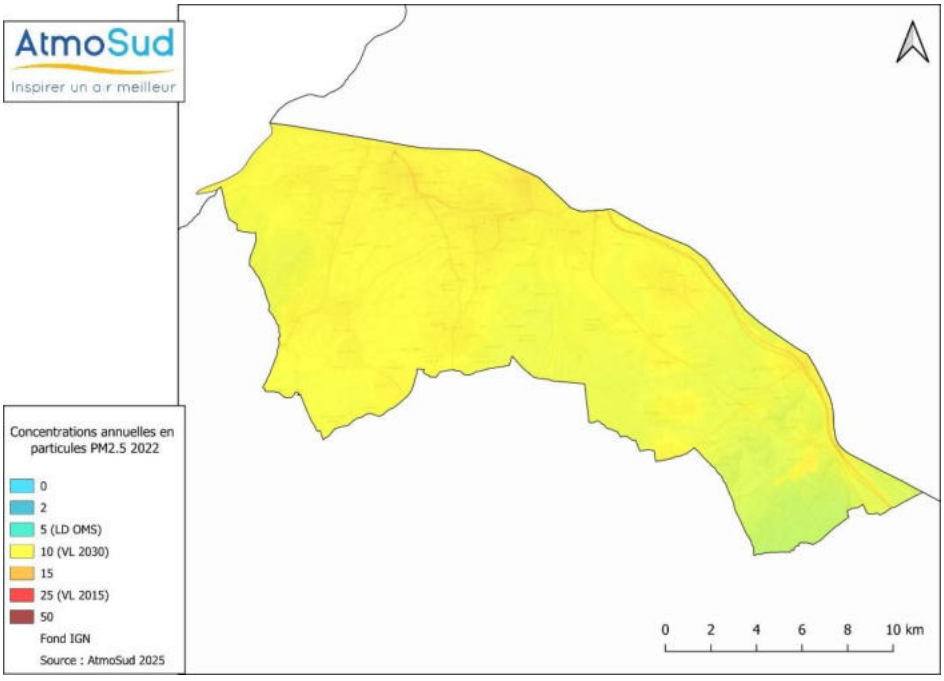


Figure 22 : Carte des concentrations des moyennes annuelles en PM2.5 pour l'année 2022

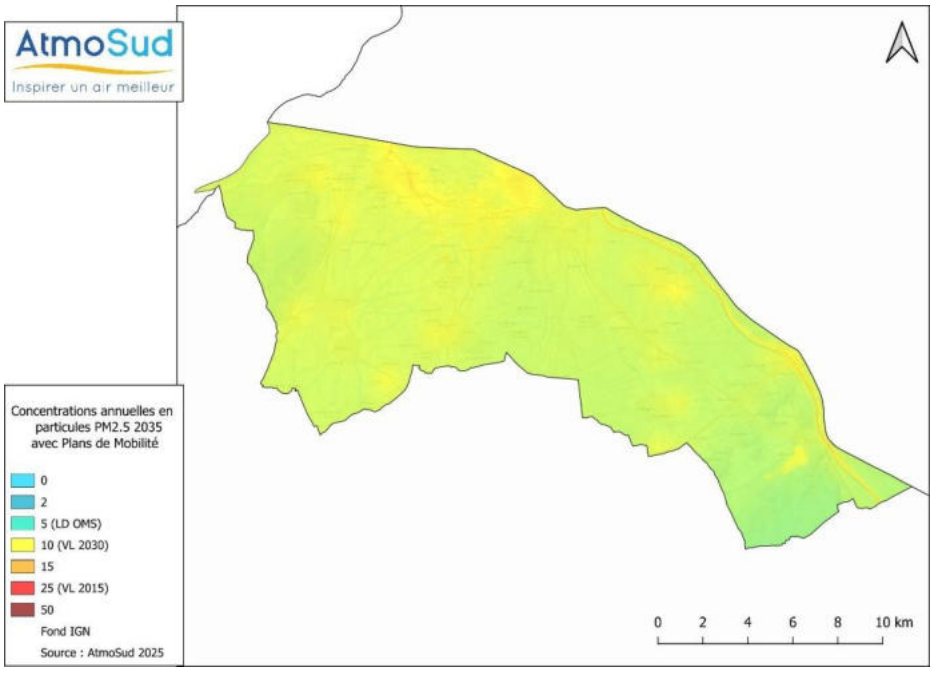


Figure 23 : Carte des concentrations des moyennes annuelles en PM2.5 pour l'année 2035 avec Plan de Mobilité

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

IV.3.2 Populations et surfaces exposées au particules PM2.5

La Figure 24 et le Tableau 12, ci-dessous, synthétisent, au regard des différents seuils, les niveaux d'exposition au PM2.5 en population sur les années 2022 et les scénarios 2035 fil de l'eau et 2035 avec actions du PDM de TPA.

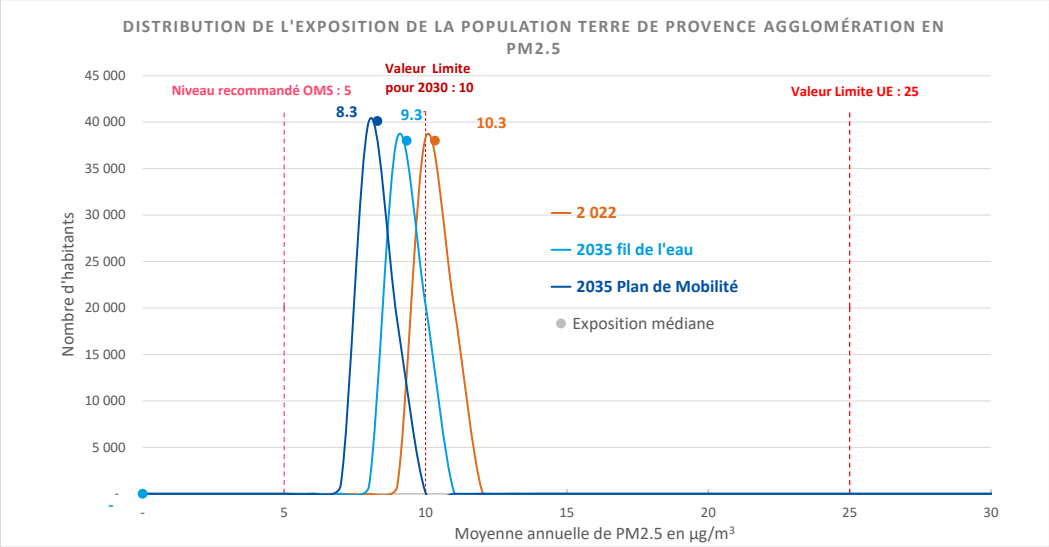


Figure 24 : Distribution de l'exposition de la population en PM2.5

Concernant la valeur limite actuelle de 25 µg/m³ en moyenne annuelle, ce seuil est respecté pour la totalité de la population de TPA sur toutes les années étudiées.

Concernant la valeur limite à respecter pour 2030 de 10 µg/m³ en moyenne annuelle, 21 personnes sont exposées en 2022. Pour les deux scénarios prospectifs à 2035, moins de 500 personnes restent exposées à ce seuil sur le territoire de TPA. Les actions permettent de baisser l'exposition des populations, la moyenne d'exposition de la population passe ainsi de 9.3 à 8.3 µg/m³ en 2035 avec le Plan de Mobilité.

L'OMS a fixé en 2021 pour les PM2.5, un objectif [15] à 5 µg/m³ en moyenne annuelle. 60 000 personnes étaient exposées en 2022 à une concentration supérieure à ce seuil. Les actions portant uniquement sur le secteur routier en 2035 ne sont pas suffisantes pour passer sous le seuil recommandé par l'OMS.

Tableau 12 : Evaluation de l'exposition des populations de Terre de Provence Agglomération en PM2.5

	Année et scénario	Exposition médiane de la population en µg/m³	nb d'habitant > Valeur limite 25 µg/m³	Valeur limite EU pour 2030 : 10 µg/m³	nb habitant > niv. Recommandé OMS : 5 µg/m³
Exposition des populations de TPA aux PM2.5	2022	10.3	0	21 000	60 000
	2035 fil de l'eau	9.3	0	<500	60 000
	2035 Plan de Mobilité	8.3	0	<500	60 000

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

IV.4 Bilan de l'exposition des populations du plan de mobilité à l'horizon 2035.

Le Tableau 13 synthétise l'ensemble des résultats d'évaluation de l'exposition des populations de TPA pour les trois polluants étudiés.

Les valeurs limites réglementaires actuelles sont respectées pour les trois polluants et pour tous les scénarios.

Les valeurs limites européennes à 2030, devraient être respectées en 2035 pour le NO2 et moins de 500 personnes devraient être exposées au seuil de particules PM10 et PM2.5.

Le plan de mobilité devrait en 2035 par rapport à la situation 2035 fil de l'eau de réduire, de 1 à 1.1 µg/m^3, l'exposition moyenne en PM10 et en PM2.5 sur le territoire de TPA.

Au regard des objectifs définis par l'OMS en 2021, les actions du plan de mobilité devraient permettre en 2035 par rapport à la situation 2035 fil de l'eau :

- En NO_2, de respecter ce seuil pour l'ensemble de la population ;
- En PM10, de réduire à 49 000 le nombre de personnes exposées à ce seuil en 2035 ;
- En PM2.5, malgré la baisse d'exposition moyenne de 1 µg/m^3 la totalité de la population reste exposée à des concentrations supérieures à l'objectif de l'OMS.

Tableau 13 : Bilan de l'exposition des populations de Terre de Provence Agglomération

	Polluants	Année et scénario	Exposition médiane des surfaces en µg/m^3/hab	Nombre d'habitant > Valeur limite	Nombre d'habitant > Valeur limite EU pour 2030	Nombre habitant > niveau recommandé par l'OMS
Exposition des populations de TPA	NO_2	2022	11.4	0	<500	36 000
		2030 fil de l'eau	4.3	0	0	<500
		2030 Plan de Mobilité	3.2	0	0	0
	PM10	2022	17.8	0	<500	60 000
		2030 fil de l'eau	17.0	0	<500	60 000
		2030 Plan de Mobilité	15.9	0	<500	49 000
	PM2.5	2022	10.3	0	21 000	60 000
		2030 fil de l'eau	9.3	0	<500	60 000
		2030 Plan de Mobilité	8.3	0	<500	60 000

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

V CONCLUSION

Cette étude porte sur l'évaluation du Plan de Mobilité 2025-2035 de Terre de Provence Agglomération (TPA). Les principaux objectifs de l'étude réalisée par AtmoSud ont été les suivants :

- Améliorer l'état des lieux du calcul des émissions du trafic routier sur périmètre de Terre de Provence Agglomération (TPA).
- Evaluer l'impact du plan sur les émissions de polluants et de GES au regard des différents objectifs de réduction des plans locaux et nationaux.
- Evaluer l'impact du plan à l'horizon 2035 sur les concentrations de polluants et l'exposition des populations de l'agglomération.

Pour cela les émissions de polluants du secteur routier sur le territoire de Terre de Provence Agglomération ont été calcul sur 7 années de 2007 à 2035. Les calculs de dispersion de l'exposition des populations ont été réalisés sur les années 2022, 2035 fil de l'eau et 2035 avec Plan de Mobilité.

Les principaux résultats de cette évaluation sont les suivants :

V.1 Bilan du Plan de mobilité de Terre de Provence Agglomération au regard des objectifs du PREPA

Pour les 5 polluants considérés (NOx, PM2.5, COVNM, NH_3 et SOx), les différents objectifs fixés à 2025 et 2030 dans le PREPA sont atteints sur le secteur routier.

V.2 Bilan du Plan de mobilité de Terre de Provence Agglomération au regard des objectifs du SRADDET

Au regard du SRADDET, les évaluations des émissions de polluants du secteur routier de TPA dans le cadre du Plan de Mobilité de l'agglomération respectent en 2035 les objectifs régionaux pour les 4 polluants considérés (NOx, PM10, PM2.5, COVNM).

Il est à noter que les objectifs intermédiaires de 2023 et 2025 pour les oxydes d'azote (NOx) ne devraient pas être atteint.

Pour les gaz à effet de serre, le potentiel de réchauffement global (PRG) 100 est utilisé comme indicateur de suivi. Les évaluations sur les gaz à effet de serre menées sur le secteur routier dans le cadre du plan de mobilité n'atteignent pas les objectifs du SRADDET. La forte contribution de l'A7 aux émissions du territoire (68% en 2035) constitue un frein au fait d'atteindre cet objectif sur le territoire. Les actions du plan de mobilité couplé au développement de véhicules électriques permettent en 2035 d'atteindre une baisse de -18 % de GES.

Atteindre l'objectif de -75 % de GES à 2050 reste possible, si l'interdiction de véhicules thermique à partir de 2035 décidée au niveau européen, et le développement de véhicules lourds électriques ou alimentés en biocarburant, sont mis en œuvre à ces échéances.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

V.3 Bilan de l'exposition des populations sur Terre de Provence Agglomération

Les valeurs limites réglementaires actuelles sont respectées pour les trois polluants et pour tous les scénarios.

Les valeurs limites européennes à 2030, devraient être respecté en 2035 pour le NO_2 et moins de 500 personnes devraient rester exposées au seuil de particules PM10 et PM2.5. Le plan de mobilité devrait en 2035 par rapport à la situation 2035 fil de l'eau de réduire de 1 à 1.1 µg/m^3 l'exposition moyenne en PM10 et en PM2.5 sur le territoire de TPA.

Au regard des objectifs définis par l'OMS en 2021, les actions du plan de mobilité devraient permettre en 2035 par rapport à la situation 2035 fil de l'eau :

- En NO_2, de respecter ce seuil pour l'ensemble de la population.
- En PM10, de réduire à 49 000 le nombre de personnes exposées à ce seuil en 2035 contre 60 000 aujourd'hui.
- En PM2.5, malgré la baisse d'exposition moyenne de 1 µg/m^3 la totalité de la population reste exposée à des concentrations supérieures à l'objectif de l'OMS.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

BIBLIOGRAPHIE

[1] **Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires.** Parc et circulation des véhicules routiers. 2024. Disponible à partir de l'URL : https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/parc-et-circulation-des-vehicules-routiers.

[2] **DREAL PROVENCE-ALPES-CÔTE-D'AZUR.** Plan de Protection de l'Atmosphère du Vaucluse ; 2023. 115 p. Disponible à partir de l'URL : https://www.bouches-du-rhone.gouv.fr/contenu/telechargement/58225/414531/file/4.3_Evaluation%20air%20PPA84_AtmoSud.pdf

[3] **Région Sud Provence Alpes Côtes d'Azur,** Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires 2030-2050, Disponible à partir de l'URL :https://connaissance-territoire.maregionsud.fr/sraddet-avenir-de-nos-territoires

[4] **Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires**, Plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques, 2022-2025 30p., Disponible à partir de l'URL : https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/23028_PREPA_BATweb.pdf

[5] **Organisation mondiale de la Santé (OMS). Lignes directrices mondiales de l'OMS sur la qualité de l'air** : mise à jour mondiale 2021. Genève : OMS ; 2021. Disponible à partir de l'URL : https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/346555/9789240035423-fre.pdf?sequence=1&isAllowed=y.

[6] **LCSQA. Utilisation des données de population MAJIC**. France : LCSQA ; 2015. Disponible à partir de l'URL : https://www.lcsqa.org/system/files/media/documents/drc-15-152374-01704a_utilisation_donnees_population_majic_vf.pdf.

[7] ***EMISIA. COPERT*** (Computer Programme to Estimate Emissions from Road Transport). Thessalonique : EMISIA ; 2024. Disponible à partir de l'URL : https://www.emisia.com/utilities/copert/versions/

[8] ***EEA (European Environment Agency).*** EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook 2023 – 1.A.3.b.i Road Transport. 2023. Disponible à partir de l'URL : https://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2023/part-b-sectoral-guidance-chapters/1-energy/1-a-combustion/1-a-3-b-i/view.

[9] ***Citepa***. OMINEA – Organisation et Méthodes des Inventaires Nationaux des Émissions Atmosphériques. Paris : CITEPA ; 2024. Disponible à partir de l'URL : https://www.citepa.org/fr/ominea/

[10] ***Service de la Donnée et des Études Statistiques (SDES)***. Données sur le parc automobile français au 1er janvier 2024. Paris : Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires ; 2024. Disponible à partir de l'URL : https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/donnees-sur-le-parc-automobile-francais-au-1er-janvier-2024

[11] **Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires**. Bilan de la circulation en 2023 – Extrait du bilan annuel des transports en 2023. 2024. Disponible à partir de l'URL : https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/bilan-de-la-circulation-en-2023-extrait-du-bilan-annuel-des-transports-en-2023.

[12] **Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires**. Se déplacer en voiture seul, plusieurs ou en covoiturage. 2024. Disponible à partir de l'URL : https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/se-deplacer-en-voiture-seul-plusieurs-ou-en-covoiturage-0.

[13] **Ministère de la Transition Écologique**. *Synthèse scénario de référence SNBC-PPE*. Disponible à partir de l'URL : https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/Synth%C3%A8se%20sc%C3%A9nario%20de%20r%C3%A9f%C3%A9rence%20SNBC-PPE.pdf.

[14] **Ministère de la Transition Écologique**. *Scénario "avec mesures existantes" 2024.* Disponible à partir de l'URL : https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/scenarios-prospectifs-energie-climat-air#scenario-avec-mesures-existantes-2024-2

[15] **Organisation mondiale de la Santé (OMS).** *Lignes directrices mondiales de l'OMS sur la qualité de l'air. Données disponible à partir de l'URL :* https://www.who.int/fr/news-room/questions-and-answers/item/who-global-air-quality-guidelines

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

GLOSSAIRE

Définitions

Lignes directrices OMS : Seuils de concentration définis par l'OMS et basés sur un examen des données scientifiques accumulées. Elles visent à offrir des indications sur la façon de réduire les effets de la pollution de l'air sur la santé. Elles constituent des cibles à atteindre qui confère une protection suffisante en termes de santé publique.

Pollution de fond et niveaux moyens : La pollution de fond correspond à des niveaux de polluants dans l'air durant des périodes relativement longues. Elle s'exprime généralement par des concentrations moyennées sur une année (pour l'ozone, on parle de niveaux moyens exprimés généralement par des moyennes calculées sur huit heures). Il s'agit de niveaux de pollution auxquels la population est exposée le plus longtemps et auxquels il est attribué l'impact sanitaire le plus important.

Pollution de pointe : La pollution de pointe correspond à des niveaux de polluants dans l'air durant des périodes courtes. Elle s'exprime généralement par des concentrations moyennées sur la journée ou l'heure.

Objectif de qualité : Un niveau de concentration à atteindre à long terme, sauf lorsque cela n'est pas réalisable par des mesures proportionnées, afin d'assurer une protection efficace de la santé humaine et de l'environnement.

Valeur cible : Un niveau de concentration fixé dans le but d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs sur la santé humaine et/ou l'environnement dans son ensemble, à atteindre dans la mesure du possible sur une période donnée.

Valeur limite : Un niveau de concentration fixé sur la base des connaissances scientifiques, dans le but d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs sur la santé humaine et/ou l'environnement dans son ensemble, à atteindre dans un délai donné et à ne pas dépasser une fois atteint.

Sigles

AASQA : Association Agrées de Surveillance de la Qualité de l'Air

ADEME : Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie

ARS : Agence Régionale de Santé

Aupa : l'Agence d'urbanisme Pays d'Aix-Durance

Citepa : Centre Interprofessionnel Technique d'Etudes de la Pollution Atmosphérique

Crit'Air : Vignette est obligatoire pour circuler dans les zones à faibles émissions mobilité.

DREAL : Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement

EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunale

EURO norme : Une norme européenne d'émissions, dite norme Euro est un règlement de l'Union européenne qui fixe les limites maximales de rejets polluants pour les véhicules roulants neufs. Il en existe plusieurs selon le type de véhicule. Les normes évoluent au cours du temps et deviennent progressivement plus strictes.

IARC: International Agency for Research on Cancer

ISA : Indice Synthétique Air

LCSQA : Laboratoire Central de Surveillance de la Qualité de l'Air

OMS : Organisation Mondiale de la Sante

ORP PROVENCE-ALPES-CÔTE-D'AZUR : Observatoire des résidus de Pesticides en région PROVENCE-ALPES-CÔTE-D'AZUR

PCAET : Plan climat air énergie territorial

PDM : Plan de Mobilité

PDU : Plan de Déplacements Urbains

PL : Poids lourds

PLU : Plan local d'Urbanisme

PPA : Plan de Protection de l'Atmosphère

PRSA : Plan Régional de Surveillance de la qualité de l'Air

SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale

SRADDET : Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires

TPA : Terre de Provence Agglomération

VUL : Véhicules Utilitaires Légers

VP : Voitures Particulières

ZAS : Zone Administrative de Surveillance

2RM : Deux Roues Motorisés

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Unité de mesures

mg/m³ : milligramme par mètre cube d'air (1 mg = 10^{-3} g = 0,001 g)

µg/m³ : microgramme par mètre cube d'air (1 µg = 10^{-6} g = 0,000001 g)

ng/m³ : nanogramme par mètre cube d'air (1 ng = 10^{-9} g = 0,000000001 g)

TU : Temps Universel

Polluants

CO_2 : Dioxyde de carbone

COV : Composés Organiques Volatils

COVNM : Composés Organiques Volatils Non Méthaniques

NO / NO_2: Monoxyde d'azote / Dioxyde d'azote

NOx: Oxydes d'azote

O_3: Ozone

PM 10: Particules d'un diamètre < 10 µm

PM 2.5 : Particules d'un diamètre < 2,5 µm

SO_2 : Dioxyde de soufre

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

ANNEXE 1 – SOURCES DE POLLUTION, EFFETS SUR LA SANTE, REGLEMENTATION ET RECOMMANDATIONS OMS

Sources de pollution

Les polluants atmosphériques ont diverses origines.

Polluants	Sources principales
O_3 Ozone	L'ozone (O_3) n'est pas directement rejeté par une source de pollution. C'est un polluant secondaire formé à partir des NO_X et des COV.
Particules en suspension (PM)	Les particules proviennent en majorité de la combustion à des fins énergétiques de différents matériaux (bois, charbon, pétrole), du transport routier (imbrûlés à l'échappement, usure des pièces mécaniques par frottement, des pneumatiques…), d'activités industrielles très diverses (sidérurgie, incinération, chaufferie) et du brûlage de la biomasse (incendie, déchets verts).
NO_X Oxydes d'azote	Les sources principales sont les véhicules et les installations de combustion.
SO_2 Dioxyde de soufre	Le dioxyde de soufre (SO_2) est un polluant essentiellement industriel. Les sources principales sont les centrales thermiques, les grosses installations de combustion industrielles, le trafic maritime, l'automobile et les unités de chauffage individuel et collectif.
COV dont le benzène Composés organiques volatils	Les COV proviennent de sources mobiles (transports), de procédés industriels (industries chimiques, raffinage de pétrole, stockage et distribution de carburants et combustibles liquides, stockages de solvants). Certains COV, comme les aldéhydes, sont émis par l'utilisation de produits d'usage courant : panneaux de bois en aggloméré, certaines mousses pour l'isolation, certains vernis, les colles, les peintures, les moquettes, les rideaux, les désinfectants… D'autres COV sont également émis naturellement par les plantes.
HAP Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques	Les HAP se forment par évaporation mais sont principalement rejetés lors de la combustion de matière organique. La combustion domestique du bois et du charbon s'effectue souvent dans des conditions mal maîtrisées (en foyer ouvert notamment), qui entraînent la formation de HAP.
CO Monoxyde de carbone	Combustion incomplète (mauvais fonctionnement de tous les appareils de combustion, mauvaise installation, absence de ventilation), et ce quel que soit le combustible utilisé (bois, butane, charbon, essence, fuel, gaz naturel, pétrole, propane).

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Effets sur la santé

Les polluants atmosphériques ont un impact sur la santé variable en fonction de leur concentration dans l'air, de la dose inhalée et de la sensibilité des individus. Ils peuvent aussi avoir des incidences sur l'environnement.

Polluants	Effets sur la santé	Effets sur l'environnement
O_3 **Ozone**	Irritation des yeux Diminution de la fonction respiratoire	Agression des végétaux Dégradation de certains matériaux Altération de la photosynthèse et de la respiration des végétaux
Particules en suspension	Irritation des voies respiratoires Dans certains cas, altération des fonctions pulmonaires	Effets de salissures sur les bâtiments Altération de la photosynthèse
NO_X **Oxydes d'azote**		Pluies acides Précurseur de la formation d'ozone Effet de serre Déséquilibre les sols sur le plan nutritif
SO_2 **Dioxyde de soufre**		Pluies acides Dégradation de certains matériaux Dégradation des sols
COV dont le benzène **Composés organiques volatils**	Toxicité et risques d'effets cancérigènes ou mutagènes, en fonction du composé concerné	Formation de l'ozone
HAP **Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques**		Peu dégradables Déplacement sur de longues distances
Métaux lourds	Toxicité par bioaccumulation Effets cancérigènes	Contamination des sols et des eaux
CO **Monoxyde de carbone**	Prend la place de l'oxygène Provoque des maux de tête Létal à concentration élevée	Formation de l'ozone Effet de serre

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Réglementation

En matière de surveillance de la qualité de l'air, la réglementation se base essentiellement sur :

La directive 2008/50/CE concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe,

La directive 2004/107/CE concernant l'arsenic, le cadmium, le mercure, le nickel et les hydrocarbures aromatiques polycycliques dans l'air ambiant,

L'article R221-1 du Code de l'Environnement.

Les valeurs réglementaires sont exprimées en µg/m3. L'expression du volume doit être ramenée aux conditions de température et de pression suivantes : 293 K et 1013 hPa. La période annuelle de référence est l'année civile. Un seuil est considéré dépassé lorsque la concentration observée, arrondie au même niveau de précision que le seuil, est strictement supérieure à la valeur du seuil.

Polluants	Type de réglementation	Valeurs règlementaires	Durée d'exposition
PM10 Particules	Seuil d'information- recommandations	50 µg/m³	Jour
	Seuil d'alerte	80 µg/m³	Jour
	Valeurs limites	50 µg/m³	Jour (maximum 35 j / an)
		40 µg/m³	Année
	Objectif de qualité	30 µg/m³	Année
PM2.5 Particules	Valeur limite	25 µg/m³	Année
	Valeur cible	20 µg/m³	Année
	Objectif de qualité	10 µg/m³	Année
NO_2 Dioxyde d'azote	Seuil d'information- recommandations	200 µg/m³	Heure
	Seuil d'alerte	400 µg/m³	Heure
	Valeurs limites	200 µg/m³	Heure (maximum 18h / an)
		40 µg/m³	Année
O_3 Ozone	Seuil d'information- recommandations	180 µg/m³	Heure
	Seuil d'alerte	240 µg/m³	Heure
	Valeur cible	120 µg/m³	Maximum journalier de la moyenne sur 8 heures (maximum 25 j / an)
	Objectif de qualité	120 µg/m³	8 heures
SO_2 Dioxyde de soufre	Seuil d'information- recommandations	300 µg/m³	Heure
	Seuil d'alerte	500 µg/m³	Heure (pendant 3h)
	Valeurs limites	350 µg/m³	Heure (maximum 24h / an)
		125 µg/m³	Jour (maximum 3 j / an)
	Objectif de qualité	50 µg/m³	Année
C_6H_6 Benzène	Valeur limite	5 µg/m³	Année
	Objectif de qualité	2 µg/m³	Année
Pb Plomb	Valeur limite	0,5 µg/m³	Année
	Objectif de qualité	0,25 µg/m³	Année
CO Monoxyde de carbone	Valeur limite	10 mg/m³	8 heures
BaP Benzo(a)pyrène	Valeur cible	1 ng/m³	Année
As Arsenic	Valeur cible	6 ng/m³	Année
Cd Cadmium	Valeur cible	5 ng/m³	Année
Ni Nickel	Valeur cible	20 ng/m³	Année

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Recommandations de l'Organisation Mondiale pour la Santé (OMS)

Les valeurs recommandées par l'OMS (2021) sont fondées sur des études épidémiologiques et toxicologiques publiées en Europe et en Amérique du Nord. Elles ont pour principal objectif d'être des références pour l'élaboration des règlementations internationales.

Il s'agit de niveaux d'exposition (concentration d'un polluant dans l'air ambiant pendant une durée déterminée) auxquels ou en dessous desquels il n'y a pas d'effet sur la sante. Ceci ne signifie pas qu'il y ait un effet dès que les niveaux sont dépassés mais que la probabilité qu'un effet apparaisse est augmentée.

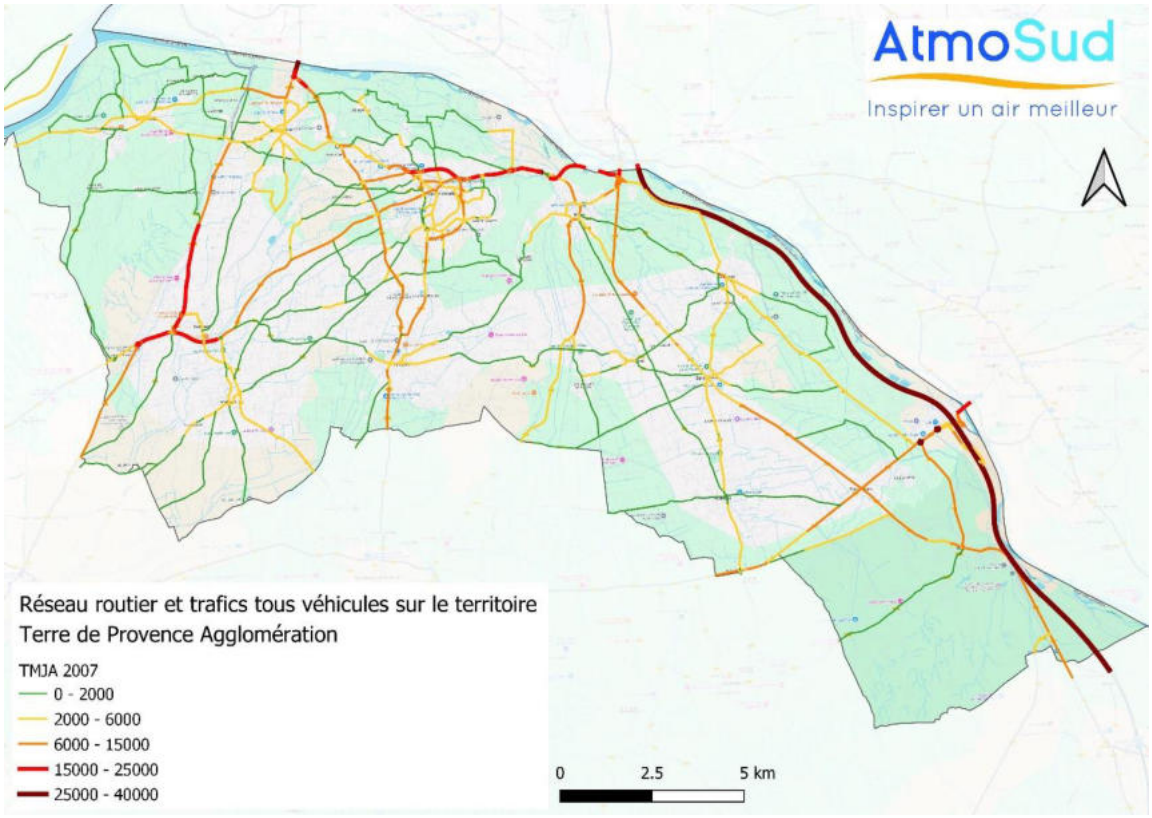
Polluants	Effets considérés sur la santé	Valeur (µg/m³) recommandée par l'OMS	Durée moyenne d'exposition Pour les 24 heures[2]
O_3 **Ozone**	Impact sur la fonction respiratoire Pic Saisonnier[3]	100 60	8 heures
PM10 **Particules**	Affection des systèmes respiratoire et cardiovasculaire	45 15	24 heures 1 an
PM2.5 **Particules**		15 5	24 heures 1 an
NO_2 **Dioxyde d'azote**	Faible altération de la fonction pulmonaire (asthmatiques)	200 25 10	1 heure 24 heures 1 an
SO_2 **Dioxyde de soufre**	Altération de la fonction pulmonaire (asthmatiques) Exacerbation des voies respiratoires (individus sensibles)	500 40	10 min 24 heures
CO **Monoxyde de carbone**	Niveau critique de CO Hb < 2,5 % Hb : hémoglobine	100 35 10 4	15 min 1 heure 8 heures 24 heures

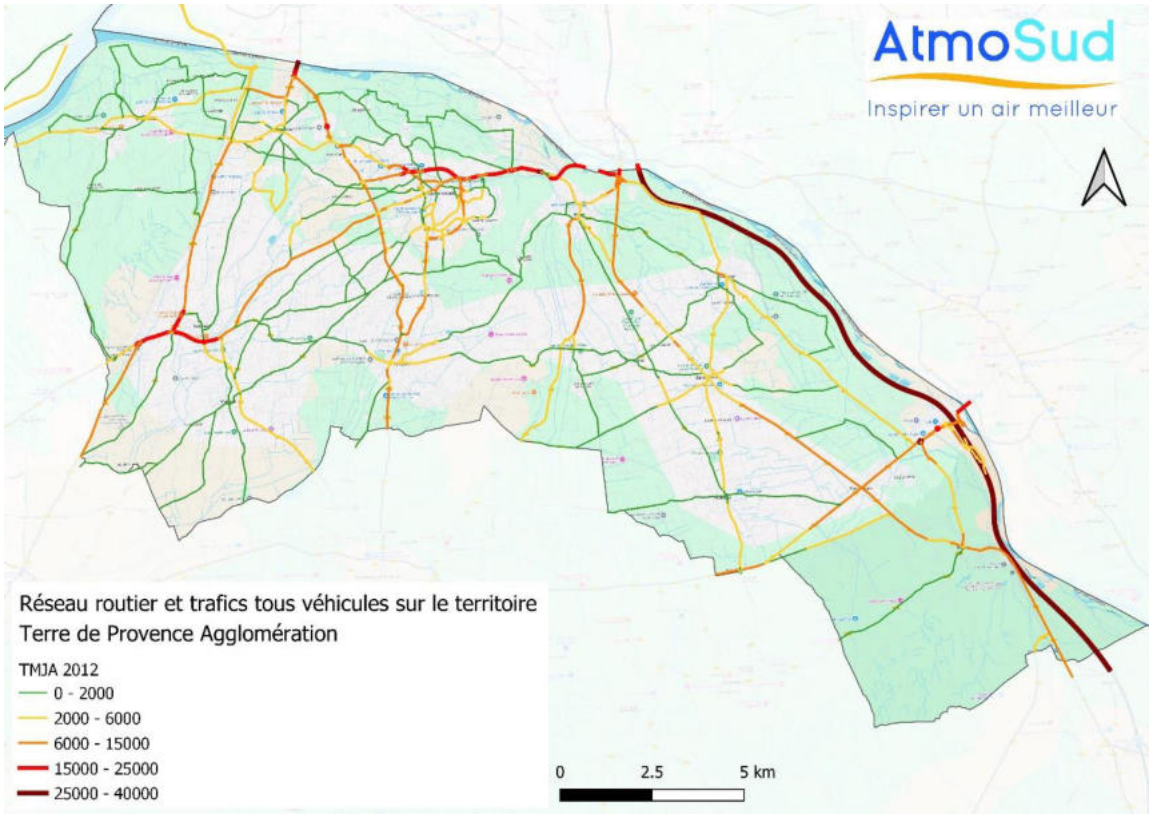
[2] 99ème percentile (c.-à-d. 3 à 4 jours d'excédent par an

[3] Moyenne de la concentration moyenne journalière maximale d'O_3 sur 8 heures au cours des six mois consécutifs où la concentration moyenne d'O_3 a été la plus élevée.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

ANNEXE 2 – CARTE DES TRAFICS SUR LE RESEAU ROUTIER DE TERRE DE PROVENCE AGGLOMERATION SUR L'ENSEMBLE DES ANNEES EVALUEES





Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

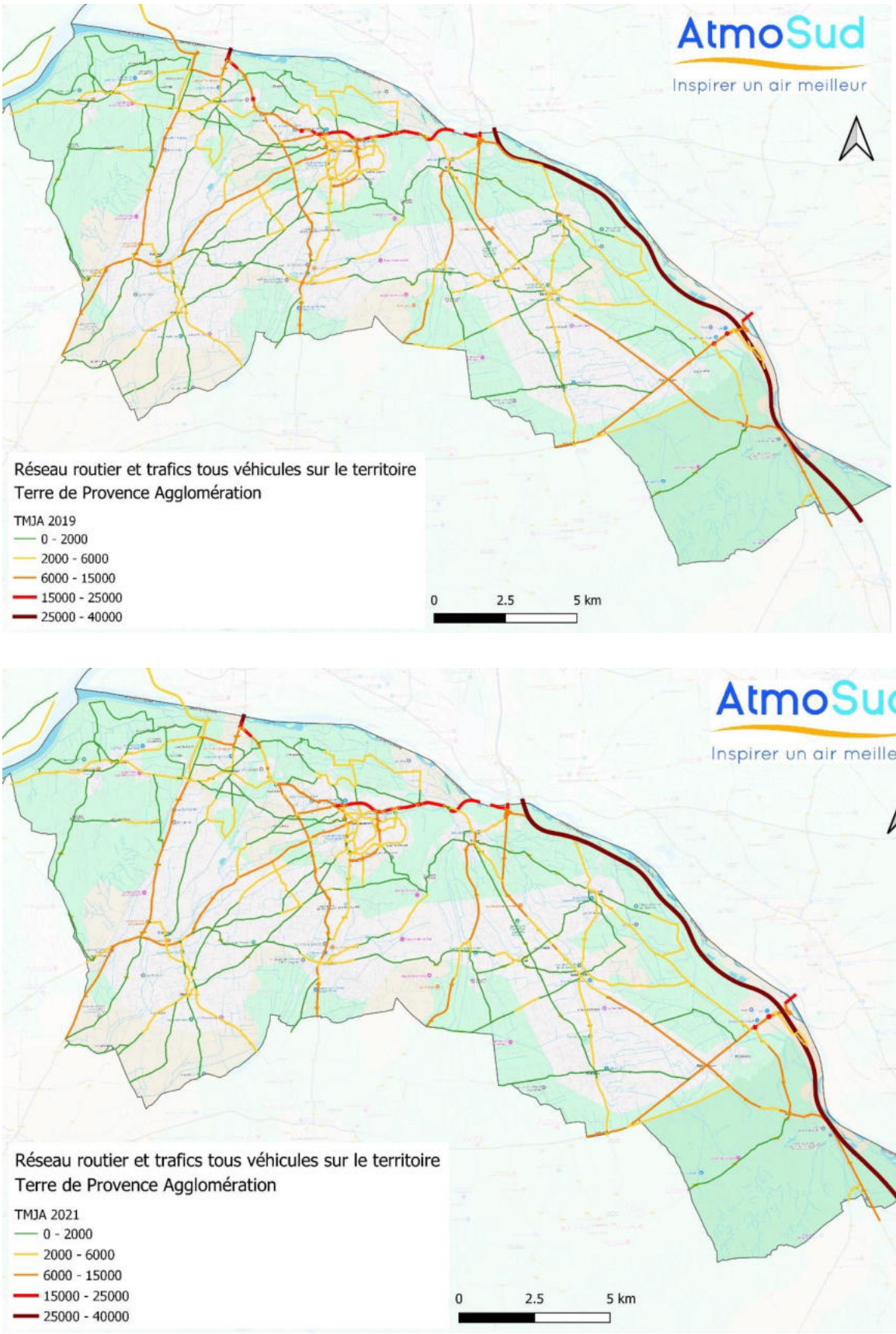


Figure 25 : Réseau routier et trafics des véhicules longs sur le territoire Terre de Provence Agglomération entre 2007, 2012, 2019 et 2021

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

ANNEXE 3 – PARC ROULANT DES DEUX-ROUES SUR ROUTE INTERURBAINE

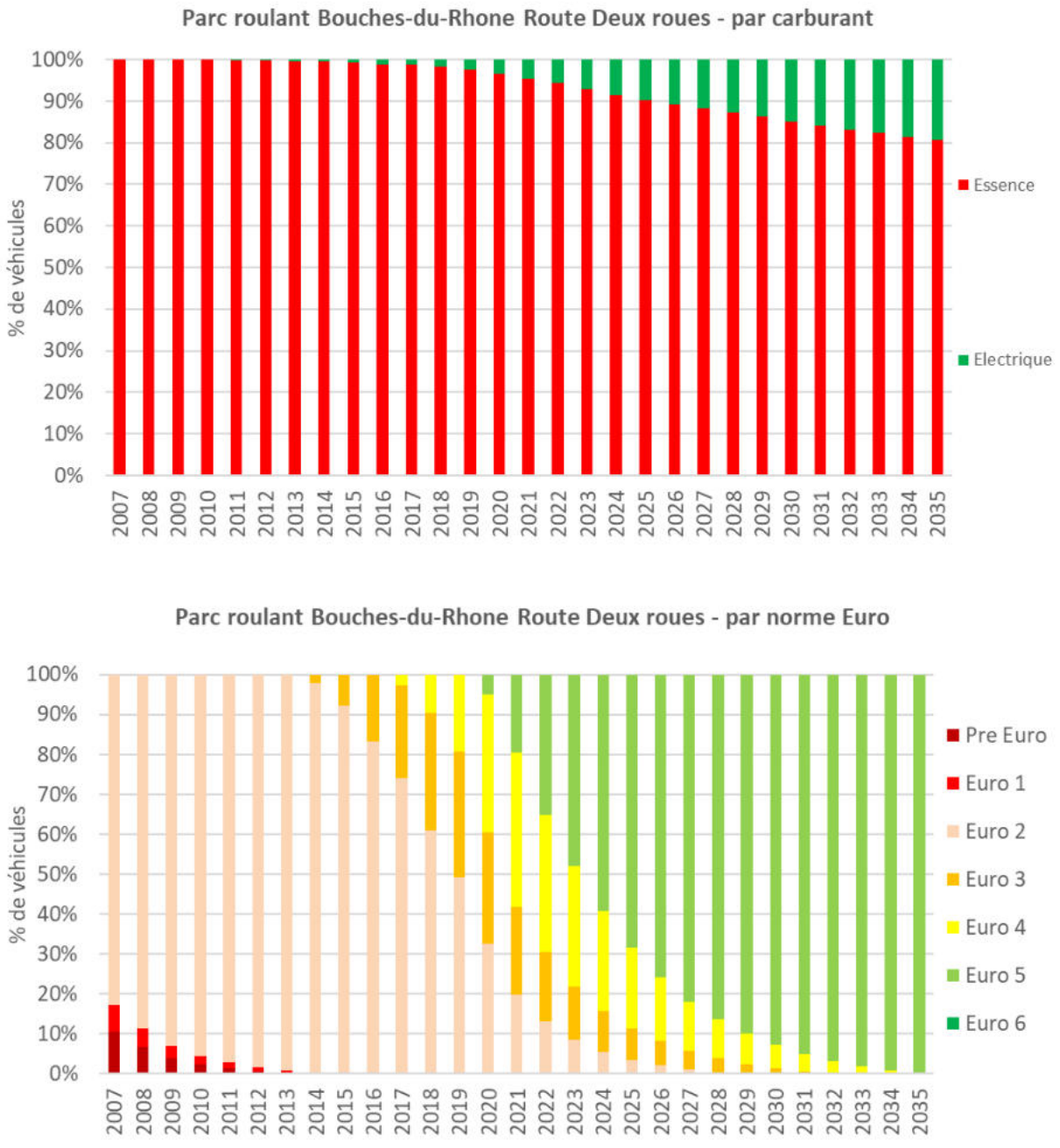


Figure 26 : Parc roulant des 2 roues sur le réseau routes interurbaines des Bouches-du-Rhône - par norme Euro et par carburant

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

ANNEXE 4 – BILAN CHIFFRE DE L'EVALUATION – TOUS LES POLLUANTS

Tableau 14 : Bilan des émissions à enjeux sanitaires du secteur routier sur TPA pour tous les polluants.

		Comparaison entre les scénarios fil de l'eau et avec les actions du plan mobilité Emissions en kg/an								
		Scénario fil de l'eau						Avec actions du PDM	Evolution des émissions	
		2007	2012	2019	2022	2025	2035	2035 avec actions	2035 avec actions / 2022	Gain des actions du PDM en 2035
Polluants gazeux	NOx	1 419 164	1 028 089	771 334	587 005	587 005	149 516	145 666	-75.2%	-2.6%
	SOx	6 188	514	558	540	540	508	493	-8.7%	-3.0%
	CO	2 232 465	1 022 187	483 546	363 775	363 775	304 104	296 488	-18.5%	-2.5%
	COV	251 869	103 594	50 128	33 255	33 255	18 922	18 524	-44.3%	-2.1%
	COVNM	235 116	95 024	44 803	28 434	28 434	13 516	13 311	-53.2%	-1.5%
	Benzène	10 885	3 831	1 622	880	880	366	354	-59.8%	-3.4%
	Ammoniac	16 204	11 934	9 550	9 127	9 127	11 485	11 256	23.3%	-2.0%
Particules	PM total	106 759	86 322	64 981	55 740	55 740	47 554	45 680	-18.0%	-3.9%
	PM10	90 341	69 686	47 013	38 631	38 631	29 334	28 107	-27.2%	-4.2%
	PM2.5	78 670	58 022	34 396	26 646	26 646	16 645	15 975	-40.0%	-4.0%
	Black Carbon	51 885	35 188	11 854	7 639	7 639	3 137	3 010	-60.6%	-4.0%
Métaux	Arsenic	3.0	3.0	3.2	3.1	3.1	3.3	3.1	2.0%	-3.7%
	Cadmium	0.9	0.9	1.0	1.0	1.0	0.9	0.8	-13.8%	-3.9%
	Chrome	19	18	20	19	19	19	18	-4.0%	-5.7%
	Cuivre	227	221	240	227	227	237	223	-1.5%	-5.9%
	Mercure	0.5	0.4	0.5	0.5	0.5	0.4	0.4	-9.0%	-3.0%
	Nickel	4.1	4.1	4.4	4.2	4.2	4.2	4.0	-3.2%	-4.9%
	Plomb	49	48	52	49	49	50	47	-3.4%	-5.7%
	Sélénium	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	1.3%	-4.6%
	Zinc	430	432	468	442	442	439	422	-4.7%	-4.0%
HAP	B[a]p	1.3	1.4	1.5	1.3	1.3	0.8	0.8	-41.1%	-3.5%

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Tableau 15 : Bilan des émissions de GES du secteur routier sur TPA pour tous les polluants

		Comparaison entre les scénarios fil de l'eau et avec les actions du plan mobilité Emissions en teq.CO_2/an								
		Scénario fil de l'eau						Avec actions du PDM	Evolution des émissions	
		2007	2012	2019	2022	2025	2035	2035 avec actions	2035 avec actions / 2022	Gain des actions du PDM en 2035
Gaz à effet de serre	CO_2 fossile	236 654	226 594	239 171	226 228	226 228	190 819	185 626	-17.9%	-2.7%
	N_2O eq.CO_2	1 587	1 769	2 197	2 007	2 007	1 633	1 605	-20.0%	-1.7%
	CH_4 eq.CO_2	467	239	152	142	142	144	141	-1.2%	-2.6%
	CO_2 autres fossiles	74	124	164	180	180	203	196	9.2%	-3.5%
	Fluorés eq.CO_2	3 343	3 932	2 791	2 214	2 214	1 441	1 441	-34.9%	0.0%
	CO_2 indirect	2	2	23	83	83	1 425	1 330	1502.2%	-6.7%
	CO_2 biomasse	7 310	12 594	17 104	15 125	15 125	20 318	19 740	30.5%	-2.8%
	Total GES*	242 127	232 661	244 498	230 854	230 854	195 667	190 339	-17.5%	-2.7%

* Seul le CO_2 biomasse n'est pas comptabilisé dans le total GES

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

AtmoSud, votre expert de l'air en région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur

Un large champ d'intervention : air/climat/énergie/santé

La loi sur l'air reconnaît le droit à chaque citoyen de respirer un air qui ne nuise pas à sa santé. Dans ce cadre, AtmoSud évalue l'exposition des populations à la pollution atmosphérique et identifie les zones où il faut agir. Pour s'adapter aux nouveaux enjeux et à la demande des acteurs, son champ d'intervention s'étend à l'ensemble des thématiques de l'atmosphère : polluants, gaz à effet de serre, nuisances, pesticides, pollens... Par ses moyens techniques et d'expertise, AtmoSud est au service des décideurs et des citoyens.

Des missions d'intérêt général

La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30/12/1996 confie la surveillance de la qualité de l'air à des associations agréées :

- Connaître l'exposition de la population aux polluants atmosphériques et contribuer aux connaissances sur le changement climatique
- Sensibiliser la population à la qualité de l'air et aux comportements qui permettent de la préserver
- Accompagner les acteurs des territoires pour améliorer la qualité de l'air dans une approche intégrée air/climat/énergie/santé
- Prévoir la qualité de l'air au quotidien et sur le long terme
- Prévenir la population des épisodes de pollution
- Contribuer à l'amélioration des connaissances*

Recevez nos bulletins

Abonnez-vous à l'actualité de la qualité de l'air : https://www.atmosud.org/abonnements

Conditions de diffusion

AtmoSud met à disposition les informations issues de ses différentes études et garantit la transparence de l'information sur le résultat de ces travaux. A ce titre, les rapports d'études sont librement accessibles sur notre site Internet.

Les données contenues dans ce document restent la propriété intellectuelle d'AtmoSud. Toute utilisation de données ou de documents (texte, tableau, graphe, carte…) doit obligatoirement faire référence à AtmoSud. Ce dernier n'est en aucun cas responsable des interprétations et publications diverses issues de ces travaux et pour lesquels aucun accord préalable n'aurait été donné.

www.atmosud.org

AtmoSud
Inspirer un air meilleur

A propos d'AtmoSud

Siège social
146 rue Paradis « Le Noilly Paradis »
13294 Marseille Cedex
Tel. 04 91 32 38 00
Fax 04 91 32 38 29
Contact.air@atmosud.org

Etablissement de Martigues
06Route de la Vierge
13500 Martigues
Tel. 04 42 13 01 20
Fax 04 42 13 01 29

Etablissement de Nive
37 bis avenue Henri Matisse
06200 Nice
Tel. 04 93 18 88 00

SIRET : 324 465 632 00044 – APE – **NAF :** 7120B – **TVA intracommunautaire :** FR 65 324 465 632

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Etat initial de l'environnement et évaluation environnementale du Plan de Mobilité de Terre de Provence Agglomération

Pouvoir adjudicateur :

Terre de Provence Agglomération

Rapport d'évaluation

Etat initial de l'environnement

- Juillet 2025 -

MREnvironnement
Mathilde REDON
Entreprise individuelle

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

SOMMAIRE

1 CADRAGE DE L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE 6

1.1 L'évaluation environnementale du PdM 6

1.1 Le cadrage règlementaire de l'évaluation environnementale 7

2 ETAT INITIAL TRANSVERSAL DE L'ENVIRONNEMENT SUR LE TERRITOIRE 9

2.1 Caractéristiques physiques du territoire 9

2.1.1 Climat actuel et évolution prévisible 9

2.1.2 Relief et Géologie 11

2.2 Patrimoines paysagers et bâtis 14

2.2.1 Une diversité d'unités paysagères 14

2.2.2 Un territoire concerné par les Directives Territoriales d'Aménagement des Bouches-du-Rhône 16

2.2.3 Un riche patrimoine historique 17

2.2.3.1 Monuments historiques 17

2.2.3.2 Sites Classés et Sites Inscrits 19

2.2.3.3 Zones de protection archéologiques 20

2.3 La protection de la biodiversité et des milieux naturels ... 21

2.3.1 Les Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) 21

2.3.2 Les Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux (ZICO) 22

2.3.3 Les Arrêtés Préfectoraux de Protection de Biotope (APB) .. 22

2.3.4 Le réseau Natura 2000 23

2.3.5 Les réserves de biosphère UNESCO 29

2.3.6 Les Espaces Naturels Sensibles du département 30

2.3.7 Les Parcs Naturels Régionaux 30

2.3.8 L'inventaire départemental des zones humides 31

2.4 La trame verte et bleue 31

2.4.1 Définition 31

2.4.2 Les grands ensembles écologiques et continuités d'importance régionale 31

2.4.3 La trame verte et bleue du SCoT Pays d'Arles 36

2.5 Ressource en eau 37

2.5.1 Hydrographie 37

2.5.2 Les principaux outils pour la gestion de la ressource en eau 40

2.5.2.1 A l'échelle du bassin hydrographique - le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Rhône-Méditerranée 2022-202740

1.1.1.1 A l'échelle du bassin versant – les Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) 41

1.1.1.2 Les contrats de milieux 41

1.1.1.3 Les zonages réglementaires 41

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

2.5.3 Qualité de l'eau 42

2.5.3.1 Des eaux souterraines en bon état mais qui restent sensibles aux pollutions diffuses en surface 42

2.5.3.2 Des eaux superficielles soumises à de nombreuses pressions 42

2.6 Risques naturels et technologiques 43

2.6.1 Les risques majeurs 43

2.6.2 Risque d'inondations 45

2.6.3 Risque sismique 48

2.6.4 Le risque de feu de forêt 48

2.6.5 Le risque de mouvements de terrain 51

2.6.6 Le Risque d'exposition au Radon 53

2.6.7 Le risque industriel – les Installations classées 53

2.6.8 Le risque lié au transport de matières dangereuses (TMD) 57

2.6.9 Le risque minier 58

2.6.10 Le risque de rupture de barrage 59

2.7 Les pollutions et les nuisances 61

2.7.1 Sites et sols pollués 61

2.7.2 Les nuisances sonores 62

2.7.2.1 Les Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de l'Etat 63

2.7.2.2 Les Plans de Prévention du Bruit communaux 64

2.7.2.3 Le classement sonore des infrastructures de transport 65

2.7.3 La qualité de l'air 66

2.7.3.1 Le contexte 66

2.7.3.2 Les obligations réglementaires 70

2.7.3.3 Les données sur le territoire de Terre de Provence 70

2.8 Emissions de gaz à effet de serre 71

2.9 Synthèse des enjeux environnementaux 72

2 ANALYSE DE L'ARTICULATION DU PDM AVEC LES DOCUMENTS CADRES DE RANG SUPERIEUR 74

3 JUSTIFICATION DES CHOIX REALISES – LES INCIDENCES DE LA STRATEGIE ... 76

4.1 Rappel des principaux objectifs de protection de l'environnement que doit prendre en compte le PdM 76

3.1.1 Les principaux textes internationaux en matière de qualité de l'air, énergie et climat 76

3.1.2 Les principaux textes européens en matière de qualité de l'air, énergie et climat 77

3.1.3 Les principaux textes nationaux en matière de qualité de l'air, énergie et climat 77

3.2 Le contenu de la stratégie et l'élaboration du scénario retenu 79

3.3 Comparaison du scénario retenu et du scénario au fil de l'eau 80

3.4 Prise en compte des enjeux environnementaux dans le scénario retenu 82

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

4 ANALYSE DETAILLEE DES INCIDENCES DU PDM SUR L'ENVIRONNEMENT – ANALYSE DU PROGRAMME D'ACTION ET PROPOSITION DE MESURES D'EVITEMENT-REDUCTION-COMPENSATION DES INCIDENCES 89

4.1 Approche méthodologique..... 89

4.2 Analyse des incidences par types d'interventions 93

4.2.1 Type d'intervention 1 – Adaptation des services existants ou mise en place de nouveaux services sans création significative de nouvelles infrastructures 93

4.2.1.1 Rappel des objectifs du PdM 93

4.2.1.2 Analyse thématique des incidences de l'adaptation des services existants ou de la mise en place de nouveaux services 94

4.2.2 Type d'intervention 2 – Incitation financière à l'usage des transports alternatifs..... 96

4.2.2.1 Rappel des objectifs du PdM 96

4.2.2.2 Analyse thématique des incidences de l'incitation financière à l'usage des transport alternatifs 96

4.2.3 Type d'intervention 3 – Actions de formation, de sensibilisation et de communication 98

4.2.3.1 Rappel des objectifs du PdM 98

4.2.3.2 Analyse thématique des incidences de l'incitation financière à l'usage des transport alternatifs 98

4.2.4 Type d'intervention 4 – Réalisation de nouveaux aménagements en milieu urbain pour faciliter et sécuriser les déplacements en modes alternatifs 100

4.2.4.1 Rappel des objectifs du PdM 100

4.2.4.2 Analyse thématique des incidences de la réalisation de nouveaux aménagements en milieu urbain 100

4.2.5 Type d'intervention 5 – Réalisation de travaux d'envergure pour le développement de l'intermodalité..... 102

4.2.5.1 Rappel des objectifs du PdM 102

4.2.5.2 Analyse thématique globale des incidences de la réalisation de travaux d'envergure pour le développement de l'intermodalité 103

4.2.6 Type d'intervention 6 – Actions de gouvernance et d'amélioration de la connaissance..... 106

4.2.6.1 Rappel des objectifs du PdM 106

4.2.6.2 Analyse thématique des incidences des actions de gouvernance et d'amélioration de la connaissance 107

4.2.7 Type d'intervention 7 – Evolution de la motorisation des véhicules en circulation 109

4.2.7.1 Rappel des objectifs du PdM 109

4.2.7.2 Analyse thématique des incidences de l'évolution de la motorisation des véhicules en circulation 109

4.3 Analyse succincte des incidences des projets structurants 111

4.3.1 Réalisation d'un échangeur sur l'A7 à Cabannes intégré au dispositif de contournement d'Avignon – action 5.1.3 111

4.3.1.1 Localisation et caractéristiques du projet 111

4.3.1.2 Intersection avec les zonages de protection de la biodiversité 112

4.3.1.3 Autres enjeux environnementaux identifiés 114

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

4.3.1.4 Analyse succincte des incidences du projet sur l'environnement et mesures d'atténuation proposées 115

4.3.2 PEM Barbentane-Rognonas – actions 2.1.1 et 5.2.4 117

4.3.2.1 Localisation et caractéristiques du projet 117

4.3.2.2 Intersection avec les zonages de protection de la biodiversité 119

4.3.2.3 Autres enjeux environnementaux identifiés sur le site 120

4.3.2.4 Analyse succincte des incidences du projet sur l'environnement et mesures d'atténuation proposées 122

4.3.3 Aménagement d'un franchissement pour les modes actifs sur le pont de Rognonas – action 3.4.2 123

4.3.3.1 Localisation et caractéristiques du projet 123

4.3.3.2 Intersection avec les zonages de protection de la biodiversité 125

4.3.3.3 Autres enjeux environnementaux identifiés sur le site 126

4.3.3.4 Analyse succincte des incidences du projet sur l'environnement et mesures d'atténuation proposées 127

4.3.4 Réalisation d'un parking relais à proximité du pont de Rognonas – action 2.1.5 129

4.3.4.1 Localisation et caractéristiques du projet 129

4.3.4.2 Intersection avec les zonages de protection de la biodiversité 130

4.3.4.3 Autres enjeux environnementaux identifiés sur le site 132

4.3.4.4 Analyse succincte des incidences du projet sur l'environnement et mesures d'atténuation proposées. 133

4.3.5 Réhabilitation de la friche ferroviaire d'Orgon en un Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) et raccordement cyclable au centre-ville et à « la Durance à vélo » – actions 2.1.2 et 3.3.3 136

4.3.5.1 Localisation et caractéristiques du projet 136

4.3.5.2 Intersection avec les zonages de protection de la biodiversité 137

4.3.5.3 Autres enjeux environnementaux identifiés sur le site 141

4.3.5.4 Analyse succincte des incidences du projet sur l'environnement et mesures d'atténuation proposées 142

4.3.6 Réalisation d'une traversée multimodale de la Durance – action 5.1.1 143

4.3.6.1 Localisation et caractéristiques du projet 143

4.3.6.2 Intersection avec les zonages de protection de la biodiversité 143

4.3.6.3 Autres enjeux environnementaux identifiés sur le site 144

4.3.6.4 Analyse succincte des incidences du projet sur l'environnement et mesures d'atténuation proposées 144

4.3.7 Raccordement du nouveau Grand Marché de Provence au réseau routier (action 5.1.3) 146

4.3.7.1 Localisation et caractéristiques du projet 146

4.3.7.2 Identification des principaux enjeux environnementaux concernant la zone du projet 146

4.3.7.3 Analyse succincte des incidences du projet sur l'environnement et mesures d'atténuation proposées 147

4.3.8 Connecter Mollégès-Gare à l'EV08 par un aménagement en site propre sécurisé – action 3.4.6 148

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

4.3.8.1 Localisation et caractéristiques du projet 148
4.3.8.2 Intersection avec les zonages de protection de la biodiversité 148
4.3.8.3 Autres enjeux environnementaux identifiés sur le site 149
4.3.8.4 Analyse succincte des incidences du projet sur l'environnement et mesures d'atténuation proposées 149
4.3.9 Prolonger la Voie Verte vers Orgon – action 3.2.3 149
4.3.9.1 Localisation et caractéristiques du projet 149
4.3.9.2 Intersection avec les zonages de protection de la biodiversité 150
4.3.9.3 Autres enjeux environnementaux identifiés sur le site 151
4.3.9.4 Analyse succincte des incidences du projet sur l'environnement et mesures d'atténuation proposées 151
4.4 Synthèse thématique des incidences par axe thématique 152
4.4.1 Synthèse des impacts de l'axe1 – Transports en commun - sur l'environnement 152
4.4.2 Synthèse des impacts de l'axe 2 – Intermodalité et mobilités partagées – sur l'environnement 155
4.4.3 Synthèse des impacts de l'axe 3 – Cyclable – sur l'environnement 164
4.4.4 Synthèse des impacts de l'axe 4 – Marche /Espace public - sur l'environnement 174
4.4.5 Synthèse des impacts de l'axe 5 – Voirie / trafic et logistique – sur l'environnement 177
4.4.6 Synthèse des impacts de l'axe 6 – Actions transversales – sur l'environnement 189
4.5 Analyse des incidences sur le réseau Natura 2000..... 192
4.5.1 Identification des projets susceptibles d'interagir avec le réseau Natura 2000 et description des incidences attendues 194
4.5.2 Analyse des incidences sur les sites Natura 2000 associés à la Durance (Zone de Protection Spéciale et Zone Spéciale de Conservation) 194
4.5.2.1 Incidences sur des habitats d'intérêt communautaire et mesures d'évitement-réduction des incidences 195
4.5.2.2 Incidences sur des espèces d'intérêt communautaire 196
4.5.3 Analyse des incidences sur les sites Natura 2000 associés au massif des Alpilles (Zone de Protection Spéciale et Zone Spéciale de Conservation) 198
4.5.4 Conclusion sur les incidences du PdM sur le réseau Natura 2000 199
4.6 Synthèse des incidences du PdM sur l'environnement.. 199
5 DISPOSITIF DE SUIVI DES EFFETS DE LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN DE MOBILITE SUR L'ENVIRONNEMENT 203
6 ANNEXE 1 – LISTE DES ANCIENNES ACTIVITES DE SERVICES SUSCEPTIBLES D'AVOIR GENERE UNE POLLUTION LOCALE DES SOLS. 208

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

1 CADRAGE DE L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

1.1 L'évaluation environnementale du PdM

Selon l'article L1214-3 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, listées à l'article L221-2 du Code de l'Environnement.

Plusieurs raisons ont conduit Terre de Provence à la décision de lancer l'élaboration d'un PdM : le PETR du SCoT est engagé depuis longtemps dans une démarche de développement des transports collectifs et des modes doux sur l'ensemble de son territoire, incluant l'agglomération Terre de Provence. Il existe par ailleurs des liens fonctionnels très forts entre l'agglomération et les territoires environnants. Cette dernière est notamment incluse dans l'aire d'agglomération d'Avignon, qui compte plus de 100 000 habitants, ce qui impose la préparation d'un Plan de Mobilité. Terre de Provence est également intégrée dans (l'ancienne) ZFE d'Avignon. Il était donc important politiquement pour l'agglomération de mettre en place son propre PdM, en cohérence avec la stratégie mobilité de l'agglomération d'Avignon et en lien avec les démarches engagées à l'échelle du SCoT.

D'un point de vue réglementaire, le Plan de Mobilité succède au Plan de Déplacements Urbains, suite à la promulgation de la Loi d'Orientation des Mobilités de janvier 2021.

Les objectifs d'un Plan de mobilités tels que fixés dans la loi sont les 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 ;

2° Le renforcement de la cohésion sociale et urbaine (amélioration de l'accès aux transports pour les personnes âgées et/ou à mobilité réduite) ;

3° L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements ;

4° La diminution du trafic automobile ;

5° Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants ;

6° L'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération ;

7° L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement ;

8° L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales ;

9° L'amélioration des mobilités quotidiennes des personnels des entreprises et des collectivités publiques ;

10° L'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements ;

11° La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Le PdM de Terre de Provence est organisé en quatre parties : le diagnostic, la stratégie territoriale, le programme d'actions et le dispositif de suivi-évaluation.

Le PdM fait partie des plans et programmes soumis à évaluation environnementale en application de l'article R122-17 du Code de l'Environnement.

La réalisation d'une évaluation environnementale est une opportunité de mieux prendre en compte les enjeux environnementaux et humains du territoire dans l'élaboration du document, et d'anticiper les éventuels effets positifs et négatifs du document une fois qu'il sera mis en œuvre.

L'évaluation environnementale permet notamment de veiller à ce que l'ensemble des obligations réglementaires liées à la préservation de l'environnement soient respectées, afin de définir un projet qui respecte au plus près les objectifs de développement durable. Plus précisément, les objectifs sont de :

- Vérifier que l'ensemble des enjeux environnementaux et humains identifiés sur le territoire auront bien été pris en compte,
- Analyser tout au long du processus d'élaboration du document les effets potentiels des choix réalisés sur toutes les composantes de l'environnement naturel et humain,
- Permettre les inflexions nécessaires pour garantir la compatibilité des choix réalisés avec les objectifs environnementaux,
- Dresser un bilan factuel à terme des effets de la mise en œuvre du PdM sur l'environnement naturel et humain.

1.1 Le cadrage règlementaire de l'évaluation environnementale

L'évaluation environnementale des plans et programmes a été définie par la directive européenne du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement. En application des principes de l'Union Européenne, cette directive développe une approche préventive pour éviter d'éventuels effets négatifs sur l'environnement grâce à des mesures correctives prises avant l'arrêt des projets.

Plusieurs décrets précisent les dispositions d'application de la Directive européenne dans le droit français, notamment l'article R122-20 du code l'environnement, qui définit le contenu de l'évaluation environnementale comme suit :

1° Une **présentation résumée des objectifs du PdM**, de son contenu et, s'il y a lieu, de son **articulation avec d'autres plans, schémas, programmes ou documents de planification** et, le cas échéant, si ces derniers ont fait, feront ou pourront eux-mêmes faire l'objet d'une évaluation environnementale ;

2° Une **description de l'état initial de l'environnement** sur le territoire concerné, les **perspectives de son évolution probable** si le plan n'est pas mis en œuvre, les principaux enjeux environnementaux de la zone dans laquelle s'appliquera le plan et les caractéristiques environnementales des zones qui sont susceptibles d'être touchées par la mise en œuvre du plan. Les zonages environnementaux existants seront identifiés ;

3° Les **solutions de substitution raisonnables** permettant de répondre à l'objet du plan dans son champ d'application territorial. Chaque hypothèse

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

fait mention des avantages et inconvénients qu'elle présente, notamment au regard des 1° et 2° ;

4° **L'exposé des motifs** pour lesquels le projet de plan a été retenu notamment au regard des objectifs de protection de l'environnement.

5° L'exposé :

a) Des **effets notables probables de la mise en œuvre du plan sur l'environnement**, et notamment, s'il y a lieu, sur la santé humaine, la population, la diversité biologique, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, le bruit, le climat, le patrimoine culturel architectural et archéologique et les paysages. Les effets notables probables sur l'environnement sont regardés en fonction de leur caractère positif ou négatif, direct ou indirect, temporaire ou permanent, à court, moyen ou long terme ou encore en fonction de l'incidence née du cumul de ces effets. Ils prennent en compte les effets cumulés du plan avec d'autres plans, schémas, programmes ou documents de planification ou projets de plans, schémas, programmes ou documents de planification connus ;

b) De **l'évaluation des incidences Natura 2000** mentionnée à l'article L. 414-4 ;

6° La **présentation successive des mesures** prises pour :

a) Eviter les incidences négatives du plan sur l'environnement et la santé humaine ;

b) Réduire l'impact des incidences mentionnées au a) ci-dessus n'ayant pu être évitées ;

c) Compenser, lorsque cela est possible, les incidences négatives notables du plan sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits. S'il n'est pas possible de compenser ces effets, la personne publique responsable justifie cette impossibilité.

Les mesures prises au titre du b du 5° sont identifiées de manière particulière.

7° La **présentation des critères, indicateurs et modalités**-y compris les échéances-retenus (**dispositif de suivi)** :

a) Pour vérifier, après l'adoption du plan, la correcte appréciation des effets défavorables identifiés au 5° et le caractère adéquat des mesures prises au titre du 6° ;

b) Pour identifier, après l'adoption du plan, à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et permettre, si nécessaire, l'intervention de mesures appropriées ;

8° Une **présentation des méthodes utilisées** pour établir le rapport sur les incidences environnementales et, lorsque plusieurs méthodes sont disponibles, une explication des raisons ayant conduit au choix opéré ;

9° Un **résumé non technique** des informations ci-dessus afin de rendre le rapport environnemental compréhensible du grand public en vue de l'enquête publique à laquelle celui-ci sera soumis.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

2 ETAT INITIAL TRANSVERSAL DE L'ENVIRONNEMENT SUR LE TERRITOIRE

2.1 Caractéristiques physiques du territoire

2.1.1 Climat actuel et évolution prévisible

Terre de Provence (désignée par « le territoire d'étude » dans la suite du document) est soumise à un climat méditerranéen, caractérisé par des étés chauds et secs et des hivers doux.

D'après les données de la station météorologique située sur la commune d'Eyragues (la seule avec des données complètes publiques sur le territoire d'étude), la température moyenne annuelle sur 12 ans (2005-2017) est de 14,9°C. Les températures les plus basses sont atteintes entre décembre et février, avec un minimum à 1,5°C. On compte 31 jours de gel en moyenne sur l'année.

La période la plus chaude se situe entre juin et septembre, avec un maxima en juillet où la température moyenne la plus haute atteint 31,6 °C. La température la plus haute enregistrée sur la commune depuis 2005 est 40,9 °C atteints en avril 2017.

Le cumul moyen annuel de précipitations s'élève à 630,7 mm. Un record de précipitations a été atteint en juin 2010, avec un cumul de 155 mm en 24H. Ces forts cumuls de précipitations sont typiques des épisodes dits « cévennols », assez fréquents dans le Sud de la région Sud, qui entraînent une augmentation subite du volume des cours d'eau et peuvent être à l'origine d'importantes inondations.

Le vent est également une composante importante du climat local, avec des rafales pouvant atteindre près de 120 km/h en moyenne en hiver. Le Mistral, vent sec et froid qui vient du Nord de la vallée du Rhône, peut être particulièrement violent.

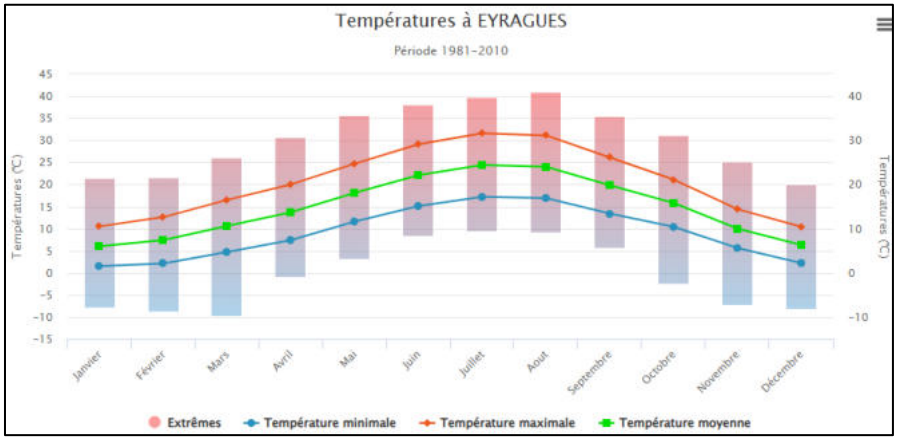
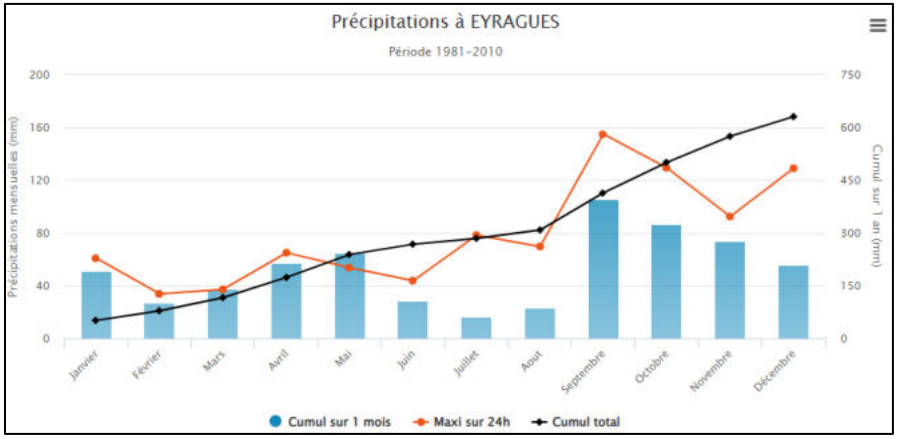


Figure 1. Température et précipitations sur la commune d'Eyragues sur la période 2005-2017 *(source : https://www.infoclimat.fr/).*



Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Figure 2. Répartition des précipitations sur l'année sur la commune d'Eyragues (source : https://www.infoclimat.fr/).

A l'échelle nationale comme à l'échelle du département des Bouches-du-Rhône, les effets du changement climatique se font déjà ressentir : la température moyenne annuelle a augmenté de 1 °C au cours du 20ème siècle, avec une accélération en fin de siècle. Les températures maximales et les épisodes de fortes chaleurs ont aussi augmenté de façon significative sur la même période. Les précipitations montrent quant à elles une légère tendance à la baisse avec une amplification des contrastes saisonniers caractérisée par une augmentation des précipitations en automne et une diminution des précipitations estivales et printanières. En parallèle, la baisse de l'enneigement dans les Alpes a entraîné une diminution des débits de la Durance et du Rhône.

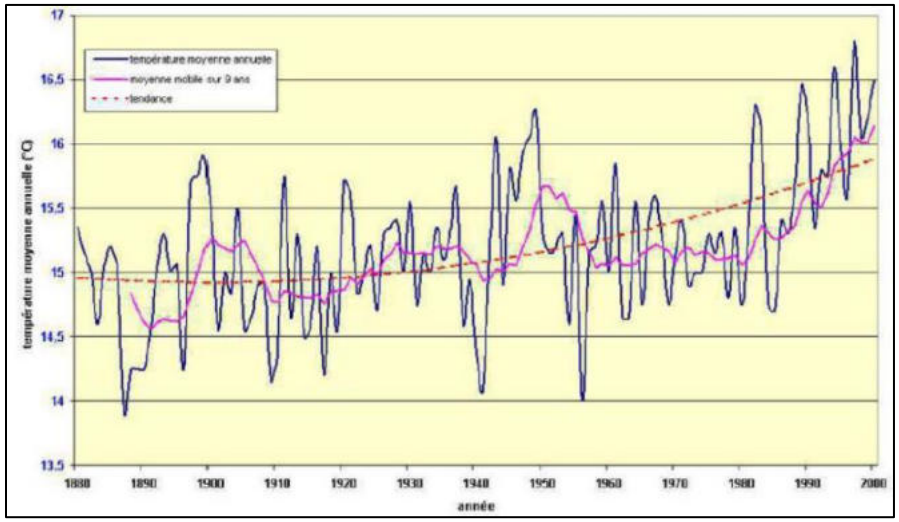


Figure 3. Evolution de la température moyenne annuelle au droit des stations provençales sur la période 1880 – 2000 (source : météo France).

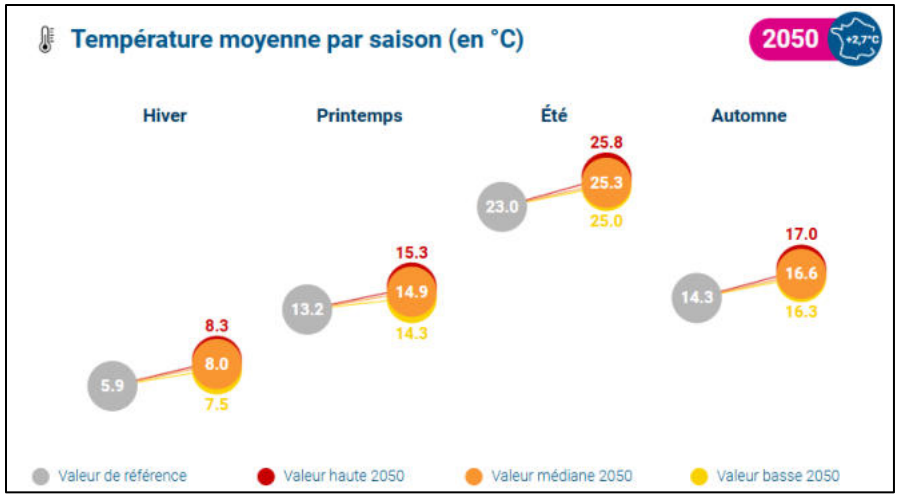
Les modèles climatiques à l'horizon 2050 pointent tous vers une amplification de ces tendances. L'analyse réalisée dans le cadre de l'élaboration du PCAET du Pays d'Arles en 2019, fait état des perspectives suivantes :

- La poursuite de l'augmentation de la température moyenne, avec une moyenne selon les modèles de + 2,2 °C à l'horizon 2050 ;
- La poursuite de la baisse modérée des précipitations ;
- Une hausse toujours plus marquée des températures sur la période estivale et une augmentation des épisodes de sécheresse ;
- Une nette diminution du nombre de jours de gel dès 2030 ;
- Une intensification des épisodes de fortes pluies.

Ces évolutions vont entraîner de multiples conséquences sur l'ensemble des compartiments de l'environnement naturel et humain : raréfaction de la ressource en eau, aggravation de la pollution des cours d'eau, amplification des risques naturels (inondations, feux de forêt, glissements de terrain, etc.), amplification des phénomènes d'îlots de chaleur en milieux urbains, dépérissement d'une partie de la végétation, etc.

Ces évolutions sont confirmées par les données de Météo France, présentées sous forme d'infographie sur le site https://meteofrance.com/climadiag-commune. Cet outil a été mis en place à l'initiative du Ministère de la Transition Ecologique et de la Cohésion des Territoires afin d'informer la population sur l'évolution du climat et inciter les collectivités à agir. Nous reprenons ci-après quelques-unes des infographies mises à disposition sur le périmètre de l'agglomération Terre de Provence.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE



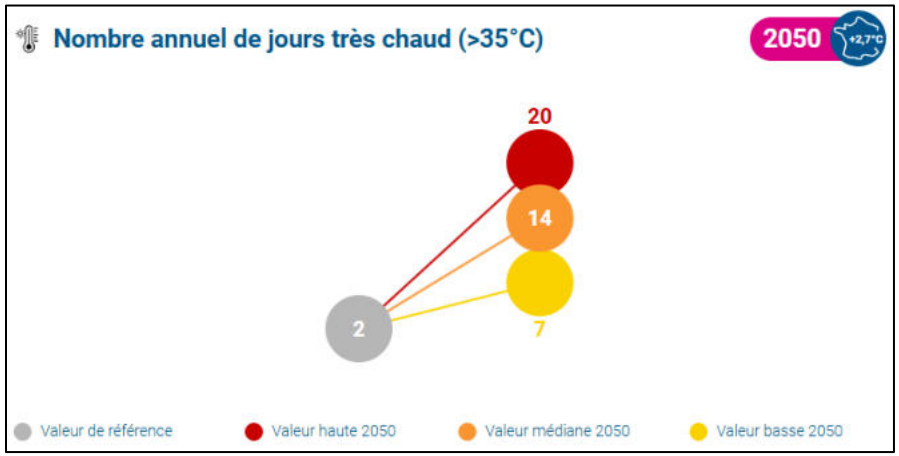


Figure 4. Evolution prévisionnelle de la température moyenne par saisons et du nombre annuel de jours très chauds à l'horizon 2050 pour l'agglomération Terre de Provence (source : https://meteofrance.com/climadiag-commune).

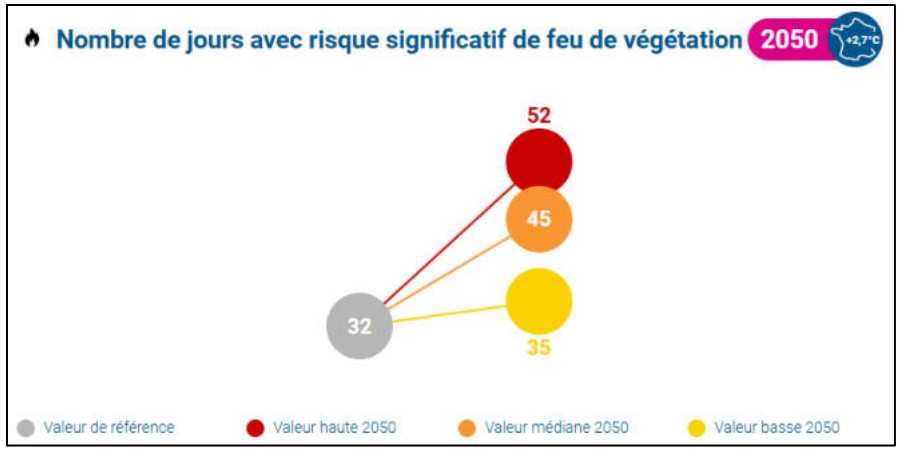


Figure 5. Evolution prévisionnelle du risque de feu de forêt au sein de l'agglomération Terre de Provence à l'horizon 2050 (source : https://meteofrance.com/climadiag-commune).

2.1.2 Relief et Géologie

Le sous-sol de Terre de Provence est principalement composé de terrasses du quaternaire. On y retrouve toutefois différents types de formations géologiques. La vallée de la Durance, comme toutes les vallées fluviales, est caractérisée par la présence de formations alluvionnaires, qui font l'objet d'une exploitation pour le sable et le gravier (à Châteaurenard notamment).

Les terrasses au Sud-Est de Barbentane et la « petite Crau » entre Châteaurenard et Saint-Rémy de Provence sont composées de galets de quartzite, de grés, de granulites, de gneiss, de variolite, de quartz et de calcaire.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

La majeure partie de la Montagnette au Sud de Barbentane, le massif d'Orgon, ainsi que les collines entre Châteaurenard et Noves et entre Eygalières et Orgon sont des massifs de l'urgonien caractérisés par la présence de gisements de calcaire franc. Plusieurs carrières y ont été implantées, notamment sur les communes de Graveson (tout venant) et d'Orgon (carbonate de calcium). Quelques gisements de calcaire tendre affleurent également au Sud de Barbentane.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

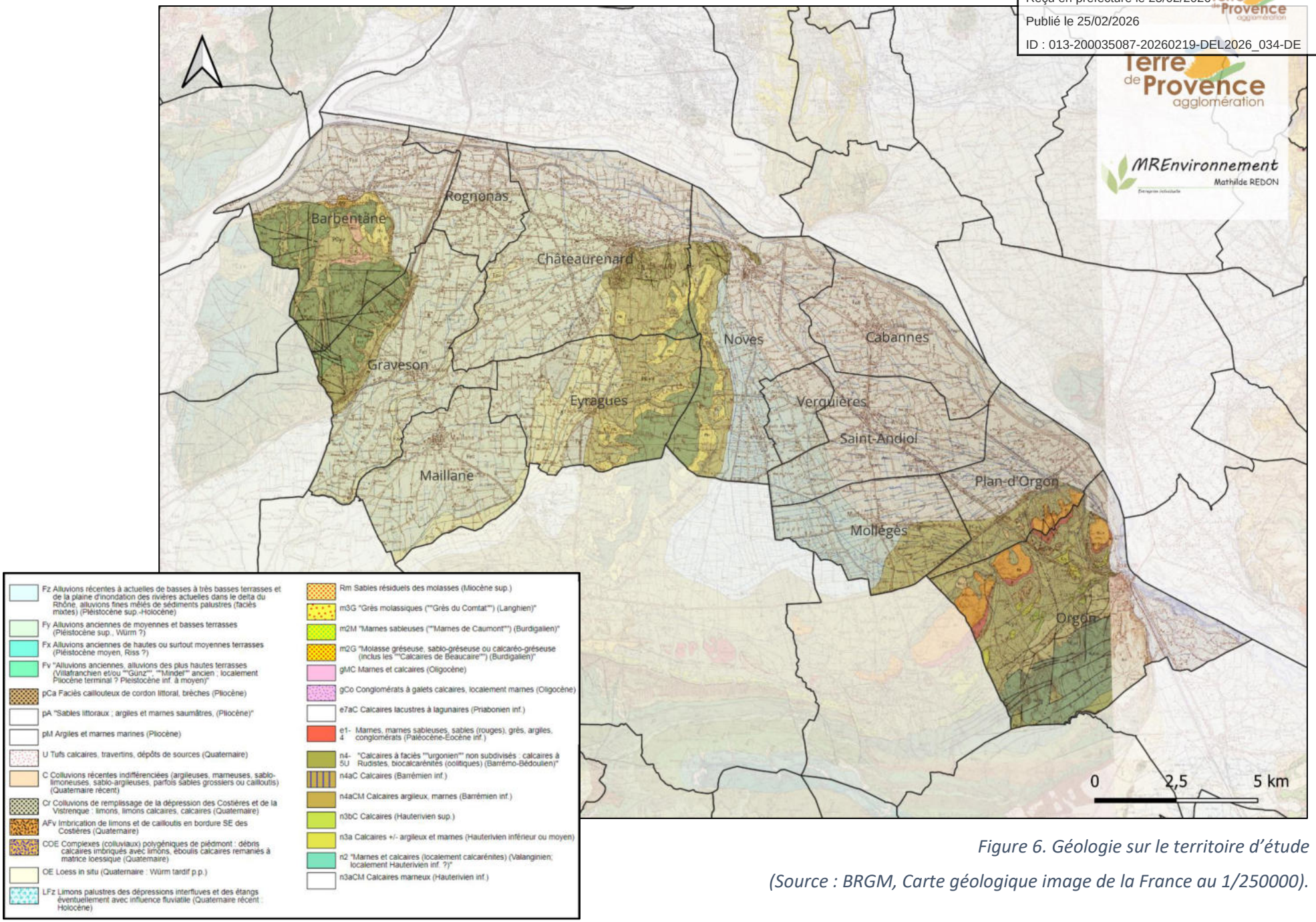


Figure 6. Géologie sur le territoire d'étude

(Source : BRGM, Carte géologique image de la France au 1/250000).

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

La topographie du territoire découle directement de la configuration des formations géologiques. L'altitude s'échelonne de 12 à 294 mètres mais est très hétérogène : on retrouve ainsi une topographie plane sur la majeure partie du territoire, à l'exception des massifs de la Montagnette, d'Orgon (Nord du massif des Alpilles) et des collines entre Châteaurenard et Noves, très perceptibles sur la cartographie du relief à un pas de 25 mètres.

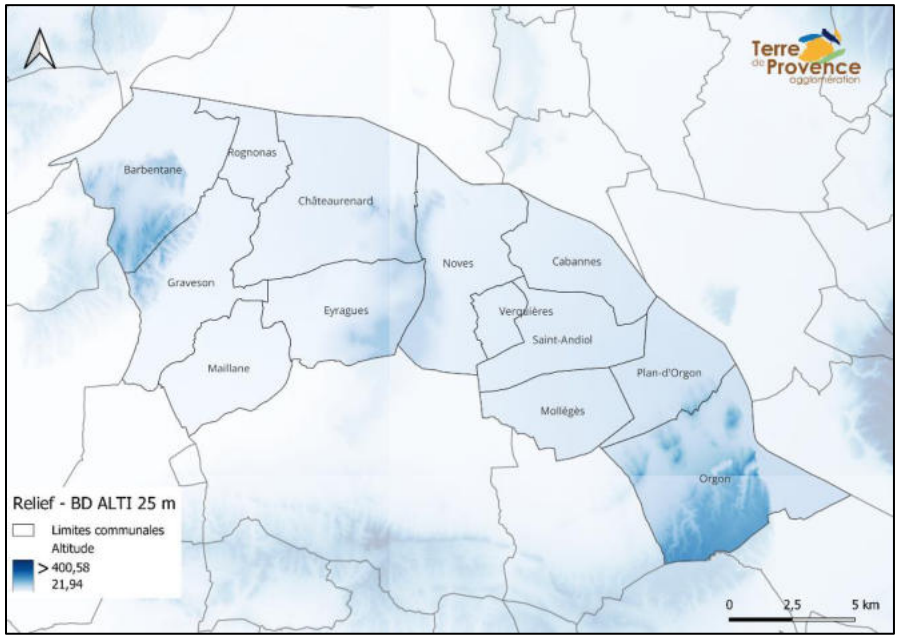


Figure 7. Topographie au droit de l'agglomération Terre de Provence (source : BD ALTI 25m IGN).

Les enjeux liés aux caractéristiques physiques du territoire

La géologie du territoire est assez hétérogène et contrastée, assurant des conditions favorables au développement d'une grande richesse écologique.

Le climat du territoire est plutôt chaud et ensoleillé, ce qui est plutôt propice au développement des modes de déplacements actifs. Le relief est globalement peu marqué, ce qui facilite aussi les déplacements actifs. Le régime des précipitations, par contre, est marqué par la présence d'épisodes "cévennols" qui peuvent être à l'origine d'inondations. Les vents peuvent être violents et complexifier les déplacements en modes actifs.

L'évolution prévisionnelle du climat dans le contexte du réchauffement climatique va favoriser l'amplification de certains risques naturels (inondations, feux de forêts) et la dégradation de la qualité de vie, notamment dans les zones urbanisées (développement des îlots de chaleur).

2.2 Patrimoines paysagers et bâtis

2.2.1 Une diversité d'unités paysagères

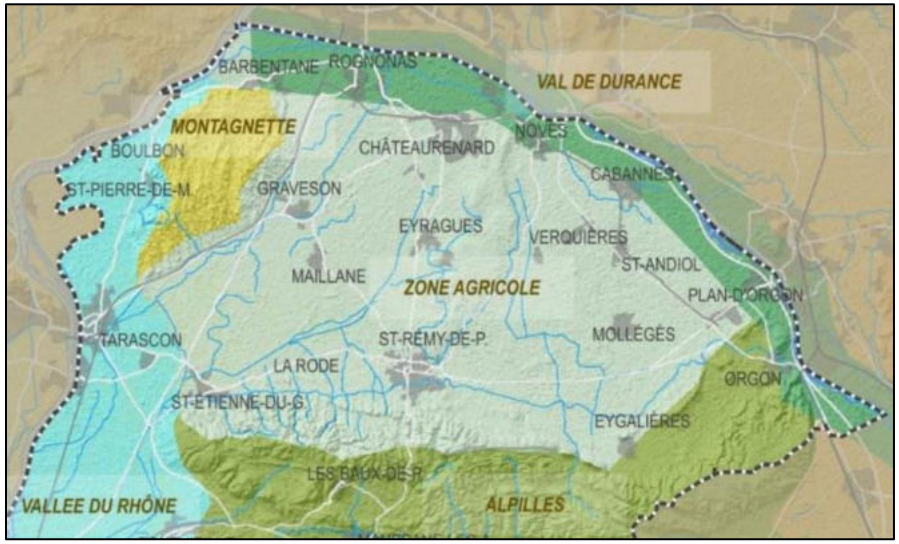
D'après l'analyse paysagère réalisée lors de l'élaboration du SCoT du Pays d'Arles, le territoire d'étude se situe à cheval sur quatre unités paysagères :

- Val de Durance,
- La Montagnette,
- La zone agricole entre Châteaurenard et Saint-Rémy-de-Provence,
- La chaîne des Alpilles.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

L'unité paysagère du val de Durance est caractérisée par un paysage de plaine cultivée où l'on trouve de nombreuses petites exploitations (< 5 ha) maraîchères et fruitières. Ces systèmes de production sont irrigués grâce à un système de canaux et de robines quadrillant la plaine, alimentés à partir d'un canal principal. Ce réseau est accompagné d'un maillage bocager brise-vents, majoritairement composé de cyprès noirs et de peupliers, souvent doublé d'un réseau de chemins agricoles et de petites routes.

Au sein de cette unité paysagère, le lit mineur de la Durance est caractérisé par la présence de gravières et de bancs de galets, souvent couverts de taillis. La ripisylve de la Durance est dense et marque fortement le paysage, de même que les talus de l'autoroute A7 et de la voie ferrée, qui masquent également la rivière.



Unités paysagères du territoire (source : Etat initial de l'environnement, SCoT Pays d'Arles 2019).

La zone agricole de plaine cultivée entre Saint-Rémy-de-Provence et Châteaurenard bénéficie également de la présence d'un système d'irrigation gravitaire doublé d'un réseau bocager. Les pratiques agricoles y sont globalement plus intensives.

Le massif calcaire de la Montagnette, situé à l'Ouest du territoire, est caractérisé par un relief très hétérogène avec des falaises abruptes surplombant des vallons profonds et des cuvettes cultivées. Le sol, drainant, empêche l'accumulation d'eau en surface. Le réseau hydrographique y est alimenté uniquement par les précipitations. Les débits sont donc très irréguliers et peuvent grossir brusquement suite à des précipitations importantes. Ces caractéristiques rendent l'agriculture plus contraignante qu'en plaine et ont entraîné un abandon progressif des cultures sur terrasses et de l'élevage. Les milieux se sont alors lentement refermés, avec une évolution des pâtures vers des garrigues puis des brousses à Lentisque et de la pinède. Le développement de la pinède est associé à une augmentation du risque de feux de forêts, qui représente un enjeu important sur le territoire d'étude, notamment lorsque des zones habitées se situent à proximité des massifs boisés. En 1982, un incendie a ravagé la quasi-totalité du massif à l'exception de la partie nord. Ces paysages sont particulièrement sensibles au mitage par l'urbanisation.

Le massif des Alpilles est également un territoire de production agricole, où cohabitent plusieurs types de cultures : vignes et oliviers sur les pentes douces, fourrages, légumes et fruits dans la plaine de Fontvieille et dans les marais asséchés des Baux. Des rizières se sont même développées dans les anciens marais au pied de la colline de Montmajour. Les zones de plaine sont irriguées par un réseau dense de rigoles alimenté par des canaux qui longent le flanc du massif.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Le massif des Alpilles fait l'objet d'une des quatre directives paysagères existantes en France métropolitaine. Ce classement est associé à 12 objectifs visant à assurer la préservation et la mise en valeur du site :

- Maintenir la richesse et la diversité du milieu naturel,
- Préserver et mettre en valeur les paysages naturels remarquables,
- Favoriser le maintien des chemins d'eau et pérenniser leur gestion,
- Favoriser le maintien des haies, notamment le cyprès de Provence, dans les piémonts des Alpilles,
- Préserver l'échelle des routes et les éléments bâtis en pierre sèche,
- Préserver le patrimoine arboré des routes,
- Favoriser le maintien des cultures traditionnelles au sec,
- Maîtriser l'organisation des nouvelles formes urbaines, maîtriser le développement des constructions nouvelles et veiller à leur bonne insertion paysagère,
- Préserver certaines vues remarquables,
- Valoriser le réseau des chemins ruraux et les sentiers,
- Améliorer l'accueil et rechercher une harmonie entre paysage et hébergement,
- Supprimer l'impact négatif des réseaux aériens.

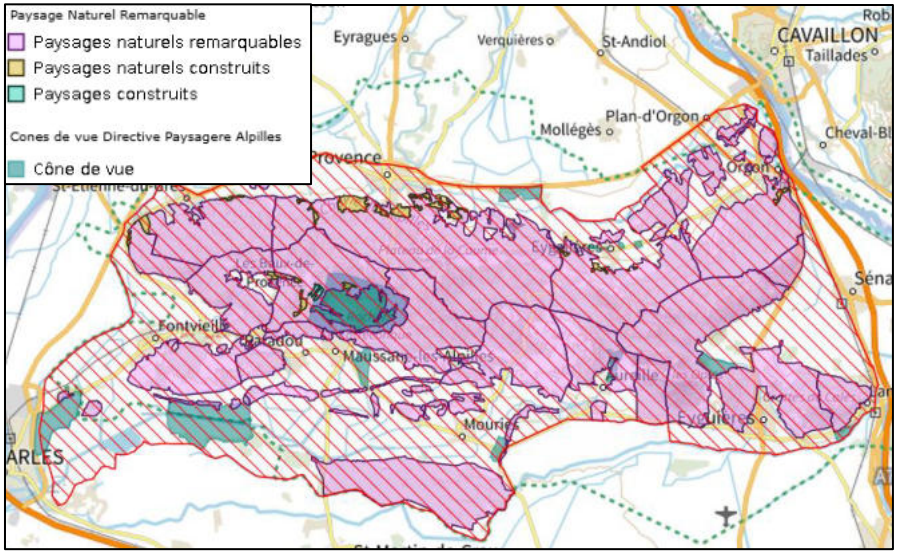


Figure 8. Zonages associés à la Directive paysagère Alpilles – périmètre hachuré en rouge (source : https://carto2.geo-ide.din.developpement-durable.gouv.fr/).

2.2.2 Un territoire concerné par les Directives Territoriales d'Aménagement des Bouches-du-Rhône

Forte de cette diversité de paysages, Terre de Provence, tout comme le Pays d'Arles dans lequel l'agglomération s'inscrit, est concernée par les Directives Territoriales d'Aménagement des Bouches-du-Rhône. Instituées par la Loi d'Orientation pour l'Aménagement et le Développement du Territoire (LOADT) du 4 février 1995, les directives territoriales d'aménagement ont ensuite été confortées par la Loi d'Orientation pour l'Aménagement et le Développement Durable du Territoire (LOADDT) du

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

25 juin 1999 et la Loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU) du 13 décembre 2000.

Ces directives fixent "les orientations fondamentales de l'État en matière d'aménagement et d'équilibre entre les perspectives de développement, de protection et de mise en valeur des territoires" ainsi que ses " principaux objectifs de localisation des grandes infrastructures de transport, des grands équipements et de préservation des espaces naturels, des sites et des paysages". Terre de Provence est concernée par l'enjeu portant sur les « Collines et montagnes provençales, sites exceptionnels (Sainte-Victoire, Sainte-Baume, Montagnette, Alpilles, Étoile et Garlaban) fournissant des perspectives et des panoramas de grande qualité ». Le territoire est également concerné dans une moindre mesure par l'enjeu concernant les plaines alluviales du Rhône et de la Durance, notamment en lien avec la présence de zones humides.

La préservation des perspectives paysagères vers et depuis les massifs de la Montagnette et des Alpilles, ainsi que la préservation des habitats naturels riverains de la Durance sont donc des enjeux à prendre en compte dans le cadre de l'élaboration du PdM.

Les enjeux liés aux paysages

Le territoire est caractérisé par une grande diversité de paysages, qui constitue une richesse et un atout pour renforcer son attractivité et proposer un cadre de vie agréable à ses habitants.

Différentes pressions viennent cependant menacer ce cadre paysager, notamment le mitage de l'espace agricole par l'urbanisation, très présent sur le territoire, associé à un phénomène de banalisation des haies avec la propagation des haies homogènes de thuyas, pyracanthas ou bambous, au détriment des haies bocagères traditionnelles majoritairement composées de cyprès. L'urbanisation dispersée affecte également les panoramas paysagers visibles depuis les points hauts.

Sur certains axes, comme entre Avignon et Tarascon, et entre Châteaurenard et Plan d'Orgon, les entrées de ville sont peu qualitatives.

Le territoire est concerné par plusieurs outils de protection du patrimoine paysager comme la directive paysagère sur les Alpilles, et des initiatives communales pour entraver le développement anarchique de l'urbanisation (révision des PLU notamment). Le territoire est également concerné par deux enjeux identifiés dans les Directives Territoriales d'Aménagement des Bouches-du-Rhône. Cependant, la situation reste fragile. La prise en compte des enjeux paysagers dans le développement de nouvelles infrastructures de transport constitue un enjeu fort pour le territoire.

2.2.3 Un riche patrimoine historique

2.2.3.1 Monuments historiques

Le Pays d'Arles comprend de nombreux monuments historiques qui contribuent à la renommée internationale du territoire. Ce patrimoine est majoritairement constitué de monuments antiques et médiévaux. Un patrimoine plus moderne remarquable est également présent, ainsi qu'un patrimoine vernaculaire provençal typique. Terre de Provence agglomération comprend **23 monuments historiques**, listés dans le tableau ci-dessous. Le château de Châteaurenard est également un site classé.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Monument	Commune	Date classement	Commentaire
Château	Barbentane	Arrêté du 9 septembre 1949	Château et son parc, y compris les plantations et les éléments d'architecture et de sculpture qui le décorent et les bâtiments composant la basse-cour
Château épiscopal (ancien)	Barbentane	Arrêté du 3 août 1925	Tour du Cardinal Grimaldi
Eglise paroissiale Notre-Dame-des-Grâces	Barbentane	Arrêté du 8 août 1921	
Maison des Chevaliers	Barbentane	Arrêté du 16 août 1999	La maison des Chevaliers en totalité ainsi que les façades et les toitures de l'ancien hôtel de ville avec sa tour d'angle et son escalier
Monument aux morts de la guerre de 1914-1918	Cabannes	Arrêté du 22 février 2010	Le monument aux morts de la guerre de 1914-1918, en totalité, y compris la grille qui l'entoure
Chapelle Saint-Honorat (ancienne)	Châteaurenard	Arrêté du 19 décembre 1972	
Château féodal (restes)	Châteaurenard	Arrêté du 27 juillet 1921	Restes de l'ancien château : tours et défenses accessoires
Eglise paroissiale Sainte-Maxime	Eyragues	Arrêté du 30 avril 1925 et arrêté du 5 février 1937	Eglise et chapelle dite du Christ
Eglise paroissiale de la Nativité de la Vierge	Graveson	Arrêté du 2 novembre 1926	Le chœur
Maison de Frédéric Mistral (ancienne)	Maillane	Arrêté du 10 novembre 1930	Maison, ainsi que son jardin et toutes ses dépendances
Maison du Lézard (ancienne)	Maillane	Arrêté du 31 juillet 1930	Maison de Mistral dite la maison du lézard
Croix de carrefour	Noves	Arrêté du 23 septembre 1922	
Eglise paroissiale Saint-Baudile	Noves	Arrêté du 8 septembre 1999	Eglise paroissiale Saint Baudile en totalité
Hôtel Senchon de Bournissac	Noves	Arrêté du 29 août 2000	Les parties suivantes de l'hôtel Senchon de Bournissac : - les façades et toitures de l'hôtel ; - l'escalier avec sa rampe et sa cage ; - les deux salons du rez-de-chaussée avec leur décor ainsi que les papiers peints panoramiques

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Monument	Commune	Date classement	Commentaire
Chapelle Saint-Véran (ancienne)	Orgon	Arrêté du 10 mars 1921	
Eglise paroissiale Notre-Dame-de l'Assomption	Orgon	Arrêté du 2 novembre 1926	
Enceinte urbaine	Orgon	Arrêté du 28 décembre 1926	Restes des remparts, Porte de ville Sainte-Anne
Maison du 16e siècle	Orgon	Arrêté du 28 décembre 1926	
Oratoire de la fuite en Egypte	Orgon	Arrêté du 22 juillet 1935	
Oratoire Sainte-Madeleine	Orgon	Arrêté du 22 juillet 1935	
Chapelle Sainte-Croix (ancienne)	Saint-Andiol	Arrêté du 24 novembre 1921	
Eglise paroissiale Saint-Vincent	Saint-Andiol	Arrêté du 18 mai 1908	
Eglise paroissiale Saint-Vérédème	Verquières	Arrêté du 15 juin 1926	

Tableau 1. Liste des monuments historiques présents sur le territoire d'étude (source : https://www.culture.gouv.fr/).

2.2.3.2 Sites Classés et Sites Inscrits

Les sites, inscrits ou classés, constituent *« des monuments naturels et des sites dont la conservation ou la préservation présente, au point de vue artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque, un intérêt général »* (article L.341-1 du code du patrimoine).

L'inscription entraîne, pour les maîtres d'ouvrages, l'obligation d'informer l'administration de tous projets de travaux de nature à modifier l'état ou l'aspect du site, quatre mois au moins avant le début de ces travaux. L'Architecte des bâtiments de France émet un avis simple. En site classé, toute modification de l'état ou de l'aspect du site est soumise à autorisation spéciale, délivrée, en fonction de la nature des travaux, soit par le ministre chargé des sites, soit par le préfet du département.

Le périmètre d'étude compte **un site classé et deux sites inscrits** :

Nom du site	Communes concernées	Date de protection
Massif de la Montagnette	Barbentane, Graveson	Site inscrit le 17 décembre 1970
Restes de l'ancien château féodal	Châteaurenard	Site classé le 26 décembre 1921
Chaîne des Alpilles	Orgon	Site inscrit le 26 juillet 1965

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

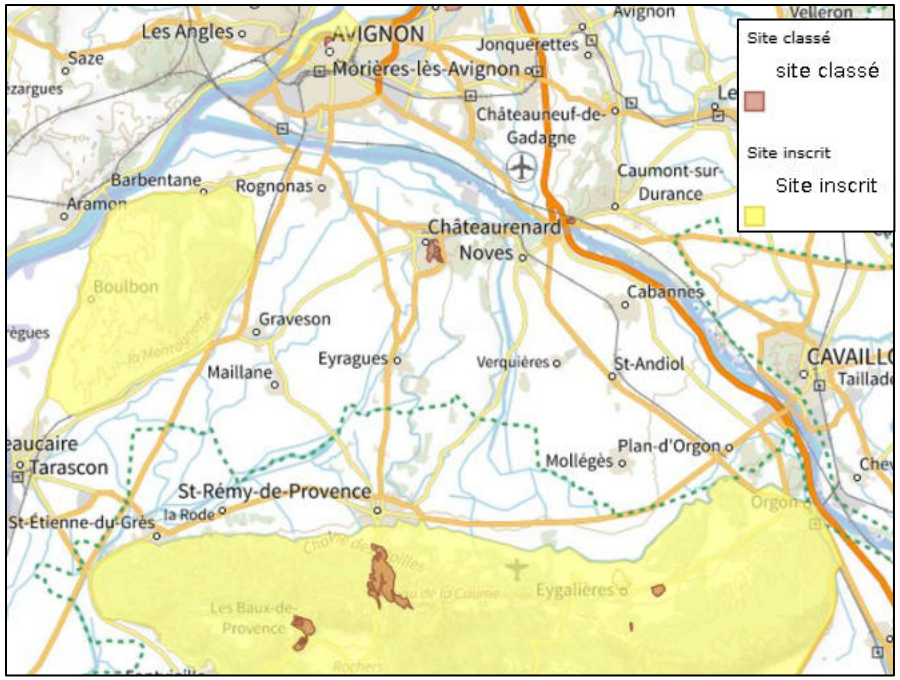


Figure 9. Localisation des sites classés et inscrits au titre de leur qualité environnementale ou paysagère (source https://carto2.geo-ide.din.developpement-durable.gouv.fr/).

2.2.3.3 Zones de protection archéologiques

La commune de Châteaurenard est concernée par la présence de **Zones de Présomption de Prescriptions archéologiques (ZPPA)**. Il s'agit de zones où il existe un risque significatif d'atteinte au patrimoine archéologique et où le préfet de région est obligatoirement saisi : - soit de tous les permis de construire, d'aménager, de démolir, ainsi que des décisions de réalisation de zone d'aménagement concerté, - soit de ces mêmes dossiers "lorsqu'ils portent sur des emprises au sol supérieures à un seuil défini par l'arrêté de zonage".

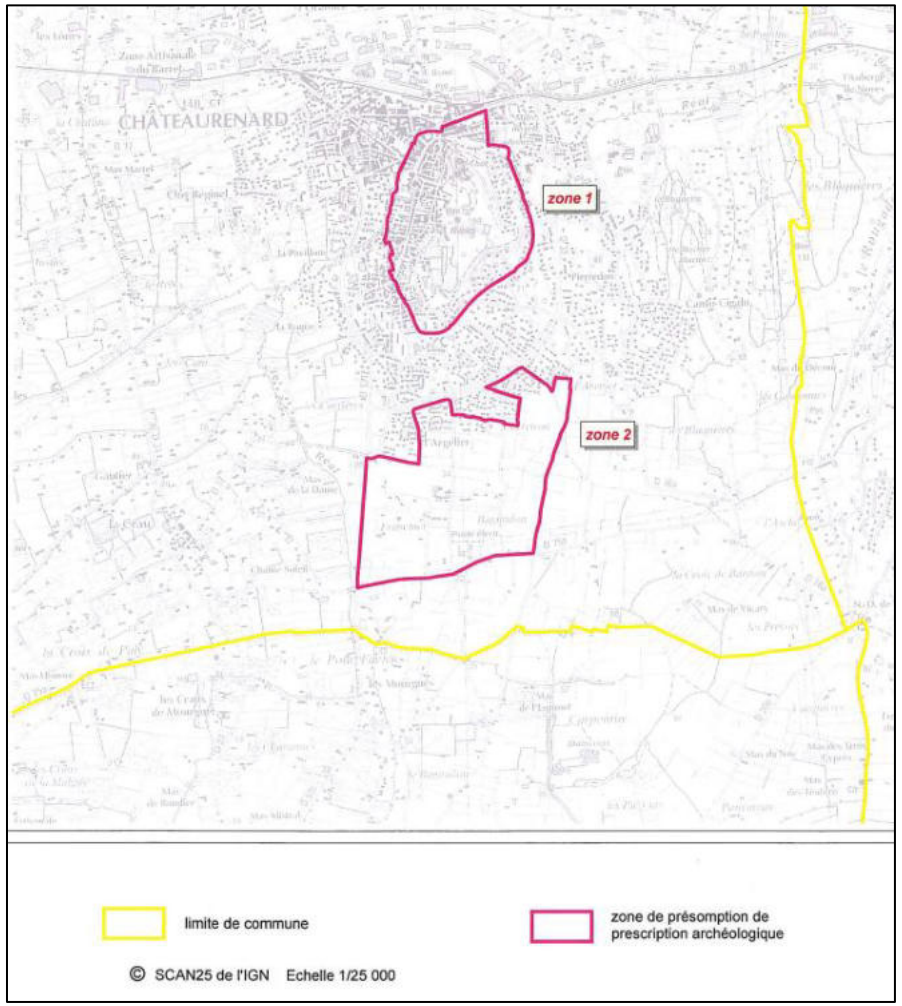


Figure 10. Périmètres de présomption de prescription archéologique sur la commune de Châteaurenard (source : arrêté portant création de la zone

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

de présomption de prescription archéologique sur la commune de Châteaurenard, 2021).

Les enjeux de préservation du patrimoine bâti

L'agglomération de Terre de Provence comprend un patrimoine bâti et paysager très riche, incluant de nombreux monuments antiques et médiévaux, un patrimoine plus moderne ainsi qu'un riche patrimoine vernaculaire typiquement provençal. Le territoire compte ainsi 23 monuments historiques, 2 sites inscrits, un site classé, et deux zones avec un risque significatif d'atteinte au patrimoine archéologique situées sur la commune de Châteaurenard.

L'amélioration de la desserte de ces monuments, notamment par des modes actifs, peut être un sujet dans le cadre de l'élaboration du PdM.

2.3 La protection de la biodiversité et des milieux naturels

Le territoire d'étude comprend une grande diversité d'habitats naturels, supports d'une richesse biologique remarquable.

Afin de préserver ce patrimoine, un réseau d'espaces d'inventaire et de protection s'est progressivement mis en place sur le territoire ; il comprend aujourd'hui :

- **6** Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) de type I,
- **7** ZNIEFF de type II,
- **3** Zones Spéciales de Conservation (Natura 2000 – Directive Habitats) et **2** Zones de Protection Spéciale (Natura 2000 – Directive Oiseaux),
- **1** Arrêté préfectoral de protection de Biotope,
- **2** Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux (ZICO),
- **1** commune signataire de la Charte du Parc Naturel Régional des Alpilles.

Le territoire se situe également en bordure de la réserve de biosphère UNESCO « Luberon-Lure » et du Parc Naturel Régional du Lub**e**ron.

2.3.1 Les Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF)

Bien que ne constituant pas un outil de protection réglementaire, le classement en ZNIEFF constitue un inventaire généralisé et régionalisé de la faune et de la flore qui a pour objectif d'encourager la prise en compte du patrimoine naturel dans la politique d'aménagement et de développement d'un territoire. Les inventaires ZNIEFF sont créés et portés à la connaissance des maîtres d'ouvrage en l'application des articles L.310-1 et L.411-5 du Code de l'Environnement. Deux types de zones sont différenciés :

- Les **ZNIEFF de type I** sont des sites identifiés et délimités parce qu'ils contiennent des espèces ou au moins un type d'habitat

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

naturel de grande valeur écologique, locale, régionale, nationale ou européenne ;

- Les **ZNIEFF de type II** concernent des ensembles naturels, riches et peu modifiés avec des potentialités biologiques importantes. Elles peuvent inclure plusieurs zones de type I ponctuelles et des milieux intermédiaires de valeur moindre, mais possédant un rôle fonctionnel et une cohérence écologique et paysagère.

Le territoire d'étude comprend 6 ZNIEFF de type I et 7 ZNIEFF de type II dont les caractéristiques sont détaillées dans les tableaux ci-après.

2.3.2 Les Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux (ZICO)

Les ZICO sont issues de la mise en œuvre de la Directive Oiseaux de 1979. Elles ont été identifiées lors d'un programme piloté par l'association BirdLIFE International pour leur intérêt pour la protection de certaines espèces d'oiseaux (aires de reproduction, d'hivernage ou de relais pour la migration). Les sites les plus appropriés pour la conservation des oiseaux les plus menacés sont classés totalement ou partiellement en Zones de Protection Spéciales (ZPS). Ces dernières, associées aux Zones Spéciales de Conservation (ZSC), constituent le réseau des sites Natura 2000.

Les ZICO n'ont pas de valeur règlementaire, elles reflètent davantage des secteurs à fort potentiel de biodiversité aviaire.

Deux ZICO sont présentes sur le territoire d'étude :

- Chaîne des Alpilles,
- Basse vallée de la Durance.

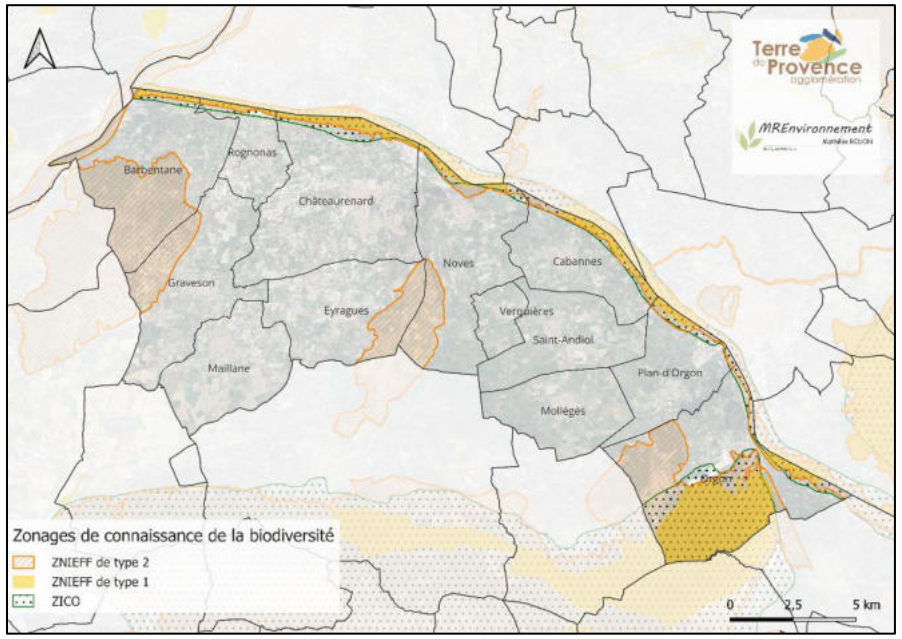


Figure 11. Zonages d'inventaire du patrimoine naturel au droit du territoire d'étude (source : INPN).

2.3.3 Les Arrêtés Préfectoraux de Protection de Biotope (APB)

Un **biotope** correspond à une aire géographique bien délimitée, dont les caractéristiques (géologiques, hydrologiques, climatiques, sonores, etc.) sont nécessaires à l'alimentation, la reproduction ou encore le repos de certaines espèces.

Il s'agit d'un milieu indispensable à l'existence d'espèces faunistiques et / ou floristiques. La protection des biotopes est assurée par des arrêtés

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

préfectoraux en référence au décret n° 77 – 1295 du 25 novembre 1997, pris pour l'application des mesures liées à la protection des espèces prévues par la loi n° 76 – 629 du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature (articles R.411-15 à R.415-1 du Code de l'Environnement).

Toute action pouvant porter atteinte à l'équilibre biologique du milieu visé est interdite.

Le territoire d'étude comprend un APB, le Tunnel de la Mine, classé en 2013. Cet APB a pour objectif de préserver le tunnel de la mine d'Orgon, qui est un des deux sites les plus importants pour la reproduction des chauves-souris de la région Sud. Il s'agit plus précisément de protéger les biotopes nécessaires au repos, à la reproduction et à la survie des espèces protégées suivantes : Minioptère de Schreibers (*Miniopterus schreibersii*), Murin à oreilles échancrées (*Myotis emarginatus*), Grand Rhinolophe (*Rhinolophus ferrumequinum*), Petit murin (*Myotis blythii*), Grand murin (*Myotis myotis*), Murin de Daubenton (*Myotis daubentonii*).

A noter que cet APB est inclus dans le site Natura 2000 « Les Alpilles ». Il répond également aux objectifs de l'ancien Plan national d'action en faveur des Chiroptères, qui était en vigueur jusqu'en 2013.

2.3.4 Le réseau Natura 2000

Le réseau paneuropéen Natura 2000 a pour objectif d'assurer le maintien ou le rétablissement dans un état de conservation favorable des habitats naturels et des habitats d'espèces de la faune et de la flore sauvage d'intérêt communautaire. Il doit permettre de répondre aux objectifs de la convention mondiale sur la préservation de la biodiversité (adoptée au sommet de la Terre, Rio 1992). Le réseau s'appuie sur deux types de sites :

1/ Les **zones de protection spéciales (ZPS)**, désignées au titre de la directive européenne 79/409/CEE du 2 avril 1979 dite directive « Oiseaux » (actualisée par la directive 2009/147/CE du Parlement européen et du conseil du 30 novembre 2009). Cette directive veille notamment à assurer le maintien et/ou la restauration dans un bon état de conservation des populations d'oiseaux et de leurs habitats ;

2/ les **zones Spéciales de Conservation (ZSC)**, désignées au titre de la directive européenne 92/43/CEE du conseil du 21 mai 1992 dite « Directive Habitats-Faune-Flore ». Cette directive a pour objet de contribuer à préserver la biodiversité au travers de la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages.

Afin de veiller à la bonne atteinte des objectifs de préservation de la biodiversité sur ces sites, les plans ou projets susceptibles d'impacter directement ou indirectement les habitats naturels ou les espèces ayant justifiés la désignation du site doivent faire l'objet d'une évaluation des incidences Natura 2000.

Le PdM de Terre de Provence agglomération est concerné, un chapitre dédié à l'analyse des incidences du PdM sur le réseau Natura 2000 est intégré dans le rapport d'évaluation.

Le territoire comprend en effet pour partie cinq sites Natura 2000. En outre, trois sites Natura 2000 se situent dans un rayon de moins de 3 km autour du territoire d'étude. Les principales caractéristiques de ces sites sont rassemblées dans le tableau suivant :

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Tableau 2. Principales caractéristiques des sites Natura 2000 situés au sein ou en bordure du ressort territorial (source des informations : INPN, 2025).

Nom du site	Code	Surface ha	Description simplifiée	Principales pressions	Communes concernées
Zones de Protection Spéciales (Directive Oiseaux)					
La Durance	FR9312003	19 966 ha	La Durance présente une des plus grandes diversité avifaunistique de France, avec plus de 260 espèces d'oiseaux recensées, dont 60 espèces d'intérêt communautaire. Parmi ces espèces, le site présente un intérêt particulier pour la conservation du Blongios nain, du Milan noir, de l'Alouette calandre et de l'Outarde canepetière. Les ripisylves, largement représentées, accueillent plusieurs colonies mixtes de hérons arboricoles (Aigrette garzette, Bihoreau gris, Héron garde-bœufs...). Les roselières se développant en marge des plans d'eau accueillent de nombreuses espèces paludicoles (Héron pourpré, Butor étoilé, Blongios nain, Marouette ponctuée, Lusciniole à moustaches, Rémiz penduline...). Les bancs de galets et berges meubles sont fréquentés par la Sterne pierregarin, le Petit Gravelot, le Guêpier d'Europe et le Martin-pêcheur d'Europe. Les zones agricoles riveraines constituent des espaces ouverts propices à diverses espèces patrimoniales (Alouette lulu, Pipit rousseline, Pie-grièche écorcheur, etc.) et sont régulièrement fréquentées par les grands rapaces (Percnoptère d'Egypte, Circaète Jean-le-Blanc, Aigle de Bonelli, Aigle royal, Grand-duc d'Europe, Faucon pèlerin) nichant dans les massifs alentour (Luberon, Verdon, Alpilles, Lure ...).	. Modification du fonctionnement hydrologique : la Durance est une des rares grandes rivières à régime méditerranéen qui a été massivement équipée de barrages . Espèces exotiques envahissantes . Pollution des eaux . Drainage des milieux riverains . Surfréquentation . Extraction de sédiments	Orgon, Plan d'Orgon, Cabannes, Châteaurenard, Noves, Rognonas, Barbentane.
Les Alpilles	FR9312013	26 948 ha	Isolée entre les plaines du Rhône, de la Durance, du Comtat Venaissin et de la Crau, la chaîne des Alpilles apparaît comme une " île ", formée de multiples reliefs calcaires ne dépassant guère 400 mètres d'altitude. Le site accueille une avifaune remarquable avec près de 250 espèces d'oiseaux, dont 25 espèces d'intérêt communautaire. Un des enjeux forts du site est la reproduction de plusieurs couples d'Aigle de Bonelli et d'un couple de Percnoptère d'Egypte, deux rapaces méditerranéens très menacés en France et en Europe. On y trouve également entre 58 et 77 couples de Grand-duc d'Europe, soit parmi les plus fortes densités connues en Europe. Le site est également remarquable pour la conservation du Rollier d'Europe et du Traquet oreillard.	. Surfréquentation (forte pression touristique) . Abandon du pastoralisme et dynamique de fermeture des milieux . Risque de feux de forêts . Présence de lignes électriques et téléphoniques présentant un risque de mortalité pour l'avifaune	Orgon

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Nom du site	Code	Surface ha	Description simplifiée	Principales pressions	Communes concernées
Massif du Petit Luberon	FR9310075	17 013 ha	Ce site a été désigné pour son importance nationale pour la reproduction de plusieurs espèces de rapaces : Percnoptère d'Egypte (*Neophron percnopterus*), Aigle de Bonelli (*Hieraaetus fasciatus*), Grand-duc d'Europe (*Bubo bubo*).	. Fermeture des milieux en lien avec une régression des territoires de chasse . Surfréquentation (dérangement des couples nicheurs notamment) . Sports de plein air motorisés . Risque de feux de forêt	A 2 600 mètres à l'Est de ma commune d'Orgon
Zones Spéciales de Conservation (Directive Habitats)					
La Durance	FR9301589	15 920 ha	La Durance constitue un bel exemple de système fluvial méditerranéen, présentant une imbrication de milieux naturels plus ou moins humides et liés à la dynamique du cours d'eau. La variété des situations écologiques se traduit par une grande diversité d'habitats naturels : végétation basse des bancs graveleux et des dépôts de limons, boisements bas, étendues d'eau libre, bras morts directement associés au lit de la rivière, ainsi que différentes formes de forêts installées sur les berges. La plupart de ces habitats est remaniée à chaque crue et présente ainsi une grande instabilité et originalité. Le site présente un intérêt particulier puisqu'il concentre, sur un espace réduit, de nombreux habitats naturels d'intérêt communautaire à la fois marqués par les influences méditerranéenne et montagnarde. Concernant la faune, la Durance présente un intérêt particulier pour la conservation de diverses espèces de chauves-souris et de l'Apron du Rhône, poisson fortement menacé de disparition.	. Espèces exotiques envahissantes favorisées par la forte dynamique de perturbation des écosystèmes en place, laissant peu de place aux stades matures . Nombreux ouvrages hydroélectriques	Orgon, Plan d'Orgon, Cabannes, Châteaurenard, Noves, Rognonas, Barbentane.
Le Rhône aval	FR9301590	12 579 ha	Le Rhône joue un rôle majeur de continuité écologique d'importance européenne. Certains secteurs préservés de sa partie aval abritent des espèces remarquables, notamment par le Castor d'Europe et diverses espèces de poissons. Le fleuve joue à la fois un rôle de corridor (déplacement des espèces tels que les poissons migrateurs), de diversification (mélange d'espèces montagnardes et méditerranéennes) et de refuge (milieux naturels relictuels permettant la survie de nombreuses espèces). Les berges sont caractérisées par des ripisylves en bon état de conservation, et localement très matures (présence du tilleul). La flore est illustrée par la présence d'espèces tempérées en limite d'aire, d'espèces méditerranéennes et d'espèces naturalisées.	. Défrichement de la ripisylve . Espèces exotiques envahissantes . Eutrophisation	Barbentane

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Nom du site	Code	Surface ha	Description simplifiée	Principales pressions	Communes concernées
Les Alpilles	FR9301594	17 334 ha	Le principal intérêt de ce site réside dans la présence d'un cortège faunistique particulièrement riche. En particulier, le massif des Alpilles constitue un secteur d'enjeu international pour la conservation des chauves-souris car il abrite plusieurs colonies importantes : La carrière de Glanum (St Rémy de Provence), La grotte des Fées (Baux de Provence) et le Tunnel d'Orgon. Ce dernier figure parmi les 21 sites français présentant un intérêt majeur d'ordre international pour la conservation des chiroptères.	. Surfréquentation . Forte pression d'urbanisation sur certains secteurs . Risque de feux de forêt . Fermeture des milieux	Orgon
Le Cavalon et l'Encrème	FR9301587	966 ha	Le cours du Calavon présente divers habitats naturels, dont la majorité sont d'intérêt communautaire. La plupart des habitats naturels caractéristiques des écosystèmes des rivières méditerranéennes est représenté, depuis les habitats caractéristiques des bancs mobiles et sables essentiellement, et des galets plus sporadiquement, jusqu'aux boisements sur berges très matures. Le régime torrentiel méditerranéen et la récurrence des crues se traduisent par une bonne représentativité des systèmes pionniers, et notamment des habitats H3250 et H3280 pour les parties du cours d'eau constamment en eau, et H3290 pour les parties en eaux intermittentes. Le site présente également de belles ripisylves méditerranéennes à peupliers, avec quelques faciès alpins à l'amont. Ces ripisylves forment des corridors biologiques, jouant un rôle fonctionnel très important pour les diverses espèces de chauves-souris fréquentant le site ainsi que les autres sites N2000 alentour. Affluent en rive gauche du Calavon, l'Encrême présente de belles prairies de fauche (près d'une centaine d'hectares, fait assez exceptionnel dans le contexte calcaire très filtrant du haut Calavon), riches en espèces végétales.	. Pollution des eaux . Prélèvements à usage agricole . Espèces exotiques envahissantes . Drainage de milieux riverains . Altérations ponctuelles du lit mineur : extraction, remblais, décharges sauvages…	A 600 mètres à l'Est de la commune de Cabannes
Le massif du Lubéron	FR9301585	21 319 ha	Ce site abrite des végétations méso et supra-méditerranéennes d'un grand intérêt : pelouses des Théro-Brachypodietea, landes à Genêt de Villars, groupements rupestres, hêtraie... Les très grandes surfaces en pelouses sèches et steppiques en font un site d'importance majeure pour la conservation de ces habitats agropastoraux, floristiquement très riches. Plus ponctuellement, quelques secteurs présentant de vieux boisements sont propices à la présence d'insectes saproxylophages rares, comme l'Osmoderme. Le site est en outre fréquenté par au moins 6 espèces de chiroptères d'intérêt communautaire. Le site abrite également le coléoptère Curculionidae terricole *Meira vauclusiana*, endémique de la région, ainsi que d'autres espèces rares, proposées pour la liste rouge régionale.	. Surfréquentation . Risque de feux de forêt . Fermeture des milieux ouverts . Pollution des eaux . Régime hydrologique déficitaire, aggravé par les prélèvements	A 1 500 mètres au Nord de la commune d'Orgon

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Tableau 3. Liste des ZNIEFF de type I présentes dans le périmètre du ressort territorial.

Code MNHN	Nom	Surface (ha)	Communes concernées au sein du ressort territorial
930012397	La Basse Durance, des Iscles du Temple aux Iscles du Loup	459 ha	Cabannes, Plan-d'Orgon
930020224	La Basse Durance à la confluence avec l'Anguillon	261 ha	Châteaurenard
930020480	La Basse Durance des Iscles de Cheval-blanc	177 ha	Orgon
930020225	La Basse Durance, du barrage de Bonpas à la Petite Castelette	241 ha	Noves, Châteaurenard
930020223	La Basse Durance, des Alouettes à la confluence avec le Rhône	251 ha	Barbentane, Rognonas, Châteaurenard
930020175	Le Petit Calan – le Gros Calan – les Plaines	2 942 ha	Orgon

Tableau 4. Liste des ZNIEFF de type II présentes dans le périmètre du ressort territorial.

Code MNHN	Nom	Surface (ha)	Communes concernées
910011592	Le Rhône et ses canaux	3 873 ha	Barbentane
930012400	Chaîne des Alpilles	22 003 ha	Orgon
930020215	Plaine de Terrefort	265 ha	Barbentane, Graveson
930012343	Le Rhône	7 557 ha	Barbentane
930020485	La Basse Durance	5 591 ha	Barbentane, Rognonas, Châteaurenard, Noves, Cabannes, Plan-d'Orgon, Orgon
930012398	Petite Crau	1 320 ha	Eyragues, Noves
930012399	La Montagnette	3 712 ha	Barbentane, Graveson

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

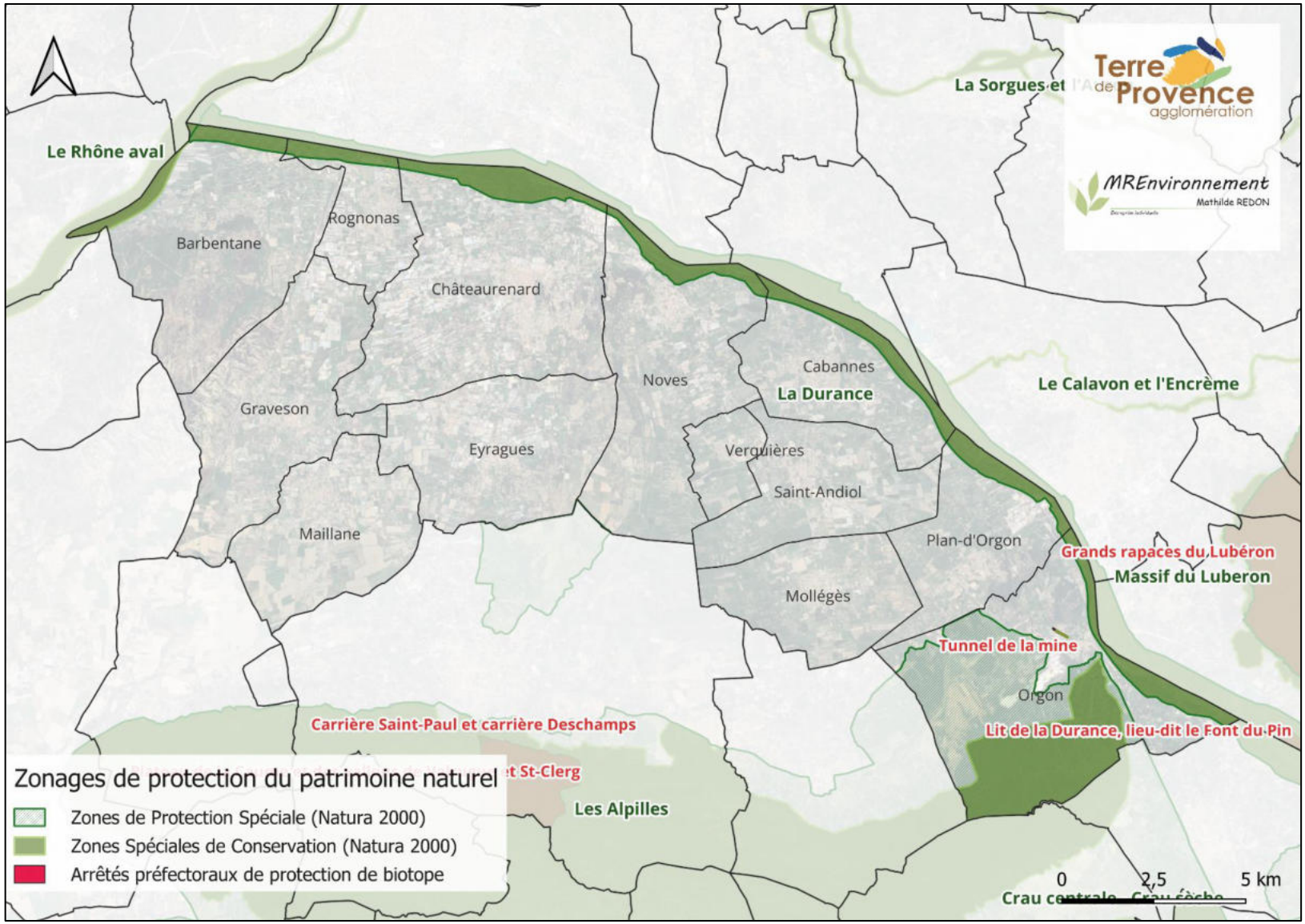


Figure 12. Zonages de protection au sein du ressort territorial (source : INPN).

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

2.3.5 Les réserves de biosphère UNESCO

Les réserves de biosphère sont « des sites de soutien pour la science au service de la durabilité » – des lieux où il s'agit de tester des approches interdisciplinaires afin de comprendre et de gérer les changements et les interactions entre systèmes sociaux et écologiques, y compris la prévention des conflits et la gestion de la biodiversité.

La candidature des réserves de biosphère est présentée par les gouvernements nationaux. Ces dernières restent placées sous la juridiction souveraine des États où elles se trouvent. Leur statut est reconnu au plan international. Il existe 669 réserves de biosphère dans 120 pays, dont 20 sites transfrontaliers.

Les réserves de biosphère sont dotées de trois zones interdépendantes visant à remplir trois fonctions liées, qui sont complémentaires et se renforcent mutuellement :

- L'aire centrale comprend un écosystème strictement protégé qui contribue à la conservation des paysages, des écosystèmes, des espèces et de la variation génétique ;
- La zone tampon entoure ou jouxte les aires centrales et est utilisée pour des activités compatibles avec des pratiques écologiquement viables susceptibles de renforcer la recherche, le suivi, la formation et l'éducation scientifiques ;
- La zone de transition est la partie de la réserve où sont autorisées davantage d'activités, permettant un développement économique et humain socio-culturellement et écologiquement durable.

Terre de Provence se situe **en bordure de la réserve de biosphère « Luberon Lure »**. Le territoire du Luberon est labellisé par l'UNESCO depuis 1997 ; le périmètre du site a ensuite été étendu à la montagne de Lure en 2010. La réserve couvre une surface de 245 000 ha et englobe des milieux très variés étagés de 50 à 1 826 mètres d'altitude. Elle est caractérisée par un patrimoine géologique et écologique exceptionnel ; de nombreuses actions en faveur de la protection et de la valorisation de ce patrimoine sont mises en œuvre dans son périmètre dans un objectif global de développement durable. Les actions sur son territoire sont coordonnées par le PNR du Luberon, qui a récemment étendu son périmètre pour englober l'ensemble de la réserve de biosphère.



Figure 13. Illustration montrant le périmètre de la réserve de biosphère et les principaux enjeux s'y rattachant (source : PNR du Luberon).

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

2.3.6 Les Espaces Naturels Sensibles du département

La désignation d'Espaces Naturels Sensibles (ENS) constitue le principal outil à disposition des départements pour préserver les milieux naturels. Il est associé à un droit de préemption, qui peut être directement exercé par le département ou délégué à d'autres structures comme le Conservatoire du littoral ou les communes, et à la perception de la Taxe d'Aménagement, qui permet de financer ou de co-financer l'achat de terrains ou l'aménagement et l'entretien d'espaces naturels qui ont vocation à être ouverts au public.

Le réseau des Espaces Naturels Sensibles des Bouches-du-Rhône est particulièrement dense ; il couvre 3,4 % de la surface du département pour une superficie totale de 17 268 ha. 95 % de ces ENS sont inclus dans d'autres statuts d'aires protégées. Le réseau des ENS du département est organisé en Domaines, qui ont fait l'objet d'une caractérisation du patrimoine naturel et des enjeux présents. A chaque domaine est associé un niveau « d'irremplaçabilité » qui permet au département de prioriser les actions à mener.

Aucun ENS ne se situe dans le périmètre de l'agglomération.

2.3.7 Les Parcs Naturels Régionaux

La commune d'Orgon est signataire de la Charte du PNR des Alpilles. Le territoire est également bordé au Nord-Est par le PNR du Luberon.

Le PNR des Alpilles a été créé en 2007. Il couvre 16 communes pour une superficie totale de 51 000 ha. La Charte du parc définit cinq priorités stratégiques :

- La volonté de protéger, de gérer et de partager un patrimoine naturel, culturel et paysager d'exception, et de transmettre la culture provençale des Alpilles, vivante et en constante évolution ;
- L'exigence de mener une politique ambitieuse de maîtrise du foncier agricole et urbain, comme condition du développement durable et de la mixité sociale du territoire ;
- L'engagement de développer une économie respectueuse du territoire, dont l'agriculture est la clé de voûte ;
- Le choix d'un tourisme durable et d'une fréquentation maîtrisée des espaces naturels ;
- La détermination à faire de la participation et de la mobilisation des habitants et des acteurs locaux les fondements de la démocratie locale et de l'éco-citoyenneté.

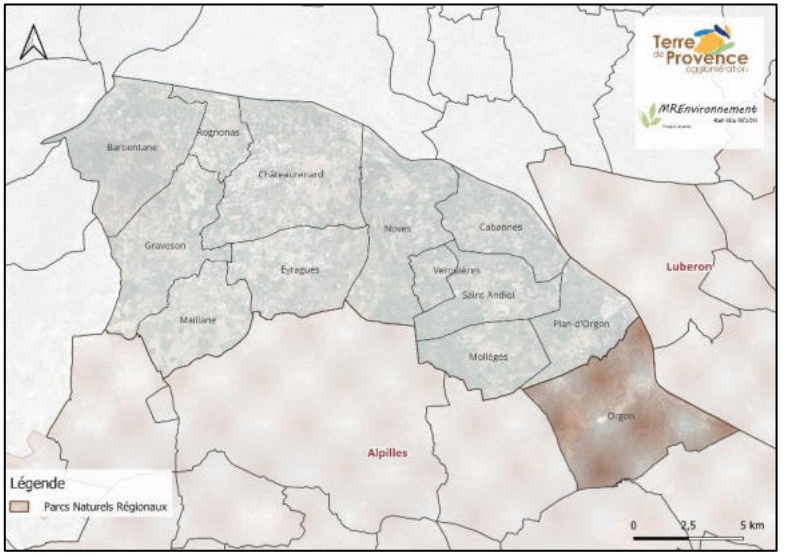


Figure 14. Périmètre des Parcs Naturels Régionaux au droit du territoire d'étude (source : INPN).

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

2.3.8 L'inventaire départemental des zones humides

Terre de Provence inclut plusieurs zones humides de l'inventaire départemental ; ces dernières se trouvent principalement en bordure des principaux cours d'eau.

Les **zones humides** correspondent à des milieux naturels en eau au moins une partie de l'année. Elles remplissent de nombreuses fonctions écologiques (rôle « d'éponge » participant à la régulation des flux hydriques, filtration de l'eau, stockage de carbone, etc.). Elles abritent une biodiversité spécialisée particulièrement riche et sensible, qui comprend de nombreuses espèces protégées.

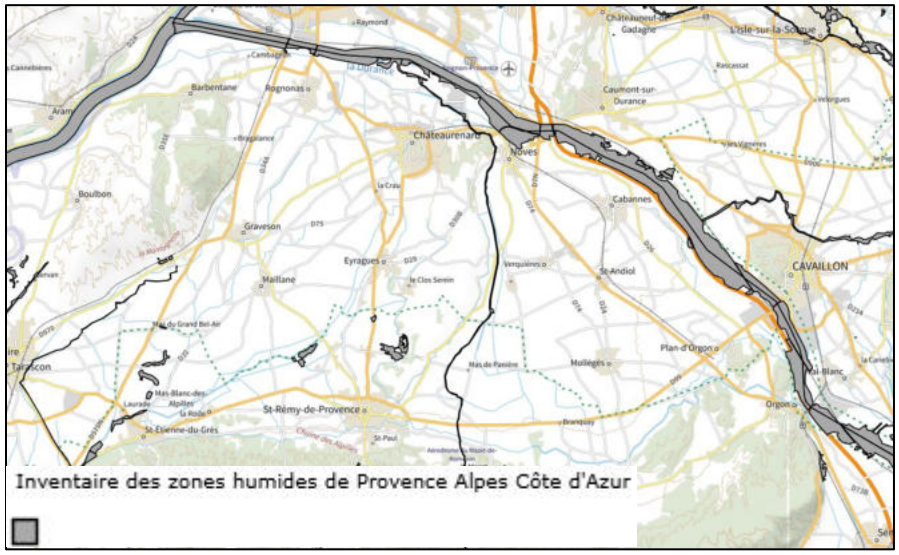


Figure 15. Localisation des zones humides au sein du territoire d'étude (source : https://carto2.geo-ide.din.developpement-durable.gouv.fr/).

2.4 La trame verte et bleue

2.4.1 Définition

La trame verte et bleue est un outil d'aménagement du territoire qui a pour objectif de faciliter la prise en compte et la préservation des milieux naturels et de la biodiversité dans le cadre des projets d'aménagement du territoire.

La définition de la trame verte et bleue d'un territoire s'appuie à la fois sur l'identification des réservoirs de biodiversité, qui correspondent aux habitats naturels favorables à un groupe d'espèces donné (par exemple, les espèces forestières), et sur des corridors écologiques assurant la connexion entre ces réservoirs.

Les principaux outils existants sur le territoire de Terre de Provence agglomération pour l'étude de la trame verte et bleue sont le Schéma régional de cohérence écologique de la région Sud (ancienne région PACA), et la trame verte et bleue du SCoT du Pays d'Arles.

2.4.2 Les grands ensembles écologiques et continuités d'importance régionale

Les éléments supports de la fonctionnalité écologique à l'échelle régionale ont été cartographiés dans le SRCE PACA. Ce travail cartographique a été réalisé en deux grandes étapes : une première phase d'identification des milieux les plus favorables aux espèces animales pour réaliser leurs besoins vitaux, essentiellement basée sur de la modélisation à partir de données diverses. Une deuxième phase d'intégration de données complémentaires : périmètres de protection et d'inventaire de la

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

biodiversité, sites gérés (CEN, Conservatoire du littoral, Départements, etc.), et espaces spécifiques identifiés lors d'ateliers territoriaux.

La cartographie résultante couvre 63 % de la surface de la région : 59 % de la surface est identifiée en réservoirs de biodiversité et 4% en espaces jouant le rôle de corridors écologiques. La composante « bleue » de la trame englobe la quasi-totalité des zones humides et 52,6 % des cours d'eau. La composante « verte » de la trame est essentiellement composée de forêts, ces dernières occupant 48 % de la surface régionale.

L'analyse des fonctionnalité écologiques sur le territoire a permis d'identifier 8 enjeux principaux d'envergure régionale. **Terre de Provence agglomération est concernée par deux de ces enjeux** :

- Un enjeu de continuité écologique qui concerne les cours du Rhône et de la Durance ;
- Un enjeu de pression foncière exceptionnelle au niveau de la zone de confluence entre la Durance et le Rhône.

Afin d'apporter des réponses concrètes à ces enjeux, un plan d'action organisé en quatre orientations stratégiques et 19 actions a été élaboré.

Le PdM est particulièrement concerné par l'orientation stratégique n° 1 « *Agir en priorité sur la consommation d'espace par l'urbanisme et les modes d'aménagement du territoire pour la préservation des réservoirs de biodiversité et le maintien de corridors écologiques* », et, plus spécifiquement, par les actions suivantes :

- Action 2 : "Maîtriser une urbanisation pour des modes de vie plus durables" ;
- Action 8 : "Concevoir et construire des projets d'infrastructures et d'aménagement intégrant les continuités écologiques" ;
- Action 9 : "Assurer une gestion des infrastructures et des aménagements compatibles avec les enjeux de préservation des réservoirs de biodiversité" ;
- Action 10 : "Améliorer la transparence des infrastructures linéaires existantes".

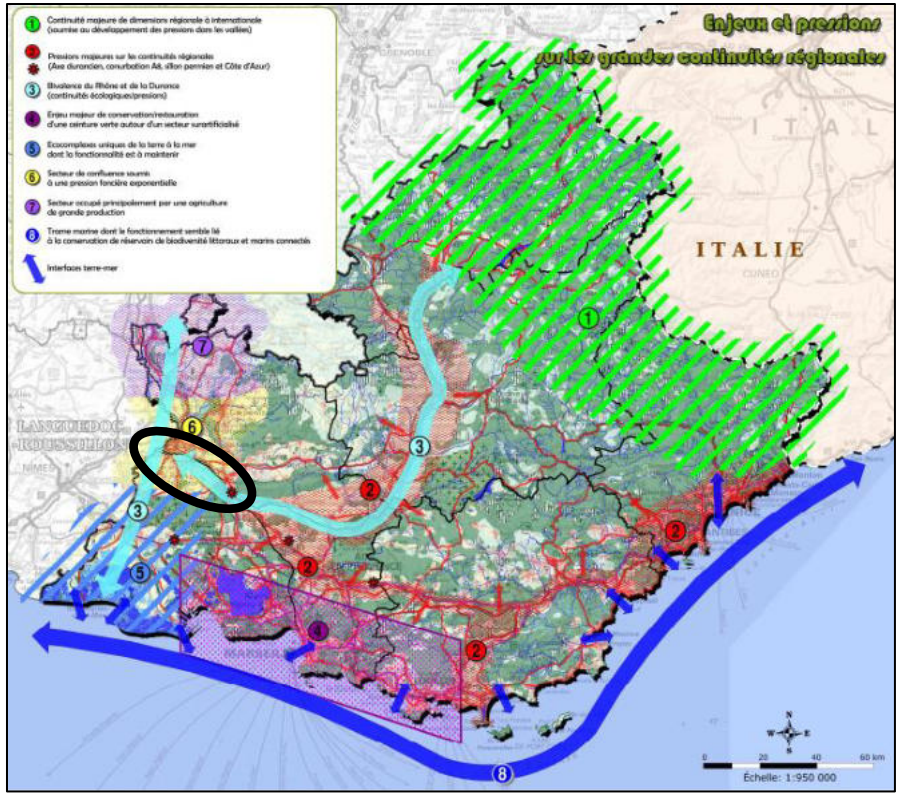


Figure 16. Cartographie des enjeux et pressions à l'échelle du SRCE PACA.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

En zoomant l'analyse sur le territoire d'étude, ce dernier comprend :

- Plusieurs réservoirs de biodiversité « terrestres » d'importance régionale ;
- Plusieurs réservoirs de biodiversité aquatiques, correspondant au cours du Rhône et de la Durance et aux principaux cours d'eau du territoire ;
- Près de la moitié du territoire est également couverte par des zones de mobilité des cours d'eau, reflétant un enjeu important de gestion du risque d'inondation.

Parmi les **réservoirs « terrestres »**, on peut reconnaître, à l'Ouest, une partie de la **Montagnette**. Ce réservoir, principalement occupé par des garrigues, se trouve isolé au milieu de zones agricoles irriguées et de zones urbanisées. La Montagnette fait l'objet de plusieurs classements réglementaires : site inscrit « Massif de la Montagnette », ZNIEFF de type 2 « La Montagnette). Les habitats rocheux du massif abritent une colonie de Grand-duc d'Europe, rapace nocturne remarquable. La forêt originelle de Chêne vert n'est plus présente que de façon relictuelle dans les vallons du fait des incendies de forêts successifs. Plusieurs initiatives sont en cours pour favoriser le reboisement : Plan Intercommunal de Débroussaillement et d'Aménagement Forestier (PIDAF) de la Montagnette, politique de défense de la forêt contre les incendies et opérations de reboisement pour reconstituer un couvert arborescent aux secteurs incendiés, ou encore réserve de chasse autour de l'Abbaye de Frigolet (62 ha).

A l'Est, la commune d'Orgon est presque entièrement couverte par le Nord du **massif des Alpilles**, également identifié comme réservoir terrestre d'importance régionale. Ce grand réservoir de biodiversité est caractérisé par une mosaïque de milieux boisés, ouverts et semi-ouverts et des paysages provençaux typiques et bien préservés qui abritent une faune très riche. Le massif abrite l'ensemble des grands rapaces que l'on peut trouver en Provence, incluant quatre couples reproducteurs d'Aigle de Bonelli, espèce particulièrement menacée. Les nombreuses grottes constituent des gîtes très appréciés des chiroptères pour leur reproduction, leur transit et leur hibernation, de même que les anciennes carrières de pierres. Les Alpilles abritent notamment le second site d'importance nationale pour l'hibernation du Minioptère de Schreibers avec 35 000 individus, et la plus grosse colonie de reproduction de Murin à oreilles échancrées pour la région Sud. Ce massif est couvert par plusieurs zonages de protection et d'inventaire de la biodiversité : Parc naturel régional des Alpilles, sites Natura 2000, ZNIEFFs, arrêtés préfectoraux de protection de biotope, etc.

Au Nord du territoire, **la Durance et ses milieux riverains** sont également identifiés comme réservoir aquatique d'intérêt régional. L'imbrication de milieux naturels plus ou moins humides et la dynamique créée par les crues génèrent une grande diversité d'habitats naturels, supports d'une riche biodiversité. De manière plus globale, la Durance assure un rôle fonctionnel important pour la faune et la flore : fonction de corridor (déplacement des espèces, tels que certains poissons migrateurs, chiroptères, insectes, oiseaux...), fonction de diversification (mélange d'espèces montagnardes et méditerranéennes) et fonction de refuge (milieux naturels relictuels permettant la survie de nombreuses espèces). L'intérêt ornithologique du site est considérable, tant en ce qui concerne l'avifaune hivernante et migratrice de passage, car la Durance est l'un des axes importants de migration à l'échelle de la région Sud, que pour l'avifaune nicheuse.

Les écosystèmes aquatiques de la Durance sont cependant menacés par la prolifération de plantes envahissantes, notamment la Jussie. De nombreux seuils perturbent la circulation des poissons. La Durance est par ailleurs longée par de nombreux axes de communication : autoroute A7, RN 7, voie

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

ferrée, nombreuses zones artificialisées, etc. qui complexifient les échanges naturels de part et d'autre de la rivière.

Le territoire est également bordé à l'Ouest par le **Rhône**, couloir migratoire d'importance internationale pour l'avifaune. Le cours du Grand Rhône, de la confluence avec la Durance jusqu'à l'embouchure, a été fortement artificialisé. Les zones moins artificialisées conservent cependant une grande diversité d'habitats naturels et abritent de nombreuses espèces protégées (Castor d'Europe, Cistude d'Europe, Loutre, etc.). Dans sa section qui longe le territoire d'étude, ce réservoir fait partie du réseau Natura 2000 (site « Rhône aval »).

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

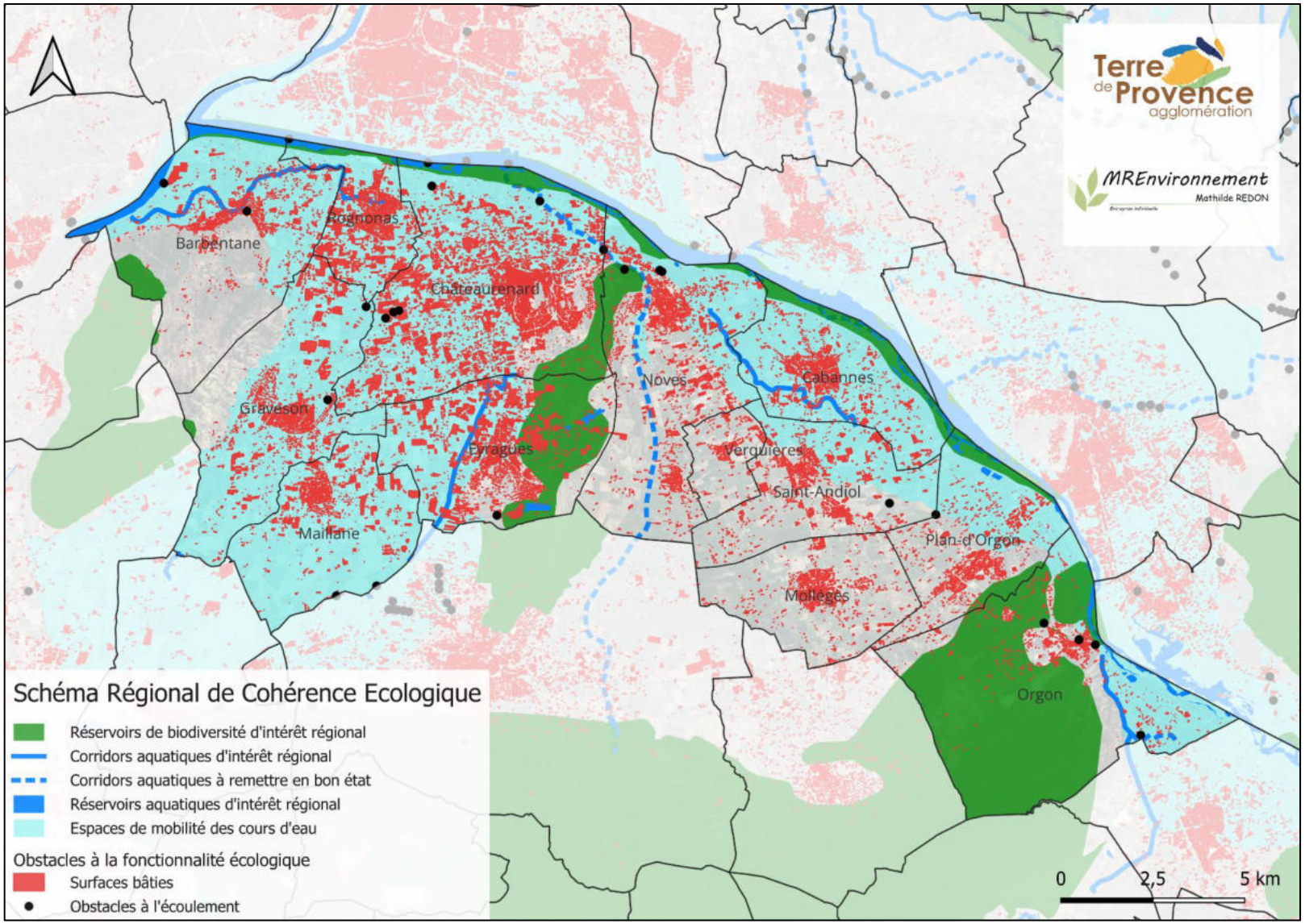


Figure 17. Eléments du Schéma régional de cohérence écologique présents au droit de Terre de Provence (source : données régionales).

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

2.4.3 La trame verte et bleue du SCoT Pays d'Arles

Le ressort territorial comprend **plusieurs éléments de l'armature écologique identifiés à l'échelle du SCoT Pays d'Arles (version en vigueur datée de 2019)**, pour lesquels le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) définit des prescriptions spécifiques :

- **Deux réservoirs de biodiversité aquatiques** correspondant aux cours du Rhône et de la Durance ;
- **Trois réservoirs de biodiversité « cœurs de nature »** correspondant aux principales ZNIEFF et au périmètre multi-protection des Alpilles sur la commune d'Orgon.

Concernant les réservoirs de biodiversité aquatique, le SCoT, dans son DOO opposable, précise que « *les fonctionnalités écologiques des cours d'eau doivent être maintenues de façon pérenne en ne permettant que l'installation de nouveaux aménagements et/ou activités compatibles avec leur rôle de réservoirs écologiques* ». Le SCoT indique également qu'il est nécessaire de préserver les espaces de mobilité des cours d'eau et leurs systèmes humides associés (ripisylve, boisements alluviaux, roselières…) pour maintenir une connectivité latérale entre le lit mineur des cours d'eau et les annexes hydrauliques situées à proximité.

Concernant les « cœurs de nature », il est précisé que ces derniers « *doivent être préservés de manière optimale, en veillant à assurer la vocation agroenvironnementale de ces espaces, à garantir le respect des sites et des milieux environnants, et à y préserver l'intégrité et la fonctionnalité des milieux naturels pour la biodiversité* ».

Les réservoirs de biodiversité « réglementaires » sont préservés au travers du respect des prescriptions réglementaires propres aux classements concernés (Natura 2000, APB, etc.).

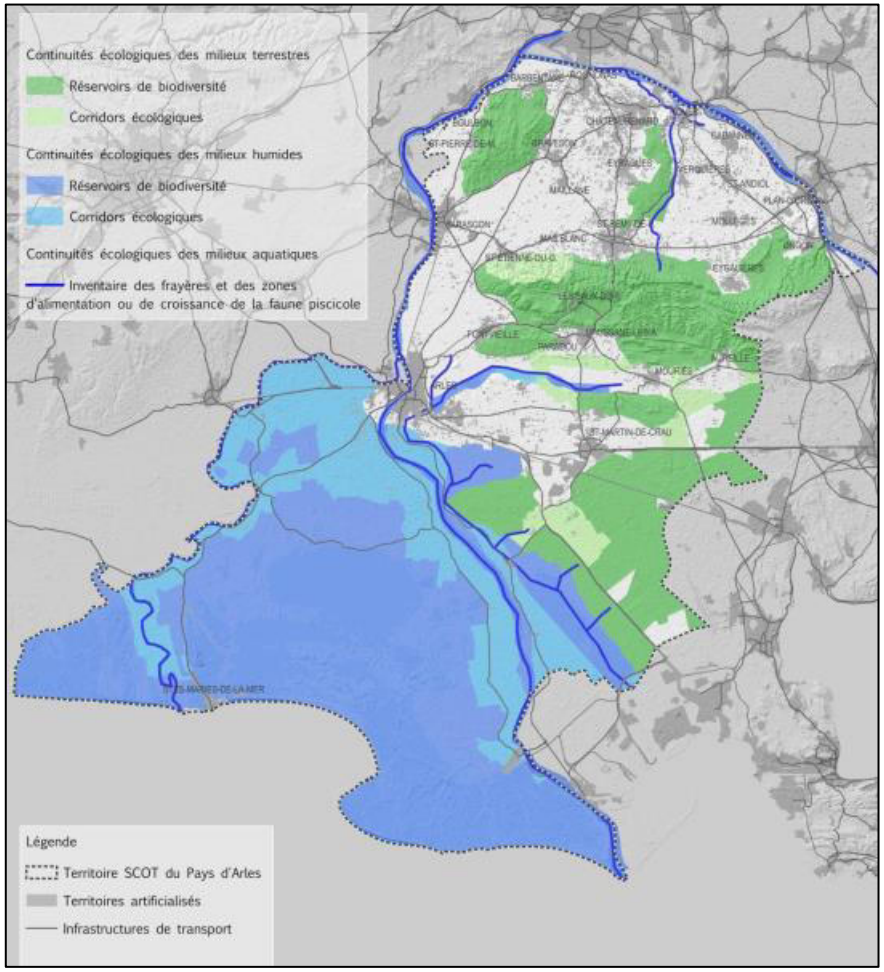


Figure 18. Trame verte et bleue du SCoT Pays d'Arles en vigueur (source : EIE du SCoT modifié, 2019).

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Les enjeux liés à la biodiversité et aux milieux naturels

Par la diversité des milieux naturels présents, le territoire abrite une biodiversité particulièrement riche. De nombreux outils ont été mis en place progressivement pour préserver ce patrimoine. Le territoire compte aujourd'hui : 6 Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) de type I, 7 ZNIEFF de type II, 3 Zones Spéciales de Conservation (Natura 2000 – Directive Habitats) et 2 Zones de Protection Spéciale (Natura 2000 – Directive Oiseaux), 1 Arrêté préfectoral de protection de Biotope, 2 Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux (ZICO) et 1 commune signataire de la charte du PNR des Alpilles. Le territoire se situe également en bordure du Parc Naturel Régional du Luberon et en bordure de la réserve de biosphère UNESCO Luberon-Lure.

La trame verte et bleue définie au niveau régional dans le SRCE et au niveau local dans le SCoT permet également d'identifier des éléments éco-paysagers à protéger pour maintenir la fonctionnalité écologique du territoire.

Les milieux naturels et leur biodiversité associée font l'objet de nombreuses menaces sur le territoire : pression foncière, aléa feu de forêts dans les massifs boisés et rupture de continuités écologiques, la fonctionnalité écologique latérale de la Durance et de ses milieux riverains étant particulièrement contrainte par d'importantes infrastructures linéaires (autoroute A7, RN7, voie ferrée, etc.). Les écosystèmes aquatiques font aussi l'objet d'une pression liée à la propagation des espèces exotiques envahissantes, et les milieux ouverts situés en altitude à une dynamique de fermeture des milieux liée à l'abandon du pâturage.

Le maintien des continuités écologiques voire leur rétablissement représente donc un enjeu pour le projet de PdM.

2.5 Ressource en eau

2.5.1 Hydrographie

Terre de Provence agglomération se situe dans le bassin hydrographique Rhône-Méditerranée et à cheval sur **quatre bassins versants topographiques** :

- **Les bassins versants du Rhône** de la Durance au Gard et du canal des Alpines inclus au petit Rhône ;
- **Les bassins versants de la Durance** du Coulon au Rhône et de Mallemort au Coulon.

Le réseau hydrographique du territoire est peu dense. **Les principaux cours d'eau qui drainent le territoire sont le Rhône et son affluent la Durance, situés respectivement en bordures Ouest et Nord du territoire**. On note également parmi les principaux cours d'eau, l'Anguillon, affluent de la Durance, et la Roubine, petit affluent du Rhône, mais dont le débit est sans commune mesure avec les cours d'eau qu'ils alimentent.

La Durance est la rivière la plus importante de Provence par son débit et la longueur de son parcours. Elle prend sa source vers 2 390 mètres d'altitude sur la commune de Montgenèvre. Elle se jette dans le Rhône entre les communes de Barbentane et d'Avignon, à la confluence entre les départements de Vaucluse et des Bouches-du-Rhône après un parcours de 305 km. Elle draine un bassin-versant de 14 225 km². Cette rivière est caractérisée par un dénivelé important sur une grande partie de son cours, ce qui accentue son caractère torrentiel. Les crues peuvent être fréquentes et violentes en raison d'une combinaison de facteurs : un bassin montagneux aux pentes fortes, des roches sensibles à l'érosion, qui augmentent le volume des torrents et leur pouvoir destructeur, un couvert

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

végétal peu protecteur, voire absent, et le régime de précipitations méditerranéen, caractérisé par des précipitations assez peu fréquentes et violentes. Plusieurs crues majeures ponctuent ainsi l'histoire de la région. Les étiages peuvent également être très sévères et prolongés.

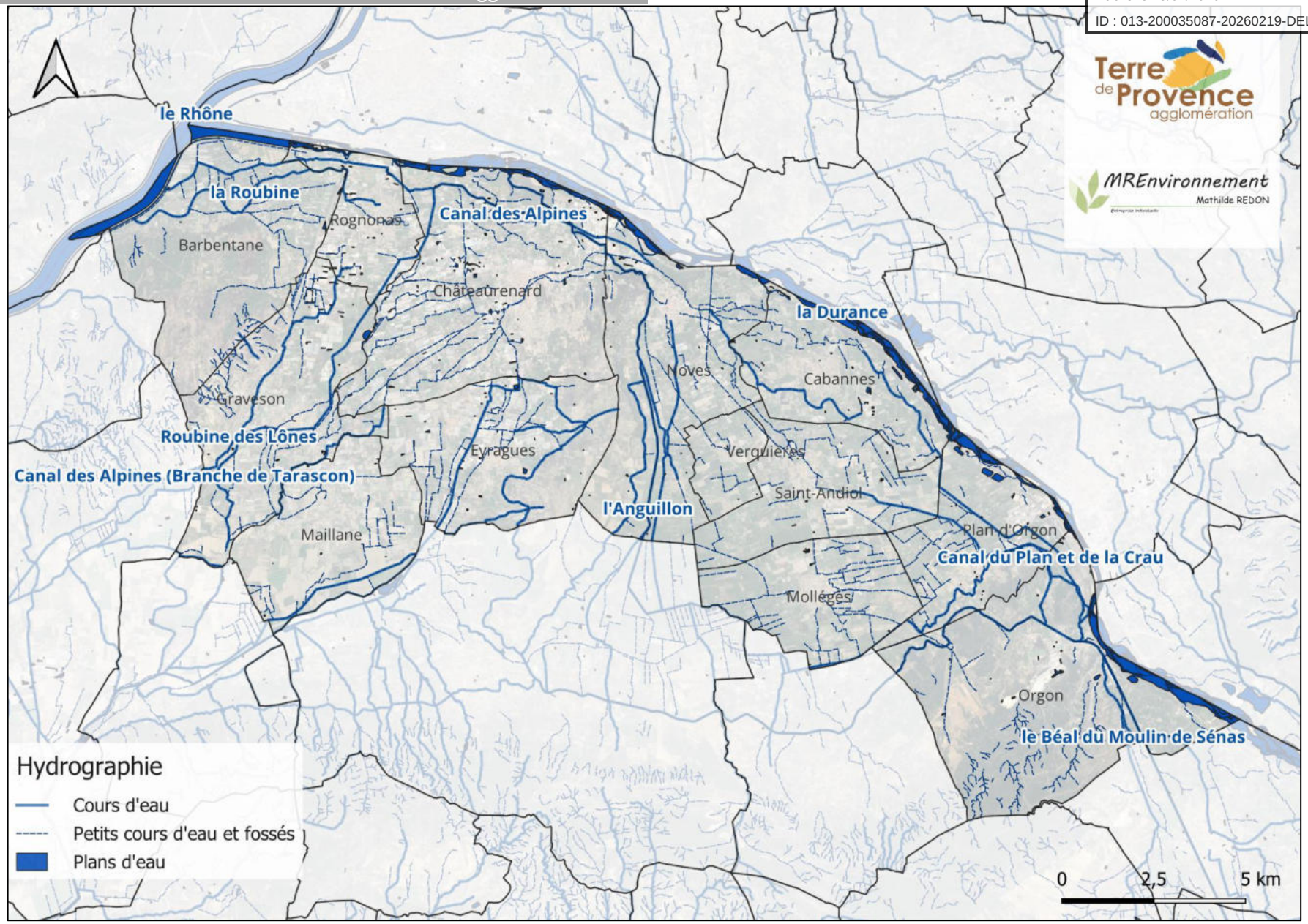
Afin de lutter contre le risque d'inondation et de produire de l'électricité, la rivière a fait l'objet de multiples aménagements. Elle fait aussi l'objet d'importants prélèvements pour l'irrigation agricole.

Le Rhône est un fleuve d'envergure européenne, qui prend sa source dans le glacier du Rhône, en Suisse, à une altitude de 2 209 mètres. Il parcourt ensuite 290 km jusqu'au lac Léman, en Suisse. Il en ressort à Genève avant de traverser la partie Est de la France, où il rejoint la Méditerranée au niveau du delta de Camargue après un deuxième parcours de 522 km. Son bassin-versant couvre une superficie de 97 800 km², dont 90 000 km² en France. Le Rhône supporte un trafic fluvial important. Il a fait l'objet de nombreux aménagements visant à faciliter la navigation. Il est également ponctué de nombreux ouvrages hydroélectriques, qui jouent à la fois un rôle de régulation des crues et de production d'énergie renouvelable.

Le régime hydraulique du Rhône est caractérisé par des maximas automnaux liés aux pluies méditerranéennes, et printaniers en raison de la fonte des neiges. L'hiver présente souvent des débits soutenus mais moins marqués.

Les aménagements successifs réalisés sur le fleuve ont contribué à complexifier le régime des crues, ces derniers jouant un rôle de régulation des crues fréquentes, mais pas sur les crues de plus grande ampleur. Comme dans le cas de la Durance, l'histoire locale est ponctuée de crues importantes.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE



Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Figure 19. Réseau hydrographique du ressort territorial (source : BD TOPAGE, 2024).

2.5.2 Les principaux outils pour la gestion de la ressource en eau

2.5.2.1 A l'échelle du bassin hydrographique - le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Rhône-Méditerranée 2022-2027

Issu de l'application de la Directive Cadre sur l'Eau (DCE), le SDAGE donne les grandes orientations pour la gestion de l'eau à l'échelle du bassin hydrographique. Il a pour objectif d'assurer une gestion équilibrée de la ressource en eau et de préserver les milieux aquatiques et humides. Il définit pour cela des objectifs d'atteinte de bon état pour l'ensemble des masses d'eau du bassin hydrographique, avec obligation de résultats. Le SDAGE 2022-2027 est le quatrième SDAGE initié suite à la promulgation de la Loi sur l'eau du 30 décembre 2006. Il devait initialement être le dernier, donc avec une obligation de résultat au plus tard avant 2027. Cependant, ce SDAGE prévoit une échéance jusqu'en 2033 pour la remise en bon état de certaines masses d'eau posant des problèmes de « faisabilité technique » ou des « coûts disproportionnés ».

Ce SDAGE s'organise, comme le précédent, en neuf orientations fondamentales dont certaines sont déclinées en plusieurs orientations. Les intitulés et le contenu des orientations est très proche de ceux du SDAGE 2016-2021. Des adaptations ont toutefois été apportées, en particulier pour renforcer la contribution des dispositions du SDAGE à l'adaptation au changement climatique, et pour renforcer la prise en compte des enjeux socio-économiques et l'efficacité des actions pour atteindre les objectifs environnementaux. Les dispositions apportent également des précisions sur les modalités de mise en œuvre des principes de préservation et de non-dégradation de la ressource en eau et des milieux aquatiques. Elles visent aussi à renforcer la cohérence de l'aménagement du territoire avec les enjeux de gestion de l'eau.

Ces orientations se déclinent en différentes dispositions, dont la mise en œuvre opérationnelle est facilitée par le programme de mesures, associé au SDAGE.

- **Orientation 0** : S'adapter aux effets du changement climatique
- **Orientation 1** : Privilégier la prévention et les interventions à la source pour plus d'efficacité
- **Orientation 2** : Concrétiser la mise en œuvre du principe de non-dégradation des milieux aquatiques
- **Orientation 3** : Prendre en compte les enjeux économiques et sociaux des politiques de l'eau
- **Orientation 4** : Renforcer la gouvernance locale de l'eau pour assurer une gestion intégrée des enjeux
- **Orientation 5** : Lutter contre les pollutions en mettant la priorité sur les pollutions par les substances dangereuses et la protection de la santé
- Orientation 5A : Poursuivre les efforts de lutte contre les pollutions d'origine domestique et industrielle
- Orientation 5B : Lutter contre l'eutrophisation des milieux aquatiques
- Orientation 5C : Lutter contre les pollutions par les substances dangereuses
- Orientation 5D : Lutter contre la pollution par les pesticides par des changements conséquents dans les pratiques actuelles
- Orientation 5E : Evaluer, prévenir et maîtriser les risques pour la santé humaine
- **Orientation 6** : Préserver et restaurer le fonctionnement des milieux aquatiques et des zones humides

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

- Orientation 6A : Agir sur la morphologie et le décloisonnement pour préserver et restaurer les milieux aquatiques
- Orientation 6B : Préserver, restaurer et gérer les zones humides
- Orientation 6C : Intégrer la gestion des espèces de la faune et de la flore dans les politiques de gestion de l'eau
- **Orientation 7** : Atteindre l'équilibre quantitatif en améliorant le partage de la ressource en eau et en anticipant l'avenir
- **Orientation 8** : Augmenter la sécurité des populations exposées aux inondations en tenant compte du fonctionnement naturel des milieux aquatiques.

1.1.1.1 A l'échelle du bassin versant – les Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE)

Une partie du territoire est concerné le **SAGE Durance**, animé par le Syndicat mixte d'Aménagement de la Vallée de la Durance. Le périmètre du SAGE couvre une superficie de 11 000 km², et englobe 316 communes entières, auxquelles s'ajoutent une partie de 43 communes. Les enjeux de gestion des milieux aquatiques y sont multiples et les usages importants. L'évolution du climat aura très probablement des effets sur la disponibilité de la ressource en eau, bousculant les équilibres actuels. Ces enjeux ont poussé les acteurs à réfléchir à un projet collectif de gestion de l'eau et de préservation de la ressource à l'échelle du bassin versant, formalisé au travers du SAGE.

1.1.1.2 Les contrats de milieux

Un **contrat de milieu** (généralement contrat de rivière, mais également de lac, de baie ou de nappe) est un accord technique et financier entre partenaires concernés pour une gestion globale, concertée et durable à l'échelle d'une unité hydrographique cohérente. Il s'agit d'un programme d'action volontaire d'une durée de 5 ans avec engagement financier contractuel. Le contrat de milieu constitue, aux côtés des SAGE, un des outils pertinents pour la mise en œuvre du SDAGE. Il peut aussi être une déclinaison opérationnelle d'un SAGE.

Le nord du territoire d'étude était couvert par le Contrat de milieu « Val de Durance », dont la mise en œuvre s'est achevée en 2017. Ce contrat de milieu avait pour objectif de faciliter la prise en compte des enjeux suivants : gestion des crues, encadrement des extractions de matériaux, mise en valeur des milieux naturels et des paysages, et gestion des débits réservés.

1.1.1.3 Les zonages réglementaires

Ces zonages sont instaurés par des textes réglementaires pris par l'État. Ils peuvent concerner un territoire national, régional, départemental ou bien un bassin hydrographique, ou encore des cours d'eau, voir des tronçons de cours d'eau : zone sensible à l'eutrophisation, zone vulnérable à la présence de nitrates d'origine agricole, zone de répartition des eaux.

Le territoire d'étude n'est concerné par aucun zonage réglementaire en lien avec la gestion de l'eau.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

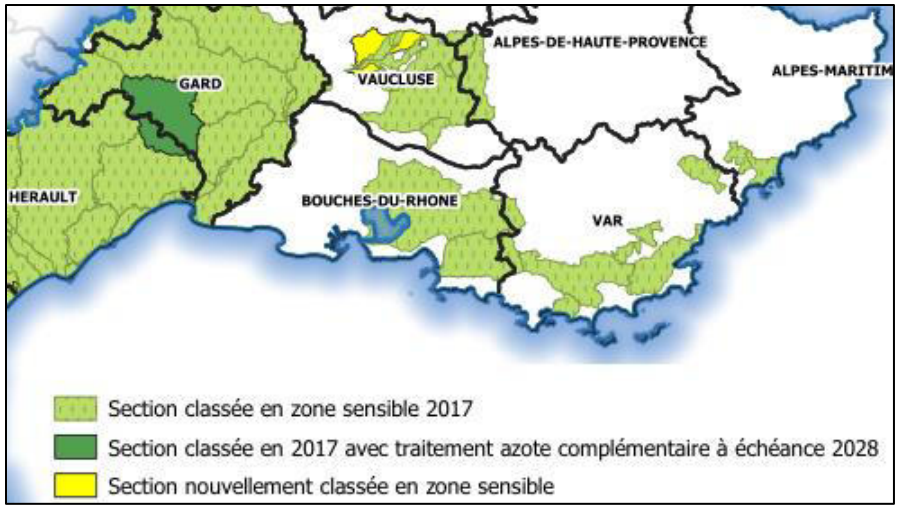


Figure 20. Extrait de la cartographie des zones sensibles à l'eutrophisation du bassin Rhône-Méditerranée (source : https://www.rhone-mediterranee.eaufrance.fr/).

2.5.3 Qualité de l'eau

2.5.3.1 Des eaux souterraines en bon état mais qui restent sensibles aux pollutions diffuses en surface

Le sous-sol du ressort territorial comprend la masse d'eaux souterraines **FRDG359 « Alluvions basse Durance »**. Deux points de suivi de la qualité de l'eau sont situés sur le territoire d'étude : le Forage des Configues, sur la commune de Châteaurenard, et le forage privé de Fontgisclar.

Les mesures réalisées depuis 2013 montrent que cette masse d'eau présente un **bon état chimique**. Cette nappe peu profonde est pourtant vulnérable aux pollutions issues de la surface du fait de l'absence d'une couche imperméable protectrice. Il s'agit d'une des masses d'eau qui contribue le plus aux besoins en eau de la région Sud. Il s'agit d'une **réserve stratégique. Son bilan quantitatif reste pour l'instant équilibré** mais les prélèvements sont nombreux et en constante augmentation (prélèvements domestiques et agricoles (forages)), et pourraient, à terme, entraîner une diminution du niveau de la nappe.

2.5.3.2 Des eaux superficielles soumises à de nombreuses pressions

Les eaux superficielles présentent également des dégradations liées à des pollutions diverses, essentiellement d'origine agricole. A noter que les ruissellements d'eaux résiduaires urbaines polluées vers les cours d'eau, qui sont favorisés par l'imperméabilisation des sols, sont aussi susceptibles de dégrader la qualité des eaux.

Masse d'eau	Etat écologique 2022	Etat chimique 2022
FRDR244 - La Durance du Coulon à la confluence avec le Rhône	Moyen	Bon
FRDR11276 - Grand vallat de l'Agoutadou	Mauvais	Bon
FRDR10291 – le Grand Anguillon	Médiocre	Bon
FRDR2008 - Le Rhône d'Avignon à Beaucaire	Moyen	Bon

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Etat des masses d'eau superficielles disposant de données sur le territoire en 2022. Source : https://rhone-mediterranee.eaufrance.fr/.

Les enjeux liés à la ressource en eau
La ressource en eau du territoire présente globalement un bon état chimique mais un état écologique dégradé, signe d'une vulnérabilité aux pollutions d'origines agricoles, domestiques et industrielles (cours d'eau et nappes souterraines). La ressource fait aussi l'objet d'une pression quantitative significative. Malgré les nombreux prélèvements, les réserves souterraines restent pour l'instant à l'équilibre. Cependant, des tensions sur la ressource se profilent avec l'augmentation du nombre de forages et l'évolution du climat, qui entraîne globalement une diminution des stocks à l'amont des bassins versants (moins de neige et de glace notamment). De même, l'augmentation des surfaces imperméabilisées est susceptible d'aggraver la dégradation de la qualité des cours d'eau par ruissellement d'eaux résiduaires urbaines polluées. Le développement de nouvelles infrastructures de mobilités devra donc s'accompagner de réflexions sur la réduction de l'imperméabilisation, et une meilleure restitution de la ressource à la nappe pour améliorer la résilience des écosystèmes aquatiques face à l'évolution du climat.

2.6 Risques naturels et technologiques

2.6.1 Les risques majeurs

Dans chaque département, le Dossier Départemental sur les Risques Majeurs (DDRM) réunit les informations disponibles, techniques ou historiques sur les risques majeurs, naturels et technologiques susceptibles de se produire afin d'informer la population des mesures de prévention et de sauvegarde prévues.

Un risque majeur peut être défini comme *« la possibilité d'un événement d'origine naturelle ou anthropique, dont les effets peuvent mettre en jeu un grand nombre de personnes, occasionner des dommages importants et dépasser les capacités de réaction de la société »*.

Un risque est issu de la combinaison à un moment donné de la présence d'un enjeu (ex : population ou infrastructures présentes en un endroit donné) et d'un aléa, correspondant à la survenance d'un évènement naturel ou anthropique susceptible d'avoir un impact sur l'enjeu en présence. Le risque se définit par sa fréquence et sa magnitude et se classe en différentes catégories allant « d'incident » à « catastrophe majeure » en fonction du nombre de personnes impactées et de l'ampleur des dégâts matériels occasionnés.

La prévention des risques s'appuie sur la connaissance de l'enjeu et de l'aléa et, en ce qui concerne les risques naturels, sur les données historiques retraçant les phénomènes ayant eu lieu sur le territoire dans le passé.

Les **Plans de Prévention des Risques Naturels (PPRn)**, institués par la loi Barnier de 1995, constituent un des principaux outils de prévention des risques naturels. Ils ont pour objectif d'identifier les zones à risques et définissent des mesures permettant de réduire la vulnérabilité des enjeux, notamment en réglementant l'occupation du sol et les usages.

Les **Plans de Prévention des Risques Technologiques (PPRT)**, institués par la loi du 30 juillet 2003, constituent quant à eux un des principaux outils de

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

prévention des risques technologiques. Ils concernent essentiellement les sites classés SEVESO « seuil haut » ou « avec servitudes ».

Les communes doivent également mettre en place un document de prévention au niveau communal : le **Plan Communal de Sauvegarde** (PCS), qui inclut le **Document d'Information Communal sur les Risques Majeurs** (DICRIM), qui constitue le socle en matière d'information préventive et de connaissance du risque.

Tableau 5. Récapitulatif des risques identifiés sur les communes du territoire d'étude.

Communes	Risques Naturels				Risques technologiques			
	Inondation	Feu de forêt	Mouvements de terrain	Sismique	Minier	Rupture de barrage	ICPE	TMD
Barbentane	X PPRi Durance	X	X	3		X		X
Cabannes	X PPRi Durance			3		X		X
Châteaurenard	X PPRi Durance	X	X	3		X		X
Eyragues	X		X PPR	3		X		X
Graveson	X PPRi Durance	X	X PPR	3		X		X
Maillane	X			3		X		X
Mollégès	X		X PPR	3		X		X
Noves	X PPRi Durance	X	X	3		X		X
Orgon	X PPRi Durance	X	X	3		X		X
Plan d'Orgon	X PPRi Durance	X	X	3		X		X
Rognonas	X PPRi Durance			3		X		X
Saint-Andiol	X PPRi Durance					X		X
Verquières	X		X PPR	3		X		X

X : risque présent ; X PPR : commune concernée par un plan de prévention des risques ; 3 : risque sismique de niveau 3 ; TMD : risque lié au transport de matières dangereuses.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

2.6.2 Risque d'inondations

Une inondation peut être définie comme « une submersion, rapide ou lente, d'une zone habituellement hors d'eau. Le risque d'inondation est la conséquence de deux composantes :

- L'eau qui peut sortir de son lit habituel d'écoulement ou apparaître (remontées de nappes phréatiques, submersion marine…) ;
- L'homme qui s'installe dans la zone inondable pour y implanter toutes sortes de constructions, d'équipements et d'activités et qui contribue à rejeter plus vite dans les cours d'eau les eaux de précipitation (imperméabilisation des sols, réseaux d'eaux pluviales). »

Le département des Bouches-du-Rhône est fortement affecté par l'aléa inondation. Dans la plaine et à distance des zones littorales, ce sont les crues à cinétique lente qui dominent ; les bassins-versants du Rhône et de la Basse-Durance, dans lequel se trouve le territoire d'étude, sont particulièrement concernés.

Toutes les communes du territoire d'étude sont concernées par un risque d'inondation, dont **9 communes couvertes par le PPRi de la basse vallée de la Durance, approuvé le 12 avril 2016**. Ce dernier est décliné par commune, chacune disposant de sa cartographie détaillée de l'aléa, mais le règlement est commun à l'ensemble du bassin versant. Il définit 6 zones d'intensité du risque avec des prescriptions quant à la constructibilité des terrains. Ce zonage vaut servitude d'utilité publique et doit être pris en compte dans les projets d'aménagement.

A noter également que 6 communes du territoire sont identifiées comme Territoires à risque important d'inondation relatifs à la Durance : Barbentane, Rognonas, Châteaurenard, Noves, Cabannes, et Plan d'Orgon.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

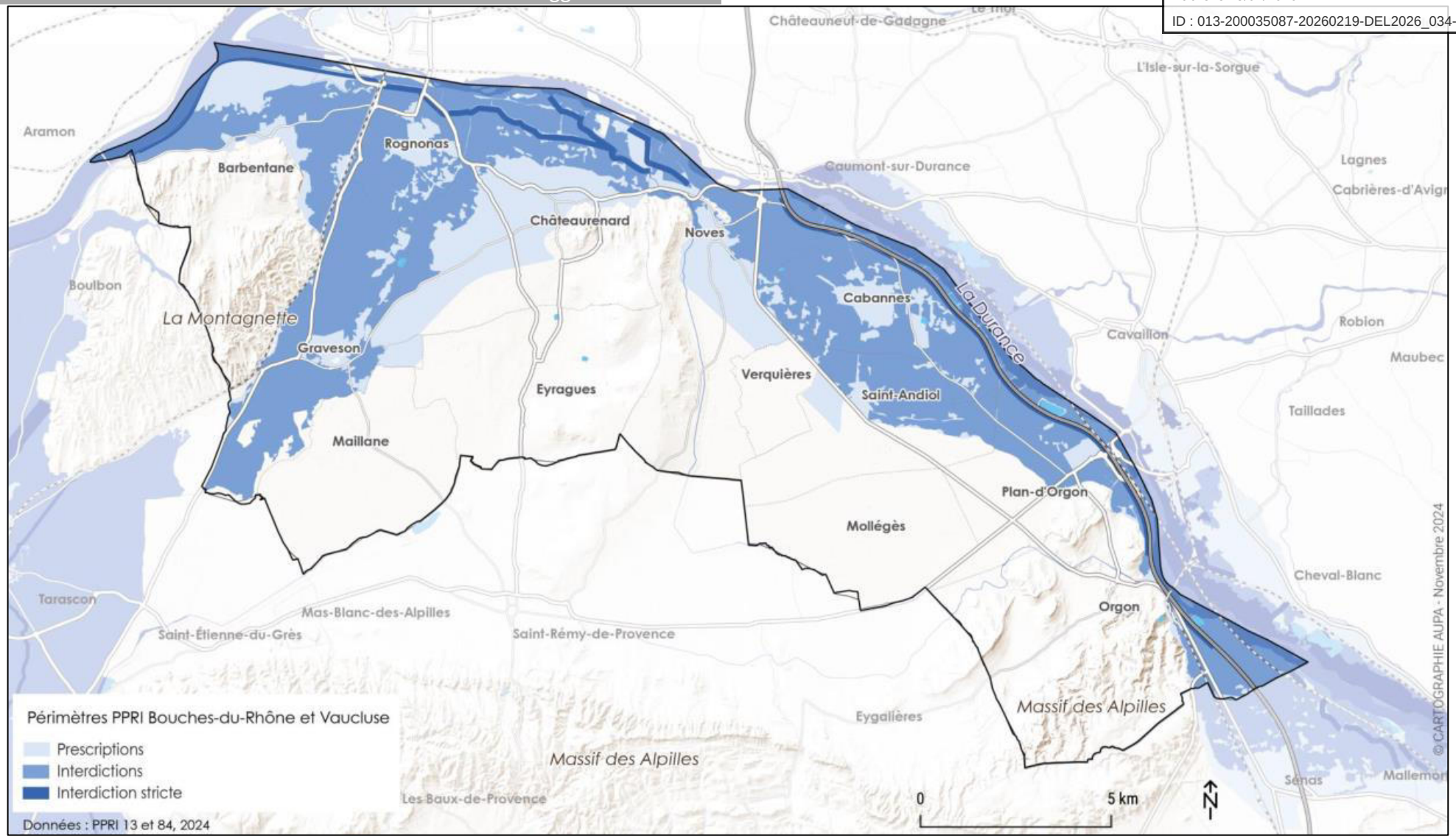


Figure 21. Vue d'ensemble des prescriptions associées aux périmètres des PPRi de la basse vallée de la Durance au droit du territoire d'étude (source : AUPA, 2024).

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

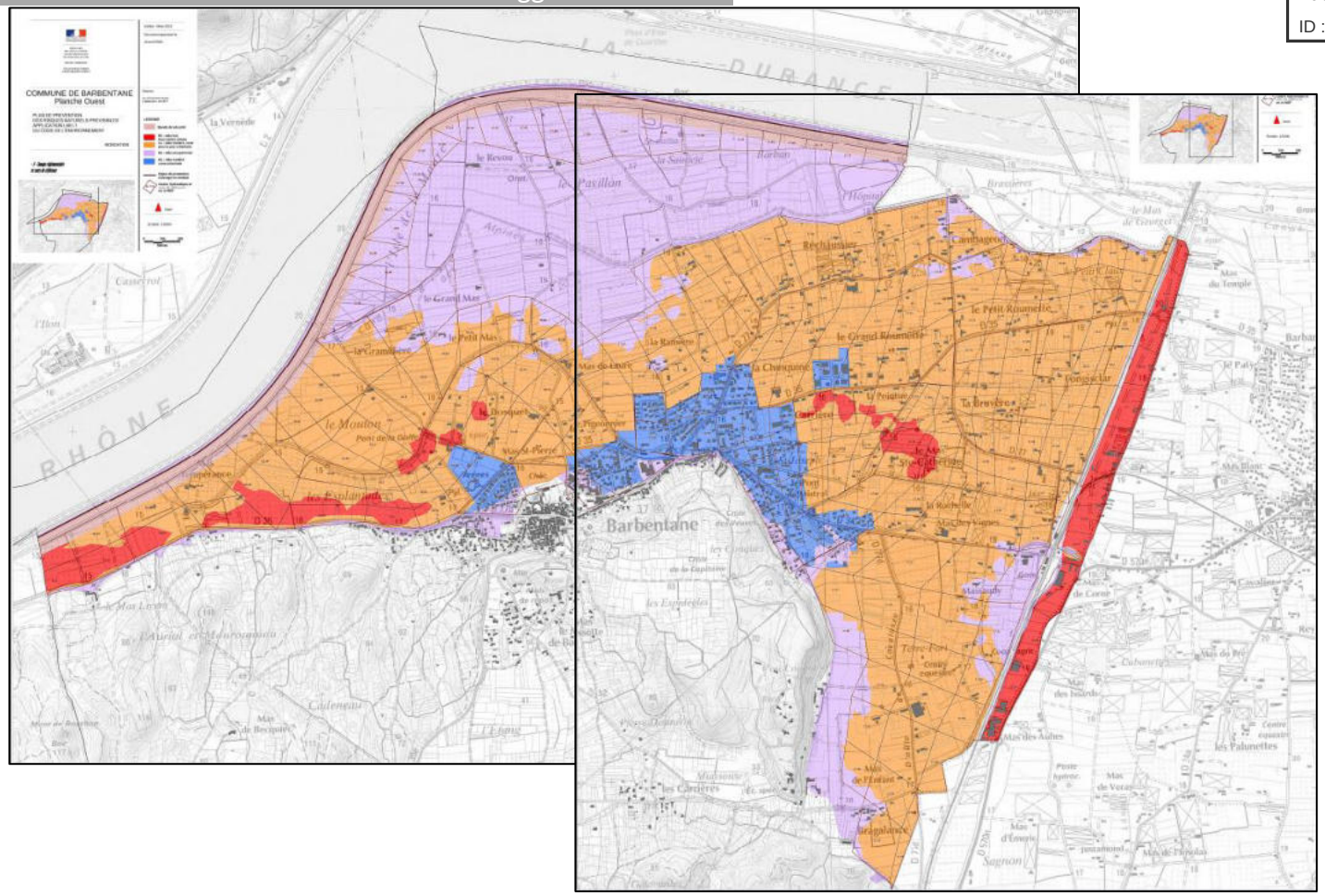


Figure 22. Exemple de règlement du PPRi sur la commune de Barbentane.

Les infrastructures de transport, et en particulier les routes goudronnées, induisent une imperméabilisation des sols qui augmente les effets de ruissellement et entraînent potentiellement une hausse du risque d'inondation. L'urbanisation, en fonction de sa forme, peut également créer un effet de barrière à l'écoulement des eaux.

Le risque d'inondation touchant une grande partie du territoire, il affecte également les axes de circulation et notamment le réseau routier, ce risque est donc à prendre en compte au cours de l'élaboration du plan de mobilité.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

2.6.3 Risque sismique

Un séisme correspond à une fracturation brutale des roches en profondeur le long de failles dans la croûte terrestre (rarement en surface). Cette rupture s'accompagne de la libération soudaine d'une grande quantité d'énergie qui entraîne des vibrations importantes du sol qui sont ensuite transmises aux fondations des bâtiments.

Un séisme se caractérise notamment par sa magnitude (quantité d'énergie libérée par le séisme), son intensité (mesure des effets et dommages causés par le séisme) et sa fréquence. Il peut s'accompagner d'autres phénomènes tout aussi dévastateurs comme des glissements de terrain ou des chutes de blocs.

Le zonage sismique de la France répartit les communes dans cinq zones selon la probabilité d'occurrence des séismes, de la zone de sismicité 1 (risque très faible) à la zone de sismicité 5 (risque fort). Les zones de sismicité 2 à 5 font l'objet de règles spécifiques de construction qui s'appliquent aux nouveaux bâtiments et aux bâtiments anciens remplissant certaines conditions.

Magnitude (échelle de Richter)	Effets du tremblement de terre
Inférieure à 3,5	Le séisme est non ressenti, mais enregistré par les sismographes.
De 3,5 à 5,4	Le séisme est souvent ressenti, mais sans dommage.
De 5,4 à 6	Légers dommages aux bâtiments bien construits, mais peut causer des dommages majeurs à d'autres bâtisses.
De 6,1 à 6,9	Peut être destructeur dans une zone de 100 km à la ronde.
De 7 à 7,9	Tremblement de terre majeur pouvant causer de sérieux dommages sur une large surface.
Supérieure à 8	Très grand séisme pouvant causer de très grands dommages dans des zones de plusieurs centaines de kilomètres.

Figure 23. Les effets des séismes en fonction de leur magnitude (source : BRGM).

La région Sud est une des régions françaises les plus exposées au risque sismique. Sur le territoire d'étude, **toutes les communes sont situées en zone d'aléa sismique modéré**. **Les règles de construction parasismiques s'appliquent donc à toutes les nouvelles constructions.** Une attention particulière doit être portée aux infrastructures routières stratégiques en cas de catastrophe naturelle.

2.6.4 Le risque de feu de forêt

Un feu de forêt correspond à un feu d'une surface minimale d'un hectare qui entraîne la destruction d'au moins une partie des étages arbustif et/ou arboré. Pour se propager, un feu de forêt a besoin : d'une source d'énergie ou de mise à feu (étincelle, foudre…), d'un apport d'oxygène (le vent), et d'un combustible (végétation). La sensibilité au feu varie selon de nombreux facteurs qui incluent la nature de la végétation, la structure du

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

peuplement, l'état de sécheresse de la végétation et du sol, la température, la vitesse du vent, etc.

Un feu de forêt peut prendre différentes formes : feu de sol (matière organique au sol), feu de surface (strates basses de la végétation) ou feu de cime (partie supérieure des arbres).

Le département des Bouches-du-Rhône est particulièrement concerné, puisque 46% de la surface du département est exposée à un risque de feux de forêt. Le département dispose d'un **Plan Départemental de Protection des Forêts Contre les Incendies**, approuvé une première fois en 2019 et en cours de renouvellement. Ce document rend notamment obligatoires le débroussaillement et le maintien à l'état débroussaillé dans les forêts, landes et plantations autour des habitations, chantiers, ateliers, des voies privées et publiques. L'accès à certains espaces sensibles est également réglementé. Ce plan départemental est décliné sur les communes concernées.

Sept communes du territoire sont concernées par un risque de feu de forêt. Ce dernier est particulièrement fort dans la partie Sud de la commune de Barbentane / à l'Ouest de Graveson et sur les communes d'Orgon et Plan d'Orgon. Le massif de la Montagnette est particulièrement sensible aux incendies, qui ont fini par dégrader fortement la forêt de chênes verts originelle. Afin de mieux réguler le risque, le massif est concerné par un plan intercommunal de Débroussaillement et d'Aménagement Forestier et par des opérations de reboisement et de gestion des espaces boisés.

On note deux autres secteurs particulièrement vulnérables : les zones boisées à la limite entre les communes de Châteaurenard, Noves et Eyragues. La ripisylve de la Durance est également partiellement concernée.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

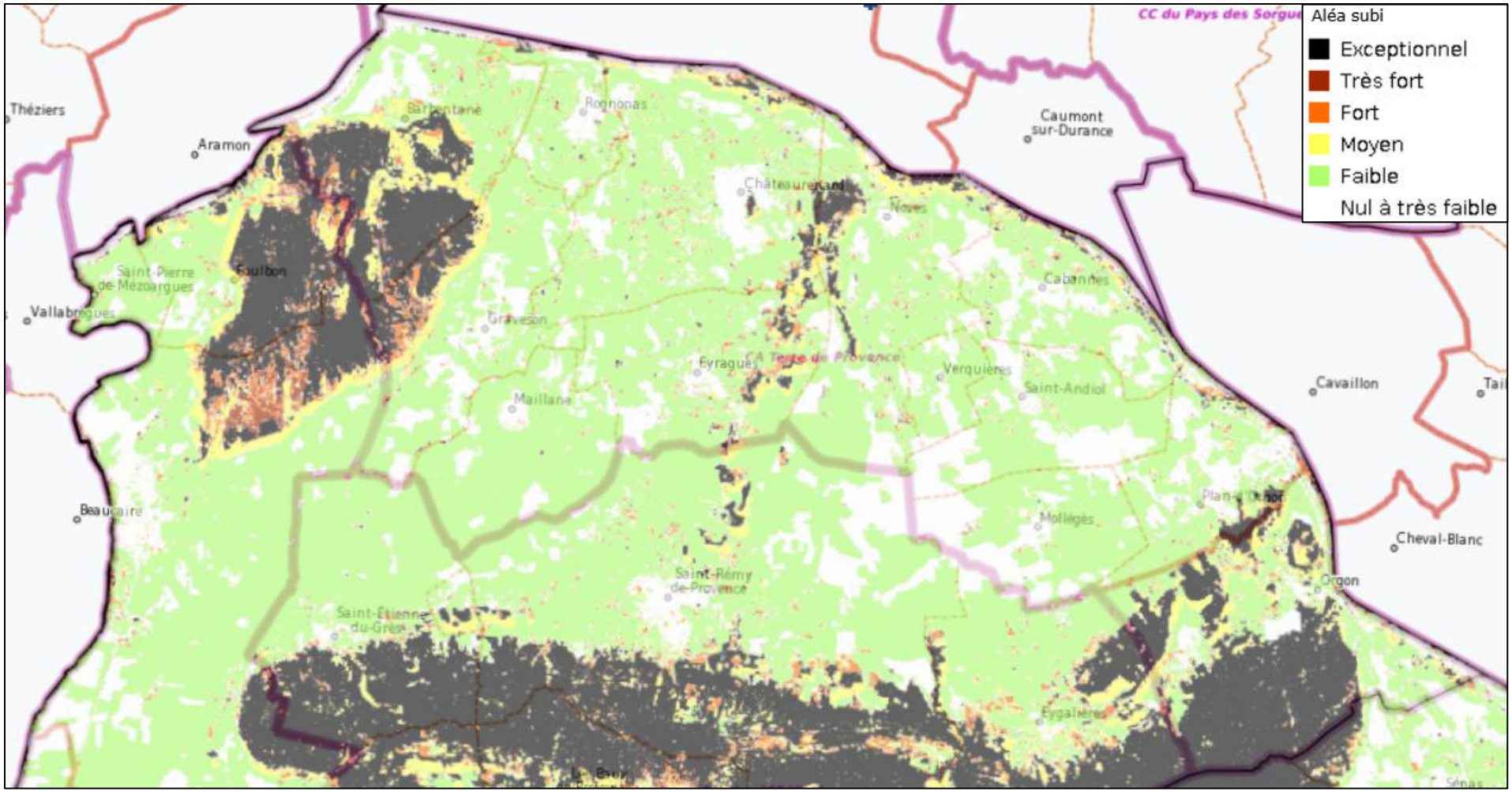


Figure 24. Cartographie de l'aléa feu de forêt au droit du territoire d'étude (source : https://carto2.geo-ide.din.developpement-durable.gouv.fr/).

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Seule la commune de Barbentane est couverte par un PPRI feu de forêt (PPRIF). Les PPRIF identifient les zones directement exposées au risque mais également les zones dans lesquelles certaines occupations du sol seraient susceptibles d'aggraver le risque. Ils réglementent également l'occupation du sol dans les zones à risque où ils peuvent interdire les nouvelles constructions. Ils sont accompagnés d'une cartographie des secteurs soumis à Obligations Légales de Débroussaillement (OLD), le débroussaillage étant l'une des mesures les plus efficaces dans la lutte contre les incendies.

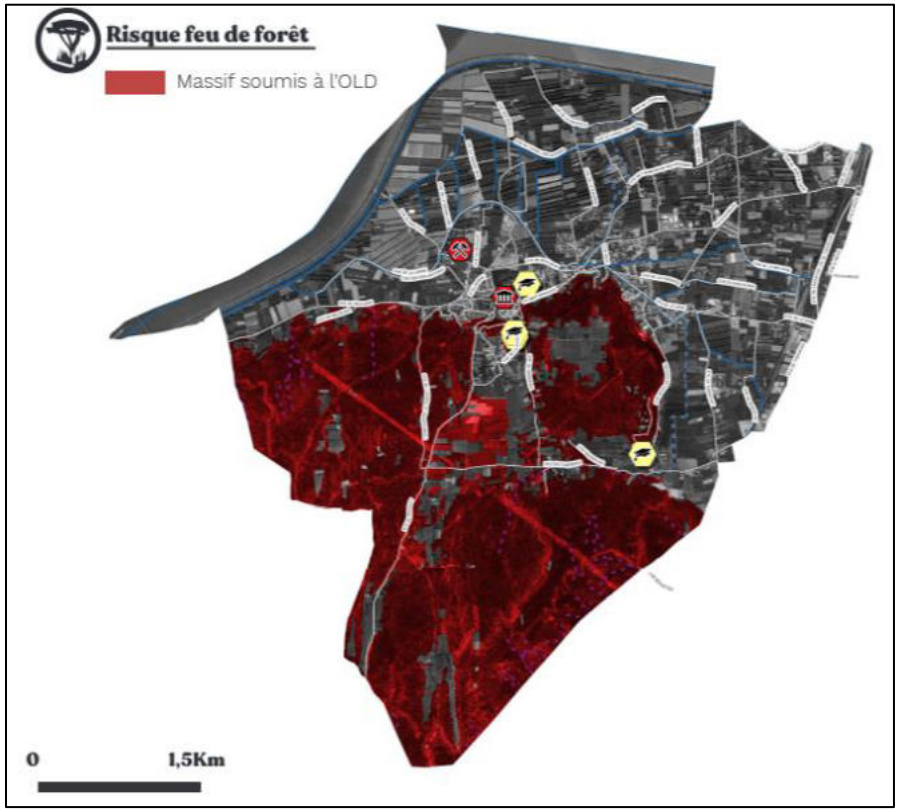


Figure 25. Massifs soumis à Obligation Légale de Débroussaillement sur la commune de Barbentane (source : Document d'Information Communal sur les Risques Majeurs - DICRIM Barbentane).

2.6.5 Le risque de mouvements de terrain

Un mouvement de terrain est un déplacement plus ou moins brutal du sol ou du sous-sol : il est fonction de la nature et de la disposition des couches géologiques. Il est généralement dû à des processus lents de dissolution ou d'érosion favorisés par l'action de l'eau, du vent, du gel, de la végétation et de l'homme.

Le niveau de risque est étroitement lié à la vitesse de déplacement : les mouvements lents sont ainsi distingués des mouvements rapides :

- Les mouvements lents : affaissements, glissements de talus, phénomènes de gonflement ou de retrait lié aux changements d'humidité des sols argileux ;
- Les mouvements rapides : effondrement, chute de blocs, écroulement de masses rocheuses, ravinement.

Sur le territoire d'étude**, les communes sont exposées à un aléa retrait-gonflement d'argiles modéré à fort, sauf certains secteurs de la commune d'Orgon où le risque est nul**. Le risque de retrait-gonflement des argiles est lié au comportement des terrains argileux, qui se gonflent en présence d'eau et inversement se rétractent en période de sécheresse. Ce phénomène engendre des mouvements de sols créant des dommages aux habitations.

La commune d'Eyragues est couverte par un PPR argiles approuvé en mai 2007. Le règlement du PPR définit les mesures préventives applicables aux constructions existantes et aux constructions futures.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Les communes de Châteaurenard et d'Orgon sont concernées par la présence de plusieurs cavités souterraines naturelles qui peuvent générer un risque d'effondrement.

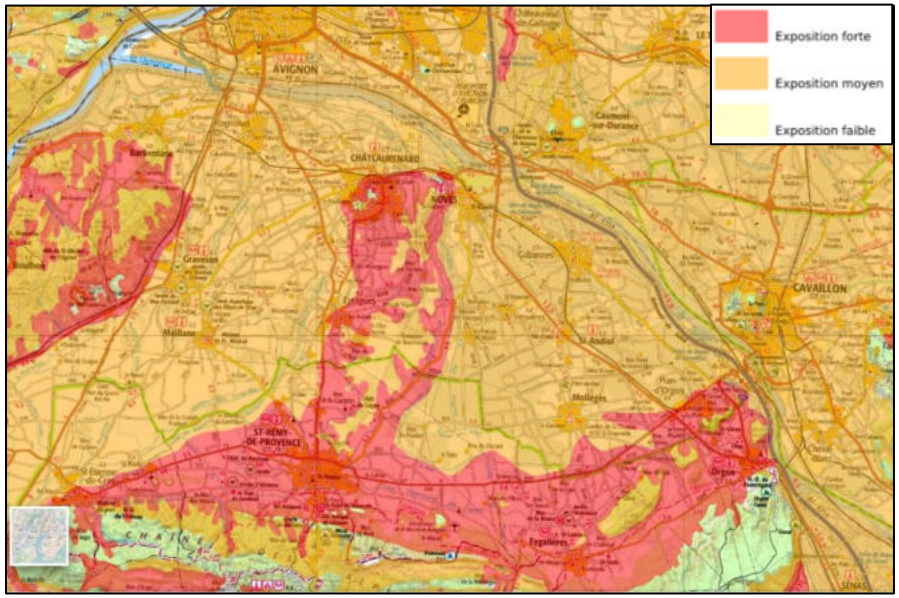


Figure 26. Cartographie de l'aléa argiles sur le territoire d'étude (source : https://www.georisques.gouv.fr/cartes-interactives#/).

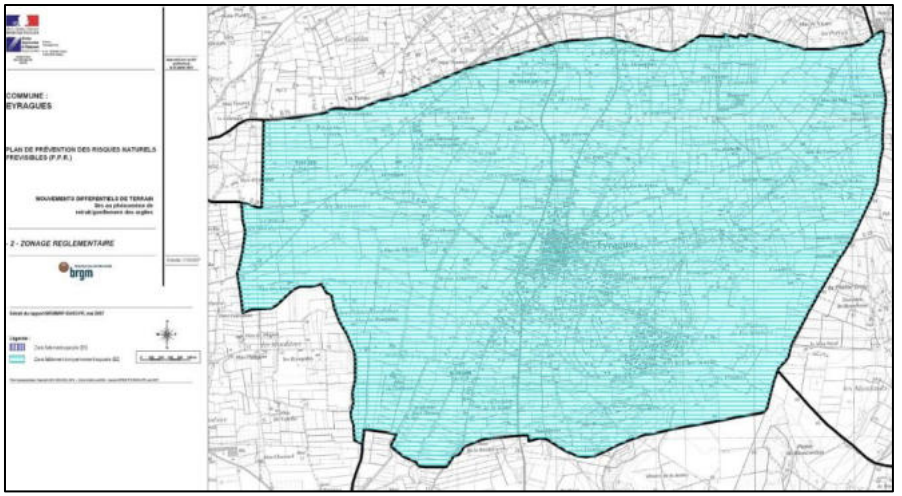


Figure 27. Zonage réglementaire du PPR Argiles de la commune d'Eyragues (source : https://www.bouches-du-rhone.gouv.fr/).

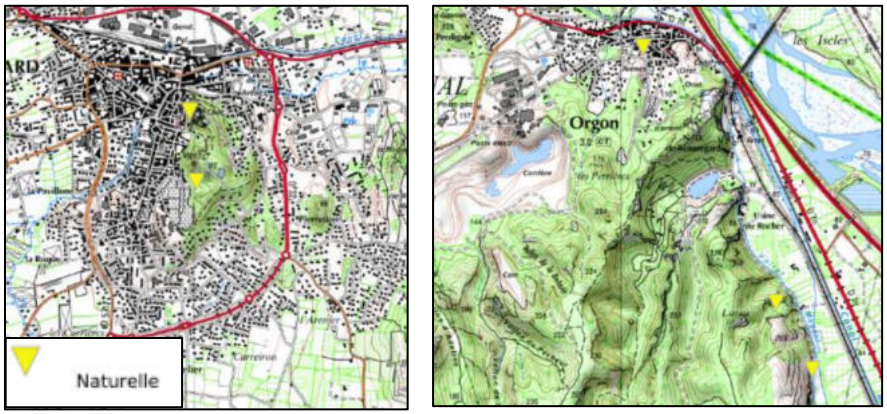


Figure 28. Localisation des cavités souterraines naturelles sur les communes de Châteaurenard (à gauche) et d'Orgon (à droite), source : https://www.georisques.gouv.fr/cartes-interactives#/.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

2.6.6 Le Risque d'exposition au Radon

Le radon est un gaz radioactif d'origine naturelle qui provient de la désintégration de l'uranium. Il est émis par les roches granitiques présentes dans le sous-sol. C'est une substance dangereuse pour la santé lorsqu'elle s'accumule dans les espaces clos (habitat ou établissements recevant du public) où elle constitue une source d'exposition chronique aux rayonnements ionisants qui favorise l'apparition des cancers du poumon lors d'une exposition sur le long terme.

Le moyen le plus simple de lutter contre ce risque est d'aérer régulièrement et d'avoir une bonne ventilation, ainsi que d'améliorer l'étanchéité des murs et des planchers.

Toutes les communes du territoire sont en catégorie 1 (potentiel très faible).

2.6.7 Le risque industriel – les Installations classées

Le risque industriel survient en cas d'accident sur un site industriel entraînant des conséquences immédiates graves pour le personnel, les populations avoisinantes, les biens et/ou l'environnement. Les deux principaux types d'industries à risques sont les industries chimiques et pétrochimiques (utilisant des dérivés du pétrole) qui stockent, produisent et/ou utilisent des produits susceptibles d'entraîner un risque.

Toute exploitation industrielle ou agricole susceptible de créer des risques ou de provoquer des pollutions ou nuisances, notamment pour la sécurité et la santé des riverains est une installation classée.

Les activités relevant de la législation des installations classées sont énumérées dans une nomenclature qui les soumet à un régime d'autorisation ou de déclaration en fonction de l'importance des risques ou des inconvénients qui peuvent être engendrés :

- **Déclaration** : pour les activités les moins polluantes et les moins dangereuses. Une simple déclaration en préfecture est nécessaire ;
- **Enregistrement** : conçu comme une autorisation simplifiée visant des secteurs pour lesquels les mesures techniques pour prévenir les inconvénients sont bien connues et standardisées ;
- **Autorisation** : pour les installations présentant les risques ou pollutions les plus importants. L'exploitant doit faire une demande d'autorisation avant toute mise en service, démontrant l'acceptabilité du risque. Le préfet peut autoriser ou refuser le fonctionnement.

Cette réglementation est complétée par la **directive européenne SEVESO**, retranscrite dans le droit français dans l'arrêté du 10 mai 2000 relatif « à la prévention des accidents majeurs impliquant des substances ou des préparations dangereuses présentes dans certaines catégories d'installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation » et la loi du 30 juillet 2003 relative « à la prévention des risques technologiques et naturels et à la réparation des dommages ».

Ainsi, la réglementation impose les règles suivantes :

- Pour les installations relevant du régime de la déclaration (seuil bas), l'exploitant est tenu de respecter les prescriptions générales et techniques contenues dans un arrêté type visant l'activité correspondante ;
- Pour les installations relevant du régime de l'autorisation (seuil haut), l'existence des risques technologiques majeurs doit être prise en compte dans les documents d'urbanisme qui peuvent instaurer des servitudes d'utilité publique.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

51 installations relevant de la législation ICPE sont présentes sur le territoire d'étude ; **aucune ne relève de la directive SEVESO**

Tableau 6. Liste des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) sur le territoire d'étude (source : https://www.georisques.gouv.fr/risques/installations).

Nom	Adresse	Commune	Nature activité	Régime ICPE	Statut SEVESO
Commune de Barbentane	La Sainteté	Barbentane	Enseignement	Autorisation	Non Seveso
SA BARBEN	ZA de la grande Roumette - Route d'Avignon	Barbentane		Autres régimes	
Commune de Cabannes	En bordure autoroute A7	Cabannes	Hébergement	Autorisation	Non Seveso
NABON SA ECOMARCHE	Rte du Cimetière - Quartier St MICHEL	Cabannes		Autres régimes	
TAM IMMOBILIER	ZAC DE LA PLAINE - Quartier de la Plaine - ZI chemin de Brasse	Cabannes		Autres régimes	
LES CRUDETTES SAS	ZAC de la plaine - Route de Cavaillon	Cabannes	Industries alimentaires	Enregistrement	Non Seveso
COMPAGNIE FRUITIERE FRANCE	AVENUE DE LA CHAFFINE - ZA DU BARRET	Châteaurenard	Commerce de gros, à l'exception des automobiles et des motocycles	Enregistrement	Non Seveso
SOTRECO SAS	ZI DES ISCLES - Avenue des Configues - BP NÂ°25	Châteaurenard	Collecte, traitement et élimination des déchets ; récupération	Autorisation	Non Seveso
IPS Imprimerie	ZI des Iscles - 30 Avenue des Alpines	Châteaurenard	Imprimerie et reproduction d'enregistrements	Autorisation	Non Seveso
Commune de Chateaurenard	Lieudit Les Iscles	Châteaurenard	Administration publique et défense ; sécurité sociale obligatoire	Autorisation	Non Seveso
MORELLI TP	Cd 34	Châteaurenard	Travaux de construction spécialisés	Autorisation	Non Seveso
CANTILLANA	ZI des Iscles BP 2 - 485 avenue de la Durance	Châteaurenard		Autres régimes	
SORAM	782, ZA du Barret	Châteaurenard	Industries alimentaires	Autres régimes	

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Nom	Adresse	Commune	Nature activité	Régime ICPE	Statut SEVESO
Communauté de communes Rhône Alpilles Du	Zone industrielle des Iscles	Châteaurenard	Administration publique et défense ; sécurité sociale obligatoire	Autres régimes	
GAROUCHA	Chemin de l'Oratoire	Châteaurenard	Commerce de détail, à l'exception des automobiles et des motocycles	Autres régimes	
NEXTRI	Avenue des Confignés - ZI des Iscles	Châteaurenard		Autres régimes	
PROVENCALE DES BITUMES (SPB)	USINE DE CHATEAURENARD - 345 Av. de la Digue - BP 28	Châteaurenard		Enregistrement	Non Seveso
GAILLARDET Orlando	825 C, route d'Avignon	Châteaurenard	Entreposage et services auxiliaires des transports	Enregistrement	Non Seveso
Société BETON GRANULATS SERVICES	ZA Les Moutouses Quartier Beauchamps	Eyragues		Autres régimes	
CCRAD	La Petite Crau	Eyragues		Autres régimes	
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION TERRE DE PROVENCE	CHEMIN NOTRE DAME - BP 1	Eyragues		Autres régimes	
SMICTTOM	Lieu-dit La Petite Crau	Eyragues		Enregistrement	Non Seveso
ID LOGISTICS FRANCE	ZAC du Sagnon - 272 rue la Roche Taillée	Graveson		Autorisation	Non Seveso
PALETTES SUD ENERGIE	ZA Cadillan	Graveson	Réparation et installation de machines et d'équipements	Autres régimes	
ISDI 4M PROVENCE Route	Lieu-dit vallon des Aréniers	Graveson	Travaux de construction spécialisés	Enregistrement	Non Seveso
CARAD	Quartier Valleyguette	Maillane		Autres régimes	
TERRE DE PROVENCE AGGLOMERATION (ex. CARAD)	Chemin du Mas de Robin - Lieu-dit l'Eguille	Mollégès		Enregistrement	Non Seveso

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Nom	Adresse	Commune	Nature activité	Régime ICPE	Statut SEVESO
SIRAP FRANCE	Route nationale 7	Noves	Fabrication de produits en caoutchouc et en plastique	Autorisation	Non Seveso
Commune de Noves	Quartier de la Durance	Noves	Enseignement	Autorisation	Non Seveso
Société AZURESSENCE)	RN7 Quartier RABET	Noves		Autres régimes	
DS Recyclage	Chemin du Mas de Jauffret - Paluds de Noves	Noves	Collecte, traitement et élimination des déchets ; récupération	Enregistrement	Non Seveso
ASELI AVIGNON (ex LARCOS)	Route de Châteaurenard - Quartier des Grandes Vignes	Noves	Activités immobilières	Enregistrement	Non Seveso
OMYA S.AS	Route d'Eygalières - B.P. 10	Orgon	Fabrication d'autres produits minéraux non métalliques	Autorisation	Non Seveso
OMYA	BP N° 10 - Perrière Est	Orgon	Fabrication d'autres produits minéraux non métalliques	Autorisation	Non Seveso
STATION SERVICE GAROUCHA	CAP 9 Route nationale 7	Orgon		Autres régimes	
NAPIERALA EMMANUELLE		Orgon		Autres régimes	
SPR	Quartier des Couroulus	Orgon		Enregistrement	Non Seveso
BERNARD VHU	Résidence fruitière oliviers - route nationale 7	Orgon		Enregistrement	Non Seveso
ZINQ Provence	1447 avenue des vergers - ZI du Pont	Plan-d'Orgon	Fabrication de produits métalliques, à l'exception des machines et des équipements	Autorisation	Non Seveso
AGRIVA	Quartier Monnoyer RN. 7	Plan-d'Orgon		Autorisation	Non Seveso
STATION SERVICE SHELL ROLLI SA	ZI Du Pont route de Cavaillon	Plan-d'Orgon		Autres régimes	
Cavaillon Multi Transports	133, route du Pont - ZI du Pont	Plan-d'Orgon	Transports terrestres et transport par conduites	Autres régimes	
SORAM VITACROC	229, Avenue de la Pomme - ZAC du Pont II	Plan-d'Orgon	Industries alimentaires	Autres régimes	

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Nom	Adresse	Commune	Nature activité	Régime ICPE	Statut SEVESO
SARL MARDAME	23, Avenue du Général de Gaulle	Rognonas		Autres régimes	
Garage SIGHINOLFI	28-30 Avenue Joseph CALLET	Rognonas		Autres régimes	
GROUPE BIGARD	Z.A. de la Horsiere - BP1	Rognonas		Enregistrement	Non Seveso
RHONE DURANCE ENROBES	Pont de Rognonas - BP 23	Rognonas	Fabrication d'autres produits minéraux non métalliques	Enregistrement	Non Seveso
Lafarge Granulats Sud	Lieu-dit La Durance	Rognonas		Enregistrement	Non Seveso
DS Recyclage	Zone d'activités de la Crau - Chemin de la Crau	Saint-Andiol		Autorisation	Non Seveso
SA SOJUFEL PROVENCE PRODUCTION	ZA La Crau - RN 7	Saint-Andiol	Industries alimentaires	Autres régimes	
EARL TREBOR		Saint-Andiol		Enregistrement	Non Seveso

2.6.8 Le risque lié au transport de matières dangereuses (TMD)

Ce risque survient suite à un accident au cours du transport d'une matière dangereuse, c'est-à-dire qui peut présenter un danger grave pour l'homme, les biens ou l'environnement, par voie routière, ferroviaire, voie d'eau ou canalisation. Ce risque peut se traduire par un incendie, une explosion ou la création d'un nuage toxique. Il peut être lié à du transport par route, par rail, par voie d'eau ou par canalisation.

Toutes les communes du ressort territorial sont concernées par un risque de transport de matières dangereuses, que ce soit par route, par rail, par voie navigable ou par canalisation.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

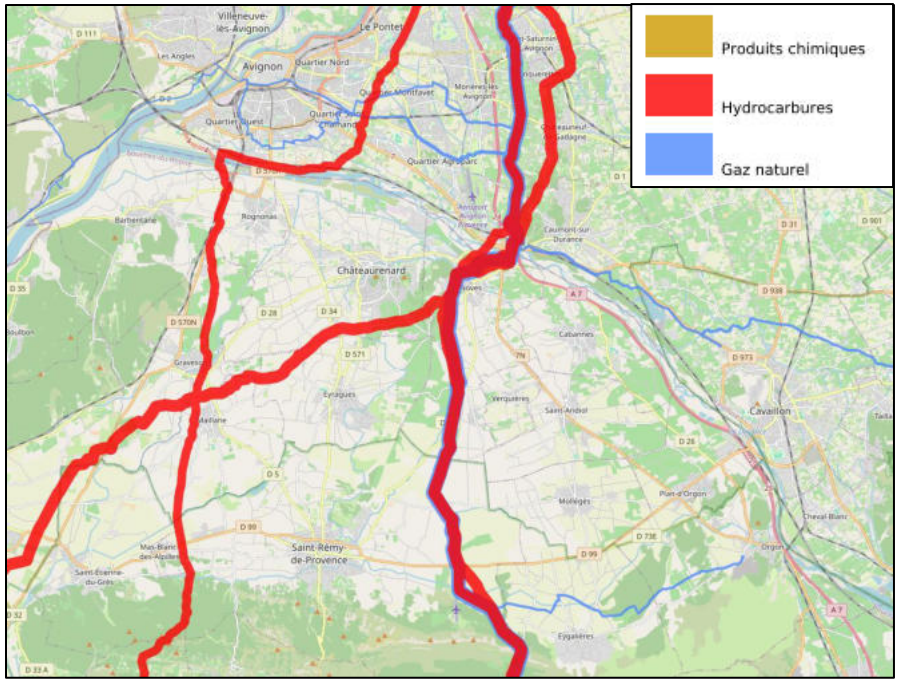


Figure 29. Localisation des canalisations de transport de matières dangereuses au droit du territoire d'étude (source : https://www.georisques.gouv.fr/cartes-interactives#/).

La carte ci-dessus montre que **plusieurs canalisations de transport d'hydrocarbures et de gaz traversent le territoire d'étude**. Les canalisations de gaz sont concernées par l'arrêté du 5 mars 2014 portant règlement de la sécurité des canalisations de transport de gaz naturel ou assimilé, d'hydrocarbures et de produits chimiques modifié par l'arrêté du 15 décembre 2016, qui définit des restrictions d'urbanisme de nature à limiter les risques pour les bâtiments les plus sensibles (les établissements recevant du public et les immeubles de grande hauteur). L'arrêté de 2016 vient le compléter en obligeant les transporteurs, dans certaines conditions à fournir aux DREAL les données SIG nécessaires à l'établissement des servitudes d'utilité publique liées à l'emplacement des canalisations. Ces canalisations sont généralement indiquées par des bornes jaunes situées à chaque changement de direction et tous les 300 m environ en ligne droite.

Toute canalisation de transport de gaz fait l'objet d'une étude de danger, qui définit trois zones de danger pour la vie humaine : zone de dangers significatifs, zone des dangers graves et zone des dangers très graves. Des restrictions d'urbanisation sont définies sur la base de ce zonage, qui vaut servitude d'utilité publique (arrêté du 13 décembre 2018 pour les communes concernées sur le territoire).

Le risque TMD associé au transport fluvial concerne uniquement la commune de Barbentane, qui se situe en bordure du Rhône, sur lequel circulent des barges transportant notamment des hydrocarbures, du gaz de pétrole liquéfié, et des produits chimiques.

Les voies ferrées de la vallée du Rhône transportent également de grandes quantités d'hydrocarbures et de produits chimiques. Les communes de Barbentane, Rognonas et Graveson sont particulièrement concernées.

L'ensemble du réseau routier national et départemental (autoroute A7, RD 99, RD 570 N, RD 7N, etc.) est aussi utilisé pour le transit de matières dangereuses par camions. Toutes les communes du territoire sont concernées.

2.6.9 Le risque minier

Le risque minier est lié à l'évolution des cavités issues des anciennes mines (la plupart étant fermées sur le territoire français), généralement laissées abandonnées et sans entretien à la fin de l'exploitation. La présence de ces

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

cavités peut induire différents types de risques qui peuvent affecter les personnes et les biens :

- Mouvements au niveau des fronts de taille ;
- Affaissements d'une succession de couches de terrain ;
- Effondrement avec dislocation et chute des terrains surplombant les anciennes cavités ;
- Fontis ou effondrement localisé au niveau du « toit » des anciennes cavités.

Les impacts possibles sur les personnes et les biens sont de différentes natures : dégâts sur le bâti, dégradation des réseaux de communication, perturbation de la circulation des eaux souterraines, explosions suite à l'accumulation de gaz, pollution des eaux, etc.

Le risque minier est très localisé dans le département. **Aucune commune du ressort territorial n'est concernée par un risque minier**.

2.6.10 Le risque de rupture de barrage

La rupture d'un barrage correspond à la destruction partielle ou totale d'un barrage. Les causes peuvent être techniques (défaut de conception ou de fonctionnement), naturelles (crues exceptionnelles, glissements de terrain, etc.) ou humaines (études préalables insuffisantes, manque d'entretien, etc.).

Suite au décret 2007-1735 du 11 décembre 2007, les ouvrages hydrauliques sont classés en quatre catégories :

- Classe A : $H \geq 20$ m
- Classe B si non classé en A et si $H \geq 10$ m et $H^2 * \sqrt{V} \geq 200$
- Classe C ni non classé en A ou B et si $H \geq 5$ m et $H^2 * \sqrt{V} \geq 20$
- Classe D si non classé en A, B ou C et si $H \geq 2$ m.

Où H est la hauteur du barrage et V le volume d'eau retenue en million de m^3.

Toutes les communes du ressort territorial sont concernées par un risque de rupture de barrage, et notamment par un risque d'onde de submersion des barrages de Serre-Ponçon (05) et de Sainte-Croix (04).

Les communes de Barbentane, Cabannes, Châteaurenard, Noves, Orgon et Plan d'Orgon sont également concernées par un risque d'onde de submersion des barrages de Quinson (04) et de Gréoux (04).

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

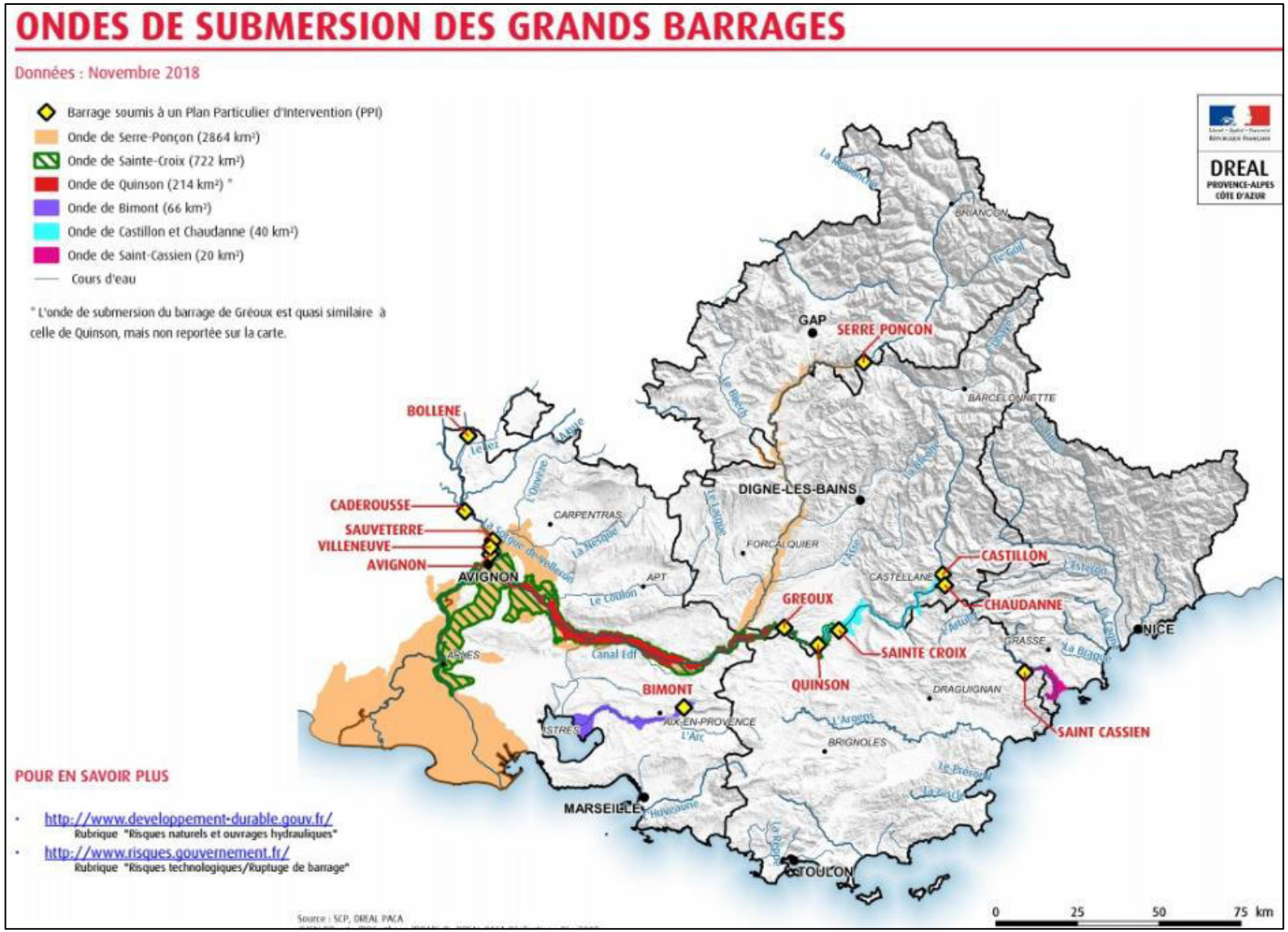


Figure 30. Cartographie des ondes de submersion des barrages sur le département des Bouches-du-Rhône (source : DDRM 13, 2021).

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Synthèse des enjeux liés aux risques

Le territoire d'étude est concerné par la présence de plusieurs aléas naturels et technologiques : inondations, risque sismique, risque de feu de forêts aux abords des principaux massifs boisés, aléa retrait-gonflement des argiles, risque très localisé d'effondrement de cavités souterraines, mais aussi risque industriel (51 ICPE sur le territoire), risque de rupture de barrages… Les aléas naturels se trouvent amplifiés par les effets de la géographie physique (relief notamment), par le régime méditerranéen des cours d'eau, et par les modes d'occupation et d'aménagement des sols (imperméabilisation). La densité de l'urbanisation dans certains secteurs génère un risque important. Les risques d'inondation et d'incendie sont particulièrement contraignants sur le territoire.

La prise en compte des prescriptions des Plans de prévention des risques et de toute information utile sur le risque (Atlas des zones inondables, Plans communaux de sauvegarde, etc.) est donc un enjeu fort dans le cadre du développement du territoire.

2.7 Les pollutions et les nuisances

2.7.1 Sites et sols pollués

La prise en compte de la présence de sols pollués sur le territoire est nécessaire pour s'assurer de l'adéquation des futurs projets avec l'état des sols. Une politique nationale de gestion et de réaménagement des sites et sols pollués a été formalisée dans la note ministérielle du 8 février 2007 et ses annexes (mise à jour dans une nouvelle note du 19 avril 2017). Elle précise que l'exploitant d'un site est le premier responsable de la remise en état pour un usage a minima industriel. Si le site pollué est repris par un aménageur, ce dernier doit entreprendre les diagnostics et les actions nécessaires pour le rendre compatible avec le nouvel usage dans le respect des outils mis en place.

Différentes bases de données fournissent les informations sur les Sites pollués ou potentiellement pollués (BASOL), les Secteurs d'information sur les sols (SIS) introduits par l'article L.125-6 du code de l'environnement et la Cartographie des Anciens Sites Industriels et Activités de Service (CASIAS).

La base de données BASOL identifie **trois secteurs potentiellement pollués** au sein du territoire d'étude : un dépôt de mâchefer du Syndicat national du traitement et de la Valorisation des Déchets Urbains et assimilés, l'Agence d'exploitation EDF-GDF de Châteaurenard, et les terrains de l'entreprise AGRIVA (production d'engrais). Ces sites sont localisés sur la carte ci-dessous :

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

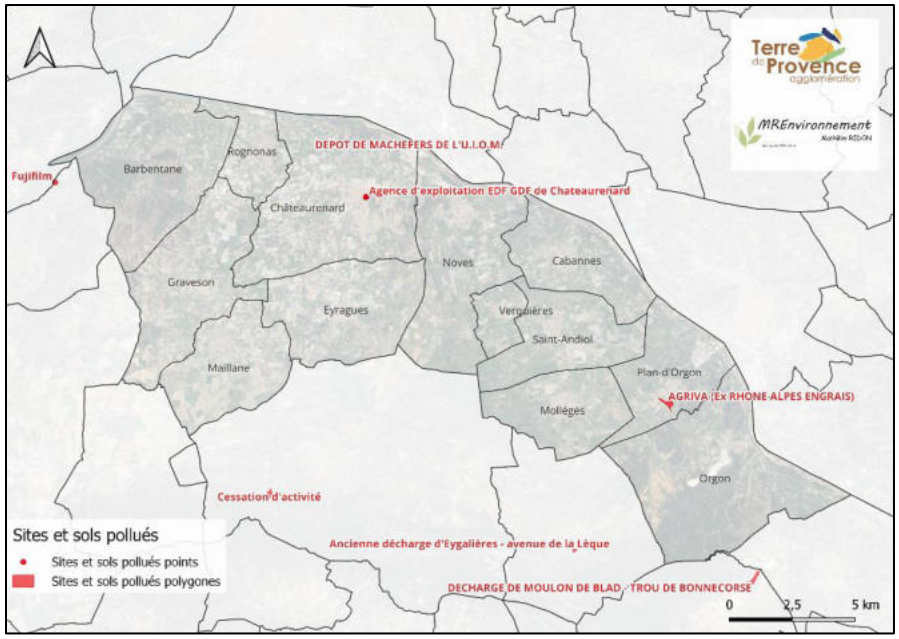


Figure 31. Localisation des sites et sols pollués au sein du ressort territorial (source : https://www.georisques.gouv.fr/donnees/bases-de-donnees/sites-et-sols-pollues-ou-potentiellement-pollues).

La base de données BASIAS, quant à elle, recense **248 anciens sites industriels et d'activités de service susceptibles d'avoir généré des pollutions** sur le territoire (voir liste en annexe).

2.7.2 Les nuisances sonores

Les impacts des nuisances sonores sur la santé humaine sont maintenant bien documentés (troubles du sommeil, stress, pertes auditives, etc.). Les principales sources de nuisances sonores « terrestres » sont le trafic routier et les industries (relativement peu présentes sur le territoire). Le secteur des transports serait responsable à 80 % de ces nuisances, dont 68 % engendrés par les seuls transports routiers (source : ADEME).

Le bruit est généralement mesuré en décibel A : le décibel A « dB(A) » est une unité de mesure du bruit. Sa variation n'est pas linéaire : un doublement du bruit ressenti (par l'oreille) correspond à une augmentation de 3 dB (A). Par exemple, 60 dB(A) + 60 dB(A) = 63 dB(A).

L'unité pondérée « A » permet de tenir compte de la sensibilité de l'oreille humaine en fonction de la fréquence du son.

L'échelle des niveaux de bruit présentée ci-après permet de visualiser les différents seuils de bruit dans la vie courante.



Echelle de bruit en décibels (source : Assemblée nationale).

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

2.7.2.1 Les Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de l'Etat

Différents outils ont été mis en place pour prévenir les effets du bruit. Au niveau européen, la Directive relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement (Directive 2002/49/CE du 25 juin 2002) impose, pour les grandes infrastructures, les grandes agglomérations et les grands aéroports, l'élaboration de cartes stratégiques du bruit. A partir de ce diagnostic, des **plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE)** sont élaborés pour déterminer les actions nécessaires à mettre en œuvre. Ces actions ont notamment pour objectif de résorber les points noirs de bruit : réduction du bruit à la source et/ou renforcement acoustique des façades.

Dans le département des Bouches-du-Rhône, le PPBE quatrième échéance concerne :

- Les infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules, soit 8 200 véhicules/jour ;
- Les infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de trains, soit 82 trains/jour ;
- Les aérodromes listés par l'arrêté du 24 avril 2018.

Les cartes de bruit relatives aux grandes infrastructures ont été arrêtées par le Préfet le 3 février 2023.

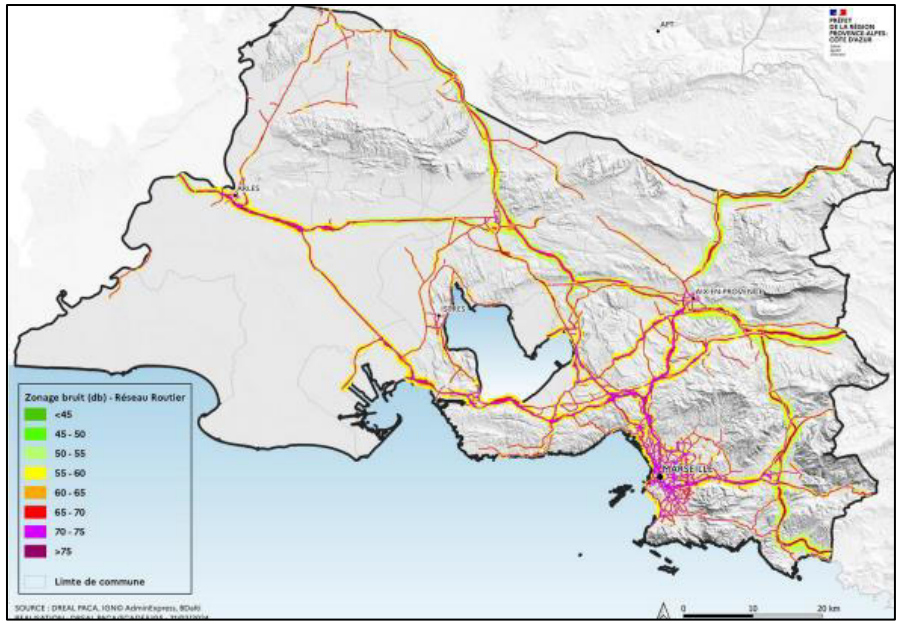


Figure 32. Carte du bruit routier dans le département des Bouches-du-Rhône (source : PPBE 4ème échéance).

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

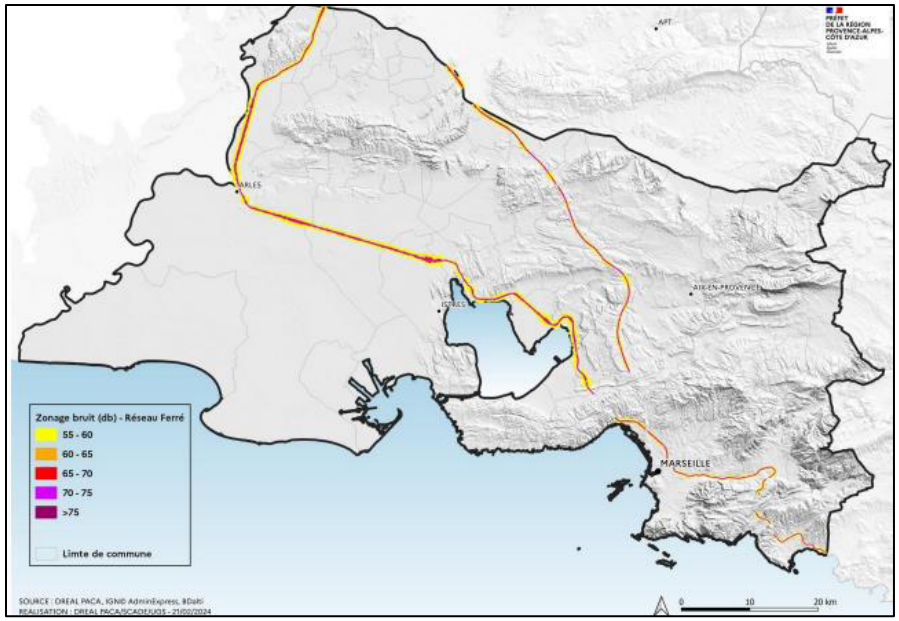


Figure 33. Carte du bruit ferroviaire dans le département des Bouches-du-Rhône (source : PPBE 4ème échéance).

Des études pour l'identification des points noirs de bruit dans le département ont été réalisées dans le cadre de l'élaboration du PPBE première échéance. Ce dernier recensait 1 354 points noirs de bruit répartis dans 64 zones sensibles. Le deuxième PPBE a poursuivi ces études et conduit à l'identification de 265 bâtiments particulièrement impactés par le bruit, pour un total de 1 404 logements.

L'identification des points noirs de bruit permet de prioriser les actions à mettre en œuvre pour réduire l'impact des nuisances sonores sur la population. Quelques exemples d'actions qui peuvent être mises en œuvre pour la réduction du bruit :

- Réalisation de murs antibruit le long des axes autoroutiers ;
- Réalisation de protection individuelle pour les Points Noirs de Bruit ;
- Réfection de couches de roulement ;
- Dématérialisation des actes administratifs pour réduire le nombre de déplacements ;
- Flotte de véhicule de service ;
- Améliorer le vitrage des établissements d'enseignement.

Aucune commune du territoire d'étude n'est concernée par la présence de points noirs de bruit.

2.7.2.2 Les Plans de Prévention du Bruit communaux

La commune de Rognonas, située au Sud d'Avignon, est particulièrement concernée par les problématiques de nuisances sonores. En 2024, le préfet a donc demandé à la commune de réaliser son propre PPBE, qui concerne les voies routières communales supportant un trafic annuel de plus de 3 millions de véhicules.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

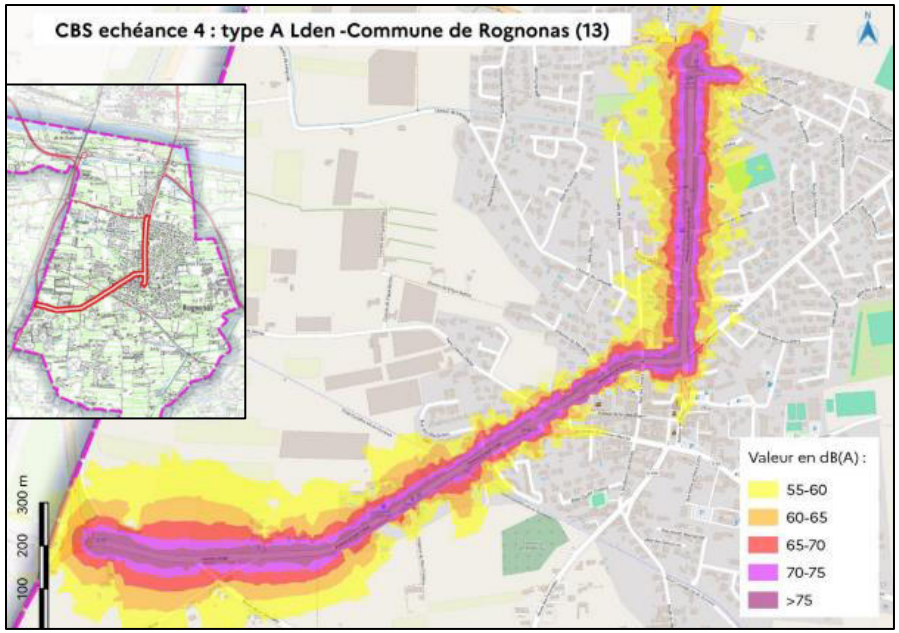


Figure 34. Carte des zones à enjeu sonore de la commune de Rognonas (source : PPBE Rognonas, 2024).

L'analyse de ces cartes montre que **760 habitants de la commune sont exposés à des niveaux de bruit significatifs** (> 55 dB(A)), ainsi que 9 établissements d'enseignement par périodes de 24H (indicateur Lden).

En affinant l'analyse, on voit que, par période de 24H, **la commune compte 330 habitants exposés à des nuisances sonores supérieures à la valeur limite réglementaire de 68 dB(A)** ; il y a également deux établissements d'enseignement concernés.

2.7.2.3 Le classement sonore des infrastructures de transport

En complément des PPBE, la réglementation instaure un **classement sonore des infrastructures de transport terrestre** sur la base de projections de trafic à long terme. Cette classification a un rôle préventif. Ce classement sonore des infrastructures, mis en place en application de la loi du 31 décembre 1992, classe les infrastructures de transport en cinq niveaux, de la plus bruyante (catégorie 1) à la plus calme (catégorie 5). Suivant le classement lié à un niveau de bruit, les constructions des bâtiments d'habitation, d'enseignement, de santé, de soins et d'action sociale ainsi que les bâtiments d'hébergement à caractère touristique à construire dans ces secteurs, doivent présenter un isolement acoustique renforcé.

Niveau sonore de référence Laeq (6 h-22 h) en dB (A)	Niveau sonore de référence Laeq (22 h-6 h) en dB (A)	Catégorie de l'infrastructure	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure (1)
L > 81	L > 76	1	d = 300 m
76 < L ou à 81	71 < L ou à 76	2	d = 250 m
70 < L ou à 76	65 < L ou à 71	3	d = 100 m
65 < L ou à 70	60 < L ou à 65	4	d = 30 m
60 < L ou à 65	55 < L ou à 60	5	d = 10 m

Selon ce classement sonore, le territoire est **traversé par de nombreux axes bruyants** : la RN 35, la RD 570 N, la RD 28, RD 34, RD 571, la RD 99, la RD 26, la RD 7N. Au-delà de ces axes départementaux, plusieurs voies du centre-ville de Rognonas sont aussi concernées par le classement sonore, en particulier l'avenue Charles de Gaulle, l'avenue Joseph Callet et le boulevard de Verdun.

Le territoire est également longé au Nord par **l'A7, classée en catégorie 1**.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Les routes départementales sont généralement classées en catégories 2 ou 3 selon les tronçons considérés ; la distance sensible au bruit de part et d'autre de ces axes est donc de 100 à 250 mètres.

Les cartes ci-après présentent le classement sonore des axes routiers sur le territoire d'étude.

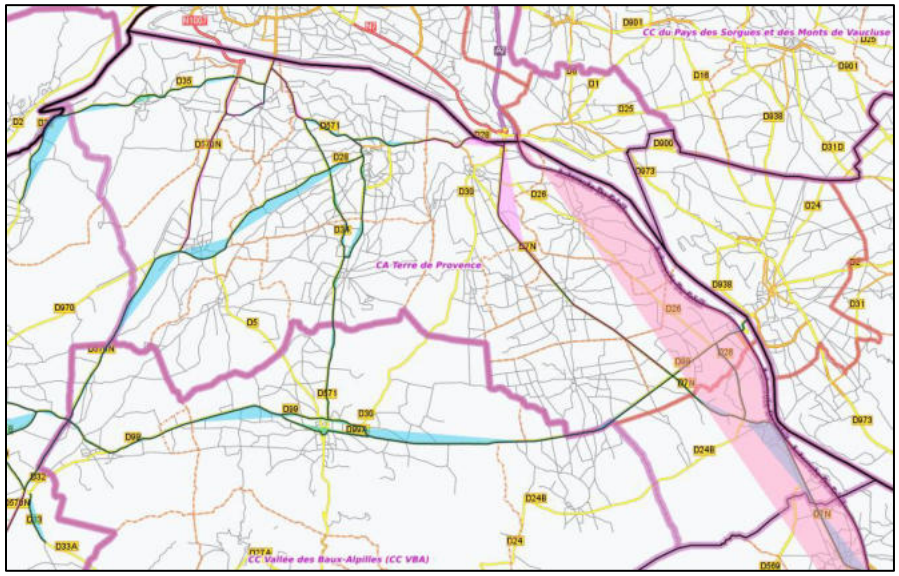


Figure 35. Cartographie des axes routiers bruyants au droit du territoire d'étude (source : https://carto2.geo-ide.din.developpement-durable.gouv.fr/).

De nombreux bâtiments sont situés dans les zones sensibles au bruit du classement sonore, notamment sur la commune de Châteaurenard, qui en compte 158. Ces bâtiments font l'objet de mesures de protection acoustique renforcées.

Les enjeux en termes de nuisances sonores

Les transports constituent la principale source de nuisances sonores sur le territoire, avec des impacts qui peuvent être délétères sur la santé. Les nuisances sont plus marquées sur la commune de Rognonas, et le long de l'A7, au Nord. Cependant, de nombreux axes bruyants identifiés dans le classement sonore des infrastructures de transport terrestre traversent le territoire d'étude, la plupart classés en catégories 2 et 3.

Sur la commune de Rognonas, la plus exposée, 330 habitants et deux établissements d'enseignement sont exposés à des nuisances sonores supérieures à la valeur limite réglementaire de 68 dB(A)**.** Des cartes des zones à enjeux ont été produites pour localiser les zones sur lesquelles un effort maximal de réduction des trafics et des nuisances doit être apporté.

Le développement des infrastructures de transport devra prendre en compte cette problématique afin de ne pas amplifier davantage le niveau de nuisances sur l'agglomération.

2.7.3 La qualité de l'air

2.7.3.1 Le contexte

La pollution de l'air est aujourd'hui la 3ème cause de mortalité en France après le tabac (plus de 75 000 morts/an) et l'alcool (41 000 décès + 30 000

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

cancers par an) : 40 000 décès par an sont en lien avec la pollution aux particules fines[1]

L'impact sanitaire de la pollution de l'air est principalement lié à l'exposition tout au long de l'année à des niveaux moyens de pollution, plutôt qu'à des pics ponctuels de pollution. L'exposition d'une population à un risque sanitaire lié à une pollution de l'air, c'est le croisement entre :

- La concentration de polluant,
- La durée d'exposition de cette population,
- Et la nocivité du polluant.

On peut noter les points suivants :

- 85 % des décès dus aux particules fines sont liés à la pollution chronique. Pas plus de 15 % sont donc liés aux épisodes de pics de pollution[2].

➔ C'est le niveau de fond sur lequel il faut travailler, et l'exposition des populations.

- Les études scientifiques se focalisent aujourd'hui sur l'effet d'un polluant, mais les effets combinés des polluants, non encore suffisamment explorés, peuvent être plus délétères.
- L'ANSES (Agence Nationale de Sécurité Sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail) préconise entre autres :
    - L'adoption de valeurs limites plus protectrices : particules (PM_{10} et $PM_{2,5}$),
    - L'établissement de normes sur les pics de pollution aux $PM_{2,5}$.

Les impacts sanitaires des polluants principaux sont détaillés ci-dessous.

[1] https://www.santepubliquefrance.fr/presse/2021/pollution-de-l-air-ambiant-nouvelles-estimations-de-son-impact-sur-la-sante-des-francais

[2] Sylvia Medina – Santé Publique France – juin 2016.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

LES PRINCIPAUX POLLUANTS

Polluants	Origine	Impact sur l'Environnement	Impact sur la santé
Oxydes d'azote (NOx) (NOx = NO + NO_2)	**Toutes combustions à hautes températures** de combustibles fossiles (charbon, fioul, essence ...). Le monoxyde d'azote (NO) rejeté par les pots d'échappement s'oxyde dans l'air et se transforme en dioxyde d'azote (NO_2) qui est à 90% un polluant «secondaire».	rôle de précurseur dans la formation d'ozone dans la basse atmosphère, contribuent aux pluies acides qui affectent les végétaux et les sols, contribuent à la concentration de nitrates dans les sols.	NO_2 : gaz irritant pour les bronches (augmente la fréquence et la gravité des crises chez les asthmatiques et favorise les infections pulmonaires infantiles). NO non toxique pour l'homme aux concentrations environnementales.
Hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) et composés organiques volatils (COV)	Combustions incomplètes, utilisation de solvants (peintures, colles) et de dégraissants, produits de nettoyage, remplissage de réservoirs automobiles, de citernes ...	précurseurs dans la formation de l'ozone, précurseurs d'autres sous-produits à caractère oxydant (PAN, acide nitrique, aldéhydes ...).	Effets divers selon les polluants dont irritations et diminution de la capacité respiratoire. Considérés pour certains comme cancérogènes pour l'homme (benzène, benzo-(a)pyrène). Nuisances olfactives fréquentes.
Ozone (O_3)	Polluant secondaire, produit dans l'atmosphère sous l'effet du rayonnement solaire par des réactions complexes entre certains polluants primaires (NOx, CO et COV) et principal **indicateur de l'intensité de la pollution photochimique.**	perturbe la photosynthèse et conduit à une baisse de rendement des cultures (5 à 10% pour le blé en Ile-de-France, selon l'INRA). nécroses sur les feuilles et les aiguilles d'arbres forestiers, oxydation de matériaux (caoutchoucs, textiles, ...). contribue à l'effet de serre.	Gaz irritant pour l'appareil respiratoire et les yeux. Associé à une augmentation de la mortalité au moment des épisodes de pollution (Étude ERPURS/ORS Ile-de-France).
Particules ou poussières en suspension (PM)	Combustions industrielles ou domestiques, transport routier diesel, origine naturelle (volcanisme, érosion ...). Classées en fonction de leur taille : • PM10 : particules de diamètre inférieur à 10 µm (retenues au niveau du nez et des voies aériennes supérieures) • PM2.5 : particules de diamètre inférieur à 2,5 µm (pénètrent profondément dans l'appareil respiratoire jusqu'aux alvéoles pulmonaires)	contribuent aux salissures des bâtiments et des monuments : • coût du ravalement des bâtiments publics d'Ile-de-France 1,5 à 7 milliards de francs par an (Source PRQA Ile-de-France), • coût du nettoyage du Louvre en 1995 : de l'ordre de 30 millions de francs (Source PRQA Ile-de-France).	Irritation et altération de la fonction respiratoire chez les personnes sensibles. Peuvent être combinées à des substances toxiques voire cancérigènes comme les métaux lourds et des hydrocarbures. Associées à une augmentation de la mortalité pour causes respiratoires ou cardiovasculaires (ERPURS/ORS Ile-de-France).
Dioxyde de soufre (SO_2)	**Combustions** de combustibles fossiles (fioul, charbon, lignite, gazole...) contenant du **soufre.** La nature émet aussi des produits soufrés (volcans).	contribue aux pluies acides qui affectent les végétaux et les sols, dégrade la pierre (cristaux de gypse et croûtes noires de micro particules cimentées).	Irritation des muqueuses de la peau et des voies respiratoires supérieures (toux, gêne respiratoire, troubles asthmatiques).
Monoxyde de carbone (CO)	**Combustions incomplètes** (gaz, charbon, fioul ou bois), dues à des installations mal réglées (chauffage domestique) et provenant principalement des gaz d'échappement des véhicules.	participe aux mécanismes de formation de l'ozone, se transforme en gaz carbonique CO_2 et contribue ainsi à l'effet de serre.	Intoxications à fortes teneurs provoquant maux de tête et vertiges (voir le coma et la mort pour une exposition prolongée). Le CO se fixe à la place de l'oxygène sur l'hémoglobine du sang.
Métaux lourds plomb (Pb), mercure (Hg), arsenic (As), cadmium (Cd), nickel (Ni)	Proviennent de la **combustion** des charbons, pétroles, ordures ménagères mais aussi de certains **procédés industriels** (production du cristal, métallurgie, fabrication de batteries électriques). Plomb : principalement émis par le trafic automobile jusqu'à l'interdiction totale de l'essence plombée (01/01/2000).	contamination des sols et des aliments, s'accumulent dans les organismes vivants dont ils perturbent l'équilibre biologique.	S'accumulent dans l'organisme, effets toxiques à plus ou moins long terme. Affectent le système nerveux, les fonctions rénales hépatiques, respiratoires ...

AUTRES SOURCES DE NUISANCES

Pollens	**Éléments reproducteurs** produits par les organes mâles **des plantes, se dispersent** soit grâce aux insectes (roses, pissenlits, marguerites, arbres fruitiers), soit par le vent (graminées, oseille, armoise, ambroisie, cyprès, bouleau).	Allergie saisonnière au pollen des arbres, plantes, herbacées et graminées (pollinose ou rhume des foins) : • concerne 10 à 30% de la population, • les pollens les plus allergisants sont : bouleau, aulne, noisetier, platane, olivier, frêne, chêne, graminées, plantain, armoise, ambroisie ...
Odeurs	**Substances chimiques** de composition très variable comme certains COV, **parfois uniquement détectables par le nez** humain (outil le plus sensible mais **subjectif**).	Agréables ou désagréables (caractère subjectif), Peuvent être une atteinte au bien-être, Ne sont pas forcément liées au risque sanitaire, Ne font pas partie des critères de toxicité.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Figure 36. Effets sanitaires des principaux polluants atmosphériques. **Source :** *http://www.airparif.asso.fr/_pdf/tableau-pollu[illegible].pdf*

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

2.7.3.2 Les obligations réglementaires

La réglementation impose des « valeurs limites » réglementaires à ne pas dépasser pour chaque polluant, et propose également des « objectifs de qualité » qui sont des valeurs plus basses, s'approchant des seuils de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS). Les lignes directrices de l'OMS concernant la qualité de l'air constituent l'évaluation la plus largement reconnue et la plus actuelle des effets de la pollution aérienne sur la santé. Elles préconisent des objectifs de qualité de l'air qui réduisent fortement les risques sanitaires et ont été actualisées en 2021.

Les normes comportent à la fois des valeurs annuelles et quotidiennes ou horaires. La comparaison des valeurs annuelles entre les principales normes françaises et seuils OMS est présentée ci-dessous.

		Valeurs Guides OMS 2021 recommandées en µg/m³	Valeurs Guides OMS 2005 recommandées en µg/m³	Valeurs limites européennes réglementaires en µg/m³
Particules $PM_{2,5}$	Moyenne annuelle	5	10	25
	24h	15	25	-
Particules PM_{10}	Moyenne annuelle	15	20	40
	24h	45	50	50 à ne pas dépasser + de 35 j/an
Dioxyde d'azote NO_2	Moyenne annuelle	10	40	40
	24h	25	-	200 à ne pas dépasser + de 18 h/an
Ozone O_3	Pic saisonnier	60	-	-
	24h	100	100	-

Figure 37. Comparaison des valeurs annuelles entre les normes françaises et les seuils OMS. Source : Association Inspire.

2.7.3.3 Les données sur le territoire de Terre de Provence

Cette partie est détaillée dans le rapport d'évaluation du plan de mobilité au regard de la qualité de l'air et des émissions de GES rédigé par Atmo Sud. Les principaux éléments d'état initial sur la qualité de l'air sont synthétisés dans le diagnostic du PdM et repris dans l'encadré ci-dessous.

Les enjeux en termes de qualité de l'air pour le PdM

Les transports routiers, et notamment ceux roulant au diesel, représentent le premier poste pour les NOx (97% en 2022). Les transports sont aussi une importante source d'émission de particules fines $PM_{2,5}$ (43% des émissions sont liées au fonctionnement des moteurs) et PM_{10} (30 % des émissions sont issues du fonctionnement des moteurs).

La réduction des émissions de polluants liées aux transports doit passer par :

- la sobriété (diminuer la quantité de déplacements, et leur longueur) : rationalisation des trafics et report modal vers des mobilités alternatives et/ou collectives (transports en commun, déplacement doux, co-voiturage, etc.) ;

- l'efficacité (favoriser les véhicules les moins émissifs) : développement de motorisations alternatives (électrique, GPL) qui jouent sur les émissions liées aux carburants mais pas sur celles liées à l'usure des pneus et plaquettes de frein (particules notamment). Terre de Provence est déjà bien équipée en bornes de recharges pour les voitures électriques. Il s'agit donc principalement d'inciter les usagers à passer à l'électrique en

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

poursuivant le déploiement de l'offre de bornes de recharge sur le territoire.

2.8 Emissions de gaz à effet de serre

Cette partie est détaillée dans le rapport d'évaluation du plan de mobilité au regard de la qualité de l'air et des émissions de GES rédigé par Atmo Sud. Les principaux éléments d'état initial sur les émissions de GES sont repris dans l'encadré ci-dessous.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Les enjeux en termes d'économies d'énergie et de GES

Contrairement aux polluants atmosphériques, les émissions de GES liées aux transports ont peu diminué entre 2007 et 2022. La baisse des déplacements et le développement de modes alternatifs à la voiture individuelle ont été en partie compensés par un poids plus élevé des véhicules. De plus, il n'existe actuellement pas de technologie permettant d'abattre les émissions de GES à l'échappement des transports terrestres. On note par ailleurs la forte contribution de l'autoroute A7 aux émissions du territoire (59 % des émissions de GES en 2022).

Les principaux leviers identifiés qui permettraient de réduire efficacement les émissions de GES sur le territoire sont les suivants :

- Renouvellement du parc vers des technologies moins émettrices de GES : électrique, véhicules acceptant des taux d'incorporation de biocarburant élevés (B 100, E 85) ;

- Report modal vers des modes décarbonées : marche, vélo, TC décarbonés ;

- Diminution du nombre et des distances effectuées en voitures thermiques carbonées ;

- Parc de véhicules plus légers et moins consommateur de carburant.

2.9 Synthèse des enjeux environnementaux

Tableau 7. Synthèse des enjeux environnementaux identifiés sur le territoire d'étude.

Thématiques environnementales	Enjeux
Milieu physique	Présence d'épisodes "cévennols" de fortes pluies qui peuvent être à l'origine d'inondations
	Des vents parfois violents qui peuvent complexifier les déplacements en modes doux
	Une évolution du climat qui va favoriser l'amplification de certains risques naturels (inondations, feux de forêts) et la dégradation de la qualité de vie, notamment dans les zones urbanisées (développement des îlots de chaleur)
Paysages et patrimoine bâti	La préservation des perspectives paysagères vers et depuis les massifs de la Montagnette et des Alpilles, ainsi que la préservation des habitats naturels riverains de la Durance
	La lutte contre le mitage de l'espace agricole par l'urbanisation et la banalisation des espaces agricoles
	L'amélioration qualitative des entrées de villes
	L'amélioration de la desserte des sites remarquables et du patrimoine historique en modes doux
Milieux naturels et biodiversité	Le maintien voire le rétablissement des continuités écologiques
	La gestion de l'aléa feu de forêts
	L'abandon des parcelles situées en altitude, peu propices à l'intensification des pratiques
	La propagation des espèces envahissantes
	Le respect des prescriptions du SCoT pour la préservation des réservoirs de biodiversité et des continuités écologiques du territoire

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Thématiques environnementales	Enjeux
Ressource en eau	L'augmentation de la pression quantitative sur la ressource avec l'accroissement des prélèvements et l'évolution du climat, qui conduit à une réduction des stocks à l'amont des bassins-versants
	La vulnérabilité des eaux de surface et des eaux souterraines aux pollutions diffuses d'origine agricole et urbaine
Risques naturels	La réduction des surfaces imperméabilisées pour lutter contre le risque d'inondation
	Un risque sismique modéré à prendre en compte dans les nouvelles infrastructures et le réseau routier stratégique en cas de catastrophe naturelle
	Le respect des obligations légales de débroussaillement et des autres dispositions relatives à la gestion de l'aléa feux de forêts, particulièrement fort et touchant l'ensemble des massif boisés du territoire.
	Le respect des préconisations de construction en zone d'aléa retrait-gonflement des argiles
	La prise en compte de la présence de cavités souterraines susceptibles de générer un effondrement
Risques technologiques	La prise en compte de la présence de 51 établissements industriels relevant de la nomenclature ICPE
	La pris en compte de la présence de véhicule transportant des matières dangereuses sur la plupart des axes routiers du territoire
	La prise en compte des servitudes d'utilité publique relatives à la présence de canalisations de transport de gaz et d'hydrocarbures
Pollutions et nuisances	La présence de nombreux sites aux sols pollués ou possiblement pollués qui rendent nécessaires la réalisation d'analyses de sol préalablement à tout nouveau projet sensible
	L'apaisement et l'amélioration de la gestion du trafic pour ne pas amplifier les nuisances sonores aux abords des axes routiers bruyants
	Des nuisances sonores particulièrement importantes sur la commune de Rognonas, qui dispose de son propre plan de prévention du bruit
Qualité de l'air	Rationalisation des trafics et report modal vers des mobilités alternatives et/ou collectives (transports en commun, déplacement doux, co-voiturage, etc.)
	Inciter les usagers à passer à l'électrique et poursuivre le déploiement de l'offre de bornes de recharge sur le territoire
Emissions de gaz à effet de serre	Renouvellement du parc vers des technologies moins émettrices de GES
	Report modal vers des modes décarbonées
	Diminution du nombre et des distances effectuées en voitures thermiques carbonées
	Parc de véhicules plus légers et moins consommateur de carburant

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

2 ANALYSE DE L'ARTICULATION DU PDM AVEC LES DOCUMENTS CADRES DE RANG SUPERIEUR

En accord avec l'article L1214-7 du Code des Transports, le PdM doit être compatible avec :

- Le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de Vaucluse, approuvé en avril 2014 et en cours de révision ;
- La planification régionale de l'intermodalité, inscrite dans le fascicule des règles du Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET) ;
- Les objectifs du SRADDET qui concernent les thématiques climat-air-énergie (et remplacent l'ancien Schéma Régional Climat Air Energie).

En outre, le PdM doit prendre en compte l'ensemble des objectifs du SRADDET.

Il doit aussi veiller à ne pas remettre en cause les orientations générales du SCoT Pays d'Arles, et à prendre en compte les objectifs du Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) du Pays d'Arles.

La commune d'Orgon étant couverte par la Charte du PNR des Alpilles, il s'agit de vérifier que les actions du PdM permettent bien à la commune de respecter ses engagements en matière d'évolution des mobilités.

L'analyse de la compatibilité du PdM avec ces documents cadres a été réalisée en détail dans le rapport présentant la stratégie du PdM. Nous reprenons ici uniquement les principales conclusions.

Le PdM apparaît comme étant bien compatible avec toutes les règles du SRADDET qui le concernent. Les objectifs généraux du SRADDET sont également bien pris en compte.

Les objectifs du PPA de Vaucluse ont servi de base de référence pour fixer les objectifs d'évolution des parts modales et d'amélioration de la qualité de l'air du PdM ; les deux documents sont donc intercohérents.

D'autre part, de par sa finalité, le PdM contribue directement à l'atteinte des objectifs du PCAET en matière de mobilités. Ce dernier attend en particulier :

- Une baisse de 43 % de la consommation d'énergie et de 77 % des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2050 ;
- Une optimisation et un développement des réseaux de transports collectifs ;
- Un développement de la mobilité douce pour les habitants mais également pour les touristes ;
- Un développement de la mobilité électrique et du biogaz ;
- La mise en place des plans de déplacement auprès d'administrations et entreprises.

Le SCoT du Pays d'Arles porte également plusieurs objectifs en lien direct avec l'évolution des mobilités :

- Renforcer un réseau viaire lisible, hiérarchisé et connecté aux grands axes pour conforter le rôle d'interface et gérer les circulations motorisées ;
- S'appuyer sur des points d'intermodalité et sur les infrastructures ferroviaires existantes pour organiser le report modal et le transport de personnes
- Favoriser l'émergence d'une offre en transports collectifs hiérarchisée et cohérente avec l'armature urbaine ;
- Favoriser les courtes distances et les liens de proximité au travers des modes doux ;

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

- Favoriser les nouvelles formes de déplacement et l'écomobilité ;
- Organiser une offre de stationnement adaptée aux différents besoins.

Les actions du PdM permettent de répondre à toutes ces problématiques.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

3 JUSTIFICATION DES CHOIX REALISES – LES INCIDENCES DE LA STRATEGIE

Conformément à la réglementation, cette partie a pour objectif d'expliquer les choix qui ont été faits tout au long de l'élaboration du PdM, et de montrer en quoi ces choix sont cohérents avec les objectifs de protection de l'environnement définis au niveau international, européen et national.

Nous rappelons donc dans un premier temps les objectifs de protection de l'environnement auxquels doit répondre le PdM. Nous analysons ensuite les différents scénarios envisagés et les raisons ayant conduit au choix du scénario retenu au regard de ces objectifs environnementaux et des impacts prévisibles sur l'environnement.

4.1 Rappel des principaux objectifs de protection de l'environnement que doit prendre en compte le PdM

3.1.1 Les principaux textes internationaux en matière de qualité de l'air, énergie et climat

Les objectifs internationaux en matière de protection de l'environnement sont établis sur la base de différentes conventions et protocoles. Nous présentons ici uniquement ceux qui ont été ratifiés par la France et dont les thématiques correspondent à celles abordées dans le cadre de l'élaboration du PdM.

Convention-cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques (1992)

L'objectif de cette Convention est de « stabiliser les concentrations de gaz à effet de serre dans l'atmosphère à un niveau qui empêche toute perturbation anthropique dangereuse du système climatique ». Elle précise que ce niveau devra être atteint dans un délai suffisant pour que les écosystèmes puissent s'adapter naturellement aux changements climatiques, que la production alimentaire ne soit pas menacée et que le développement économique puisse se poursuivre d'une manière durable.

Protocole de Montréal

Cet accord international fait suite à la Convention de Vienne sur la protection de la couche d'ozone de 1985. Son objectif est de réduire et à terme d'éliminer complètement les substances qui réduisent la couche d'ozone. Il a été signé par la Communauté Economique Européenne en 1987. Ce protocole impose la suppression de l'utilisation de plusieurs composés appauvrissant la couche d'ozone comme les Chlorofluorocarbures, définitivement éliminés en 2009 sauf cas exceptionnels.

L'accord de Paris sur le climat

Cet accord fait suite à la Conférence de Paris sur le climat et à la Convention-cadre des Nations Unies sur le changement climatique. Il est entré en vigueur le 4 novembre 2016 et a été ratifié par presque tous les pays membres de l'ONU. Le principal objectif de cet accord est de limiter le réchauffement climatique à l'horizon 2100 « bien en dessous de 2 °C par rapport aux niveaux préindustriels » et de « poursuivre les efforts pour limiter la hausse des températures à 1,5 °C ». Il s'agit également de ralentir les investissements dans les énergies fossiles et d'atteindre la neutralité

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

carbone ; c'est-à-dire d'équilibrer la capacité de stockage des puits de carbone avec les émissions de GES.

3.1.2 Les principaux textes européens en matière de qualité de l'air, énergie et climat

Directive 2002/91/CE sur l'efficacité énergétique

Cette directive, adoptée en 2012, fixe des objectifs globaux d'efficacité énergétique pour l'Europe, qui doit notamment limiter sa consommation d'énergie à 1,474 Mtep d'énergie primaire ou 1,078 Mtep d'énergie finale avant 2020 soit 20% d'économies d'énergie. Cette Directive a été mise à jour en juin 2018 avec un nouvel objectif de 32,5% d'économies d'énergies à 2030.

Directive pour la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe

Cette directive vise à réduire les émissions de particules et des principaux polluants atmosphériques (ozone, dioxyde d'azote, benzène, monoxyde de carbone, etc.), notamment en fixant des valeurs seuils et valeurs limites à ne pas dépasser. Elle incite les Etats membres à prendre les mesures nécessaires pour atteindre les objectifs fixés en matière de qualité de l'air et, si possible, d'atteindre les valeurs cibles et objectifs à long terme. A noter qu'en lien avec l'application de cette directive, la France est régulièrement poursuivie pour non-respect des valeurs limites de qualité de l'air.

Le Cinquième programme d'action pour l'environnement

L'un des objectifs de ce programme d'action, approuvé en 1993, est que toute personne soit protégée de façon efficace contre les risques pour la santé liés à la pollution de l'air et que les niveaux tolérés de pollution prennent en compte la protection de l'environnement. Le programme exige aussi que les valeurs de référence de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) deviennent obligatoires au niveau communautaire.

		Valeurs Guides OMS 2021 recommandées en µg/m³	Valeurs Guides OMS 2005 recommandées en µg/m³	Valeurs limites européennes réglementaires en µg/m³
Particules $PM_{2,5}$	Moyenne annuelle	5	10	25
	24h	15	25	-
Particules PM_{10}	Moyenne annuelle	15	20	40
	24h	45	50	50 à ne pas dépasser + de 35 j/an
Dioxyde d'azote NO_2	Moyenne annuelle	10	40	40
	24h	25	-	200 à ne pas dépasser + de 18 h/an
Ozone O_3	Pic saisonnier	60	-	-
	24h	100	100	-

Figure 38. Valeurs guides de l'OMS et européennes pour la qualité de l'air.

3.1.3 Les principaux textes nationaux en matière de qualité de l'air, énergie et climat

Le Plan climat national

Le Plan Climat, actualisé tous les deux ans, détaille le plan d'actions prévu par la France pour atténuer les effets du changement climatique. L'objectif central est de diviser par quatre les émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2050. Depuis 2004, première année de lancement du Plan, des politiques et mesures concernant le climat ont été adoptées de façon progressive en étant le plus souvent intégrées au sein d'autres politiques

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

publiques. Le Grenelle de l'environnement, en 2007, a largement renforcé la politique climatique de la France en traduisant dans la Loi des objectifs ambitieux en matière de climat pour tous les secteurs de l'économie.

La Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE)

Cette loi cadre, parue le 30 décembre 1996 vise à rationaliser l'utilisation de l'énergie et à définir une politique publique intégrant l'air en matière de développement urbain. Cette loi reconnaît notamment à chacun le droit de respirer un air qui ne nuise pas à la santé.

Les lois Grenelle 1 et 2 (loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement)

Le Grenelle de l'Environnement est un ensemble de débats politiques qui ont eu lieu de septembre à décembre 2007 en vue de prendre des décisions à long terme dans les domaines de l'environnement et du développement durable. Ces décisions concernaient notamment la préservation de la biodiversité, l'intégration du concept de trame verte et bleue dans les politiques publiques, la diminution des émissions de gaz à effet de serre et l'amélioration de l'efficacité énergétique. Ces débats ont abouti au vote de deux lois, la loi dite « Grenelle 1 », promulguée le 3 août 2009 et la loi « Grenelle 2 », promulguée le 12 juillet 2010. La loi Grenelle 1 définit des orientations dans différents domaines (transports, bâtiment, énergie, urbanisme, biodiversité, agriculture, recherche, risques, santé et environnement, déchets, etc.) en vue d'atteindre les objectifs fixés. La loi Grenelle 2 traduit concrètement ces orientations dans les différents codes législatifs (Environnement, Urbanisme…) afin de les rendre opérationnelles.

La Stratégie nationale bas carbone (SNBC 2)

La stratégie nationale bas-carbone (SNBC) est la feuille de route de la France pour réduire ses émissions de gaz à effet de serre. Elle comprend :

- Un objectif de long terme : la **neutralité carbone** ;
- Une trajectoire pour y parvenir ;
- 41 recommandations couvrant tous les secteurs d'activité et sur des sujets transversaux (empreinte carbone, investissements, dynamiques des territoires, R&D, éducation et formation).

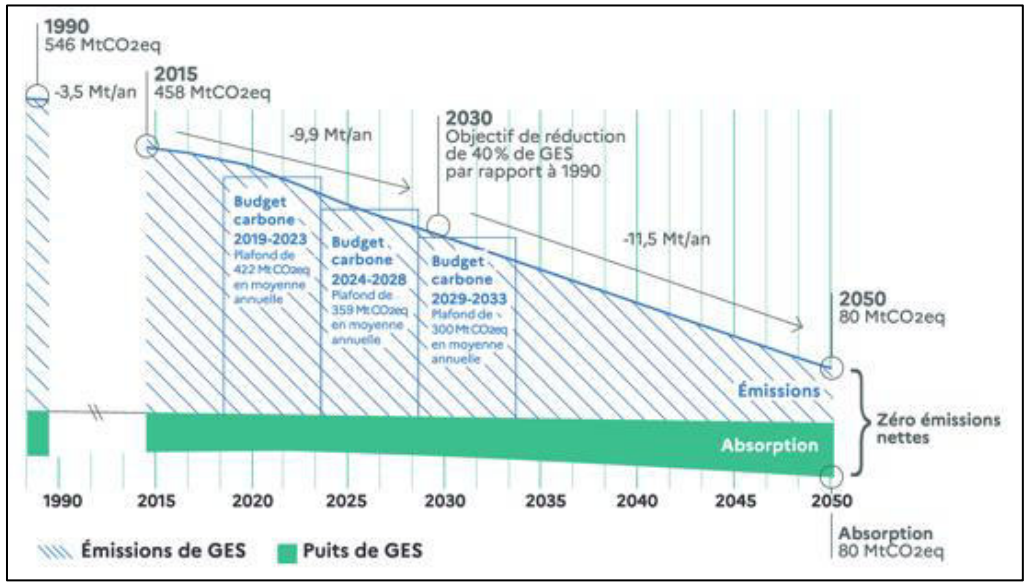


Figure 39. Illustration des objectifs chiffrés de la Stratégie nationale bas-carbone (source : Stratégie nationale bas-carbone)

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

3.2 Le contenu de la stratégie et l'élaboration du scénario retenu

La stratégie de mobilité de l'agglo a été élaborée selon un processus collaboratif, impliquant dès la phase de diagnostic les élus et techniciens des 13 communes. De nombreux autres acteurs du territoire ont également été conviés régulièrement à la réflexion, notamment des représentants des EPCI voisins, et les partenaires techniques et institutionnels de la collectivité (État, Régions, Départements, SMAVD, PNR des Alpilles, associations, CCI, entreprises, etc.). Les projets de développement d'infrastructures déjà en cours de réflexion sur le territoire ont été intégrés au plan d'action du PdM.

Ces échanges ont mené à l'élaboration d'une stratégie structurée en 5 axes thématiques et un axe transversal, qui se déclinent en 14 objectifs définis par Terre de Provence afin de répondre aux attentes des politiques publiques nationales et régionales en matière de mobilités.

Les objectifs cadres du SRADDET, du SCoT et du PCAET Pays d'Arles, du PPA de Vaucluse et de la charte du PNR des Alpilles (qui concerne uniquement la commune d'Orgon) ont été pris en compte en amont afin de définir des objectifs suffisamment ambitieux mais toutefois réalistes qui alimentent la dynamique de transition énergétique et écologique du territoire.

Le scénario retenu à l'issue de ces différentes étapes s'appuie sur 70 actions permettant de mobiliser l'ensemble des leviers à disposition de la collectivité pour infléchir l'évolution des parts modales au profit des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle thermique, qui reste le modèle dominant (68% des déplacements journaliers et 80% des kms cumulés parcourus). Les trafics poids lourds et lié au e-commerce ne sont pas oubliés, et bénéficient aussi d'actions ciblées visant à rationnaliser la logistique liée au transport de marchandises sur le territoire.

Les axes et objectifs du PdM sont repris dans le tableau ci-dessous :

Axes	**Objectifs**	**Objectifs quantitatifs correspondants**
Axe 1 : Améliorer l'accessibilité et les connexions avec les territoires limitrophes	OBJECTIF 1 : Relier le territoire aux pôles générateurs limitrophes	Relier Terre de Provence à 7 polarités extérieures : Avignon centre, Avignon TGV, Avignon Agroparc, Cavaillon, Sénas, Saint-Rémy et Tarascon.
Axe 2 : Canaliser et réduire l'impact du trafic automobile et poids-lourd	OBJECTIF 2 : Limiter l'impact du trafic routier sur l'environnement et la santé des habitants	-75% d'émissions de Nox par rapport à 2022 › -27% d'émissions de particules fines PM 10 › -40% d'émissions de particules fines PM 2.5 › -85% d'émissions de composés organiques volatiles (COVNM) › -18,2% d'émissions du transport routier en teq.CO2/an
	OBJECTIF 3 : Moins 19 points de déplacements en voiture individuelle	19 points de voiture en moins, passant ainsi d'une part modale de 69% en 2019 à 50% en 2035
	OBJECTIF 4 : Considérer l'activité logistique	
Axe 3 : Apaiser les circulations et mailler des connexions en modes	OBJECTIF 5 : Mieux partager l'espace public dans les cœurs de villes et villages	

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Axes	Objectifs	Objectifs quantitatifs correspondants
actifs interne à Terre de Provence	OBJECTIF 6 : Favoriser le report modal sur les déplacements de courtes distances	1 déplacement sur 2, de moins de 3 km, en modes actifs en 2035
	OBJECTIF 7 : 6 % des déplacements à vélo	6% de part modale cyclable en 2035 et aménagement, à terme, de290 km de linéaire cyclable
	OBJECTIF 8 : 30 % des déplacements à pied	Faire progresser la part modale piétonne de +7 points, passant de 23% en 2019 à 30% en 2035
	OBJECTIF 9 : Relier les villes et villages entre eux	Organiser une connexion en transport collectif et cyclable entre les communes du territoire, notamment avec la polarité interne de Châteaurenard
	OBJECTIF 10 : Développer le tourisme à vélo	
Axe 4 : Calibrer une offre de transports collectifs répondant aux besoins	OBJECTIF 11 : 13% des déplacements en transport collectif	Multiplier par 3 le nombre de trajets réalisés en transport collectif d'ici 10 ans, passant ainsi de 4% de la part modale en 2019 à 13% en 2035
	OBJECTIF 12 : Garantir une mobilité pour tous	
Axe 5 : Développer le covoiturage, la multimodalité et l'intermodalité	OBJECTIF 13 : Améliorer la connexion entre les différents modes de déplacement	Développer 9 Pôles d'Echanges Multimodaux et en conforter 5
Axe transversal : Communiquer et sensibiliser sur l'offre de mobilité existante et sur les projets	OBJECTIF 14 : Faciliter et encourager le report modal	Informer et de sensibiliser 100% des habitants du territoire

3.3 Comparaison du scénario retenu et du scénario au fil de l'eau

Les deux scénarios prennent en compte les tendances de fond sur le territoire, qui influencent l'évolution des mobilités, en particulier :

- L'augmentation de la population : 65 545 habitants prévus en 2035 contre 60 400 en 2020 (+ 8,5 %) ;
- Le vieillissement de la population : 33,5 % de personnes ayant plus de 60 ans en 2035 contre 29 % en 2020 ;
- La diminution tendancielle du nombre de déplacements par personne et par jour : 3,52 en 2035 contre 3,6 en 2020 ;
- La croissance de l'activité logistique et productive du territoire, qui entraîne un risque d'accentuation des flux routiers ;
- La poursuite de l'urbanisation pavillonnaire, qui favorise l'usage de la voiture individuelle ;

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

- La contribution de l'autoroute A7 aux émissions de GES du territoire, qui devrait passer de 59 % en 2021 à près de 68% en 2035.

Le scénario retenu n'influe pas sur ces tendances mais cherche, dans ce contexte, à orienter l'évolution des parts modales avec l'objectif général de réduire l'utilisation de la voiture individuelle au profit des autres modes de déplacement, collectifs ou actifs.

Le tableau ci-dessous présente les objectifs attendus du scénario retenu par rapport à la situation tendancielle, ainsi que leurs conséquences sur la qualité de l'air et les émissions de GES (issues de l'évaluation réalisée par AtmoSud).

Tableau 8. Comparaison du scénario tendanciel et du scénario retenu au regard de l'évolution des parts modales et des conséquences sur la qualité de l'air et sur les émissions de GES.

	Valeur de référence - 2020/2022	**Scénario tendanciel à 2035**	**Scénario retenu à 2035**
Evolution des parts modales			
Part modale voiture individuelle	69%	69%	50%
Part modale vélo	3%	3%	6%
Part modale Transports en commun	4%	4%	13%
Part modale marche	23%	23%	30%
Autres évolutions quantifiables des transports			
Développement du fret ferroviaire	Non	Non	Remise en service d'une halte de fret ferroviaire à Barbentane
Plateformes d'échanges multimodales	5	5	14 (5 existantes améliorées + 9 nouvelles)
Qualité de l'air			
Emissions de NOx (oxydes d'azote) par rapport à 2022	587 tonnes/an	- 74,5 %	- 75,2 %
Emissions de particules fines PM_{10}	39 tonnes/an	- 24,1 %	- 27,2 %
Emissions de particules fines $PM_{2,5}$	27 tonnes/an	- 37,5 %	- 40 %
Emissions de gaz à effet de serre	230 000 teq CO2	- 15 %	- 18 %
Part de l'autoroute A7 dans les émissions de GES	59%	68%	68%

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Le scénario retenu vise donc une augmentation significative des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle, la part modale de cette dernière baissant de 19 % par rapport à la situation tendancielle. Le report modal attendu est particulièrement marqué pour les transports en commun (+ 11%), la marche augmente de 7% et le vélo de 3% mais cela correspond à un doublement par rapport à la situation tendancielle.

L'impact de cette évolution des parts modales sur la qualité de l'air et les gaz à effet de serre peut paraître peu marqué (gain de « seulement » 0,7 points pour les NOx ou de 2,5 points pour les particules fines $PM_{2,5}$). Cependant, la mise en œuvre des actions du PdM s'inscrit dans le contexte d'une transition énergétique déjà engagée sur le territoire (plusieurs projets déjà en cours de réflexion, électrification du parc automobile frileuse mais engagée, amélioration technologique des moteurs, qui sont de moins en moins polluants, etc.), ce qui fait que le scénario tendanciel montre déjà une forte dynamique de réduction des polluants atmosphériques et de baisse des émissions de gaz à effet de serre liés aux transports routiers.

De plus, l'évolution d'un modèle basé sur le tout voiture et sur l'augmentation croissante du transport de marchandises (notamment avec l'essor du e-commerce) ancré dans les habitudes depuis une soixantaine d'années, est nécessairement progressive. Les actions du PdM, au-delà de leur impact quantifié à l'horizon 2035, continuent à poser les bases d'un nouveau modèle de société, plus sobre mais toujours mieux connecté localement.

Ce scénario permet, enfin, de bien prendre en compte l'ensemble des objectifs des documents cadres qui s'imposent du PdM en termes d'évolution des mobilités alternatives et de qualité de l'air. Seul l'objectif quantitatif de réduction des GES à l'horizon 2035 fixé dans le SRADDET ne devrait pas être atteint, mais la non-atteinte de cet objectif est principalement liée à la présence de l'autoroute A7, sur laquelle Terre de Provence n'a pas de leviers d'action. Le scénario retenu permet de se rapprocher davantage de cet objectif que le scénario tendanciel.

3.4 Prise en compte des enjeux environnementaux dans le scénario retenu

Cette partie vise à vérifier que le plan d'action du PdM prend bien en compte les enjeux environnementaux identifiés sur le territoire. De par sa finalité, le PdM cible certaines thématiques environnementales en priorité, comme la qualité de l'air, l'énergie, et les émissions de gaz à effet de serre (marge de manœuvre forte). D'autres thématiques environnementales sont concernées dans une moindre mesure, notamment celles sur lesquelles les actions du PdM sont susceptibles d'avoir des impacts lors de leur mise en œuvre (marge de manœuvre faible : biodiversité et milieux naturels, qualité des sols, ressources minérales, etc.). Les enjeux liés à ces thématiques doivent autant que possible être pris en compte par le PdM.

Le tableau ci-dessous détaille la manière dont le PdM prend en compte les principaux enjeux identifiés dans l'état initial de l'environnement.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Tableau 9. Analyse de la prise en compte des enjeux environnementaux dans le plan d'action du PdM.

Thématiques environnementales	Enjeux	Prise en compte dans le PdM
Milieu physique	Présence d'épisodes "cévennols" de fortes pluies qui peuvent être à l'origine d'inondations	Limitation des surfaces imperméabilisées dans les projets (exemple : une partie de la surface en stabilisé pour le P+R de Rognonas)
	Des vents parfois violents qui peuvent complexifier les déplacements en modes doux	Pas de levier
	Une évolution du climat qui va favoriser l'amplification de certains risques naturels (inondations, feux de forêts) et la dégradation de la qualité de vie, notamment dans les zones urbanisées (développement des îlots de chaleur)	Certains projets se situent dans des zones à risques (inondations, mouvements de terrain) ; des mesures de prévention sont prévues pour limiter le risque d'amplification des inondations (noues paysagées, présence de revêtements perméables sur une partie de la surface…). L'évaluation environnementale propose en complément d'adapter les caractéristiques techniques des ouvrages à la présence de ces risques (inondations, via le règlement du PPRi, et risque lié au retrait-gonflement des argiles).
Paysages et patrimoine bâti	La préservation des perspectives paysagères vers et depuis les massifs de la Montagnette et des Alpilles, ainsi que la préservation des habitats naturels riverains de la Durance	Certains projets d'infrastructures intégrés au plan d'action du PdM sont susceptibles d'avoir un impact paysager, notamment aux abords de la Durance. L'évaluation environnementale indique qu'une bonne qualité architecturale de ces projets devra être prévue, ainsi que, autant que possible, des mesures d'insertion paysagère (végétalisation des abords quand possible, choix des matériaux de manière à réduire la visibilité des structures, etc.). Ces mesures seront précisées dans les études environnementales qui seront réalisées en amont de l'instruction de ces projets.
	La lutte contre le mitage de l'espace agricole par l'urbanisation et la banalisation des espaces agricoles	La plupart des projets d'équipements ou de nouvelles infrastructures sont situés dans des environnements déjà fortement artificialisés ; le projet de raccordement du nouveau Grand Marché de Provence au réseau routier est le plus

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Thématiques environnementales	Enjeux	Prise en compte dans le PdM
		susceptible d'engendrer des impacts significatifs sur des terres agricoles. Une compensation devra être prévue.
	L'amélioration qualitative des entrées de villes	Pas de levier direct mais les nouveaux projets se veulent qualitatifs ; certains d'entre eux, comme le nouveau parking-relais à proximité du pont de Rognonas, se trouvent en entrée de ville et pourront donc contribuer à leur amélioration qualitative.
	L'amélioration de la desserte des sites remarquables et du patrimoine historique en modes doux	Le développement des connexions modes doux - quasi inexistantes jusqu'à présent - à l'intérieur de Terre de Provence, contribuera à la desserte des sites remarquables ; le PdM vise aussi à développer les connexions modes doux vers d'autres polarités extérieures, dont Avignon, qui comprend un riche patrimoine historique
Milieux naturels et biodiversité	Le maintien voire le rétablissement des continuités écologiques	Pas de leviers dans le PdM
	La gestion de l'aléa feu de forêts	Pas de projets identifiés concernés par un risque de feu de forêt
	L'abandon des parcelles situées en altitude, peu propices à l'intensification des pratiques	Pas de leviers dans le PdM
	La propagation des espèces envahissantes	Pas de leviers dans le PdM, cependant, des recommandations pour éviter la propagation des espèces envahissantes pendant les chantiers (Canne de Provence notamment) sont proposées dans l'évaluation environnementale du PdM
	Le respect des prescriptions du SCoT pour la préservation des réservoirs de biodiversité et des continuités écologiques du territoire	Plusieurs projets portés par le PdM, notamment les projets situés à proximité de la Durance ou dans le lit mineur de la rivière, sont susceptibles d'avoir des impacts sur la fonctionnalité écologique de la Durance, qui est un corridor écologique majeur d'intérêt régional

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Thématiques environnementales	Enjeux	Prise en compte dans le PdM
Ressource en eau	L'augmentation de la pression quantitative sur la ressource avec l'accroissement des prélèvements et l'évolution du climat, qui conduit à une réduction des stocks à l'amont des bassins-versants	Peu de leviers dans le PdM. L'évaluation environnementale du PdM propose que les nouveaux projets privilégient les revêtements perméables, qui permettent un retour plus rapide de l'eau à la nappe. La réalisation des travaux de mise en place des nouveaux équipements et de construction des nouvelles infrastructures va consommer de l'eau, mais les volumes concernés devraient rester négligeables par rapport à la consommation totale de Terre de Provence.
	La vulnérabilité des eaux de surface et des eaux souterraines aux pollutions diffuses d'origine agricole et urbaine	Peu de leviers dans le PdM. Dans le cas du P+R de Rognonas, un bassin paysager est prévu pour collecter les eaux de ruissellement. Des propositions sont faites dans le cadre de l'évaluation environnementale pour réduire les ruissellements, quand cela est possible.
Risques naturels	La réduction des surfaces imperméabilisées pour lutter contre le risque d'inondation	Peu de leviers dans le PdM. Le projet de P+R de Rognonas prévoit de réaliser une partie des revêtements en stabilisé (perméable). L'évaluation environnementale du PdM fait également des recommandations pour que les nouveaux projets privilégient les revêtements perméables qui réduisent les ruissellements et l'aggravation du risque d'inondation.
	Un risque sismique modéré à prendre en compte dans les nouvelles infrastructures et le réseau routier stratégique en cas de catastrophe naturelle	Pas de leviers dans le PdM. Les spécifications techniques des nouvelles constructions prennent généralement en compte le risque sismique.
	Le respect des obligations légales de débroussaillement et des autres dispositions relatives à la gestion de l'aléa feux de forêts, particulièrement fort et touchant l'ensemble des massif boisés du territoire.	Le projet de PEM d'Orgon se situe dans un périmètre concerné par des obligations légales de débroussaillement. L'évaluation environnementale suggère que des dispositifs de lutte contre les incendies bien dimensionnés soient prévus dans le réaménagement du site (borne ou bâche incendie par exemple).

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Thématiques environnementales	Enjeux	Prise en compte dans le PdM
	Le respect des préconisations de construction en zone d'aléa retrait-gonflement des argiles	Pas de leviers dans le PdM. Les spécifications techniques des nouvelles constructions prennent généralement en compte ce risque. Comme plusieurs projets identifiés se situent en zone d'aléa fort, l'évaluation environnementale rappelle que les mouvements de sols doivent être pris en compte dans les caractéristiques des ouvrages et l'organisation des travaux.
	La prise en compte de la présence de cavités souterraines susceptibles de générer un effondrement	Aucun projet identifié dans le plan d'action du PdM n'est concerné par la présence de cavités souterraines.
Risques technologiques	La prise en compte de la présence de 51 établissements industriels relevant de la nomenclature ICPE	Aucun projet identifié dans le plan d'action du PdM n'est directement concerné par la présence d'une activité à risque.
	La pris en compte de la présence de véhicule transportant des matières dangereuses sur la plupart des axes routiers du territoire	Plusieurs actions du PdM devraient contribuer à réduire les risques liés au transport de matières dangereuses, notamment les actions qui visent à améliorer les connaissances et trouver des solutions pour fluidifier le trafic lié à la logistique urbaine, la canalisation des poids lourds vers les axes structurants, l'amélioration du respect des arrêtés poids lourds, le développement du ferroutage, etc.
	La prise en compte des servitudes d'utilité publique relatives à la présence de canalisations de transport de gaz et d'hydrocarbures	Ces servitudes d'utilité publique sont reportées dans les documents d'urbanisme des communes et prises en compte au niveau des études préalables à l'instruction des projets.
Pollutions et nuisances	La présence de nombreux sites aux sols pollués ou possiblement pollués qui rendent nécessaires la réalisation d'analyses de sol préalablement à tout nouveau projet sensible	Les projets identifiés dans le plan d'action du PdM ne sont pas concernés par la présence de sites et sols pollués recensés dans la base de données de référence CASIAS.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Thématiques environnementales	Enjeux	Prise en compte dans le PdM
	L'apaisement et l'amélioration de la gestion du trafic pour ne pas amplifier les nuisances sonores aux abords des axes routiers bruyants	La majorité des actions du PdM contribuent à la prise en compte de cet enjeu : toutes les actions qui permettent de réduire la part modale de la voiture et de favoriser des modes de déplacements collectifs et/ou silencieux (vélo, marche), et de fluidifier le trafic lié à la logistique urbaine contribuent à la réduction des nuisances sonores liées au trafic routier.
	Des nuisances sonores particulièrement importantes sur la commune de Rognonas, qui dispose de son propre plan de prévention du bruit	La commune de Rognonas, porte d'entrée du territoire depuis Avignon, bénéficie de plusieurs actions clés visant à soutenir le report modal vers des modes de déplacements alternatifs ; création d'un P+R près du pont suspendu, aménagement d'un franchissement pour les modes doux sur ou à proximité du pont... La commune bénéficie aussi de la plupart des actions du PdM visant à fluidifier le trafic lié à la logistique. La mise en œuvre de ces actions va contribuer réduire les nuisances liées au trafic sur la commune.
Qualité de l'air	Rationalisation des trafics et report modal vers des mobilités alternatives et/ou collectives (transports en commun, déplacement doux, co-voiturage, etc.)	Cet enjeu est au cœur des actions du PdM, qui permettent toutes, ou presque, d'y répondre.
	Inciter les usagers à passer à l'électrique et poursuivre le déploiement de l'offre de bornes de recharge sur le territoire	Cet enjeu est finalement peu développé dans le PdM, qui comprend une seule action qui vise à développer des flottes de véhicules économes en énergie dans les services de Terre de Provence
Consommation d'énergie et gaz à effet de serre	Renouvellement du parc vers des technologies moins émettrices de GES	Le PdM comprend une action qui vise à développer des flottes de véhicules économes en énergie dans les services de Terre de Provence

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Thématiques environnementales	Enjeux	Prise en compte dans le PdM
	Report modal vers des modes décarbonées	De nombreuses actions du PdM, notamment des axes 3 et 4 (cyclable et marche) permettent de répondre à cet enjeu ; ainsi que les actions soutenant l'amélioration ou le développement de pôles d'échange multimodaux (axe2)
	Diminution du nombre et des distances effectuées en voitures thermiques carbonées	Les actions des axes 1, 2, 3 et 4 soutiennent le développement de mobilités alternatives, qui devrait permettre de réduire la part modale de la voiture individuelle thermique à 50% à l'horizon 2035 (- 19 points par rapport à 2022)
	Parc de véhicules plus légers et moins consommateur de carburant	Pas de levier direct dans le PdM ; ce dernier agit surtout sur le report modal

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

4 ANALYSE DETAILLEE DES INCIDENCES DU PDM SUR L'ENVIRONNEMENT – ANALYSE DU PROGRAMME D'ACTION ET PROPOSITION DE MESURES D'EVITEMENT-REDUCTION-COMPENSATION DES INCIDENCES

4.1 Approche méthodologique

Le plan d'action du PdM est structuré en cinq axes thématiques et un axe transversal, qui contribuent à l'atteinte des 14 objectifs qui définissent la stratégie mobilité de l'agglo à l'horizon 2035 :

- Axe 1 : Transports en commun
- Axe 2 : Intermodalité et Mobilités partagées
- Axe 3 : Cyclable
- Axe 4 : Marche / Espace public
- Axe 5 : Voirie / Trafic et Logistique
- Axe 6 : Actions transversales.

Ces axes se déclinent en 70 actions, qui permettent de mobiliser l'ensemble des leviers relevant de la compétence de la collectivité et de ses partenaires sur les thématiques couvertes par le plan de mobilité.

L'analyse des incidences a d'abord été réalisée par « types d'interventions », qui rassemblent toutes les actions ayant des incidences de même nature sur l'environnement. Cette approche permet de limiter les redondances dans l'analyse et de rendre le document plus digeste. Une même action peut se retrouver dans plusieurs types d'intervention en fonction de son contenu (en particulier si elle comprend des sous-actions qui ont des effets de nature différente sur l'environnement).

Certaines actions du PdM font référence à la réalisation de projets d'envergure, parfois menés conjointement avec les territoires limitrophes (projets inclus dans le SERM par exemple).

Ces projets correspondent à la réalisation de nouvelles infrastructures, parfois à proximité ou au sein d'espaces naturels ou de protection de la biodiversité, ils ont donc fait l'objet d'une analyse plus approfondie.

Nous rappelons d'ores et déjà que *la présente évaluation environnementale porte sur le PdM en tant que document stratégique, et ne se substitue en aucun cas aux études environnementales détaillées qui précèderont l'instruction des projets mentionnés dans ce dernier, en particulier les projets d'infrastructures (réhabilitation de la friche ferroviaire de Barbentane, nouvel échangeur sur l'A7, nouveau parking-relais à Rognonas, etc.).* Chacun d'entre eux fera l'objet d'une évaluation environnementale approfondie spécifique en amont de sa réalisation, sur la base des documents d'avant-projet détaillé, qui n'étaient pas encore élaborés au moment de la réalisation de l'évaluation environnementale du PdM (projets souvent en phase d'étude de faisabilité ou simples ébauches de tracé).

L'analyse pointe donc les principales incidences possibles mais sans rentrer dans le détail des enjeux propres à chacun des sites. Des mesures permettant d'éviter les incidences les plus probables sont tout de même proposées.

Une synthèse thématique des incidences de chaque axe du PdM sur l'environnement est ensuite proposée, permettant de conclure sur les incidences positives et négatives de chaque axe, ainsi que sur les mesures

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

d'atténuation proposées. Ces dernières appartiennent à deux catégories : les mesures qui ont été directement intégrées dans les fiches action du PdM (mentionnées en bleu tout au long de l'analyse), et des mesures complémentaires qui ont vocation à accompagner la mise en œuvre des actions concrètes du PdM (mentionnées en vert).

Les types d'intervention identifiés et les actions/sous-actions correspondantes sont détaillés dans le tableau ci-dessous.

Tableau 10. Classement des actions du plan d'actions en types d'interventions.

Types d'intervention		Actions
1	Adaptation des services existants (horaires et trajets des TC sur des lignes existantes…) ou mise en place de nouveaux services associés au développement des transports alternatifs (création de nouvelles lignes de desserte structurante TC, service de location de vélos…) sans création significative de nouvelles infrastructures	1.1.1 Action : Améliorer le service de la navette de Châteaurenard
		1.2.3 Action : Faciliter la circulation des transports en commun sur des axes et points durs de circulation en lien avec les autorités compétentes
		1.2.4 Action : Adapter l'offre TC lors des évènements culturels majeurs
		2.1.6 Action : Développer l'emport des vélos dans les cars régionaux
		1.1.3 Action : Etudier le développement d'une offre de réseau de transport collectif accessible au PMR permettant le rabattement vers les principales polarités
		2.2.2 Action : Expérimenter un service d'autopartage (cibles : publics précaires, etc.)
		3.5.4 Action : Recenser et travailler avec les vélocistes et réparateurs pour proposer des services de location longue et/ou courte durée, et de réparation vélo
		3.5.7 Action : Mettre en place des stations de réparation libre-service
		3.5.9 Action : Développer les services et accueil vélo
		3.5.5 Action : Etudier spécifiquement la location de vélo au niveau des principales entrées du territoire/PEM à des fins utilitaires et/ou touristiques
2	Incitation financière à l'usage des transport alternatifs	1.1.4 Action : Etudier la mise en place du Versement Mobilité (VM)
		1.1.5 Action : Etudier la mise en place d'une tarification adaptée tenant compte des publics précaires, des jeunes et des seniors
		2.2.1 Action : Développer la pratique du covoiturage en mettant en place une plateforme
		3.5.6 Action : Mettre en place l'aide à l'achat solidaire de vélo
		4.1.2 Action : Rééquilibrer l'emprise de la voirie et du stationnement au sein de chaque commune au profit des espaces publics (piétons/personnes à mobilité réduite)
		6.2.1 Action : Inciter les entreprises à mettre en place des Plan de Mobilité Employeur et du télétravail, y compris via un accompagnement financier
3	Actions de formation, de sensibilisation et de communication	1.1.6 Action : Formation à l'accueil et à l'accompagnement des PMR pour les conducteurs de bus
		1.2.4 Action : Adapter l'offre TC lors des évènements culturels majeurs
		2.1.6 Action : Développer l'emport des vélos dans les cars régionaux
		2.2.1 Action : Développer la pratique du covoiturage en mettant en place une plateforme
		3.5.2 Action : Accompagner le développement du réseau cyclable par un jalonnement intercommunal uniforme

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Types d'intervention		Actions
		3.5.3 Action : Recenser et travailler avec les associations cyclistes pour le développement du vélo, notamment par l'accompagnement au changement de comportement
		3.5.8 Action : Proposer des formations et des ateliers vélos pour tous les publics
		3.5.9 Action : Développer les services et accueil vélo
		5.2.3 Action : Organiser le stationnement des poids lourds en prévoyant des aires spécifiques.
		5.2.5 Action : Sensibiliser les habitants aux impacts des flux générés par les livraisons de marchandises (achats en ligne, retours de colis, etc.)
		5.2.6 Action : Développer des flottes de véhicules économes en énergie dans les services de Terre de Provence
		5.2.7 Action : Sensibiliser les services de Terre de Provence à l'écoconduite
		6.1.1 Action : Mettre en place un plan de communication et de sensibilisation global
		6.1.2 Action : Travailler avec la Région et les partenaires pour avoir une interface web simple (calculateur d'itinéraire, comparateur) avec toutes les offres TC disponibles
		6.2.1 Action : Inciter les entreprises à mettre en place des Plan de Mobilité Employeur et du télétravail
		6.3.1 Action : Créer une identité "Mobilités" et bien identifier (et distinguer) les arrêts, les horaires, les points de connexion TC /vélo/covoiturage
		6.4.1 Action : Réaliser un plan d'évènementiel pour encourager les pratiques alternatives
4	Réalisation de nouveaux aménagements en milieu urbain pour faciliter et sécuriser les déplacements en modes alternatifs (voies de bus en site propre, aménagement des voies de circulation sur le pont de Bonpas, aménagement de pistes cyclables, aménagements pour le stationnement des poids lourds…)	1.2.3 Action : Faciliter la circulation des transports en commun sur des axes et points durs de circulation en lien avec les autorités compétentes
		1.2.4 Action : Adapter l'offre de transport scolaire à la création du collège d'Eyragues
		2.1.3. Action : Identifier, hiérarchiser et développer des pôles d'échanges multimodaux / PEM et des parkings-relais dans chaque commune
		2.1.4. Action : Relocaliser la halte routière de Châteaurenard pour y développer un PEM/P+R structurant à l'échelle de l'intercommunalité
		2.1.3. Action : Aménager les abords des PEM et leur accessibilité PMR et modes actifs
		3.2.1 Action : Sécuriser les points durs et les traversées de la Voie Verte structurante existante entre Plan d'Orgon et Barbentane
		3.2.2 Action : Prolonger la Voie Verte structurante existante vers le centre-ville de Barbentane
		3.2.1 Action : Développer des connexions entre la Voie Verte et les pôles générateurs de déplacements communaux (centres bourgs et ZA)
		3.3.2 Action : Développer le rabattement des communes plus éloignées vers la Voie Verte et Châteaurenard
		3.3.3 Action : Connecter le futur PEM d'Orgon au centre-ville d'Orgon et à la "Durance à Vélo"
		3.3.4 Action : Développer le réseau cyclable intercommunal avec des liaisons jalonnées utilitaires-touristiques sur des routes secondaires
		3.3.5 Action : Evaluer le potentiel d'aménagements cyclables des routes communales
		3.4.1 Action : Connecter Barbentane à la Via Rhôna et à la gare d'Aramon (SERM) avec un franchissement pour les cyclistes sur le pont d'Aramon

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Types d'intervention		Actions
		3.4.2 Action : Aménager un franchissement pour les modes actifs sur le pont de Rognonas (scénarios 1 et 2)
		3.4.3 Action : Aménager un franchissement pour les cyclistes sur le pont de la LEO tranche 1 existante
		3.4.4 Action : Connecter Noves à Agroparc avec un franchissement pour les cyclistes sur le pont de Bonpas.
		3.4.5 Action : Développer des connexions cyclables avec la CCVBA
		3.4.7 Action : Développer une connexion avec Sénas (Métropole Aix-Marseille Provence) depuis Orgon via le Canal des Alpines
		3.5.1 Action : Développer le stationnement vélo adapté et sécurisé à proximité des pôles générateurs de déplacements
		3.5.2 Action : Accompagner le développement du réseau cyclable par un jalonnement intercommunal uniforme
		4.1.1 Action : Poursuivre l'apaisement des circulations dans les noyaux villageois
		4.1.2 Action : Rééquilibrer l'emprise de la voirie et du stationnement au sein de chaque commune au profit des espaces publics (piétons/personnes à mobilité réduite)
		4.1.3 Action : Réaménager les traversées piétonnes dangereuses identifiées dans les monographies communales
		4.2.2 Action : Mener un travail de terrain à l'échelle communale afin d'identifier des itinéraires piétons et PMR
		4.2.3 Action : Mettre en place des équipements favorisant la marche
		5.1.5 Action : Confirmer le plan de hiérarchisation du réseau viaire et y intégrer les plans communaux

Types d'intervention		Actions
		5.2.3 Action : Organiser le stationnement des poids lourds en prévoyant des aires spécifiques
		5.2.6 Action : Développer des flottes de véhicules économes en énergie dans les services de Terre de Provence
5	Réalisation de travaux d'envergure pour le développement de l'intermodalité	2.1.1. Action : Réhabiliter la friche ferroviaire de Barbentane en Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) dans le cadre du Service Express Régional Métropolitain (SERM)
		2.1.2. Action : Réhabiliter la friche ferroviaire d'Orgon en un Pôle d'Echanges Multimodal (PEM)
		2.1.5. Action : Développer spécifiquement un parking-relais à proximité du pont de Rognonas
		3.2.3 Action : Prolonger la Voie Verte vers Orgon
		3.3.3 Action : Connecter le futur PEM d'Orgon au centre-ville d'Orgon et à la "Durance à Vélo"
		3.4.2 Action : Aménager un franchissement pour les modes actifs sur le pont de Rognonas
		3.4.1 Action : Connecter Mollégès-Gare à l'EV08 par un aménagement en site propre sécurisé
		5.1.1 Action : Etudier la réalisation d'une traversée multimodale de la Durance
		5.1.3 Action : Raccorder le nouveau Grand Marché de Provence (ex MIN) au réseau routier
		5.1.2 Action : Réaliser un échangeur sur l'A7 à Cabannes intégré au dispositif de contournement d'Avignon
		5.2.4 Action : Accompagner le développement des alternatives au transport par voie routière, notamment le ferroutage à la halte ferroviaire de Barbentane

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Types d'intervention		Actions
6	Actions de gouvernance et d'amélioration de la connaissance des besoins et contraintes actuels visant à faciliter une évolution vertueuse des modes de déplacements et de transport de marchandises	3.1.1 Action : Mettre en place une gouvernance intercommunale sur la thématique du vélo pour coordonner la mise en œuvre des actions
		3.5.3 Action : Recenser et travailler avec les associations cyclistes pour le développement du vélo, notamment par l'accompagnement au changement de comportement
		4.2.2 Action : Mener un travail de terrain à l'échelle communale afin d'identifier des itinéraires piétons et PMR
		5.2.1 Action : Réaliser une étude de circulation de marchandise à l'échelle de TPA
		5.2.2 Action : Avec les communes, identifier les arrêtés de circulation PL et veiller à leur respect
		5.2.3 Action : Organiser le stationnement des poids lourds en prévoyant des aires spécifiques.
		1.2.1 Action : Travailler avec la Région pour développer l'offre de transport collectif complémentaire de Terre de Provence
		1.2.3 Action : Travailler avec les AOM voisines pour développer une interconnexion et une interopérabilité avec les réseaux voisins
		1.1.2 Action : Etudier une desserte structurante intercommunale en transport collectif, assurant notamment un rabattement vers le SERM
7	Evolution de la motorisation des véhicules en circulation	5.2.6 Action : Développer des flottes de véhicules économes en énergie dans les services de Terre de Provence

4.2 Analyse des incidences par types d'interventions

4.2.1 Type d'intervention 1 – Adaptation des services existants ou mise en place de nouveaux services sans création significative de nouvelles infrastructures

4.2.1.1 Rappel des objectifs du PdM

Afin de renforcer globalement l'attractivité des modes de transports alternatifs à l'autosolisme, une des solutions parmi le panel d'interventions proposées dans le PdM consiste à améliorer les services déjà existants : création de nouvelles lignes de desserte structurante TC, amélioration de l'accès aux transports en commun pour les personnes à mobilité réduite, développement de services de location de vélos, adaptation des horaires et/ou des itinéraires empruntés par les transports collectifs, etc.

Le point commun entre toutes ces actions est qu'elles vont permettre de rendre l'usage des modes doux et des transports en commun plus attractif, encourageant ainsi le report modal vers des modes de déplacements moins polluants. Ces actions ne nécessitent généralement pas de création de nouvelles infrastructures ; elles ont donc peu de conséquences matérielles sur l'environnement des projets.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

4.2.1.2 Analyse thématique des incidences de l'adaptation des services existants ou de la mise en place de nouveaux services

Milieu physique
Incidences potentielles
. Pas d'impact sur le milieu physique
Conclusion sur les incidences notables identifiées à ce stade et proposition de mesures ERC (bleu PdM, vert, futurs projets)
/
Paysage et patrimoines / qualité de vie
Incidences potentielles
. Effet positif du développement des services à destination des mobilités douces et pour les usagers des transports en commun sur le cadre de vie des habitants : meilleure lisibilité des aménagements urbains pour les déplacements, contribution à l'apaisement de la circulation… . Peu d'impact de l'ajout de panneaux ou autres supports pour la signalétique sur la qualité urbaine (recherche d'une homogénéité des contenus et couleurs, taille adaptée des panneaux…)
Conclusion sur les incidences et proposition de mesures ERC
. Impact positif sur la qualité de vie des habitants et la lisibilité de l'espace urbain.
Milieux naturels et biodiversité
Incidences potentielles
. Les actions de ce type d'intervention ne nécessitent pas la création de nouvelles infrastructures ; aucun impact n'est attendu sur la biodiversité ou les milieux naturels.
Conclusion sur les incidences et proposition de mesures ERC
/
Ressources naturelles : eau et ressources minérales
Incidences potentielles
. Les actions de ce type d'intervention ne nécessitent pas la création de nouvelles infrastructures ; aucun impact notable n'est attendu sur la ressource en eau ou les ressources minérales.
Conclusion sur les incidences et proposition de mesures ERC
/
Risques naturels
Incidences potentielles
. Pas d'impact attendu sur la vulnérabilité du territoire aux risques naturels
Conclusion sur les incidences et proposition de mesures ERC
/
Risques technologiques et nuisances
Incidences potentielles
. Effet positif sur la réduction des nuisances sonores en milieu urbain par la réduction attendue de la part modale de la voiture au profit de modes de déplacements moins bruyants (marche à pied, vélos) et par la réduction du nombre de véhicules en circulation (autopartage,

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

amélioration de l'attractivité de l'usage des transports en commun). Cet impact est considéré comme faible à l'échelle de l'agglomération.
. Pas d'impact attendu sur l'amplification des risques technologiques ou la vulnérabilité à ces risques

Conclusion sur les incidences et proposition de mesures ERC

. Impact positif bien que faible sur les nuisances sonores

Qualité de l'air

Incidences potentielles

. Effet positif sur l'amélioration de la qualité de l'air par la réduction attendue de la part modale de la voiture au profit de modes de déplacements moins polluants (marche à pied, vélos) et par la réduction du nombre de véhicules thermiques en circulation (autopartage, amélioration de l'attractivité de l'usage des transports en commun). Ces actions devraient notamment contribuer à la réduction des émissions de particules fines (- 27,2 % pour les PM_{10} et jusqu'à – 40 % pour les $PM_{2,5}$ à l'horizon 2035 pour l'ensemble des actions du PdM) et de dioxyde d'azote (- 75,2 % à 2035), tout en favorisant une baisse des concentrations en ozone pendant les périodes chaudes (l'ozone étant un polluant secondaire qui se forme par temps chaud à partir, entre autres, des oxydes d'azote). L'ampleur de cet impact devrait cependant rester faible à l'échelle de l'agglomération.

Conclusion sur les incidences et proposition de mesures ERC

. Impact positif bien que faible sur la qualité de l'air

Consommation d'énergie et gaz à effet de serre

Incidences potentielles

. Effet positif de la réduction attendue de la part modale de la voiture individuelle au profit de modes de déplacements non carbonés (marche à pied, vélos) et par la réduction du nombre de véhicules thermiques en circulation (autopartage, amélioration de l'attractivité de l'usage des transports en commun). Une réduction de la consommation d'énergie d'origine fossile est attendue avec un effet positif sur la baisse des émissions de CO_2.
L'impact associé uniquement aux actions d'amélioration des services existants est cependant considéré comme faible à l'échelle de l'agglomération.

Conclusion sur les incidences et proposition de mesures ERC

. Impact positif bien que faible sur la consommation d'énergie fossile et les émissions de GES.

Santé

Incidences potentielles

. L'amélioration de la qualité de l'air et l'apaisement des nuisances sonores mentionnés précédemment, devraient avoir un effet directement positif sur la santé (diminution des problèmes respiratoires et cardio-vasculaires, sommeil de meilleure qualité…)
. Le développement des modes doux contribue par ailleurs à la réduction de la sédentarité et a donc un effet positif sur la santé.

Conclusion sur les incidences et proposition de mesures ERC

. Impact globalement positif sur la santé des habitants / usagers

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

4.2.2 Type d'intervention 2 – Incitation financière à l'usage des transports alternatifs

4.2.2.1 Rappel des objectifs du PdM

Un des leviers possibles pour accompagner les changements d'habitudes de déplacements consiste à apporter un soutien financier aux usagers. Ce dernier peut cibler des publics précaires ou des publics ciblés, permettant d'assurer la durabilité des changements de comportements.

Le PdM comprend plusieurs actions qui visent, par ce biais-là, à encourager l'usage de différents modes de déplacements alternatifs : vélo (aide à l'achat solidaire de vélo par exemple), covoiturage (accès à la « prime covoiturage » du gouvernement par exemple), transports en commun (instauration d'un Versement Mobilité et/ou mise en place d'une tarification progressive en fonction du public cible), accompagnement financier pour la mise en place de Plans de mobilité entreprises ciblant les salariés (trajets domicile-travail ou déplacements professionnels)…

Ces actions ne nécessitent pas de construction de nouvelles infrastructures et n'ont pas d'impact direct sur les thématiques environnementales concernées par le PdM (climat, énergie, qualité de l'air notamment). Cependant, elles contribuent indirectement à l'atteinte des objectifs fixés dans la stratégie.

4.2.2.2 Analyse thématique des incidences de l'incitation financière à l'usage des transport alternatifs

Milieu physique
Incidences potentielles
. Pas de création de nouveaux aménagements : pas d'impact attendu sur le milieu physique
Conclusion sur les incidences notables identifiées à ce stade et proposition de mesures ERC (bleu PdM, vert, futurs projets)
/
Paysage et patrimoines / qualité de vie
Incidences potentielles
. Pas de création de nouveaux aménagements : pas d'impact attendu sur la qualité urbaine et patrimoniale
Conclusion sur les incidences et proposition de mesures ERC
/
Milieux naturels et biodiversité
Incidences potentielles
. Pas de création de nouveaux aménagements : pas d'impact attendu sur les milieux naturels et la biodiversité
Conclusion sur les incidences et proposition de mesures ERC
/
Ressources naturelles : eau et ressources minérales
Incidences potentielles
. Pas de création de nouveaux aménagements : pas d'impact attendu sur la ressource en eau ou les ressources minérales
Conclusion sur les incidences et proposition de mesures ERC
/
Risques naturels

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Incidences potentielles
. Pas d'impact attendu sur la vulnérabilité du territoire aux risques naturels
Conclusion sur les incidences et proposition de mesures ERC
/

Risques technologiques et nuisances

Incidences potentielles
. Impact positif indirect sur les nuisances sonores par le soutien financier au développement de mobilités alternatives moins bruyantes (modes de déplacements silencieux) et à la réduction du nombre de véhicules en circulation (autopartage par exemple). L'impact de ces actions est considéré comme très faible à l'échelle de l'agglomération : incitation uniquement financière et ciblée sur certains publics. . Pas d'impact attendu sur l'amplification des risques technologiques ou la vulnérabilité à ces risques
Conclusion sur les incidences et proposition de mesures ERC
. Impact positif indirect très faible sur les nuisances sonores

Qualité de l'air

Incidences potentielles
. Impact positif indirect sur la qualité de l'air par le soutien financier au développement de mobilités alternatives moins polluantes (modes de déplacements silencieux et réduction du nombre de véhicules en circulation). L'impact de ces actions est considéré comme très faible à l'échelle de l'agglomération.
Conclusion sur les incidences et proposition de mesures ERC
. Impact positif indirect très faible sur la qualité de l'air

Consommation d'énergie et gaz à effet de serre

Incidences potentielles
. Impact positif indirect sur la consommation d'énergie fossile et les émissions de GES par le soutien financier au développement de mobilités alternatives moins carbonées ou au développement de modes de déplacements partagés permettant une réduction du nombre de véhicules thermiques en circulation. L'impact de ces actions est considéré comme très faible à l'échelle de l'agglomération.
Conclusion sur les incidences et proposition de mesures ERC
. Impact positif indirect très faible sur la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre.

Santé

Incidences potentielles
. Les effets indirectement positifs sur la qualité de l'air et sur l'apaisement des nuisances sonores mentionnés précédemment, devraient contribuer à l'évolution vers un cadre urbain moins nocif pour la santé (moins de polluants atmosphériques, moins de bruit, etc.) . Le développement des modes doux contribue à la réduction de la sédentarité et a donc un effet positif sur la santé : l'incitation des différents publics cibles au report modal contribue donc, bien que très indirectement, à un effet positif sur la santé.
Conclusion sur les incidences et proposition de mesures ERC
. Impact globalement positif bien que très indirect sur la santé des habitants / usagers

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

4.2.3 Type d'intervention 3 – Actions de formation, de sensibilisation et de communication

4.2.3.1 Rappel des objectifs du PdM

Un des freins possibles à l'usage des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle peut être le manque d'informations sur les services / itinéraires existants, le manque de confiance dans l'usage du vélo ou des transports en commun (peur des accidents, manque d'information sur les horaires et parcours…), ou encore le manque de connaissances sur les avantages et inconvénients des différents modes de déplacements sur l'environnement.

Plusieurs actions du PdM visent à apporter des réponses à ces attentes en visant un grand panel de publics cibles et l'ensemble des modes de déplacements alternatifs qui peuvent être proposés sur le territoire.

Ces actions ont toutes un effet indirect sur l'environnement.

4.2.3.2 Analyse thématique des incidences de l'incitation financière à l'usage des transport alternatifs

Milieu physique
Incidences potentielles
. Pas de création de nouveaux aménagements : pas d'impact attendu sur le milieu physique
Conclusion sur les incidences notables identifiées à ce stade et proposition de mesures ERC (bleu PdM, vert, futurs projets)
/

Paysage et patrimoines / qualité de vie
Incidences potentielles
. Effet positif de la sensibilisation et de la formation des différents publics cibles (habitants, chauffeurs de bus et de poids lourds, cyclistes, agents de l'agglomération, etc.) sur l'apaisement global de la circulation, la fluidité du trafic et la qualité de vie en milieu urbain (réduction des conflits d'usage, diminution des nuisances sonores, comportements plus respectueux…)
Conclusion sur les incidences et proposition de mesures ERC
. Impact positif sur l'évolution des comportements et la qualité de vie en milieu urbain

Milieux naturels et biodiversité
Incidences potentielles
. Pas de création de nouveaux aménagements : pas d'impact attendu sur les milieux naturels et la biodiversité
Conclusion sur les incidences et proposition de mesures ERC
/

Ressources naturelles : eau et ressources minérales
Incidences potentielles
. Pas de création de nouveaux aménagements : pas d'impact attendu sur la ressource en eau ou les ressources minérales
Conclusion sur les incidences et proposition de mesures ERC
/

Risques naturels
Incidences potentielles

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

. Pas d'impact attendu sur la vulnérabilité du territoire aux risques naturels
Conclusion sur les incidences et proposition de mesures ERC
/

Risques technologiques et nuisances

Incidences potentielles
. Impact positif sur les nuisances sonores en lien avec l'apaisement global attendu de la circulation et la réduction des conflits d'usage. L'impact de ces actions est cependant considéré comme faible à l'échelle de l'agglomération. . Pas d'impact attendu sur l'amplification des risques technologiques ou la vulnérabilité à ces risques
Conclusion sur les incidences et proposition de mesures ERC
. Impact positif indirect bien que faible sur les nuisances sonores

Qualité de l'air

Incidences potentielles
. Impact positif indirect sur la qualité de l'air en lien avec la prise de conscience de l'impact des déplacements et du transport de marchandises. Ces actions devraient notamment soutenir le développement des modes doux, de l'autopartage et des transports en commun. Il s'agit également de tenter de contenir l'impact croissant du e-commerce sur le transport de marchandises y compris en milieux urbains. L'impact de ces actions est cependant considéré comme faible à l'échelle de l'agglomération.
Conclusion sur les incidences et proposition de mesures ERC
. Impact positif indirect et faible sur la qualité de l'air

Consommation d'énergie et gaz à effet de serre

Incidences potentielles
. Impact positif indirect en lien avec la sensibilisation à l'utilisation de modes de déplacements moins carbonés et à la rationalisation des transports en général (y compris transport de marchandises). L'impact de ces actions est cependant considéré comme faible à l'échelle de l'agglomération.
Conclusion sur les incidences et proposition de mesures ERC
. Impact positif indirect et faible sur la consommation d'énergie et les gaz à effet de serre.

Santé

Incidences potentielles
. Les effets indirectement positifs sur la qualité de l'air et sur l'apaisement des nuisances sonores mentionnés précédemment, devraient contribuer à l'évolution vers un cadre urbain moins nocif pour la santé (moins de polluants atmosphériques, moins de bruit, etc.) . Le développement des modes doux contribue à la réduction de la sédentarité et a donc un effet positif sur la santé : l'incitation des différents publics cibles au report modal contribue donc, bien que très indirectement, à un effet positif sur la santé.
Conclusion sur les incidences et proposition de mesures ERC
. Impact globalement positif bien que très indirect sur la santé des habitants / usagers

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

4.2.4 Type d'intervention 4 – Réalisation de nouveaux aménagements en milieu urbain pour faciliter et sécuriser les déplacements en modes alternatifs

4.2.4.1 Rappel des objectifs du PdM

Les infrastructures et équipements dédiés aux mobilités alternatives sont globalement peu développés sur le territoire de Terre de Provence en dehors des aménagements déjà existants sur la voie verte structurante ou en lien avec le réseau de transports scolaires. Le PdM porte de nombreuses actions qui visent à rattraper ce retard, que ce soit pour faciliter les déplacements en transports en commun (voies de bus en site propre, mise en accessibilité PMR des arrêts de bus et pôles d'échange multimodaux…), ou en modes doux (matérialisation de voies vertes sur des itinéraires partagés, prolongation de voies vertes, aménagement de franchissements cyclistes sur les ponts de Rognonas et de Bonpas, sécurisation de traversées piétonnes, etc.). Deux actions sont également dédiées à l'amélioration des flux liés à la logistique urbaine (aménagement de haltes pour les poids lourds, meilleure signalisation pour rediriger les poids lourds vers les axes principaux…). L'installation de bornes pour les véhicules électriques fait aussi partie des aménagements prévus qui concernent uniquement des milieux urbains.

Toutes ces actions ont pour point commun de contribuer directement au développement des mobilités alternatives au véhicule individuel thermique en facilitant et sécurisant l'usage des autres modes de transports, tout en améliorant globalement la convivialité de l'espace urbain.

D'un point de vue environnemental, elles concernent uniquement des milieux déjà artificialisés, sans enjeu du point de vue de la préservation des milieux naturels ou des paysages. Les surfaces concernées sont généralement réduites et déjà imperméabilisées ; il n'y a donc pas d'impact supplémentaire attendu sur la gestion des ruissellements et les risques naturels.

Les autres thématiques environnementales ne sont soit pas impactées par ces actions soit en bénéficient.

4.2.4.2 Analyse thématique des incidences de la réalisation de nouveaux aménagements en milieu urbain

Milieu physique
Incidences potentielles
. Ces actions correspondent à la réalisation de nouveaux aménagements dans des milieux déjà artificialisés, et en très grande majorité déjà imperméabilisés. Il n'y a pas d'impact supplémentaire attendu sur le milieu physique.
Conclusion sur les incidences notables identifiées à ce stade et proposition de mesures ERC (bleu PdM, vert, futurs projets)
/
Paysage et patrimoines / qualité de vie
Incidences potentielles

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

. Les nouveaux aménagements ciblés par ces actions sont tous localisés en milieu urbanisé. Certains d'entre eux visent à améliorer la lisibilité de l'espace public pour améliorer le partage de l'espace entre les différents modes de déplacements ou fluidifier le trafic. Les nouveaux aménagements se veulent qualitatifs et homogènes dans leurs formes / couleurs. Cela va contribuer directement à l'amélioration de la qualité de vie des habitants et à la revalorisation des centre-bourgs. Aucun impact significatif n'est attendu sur la qualité architecturale des centres-villes ou les périmètres de monuments historiques.

Conclusion sur les incidences et proposition de mesures ERC

. Impact positif sur la qualité de vie et l'attractivité des centres-bourgs/ville
. Pas d'impact notable sur le patrimoine classé ou la qualité architecturale des périmètres de protection du patrimoine.

Milieux naturels et biodiversité

Incidences potentielles

. Pas d'impact attendu sur le milieu naturel

Conclusion sur les incidences et proposition de mesures ERC

/

Ressources naturelles : eau et ressources minérales

Incidences potentielles

. Pas d'impact attendu sur la gestion de la ressource en eau (ruissellement pluvial, qualité des eaux…)
. On note que la réalisation des travaux pour la mise en place des infrastructures et la fabrication des équipements va consommer de l'eau et des ressources minérales. Cet impact est cependant considéré comme négligeable à l'échelle de l'agglomération.

Conclusion sur les incidences et proposition de mesures ERC

. Pas d'impact notable sur les ressources naturelles

Risques naturels

Incidences potentielles

. La mise en place des nouveaux aménagements ne devrait pas entraîner la création significative de surfaces imperméabilisées supplémentaires ; aucun impact n'est donc attendu sur le risque d'inondation.
. Les aménagements prévus, de par leur nature, n'entraînent pas d'aggravation des autres risques en présence sur le territoire (feu de forêt, mouvements de terrain…)

Conclusion sur les incidences et proposition de mesures ERC

. Pas d'impact sur les risques naturels

Risques technologiques et nuisances

Incidences potentielles

. Risque de nuisances sonores pendant la réalisation des travaux de mise en place des nouveaux aménagements / équipements. Cet impact restera cependant temporaire et très localisé.
. Le développement des mobilités alternatives à la voiture individuelle thermique devrait contribuer à l'apaisement de l'ambiance sonore en centre-ville. Cet effet est cependant jugé comme négligeable à l'échelle de l'agglomération.
. L'amélioration de la hiérarchisation du réseau viaire va permettre de faciliter la redirection des camions vers les voies principales ou de contournement, permettant une diminution du risque lié au transport de matières dangereuses et un apaisement de l'ambiance sonore (voies plus larges et adaptées limitant les situations à risque).

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Conclusion sur les incidences et proposition de mesures ERC
. Pas d'impact notable sur les nuisances sonores . Effet positif sur le risque lié au transport de matières dangereuses
Qualité de l'air
Incidences potentielles
. Le développement des mobilités alternatives à la voiture individuelle thermique va contribuer à l'amélioration de la qualité de l'air en ville (réduction des concentrations en particule fines et dioxyde d'azote, réduction des pics de pollution à l'ozone…). . La réalisation des travaux pour la mise en place des nouveaux aménagements / équipements va générer de la poussière et émettre des polluants atmosphériques (engins de chantier). Cet effet restera cependant temporaire et de faible ampleur à l'échelle de l'agglomération.
Conclusion sur les incidences et proposition de mesures ERC
. Impact globalement positif sur l'amélioration de la qualité de l'air
Consommation d'énergie et gaz à effet de serre
Incidences potentielles
. Le développement des mobilités alternatives à la voiture individuelle thermique devrait avoir un impact directement positif sur la réduction de la consommation d'énergie fossile et donc sur les émissions de gaz à effet de serre. L'ampleur de cet effet est difficile à évaluer car il va dépendre de la volonté des habitants de se saisir des opportunités générées par les actions du PdM pour faire évoluer leurs habitudes de déplacement.
Conclusion sur les incidences et proposition de mesures ERC
. Impact globalement positif sur la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre.
Santé
Incidences potentielles
. L'amélioration de la qualité de l'air va avoir un effet positif sur la santé (diminution des problèmes respiratoires et cardio-vasculaires…). . L'apaisement des nuisances sonores peut aussi avoir un effet positif, surtout la nuit, pour les habitants vivant à proximité des axes bruyants . Le développement des modes doux contribue à la réduction de la sédentarité et a donc un effet positif sur la santé.
Conclusion sur les incidences et proposition de mesures ERC
. Impact globalement positif sur la santé des habitants

4.2.5 Type d'intervention 5 – Réalisation de travaux d'envergure pour le développement de l'intermodalité

4.2.5.1 Rappel des objectifs du PdM

L'agglomération de Terre de Provence comprend actuellement peu d'infrastructures dédiées aux modes actifs et aux transports en commun, en dehors de la voie verte et des réseaux de transport scolaire. Les liaisons modes doux avec les territoires voisins sont également peu développées. Pour autant, de nombreux projets sont en cours de réflexion, pour certains depuis plusieurs années. L'élaboration du Plan de mobilité est l'occasion de redonner vie à ces projets tout en les mettant en cohérence pour atteindre les objectifs de report de parts modales fixés dans la stratégie, dont nous reprenons les principaux chiffres ici :

- Multiplication par 3 du nombre de trajets réalisés en transports collectifs d'ici 10 ans ;

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

- Atteindre 30% de part modale pour la marche à pied et 6% pour le vélo à l'horizon 2035 ;
- Abaisser la part modale de la voiture individuelle à 50% (contre 69 % en 2019) ;
- Développer fortement l'intermodalité avec la mise en place de 9 Plateformes d'échanges multimodaux (PEM) et le renforcement de 5 PEM.

Les principaux projets « d'envergure » inclus dans les actions du PdM sont les suivants :

- Réhabilitation de la friche ferroviaire de Barbentane pour faire revivre le ferroutage et pour mettre en place un Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) dans le cadre du Service Express Régional Métropolitain (SERM) ;
- Réhabilitation de la friche ferroviaire d'Orgon en un Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) ;
- Création d'un parking-relais à proximité du pont de Rognonas et aménagement d'un franchissement pour les modes actifs sur le pont de Rognonas ;
- Prolongation de la Voie Verte vers Orgon ;
- Connection du futur PEM d'Orgon au centre-ville d'Orgon et à la "Durance à Vélo" ;
- Raccordement du nouveau Grand Marché de Provence (ex MIN) au réseau routier
- Connection de la gare de Mollégès à l'Euro Vélo route 8 par un aménagement en site propre sécurisé ;
- Réalisation d'un échangeur sur l'A7 à Cabannes intégré au dispositif de contournement d'Avignon ;
- Projet de réalisation d'une traversée multimodale de la Durance.

Ces projets ont tous pour caractéristique de représenter des surfaces ou des linéaires significatifs et généralement au moins en partie en dehors des milieux urbanisés. Ils présentent donc un fort risque d'impact sur l'environnement, et notamment sur les milieux agricoles et naturels et sur la biodiversité. Ils font l'objet d'une analyse détaillée dans le chapitre *« Analyse succincte des incidences des projets structurants »*.

Le tableau ci-dessous synthétise les incidences globales de ces projets sur l'environnement.

4.2.5.2 Analyse thématique globale des incidences de la réalisation de travaux d'envergure pour le développement de l'intermodalité

Milieu physique
Incidences potentielles
. Seule une partie des projets identifiés va entraîner une imperméabilisation des sols et donc un impact sur leur fonctionnalité. Les projets de nouvelles voies cyclables devraient globalement privilégier des revêtements perméables. Les projets de PEM à Barbentane et Orgon concernent des sites déjà artificialisés, au sein desquels il ne devrait pas y avoir d'imperméabilisation supplémentaire significative des sols.
Conclusion sur les incidences notables identifiées à ce stade et proposition de mesures ERC (bleu PdM, vert, futurs projets)
. Imperméabilisation des sols pour une partie des projets avec impact négatif sur la fonctionnalité des sols (*les emprises n'étant pas fixées à ce jour, il n'est pas possible de calculer une surface d'impact, même approximative*). L'impact devrait être particulièrement fort pour le parking-relais à proximité du pont de Rognonas, pour le raccordement

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

du Grand Marché de Provence au réseau routier et pour la traversée multimodale de la Durance. Le projet d'échangeur sur l'A7 est aussi susceptible d'engendrer une forte imperméabilisation des sols, mais cela dépendra de la réutilisation ou non des infrastructures existantes. **Pour réduire l'impact sur la fonctionnalité des sols, tous les projets devraient privilégier autant que possible des revêtements perméables pour toutes les surfaces hors voiries. Les projets pour lesquels cela peut être pertinent devraient privilégier la réutilisation d'infrastructures existantes.**

Paysage et patrimoines / qualité de vie

Incidences potentielles

. L'impact global attendu sur les paysages (agricoles, naturels, bords de Durance…) est faible ; la plupart des projets sont en effet situés dans des environnements déjà fortement urbanisés ou le long d'infrastructures existantes (pour les pistes cyclables notamment ou l'échangeur sur l'A7 par exemple).

Les projets qui sont les plus susceptibles d'avoir un impact notable sur la qualité paysagère du territoire sont les nouveaux franchissements de la Durance : traversée multimodale et franchissement modes doux à partir de Rognonas, en fonction du scénario choisi (les scénarios 3 et surtout 4 ayant le plus d'impact car tracés « déconnectés » du pont existant), ainsi que le raccordement du Nouveau Grand Marché de Provence au réseau routier.

Conclusion sur les incidences et proposition de mesures ERC

. Impact globalement faible à l'échelle du territoire, mais possiblement fort localement pour les projets de nouvelle traversée de la Durance (surtout le projet de traversée multimodale) et le projet de raccordement du Grand Marché de Provence. **Une bonne qualité architecturale de ces projets devra être prévue, ainsi que, autant que possible, des mesures d'insertion paysagère (végétalisation des abords quand possible, choix des matériaux de manière à réduire la visibilité des structures, etc.)**

Milieux naturels et biodiversité

Incidences potentielles

. Certains projets se situent dans des environnements déjà très artificialisés (PEM Barbentane et Orgon, échangeur A7, prolongations de voie verte ou raccordements cyclables…) et ne devraient pas générer d'impacts majeurs sur la biodiversité et les habitats naturels. Dans le cas du PEM d'Orgon, qui se situe à proximité immédiate d'un site Natura 2000, des recommandations sont toutefois données pour minimiser l'impact des travaux sur la faune protégée.

Par contre, les projets de franchissement de la Durance (traversée multimodale et scénario 4 du franchissement modes doux à partir de Rognonas), ainsi que probablement le projet de raccordement du grand Marché de Provence au réseau routier (tracé n°1 au moins) vont avoir des impacts forts, à la fois sur des habitats naturels d'intérêt communautaire, mais aussi sur des espèces protégées et leurs habitats. Les habitats et espèces d'intérêt communautaire ayant justifié la désignation du site Natura 2000 (ZPS et ZSC) « la Durance » sont particulièrement concernés. Des mesures d'atténuation des incidences sont proposées, mais elles devront être complétées lors des études naturalistes plus détaillées qui seront réalisées en amont de la phase d'instruction de ces projets.

Conclusion sur les incidences et proposition de mesures ERC

. Impact négatif fort sur des espèces et habitats d'intérêt communautaire.

Ressources naturelles : eau et ressources minérales

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Incidences potentielles

. Les travaux de construction des infrastructures vont entraîner la consommation d'eau et de ressources minérales. Les volumes concernés ne sont pas négligeables mais devraient rester très faible à l'échelle de l'agglomération.

. Les travaux réalisés dans le lit de la Durance (scénario 4 du franchissement modes actifs à partir de Rognonas, traversée multimodale), entraînent un risque d'impact sur la qualité de l'eau en aval (turbidité, pollution aux huiles ou hydrocarbures…).

Conclusion sur les incidences et proposition de mesures ERC

. Risque d'impact sur la qualité de l'eau en aval pour les travaux réalisés dans le lit de la Durance. Des mesures de prévention sont proposées dans les chapitres correspondants. Si elles sont mises en œuvre, le niveau d'impact devrait rester faible.

Risques naturels

Incidences potentielles

. Certains projets se trouvent en zone inondable (PEM Barbentane et Orgon, projets de traversée de la Durance, certains tracés du raccordement du Grand Marché de Provence) : les caractéristiques des ouvrages et l'organisation des travaux devront prendre en compte le risque, en lien avec les prescriptions du PPRi de la Durance.

. Les projets qui entraînent une importante imperméabilisation des sols (P+R de Rognonas notamment) peuvent augmenter l'ampleur de l'aléa, les eaux de ruissellement venant s'ajouter aux eaux de débordement. Des mesures de prévention sont prévues dans les projets pour limiter cet impact (noues paysagées, présence de revêtements perméables sur une partie de la surface…), cependant il reste présent.

. Tous les projets se situent en zone d'aléa fort pour le risque lié au retrait-gonflement des argiles. Les revêtements utilisés et les ouvrages devront être adaptés aux mouvements du sol et anticiper leur amplification avec le réchauffement du climat.

Conclusion sur les incidences et proposition de mesures ERC

. Impact négatif avec un risque d'amplification locale des inondations (surfaces imperméabilisées)

. Travaux et ouvrages en zone inondable et en zone d'aléa fort vis-à-vis du risque de retrait-gonflement des argiles qui nécessitent une adaptation technique des infrastructures et impactent l'organisation des chantiers.

Risques technologiques et nuisances

Incidences potentielles

. Nuisances sonores lors des travaux mais cet impact devrait rester temporaire et localisé

. Toutes ces infrastructures visent à soutenir le développement des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle avec un effet globalement positif d'atténuation des nuisances sonores à l'échelle de l'agglomération. Cet effet est toutefois considéré comme faible.

. Par contre, le projet de raccordement du nouveau Grand Marché de Provence au réseau routier est susceptible de générer des nuisances sonores significatives pour les riverains. Des mesures d'atténuation appropriées devront être définies lors des études acoustiques associées au projet.

. Le développement du ferroutage (PEM Barbentane) peut contribuer à la réduction des risques technologiques, considérant que le transport par camions sur les itinéraires partagés avec les autres véhicules est plus susceptible de générer des situations à risque que le transport par trains.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Conclusion sur les incidences et proposition de mesures ERC
. Impact globalement positif sur les nuisances sonores, mais négatif localement dans le cas du projet de raccordement du nouveau Grand Marché de Provence . Impact positif sur le risque lié au transport de matières dangereuses
Qualité de l'air
Incidences potentielles
. Toutes ces infrastructures visent à soutenir le développement des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle avec un effet globalement positif sur l'amélioration de la qualité de l'air . Les travaux de construction des infrastructures vont générer des émissions de poussières et de polluants atmosphériques mais ces effets négatifs devraient rester temporaires et relativement faibles.
Conclusion sur les incidences et proposition de mesures ERC
. Impact positif sur la qualité de l'air
Consommation d'énergie et gaz à effet de serre
Incidences potentielles
. Toutes ces infrastructures visent à soutenir le développement des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle avec un effet attendu sur la réduction de la consommation d'énergie fossile et donc la diminution des émissions de GES. . Les consommations et émissions générées par les phases de travaux restent négligeables au regard des gains attendus à long terme.
Conclusion sur les incidences et proposition de mesures ERC
. Impact globalement positif sur la consommation d'énergie et les émissions de GES.
Santé
Incidences potentielles
. L'amélioration de la qualité de l'air va avoir un effet positif sur la santé (diminution des problèmes respiratoires et cardio-vasculaires…). . L'apaisement global des nuisances sonores peut aussi avoir un effet positif, surtout la nuit, pour les habitants vivant à proximité des axes bruyants. Les riverains du projet de raccordement du Grand Marché de Provence, par contre, sont susceptibles de voir leur environnement sonore se dégrader. Il s'agit cependant d'un impact relativement localisé, qui ne devrait concerner qu'une petite partie de la population des communes traversées par la nouvelle voie. . Le développement des modes doux contribue à la réduction de la sédentarité et a donc un effet positif sur la santé. La création des nouvelles infrastructures devrait donc avoir un effet positif à long terme sur la santé des habitants et usagers. Les inconvénients générés par les phases de travaux devraient rester temporaires et localisés.
Conclusion sur les incidences et proposition de mesures ERC
. Impact globalement positif sur la santé des habitants et des usagers

4.2.6 Type d'intervention 6 – Actions de gouvernance et d'amélioration de la connaissance

4.2.6.1 Rappel des objectifs du PdM

La mise en place d'une gouvernance intercommunale et de partenariats avec les territoires limitrophes est une étape fondamentale dans la mise en

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

réseau et la connexion des pôles générateurs de déplacements au sein du territoire et en périphérie. Des travaux sont prévus avec les services de la Région et avec les Autorités Organisatrices des Mobilités (AOM) voisines pour assurer la complémentarité et la bonne lisibilité de l'offre de transports tout en développant de façon concertée de nouveaux itinéraires pour les modes doux et les transports en commun.

A l'intérieur du territoire, plusieurs acteurs sont déjà engagés dans le développement de solutions alternatives de déplacements (associations cyclistes, entreprises…) ; il s'agit de les intégrer dans la réflexion sur les solutions à mettre en place pour inciter les habitants et autres usagers (salariés notamment) à faire évoluer leurs habitudes de déplacements.

Ces actions ont surtout pour vocation de développer des partenariats et de réaliser des études permettant d'améliorer les connaissances sur les tendances actuelles en matière de mobilités (étude sur la circulation des marchandises, connaissance des arrêtés règlementant la circulation des poids lourds, identification des points noirs pour la circulation piétonne et des personnes à mobilité réduite, etc.). Elles n'ont donc pas d'impact direct sur l'environnement. Elles permettent cependant de poser les bases pour un développement cohérent et lisible de l'offre de modes de déplacements alternatifs au sein du territoire et vers les pôles extérieurs, avec des impacts positifs indirects sur les thématiques environnementales liées à la qualité de l'air, à l'énergie, au climat et à la santé.

4.2.6.2 Analyse thématique des incidences des actions de gouvernance et d'amélioration de la connaissance

Milieu physique
Incidences potentielles
. Les actions de ce type d'intervention ne sont pas directement liées à la mise en œuvre de travaux ; il n'y a donc pas d'impact attendu sur le milieu physique
Conclusion sur les incidences notables identifiées à ce stade et proposition de mesures ERC (bleu PdM, vert, futurs projets)
/
Paysage et patrimoines / qualité de vie
Incidences potentielles
. La mise en place d'un cadre de gouvernance permettra, à terme, de soutenir le développement des mobilités alternatives avec un effet positif sur l'amélioration du cadre de vie des habitants. Cet effet est cependant jugé comme très faible et lointain, et donc négligeable à ce stade.
Conclusion sur les incidences et proposition de mesures ERC
. Pas d'impact notable sur le cadre de vie des habitants
Milieux naturels et biodiversité
Incidences potentielles
. Les actions de ce type d'intervention ne sont pas directement liées à la mise en œuvre de travaux ; il n'y a donc pas d'impact attendu sur les milieux naturels et la biodiversité
Conclusion sur les incidences et proposition de mesures ERC
/
Ressources naturelles : eau et ressources minérales
Incidences potentielles
. Les actions de ce type d'intervention ne sont pas directement liées à la mise en œuvre de travaux ; il n'y a donc pas d'impact attendu sur les ressources naturelles

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Conclusion sur les incidences et proposition de mesures ERC
/
Risques naturels
Incidences potentielles
. Pas d'impact attendu sur les risques naturels
Conclusion sur les incidences et proposition de mesures ERC
/
Risques technologiques et nuisances
Incidences potentielles
. La mise en place d'un cadre de gouvernance permettra, à terme, de soutenir le développement des mobilités alternatives avec un effet positif sur la réduction des nuisances sonores. Cet effet est cependant jugé comme très faible et lointain, et donc négligeable à ce stade.
Conclusion sur les incidences et proposition de mesures ERC
. Pas d'impact notable sur les nuisances sonores et les risques technologiques
Qualité de l'air
Incidences potentielles
. Toutes les actions de ce type d'intervention visent, à terme, à fluidifier le trafic, y compris poids lourds, et à soutenir un développement coordonné des mobilités alternatives, avec un effet positif sur la réduction des concentrations en polluants atmosphériques.
Conclusion sur les incidences et proposition de mesures ERC
. Impact positif faible et indirect sur la qualité de l'air
Consommation d'énergie et gaz à effet de serre
Incidences potentielles
. Toutes les actions de ce type d'intervention visent, à terme, à fluidifier le trafic, y compris poids lourds, et à soutenir un développement coordonné des mobilités alternatives, avec un effet positif sur la réduction de la consommation d'énergie fossile et la diminution des émissions de gaz à effet de serre.
Conclusion sur les incidences et proposition de mesures ERC
. Impact positif faible et indirect sur la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre
Santé
Incidences potentielles
. La mise en place d'un cadre de gouvernance permettra, à terme, de soutenir le développement des mobilités alternatives avec un effet positif sur la santé (réduction de la sédentarité, diminution des problèmes respiratoires en lien avec l'amélioration de la qualité de l'air…). Cet impact est cependant jugé très faible et lointain (pas d'effet immédiat attendu suite à l'évolution des pratiques) ; il est donc considéré comme négligeable à ce stade.
Conclusion sur les incidences et proposition de mesures ERC
. Pas d'impact notable sur la santé

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

4.2.7 Type d'intervention 7 – Evolution de la motorisation des véhicules en circulation

4.2.7.1 Rappel des objectifs du PdM

Le plan d'action du PdM comprend une action qui vise à soutenir le renouvellement du parc automobile utilisé par les agents de la collectivité lors de leurs trajets professionnels.

Il s'agit de remplacer le parc de véhicules thermiques par des véhicules à motorisation « propre » (électrique ou hydrogène) et à accompagner cette transition par la mise en place de bornes de recharge et par la formation des agents.

L'analyse des impacts environnementaux de cette action est centrée sur les effets de la transition depuis des véhicules à motorisation thermique vers des véhicules à motorisation non carbonée, en prenant en compte le cycle de vie complet de ces derniers.

4.2.7.2 Analyse thématique des incidences de l'évolution de la motorisation des véhicules en circulation

Milieu physique
Incidences potentielles
. Pas d'impacts sur le milieu physique
Conclusion sur les incidences notables identifiées à ce stade et proposition de mesures ERC (bleu PdM, vert, futurs projets)
/
Paysage et patrimoines / qualité de vie
Incidences potentielles
. La fabrication des véhicules neufs, et en particulier des batteries qui équipent les véhicules hybrides et électriques, nécessite l'extraction de ressources naturelles (métaux rares notamment), et contribue donc indirectement à l'impact négatif de l'activité minière sur les paysages.
Conclusion sur les incidences et proposition de mesures ERC
. Impact négatif faible, indirect et non localisé sur les paysages.
Milieux naturels et biodiversité
Incidences potentielles
. La fabrication des véhicules neufs, et en particulier des batteries qui équipent les véhicules hybrides et électriques, nécessite l'extraction de ressources naturelles (métaux rares notamment), et contribue donc indirectement à l'impact négatif de l'activité minière sur les milieux naturels et la biodiversité.
Conclusion sur les incidences et proposition de mesures ERC
. Impact négatif faible, indirect et non localisé sur les milieux naturels et la biodiversité.
Ressources naturelles : eau et ressources minérales
Incidences potentielles
. La fabrication des véhicules hybrides ou électriques, et en particulier de leurs batteries, nécessite la consommation d'eau et de ressources minérales comme des métaux rares.
Conclusion sur les incidences et proposition de mesures ERC
. Impact négatif faible, indirect et non localisé sur les ressources naturelles
Risques naturels
Incidences potentielles

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

. Pas d'incidence notable sur les risques naturels

Conclusion sur les incidences et proposition de mesures ERC

/

Risques technologiques et nuisances

Incidences potentielles

. Les véhicules électriques génèrent moins de nuisances sonores que les véhicules thermiques ; le remplacement d'une partie de la flotte de véhicules professionnels de l'agglo ne devrait cependant pas avoir d'effet significatif.

. La mise au rebut de véhicules thermiques lors de leur remplacement par des véhicules à motorisation plus "verte" va générer d'importantes quantités de déchets.

Conclusion sur les incidences et proposition de mesures ERC

. Impact négatif fort lié à la production de déchets. **Afin de réduire cet impact, les véhicules mis au rebut pourraient être revendus comme véhicules d'occasion, en France ou dans des pays tiers, ou adaptés avec une nouvelle motorisation pour pouvoir être réutilisés.**

Qualité de l'air

Incidences potentielles

. L'utilisation de véhicules électriques génère moins de pollution de l'air que les véhicules thermiques, bien que cette dernière reste présente (émissions de particules liées au frottement des pneus sur la route notamment)

. La fabrication des véhicules neufs, et en particulier des batteries qui équipent les véhicules hybrides et électriques, nécessite l'extraction de ressources naturelles et contribue donc indirectement à l'impact négatif de l'activité minière sur la qualité de l'air (fortes émissions locales de poussières voire d'éléments volatils toxiques en fonction des méthodes et des lieux d'extraction).

Conclusion sur les incidences et proposition de mesures ERC

. Impact négatif faible, indirect et non localisé (en dehors du territoire) sur la qualité de l'air

. Impact localement positif bien que faible (cette action concerne uniquement les véhicules professionnels des agents de la collectivité)

Consommation d'énergie et gaz à effet de serre

Incidences potentielles

. Les véhicules électriques ne génèrent pas d'émissions de GES pendant leur utilisation. Leur fonctionnement nécessite de l'énergie électrique, qui est beaucoup moins carbonée que les énergies fossiles consommées par les véhicules thermiques. Le bilan en termes d'émissions de GES en phase d'utilisation est donc nettement positif.

. Par contre, la fabrication des véhicules neufs, et en particulier des batteries qui équipent les véhicules hybrides et électriques, nécessite beaucoup d'énergie et génère beaucoup d'émissions de GES (extraction minière et transport des éléments voire des batteries complètes, qui sont souvent fabriquées à l'étranger à l'aide d'énergies très carbonées comme le charbon). La résultante sur le cycle de vie complet d'une voiture électrique est donc complexe à établir : elle est positive à l'échelle de la collectivité mais neutre voire négative si l'on prend en compte les incidences générées sur les lieux d'extraction des matériaux et de fabrication des batteries et les incidences du transport des pièces et matériaux.

Conclusion sur les incidences et proposition de mesures ERC

. Impact positif faible sur les émissions de gaz à effet de serre à l'échelle de la collectivité

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

. Impact négatif non localisé sur la consommation d'énergie et les émissions de GES.
Santé
Incidences potentielles
. Le remplacement d'une partie des véhicules thermiques par des véhicules à motorisation « verte » devrait contribuer à une amélioration de la qualité de l'air ; cet effet est cependant jugé comme très faible à l'échelle de l'agglomération s'agissant uniquement des véhicules de la collectivité et considérant que les véhicules électriques ou à hydrogène génèrent quand même des émissions de particules fines.
Conclusion sur les incidences et proposition de mesures ERC
. Pas d'impact notable sur la santé

4.3 Analyse succincte des incidences des projets structurants

4.3.1 Réalisation d'un échangeur sur l'A7 à Cabannes intégré au dispositif de contournement d'Avignon – action 5.1.3

4.3.1.1 Localisation et caractéristiques du projet

L'objectif est de réaliser un échangeur sur l'A7 à proximité de Cabannes pour réduire le trafic sur le pont de Bonpas et desservir la rive sud de la Durance. Le pont de Bonpas est en effet actuellement le seul accès depuis l'A7 via l'échangeur existant d'Avignon Sud ; il est donc très fréquenté. Une réduction du trafic sur le pont serait l'opportunité d'y libérer des emplacements pour y développer des modes de transport alternatifs à la voiture telle que l'intégration d'une voie cyclable sécurisée et/ou une voie réservée aux transports en commun.

A noter que le projet n'est pas encore localisé. Il pourrait se positionner au niveau du pont existant au nord de Cabannes, visible sur la photographie aérienne ci-dessous.

De nombreuses étapes préalables seront nécessaires avant la réalisation d'un tel projet (études avant-projet, études environnementales, dossier d'autorisation, etc.).

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE



Figure 40. Localisation possible du nouvel échangeur sur l'A7, à proximité de Cabannes.

4.3.1.2 Intersection avec les zonages de protection de la biodiversité

Sur la base des informations disponibles à ce stade, l'emprise du projet devrait se situer en partie dans :

- La ZNIEFF de type 2 « La basse Durance » ;
- La Zone Spéciale de Conservation (site Natura 2000 désigné au titre de la Directive « Habitats ») « La Durance » ;
- La Zone de Protection Spéciale (site Natura 2000 désigné au titre de la Directive « Oiseaux ») « La Durance ».
- A 170 mètres de la ZNIEFF de type 1 « La basse Durance, des iscles du Temple, aux iscles du Loup ».

Les deux sites Natura 2000 associés à la Durance permettent la préservation d'une mosaïque d'habitats naturels aquatiques et humides à la dynamique marquée par les crues. La Durance joue à la fois un rôle de corridor écologique et de refuge pour de nombreuses espèces. On y trouve de nombreuses espèces d'oiseaux d'eau (hérons, espèces limicoles, etc.), mais aussi plusieurs espèces de rapaces diurnes et nocturnes qui peuvent trouver des lieux propices à la reproduction dans les forêts rivulaires ou venir chasser dans les milieux ouverts bordant le fleuve. Les milieux riverains abritent également une entomofaune très riche, soit associée aux milieux humides (odonates incluant plusieurs espèces remarquables et protégées), soir associée aux vieux arbres dépérissants (coléoptères saproxyliques), soit associée aux milieux ouverts de type prairie humides ou non (orthoptères, lépidoptères, neuroptères…). Ces espèces sont en grande majorité protégées, de même que les espèces de chauves-souris et certaines espèces de poissons que l'on peut y trouver.

La ZNIEFF de type 2 joue aussi un rôle de mise en valeur de l'importance écologique du site.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

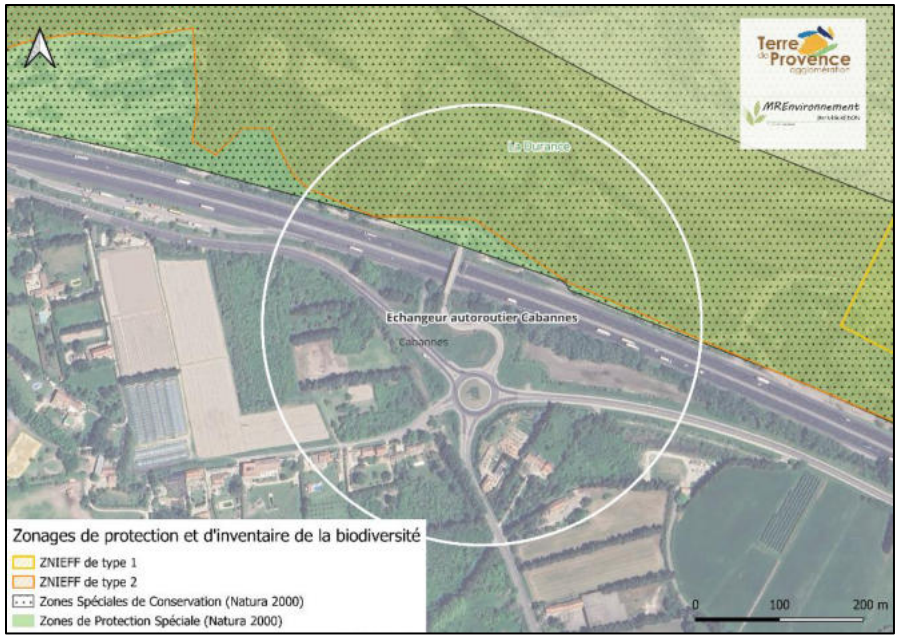


Figure 41. Localisation possible du futur échangeur de Cabannes sur l'A7 au regard des zonages de protection de la biodiversité.

Au Nord de l'autoroute, les terrains correspondent à un ensemble de milieux naturels plus ou moins artificialisés situés dans le lit majeur de la Durance : cordon boisé le long de la berge, milieu ouvert avec de nombreuses traces de pistes et un boisement dont l'état de conservation semble moyen.

On note la présence abondante de Canne de Provence, espèce envahissante, de part et d'autre du chemin de bord de Durance.

La proximité du motoclub et de l'autoroute, et la présence de nombreuses traces de passage de véhicules motorisés dans la partie ouverte, laissent imaginer un site déjà fortement perturbé par les activités humaines, avec une certaine fréquentation et des nuisances sonores constantes.

L'ensemble le mieux conservé est sans doute le cordon boisé situé le long de la berge actuelle de la Durance ; milieu susceptible d'évoluer en fonction de la dynamique des crues. Ce dernier peut servir de refuge aux nombreuses espèces d'oiseaux qui fréquentent le site, et les systèmes racinaires des arbres en bord de berge d'abri pour des espèces de mammifères aquatiques.

Au Sud de l'autoroute, autour du rond-point en étoile de la route d'Avignon, le paysage est marqué par un ensemble de type bocager marqué par la présence de haies de Cyprès. Les espaces ouverts sont dominés par des friches, des jardins et des délaissés routiers incluant un grand bassin de rétention.

En dehors des jardins, qui présentent le moins d'intérêt pour la biodiversité locale, ces milieux fournissent de nombreuses ressources pour la petite faune. Le bassin de rétention peut servir de zone relais pour des espèces de milieux humides affectionnant les points d'eau temporaires (amphibiens ou libellules par exemple). On note que dans le cadre des travaux de réalisation de l'échangeur, il pourrait être pertinent (comme mesure de réduction des incidences voire de compensation en fonction du niveau d'impact identifié) de prévoir la réalisation d'un passage pour la petite faune sous l'autoroute, qui relierait le bassin de rétention au lit majeur de la Durance facilitant le déplacement des animaux associés aux milieu humides.

Ce bassin de rétention est bordé de jeunes plantations qu'il s'agira de préserver dans le projet.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE



Figure 42. Bassin de rétention bordé de jeunes plantations d'arbres (source : Street View).

4.3.1.3 Autres enjeux environnementaux identifiés

Le site du projet se situe pour partie en zone inondable (aléa faible, partie au nord de l'autoroute) ; il est concerné par le PPRi de la basse vallée de la Durance. Les communes de Barbentane et de Rognonas se situent dans le Territoire à Risque important d'Inondation associé à la Durance au sein duquel sont mises en place des infrastructures de protection contre les inondations. Une partie du site du projet (au Sud de l'autoroute) est protégée par le système d'endiguement.

Le site se situe en zone d'aléa modéré pour le risque de retrait-gonflement des argiles et en zone de sismicité modérée. Les spécifications techniques des nouvelles infrastructures devront prendre en compte ces aléas.

Le projet se situant en bordure de l'autoroute et à proximité immédiate du rond-point de la route d'Avignon, il ne devrait pas générer d'impact paysager supplémentaire majeur, ni d'aggravation significative des nuisances sonores pour les habitants les plus proches. L'impact paysager sera d'autant plus faible si l'échangeur réutilise en partie des infrastructures existantes.

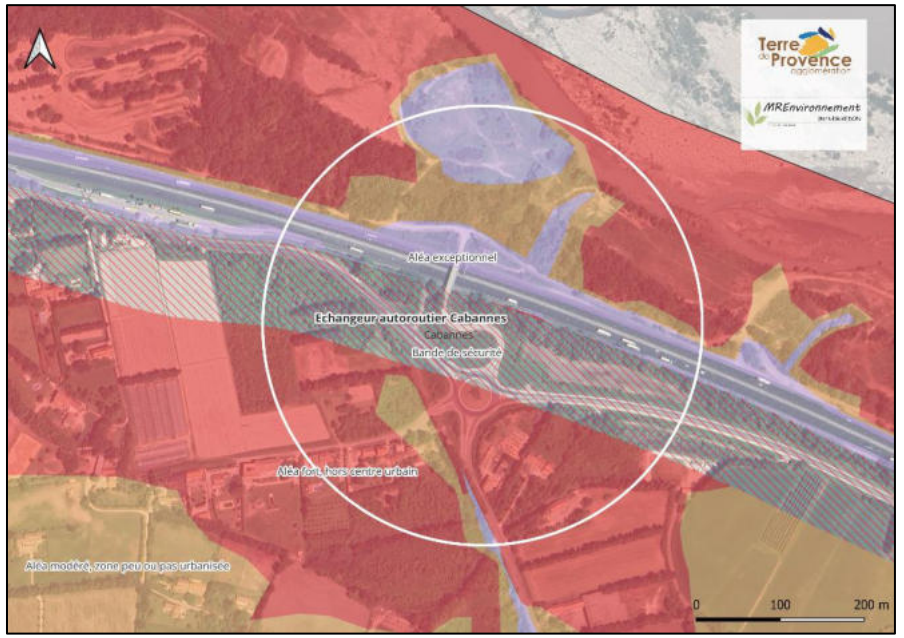


Figure 43. Localisation possible du projet d'échangeur au regard du risque d'inondation.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

4.3.1.4 Analyse succincte des incidences du projet sur l'environnement et mesures d'atténuation proposées

Thématiques environnementales	Incidences prévisibles	Mesures d'atténuation déjà prévues	Mesures d'atténuation complémentaires proposées
Milieu physique	. Augmentation des surfaces imperméabilisées . Risque d'inondation (projet partiellement en zone inondable)	. Sous réserve confirmation projet : réutilisation d'une partie des infrastructures existantes au niveau du pont . Prise en compte des prescriptions du PPRi de la basse vallée de la Durance	. Envisager un agrandissement du bassin de rétention existant voire sa connexion avec le lit majeur de la Durance côté nord de l'autoroute pour permettre la gestion des eaux de ruissellement
Milieu naturel	. Risque de dégradation des boisements situés de part et d'autre de l'autoroute : défrichements, blessures sur les arbres en bordure de chantier… On rappelle que ces boisements sont dans un état dégradé, ce qui n'annule pas l'impact mais réduit son ampleur pour la biodiversité . Dérangement d'espèces protégées pendant les travaux . Risque de destruction d'habitats d'espèces d'intérêt communautaire		. Prévoir la réalisation d'une étude d'incidences Natura 2000 complète pour identifier précisément les enjeux en présence et proposer des mesures d'évitement-réduction-compensation conformes au code de l'environnement . Prévoir l'intervention d'un écologue pour le suivi du chantier et de ses impacts sur la faune et les habitats naturels . Prévoir un balisage de la zone de chantier et des secteurs à éviter pour limiter les dégâts collatéraux sur les milieux environnants . Prévoir les interventions en dehors des périodes sensibles pour la faune
Ressources naturelles	. Consommation d'eau lors de la réalisation des travaux mais cette incidence reste négligeable à l'échelle de l'agglomération . A priori pas d'impact notable sur la dynamique hydrologique du fleuve si les travaux restent dans le périmètre déjà affecté par les infrastructures existantes . Augmentation des ruissellements avec augmentation du risque de pollution de l'eau de la Durance . Risque de pollution de l'eau pendant les travaux, notamment si le niveau de l'eau est haut		. Pour la gestion du risque de pollution de l'eau en phase d'exploitation, le bassin de rétention pourrait être planté de roseaux par exemple pour augmenter sa capacité de filtration des polluants . Pour la gestion du risque de pollution de l'eau pendant le chantier, les mesures suivantes peuvent être proposées : - La réalisation des opérations d'entretien, nettoyage, réparation, ravitaillement des engins de chantier en dehors de la zone de

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Thématiques environnementales	Incidences prévisibles	Mesures d'atténuation déjà prévues	Mesures d'atténuation complémentaires proposées
			chantier, sur une zone étanche éloignée de la rivière - Aucun stockage de produits polluants sur le site - Réalisation du chantier pendant la période d'étiage - Dimensionnement des batardeaux afin de protéger le chantier en cas de crue pendant la période du chantier - Réalisation de prélèvements pour le suivi de la qualité de l'eau en début et fin de phases de travaux et mise en place de suivis au niveau de stations existantes en amont et en aval du chantier
Autres pollutions et nuisances	. Emissions de poussières et de polluants atmosphériques lors de la réalisation des travaux mais cette incidence reste négligeable à l'échelle de l'agglomération . Nuisances sonores pendant les travaux mais ne devraient pas être très perceptibles dans le contexte sonore actuel du site (autoroute et motoclub)		. Réalisation des travaux uniquement en journée hors week-end et jours fériés
Energie et climat	. Consommation d'énergie fossile et émissions de GES pendant les travaux. Cette incidence reste cependant négligeable à l'échelle de l'agglomération. . La fluidification du trafic automobile peut créer un appel vers l'usage de la voiture, mais ce projet d'échangeur devrait être suivi par la mise en place de voies pour les modes doux sur le pont de Bonpas. L'effet global est donc considéré comme neutre.		

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

4.3.2 PEM Barbentane-Rognonas – actions 2.1.1 et 5.2.4

4.3.2.1 Localisation et caractéristiques du projet

L'objectif de cette action est de réhabiliter une friche ferroviaire inexploitée d'environ 20 ha sur la ligne Paris – Lyon – Méditerranée (PLM), située le long de la RD 870N à proximité des points d'entrée du Grand Avignon.

Ce projet s'inscrit dans le cadre du projet global de Service Express Régional Métropolitain (SERM), qui a pour objectif de renforcer l'offre ferroviaire vers Avignon. Le projet est inscrit dans les actions du futur contrat opérationnel de mobilité en cours de signature avec la région SUD.

La localisation de ce projet est particulièrement stratégique pour le développement d'un pôle d'échanges multimodaux : le pont suspendu de Rognonas fournit un accès direct à Avignon depuis Terre de Provence, il constitue un point d'accès au futur Service Express Régional Métropolitain (SERM) avignonnais développé par la région, le projet se situe au débouché de la voie verte provenant de Plan d'Orgon et de « La Durance à vélo », et à 5 minutes en voiture de la gare TGV d'Avignon.

Le projet a plusieurs objectifs : il vise à faciliter le rabattement tous modes au PEM pour les déplacements multimodaux pendulaires en direction d'Avignon, à permettre la réouverture de la gare voyageurs pour connecter l'agglomération à Avignon et aux autres communes d'importance (Arles, Marseille, Lyon, etc.), et à réhabiliter une ancienne voie de stockage en plateforme de fret ferroviaire capable d'accueillir jusqu'à 350 Unités de Transport Intermodal (UIT) par jour.

L'accueil d'entreprises locales à vocation industrielle, agro-industrielle et artisanale est prévu au sud de la zone.

Cette zone se situe à cheval sur les communes de Barbentane et de Rognonas.

Côté Barbentane, la zone correspond dans le PLU à deux zones à urbaniser distinctes (AUE). L'une d'elle englobe l'ancienne gare, tandis que l'autre, située à l'ouest de celle-ci, est dédiée à l'accueil d'entreprises locales à vocation industrielle, agro-industrielle et artisanale. Ce projet « d'éco-pôle de la gare » couvre une superficie de 19,31 ha. Il a été reconnu d'intérêt stratégique par le Schéma de Cohérence Territoriale du Pays d'Arles approuvé le 26/04/2019. Il fait l'objet d'une OAP. La zone concernée par le PdM concerne l'ancienne gare, à l'Est de l'éco-pôle, de l'autre côté du pont de la gare.

Côté Rognonas, la zone englobe déjà une aire de stationnement du rond-point de l'Escapade, comprenant des arrêts de transport en commun (ligne 705 ZOU), une aire de stationnement poids lourds, un parking pour voitures et une aire de covoiturage.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

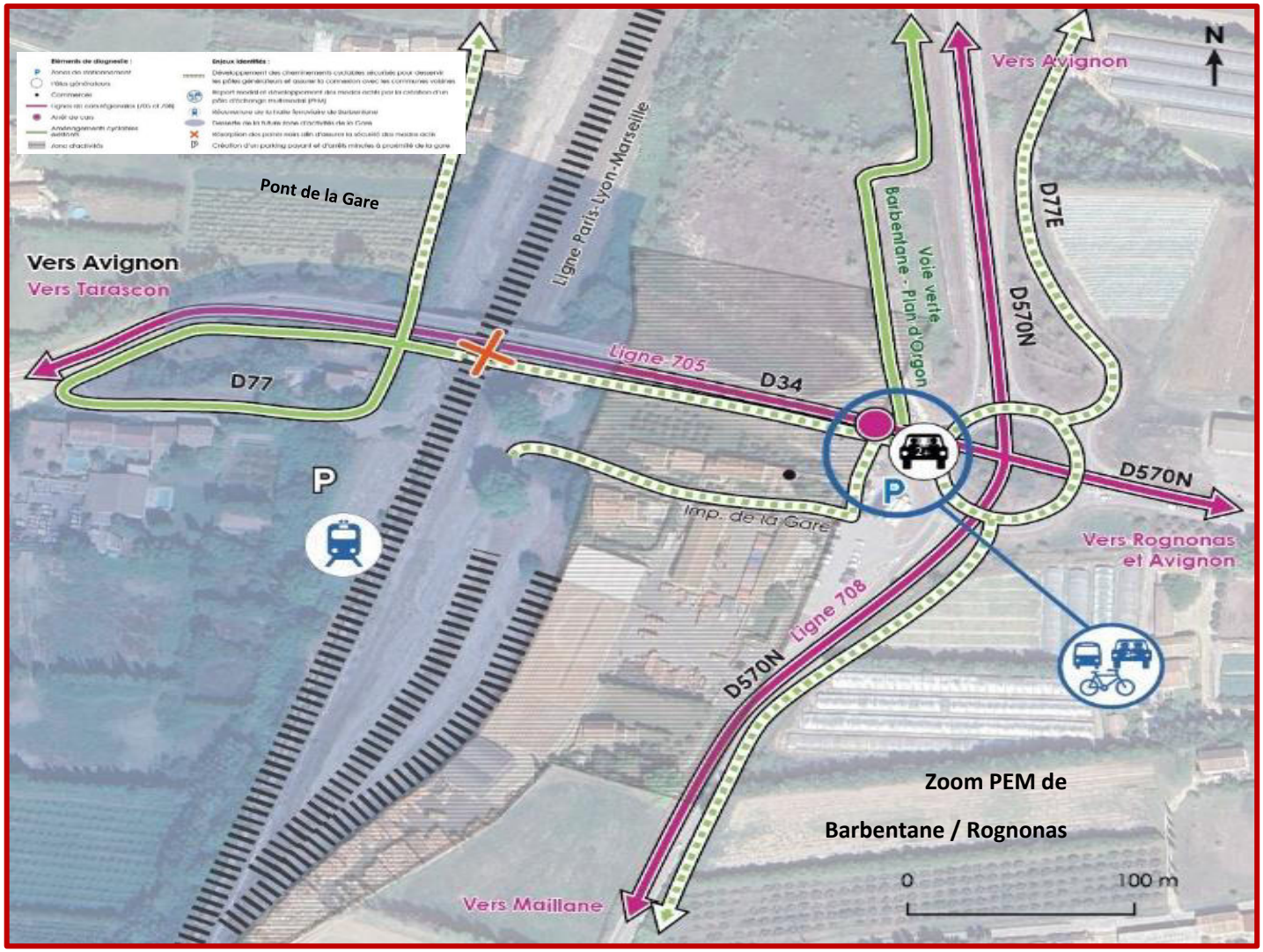


Figure 44. Schéma de principe du projet.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

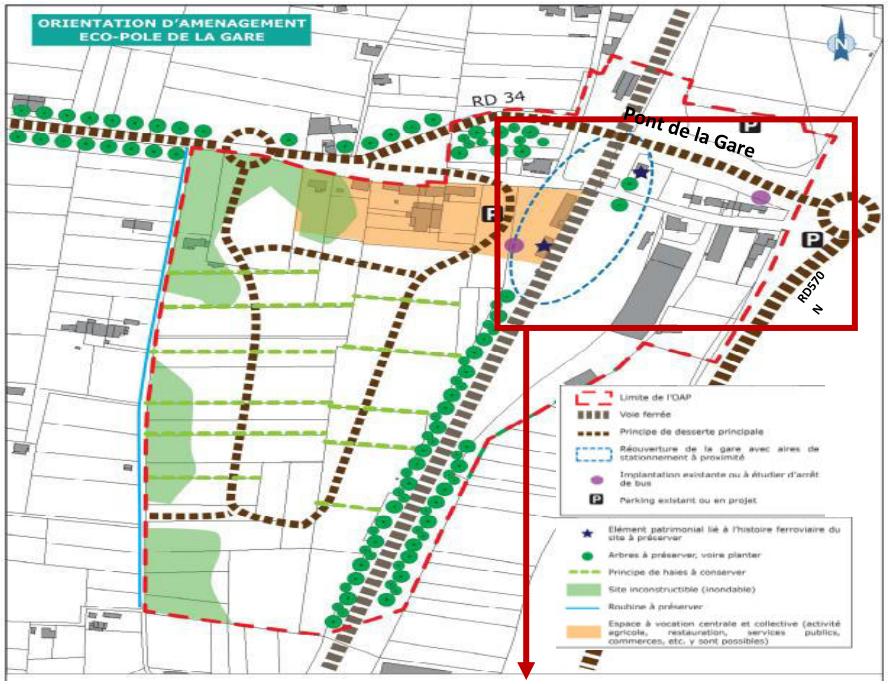


Figure 45. OAP de l'éco-pôle de la gare dans le PLU de Barbentane.

Des études de faisabilité sont en cours pour déterminer la localisation précise des différentes composantes du PEM :

- **Un parking de covoiturage,** qui doit tenir compte des infrastructures existantes et être équipé de façon à faciliter le transfert modal (bornes de recharge pour les véhicules électriques en nombre suffisant, stationnement vélo sécurisé, accessibilité vers les infrastructures identifiées, etc.). Ce parking sera couvert d'ombrières photovoltaïques. De plus, le projet prévoit de viser la perméabilité et la renaturation des sols. La proposition d'aménagement paysager sera adaptée au climat local, économe en eau et en entretien ;
- **Une halte routière** permettant de recevoir les cars de transports de ligne régulière. Là aussi, il est prévu de mettre en place des revêtements perméables et d'assurer la bonne qualité environnementale et paysagère du projet. Des abris photovoltaïques sont prévus ;
- **Des raccordements routiers** du site aux dimensions adaptées au passages des cars ;
- **Le raccordement du PEM au réseau cyclable de la voie verte et au centre-ville de Barbentane**. Cela implique de réaliser un aménagement cyclable bidirectionnel connecté à la voie verte depuis les infrastructures du PEM, d'une part, puis vers le centre-ville de Barbentane, prioritairement sur la RD34, voire sur un autre axe, d'autre part.

Les études de faisabilité doivent également permettre de définir les conditions techniques précises nécessaires au bon fonctionnement d'une future plateforme de fret ferroviaire de transport combiné rail-route.

4.3.2.2 Intersection avec les zonages de protection de la biodiversité

Le site du projet n'est concerné par aucun zonage d'inventaire ou de protection de la biodiversité.

Le site le plus proche est la ZNIEFF de type 2 « La Montagnette », qui se situe à plus d'un kilomètre du projet. Il en est séparé par de l'urbanisation existante et de nombreuses parcelles agricoles. Aucune interaction n'est attendue entre le projet et la ZNIEFF.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Au regard des continuités écologiques, le site se situe dans un « espace de mobilité des cours d'eau » qui correspond à la zone inondable de la Durance.



Figure 46. Vue aérienne du projet.

Le site du projet est majoritairement occupé par des infrastructures existantes correspondant à un hangar et des équipements et stocks de palettes d'une entreprise de location de box de stockage (La Maillanaise), ainsi que par les voies en activité et les anciennes voies de la gare…

Des habitations avec leur jardin attenant se trouvent au nord et au centre de la zone.

Le sud du secteur comprend trois parcelles agricoles non déclarées à la PAC. La plus au sud fait l'objet d'une activité maraîchère (serres), la parcelle voisine est visiblement cultivée et la troisième parcelle est occupée par de la prairie. Les parcelles sont séparées par des haies de Cyprès plus ou moins dépérissantes. **Seule la prairie, en fonction de son mode de gestion, peut représenter un intérêt pour la petite faune locale** (micro-mammifères, insectes, reptiles, oiseaux…). Les haies peuvent aussi servir de refuge et de lieu de nidification pour les oiseaux, bien que leur intérêt semble faible (une seule strate et dépérissement avancé par endroits).

4.3.2.3 Autres enjeux environnementaux identifiés sur le site

Le site du projet se situe pour partie en zone inondable ; il est concerné par le PPRi de la basse vallée de la Durance. Les communes de Barbentane et de Rognonas se situent dans le Territoire à Risque important d'Inondation associé à la Durance. Une partie du site du projet se situe hors zone d'aléa (les voies existantes), par contre, la partie Est côté gare se trouve en zone d'aléa fort (zone R2 du règlement du PPRi). Dans cette zone, les constructions sont possibles sous réserve de respecter les prescriptions du PPRi. Par exemple, les planchers doivent être implantés 0,2 m au-dessus de la côte de référence.

Le projet se situe en zone d'aléa modéré retrait-gonflement des argiles. Cela n'a cependant pas d'impact majeur sur le projet. Les nouvelles infrastructures devront prendre en compte la présence de ce risque.

Le développement du fret ferroviaire devrait entraîner une augmentation des nuisances sonores venant de la voie ferrée, et la desserte par les transports en commun, les nuisances routières pour les riverains. Une étude acoustique devra être menée au cours des études préalables à

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

l'instruction du projet pour préciser l'ampleur de ces impacts au regard de l'ambiance sonore actuelle du site.



Figure 47. Entrée du site de l'entreprise de location de box de stockage (source : Street View).

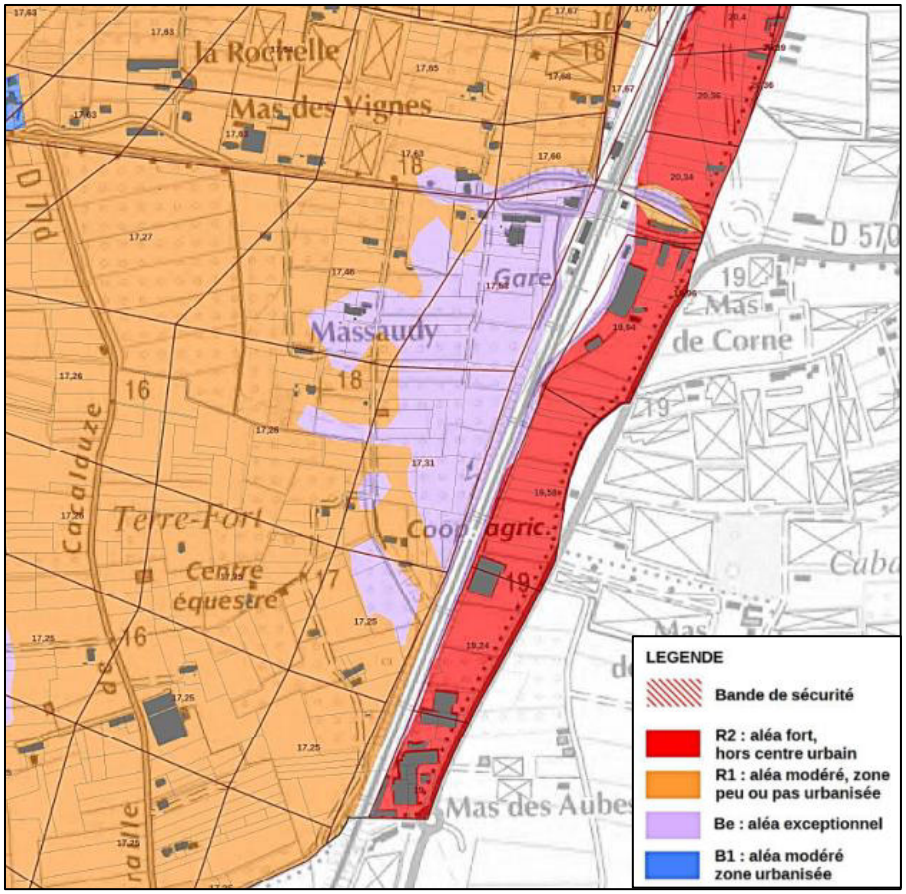


Figure 48. Cartographie de l'aléa inondation au niveau de la gare de Barbentane (source : PPRi basse vallée de la Durance).

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

4.3.2.4 Analyse succincte des incidences du projet sur l'environnement et mesures d'atténuation proposées

Thématiques environnementales	Incidences prévisibles	Mesures d'atténuation déjà prévues	Mesures d'atténuation complémentaires proposées
Milieu physique	. Augmentation des surfaces imperméabilisées . Risque d'inondation (projet partiellement en zone inondable)	. Utilisation de revêtements perméables . Prise en compte des prescriptions du PPRi de la basse vallée de la Durance	
Milieu naturel	. Risque de dégradation des haies existantes . Destruction d'une prairie pouvant présenter un intérêt pour la biodiversité locale		. Prévoir le maintien des haies dans l'étude d'insertion paysagère du projet, voire de les renforcer avec de nouvelles plantations adaptées au contexte local
Ressources naturelles	. Consommation d'eau lors de la réalisation des travaux mais cette incidence reste négligeable à l'échelle de l'agglomération		
Pollutions et nuisances	. Emissions de poussières et de polluants atmosphériques lors de la réalisation des travaux mais cette incidence reste négligeable à l'échelle de l'agglomération . Nuisances sonores pendant les travaux . Nuisances sonores générées par le fret ferroviaire, qui concerneront tous les habitants situés le long de la voie ferrée . La mise en place d'un pôle d'échange multimodal va par contre favoriser l'usage des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle avec un fort impact positif attendu sur la diminution de la pollution de l'air		. Réalisation des travaux uniquement en journée hors week-end et jours fériés
Energie et climat	. Consommation d'énergie fossile et émissions de GES pendant les travaux. Cette incidence reste cependant négligeable à l'échelle de l'agglomération. . La mise en place d'un pôle d'échange multimodal va par contre favoriser l'usage des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle avec un fort impact positif attendu sur la réduction de la consommation d'énergie fossile et la		

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Thématiques environnementales	Incidences prévisibles	Mesures d'atténuation déjà prévues	Mesures d'atténuation complémentaires proposées
	réduction des émissions de gaz à effet de serre. . Le développement du fret ferroviaire devrait également avoir un effet nette positif en favoriser le transport de marchandises par train plutôt que par camions.		

4.3.3 Aménagement d'un franchissement pour les modes actifs sur le pont de Rognonas – action 3.4.2

4.3.3.1 Localisation et caractéristiques du projet

L'objectif de cette action est d'améliorer les aménagements existants pour faciliter et sécuriser le franchissement du pont de Rognonas par les modes actifs sur un linéaire de 400 mètres. Il s'agit également de créer un nouveau parking-relais en amont du pont, comportant des stationnements pour les vélos (voir chapitre suivant). *Une étude de faisabilité est en cours de réalisation.*

Quatre scénarios sont en cours d'étude pour le franchissement du pont :

- Scénario 1 : Modification du profil de voirie sur le pont de Rognonas pour réaliser un site propre pour les modes actifs ;
- Scénario 2 : Réalisation d'un encorbellement sur la structure du pont ;
- Scénario 3 : Réalisation d'une passerelle parallèle au pont de Rognonas dédiée aux modes actifs ;
- Scénario 4 : Réalisation d'une passerelle dédiée aux modes actifs au-dessus du lit mineur de la Durance.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

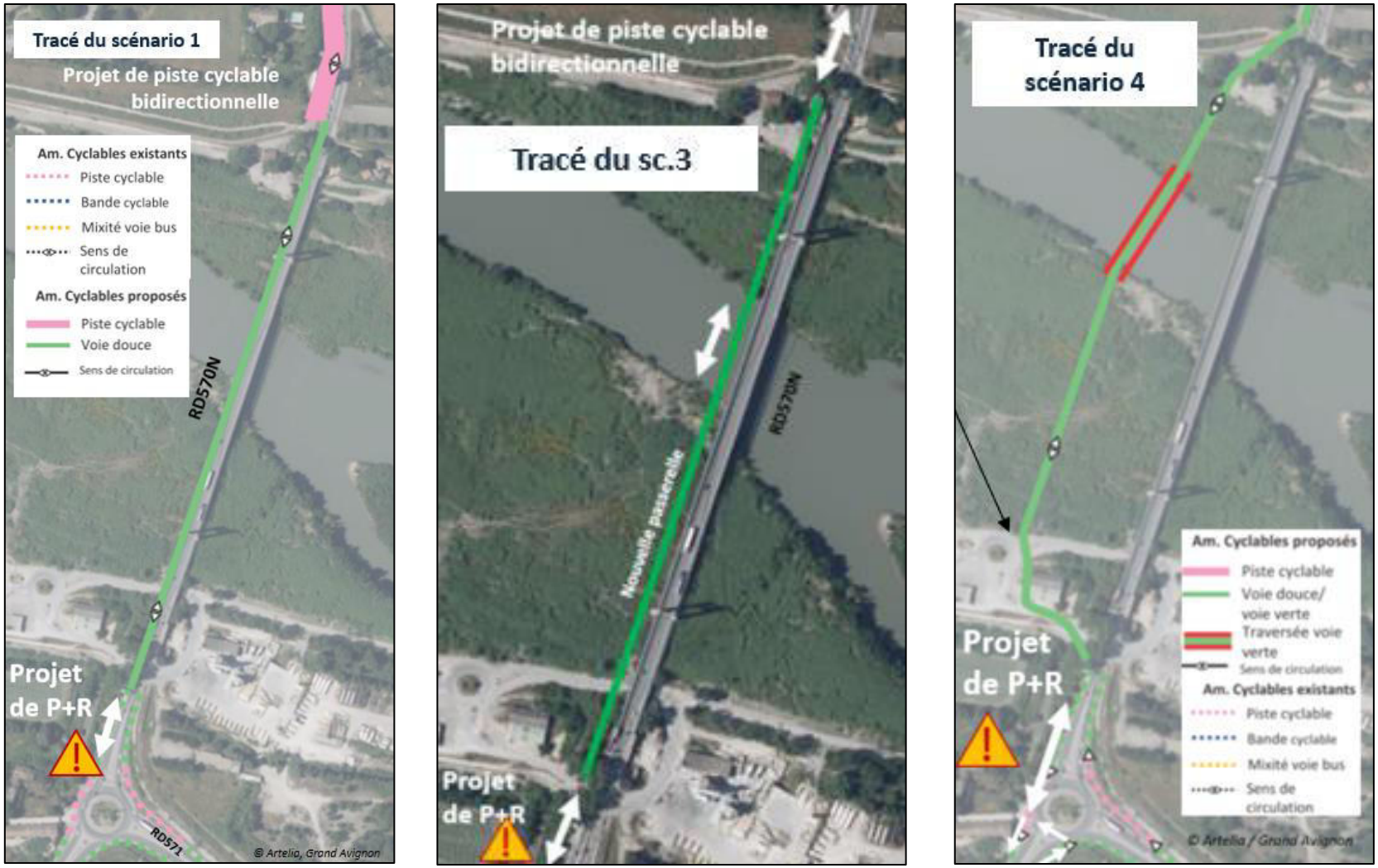


Figure 49. Tracés des scénarios 1, 3 et 4 pour le franchissement du pont de Rognonas par les modes doux (source : TPA Agglo, 2025).

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

4.3.3.2 Intersection avec les zonages de protection de la biodiversité

Le pont suspendu de Rognonas enjambe la Durance ; le projet est donc concerné par tous les zonages d'inventaire et de protection associés localement à la rivière :

- La ZNIEFF de type 1 « La basse Durance, des Alouettes à la confluence avec le Rhône » ;
- La ZNIEFF de type 2 « La basse Durance » ;
- La Zone Spéciale de Conservation et la Zone de Protection Spéciale (sites Natura 2000) « La Durance ».

Ce sont surtout les milieux naturels situés au niveau des berges qui sont susceptibles d'être impactés par le projet. Dans le cas du scénario 4, un impact est également à attendre sur les iscles situés dans le lit mineur de la rivière et leur végétation typique de type saussaie (réalisation d'un cheminement pour les modes doux directement dans le lit de la rivière). Cet habitat est notamment utilisé par l'avifaune limicole et les échassiers (hérons par exemple) pour la chasse. La plupart de ces espèces sont protégées.

Plusieurs habitats d'intérêt communautaire faisant partie des habitats protégés par la ZSC de la Durance sont susceptibles de se trouver au niveau des berges :

- Rivières des étages planitiaire à montagnard avec végétation du Ranunculion fluitantis et du Callitricho-Batrachion (3260) ;
- Rivières permanentes méditerranéennes du Paspalo-Agrostidion avec rideaux boisés riverains à Salix et Populus alba (3280) ;
- Rivières avec berges vaseuses avec végétation du Chenopodion rubri p.p. et du Bidention p.p. (3270) ;
- Rivières permanentes méditerranéennes à Glaucium flavum (3250).

On note, au droit du site, l'absence de forêt alluviale, également d'intérêt communautaire.

Concernant les espèces d'intérêt communautaire, nombre d'entre elles sont susceptibles d'être présentes au droit du projet, notamment les espèces associées aux berges (mammifères aquatiques, libellules, etc.). Il y a par contre peu d'habitats favorables aux autres groupes d'espèces d'intérêt communautaire identifiés sur le site comme les chauves-souris (absence d'infrastructures ou de vieux arbres susceptibles de servir de gîte), les coléoptères liés au bois mort (absence de vieux arbres à cavités ou de gros arbres dépérissants). La Durance abrite également plusieurs espèces de poissons protégées, mais ces dernières étant strictement inféodée à la partie en eau de la rivière, elles ne devraient pas être directement impactées par le projet en dehors de la phase de travaux.

Les espèces et habitats identifiés comme étant à enjeux dans les deux ZNIEFF sont sensiblement les mêmes que ceux faisant l'objet du classement en site Natura 2000 ; il n'y a pas d'enjeux supplémentaires relevés concernant spécifiquement les espèces et habitats déterminants ZNIEFF.

Les études naturalistes qui seront réalisées dans le cadre du dossier d'incidences Natura 2000 du projet permettront de préciser la présence des habitats et espèces à prendre en compte dans la mise en œuvre de la séquence « éviter-réduire-compenser ».

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE



Figure 50. Localisation du pont suspendu de Rognonas au regard des zones de protection et d'inventaire de la biodiversité.

4.3.3.3 Autres enjeux environnementaux identifiés sur le site

Le site du projet se situe **en zone d'aléa retrait-gonflement des argiles et d'aléa sismique modérés**. Ces risques naturels devront être pris en compte dans les spécifications techniques des nouveaux aménagements.

De par sa localisation en bord de Durance, **le projet se situe en zone d'aléa modéré à fort pour les inondations**. La réalisation des travaux devra prendre en compte les contraintes liées à ce risque (prescriptions du PPRi notamment).

En amont du pont, la rive gauche de la Durance est très artificialisée (voirie et zones de stockage de la société Lafarge). On note la présence de quelques grands platanes présentant un intérêt paysager. Ces derniers ne devraient cependant pas être concernés par le projet, quel que soit le scénario retenu.

Sous le pont, la végétation est dominée par de la végétation de type saussaie, typique des iscles de la Durance, régulièrement inondée. Un cordon boisé longe partiellement la berge mais il est très dégradé et quasi-absent au droit du projet.

La Canne de Provence, espèce envahissante, est très présente sur le site.



Figure 51. Vue sur l'amont du pont de Rognonas : voirie, platanes et installations de l'entreprise Lafarge (source : Street view).

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE



Figure 52. Canne de Provence – espèce envahissante – photo – MREnvironnement 2024.

4.3.3.4 Analyse succincte des incidences du projet sur l'environnement et mesures d'atténuation proposées

Thématiques environnementales	Incidences prévisibles	Mesures d'atténuation déjà prévues	Mesures d'atténuation complémentaires proposées
Milieu physique	. Risque d'inondation pendant le chantier et au niveau des infrastructures situées sur les berges (projet en zone inondable)		. Mesures préventives pour prendre en compte le risque d'inondation pendant le chantier, par exemple : - Réalisation du chantier pendant la période d'étiage - Dimensionnement des batardeaux afin de protéger le chantier en cas de crue pendant la période du chantier - Possibilité d'installer des pompes si cela s'avère nécessaire - Organisation du chantier de manière à tolérer un certain niveau de submersion. . Infrastructures situées sur les berges : mettre des panneaux d'information à destination du public si certaines voies ou autres équipements sont inondables
Milieu naturel	. Risque de dégradation des habitats naturels situés sur les berges incluant des habitats d'intérêt communautaire et des habitats d'espèces d'intérêt		. Prévoir la réalisation d'une étude d'incidences Natura 2000 complète pour identifier précisément les enjeux en présence et proposer des mesures d'évitement-réduction-compensation conformes au

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Thématiques environnementales	Incidences prévisibles	Mesures d'atténuation déjà prévues	Mesures d'atténuation complémentaires proposées
	communautaire . Scénario 4 : risque d'impact sur les habitats situés dans le lit de la rivière (milieux benthiques et/ou iscles et leur végétation). L'impact peut être fort à plusieurs titres : destruction locale des habitats présents lors de la création du cheminement doux et de la passerelle, dérangement de la faune pendant les travaux et par la fréquentation du cheminement, risque de dégradation supplémentaire des habitats lors du l'usage du cheminement (personnes roulant en dehors de la zone balisée avec dégradation de la végétation en place, déchets sauvages...). **-> L'impact global est considéré comme très fort ; l'étude d'incidences Natura 2000 devra préciser les mesures d'atténuation des incidences à mettre en place**		<u>code de l'environnement</u> . Prévoir l'intervention d'un écologue pour le suivi du chantier et de ses impacts sur la faune et les habitats naturels . Réduire au minimum l'emprise des zones impactées sur les berges en s'appuyant sur les aménagements existants . Prévoir un balisage de la zone de chantier et des secteurs à éviter pour limiter les dégâts collatéraux sur les milieux environnants . Prévoir les interventions en dehors des périodes sensibles pour la faune . Prévoir un balisage suffisant du cheminement modes doux pour éviter les divagations + des panneaux d'information sur la sensibilité du site <u>. Mettre en place des mesures de lutte contre la propagation des espèces envahissantes pendant le chantier :</u> - Stockage des déblais sur des zones où il est certain que l'espèce envahissante est absente - Dans le cas de la circulation d'engins ou de personnes sur des zones contenant des espèces

Thématiques environnementales	Incidences prévisibles	Mesures d'atténuation déjà prévues	Mesures d'atténuation complémentaires proposées
	. Risque d'accentuation de la propagation de la Canne de Provence (concurrente d'espèces locale)		envahissantes, un lavage des éléments disséminateurs (roues, pelles, chaussures, vêtements…) doit être réalisé en sortant de la zone afin de ne pas disséminer l'espèce sur d'autres zones - Tout développement de ces espèces en phase de chantier doit être détruit - Pour les zones où ces espèces sont installées et qui ne font pas l'objet de travaux, un balisage doit être mis en place afin d'éviter toute intrusion sur ces zones
Ressources naturelles	. Consommation d'eau lors de la réalisation des travaux mais cette incidence reste négligeable à l'échelle de l'agglomération . A priori pas d'impact notable sur la dynamique hydrologique du fleuve . Risque de pollution de l'eau pendant les travaux, notamment si le niveau de l'eau est haut. Ce risque est particulièrement important dans le cas du scénario 4.		. Pour la gestion du risque de pollution de l'eau pendant le chantier (scénario 4), les mesures suivantes peuvent être proposées : - La réalisation des opérations d'entretien, nettoyage, réparation, ravitaillement des engins de chantier en dehors de la zone de chantier, sur une zone étanche éloignée de la rivière - Aucun stockage de produits polluants sur le site - Réalisation du chantier pendant la période d'étiage - Dimensionnement des batardeaux afin de protéger

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Thématiques environnementales	Incidences prévisibles	Mesures d'atténuation déjà prévues	Mesures d'atténuation complémentaires proposées
			le chantier en cas de crue pendant la période du chantier - Réalisation de prélèvements pour le suivi de la qualité de l'eau en début et fin de phases de travaux et mise en place de suivis au niveau de stations existantes en amont et en aval du chantier
Autres pollutions et nuisances	. Emissions de poussières et de polluants atmosphériques lors de la réalisation des travaux mais cette incidence reste négligeable à l'échelle de l'agglomération . Nuisances sonores pendant les travaux mais impact temporaire		. Réalisation des travaux uniquement en journée hors week-end et jours fériés
Energie et climat	. Consommation d'énergie fossile et émissions de GES pendant les travaux. Cette incidence reste cependant négligeable à l'échelle de l'agglomération. . Diminution de la consommation d'énergie fossile et des émissions de GES grâce au développement des modes doux		

4.3.4 Réalisation d'un parking relais à proximité du pont de Rognonas – action 2.1.5

4.3.4.1 Localisation et caractéristiques du projet

Cette action vise à créer un parking-relais à proximité du pont de Rognonas, afin de faciliter l'autopartage et le transfert modal pour les trajets vers et depuis Avignon, et plus globalement vers le Vaucluse.

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

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

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

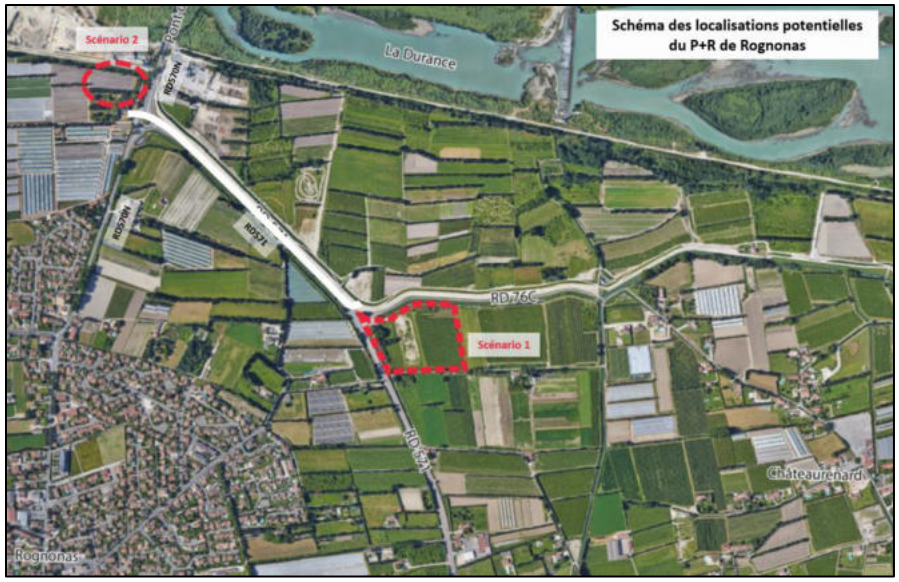


Figure 53. Localisation des deux scénarios de positionnement du nouveau parking-relais intermodal à proximité du pont de Rognonas.

Du scénario sélectionné, dépendra la surface totale occupée, ainsi que le nombre de places de parking et le dimensionnement des infrastructures d'accueil des transports en commun. Les deux scénarios prévoient par contre les mêmes équipements pour les vélos : une consigne vélo collective de 20 places, une station de gonflage et un totem de réparation.

4.3.4.2 Intersection avec les zonages de protection de la biodiversité

Les deux scénarios sont proches géographiquement et se situent donc à proximité des mêmes zonages d'inventaire et de protection de la biodiversité :

- ZSC et ZPS (sites Natura 2000) « La Durance » ;
- ZNIEFF de type 2 « la basse Durance » ;
- ZNIEFF de type 1 « la basse Durance des Alouettes à la confluence avec le Rhône ».

Dans le scénario 1, le parking-relais se situe à environ 500 mètres des sites protégés les plus proches, dont il est séparé par le Canal des Alpines et par des parcelles agricoles entrecoupées de haies. Il n'y aura donc pas d'interaction directe entre le projet et les enjeux de protection de la biodiversité.

Les terrains du projet sont principalement occupés par de la prairie temporaire déclarée à la PAC (2023), pâturée par des chevaux. Le canal des Alpines longe la parcelle au nord, ce qui a l'avantage de faciliter l'accès au P+R en vélo ou à pied (cheminement déjà existant).

Le nord de la parcelle est en cours de colonisation par de la Canne de Provence, espèce invasive. Du fait de la présence abondante de cette espèce et du pâturage, l'enjeu écologique local est plutôt faible. L'angle Nord-Ouest du site est décaissé et sert de bassin de rétention pour la route voisine, **la présence locale d'une zone humide est possible et devra être vérifiée** afin, le cas échéant, d'être prise en compte dans le plan de masse du projet. Ce bassin devra être maintenu dans le projet, qui devra privilégier l'occupation des parties non décaissées. L'arbre de haut jet se situant dans l'angle Nord-Ouest du site devrait aussi être maintenu.

Dans le scénario 2, le parking se situe en bordure immédiate des sites Natura 2000 associés à la Durance, en bordure du Canal des Alpines. On note toutefois que ce secteur est très artificialisé car occupé par une parcelle agricole « intensive « (déclarée à la PAC en melons et pastèques en 2023), et voisin de zones de stockage de la société Lafarge (site de vente de sables et graviers). Localement, les seuls éléments d'intérêt pour la biodiversité sont les haies bordant la parcelle agricole au Nord et au Sud,

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

et la végétation bordant le Canal des Alpines. Ces deux éléments seront faciles à prendre en compte et à préserver dans le projet.

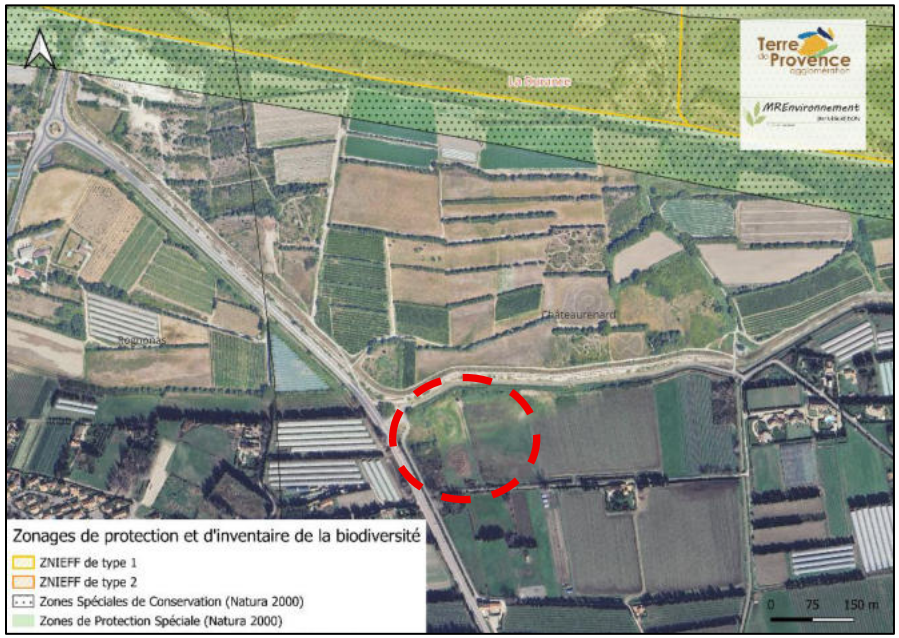


Figure 54. Localisation du futur P+R du pont de Rognonas scénario 1 vis-à-vis des zonages de protection et d'inventaire de la biodiversité.

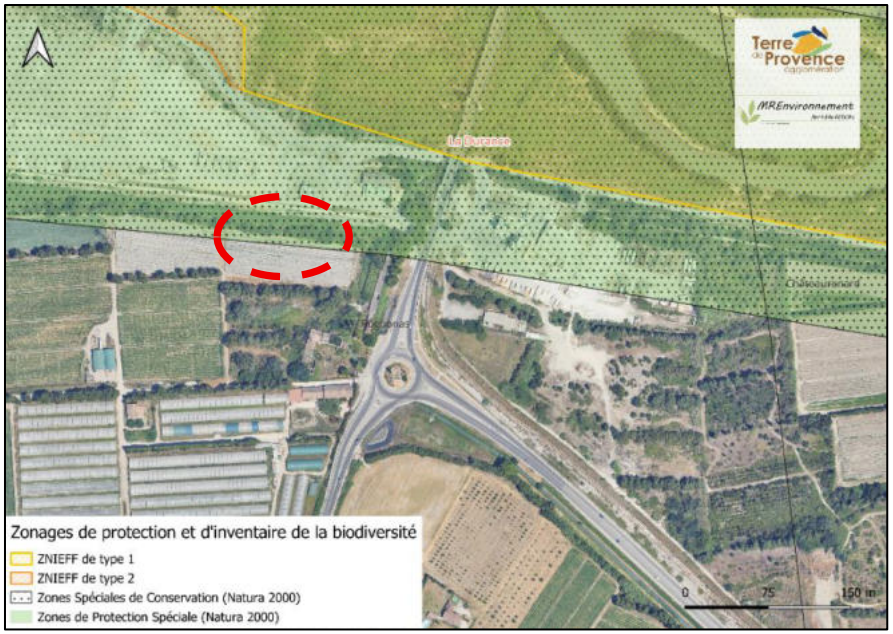


Figure 55. Localisation du futur P+R du pont de Rognonas scénario 2 vis-à-vis des zonages de protection et d'inventaire de la biodiversité.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE



Figure 56. Vue sur le site correspondant au scénario 1 : prairie pâturée.



Figure 57. Site de vente de sables et graviers de la société Lafarge (source : Street view).

4.3.4.3 Autres enjeux environnementaux identifiés sur le site

Les deux scénarios se situent en aléa fort vis-à-vis du risque d'inondation, mais dans la bande de sécurité située à l'arrière immédiat des ouvrages d'endiguement. Ces zones sont donc en principe protégées des inondations. Toutefois, en cas de rupture des ouvrages de protection, l'aléa sera plus fort que l'inondation naturelle.

Dans les deux scénarios, **le P+R se situe en aléa moyen vis-à-vis du risque de retrait-gonflement des argiles**. Le parking relais comprend cependant peu d'infrastructures en hauteur sensibles à ce risque ; afin de limiter les risques de fissures dans les revêtements au sol, des matériaux perméables plus résilients aux mouvements de sols pourront être privilégiés (graviers, dalles ajourées, etc.).

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

4.3.4.4 Analyse succincte des incidences du projet sur l'environnement et mesures d'atténuation proposées.

Thématiques environnementales	Incidences prévisibles scénario 1	Incidences prévisibles scénario 2	Mesures d'atténuation déjà prévues scénario 1	Mesures d'atténuation déjà prévues scénario 2	Mesures d'atténuation complémentaires proposées
Milieu physique	. Environ 16 000 m² de surface imperméabilisée + 7 000 m² de surface perméable stabilisée	. Environ 15 000 m² de surface artificialisée	. Revêtements perméables sur une partie de la surface ("stabilisé")		. Réduire le plus possible les surfaces imperméabilisées au profit de revêtements perméables
Milieu naturel	. Pas d'interaction avec les zonages de protection de la biodiversité (situés à plus de 500 mètres) . Présence possible d'une zone humide qui pourrait être détruite par le projet (au niveau du bassin de rétention et le long du canal des Alpines) . Présence d'un arbre de haut jet à maintenir dans le coin	. Risque de dégradation des haies bordant la parcelle agricole concernée par le projet au Nord et au Sud, et de dégradation de la végétation bordant le Canal des Alpines	. Toute la partie décaissée existante (bassin de rétention y compris la zone humide potentielle) est conservée dans le projet, ainsi que, certainement, l'arbre de haut situé dans l'angle Nord-Ouest (pas visible sur le schéma du plan d'action mais intégré dans la partie laissée en espace vert)	Les emprises envisagées semblent bien conserver les haies existantes	

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Thématiques environnementales	Incidences prévisibles scénario 1	Incidences prévisibles scénario 2	Mesures d'atténuation déjà prévues scénario 1	Mesures d'atténuation déjà prévues scénario 2	Mesures d'atténuation complémentaires proposées
	Nord-Ouest du site du projet				
Ressources naturelles	. Consommation d'eau et de ressources minérales lors de la réalisation des travaux mais cette incidence reste négligeable à l'échelle de l'agglomération . Pas d'impact attendu sur le Canal des Alpines	. Consommation d'eau et de ressources minérales lors de la réalisation des travaux mais cette incidence reste négligeable à l'échelle de l'agglomération . Pas d'impact attendu sur le Canal des Alpines	/	/	
Autres pollutions et nuisances	. Emissions de poussières et de polluants atmosphériques lors de la réalisation des travaux mais cette incidence reste négligeable à l'échelle de l'agglomération . Nuisances sonores pendant les travaux mais impact temporaire	. Emissions de poussières et de polluants atmosphériques lors de la réalisation des travaux mais cette incidence reste négligeable à l'échelle de l'agglomération . Nuisances sonores pendant les travaux mais impact temporaire	/	/	. Réalisation des travaux uniquement en journée hors week-end et jours fériés

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Thématiques environnementales	Incidences prévisibles scénario 1	Incidences prévisibles scénario 2	Mesures d'atténuation déjà prévues scénario 1	Mesures d'atténuation déjà prévues scénario 2	Mesures d'atténuation complémentaires proposées
Energie et climat	. Consommation d'énergie fossile et émissions de GES pendant les travaux. Cette incidence reste cependant négligeable à l'échelle de l'agglomération. . Diminution de la consommation d'énergie fossile et des émissions de GES grâce au soutien du report modal vers des modes de déplacements alternatifs moins consommateurs et polluants (modes doux, autopartage, transports en commun...)	. Consommation d'énergie fossile et émissions de GES pendant les travaux. Cette incidence reste cependant négligeable à l'échelle de l'agglomération. . Diminution de la consommation d'énergie fossile et des émissions de GES grâce au soutien du report modal vers des modes de déplacements alternatifs moins consommateurs et polluants (modes doux, autopartage, transports en commun...)	/	/	

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

4.3.5 Réhabilitation de la friche ferroviaire d'Orgon en un Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) et raccordement cyclable au centre-ville et à « la Durance à vélo » – actions 2.1.2 et 3.3.3

4.3.5.1 Localisation et caractéristiques du projet

La gare d'Orgon est actuellement la seule gare en activité de Terre de Provence. Elle se situe dans la périphérie sud-est du territoire. Elle comprend une consigne pour vélos mais est uniquement accessible par la route pour les voitures, sans infrastructure dédiée aux modes de déplacement alternatifs. L'évolution de la gare d'Orgon en pôle d'échange multimodal fait partie des projets inscrits dans le projet global de Service Express Régional Métropolitain (SERM), qui a pour objectif de renforcer l'offre ferroviaire vers Avignon.

Dans le PLU d'Orgon, le secteur du projet est classé en zone UEc pour une superficie d'environ 22 000 m². *Une étude pré-opérationnelle est en cours* afin de définir la localisation précise et les modalités techniques de mise en place des nouveaux équipements suivants :

- Un parking de co-voiturage jouant le rôle de parking-relais comprenant tous les équipements nécessaires (bornes de recharge pour les véhicules électriques en nombre suffisant, stationnement vélo sécurisé, accessibilité vers les infrastructures identifiées…) ;
- Une halte routière permettant de recevoir les cars des lignes régulières ;
- Des raccordements routiers au site aux dimensions adaptées au passages des cars ;
- Le raccordement du PEM au réseau cyclable de « La Durance à vélo » grâce à la réalisation d'un aménagement cyclable bidirectionnel en revêtement perméable depuis le long de la Durance jusqu'au PEM selon le tracé identifié ;
- Le raccordement du PEM au centre-ville d'Orgon.

Le projet inclut également la réhabilitation du bâtiment de la gare et la rénovation des quais, ainsi que le développement des services proposés pour les usagers.

Le projet se veut qualitatif d'un point de vue environnemental et paysager avec une attention particulière portée à la perméabilité et la renaturation des sols ; des aménagements paysagers adaptés au climat local, économes en eau et en entretien. Des solutions photovoltaïques (abris, ombrières…) sont envisagées.

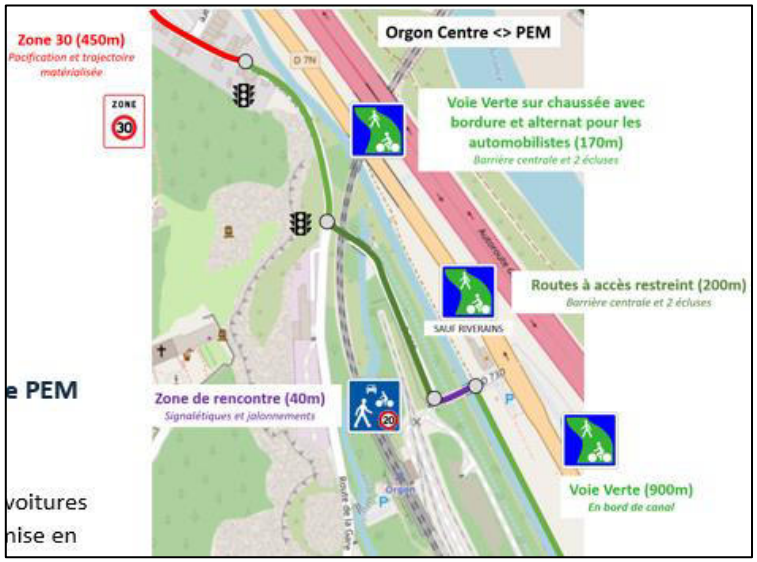


Figure 58. Zoom sur le raccordement du PEM d'Orgon au centre-ville.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

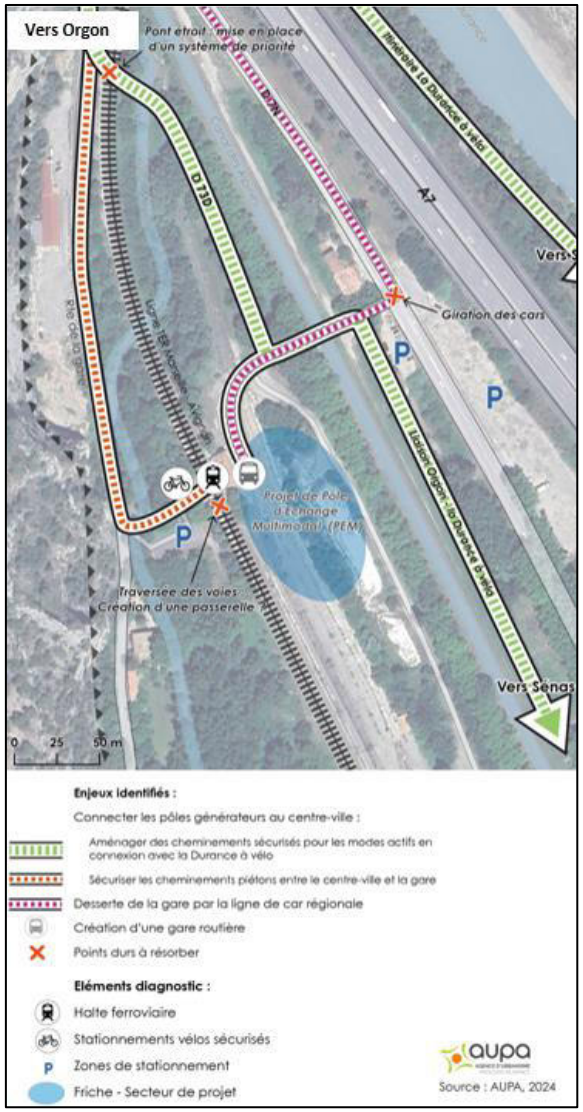


Figure 59. Vue d'ensemble du projet de PEM d'Orgon.



Figure 60. Zoom sur le raccordement du PEM d'Orgon à « La Durance à vélo ».

4.3.5.2 Intersection avec les zonages de protection de la biodiversité

Le site du projet se situe en bordure de plusieurs zonages de protection et d'inventaire de la biodiversité :

A l'Ouest :

- La ZNIEFF de type 2 « Chaîne des Alpilles » ;
- La Zone de Protection Spéciale (site Natura 2000 désigné au titre de la Directive « oiseaux ») et la Zone Spéciale de Conservation (site Natura 2000 désigné au titre de la Directive « habitats ») « Les Alpilles » ;

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

A l'Est, de l'autre côté de l'autoroute A7 :

- La Zone Spéciale de Conservation et la Zone de Protection Spéciale « La Durance » ;
- La ZNIEFF de type 1 « La basse Durance des iscles de Cheval-Blanc ».

Ces zonages de protection sont très proches du site du projet (quelques dizaines de mètres au maximum). Les sites correspondant aux Alpilles sont situés en bordure immédiate des infrastructures existantes (voies) concernées par le projet.

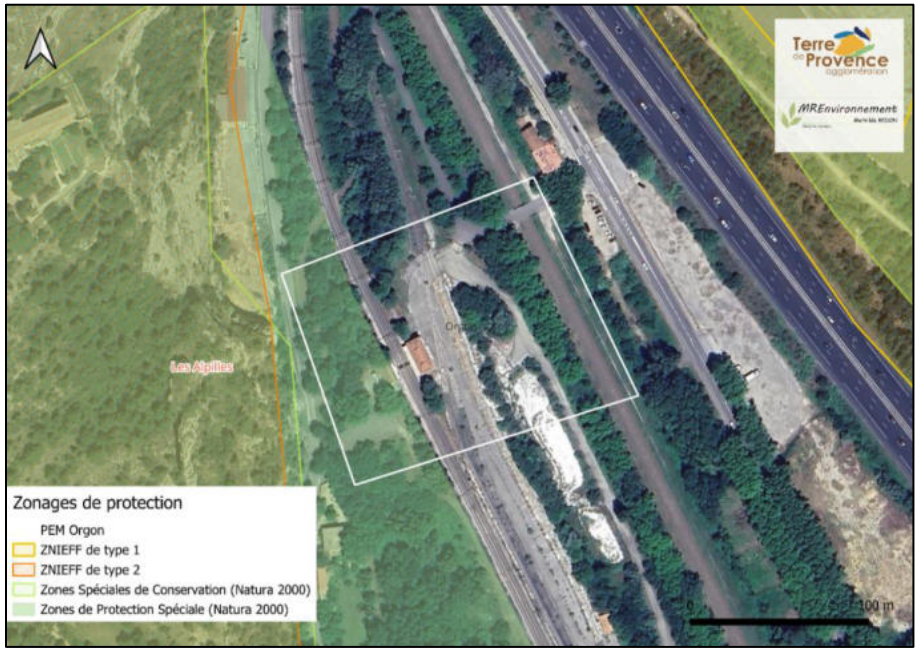


Figure 61. Emprise approximative du projet au regard des zones de protection et d'inventaire de la biodiversité.

Tableau 11. Rappel des caractéristiques des sites Natura 2000 situés à proximité immédiate du projet.

Nom du site	Code	Surface ha	Description simplifiée	Principales pressions
Zones de Protection Spéciales (Directive Oiseaux)				
La Durance	FR9312003	19 966 ha	La Durance présente une des plus grandes diversité avifaunistique de France, avec plus de 260 espèces d'oiseaux recensées, dont 60 espèces d'intérêt communautaire. Parmi ces espèces, le site présente un intérêt particulier pour la conservation du Blongios nain, du Milan noir, de l'Alouette calandre et de l'Outarde canepetière. Les ripisylves, largement représentées, accueillent plusieurs colonies mixtes de hérons arboricoles (Aigrette garzette, Bihoreau gris, Héron garde-bœufs...). Les roselières se développant en marge des plans d'eau accueillent de nombreuses espèces paludicoles (Héron pourpré, Butor étoilé, Blongios nain, Marouette ponctuée, Lusciniole à moustaches, Rémiz penduline...). Les bancs de galets et berges meubles sont fréquentés par la Sterne pierregarin, le Petit Gravelot, le Guêpier d'Europe et le Martin-pêcheur d'Europe. Les zones agricoles riveraines constituent des espaces ouverts propices à diverses espèces patrimoniales (Alouette lulu, Pipit rousseline, Pie-grièche écorcheur, etc.) et sont régulièrement fréquentées par	. Modification du fonctionnement hydrologique : la Durance est une des rares grandes rivières à régime méditerranéen qui a été massivement équipée de barrages . Espèces exotiques envahissantes . Pollution des eaux . Drainage des milieux riverains . Surfréquentation . Extraction de sédiments

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Nom du site	Code	Surface ha	Description simplifiée	Principales pressions
			les grands rapaces (Percnoptère d'Egypte, Circaète Jean-le-Blanc, Aigle de Bonelli, Aigle royal, Grand-duc d'Europe, Faucon pèlerin) nichant dans les massifs alentour (Luberon, Verdon, Alpilles, Lure ...).	
Les Alpilles	FR9312013	26 948 ha	Isolée entre les plaines du Rhône, de la Durance, du Comtat Venaissin et de la Crau, la chaîne des Alpilles apparaît comme une " île ", formée de multiples reliefs calcaires ne dépassant guère 400 mètres d'altitude. Le site accueille une avifaune remarquable avec près de 250 espèces d'oiseaux, dont 25 espèces d'intérêt communautaire. Un des enjeux forts du site est la reproduction de plusieurs couples d'Aigle de Bonelli et d'un couple de Percnoptère d'Egypte, deux rapaces méditerranéens très menacés en France et en Europe. On y trouve également entre 58 et 77 couples de Grand-duc d'Europe, soit parmi les plus fortes densités connues en Europe. Le site est également remarquable pour la conservation du Rollier d'Europe et du Traquet oreillard.	. Surfréquentation (forte pression touristique) . Abandon du pastoralisme et dynamique de fermeture des milieux . Risque de feux de forêts . Présence de lignes électriques et téléphoniques présentant un risque de mortalité pour l'avifaune
Zones Spéciales de Conservation (Directive Habitats)				
La Durance	FR9301589	15 920 ha	La Durance constitue un bel exemple de système fluvial méditerranéen, présentant une imbrication de milieux naturels plus ou moins humides et liés à la dynamique du cours d'eau. La variété des situations écologiques se traduit par une grande diversité d'habitats naturels : végétation basse des bancs graveleux et des dépôts de limons, boisements bas, étendues d'eau libre, bras morts directement associés au lit de la rivière, ainsi que différentes formes de forêts installées sur les berges. La plupart de ces habitats est remaniée à chaque crue et présente ainsi une grande instabilité et originalité. Le site présente un intérêt particulier puisqu'il concentre, sur un espace réduit, de nombreux habitats naturels d'intérêt communautaire à la fois marqués par les influences méditerranéenne et montagnarde. Concernant la faune, la Durance présente un intérêt particulier pour la conservation de diverses espèces de chauves-souris et de l'Apron du Rhône, poisson fortement menacé de disparition.	. Espèces exotiques envahissantes favorisées par la forte dynamique de perturbation des écosystèmes en place, laissant peu de place aux stades matures . Nombreux ouvrages hydroélectriques

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Nom du site	Code	Surface ha	Description simplifiée	Principales pressions
Les Alpilles	FR9301594	17 334 ha	Le principal intérêt de ce site réside dans la présence d'un cortège faunistique particulièrement riche. En particulier, le massif des Alpilles constitue un secteur d'enjeu international pour la conservation des chauves-souris car il abrite plusieurs colonies importantes : La carrière de Glanum (St Rémy de Provence), La grotte des Fées (Baux de Provence) et le Tunnel d'Orgon. Ce dernier figure parmi les 21 sites français présentant un intérêt majeur d'ordre international pour la conservation des chiroptères.	. Surfréquentation . Forte pression d'urbanisation sur certains secteurs . Risque de feux de forêt . Fermeture des milieux

La ZNIEFF de type 2 « Chaîne des Alpilles » permet de mettre en valeur la présence d'espèces menacées de rapaces, comme le Vautour percnoptère (*Neophron percnopterus*) et l'Aigle de Bonelli (*Hieraaetus fasciatus*), avec deux couples reproducteurs présents. La Chaîne des Alpilles est également reconnue pour son intérêt patrimonial, avec des paysages variés et un patrimoine historique riche.

La ZNIEFF de type 1 « La basse Durance des iscles de Cheval-Blanc » englobe une grande diversité d'habitats naturels aquatiques et humides. Elle présence un intérêt marqué pour l'avifaune, principalement associée aux milieux humides. Plusieurs espèces de poissons remarquables y ont aussi été identifiées, ainsi que la présence de deux espèces de mammifères protégées, le Castor d'Europe (*Castor fiber*) et la Loutre (*Lutra lutra*).

Le site du projet correspond à une friche ferroviaire et ne comprend pas d'habitats susceptibles d'être utilisés par les espèces protégées recensées dans les zones de protection et d'inventaire associées à la Durance (absence de mare ou autre milieu humide, absence de zone ouverte propice à la chasse pour les rapaces…). On note la présence du Canal des Alpines, à l'Est, le long duquel se trouve une piste cyclable. Ce canal est très artificialisé (berges très entretenues et rectifiées). De plus, aucune modification de cette infrastructure n'est prévue dans le projet : la voie verte existante sera utilisée pour l'accès à la gare en modes doux. La bande boisée bordant le canal à l'Ouest, ne fait pas non plus l'objet de modifications dans le projet.

Les sites de protection et d'inventaire correspondant aux Alpilles ont principalement pour vocation de protéger plusieurs espèces de rapaces et de chauves-souris.

La présence d'habitats favorables dans la friche concernée par le projet est peu probable. Les falaises surplombant la gare, par contre (hors périmètre strict du projet), sont tout à fait susceptibles d'abriter des rapaces pour la nidification. Des précautions devront être prises pendant les travaux pour limiter le dérangement des couples nicheurs (interventions en dehors de la période de reproduction notamment).

On note par ailleurs l'intérêt paysager des alignements de platanes situés de part et d'autre de la Route de Sénas (DN 7), et l'intérêt du Canal des Alpines, à l'Est du site. Ces derniers ne devraient cependant pas être impactés par le projet (qui comprend uniquement le réaménagement du site de la gare et la matérialisation des pistes cyclables vers le centre-ville et « la Durance à vélo », qui concernera des voies existantes).

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE



Figure 62. Vue sur la gare depuis la RD 73D (source : Street View).



Figure 63. Canal des Alpines, à l'Est du site de la gare (source : Street View).

4.3.5.3 Autres enjeux environnementaux identifiés sur le site

Le site de la gare se situe en zone inondable, principalement en aléa faible, il est concerné par le PPRi de la basse vallée de la Durance. Les prescriptions du PPRI devront être respectées.

Le tracé du raccordement cyclable à « la Durance à vélo » part de la gare, en zone d'aléa faible mais traverse ensuite des zones où l'aléa est fort. L'enjeu est cependant faible puisque ce tracé concerne uniquement des infrastructures existantes et ne sera utilisé que de façon ponctuelle, le temps de rejoindre la gare en vélo. Les voies concernées peuvent être fermées en cas d'inondation.

Le tracé du raccordement cyclable vers le centre-ville d'Orgon, ne traverse que des zones en aléa faible et concerne également uniquement des voies existantes. L'enjeu supplémentaire associé au projet est donc faible.

L'emprise du projet dans son ensemble se situe en zone d'aléa retrait-gonflement des argiles modéré. Cela n'a cependant pas d'impact majeur sur le projet. Les nouvelles infrastructures au niveau de la gare devront prendre en compte la présence de ce risque ; les raccordements cyclables empruntent des voies existantes sans effet sur l'aggravation du risque.

Le site du projet, de par sa proximité avec le massif des Alpilles, se situe en **zone informative pour les obligations légales de débroussaillement**. Des dispositifs de lutte contre les incendies bien dimensionnés devront être prévus dans le réaménagement du site (borne ou bâche incendie notamment).

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

4.3.5.4 Analyse succincte des incidences du projet sur l'environnement et mesures d'atténuation proposées

Thématiques environnementales	Incidences prévisibles	Mesures d'atténuation déjà prévues	Mesures d'atténuation complémentaires proposées
Milieu physique	. Risque d'inondation (projet partiellement en zone inondable - aléa faible à fort pour le raccordement cyclable)	. Prise en compte des prescriptions du PPRi de la basse vallée de la Durance	. Maintien de la perméabilité de la piste de long du Canal des Alpines lors du réaménagement de la voie cyclable . Prévoir de fermer les voies d'accès cyclables en cas d'inondation et installer des panneaux d'information sur le risque d'inondation aux abords des zones à risques
Milieu naturel	. Risque de dérangement des rapaces nichant dans les falaises au-dessus du site de la gare		. Réaliser les travaux en dehors de la période de reproduction (plutôt automne-début d'hiver)
Ressources naturelles	. Consommation d'eau lors de la réalisation des travaux mais cette incidence reste négligeable à l'échelle de l'agglomération		
Pollutions et nuisances	. Emissions de poussières et de polluants atmosphériques lors de la réalisation des travaux mais cette incidence reste négligeable à l'échelle de l'agglomération . Nuisances sonores pendant les travaux . La mise en place d'un pôle d'échange multimodal va par contre favoriser l'usage des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle avec un fort impact positif attendu sur la diminution de la pollution de l'air		. Réalisation des travaux uniquement en journée hors week-end et jours fériés
Risques naturels	. Projet situé en zone informative pour les obligations légales de débroussaillement . Raccordement cyclable du projet en partie en zone d'aléa fort pour les inondations		. Prévoir des dispositifs de lutte contre les incendies suffisamment bien dimensionnés (borne ou bâche incendie notamment) . Prévoir une information du public et de pouvoir fermer les accès en cas d'inondation.
Energie et climat	. Consommation d'énergie fossile et émissions de GES pendant les travaux. Cette incidence reste cependant négligeable à l'échelle de l'agglomération. . La mise en place d'un pôle d'échange multimodal va par contre favoriser l'usage des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle avec un fort impact positif attendu sur la réduction de la consommation d'énergie fossile et la réduction des émissions de gaz à effet de serre.		

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

4.3.6 Réalisation d'une traversée multimodale de la Durance – action 5.1.1

4.3.6.1 Localisation et caractéristiques du projet

Les ponts existants sur la Durance sont très fréquentés et proches de la saturation (pont de Rognonas, pont de Bonpas), de même que les routes départementales qui desservent le nord du département vers Avignon (RD 28 et RD 571). La connexion du Grand Marché de Provence à l'autoroute A7 reste également à améliorer.

Dans ce contexte, cette action vise à étudier l'opportunité d'un nouveau franchissement mixte routier / modes doux sur la Durance, qui permettra de fluidifier le trafic sur les axes existants, de faciliter l'accès au Grand Marché de Provence depuis l'autoroute A7 et de compléter le maillage de cheminements modes doux du territoire.

Une étude de trafic et des simulations doivent d'abord être réalisés pour localiser et dimensionner l'ouvrage. L'un des enjeux consiste notamment à gérer l'appel d'air qui va être généré par la fluidification du trafic (risque d'entraîner une augmentation du nombre de véhicules en circulation) et de s'assurer que le projet contribue réellement au développement des modes doux et à l'atteinte des objectifs en termes d'évolution des parts modales sur le territoire.

Le projet n'est donc pas localisé précisément à ce jour. Il devrait se situer quelque part à l'Est du pont de Rognonas.

4.3.6.2 Intersection avec les zonages de protection de la biodiversité

La zone approximative de localisation prévisionnelle du projet est concernée par les zonages d'inventaire et de protection suivants :

- La ZNIEFF de type 1 « La basse Durance, à la confluence avec l'Aiguillon » ;
- La ZNIEFF de type 2 « La Basse Durance » ;
- La Zone Spéciale de Conservation et la Zone de Protection Spéciale « La Durance ».

Pour rappel, les deux sites Natura 2000 associés à la Durance permettent la préservation d'une mosaïque dynamique d'habitats naturels aquatiques et humides qui évoluent au gré des crues. De nombreuses espèces protégées et d'intérêt communautaire y sont présentes.

Les deux ZNIEFF contribuent à la mise en valeur de ce patrimoine remarquable, puisqu'elles sont associées à des programmes d'inventaire de la biodiversité qui viennent renforcer la connaissance des enjeux présents et faciliter leur prise en compte dans les projets d'aménagement du territoire.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

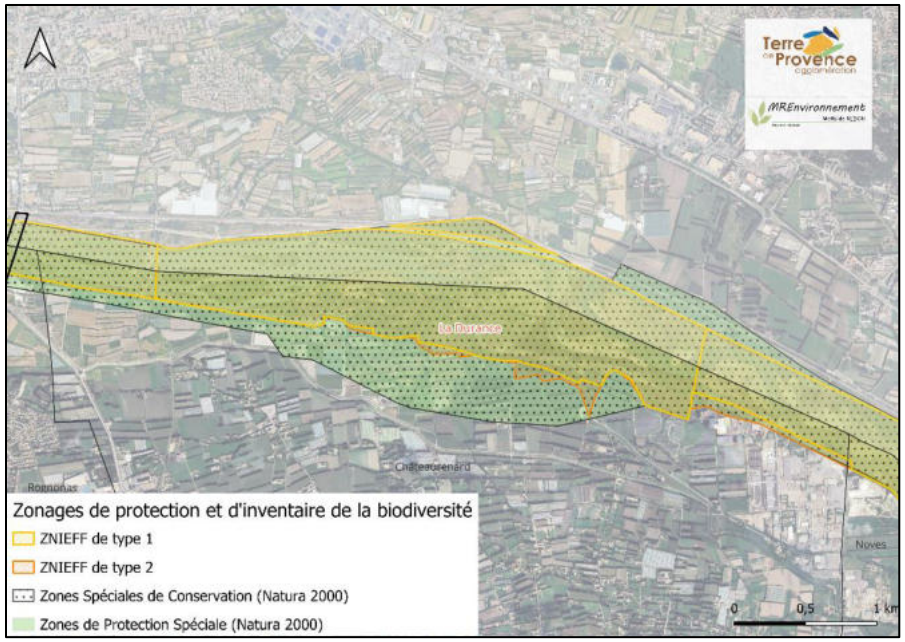


Figure 64. Zonages environnementaux au droit de la zone prévisionnelle d'implantation de la nouvelle traversée de la Durance.

4.3.6.3 Autres enjeux environnementaux identifiés sur le site

Quelle que soit sa localisation précise, le projet va concerner le lit mineur de la Durance et ses milieux riverains. Au-delà de la présence d'habitats naturels protégées jouant un rôle de corridor écologique d'importance régionale et de lieu de vie pour de nombreuses espèces remarquables, **la préservation de la qualité de l'eau pendant le chantier va représenter un enjeu important**.

La localisation du projet dans le lit de la rivière le rend aussi **particulièrement vulnérable aux inondations** (aléa fort voire zone en eau permanente pour le lit mineur).

La mise en service de ce nouvel axe routier va par ailleurs générer un fort impact paysager difficile à amoindrir (un pont au-dessus de la rivière sera nécessairement très visible). Des efforts d'intégration pourront par contre être faits au niveau des berges.

Les riverains du tracé seront concernés par le bruit généré par le trafic sur la nouvelle infrastructure. L'étude de trafic et les simulations permettront d'estimer l'ampleur des nuisances à prévoir et de donner les informations nécessaires à la recherche de solutions d'atténuation.

4.3.6.4 Analyse succincte des incidences du projet sur l'environnement et mesures d'atténuation proposées

La réalisation d'une traversée de la Durance va entraîner des impacts typiques des travaux en lit mineur d'une rivière :

- Destruction d'habitats benthiques ;
- Destruction de frayères (dont frayères d'espèces migratrices protégées) ;
- Destruction et/ou dégradation des habitats naturels présents sur les berges avec risque d'impacts sur des habitats d'espèces d'intérêt communautaire comme le Castor et la Loutre ;
- Dégradation temporaire de la qualité de l'eau en aval du chantier pendant les travaux (augmentation de la turbidité, pollution par des hydrocarbures et des huiles).

Le tableau suivant propose un ensemble de mesures préventives qui peuvent être prises pour réduire les impacts du projet.

Ce dernier fera l'objet, entre autres études préalables, d'un dossier loi sur l'eau et d'une étude d'incidence Natura 2000 qui permettront de préciser

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

et de compléter ces mesures en fonction des caractéristiques de l'ouvrage et des enjeux identifiés au droit du site.

Tableau 12. Quelques mesures générales d'atténuation des impacts d'un projet traversant le lit mineur de la Durance.

Impacts possibles	Mesures d'évitement	Mesures de réduction
Abattages et défrichements dans la ripisylve		. Abattages réduits au strict minimum au niveau du débouché de l'accès sur la berge . Travaux de terrassement strictement circonscrits à l'emprise du futur accès : espaces naturels autour mis en défens et balisés
Impacts sur des habitats d'intérêt communautaire de type « Forêts alluviales à *Alnus glutinosa* »		. Abattages réduits au strict minimum au niveau du débouché de l'accès sur la berge
Dérangement de la faune pendant les travaux / risque de destruction d'espèces	. Balisage des zones à débroussailler . Réalisation d'actions d'effarouchement en amont du démarrage du chantier pour rendre la zone moins attractive pour la faune	. Défrichements réalisés en dehors des périodes les plus sensibles pour la faune . Réalisation de suivis naturalistes pendant le chantier . Suivi environnemental du chantier par un écologue naturaliste
Remobilisation du substrat le long de la berge et colmatage de frayères ou d'autres habitats benthiques		. Mise en place d'un système de filtration permettant de bloquer l'essentiel des terres, limons, etc.
Destruction des habitats benthiques		. Surface impactée réduite, réduction des terrassements au strict nécessaire.
Dégradation de la qualité de l'eau pendant les travaux / Pollution de l'eau par des hydrocarbures, eaux résiduaires de chantier, etc.)	. Installation d'un batardeau en aval de la zone de chantier . Opérations d'entretien, nettoyage, réparation, ravitaillement des engins de chantier en dehors de la zone de chantier, sur une zone étanche éloignée des canaux et du fleuve. . Aucun stockage de produits polluants sur le site	. Autres mesures habituellement mises en place dans le cadre de travaux en milieu aquatique . Réalisation de prélèvements pour le suivi de la qualité de l'eau en début et fin de phases de travaux + suivis au niveau de stations existantes en amont et en aval du chantier sur la Durance Définition de valeurs guides et valeurs d'alerte pour la qualité de l'eau
Risque d'inondation du chantier		. Chantier réalisé pendant la période d'étiage . Dimensionnement des batardeaux afin de protéger le chantier en cas de crue susceptible d'advenir pendant la période du chantier . Possibilité d'installer des pompes si cela s'avère nécessaire . Organisation du chantier de manière à tolérer un certain niveau de submersion

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

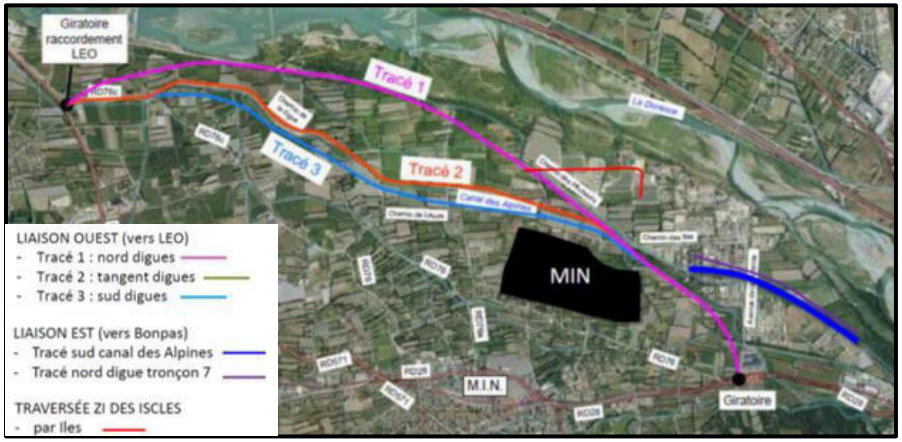
Impacts possibles	Mesures d'évitement	Mesures de réduction
Risque de nuisances sonores pendant le chantier	. Travaux réalisés en semaine, entre 7h et 19h.	
Nuisances sonores en phase d'exploitation		. Réduction de la vitesse de circulation . Mise en place d'équipements anti-bruit dans la partie « terrestre » du tracé
Impact paysager		Effort architectural et mesures d'intégration paysagère au niveau des berges (végétalisation des abords du tracé par exemple)

4.3.7 Raccordement du nouveau Grand Marché de Provence au réseau routier (action 5.1.2)

4.3.7.1 Localisation et caractéristiques du projet

La desserte et le bon fonctionnement du nouveau Grand Marché de Provence (relocalisation de l'ancien Marché d'Importance Nationale – MIN au nord de Châteaurenard) sont pénalisés par un accès routier sous-dimensionné et organisé en impasse. Afin de soutenir le fonctionnement de ce pôle économique majeur, cette action prévoit la création d'un nouveau barreau routier, entre le secteur de Bonpas (et le futur échangeur sur l'A7 à Cabannes), et la future traversée multimodale sur la Durance, en passant au nord de la commune de Châteaurenard.

Plusieurs tracés, visibles sur la figure ci-dessous, ont été imaginés, les études de faisabilité ne sont pas encore réalisées.



4.3.7.2 Identification des principaux enjeux environnementaux concernant la zone du projet

Quelle que soit sa localisation précise, le projet se trouvera à proximité des ZNIEFF de type 1 « La basse Durance, du barrage de Bonpas à la Petite Castelette » et « la basse Durance à la confluence avec l'Aiguillon », et de la ZNIEFF de type 2 « la basse Durance ».

Il sera aussi concerné par les sites Natura 2000 associés à la Durance, situés à proximité immédiate (sans toutefois les impacter directement) : ZPS et ZSC « La Durance », déjà présentés plus tôt.

L'étude d'impact du projet inclura donc une analyse détaillée des incidences Natura 2000 ainsi qu'un dossier loi sur l'eau, qui permettront de préciser les enjeux et les sensibilités en présence et de proposer des mesures proportionnées d'atténuation des incidences dans le cadre de la mise en œuvre de la séquence « éviter-réduire-compenser ».

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

4.3.7.3 Analyse succincte des incidences du projet sur l'environnement et mesures d'atténuation proposées

A ce stade, seule une analyse très succincte des incidences a pu être réalisée.

Cette analyse préalable permet de conclure que « le tracé n°1 présente un impact écologique plus marqué et est davantage exposé au risque d'inondation. Le tracé n°3 affecte quant à lui davantage le bâti. Le tracé n°2 constitue un compromis entre les deux. »

Le tracé n°1 se situe en effet en partie à l'intérieur du périmètre Natura 2000. Se situant à l'écart de la rivière et de ses milieux riverains, il ne devrait pas entraîner d'impact directs sur des milieux naturels d'intérêt communautaire. Cependant, des habitats d'espèces d'intérêt communautaire pourraient être concernés par le chantier : zones de chasse utilisées par les rapaces et les chauves-souris, vieux arbres à cavités pouvant abriter des coléoptères saproxyliques, etc.

L'étude d'incidences Natura 2000 du projet permettra de préciser ces impacts prévisionnels.

Par ailleurs, quel que soit son tracé, le projet, qui traverse des parcelles agricoles et va nécessiter des défrichements de haies, aura nécessairement un fort impact paysager. De plus, bien que les tracés prévisionnels concernent des zones peu densément urbanisées, les riverains de la nouvelle route seront aussi impactés par des nuisances sonores. Le trafic, notamment de poids lourds, est en effet susceptible d'être important sur cet axe, qui devrait permettre aussi de délester les RD 28 et 571 et de fluidifier le trafic de transit à l'intérieur de Châteaurenard. Les études préalables à l'instruction de ce projet incluront un volet acoustique qui permettra de définir le risque et les mesures d'atténuation appropriées pour préserver les riverains. A noter que cet impact, possiblement fort localement, devrait rester relativement localisé, et ne devrait concerner qu'une petite partie de la population des communes traversées par la nouvelle voie. De plus, le délestage des RD 28 et 571 ainsi que d'autres axes du centre de Châteaurenard, va permettre une diminution du volume sonore lié au trafic sur ces axes. A l'échelle de l'agglomération, l'impact négatif du projet sur les nuisances sonores devrait donc rester faible.

Tableau 13. Analyse comparative des incidences environnementales des scénarios étudiés (source : MIN, 2021).

Impact	Tracé 1	Tracé 2	Tracé 3	Tracé Est
Vulnérabilité aux inondations	Crue décennale	Crue trentennale (jusqu'à 2m d'eau)	Protégé par la digue	Crue trentennale
Impact bâti	Limité	Limité	Très fort	Limité
Impact écologique	Important	Faible	Peu d'impact direct	Natura 2000

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Impact agricole	Projet consommateur de foncier : compensations à prévoir

4.3.8 Connecter Mollégès-Gare à l'EV08 par un aménagement en site propre sécurisé – action 3.4.6

4.3.8.1 Localisation et caractéristiques du projet

L'objectif de cette action est de connecter la gare de Mollégès à l'EuroVélo route 8 (EV08). Cette connexion fait partie d'un ensemble d'aménagements prévus pour renforcer les connexions cyclables entre Terre de Provence et la Communauté de Communes Vallée des Baux Alpilles. Parmi les aménagements proposés (présentés dans la fiche action 3.4.5 « Développer des connexions cyclables avec la CCVBA »), cette connexion est la seule à demander la création d'une nouvelle infrastructure en site propre ; c'est pourquoi elle fait l'objet d'une fiche action spécifique et d'analyse à part.

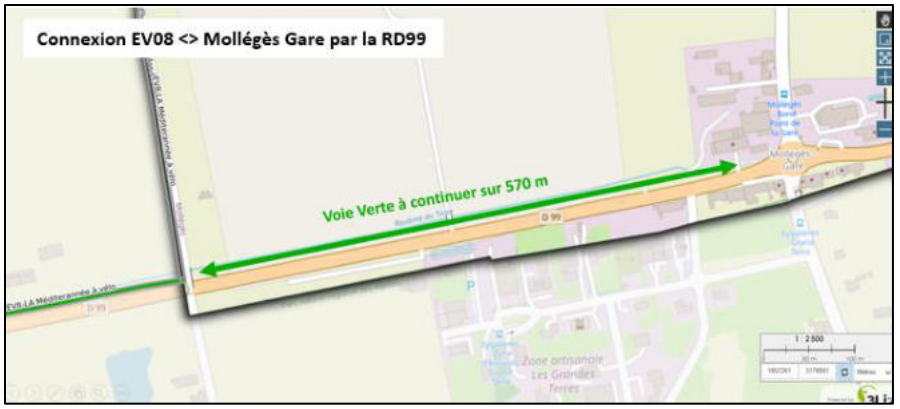


Figure 65. Principe d'implantation de la nouvelle liaison cyclable.



Figure 66. Vue aérienne de la zone concernée par le projet.

4.3.8.2 Intersection avec les zonages de protection de la biodiversité

Les sites protégés ou d'inventaire les plus proches correspondent au massif des Alpilles et se situent à environ 1,6 km au Sud du projet**. La réalisation**

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

du projet n'aura donc pas d'impact direct ou indirect sur des espaces de protection ou d'inventaire de la biodiversité.

Le tracé envisagé se situe entre la RD 99 et un canal artificiel, la Roubine du Titan. Un fossé borde la route. Au Sud de celle-ci, se trouvent des habitations et une zone d'activités, et au Nord, de l'autre côté du canal, des parcelles cultivées. L'enjeu global du site pour la biodiversité est donc faible.

4.3.8.3 Autres enjeux environnementaux identifiés sur le site

Le tracé ne se situe pas en zone inondable. Il se situe par contre dans une **zone d'aléa fort vis-à-vis du risque de remontée de nappe, et d'aléa fort vis-à-vis du risque lié au retrait-gonflement des argiles**.

Le revêtement choisi pour la nouvelle liaison cyclable devra être peu sensible aux mouvements de sols (par exemple de type terre battue ou gravillons). Le risque d'inondation par remontée de nappe ne pose pas de problématique particulière dans la mesure où la nouvelle voie en site propre ne sera utilisée que de façon ponctuelle. De plus, une information sur le risque présent peut être mise en place, de même que la possibilité de fermer la voie en cas d'alerte inondation.

4.3.8.4 Analyse succincte des incidences du projet sur l'environnement et mesures d'atténuation proposées

La prolongation de la voie verte entre Mollégès gare et l'EV08 se situe dans un environnement très artificialisé et devrait occuper une emprise réduite (environ 3 mètres de large sur 2 km). Aucun élément végétal d'intérêt ne se trouve sur le tracé. Le canal est un canal artificiel qui peut servir d'habitat pour des espèces associées aux milieux humides (amphibiens, libellules, voire reptiles par exemple), cependant, la création de la piste ne devrait pas entraîner de modifications au niveau du canal et un impact très réduit à nul sur ses berges. Aucun impact notable n'est donc attendu sur la biodiversité.

Comme pour les projets analysés précédemment, les travaux vont générer des nuisances, et consommer de l'énergie et des ressources naturelles. Ces incidences vont cependant rester temporaires et restent cependant négligeables à l'échelle de l'agglomération.

4.3.9 Prolonger la Voie Verte vers Orgon – action 3.2.3

4.3.9.1 Localisation et caractéristiques du projet

Terre de Provence dispose de 22 km de voie verte sécurisée. Cette dernière s'arrête cependant à Plan d'Orgon sans desservir Orgon. L'objectif de cette action est donc de prolonger la voie verte existante jusqu'à Orgon en empruntant le tracé de l'ancienne voie ferrée.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

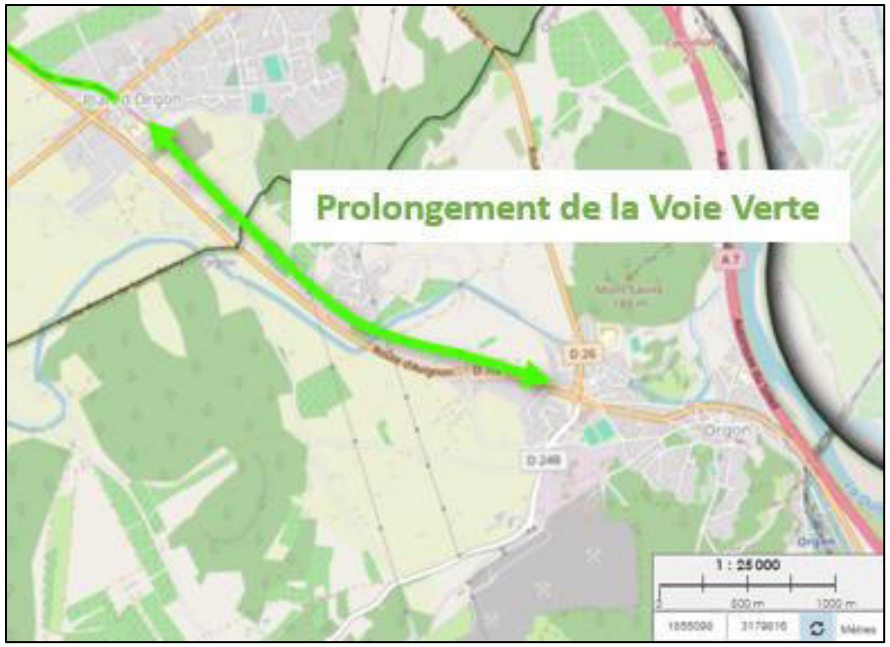


Figure 67. Tracé du prolongement de la voie verte vers Orgon.

4.3.9.2 Intersection avec les zonages de protection de la biodiversité

Le projet se situe à proximité immédiate de la ZNIEFF de type 2 « Chaîne des Alpilles » et du site Natura 2000 « les Alpilles ». Pour rappel, les principaux enjeux de ce site résident dans la présence d'une avifaune remarquable, incluant 25 espèces d'intérêt communautaire dont plusieurs couples d'Aigle de Bonelli, un couple de Percnoptère d'Egypte, et entre 58 et 77 couples de Grand-duc d'Europe, soit parmi les plus fortes densités connues en Europe. Le site est également remarquable pour la conservation du Rollier d'Europe et du Traquet oreillard.

Parmi les éléments pouvant présenter un intérêt local pour la biodiversité, on note la présence d'un canal artificiel qui coupe le tracé (passage busé sous la RD7N).

La route est bordée d'un fossé susceptible d'être utilisé une partie de l'année par des espèces associées aux milieux humides (amphibiens, libellules…) et, sur une longue section, d'un rideau d'arbres de haut jet (peupliers a priori).



Figure 68. Fossé et rideau d'arbres de haut jet bordant la RD7N (source : Street View).

Sur le reste du tracé, les abords sont très artificialisés : haies de thuyas, friches, mais aussi quelques arbres de haut jet isolés qui mériteraient d'être préservés (ombrage et refuge pour la biodiversité).

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

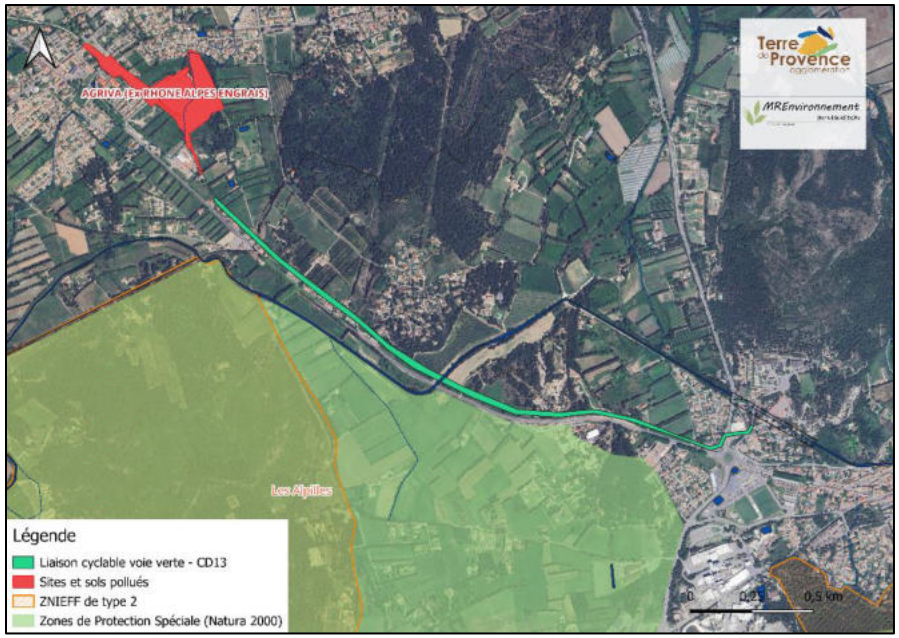


Figure 69. Localisation du projet vis-à-vis des zonages de protection de la biodiversité et vis-à-vis des sites et sols pollués.

4.3.9.3 Autres enjeux environnementaux identifiés sur le site

Le tracé passe à proximité immédiate d'un site pollué correspondant aux terrains occupés par la société AGRIVA (production d'engrais et de fertilisants agricoles). Cependant, aucun impact n'est attendu sur la santé, puisque les usagers n'empruntent la voie verte que de façon temporaire.

Le tracé ne passe pas par des zones inondables. Par contre, il se situe en zone d'aléa fort vis-à-vis du risque de retrait-gonflement des argiles. Le revêtement choisi pour la nouvelle liaison cyclable devra être peu sensible aux mouvements de sols (par exemple de type terre battue ou gravillons).

4.3.9.4 Analyse succincte des incidences du projet sur l'environnement et mesures d'atténuation proposées

Le tracé envisagé se situe dans un contexte très artificialisé et devrait emprunter l'ancienne voie ferrée parallèle à la RD7N. Aucun impact supplémentaire n'est donc attendu sur le sol (déjà stabilisé). Les principaux éléments localement favorables à la biodiversité devraient pouvoir être préservés sans problème dans le projet qui occupe une emprise réduite : haies d'arbres de haut jet, canal et ses abords, fossé situé le long de la route. Les accès chantier pourront être aisément gérés de façon à limiter les dégâts « collatéraux » sur la végétation environnante.

Aucun impact notable n'est attendu sur la biodiversité ni sur les espèces d'intérêt communautaire. En effet, le tracé ne comprend pas d'habitats particulièrement favorables à la reproduction ou à l'alimentation des espèces remarquables associées au site Natura 2000 des Alpilles.

Comme pour les projets analysés précédemment, les travaux vont générer des nuisances, et consommer de l'énergie et des ressources naturelles. Ces incidences vont cependant rester temporaires et restent négligeables à l'échelle de l'agglomération.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

4.4 Synthèse thématique des incidences par axe thématique

4.4.1 Synthèse des impacts de l'axe1 – Transports en commun - sur l'environnement

Tableau 14. Analyse thématique des impacts notables des actions de l'axe 1 sur l'environnement

Thématiques environnementales	Incidences positives pressenties	Incidences négatives pressenties	Mesures ERC intégrées dans le PdM	Mesures prévisionnelles à mettre en place au cours de sa mise en œuvre
Milieu physique	/	/	/	/
	Pas d'impact positif	**Pas d'impact négatif**		
Paysage et patrimoines / qualité de vie	. Effet positif du développement des services à destination des usagers des transports en commun sur le cadre de vie des habitants : meilleure lisibilité des aménagements urbains pour les déplacements, contribution à l'apaisement de la circulation, report modal facilité… . Une partie des nouveaux aménagements envisagés vise à améliorer la lisibilité de l'espace public pour améliorer le partage de l'espace entre les différents modes de déplacements ou fluidifier le trafic. Les nouveaux aménagements se veulent qualitatifs et homogènes dans leurs formes / couleurs. Cela va contribuer directement à l'amélioration de la qualité de vie des habitants et à la revalorisation des centre-bourgs.	/	/	/
	Impact positif sur le cadre de vie des habitants	**Pas d'impact négatif**		
Milieux naturels et biodiversité	/	/	/	/
	Pas d'impact positif	**Pas d'impact négatif**		
Ressources naturelles : eau et	/	/	/	/
	Pas d'impact positif	**Pas d'impact négatif**		

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Thématiques environnementales	Incidences positives pressenties	Incidences négatives pressenties	Mesures ERC intégrées dans le PdM	Mesures prévisionnelles à mettre en place au cours de sa mise en œuvre
ressources minérales				
Risques naturels	/	/	/	/
	Pas d'impact positif	**Pas d'impact négatif**		
Risques technologiques et nuisances	. Effet positif sur la réduction des nuisances sonores en milieu urbain par la réduction attendue de la part modale de la voiture par la réduction du nombre de véhicules en circulation (augmentation de l'usage des transports collectifs).	. Risque de nuisances sonores pendant la réalisation des travaux de mise en place des nouveaux aménagements / équipements.	/	/
	Impact positif faible sur l'ambiance sonore en centre-ville/bourg	**Impact négatif temporaire et localisé**		
Qualité de l'air	. Effet positif sur l'amélioration de la qualité de l'air par la réduction attendue de la part modale de la voiture au profit de modes de transports collectifs. Ces actions devraient notamment contribuer à la réduction des émissions de particules fines (- 27,2 % pour les PM10 et jusqu'à – 40 % pour les PM 2,5 à l'horizon 2035 pour l'ensemble des actions du PdM) et de dioxyde d'azote (- 75,2 % à 2035), tout en favorisant une baisse des concentrations en ozone pendant les périodes chaudes. . L'amélioration de la gestion du trafic (voies en site propre, etc.), a également un effet positif sur la réduction des concentrations en polluants atmosphériques.	/	/	/

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Thématiques environnementales	Incidences positives pressenties	Incidences négatives pressenties	Mesures ERC intégrées dans le PdM	Mesures prévisionnelles à mettre en place au cours de sa mise en œuvre
	Impact positif sur la réduction des concentrations en polluants atmosphériques	**Pas d'impact négatif**		
Consommation d'énergie et gaz à effet de serre	. Effet positif du développement des services et du soutien financier à destination des mobilités alternatives à la voiture individuelle thermique : une réduction de la consommation d'énergie d'origine fossile est attendue avec un effet positif sur la baisse des émissions de CO2. L'ampleur de cet effet est difficile à évaluer car il va dépendre de la volonté des habitants de se saisir des opportunités générées par les actions du PdM pour faire évoluer leurs habitudes de déplacement. . L'amélioration de la gestion du trafic (voies en site propre, etc.) peut aussi contribuer à la réduction de la consommation d'énergie fossile et à la diminution des émissions de gaz à effet de serre.	/	/	/
	Impact positif bien que faible	**Pas d'impact négatif**		
Santé	. L'amélioration de la qualité de l'air et l'apaisement des nuisances sonores devraient avoir un effet directement positif sur la santé (diminution des problèmes respiratoires et cardio-vasculaires, sommeil de meilleure qualité…)	/	/	/
	Impact indirectement positif	**Pas d'impact négatif**		

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

4.4.2 Synthèse des impacts de l'axe 2 – Intermodalité et mobilités partagées – sur l'environnement

Thématiques environnementales	Incidences positives pressenties	Incidences négatives pressenties	Mesures ERC intégrées dans le PdM	Mesures prévisionnelles à mettre en place au cours de sa mise en œuvre
Milieu physique	/	. Imperméabilisation des sols avec impact négatif sur la fonctionnalité des sols (*les emprises n'étant pas fixées à ce jour, il n'est pas possible de calculer une surface d'impact, même approximative*). L'impact devrait être particulièrement fort pour le parking-relais à proximité du pont de Rognonas.	/	Tous les projets devraient privilégier autant que possible des revêtements perméables pour toutes les surfaces hors voiries. Les projets pour lesquels cela peut être pertinent devraient privilégier la réutilisation d'infrastructures existantes.
	Pas d'impact positif	**Impact négatif potentiellement fort sur la fonctionnalité des sols**		
Paysage et patrimoines / qualité de vie	. Effet positif du développement des services à destination des mobilités douces et pour les usagers des transports en commun sur le cadre de vie des habitants : meilleure lisibilité des aménagements urbains pour les déplacements, contribution à l'apaisement de la circulation… . Effet positif de la sensibilisation et de la formation des différents publics cibles (habitants, chauffeurs de bus et de poids lourds, cyclistes,	. Les projets de nouvelles infrastructures sont situés dans des environnements déjà fortement urbanisés et/ou le long d'infrastructures existantes.	/	Une bonne qualité architecturale de ces projets devra être prévue, ainsi que, autant que possible, des mesures d'insertion paysagère (végétalisation des abords quand possible, choix des matériaux de manière à réduire la visibilité des structures, etc.)

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Thématiques environnementales	Incidences positives pressenties	Incidences négatives pressenties	Mesures ERC intégrées dans le PdM	Mesures prévisionnelles à mettre en place au cours de sa mise en œuvre
	agents de l'agglomération, etc.) sur l'apaisement global de la circulation, la fluidité du trafic et la qualité de vie en milieu urbain (réduction des conflits d'usage, diminution des nuisances sonores, comportements plus respectueux…)			
	Impact positif sur la qualité de vie des habitants	**Impact négatif faible**		

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Thématiques environnementales	Incidences positives pressenties	Incidences négatives pressenties	Mesures ERC intégrées dans le PdM	Mesures prévisionnelles à mettre en place au cours de sa mise en œuvre
Milieux naturels et biodiversité	/	Le projet de PEM d'Orgon se situe à proximité immédiate d'un site Natura 2000 (les Alpilles) ; des précautions doivent donc être prises pour éviter tout impact sur des espèces d'intérêt communautaire.	/	. Prévoir la réalisation d'une étude d'incidences Natura 2000 complète pour identifier précisément les enjeux en présence et proposer des mesures d'évitement-réduction-compensation conformes au code de l'environnement . Prévoir l'intervention d'un écologue pour le suivi du chantier et de ses impacts sur la faune et les habitats naturels . Prévoir les interventions en dehors des périodes sensibles pour la faune (période de reproduction des rapaces notamment, dans le cas du PEM d'Orgon) . Mettre en place des mesures de lutte contre la propagation des espèces envahissantes pendant le chantier (surtout pour le P+R de Rognonas) : - Stockage des déblais sur des zones où il est certain que l'espèce envahissante est absente - Dans le cas de la circulation d'engins ou de personnes sur des zones contenant des espèces envahissantes, un lavage des éléments disséminateurs (roues, pelles, chaussures, vêtements…) doit être réalisé en sortant de la zone afin de ne pas disséminer l'espèce sur d'autres zones

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Thématiques environnementales	Incidences positives pressenties	Incidences négatives pressenties	Mesures ERC intégrées dans le PdM	Mesures prévisionnelles à mettre en place au cours de sa mise en œuvre
				- Tout développement de ces espèces en phase de chantier doit être détruit - Pour les zones où ces espèces sont installées et qui ne font pas l'objet de travaux, un balisage doit être mis en place afin d'éviter toute intrusion sur ces zones

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Thématiques environnementales	Incidences positives pressenties	Incidences négatives pressenties	Mesures ERC intégrées dans le PdM	Mesures prévisionnelles à mettre en place au cours de sa mise en œuvre
	Pas d'impact positif	**Impact négatif faible possible sur des espèces d'intérêt communautaire**		
Ressources naturelles : eau et ressources minérales	/	. Les travaux de construction des infrastructures vont entraîner la consommation d'eau et de ressources minérales. Les volumes concernés ne sont pas négligeables mais devraient rester très faible à l'échelle de l'agglomération.	/	/
	Pas d'impact positif	**Impact négatif très faible sur la consommation d'eau et de ressources minérales**		
Risques naturels		. Certains projets se trouvent en zone inondable (PEM Barbentane et Orgon) . Les projets qui entraînent une importante imperméabilisation des sols (P+R de Rognonas notamment) peuvent augmenter l'ampleur de l'aléa, les eaux de ruissellement venant s'ajouter aux eaux de débordement. . Tous les projets se situent en zone d'aléa fort pour le risque lié au retrait-gonflement des argiles.	Des mesures de prévention sont prévues dans les projets pour limiter le risque d'amplification des inondations (noues paysagées, présence de revêtements perméables sur une partie de la surface…)	Prise en compte du risque d'inondation (prescriptions du PPRi) et des mouvements de sols dans les caractéristiques des ouvrages et l'organisation des travaux.
	Pas d'impact positif	**Impact négatif : vulnérabilité des projets aux risques naturels et risque d'amplification des inondations**		

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Thématiques environnementales	Incidences positives pressenties	Incidences négatives pressenties	Mesures ERC intégrées dans le PdM	Mesures prévisionnelles à mettre en place au cours de sa mise en œuvre
Risques technologiques et nuisances	. Réduction du nombre de voitures en circulation et augmentation de la part modale de modes de déplacements moins bruyants . L'amélioration de la hiérarchisation du réseau viaire va permettre de faciliter la redirection des camions vers les voies principales ou de contournement, permettant une diminution du risque lié au transport de matières dangereuses (voies plus larges et adaptées limitant les situations à risque). . Le développement du ferroutage (PEM Barbentane) peut contribuer à la réduction des risques technologiques, considérant que le transport par camions sur les itinéraires partagés avec les autres véhicules est plus susceptible de	. Nuisances sonores lors des travaux mais cet impact devrait rester temporaire et localisé	/	Réaliser les travaux uniquement en semaine, hors week-end et jours fériés et pendant la journée (entre 7h et 19h par exemple)

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Thématiques environnementales	Incidences positives pressenties	Incidences négatives pressenties	Mesures ERC intégrées dans le PdM	Mesures prévisionnelles à mettre en place au cours de sa mise en œuvre
	générer des situations à risque que le transport par trains.			
	Impact positif faible sur l'ambiance sonore en centre-ville/bourg et impact positif fort sur le risque lié au transport de matières dangereuses	**Impact négatif faible et localisé**		
Qualité de l'air	. Effet positif des actions de développement de services et de mise en place de nouveaux équipements et infrastructures dédiés aux modes doux sur l'amélioration de la qualité de l'air. Ces actions devraient notamment contribuer à la réduction des émissions de particules fines (- 27,2 % pour les PM10 et jusqu'à – 40 % pour les PM 2,5 à l'horizon 2035 pour l'ensemble des actions du PdM) et de dioxyde d'azote (- 75,2 % à 2035), tout en favorisant une baisse des concentrations en ozone	. Les travaux de construction des nouvelles infrastructures vont générer des émissions de poussières et de polluants atmosphériques mais ces effets négatifs devraient rester temporaires et peu impactants	/	/

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Thématiques environnementales	Incidences positives pressenties	Incidences négatives pressenties	Mesures ERC intégrées dans le PdM	Mesures prévisionnelles à mettre en place au cours de sa mise en œuvre
	pendant les périodes chaudes. . Prise de conscience de l'impact des déplacements et du transport de marchandises provenant du e-commerce sur la qualité de l'air			
	Impact positif sur la réduction des concentrations en polluants atmosphériques	**Impact négatif faible et localisé**		
Consommation d'énergie et gaz à effet de serre	. Effet positif du développement de services au profit de modes de déplacements non carbonés (marche à pied, vélos). Une réduction de la consommation d'énergie d'origine fossile est attendue avec un effet positif sur la baisse des émissions de CO2. . Impact positif indirect en lien avec la sensibilisation à l'utilisation de modes de déplacements moins carbonés et à la rationalisation des transports en général (y	. Consommation d'énergie et émissions de GES pendant les phases de travaux	/	/

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Thématiques environnementales	Incidences positives pressenties	Incidences négatives pressenties	Mesures ERC intégrées dans le PdM	Mesures prévisionnelles à mettre en place au cours de sa mise en œuvre
	compris transport de marchandises). L'ampleur de cet effet est difficile à évaluer car il va dépendre de la volonté des habitants et des entreprises de se saisir des opportunités générées par les actions du PdM pour faire évoluer leurs habitudes de déplacement.			
	Impact positif indirect	**Impact négatif faible et localisé**		
Santé	. L'amélioration de la qualité de l'air et l'apaisement des nuisances sonores mentionnées précédemment, devraient avoir un effet directement positif sur la santé (diminution des problèmes respiratoires et cardio-vasculaires, sommeil de meilleure qualité…) . Le développement des modes doux contribue par ailleurs à la réduction de la sédentarité et a donc un effet positif sur la santé.	Bruit et poussières générés pendant les phases de travaux	/	Réaliser les travaux uniquement en semaine, hors week-end et jours fériés et pendant la journée (entre 7h et 19h par exemple)
	Impact positif	**Impact négatif faible et localisé**		

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

4.4.3 Synthèse des impacts de l'axe 3 – Cyclable – sur l'environnement

Thématiques environnementales	Incidences positives pressenties	Incidences négatives pressenties	Mesures ERC intégrées dans le PdM	Mesures prévisionnelles à mettre en place au cours de sa mise en œuvre
Milieu physique		. Imperméabilisation des sols avec impact négatif sur la fonctionnalité des sols (*les emprises n'étant pas fixées à ce jour, il n'est pas possible de calculer une surface d'impact, même approximative*).	Les projets de nouvelles voies cyclables devraient globalement privilégier des revêtements perméables.	Tous les projets devraient privilégier autant que possible des revêtements perméables pour toutes les surfaces hors voiries.
	Pas d'impact positif	**Impact négatif sur la fonctionnalité des sols**		
Paysage et patrimoines / qualité de vie	. Effet positif du développement des services à destination des mobilités douces en général et des cyclistes sur le cadre de vie des habitants : meilleure lisibilité des aménagements urbains pour les déplacements, contribution à l'apaisement de la circulation… . Effet positif de la sensibilisation et de la formation des différents publics cibles (habitants, cyclistes, agents de l'agglomération, etc.) sur l'apaisement global de la circulation, la fluidité du trafic et la qualité de vie en milieu urbain (réduction des conflits d'usage, diminution des nuisances	. La plupart des projets de nouvelles infrastructures sont situés dans des environnements déjà fortement urbanisés ou le long d'infrastructures existantes (pour les pistes cyclables notamment). Le projet qui est le plus susceptible d'avoir un impact notable sur la qualité paysagère du territoire est le franchissement modes doux à partir de Rognonas, en fonction du scénario choisi (les scénarios 3 et surtout 4 ayant le plus d'impact car tracés « déconnectés » du pont existant).		Une bonne qualité architecturale de ces projets devra être prévue, ainsi que, autant que possible, des mesures d'insertion paysagère (végétalisation des abords quand possible, choix des matériaux de manière à réduire la visibilité des structures, etc.)

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Thématiques environnementales	Incidences positives pressenties	Incidences négatives pressenties	Mesures ERC intégrées dans le PdM	Mesures prévisionnelles à mettre en place au cours de sa mise en œuvre
	sonores, comportements plus respectueux…)			
	Impact indirectement positif sur la qualité de vie des habitants	**Impact négatif potentiellement fort aux abords de certaines infrastructures**		

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Thématiques environnementales	Incidences positives pressenties	Incidences négatives pressenties	Mesures ERC intégrées dans le PdM	Mesures prévisionnelles à mettre en place au cours de sa mise en œuvre
Milieux naturels et biodiversité		Le projet de franchissement modes doux à partir de Rognonas (scénario 4), va avoir des impacts forts, à la fois sur des habitats naturels d'intérêt communautaire, mais aussi sur des espèces protégées et leurs habitats. Les habitats et espèces d'intérêt communautaire ayant justifié la désignation du site Natura 2000 (ZPS et ZSC) « la Durance » sont particulièrement concernés.		. Prévoir la réalisation d'une étude d'incidences Natura 2000 complète pour identifier précisément les enjeux en présence et proposer des mesures d'évitement-réduction-compensation conformes au code de l'environnement . Prévoir l'intervention d'un écologue pour le suivi du chantier et de ses impacts sur la faune et les habitats naturels . Réduire au minimum l'emprise des zones impactées sur les berges en s'appuyant sur les aménagements existants . Prévoir un balisage de la zone de chantier et des secteurs à éviter pour limiter les dégâts collatéraux sur les milieux environnants . Prévoir les interventions en dehors des périodes sensibles pour la faune . Prévoir un balisage suffisant du cheminement modes doux pour éviter les divagations + des panneaux d'information sur la sensibilité du site . Mettre en place des mesures de lutte contre la propagation des espèces envahissantes pendant le

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Thématiques environnementales	Incidences positives pressenties	Incidences négatives pressenties	Mesures ERC intégrées dans le PdM	Mesures prévisionnelles à mettre en place au cours de sa mise en œuvre
				chantier : - Stockage des déblais sur des zones où il est certain que l'espèce envahissante est absente - Dans le cas de la circulation d'engins ou de personnes sur des zones contenant des espèces envahissantes, un lavage des éléments disséminateurs (roues, pelles, chaussures, vêtements…) doit être réalisé en sortant de la zone afin de ne pas disséminer l'espèce sur d'autres zones - Tout développement de ces espèces en phase de chantier doit être détruit - Pour les zones où ces espèces sont installées et qui ne font pas l'objet de travaux, un balisage doit être mis en place afin d'éviter toute intrusion sur ces zones

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Thématiques environnementales	Incidences positives pressenties	Incidences négatives pressenties	Mesures ERC intégrées dans le PdM	Mesures prévisionnelles à mettre en place au cours de sa mise en œuvre
	Pas d'impact positif	**Impact négatif fort sur des espèces et habitats d'intérêt communautaire**		
Ressources naturelles : eau et ressources minérales		. Les travaux de construction des infrastructures vont entraîner la consommation d'eau et de ressources minérales. Les volumes concernés ne sont pas négligeables mais devraient rester très faible à l'échelle de l'agglomération. . Les travaux réalisés dans le lit de la Durance (scénario 4 du franchissement modes doux à partir de Rognonas), entraînent un risque d'impact sur la qualité de l'eau en aval (turbidité, pollution aux huiles ou hydrocarbures…).		. De manière générale, les mesures suivantes peuvent être proposées pour réduire le risque de pollution de l'eau pendant les chantiers dans ou à proximité immédiate de la Durance : - La réalisation des opérations d'entretien, nettoyage, réparation, ravitaillement des engins de chantier en dehors de la zone de chantier, sur une zone étanche éloignée des canaux et de la rivière - Aucun stockage de produits polluants sur le site - Réalisation du chantier pendant la période d'étiage - Dimensionnement des batardeaux afin de protéger le chantier en cas de crue pendant la période du chantier - Réalisation de prélèvements pour le suivi de la qualité de l'eau en début et fin de phases de travaux et mise en place de suivis au niveau de stations existantes en amont et en aval du chantier

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Thématiques environnementales	Incidences positives pressenties	Incidences négatives pressenties	Mesures ERC intégrées dans le PdM	Mesures prévisionnelles à mettre en place au cours de sa mise en œuvre
	Pas d'impact positif	**Impact négatif très faible sur la consommation d'eau et de ressources minérales** **Impact négatif possiblement fort sur la qualité de l'eau pour les projets situés dans le lit de la Durance**		
Risques naturels		. Certains projets se trouvent en zone inondable (franchissement modes doux de la Durance) . Tous les projets se situent en zone d'aléa fort pour le risque lié au retrait-gonflement des argiles.	Des mesures de prévention sont prévues dans les projets pour limiter le risque d'amplification des inondations (noues paysagées, présence de revêtements perméables sur une partie de la surface…)	Prise en compte du risque d'inondation (prescriptions du PPRi) et des mouvements de sols dans les caractéristiques des ouvrages et l'organisation des travaux.
	Pas d'impact positif	**Impact négatif : vulnérabilité des projets aux risques naturels**		
Risques technologiques et nuisances	. Effet positif sur la réduction des nuisances sonores en milieu urbain par la réduction attendue de la part modale de la voiture au profit de modes de déplacements moins bruyants et par la réduction du nombre de véhicules en circulation . Impact positif faible et indirect	. Nuisances sonores lors des travaux mais cet impact devrait rester temporaire et localisé		Réaliser les travaux uniquement en semaine, hors week-end et jours fériés et pendant la journée (entre 7h et 19h par exemple)

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Thématiques environnementales	Incidences positives pressenties	Incidences négatives pressenties	Mesures ERC intégrées dans le PdM	Mesures prévisionnelles à mettre en place au cours de sa mise en œuvre
	sur les nuisances sonores par le soutien financier au développement de mobilités alternatives moins bruyantes et à la réduction du nombre de véhicules en circulation.			
	Impact positif faible sur l'ambiance sonore en centre-ville/bourg	**Impact négatif faible et localisé**		
Qualité de l'air	. Effet positif de la réduction attendue de la part modale de la voiture au profit de modes de déplacements moins polluants (marche à pied, vélos) et par la réduction du nombre de véhicules thermiques en circulation. Ces actions devraient notamment contribuer à la réduction des émissions de particules fines (- 27,2 % pour les PM10 et jusqu'à – 40 % pour les PM 2,5 à l'horizon 2035 pour l'ensemble des actions du PdM) et de dioxyde d'azote (- 75,2 % à 2035), tout en favorisant une baisse des concentrations en ozone pendant les périodes chaudes	. Les travaux de construction des nouvelles infrastructures et de mise en place des nouveaux équipements pour les mobilités alternatives vont générer des émissions de poussières et de polluants atmosphériques mais ces effets négatifs devraient rester temporaires et peu impactants		

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Thématiques environnementales	Incidences positives pressenties	Incidences négatives pressenties	Mesures ERC intégrées dans le PdM	Mesures prévisionnelles à mettre en place au cours de sa mise en œuvre
	. Impact positif indirect sur la qualité de l'air par le soutien financier au développement de mobilités alternatives moins polluantes . Impact positif indirect sur la qualité de l'air en lien avec la prise de conscience de l'impact des déplacements. Ces actions devraient notamment soutenir le développement des modes doux. . La fluidification du trafic, y compris poids lourds, devrait contribuer à la réduction des concentrations en polluants atmosphériques.			
	Impact positif sur la réduction des concentrations en polluants atmosphériques	**Impact négatif faible et localisé**		

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Thématiques environnementales	Incidences positives pressenties	Incidences négatives pressenties	Mesures ERC intégrées dans le PdM	Mesures prévisionnelles à mettre en place au cours de sa mise en œuvre
Consommation d'énergie et gaz à effet de serre	. Effet positif de l'amélioration des services à destination des mobilités alternatives, qui facilite le report modal vers des modes de déplacements plus sobres en énergie et en carbone . Impact positif indirect sur la consommation d'énergie fossile et les émissions de GES par le soutien financier et la sensibilisation à l'utilisation de mobilités alternatives moins carbonées et à la rationalisation des transports en général (y compris transport de marchandises). L'ampleur de cet effet est difficile à évaluer car il va dépendre de la volonté des habitants de se saisir des opportunités générées par les actions du PdM pour faire évoluer leurs habitudes de déplacement. . La fluidification du trafic, y compris poids lourds, devrait contribuer à la réduction de la consommation d'énergie fossile et à la diminution des émissions de gaz à effet de serre.	. Consommation d'énergie et émissions de GES pendant les phases de travaux		

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Thématiques environnementales	Incidences positives pressenties	Incidences négatives pressenties	Mesures ERC intégrées dans le PdM	Mesures prévisionnelles à mettre en place au cours de sa mise en œuvre
	Impact positif sur la réduction de la consommation d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre	**Impact négatif faible et localisé**		
Santé	. L'amélioration de la qualité de l'air et l'apaisement des nuisances sonores mentionnés précédemment, devraient avoir un effet directement positif sur la santé (diminution des problèmes respiratoires et cardio-vasculaires, sommeil de meilleure qualité…) . Le développement des modes doux contribue par ailleurs à la réduction de la sédentarité et a donc un effet positif sur la santé.	Bruit et poussières générés pendant les phases de travaux		Réaliser les travaux uniquement en semaine, hors week-end et jours fériés et pendant la journée (entre 7h et 19h par exemple)
	Impact indirectement positif sur la santé	**Impact négatif faible et localisé**		

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

4.4.4 Synthèse des impacts de l'axe 4 – Marche /Espace public - sur l'environnement

Thématiques environnementales	Incidences positives pressenties	Incidences négatives pressenties	Mesures ERC intégrées dans le PdM	Mesures prévisionnelles à mettre en place au cours de sa mise en œuvre
Milieu physique	/	/	/	/
	Pas d'impact positif	**Pas d'impact négatif**		
Paysage et patrimoines / qualité de vie	Les nouveaux aménagements et équipements à destination des piétons sont tous localisés en milieux déjà urbanisés. Certains d'entre eux visent à améliorer la lisibilité de l'espace public pour améliorer le partage de l'espace entre les différents modes de déplacements ou fluidifier le trafic. Cela va contribuer directement à l'amélioration de la qualité de vie des habitants et à la revalorisation des centre-bourgs.	/	/	/
	Impact positif sur la qualité de vie des habitants et l'expérience des usagers	**Pas d'impact négatif**		
Milieux naturels et biodiversité	/	/	/	/
	Pas d'impact positif	**Pas d'impact négatif**		
Ressources naturelles : eau et ressources minérales	/	/	/	/
	Pas d'impact positif	**Pas d'impact négatif**		
Risques naturels	/	/	/	/
	Pas d'impact positif	**Pas d'impact négatif**		

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Thématiques environnementales	Incidences positives pressenties	Incidences négatives pressenties	Mesures ERC intégrées dans le PdM	Mesures prévisionnelles à mettre en place au cours de sa mise en œuvre
Risques technologiques et nuisances	. Impact positif indirect sur les nuisances sonores par le soutien financier et la mise en place de nouveaux équipements qui visent à développer les mobilités alternatives moins bruyantes (marche notamment). . L'amélioration de la hiérarchisation du réseau viaire va permettre de faciliter la redirection des camions vers les voies principales ou de contournement, permettant une diminution du risque lié au transport de matières dangereuses et un apaisement de l'ambiance sonore (voies plus larges et adaptées limitant les situations à risque).	. Risque de nuisances sonores pendant les travaux de mise en place des nouveaux aménagements / équipements.	/	Réaliser les travaux uniquement en semaine, hors week-end et jours fériés et pendant la journée (entre 7h et 19h par exemple)
	Impact positif direct bien que faible par la réduction des nuisances sonores et impact positif fort sur la réduction des risques liés au transport de matières dangereuses	**Impact négatif temporaire et localisé**		
Qualité de l'air	Impact positif indirect sur la qualité de l'air par le soutien financier et la mise en place de nouveaux équipements qui visent à développer les mobilités alternatives moins polluantes (marche notamment).	. La réalisation des travaux pour la mise en place des nouveaux aménagements / équipements va générer de la poussière et émettre des polluants atmosphériques (engins de chantier).	/	/
	Impact positif indirect	**Impact négatif faible, temporaire et localisé**		

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Thématiques environnementales	Incidences positives pressenties	Incidences négatives pressenties	Mesures ERC intégrées dans le PdM	Mesures prévisionnelles à mettre en place au cours de sa mise en œuvre
Consommation d'énergie et gaz à effet de serre	Impact positif indirect sur la consommation d'énergie et les émissions de GES par le soutien financier et la mise en place de nouveaux équipements qui visent à développer les mobilités alternatives moins carbonées (marche notamment). L'ampleur de cet effet est difficile à évaluer car il va dépendre de la volonté des habitants de se saisir des opportunités générées par les actions du PdM pour faire évoluer leurs habitudes de déplacement.	/	/	/
	Impact positif indirect	**Pas d'impact négatif**		
Santé	Les effets indirectement positifs sur la qualité de l'air et sur l'apaisement des nuisances sonores mentionnés précédemment, devraient contribuer à l'évolution vers un cadre urbain moins nocif pour la santé (moins de polluants atmosphériques, moins de bruit, etc.) . Le développement des modes doux, et notamment de la marche, contribue à la réduction de la sédentarité et a donc un effet positif sur la santé	/	/	/
	Impact positif indirect	**Pas d'impact négatif**		

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

4.4.5 Synthèse des impacts de l'axe 5 – Voirie / trafic et logistique – sur l'environnement

Thématiques environnementales	Incidences positives pressenties	Incidences négatives pressenties	Mesures ERC intégrées dans le PdM	Mesures prévisionnelles à mettre en place au cours de sa mise en œuvre
Milieu physique	/	. Imperméabilisation des sols avec impact négatif sur leur fonctionnalité (*les emprises n'étant pas fixées à ce jour, il n'est pas possible de calculer une surface d'impact, même approximative*). L'impact devrait être particulièrement fort pour la traversée multimodale de la Durance et le raccordement du nouveau Grand Marché de Provence. Le projet d'échangeur sur l'A7 est aussi susceptible d'engendrer une forte imperméabilisation des sols, mais cela dépendra de la réutilisation ou non des infrastructures existantes.	/	Tous les projets devraient privilégier autant que possible des revêtements perméables pour toutes les surfaces hors voiries. Les projets pour lesquels cela peut être pertinent devraient privilégier la réutilisation d'infrastructures existantes.
	Pas d'impact positif	**Impact négatif potentiellement fort sur la fonctionnalité des sols**		
Paysage et patrimoines / qualité de vie	. Effet positif de la sensibilisation et de la formation des différents publics cibles (habitants, chauffeurs de bus et de poids lourds, cyclistes, agents de l'agglomération, etc.) sur l'apaisement global de la circulation, la fluidité du trafic et la qualité de vie en milieu urbain (réduction des conflits	. La plupart des projets de nouvelles infrastructures sont situés dans des environnements déjà fortement artificialisés. Les projets qui sont les plus susceptibles d'avoir un impact notable sur la qualité paysagère du territoire sont la traversée multimodale de la Durance et le raccordement du Grand Marché de Provence au réseau routier.	/	Une bonne qualité architecturale de ce projet devra être prévue, ainsi que, autant que possible, des mesures d'insertion paysagère (choix des matériaux de manière à réduire la visibilité des structures, etc.)

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Thématiques environnementales	Incidences positives pressenties	Incidences négatives pressenties	Mesures ERC intégrées dans le PdM	Mesures prévisionnelles à mettre en place au cours de sa mise en œuvre
	d'usage, diminution des nuisances sonores, comportements plus respectueux…) . Les nouveaux aménagements de soutien au développement des mobilités alternatives contribuent à améliorer la lisibilité de l'espace public et le partage de l'espace entre les différents modes de déplacements.	. La fabrication des véhicules neufs qui viendront remplacer les véhicules thermiques mis au rebut, et en particulier des batteries qui équipent les véhicules hybrides et électriques, nécessite l'extraction de ressources naturelles (métaux rares notamment), et contribue donc indirectement à l'impact négatif de l'activité minière sur les paysages.		
	Impact positif sur la qualité de vie des habitants et l'expérience des usagers	**Impact négatif local potentiellement fort / Impact négatif faible, indirect et non localisé sur les paysages**		

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Thématiques environnementales	Incidences positives pressenties	Incidences négatives pressenties	Mesures ERC intégrées dans le PdM	Mesures prévisionnelles à mettre en place au cours de sa mise en œuvre
Milieux naturels et biodiversité	/	. Le projet de traversée multimodale de la Durance va avoir des impacts forts, à la fois sur des habitats naturels d'intérêt communautaire, mais aussi sur des espèces protégées et leurs habitats. Les habitats et espèces d'intérêt communautaire ayant justifié la désignation du site Natura 2000 (ZPS et ZSC) « la Durance » sont particulièrement concernés. . La fabrication des véhicules neufs qui viendront remplacer les véhicules thermiques mis au rebut, et en particulier des batteries qui équipent les véhicules hybrides et électriques, nécessite l'extraction de ressources naturelles (métaux rares notamment), et contribue donc indirectement à l'impact négatif de l'activité minière sur les milieux naturels et la biodiversité.	/	. Prévoir la réalisation d'une étude d'incidences Natura 2000 complète pour identifier précisément les enjeux en présence et proposer des mesures d'évitement-réduction-compensation conformes au code de l'environnement . Prévoir l'intervention d'un écologue pour le suivi du chantier et de ses impacts sur la faune et les habitats naturels . Réduire au minimum l'emprise des zones impactées sur les berges en s'appuyant sur les aménagements existants . Prévoir un balisage de la zone de chantier et des secteurs à éviter pour limiter les dégâts collatéraux sur les milieux environnants . Prévoir les interventions en dehors des périodes sensibles pour la faune . Mettre en place des mesures de lutte contre la propagation des espèces envahissantes pendant le chantier : - Stockage des déblais sur des zones où il est certain que l'espèce envahissante est absente - Dans le cas de la circulation

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Thématiques environnementales	Incidences positives pressenties	Incidences négatives pressenties	Mesures ERC intégrées dans le PdM	Mesures prévisionnelles à mettre en place au cours de sa mise en œuvre
				d'engins ou de personnes sur des zones contenant des espèces envahissantes, un lavage des éléments disséminateurs (roues, pelles, chaussures, vêtements…) doit être réalisé en sortant de la zone afin de ne pas disséminer l'espèce sur d'autres zones - Tout développement de ces espèces en phase de chantier doit être détruit - Pour les zones où ces espèces sont installées et qui ne font pas l'objet de travaux, un balisage doit être mis en place afin d'éviter toute intrusion sur ces zones

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Thématiques environnementales	Incidences positives pressenties	Incidences négatives pressenties	Mesures ERC intégrées dans le PdM	Mesures prévisionnelles à mettre en place au cours de sa mise en œuvre
	Pas d'impact positif	**Impact négatif fort local sur des espèces et habitats d'intérêt communautaire / Impact négatif faible, indirect et non localisé sur les milieux naturels et la biodiversité.**		

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Thématiques environnementales	Incidences positives pressenties	Incidences négatives pressenties	Mesures ERC intégrées dans le PdM	Mesures prévisionnelles à mettre en place au cours de sa mise en œuvre
Ressources naturelles : eau et ressources minérales	/	. Les travaux de construction des infrastructures vont entraîner la consommation d'eau et de ressources minérales. Les volumes concernés ne sont pas négligeables mais devraient rester très faible à l'échelle de l'agglomération. . Les travaux réalisés dans le lit de la Durance (traversée multimodale), entraînent un risque d'impact sur la qualité de l'eau en aval (turbidité, pollution aux huiles ou hydrocarbures…). . La fabrication des véhicules hybrides ou électriques, et en particulier de leurs batteries, nécessite la consommation d'eau et de ressources minérales comme des métaux rares.	/	. Dans le cas des travaux de l'échangeur sur l'A7, le bassin de rétention pourrait être planté de roseaux par exemple pour augmenter sa capacité de filtration des polluants . De manière générale, les mesures suivantes peuvent être proposées pour réduire le risque de pollution de l'eau pendant les chantiers dans ou à proximité immédiate de la Durance : - La réalisation des opérations d'entretien, nettoyage, réparation, ravitaillement des engins de chantier en dehors de la zone de chantier, sur une zone étanche éloignée de la rivière - Aucun stockage de produits polluants sur le site - Réalisation du chantier pendant la période d'étiage - Dimensionnement des batardeaux afin de protéger le chantier en cas de crue pendant la période du chantier - Réalisation de prélèvements pour le suivi de la qualité de l'eau en début et fin de phases de travaux et mise en place de suivis au niveau

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Thématiques environnementales	Incidences positives pressenties	Incidences négatives pressenties	Mesures ERC intégrées dans le PdM	Mesures prévisionnelles à mettre en place au cours de sa mise en œuvre
				de stations existantes en amont et en aval du chantier

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Thématiques environnementales	Incidences positives pressenties	Incidences négatives pressenties	Mesures ERC intégrées dans le PdM	Mesures prévisionnelles à mettre en place au cours de sa mise en œuvre
	Pas d'impact positif	**. Impact négatif local très faible sur la consommation d'eau et de ressources minérales . Impact négatif local possiblement fort sur la qualité de l'eau pour la traversée multimodale de la Durance . Impact négatif faible, indirect et non localisé sur les ressources naturelles**		
Risques naturels		. Certains projets se trouvent en zone inondable (traversée multimodale de la Durance) . Tous les projets se situent en zone d'aléa fort pour le risque lié au retrait-gonflement des argiles.	Des mesures de prévention sont prévues dans les projets pour limiter le risque d'amplification des inondations (noues paysagées, présence de revêtements perméables sur une partie de la surface…)	Prise en compte du risque d'inondation (prescriptions du PPRi) et des mouvements de sols dans les caractéristiques des ouvrages et l'organisation des travaux.
	Pas d'impact positif	**Impact négatif : vulnérabilité des projets aux risques naturels**		
Risques technologiques et nuisances	. Impact positif sur les nuisances sonores en lien avec l'apaisement global attendu de la circulation et la réduction des conflits d'usage. . L'amélioration de la hiérarchisation du réseau viaire va permettre de faciliter la redirection des camions	. Nuisances sonores lors des travaux de mise en place des nouveaux aménagements / équipements et de construction des infrastructures mais cet impact devrait rester temporaire et localisé . Nuisances sonores en phase d'exploitation pour les riverains de la nouvelle voie de raccordement du	Afin de réduire la quantité de déchets produite, les véhicules mis au rebut pourraient être revendus comme véhicules d'occasion, en France ou dans des pays tiers, ou adaptés avec une nouvelle	. Réaliser les travaux uniquement en semaine, hors week-end et jours fériés et pendant la journée (entre 7h et 19h par exemple) . Prévoir une étude acoustique permettant, si nécessaire, de définir des mesures d'atténuation dans le cadre des projets susceptibles de générer des

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Thématiques environnementales	Incidences positives pressenties	Incidences négatives pressenties	Mesures ERC intégrées dans le PdM	Mesures prévisionnelles à mettre en place au cours de sa mise en œuvre
	vers les voies principales ou de contournement, permettant une diminution du risque lié au transport de matières dangereuses et un apaisement de l'ambiance sonore (voies plus larges et adaptées limitant les situations à risque).	Grand Marché de Provence au réseau routier existant et aux riverains de la nouvelle traversée multimodale de la Durance . La mise au rebut de véhicules thermiques lors de leur remplacement par des véhicules à motorisation plus "verte" va générer d'importantes quantités de déchets.	motorisation pour pouvoir être réutilisés.	nuisances sonores à long terme pour les riverains.
	Impact positif direct bien que faible par la réduction des nuisances sonores et impact positif sur la réduction des risques liés au transport de matières dangereuses	**. Impact négatif faible et localisé sur les nuisances sonores** **. Impact négatif fort lié à la production de déchets**		
Qualité de l'air	. Impact positif indirect sur la qualité de l'air en lien avec la prise de conscience de l'impact des déplacements et du transport de marchandises (y compris issu du e-commerce). . Le développement des mobilités alternatives à la voiture individuelle thermique et la fluidification du trafic routier (y compris poids lourds), va contribuer à l'amélioration de la qualité de l'air en ville (réduction des	. Les travaux de construction des nouvelles infrastructures et de mise en place des nouveaux aménagements / équipements vont générer des poussières et des polluants atmosphériques mais ces effets négatifs devraient rester temporaires et peu impactants . La fabrication des véhicules neufs, et en particulier des batteries qui équipent les véhicules hybrides et électriques, nécessite l'extraction de ressources naturelles et contribue donc indirectement à l'impact négatif de l'activité minière sur la qualité de	/	/

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Thématiques environnementales	Incidences positives pressenties	Incidences négatives pressenties	Mesures ERC intégrées dans le PdM	Mesures prévisionnelles à mettre en place au cours de sa mise en œuvre
	concentrations en particules fines et dioxyde d'azote, réduction des pics de pollution à l'ozone…).	l'air (fortes émissions locales de poussières voire d'éléments volatils toxiques en fonction des méthodes et des lieux d'extraction).		
	Impact positif sur la qualité de l'air	**. Impact négatif faible et localisé . Impact négatif faible, indirect et non localisé (en dehors du territoire) sur la qualité de l'air**		
Consommation d'énergie et gaz à effet de serre	. Impact positif indirect en lien avec la sensibilisation à l'utilisation de modes de déplacements moins carbonés et à la rationalisation des transports en général (y compris transport de marchandises). L'ampleur de cet effet est difficile à évaluer car il va dépendre de la volonté des habitants de se saisir des opportunités générées par les actions du PdM pour faire évoluer leurs habitudes de déplacement. . La fluidification du trafic, y compris poids lourds, devrait également contribuer à la réduction de la consommation d'énergie fossile et à la diminution des émissions de	. Consommation d'énergie et émissions de GES pendant les phases de travaux . Effet négatif de la fabrication des véhicules neufs de remplacement d'une partie de la flotte de véhicules professionnels de la collectivité : leur fabrication nécessite beaucoup d'énergie et génère beaucoup d'émissions de GES (extraction minière et transport des éléments voire des batteries complètes, qui sont souvent fabriquées à l'étranger à l'aide d'énergies très carbonées comme le charbon). La résultante sur le cycle de vie complet d'une voiture électrique, par exemple, est donc complexe à établir : elle est positive à l'échelle de la collectivité mais neutre voire négative si l'on prend en compte les incidences générées sur les lieux d'extraction des matériaux et	/	/

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Thématiques environnementales	Incidences positives pressenties	Incidences négatives pressenties	Mesures ERC intégrées dans le PdM	Mesures prévisionnelles à mettre en place au cours de sa mise en œuvre
	gaz à effet de serre. . Effet positif du remplacement d'une partie de la flotte de véhicules professionnels de la collectivité : les véhicules électriques ne génèrent pas d'émissions de GES pendant leur utilisation. Leur fonctionnement nécessite de l'énergie électrique, qui est beaucoup moins carbonée que les énergies fossiles consommées par les véhicules thermiques. Le bilan en termes d'émissions de GES en phase d'utilisation est donc nettement positif.	de fabrication des batteries et les incidences du transport des pièces et matériaux.		
	Impact positif sur la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre	**. Impact négatif faible et localisé . Impact négatif non localisé sur la consommation d'énergie et les émissions de GES.**		
Santé	. Les effets indirectement positifs sur la qualité de l'air et sur l'apaisement des nuisances sonores mentionnés précédemment, devraient contribuer à l'évolution vers un cadre urbain moins nocif pour la santé (moins de	. Bruit et poussières générés pendant les phases de travaux . Possibles nuisances sonores à long terme dans le cas des projets de raccordement du Grand Marché de Provence et de traversée multimodale de la Durance	/	. Réaliser les travaux uniquement en semaine, hors week-end et jours fériés et pendant la journée (entre 7h et 19h par exemple) . Prévoir une étude acoustique permettant, si nécessaire, de définir des mesures d'atténuation dans le cadre des projets

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Thématiques environnementales	Incidences positives pressenties	Incidences négatives pressenties	Mesures ERC intégrées dans le PdM	Mesures prévisionnelles à mettre en place au cours de sa mise en œuvre
	polluants atmosphériques, moins de bruit, etc.) . Le développement des modes doux contribue à la réduction de la sédentarité et a donc un effet positif sur la santé : l'incitation des différents publics cibles au report modal contribue donc, bien que très indirectement, à un effet positif sur la santé. . La mise en place d'un cadre de gouvernance va faciliter ces évolutions vertueuses. . Le remplacement d'une partie des véhicules thermiques par des véhicules à motorisation « verte » devrait contribuer à une amélioration de la qualité de l'air ; cet effet est cependant jugé comme très faible à l'échelle de l'agglomération s'agissant uniquement des véhicules de la collectivité et considérant que les véhicules électriques ou à hydrogène génèrent quand même des émissions de particules fines.			susceptibles de générer des nuisances sonores à long terme pour les riverains.
	Impact positif indirect	**Impact négatif faible et localisé**		

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

4.4.6 Synthèse des impacts de l'axe 6 – Actions transversales – sur l'environnement

Thématiques environnementales	Incidences positives pressenties	Incidences négatives pressenties	Mesures ERC intégrées dans le PdM	Mesures prévisionnelles à mettre en place au cours de sa mise en œuvre
Milieu physique	/	/	/	/
	Pas d'impact positif	**Pas d'impact négatif**		
Paysage et patrimoines / qualité de vie	. Effet positif de la sensibilisation et de la formation des différents publics cibles (habitants, chauffeurs de bus et de poids lourds, cyclistes, agents de l'agglomération, etc.) sur l'apaisement global de la circulation, la fluidité du trafic et la qualité de vie en milieu urbain (réduction des conflits d'usage, diminution des nuisances sonores, comportements plus respectueux…)	/	/	/
	Impact positif indirect sur la qualité de vie des habitants	**Pas d'impact négatif**		
Milieux naturels et biodiversité	/	/	/	/
	Pas d'impact positif	**Pas d'impact négatif**		
Ressources naturelles : eau et ressources minérales	/	/	/	/
	Pas d'impact positif	**Pas d'impact négatif**		
Risques naturels	/	/	/	/
	Pas d'impact positif	**Pas d'impact négatif**		
Risques technologiques et nuisances	Impact positif indirect sur les nuisances sonores par le soutien financier et la communication au bénéfice du développement de mobilités alternatives	/	/	/

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Thématiques environnementales	Incidences positives pressenties	Incidences négatives pressenties	Mesures ERC intégrées dans le PdM	Mesures prévisionnelles à mettre en place au cours de sa mise en œuvre
	moins bruyantes et de la réduction du nombre de véhicules en circulation.			
	Impact positif indirect et faible sur l'apaisement de l'ambiance sonore	**Pas d'impact négatif**		
Qualité de l'air	. Impact positif indirect sur la qualité de l'air par le soutien financier au développement de mobilités alternatives moins polluantes. . Impact positif indirect sur la qualité de l'air en lien avec la prise de conscience de l'impact des déplacements et du transport de marchandises (y compris e-commerce).	/	/	/
	Impact positif indirect et faible sur la réduction des concentrations en polluants atmosphériques	**Pas d'impact négatif**		
Consommation d'énergie et gaz à effet de serre	. Impact positif indirect sur la consommation d'énergie fossile et les émissions de GES par le soutien financier et la communication au bénéfice du développement de mobilités alternatives moins carbonées ou au développement de modes de déplacements partagés permettant une réduction du nombre de véhicules thermiques en circulation. Impact positif indirect en lien avec la sensibilisation à la rationalisation des transports en général (y compris transport de marchandises).	/	/	/

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Thématiques environnementales	Incidences positives pressenties	Incidences négatives pressenties	Mesures ERC intégrées dans le PdM	Mesures prévisionnelles à mettre en place au cours de sa mise en œuvre
	Impact positif indirect et faible sur la réduction de la consommation d'énergie et les émissions de GES	**Pas d'impact négatif**		
Santé	L'incitation des différents publics cibles au report modal vers des modes de déplacements moins bruyants et moins polluants contribue, bien que très indirectement, à un effet positif sur la santé. . Le développement des modes doux contribue à la réduction de la sédentarité et a donc un effet positif sur la santé : l'incitation des différents publics cibles au report modal contribue donc, bien que très indirectement, à un effet positif sur la santé.	/	/	/
	Impact positif indirect et faible sur la santé	**Pas d'impact négatif**		

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

4.5 Analyse des incidences sur le réseau Natura 2000

Le décret du 9 avril 2010 relatif à l'évaluation des incidences Natura 2000 prévoit que tous les documents de planification soumis à évaluation environnementale fassent aussi l'objet d'une analyse des incidences Natura 2000. A noter que cette analyse concerne uniquement les incidences sur les espèces et les habitats d'intérêt communautaire ayant justifié la désignation des sites. Elle doit être proportionnée à l'importance du document ou de l'opération et aux enjeux de conservation des habitats et des espèces présents.

Le territoire est concerné directement par la présence de plusieurs sites Natura 2000 :

- Les Alpilles (Zone de protection Spéciale et Zone Spéciale de Conservation) ;
- La Durance (ZSC et ZPS) ;
- Le Rhône aval (ZSC).

Il se situe également à proximité du site Natura 2000 correspondant au Massif du Petit Luberon (ZPS).

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

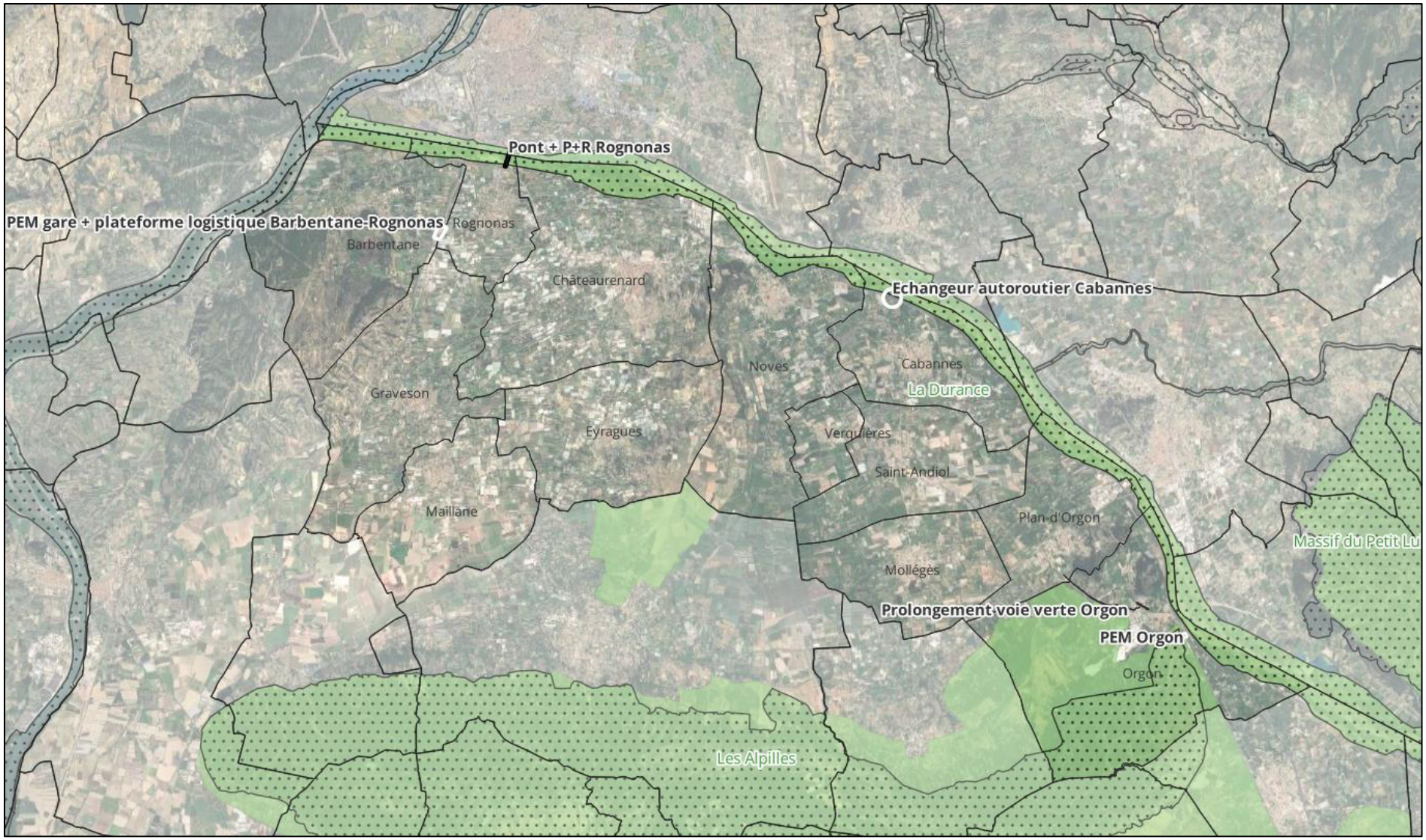


Figure 70. Intersection entre les principaux projets localisés et le réseau Natura 2000.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

4.5.1 Identification des projets susceptibles d'interagir avec le réseau Natura 2000 et description des incidences attendues

Plusieurs projets identifiés dans le plan d'action du PdM se situent à proximité immédiate de sites Natura 2000.

Projets localisés interagissant avec le réseau Natura 2000	Sites Natura 2000	Distance	Risque d'incidence
Echangeur sur l'A7 à Cabannes	La Durance (ZPS et ZSC)	Intersection partielle avec le site (rive gauche de la Durance)	Probable
Franchissement pour les modes actifs sur le pont de Rognonas	La Durance (ZPS et ZSC)	Intersection complète avec le site	Certain
Parking relais à proximité du pont de Rognonas	La Durance (ZPS et ZSC)	Scénario 1 : 500 mètres Scénario 2 : en bordure	Peu probable (environnement immédiat très artificialisé)
Réhabilitation de la friche ferroviaire d'Orgon en un Pôle d'Echanges Multimodal (PEM)	Les Alpilles (ZSC et ZPS)	En bordure	Peu probable (site déjà artificialisé)
Réalisation d'une traversée multimodale de la Durance	La Durance (ZPS et ZSC)	Intersection complète avec le site	Certain
Raccordement du nouveau Grand Marché de Provence au réseau routier	La Durance (ZPS et ZSC)	< 1 km	Peu probable à probable en fonction du tracé retenu
Prolonger la Voie Verte vers Orgon	Les Alpilles (ZSC et ZPS)	En bordure	Peu probable (absence d'habitats favorables aux espèces d'intérêt communautaire)

4.5.2 Analyse des incidences sur les sites Natura 2000 associés à la Durance (Zone de Protection Spéciale et Zone Spéciale de Conservation)

Pour rappel, les deux sites Natura 2000 associés à la Durance permettent la préservation d'une mosaïque d'habitats naturels aquatiques et humides à la dynamique marquée par les crues. La Durance joue à la fois un rôle de corridor écologique et de refuge pour de nombreuses espèces. On y trouve de nombreuses espèces d'oiseaux d'eau (hérons, espèces limicoles, etc.) mais aussi plusieurs espèces de rapaces diurnes et nocturnes qui peuvent trouver des lieux propices à la reproduction dans les forêts rivulaires ou venir chasser dans les milieux ouverts bordant le fleuve. Les milieux riverains abritent également une entomofaune très riche, soit associée aux milieux humides (odonates incluant plusieurs espèces remarquables et protégées), soir associée aux vieux arbres dépérissants (coléoptères saproxyliques), soit associée aux milieux ouverts de type prairie humides ou non (orthoptères, lépidoptères, neuroptères…). Ces espèces sont en grande majorité protégées, de même que les espèces de chauves-souris et certaines espèces de poissons que l'on peut y trouver.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

4.5.2.1 Incidences sur des habitats d'intérêt communautaire et mesures d'évitement-réduction des incidences

Les milieux naturels d'intérêt communautaire les plus susceptibles d'être impactés par les projets identifiés sont les milieux associés aux berges :

- Forêts alluviales à *Alnus glutinosa* et *Fraxinus excelsior* (*Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae*) (91E0) ;
- Rivières permanentes méditerranéennes du *Paspalo-Agrostidion* avec rideaux boisés riverains à Salix et *Populus alba* (3280) ;
- Prairies humides méditerranéennes à grandes herbes du *Molinio-Holoschoenion* (6420) ;
- Rivières avec berges vaseuses avec végétation du *Chenopodion rubri p.p*. et du *Bidention p.p* (3270) ;
- Rivières permanentes méditerranéennes à *Glaucium flavum* (3250).

Les projets d'échangeur sur l'A7 à Cabannes, de franchissement modes doux de la Durance à Rognonas, et de réalisation d'une traversée multimodale de la Durance présentent le plus de risques d'incidences sur un ou plusieurs de ces habitats.

Ces projets devront faire l'objet d'études complémentaires au cours des phases préalables à leur instruction, visant à cartographier précisément les habitats présents et définir le niveau d'impact attendu ainsi que les mesures d'évitement-réduction voire de compensation appropriée.

A ce stade, les principales incidences attendues sont :

- La destruction ou la dégradation des habitats naturels situés au niveau des berges (cordons boisés, milieux hygrophiles ouverts ;
- Dégradation temporaire de la qualité de l'eau en aval du chantier pendant les travaux (augmentation de la turbidité, pollution par des hydrocarbures et des huiles) ;
- Dans le cas du scénario 4 du franchissement modes actifs sur le pont de Rognonas : la destruction ou la dégradation de milieux naturels situés dans le lit de la rivière.

Les mesures d'atténuation des incidences qui peuvent être proposées à ce stade correspondent aux mesures habituellement mises en œuvre pour la préservation des milieux naturels sur les chantiers :

- Prévoir l'intervention d'un écologue pour le suivi du chantier et de ses impacts sur les habitats naturels ;
- Réduire au minimum l'emprise des zones impactées sur les berges en s'appuyant sur les aménagements existants (pour les accès chantier par exemple, ou le choix du tracé des cheminements doux) ;
- Prévoir un balisage de la zone de chantier et des secteurs à éviter pour limiter les dégâts collatéraux sur les milieux environnants (lors des manœuvres des engins de chantier par exemple) ;
- Dans le cas du scénario 4 du franchissement modes doux au niveau du pont de Rognonas, qui prévoit un cheminement directement dans le lit miner de la rivière : prévoir un balisage suffisant du cheminement modes doux pour éviter les divagations ainsi que des panneaux d'information sur la sensibilité du site.

La Canne de Provence, espèce envahissante, est également identifiée de façon récurrente sur les secteurs de projets. La maîtrise de la propagation de cette espèce est un enjeu à part entière, son développement pouvant

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

entrer en concurrence avec les espèces locales, y compris des espèces végétales faisant partie intégrante d'habitats protégés.

Des mesures de prévention devront être mises en œuvre lors de la réalisation des chantiers dans les zones occupées, comme par exemple :

- Le stockage des déblais sur des zones où il est certain que l'espèce envahissante est absente ;
- Dans le cas de la circulation d'engins ou de personnes sur des zones contenant des espèces envahissantes, un lavage des éléments disséminateurs (roues, pelles, chaussures, vêtements…) doit être réalisé en sortant de la zone afin de ne pas disséminer l'espèce sur d'autres zones ;
- Destruction de tout développement de ces espèces en phase de chantier ;
- Pour les zones où ces espèces sont installées et qui ne font pas l'objet de travaux, un balisage doit être mis en place afin d'éviter toute intrusion sur ces zones.

4.5.2.2 Incidences sur des espèces d'intérêt communautaire

Concernant les espèces d'intérêt communautaire, nombre d'entre elles sont susceptibles d'être présentes au droit des différents projets, notamment les espèces associées aux berges (mammifères aquatiques comme le Castor ou la Loutre, libellules, etc.). Il y a par contre peu d'habitats favorables aux autres groupes d'espèces d'intérêt communautaire identifiés comme les chauves-souris (absence d'infrastructures ou de vieux arbres susceptibles de servir de gîte), les coléoptères liés au bois mort (absence de vieux arbres à cavités ou de gros arbres dépérissants). La Durance abrite également plusieurs espèces de poissons protégées, qui sont susceptibles d'être impactées par les projets lors des phases de travaux (pollution ou turbidité de l'eau en aval avec possible comblement de frayères).

On note que l'avifaune limicole et les échassiers (hérons par exemple) susceptibles d'être impactés par le projet de cheminement doux dans le lit de la Durance (scénario 4 du franchissement modes doux du pont de Rognonas) font aussi partie des espèces d'intérêt communautaire susceptibles d'être impactées.

Les espèces d'intérêt communautaire les plus susceptibles d'être impactées par les différents projets sont les suivantes :

Groupes	**Nom latin**
Odonates (libellules)	*Oxygastra curtisii*
	Coenagrion mercuriale
Poissons	*Lampetra fluviatilis*
	Alosa fallax
	Barbus meridionalis
	Cottus gobio
	Zingel asper
	Rhodeus amarus
	Telestes souffia
	Parachondrostoma toxostoma
Mammifères	*Castor fiber*
	Lutra lutra
Oiseaux	*Phalacrocorax carbo*
	Botaurus stellaris
	Ixobrychus minutus
	Nycticorax nycticorax

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Groupes	Nom latin
	Ardeola ralloides
	Bubulcus ibis
	Egretta garzetta
	Ardea cinerea
	Ardea purpurea
	Ciconia nigra
	Ciconia ciconia
	Plegadis falcinellus
	Phoenicopterus ruber
	Cygnus olor
	Anser albifrons
	Anser anser
	Tadorna tadorna
	Anas crecca
	Anas platyrhynchos
	Anas acuta
	Netta rufina
	Aythya ferina
	Aythya nyroca
	Aythya fuligula
	Gallinula chloropus
	Rallus aquaticus
	Fulica atra
	Grus grus
	Pluvialis apricaria
	Vanellus vanellus
	Gallinago gallinago
	Scolopax rusticola
	Ardea alba
	Spatula querquedula
	Spatula clypeata

De la même manière que pour les habitats, ***des études complémentaires seront nécessaires pour préciser les enjeux en présence. Ces études devront notamment inclure des inventaires naturalistes quatre saisons pour identifier les espèces réellement présentes sur les différents sites et les risques que représentent les travaux envisagés pour leur préservation et celle de leurs habitats. Ces études permettront également de proposer des mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation proportionnée des incidences***.

A ce stade, les principales incidences identifiées sur les espèces d'intérêt communautaire sont les suivantes :

- Destruction ou dégradation de zones d'alimentation ou d'habitats de reproduction (situés au niveau des berges ou dans le lit de la rivière) ;
- Dérangement (bruit, vibrations) pendant la durée des chantiers ;
- Destruction directe d'individus.

Les mesures d'atténuation des incidences qui peuvent être proposées à ce stade sont proches de celles proposées pour la préservation des habitats naturels :

- Prévoir l'intervention d'un écologue pour le suivi du chantier et de ses impacts sur la faune ;

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

- Réduire au minimum l'emprise des zones impactées sur les berges en s'appuyant sur les aménagements existants (pour les accès chantier par exemple, ou le choix du tracé des cheminements doux) ;
- Prévoir un balisage de la zone de chantier et des secteurs à éviter pour limiter les dégâts collatéraux sur les milieux environnants (lors des manœuvres des engins de chantier par exemple) ;
- Prévoir les interventions en dehors des périodes sensibles pour la faune (généralement en automne-hiver en fonction des groupes) ;
- Dans le cas du scénario 4 du franchissement modes doux au niveau du pont de Rognonas, qui prévoit un cheminement directement dans le lit mineur de la rivière : prévoir un balisage suffisant du cheminement modes doux pour éviter les divagations ainsi que des panneaux d'information sur la sensibilité du site.

4.5.3 Analyse des incidences sur les sites Natura 2000 associés au massif des Alpilles (Zone de Protection Spéciale et Zone Spéciale de Conservation)

Les principaux enjeux de ce site Natura 2000 résident dans la présence d'une avifaune remarquable, incluant 25 espèces d'intérêt communautaire dont plusieurs couples d'Aigle de Bonelli, un couple de Percnoptère d'Egypte, et entre 58 et 77 couples de Grand-duc d'Europe, soit parmi les plus fortes densités connues en Europe. Le site est également remarquable pour la conservation du Rollier d'Europe et du Traquet oreillard.

Le massif des Alpilles constitue également un secteur d'enjeu international pour la conservation des chauves-souris car il abrite plusieurs colonies importantes. Le tunnel d'Orgon, en particulier, figure parmi les 21 sites français présentant un intérêt majeur d'ordre international pour la conservation des chiroptères.

Deux projets se situent à proximité immédiate des sites Natura 2000 associés aux Alpilles : la réhabilitation de la friche ferroviaire d'Orgon en un Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) et le prolongement de la Voie Verte vers Orgon.

Dans les deux cas, **la probabilité qu'il y ait une incidence sur des espèces ou habitats d'intérêt communautaire est faible**.

En effet, ces projets se situent en bordure mais en dehors du périmètre du site et concernent des zones déjà très artificialisées : aucun impact n'est donc attendu sur des habitats d'intérêt communautaire.

Concernant d'éventuels impacts sur des espèces d'intérêt communautaire, le site du PEM d'Orgon correspond à une friche ferroviaire et ne comprend pas d'habitats susceptibles d'être utilisés par les espèces d'intérêt communautaire ayant justifié la désignation du site Natura 2000 des Alpilles. Les falaises surplombant la gare, par contre, (situées hors périmètre strict du projet), sont tout à fait susceptibles d'abriter des rapaces listés à l'annexe II de la Directive Habitat pour la nidification. Des précautions devront être prises pendant les travaux pour limiter le dérangement des couples nicheurs (interventions en dehors de la période de reproduction notamment).

Le tracé du projet de prolongation de la voie verte vers Orgon ne comprend pas d'habitats particulièrement favorables à la reproduction ou à l'alimentation des espèces remarquables associées au site Natura 2000 des Alpilles.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

4.5.4 Conclusion sur les incidences du PdM sur le réseau Natura 2000

Les projets portés par le PdM qui concernent la réalisation de nouvelles infrastructures aux abords de la Durance sont susceptibles d'avoir des incidences sur des habitats et/ou des espèces d'intérêt communautaire. La probabilité d'impacts est forte dans le cas des projets de traversée multimodale de la Durance et de franchissement modes doux au niveau du pont de Rognonas (notamment dans le cas du scénario 4, qui inclut la réalisation d'un cheminement doux dans le lit mineur de la Durance).

Les études naturalistes qui seront réalisées dans le cadre de l'élaboration des dossiers d'incidences Natura 2000 de ces projets permettront de préciser la présence des habitats et espèces à prendre en compte et de définir les mesures d'évitement-réduction-compensation appropriées à mettre en œuvre.

Les principales mesures proposées à ce stade sont les suivantes :

- Prévoir l'intervention d'un écologue pour le suivi du chantier et de ses impacts sur la faune ;
- Réduire au minimum l'emprise des zones impactées sur les berges en s'appuyant sur les aménagements existants (pour les accès chantier par exemple, ou le choix du tracé des cheminements doux) ;
- Prévoir un balisage de la zone de chantier et des secteurs à éviter pour limiter les dégâts collatéraux sur les milieux environnants (lors des manœuvres des engins de chantier par exemple) ;
- Prévoir les interventions en dehors des périodes sensibles pour la faune (généralement en automne-hiver en fonction des groupes) ;
- Dans le cas du scénario 4 du franchissement modes doux au niveau du pont de Rognonas, qui prévoit un cheminement directement dans le lit mineur de la rivière : prévoir un balisage suffisant du cheminement modes doux pour éviter les divagations ainsi que des panneaux d'information sur la sensibilité du site.

4.6 Synthèse des incidences du PdM sur l'environnement

Le programme d'actions contribue directement aux objectifs du PdM en termes d'évolution des parts modales : les actions proposées permettent de mobiliser des leviers complémentaires pour inciter les habitants et autres usagers transitant par Terre de Provence à réduire l'usage des véhicules personnels au profit de modes de transports actifs et/ou collectifs (transports en commun et voitures partagées). Les leviers mobilisés sont très variés et permettent de couvrir un large spectre de moyens d'incitation : amélioration de l'attractivité des transports alternatifs (sécurisation, augmentation des fréquences, amélioration du confort du report modal, signalisation, etc.), construction de nouvelles infrastructures dédiées (pistes cyclables et équipements pour les vélos, chemins d'accès pour les piétons, voies de bus, parkings-relais, etc.), sensibilisation et communication, accompagnement aux entreprises et administrations, soutien financier pour des publics ciblés, etc.

Ces mesures devraient directement contribuer à la **diminution de la consommation d'énergie et à la réduction des émissions de GES au sein du ressort territorial**.

L'analyse prospective de l'évolution des GES sur le territoire réalisée par Atmo, montre que la mise en œuvre des actions du PdM devrait permettre

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

une accélération de la baisse des GES par rapport à la tendance observée sur les années précédentes, se traduisant par une **baisse de 18 % des émissions du secteur des transports à l'horizon 2035 par rapport à 2012** (cette baisse aurait été nulle – 0% - en l'absence de mise en œuvre des actions du PdM).

Cette baisse reste cependant en-deçà des objectifs fixés à l'échelle régionale par le SRADDET, qui attend une réduction de 35% des émissions liés aux transports routiers à l'horizon 2035 et de -75 % à l'horizon 2050.

La non-atteinte de l'objectif de -35% en 2035 est liée à plusieurs facteurs. Tout d'abord, la baisse du nombre de déplacements et l'effet positif du report modal vers d'autres modes de déplacements, sont en partie compensés par l'augmentation du poids des véhicules (qui consomment donc plus de carburant). Le développement du parc électrique est encore timide, quand bien même il contribuerait significativement à la réduction des émissions au sein du territoire. Enfin, la présence de l'autoroute A7 grève sérieusement le bilan carbone du territoire, cette dernière contribuant à hauteur de 59 % à ses émissions de GES en 2021. L'analyse prospective réalisée par Atmo montre que cette contribution devrait atteindre 68% en 2035.

L'atteinte des objectifs fixés par les documents cadres à 2050 (les objectifs à 2035 étant considérés comme inatteignables), dépend de choix politiques forts, comme la mise en œuvre effective de l'interdiction des véhicules thermiques à l'horizon 2035, et le développement significatif de la flotte électrique ou alimentée en biocarburant (avec les questions que cela soulève en termes d'arbitrage dans l'utilisation des terres agricoles).

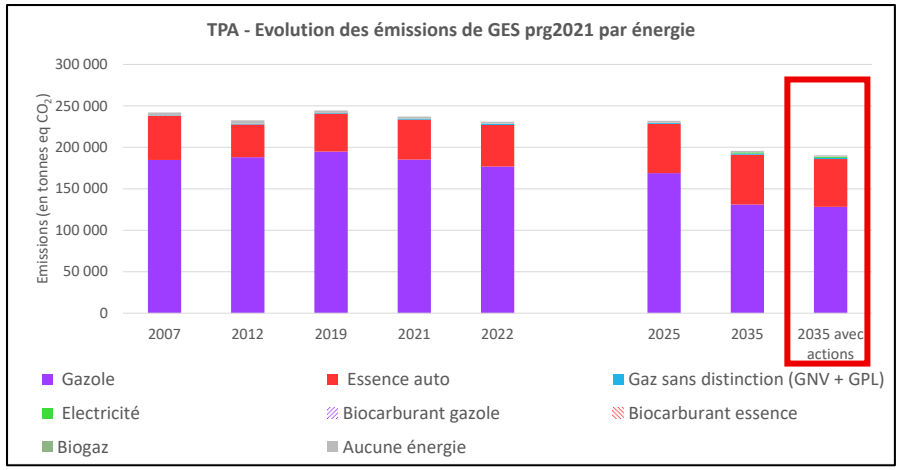


Figure 71. Evolution passée et prévisionnelle des émissions de GES par type d'énergie à l'horizon 2035.

		2023	2025	2030	2050
Polluants Atmosphériques	Oxydes d'azote (NO_x)	-54 %	-56 %	-58 %	-
	Particules fines (PM10)	-35 %	-40 %	-47 %	-
	Particules fines (PM2.5)	-40 %	-46 %	-55 %	-
	Composés organiques volatils autres que le méthane (COVNM)	-26 %	-31 %	-37 %	-
Gaz à Effet de Serre	Agriculture	-10 %	-	-13 %	-75 %
	Industrie, Déchets, Energie	-12 %	-	-18 %	-75 %
	Résidentiel - Tertiaire	-38 %	-	-55 %	-75 %
	Transports	-23 %	-	-35 %	-75 %
	GES totaux	-19 %	-	-27 %	-75 %

Figure 72. Synthèse des objectifs du SRADDET au regard de l'évolution des polluants atmosphériques et des gaz à effet de serre (source : Atmo, 2025).

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

La diminution de l'usage de véhicules individuels thermiques portée par le PdM (pour rappel, la stratégie prévit une baisse de 19 points de la part modale de la voiture) devrait aussi permettre une **réduction des émissions de polluants atmosphériques néfastes pour la santé** (particules et dioxyde d'azote notamment).

D'après l'évaluation réalisée par Atmo, la mise en œuvre des actions du PdM devraient permettre une **forte baisse des principaux polluants atmosphériques à l'horizon 2035 par rapport à 2007** (référence la plus proche de celle utilisée par le PREPA national pour laquelle des données étaient disponibles sur le territoire) :

- Oxydes d'azote : - 90% (- 68 % sans la mise en œuvre des actions du PdM)
- Particules fines 2,5 : - 80 % (- 71 % sans PdM)
- Composés organiques volatils : - 94 % (- 91% sans PdM)
- Ammoniac : - 31 % (- 41 % sans PdM)
- Oxydes de soufre : - 92 % (- 91 % sans PdM).

Même en l'absence de mise en œuvre du PdM, **tous les objectifs nationaux en termes de réduction de la pollution atmosphérique sont respectés, de même que les objectifs régionaux fixés dans le SRADDET.** Le PdM permet d'aller encore plus loin dans la baisse de certains polluants.

Sa mise en œuvre permet, en outre, de réduire le nombre d'habitants exposés de façon chronique aux polluants atmosphériques. Le plan d'action permet notamment de réduire significativement la population exposée aux particules fines PM10 et au dioxyde d'azote au-delà des normes fixées par l'OMS.

Les interventions envisagées devraient également contribuer à **limiter les nuisances sonores** sur le territoire grâce à la diminution des véhicules individuels en circulation au profit de modes de déplacements moins bruyants et à la rationalisation du transport de biens et de personnes (ferroutage, déviation du trafic poids lourds, fluidification de certains axes engorgés…).

Un impact positif sur la santé est aussi attendu, d'une part en raison de l'amélioration de la qualité de l'air et de l'apaisement de l'ambiance sonore des centres-villes/bourgs, mais aussi grâce au développement de l'usage des modes actifs qui contribuent à la réduction de la sédentarité.

Par contre, **certaines actions envisagées sont susceptibles d'engendrer des impacts négatifs sur l'environnement**. Les principales incidences négatives résiduelles identifiées sont liées :

- A la **consommation d'espace et aux impacts directs, temporaires et permanents, liés aux travaux pour la création de nouvelles infrastructures** (routes, haltes ferroviaires, parkings-relais, etc.). Les travaux, quels qu'ils soient, engendrent des impacts temporaires et localisés comme le bruit, la consommation de ressources naturelles (eau, matériaux minéraux…), la consommation d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, incluant les poussières émises pendant le chantier. Pour les grandes infrastructures routières, des impacts à plus long terme comme la rupture de continuités écologiques, la destruction d'habitats naturels, ou des impacts sur la gestion de la ressource en eau (augmentation des surfaces imperméabilisées) peuvent aussi advenir ;

- **A la destruction ou la dégradation d'habitats d'intérêt communautaire et/ou d'habitats d'espèces d'intérêt communautaire**, le site Natura 2000 de la Durance étant concerné par plusieurs projets dont certains dans le lit mineur de la rivière (traversée multimodale de la Durance, scénarios 3 et 4 du franchissement modes doux du pont de Rognonas…). Les mesures d'atténuation des incidences listées dans cette évaluation restent générales puisque les projets n'étaient pas encore suffisamment bien

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

définis pour pouvoir faire l'objet d'une étude approfondie. Ils devront faire l'objet d'une étude d'incidences Natura 2000 complète au cours des étapes préalables à leur instruction afin de préciser les habitats et espèces susceptibles d'être impactés et de proposer des mesures d'évitement-réduction-compensation des incidences adaptées ;

- A la **production de déchets liée à la mise au rebut anticipée de véhicules thermiques au profit de véhicules « nouvelle génération »** (véhicules à usage professionnel de la collectivité notamment) ;

- A la **fabrication des véhicules à motorisation alternative** dont il est fait la promotion : véhicules électriques, GNV, hydrogène, etc. La fabrication de ces véhicules, même s'ils sont plus vertueux en fonctionnement, consomme des ressources naturelles et de l'énergie, et peut être source d'importantes pollutions (dans le cas de l'extraction des métaux rares nécessaires à la fabrication des batteries par exemple) ;

- A la **production d'outils de communication et aux déplacements générés par la mise en œuvre des campagnes de sensibilisation**. En effet, la réalisation d'actions de sensibilisation / communication impliquent des déplacements des personnels en charge de la réalisation de ces actions et des personnes cibles, et l'impression d'une grande quantité de documents, pouvant entraîner une importante consommation de papier et d'encre et la consommation d'énergie supplémentaire pour les impressions. Les déplacements entraînent quant à eux la consommation d'énergie fossile, des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques. La production de documents est également généralement associée à la production de déchets (majoritairement recyclables toutefois). **Ces incidences négatives, bien que présentes sont considérées comme faibles au regard des autres impacts positifs et négatifs du PdM sur l'environnement**.

Ces impacts négatifs potentiels, bien que généralement réduits au regard de l'impact globalement positif du PdM, ne doivent toutefois pas être oubliés lors de sa mise en œuvre et des mesures appropriées doivent être prises pour réduire son empreinte environnementale.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

5 DISPOSITIF DE SUIVI DES EFFETS DE LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN DE MOBILITE SUR L'ENVIRONNEMENT

Afin de pouvoir vérifier la bonne mise en œuvre du PdM, et réaliser le bilan à mi-parcours (5 ans) demandé par le Code des Transports, un dispositif de suivi doit être mis en place.

Ce dernier est présenté de manière détaillée dans le rapport présentant la stratégie du PdM. Il s'appuie sur l'identification d'indicateurs quantifiables par la collectivité. 57 indicateurs ont été définis, permettant de vérifier la réalisation des 14 objectifs du PdM et la progression vers la répartition des parts modales définie dans la stratégie.

Un suivi qualitatif est également prévu par les services de Terre de Provence sur la base d'observations et de relevés de terrain réguliers.

Des restitutions régulières du suivi du PdM seront réalisées dans le cadre du Comité des partenaires, qui rassemble l'ensemble des structures actrices de la mobilité sur le territoire.

En ce qui concerne la fréquence d'actualisation du dispositif de suivi, la plupart des données ont une fréquence d'actualisation annuelle. D'autres indicateurs sont plus complexes à renseigner, et ne seront analysé qu'en prévision des phases de bilan.

Tableau 15. Indicateurs de suivi de l'atteinte des objectifs du PdM (source : Terre de Provence, 2025).

Objectifs du PDM	Indicateurs de suivi	Régularité
Objectif 1 - Relier le territoire aux pôles générateurs limitrophes	Linéaire de connexion cyclable développé avec les EPCI voisins	Annuel
	Fréquentation cyclable des traversées	Annuel
	Nombre de correspondances entre les réseaux (lignes, horaires)	5 ans
	Nombre de titres interopérables	Annuel
	Linéaire de réaménagement routier	5 ans
Objectif 2 - Limiter l'impact du trafic routier sur l'environnement et la santé des habitants	Nombre d'aides à l'achat de véhicules électriques déployées	Annuel
	Nombre de bornes IRVE installées	Annuel
	Nombres d'agents formés à l'écoconduite	Annuel
	Nombre d'accidents recensés	Annuel
	Émissions de gaz à effet de serre	5 ans
	Population exposée (particules fines et Nox)	Annuel
	Nombre de panneaux antibruit installés	5 ans
	Évolution du parc de véhicules (type d'énergie, CRIT'AIR)	Annuel
	Nombre de communes dotées d'un plan de circulation	Annuel
Objectif 3 - Moins 19 points de déplacements en voiture individuelle	Part modale de la voiture	10 ans
	Fréquentation des principaux axes routiers (comptages)	3 ans
	Nombre de km parcourus en voiture	10 ans
	Budget mobilité des ménages	5 ans

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Objectifs du PDM	Indicateurs de suivi	Régularité
Objectif 4 - Considérer l'activité logistique	Nombre de parkings PL	3 ans
	Fréquentation des parkings PL	3 ans
	Nombre d'aires de livraison aménagées	Annuel
	Nombre de flux logistique ferroviaire déployés	5 ans
Objectif 5 - Mieux partager l'espace public dans les cœurs de villes et villages	Linéaire de zones apaisées aménagées (zone 30, 20)	Annuel
	Nombre de traitements réalisés	5 ans
	Nombre de verbalisation (respect du stationnement, des vitesses, etc.)	Annuel
	Nombre de communes ayant mis en place du stationnement de courte durée	Annuel
Objectif 6 - Favoriser le report modal sur les déplacements de courtes distances	Linéaire piétons jalonnés	Annuel
	Linéaire cyclables jalonnés	Annuel
Objectif 7 - 6 % des déplacements à vélo	Part modale vélo	10 ans
	Linéaire d'aménagements cyclables sécurisés	Annuel
	Nombre de stationnements vélo sécurisés aménagés	Annuel
	Nombre de points noirs résorbés (réf. Diagnostic PDM)	Annuel
	Nombre de services vélo déployés : réparation, location, etc.	Annuel
Objectif 8 - 30 % des déplacements à pied	Part modale piétonne	10 ans
Objectif 9 - Relier les villes et villages entre eux	Partenariats engagés pour une gouvernance thématique cyclable	Annuel
Objectif 10 - Développer le tourisme à vélo	Nombre de cyclistes sur la voie verte (compteurs)	Annuel
	Nombre de label « Accueil Vélo » supplémentaires	5 ans
	Nombre de vélos loués	Annuel
	Nombre de stations réparation installées	Annuel
Objectif 11 - 13 % des déplacements en transport collectif	Part modale du TC	10 ans
	Évolution de l'offre : lignes, fréquences, horaires	5 ans
	Nombre d'abonnements/de voyageurs (offre régulière, scolaire interne, régionale, TER)	Annuel
	Linéaire en site propre aménagés	5 ans
	Fréquentation des TC	Annuel
	Nombre d'arrêts équipés de panneaux d'information temps réel	Annuel
Objectif 12 - Garantir une mobilité pour tous	Nombre de communes engagées dans la mise en accessibilité (PAVE)	5 ans
	Nombre d'arrêts accessibles aux PMR	Annuel
	Nombre de bénéficiaires de la tarification solidaire	Annuel
Objectif 13 - Améliorer la connexion entre les différents	Nombre de PEM aménagés	5 ans
	Nombre de lignes de bus équipées de racks à vélo	Annuel

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Objectifs du PDM	Indicateurs de suivi	Régularité
modes de déplacement	Nombre de place de stationnement en PEM/parking-relais	Annuel
	Fréquentation des PEM/ P+R : occupation	Annuel
	Nombre d'abonnés et d'usagers à une plateforme et utilisateurs du covoiturage	Annuel
Objectif 14 - Faciliter et encourager le report modal	Nombre et type d'événements organisés autour de la mobilité, du vélo, etc.	Annuel
	Nombre de participants aux évènements	Annuel
	Nombre d'associations recensées	Annuel
	Nombre d'aides à l'achat vélo accordées	Annuel

En complément des indicateurs permettant de suivre la mise en œuvre des actions du PdM et l'atteinte de ses objectifs, il est utile de proposer des indicateurs permettant de suivre les effets de sa mise en œuvre sur l'environnement. L'évolution des indicateurs ci-dessous peut être liée aux effets de la mise en œuvre du PdM mais aussi aux effets d'autres documents stratégiques ou aux conséquences de tendances de fond au sein du ressort territorial. Ces indicateurs retracent donc une évolution de fond des thématiques environnementales ; ils peuvent être mis à jour à une fréquence annuelle.

Tableau 16. Indicateurs de suivi de l'état de l'environnement sur le territoire.

Thématiques environnementales	Indicateurs de suivi	Valeur de référence	Source de la donnée
Indicateurs principaux – thématiques directement impactées par la mise en œuvre du PdM			
Qualité de l'air	Evolution des émissions annuelles en dioxyde d'azote (NOx) (valeur limite de 40 µg/m^3)	587 tonnes/an en 2022	AtmoSud
	Evolution des émissions annuelles pour les particules PM_{10} (valeur limite annuelle = 40 µg/m^3)	39 tonnes/an en 2022	AtmoSud
	Evolution des émissions annuelles pour les particules $PM_{2,5}$ (valeur limite annuelle = 25 µg/m^3)	27 tonnes/an en 2022	AtmoSud
Climat / GES	Evolution des émissions totales de GES sur le territoire	Env. 235 000 téqCO2 CO2 (2022)	AtmoSud
Nuisances sonores	Nombre de points noirs de bruit identifiés au sein du ressort territorial	0 points noirs de bruit (réseau ferré et routier concédé et non-concédé)	PPBE et cartes de bruit

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Thématiques environnementales	Indicateurs de suivi	Valeur de référence	Source de la donnée
	Nombre d'habitants exposés à des nuisances sonores supérieures à la valeur limite (68 dB(A)	Rognonas : 330 habitants et 2 établissements d'enseignement	PPBE de Rognonas
	Nombre d'axes et catégories des axes routiers identifiés au classement sonore des infrastructures de transports terrestres	. Catégories 2 ou 3 : RN 35, la RD 570 N, la RD 28, RD 34, RD 571, la RD 99, la RD 26, la RD 7N, Avenue Charles de Gaulle (Rognonas), l'avenue Joseph Callet Rognonas), boulevard de Verdun Rognonas). . Catégorie 1 : A7	Données départementales (classement sonore des infrastructures de transport terrestre)
Indicateurs secondaires – thématiques impactées indirectement par la mise en œuvre du PdM			
Milieux naturels / biodiversité	Evolution de la surface de zones humides (calcul SIG)		Inventaire des zones humides (données régionales)
	Evolution de la surface de milieux forestiers (calcul SIG)	4 177,7 ha	BD FORET (2014)
	Evolution de la surface de milieux ouverts hors cultures intensives (calcul SIG)		Registre Parcellaire Graphique (RPG) / OCSGE
	Etat quantitatif de la ressource en eau	FRDG359 « Alluvions basse Durance » : bilan quantitatif équilibré	Agence de l'eau Rhône-Méditerranée
	Evolution de la qualité des eaux superficielles (état écologique et chimique)	. La Durance : état écologique (EE) moyen, état chimique (EC) bon . Le Grand Vallat : EE mauvais, EC bon . Le Grand Anguillon : EE médiocre, EC bon . Le Rhône : EE moyen, EC bon (2019)	Agence de l'eau Rhône-Méditerranée (état de référence du SDAGE)
Risques naturels	Evolution du nb d'arrêtés de catastrophes naturelles sur le territoire	. Sécheresse : 1 en 2023 et 1 en 2022 (Châteaurenard, Orgon, Noves + Plan d'Orgon en 2022) . Inondations / coulées de boue : 1 en 2023 (Orgon)	Base de données Gaspar / Géorisques

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Thématiques environnementales	Indicateurs de suivi	Valeur de référence	Source de la donnée
Cadre de vie	Evolution de la population sur le territoire	60 400 habitants (2021)	INSEE

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

6 ANNEXE 1 – LISTE DES ANCIENNES ACTIVITES DE SERVICES SUSCEPTIBLES D'AVOIR GENERE UNE POLLUTION LOCALE DES SOLS.

Tableau 17. Liste des anciennes activités de services susceptibles d'avoir généré une pollution des sols (source : base de données CASIAS).

Commune	Nom établissement	Adresse	Etat activité
BARBENTANE	Non renseigné	9 rue des Ecoles	En arrêt
BARBENTANE	Non renseigné	Lieu-dit Terrefort	En arrêt
BARBENTANE	Non renseigné	77 avenue Bertherigues	En arrêt
BARBENTANE	Non renseigné	3 Chemin Glacière (de la)	En arrêt
BARBENTANE	Coopérative Agricole de Rognonas	Route de Tarascon	Indéterminé
CABANNES	Décharge Communale		En arrêt
CABANNES	Non renseigné	Chemin de la Carita	Indéterminé
CABANNES	Garage Marc BONNAUD	Route de Cavaillon	Indéterminé
CABANNES	Non renseigné	Route d'Avignon	En arrêt
CABANNES	Non renseigné	26 Chemin départemental	En arrêt
CABANNES	Non renseigné	60 Chemin de la Barrie // La Plaine // ZAC de Cabannes	Indéterminé
CABANNES	Entrepôt	Les Combes	Indéterminé
CABANNES	Non renseigné	Chemin Courses	Indéterminé
CABANNES	Non renseigné	Zone d'aménagement concertée Plaine	Indéterminé
CABANNES	Non renseigné	Route du cimetière // Quartier Saint Michel // Magasin Ecomarché	Indéterminé
CABANNES	Non renseigné	4 route d'Avignon	Indéterminé
CABANNES	Non renseigné	Chemin de l'Anelier	Indéterminé
CABANNES	Non renseigné	Lieu-dit "La Plaine" // Z.A.C. de la Plaine // Section B	Indéterminé
CABANNES	SA Peinture CORONA	Quartier Saint Michel	Indéterminé
CABANNES	CARRIERES		En arrêt
CABANNES	Non renseigné	Route de Saint Andiol	Indéterminé
CHATEAURENARD	Non renseigné		Indéterminé
CHATEAURENARD	Non renseigné	Quartier Roquecoquille	Indéterminé
CHATEAURENARD	Non renseigné		Indéterminé
CHATEAURENARD	Non renseigné		Indéterminé
CHATEAURENARD	Elie FARGIER	Quartier des Launes	Indéterminé
CHATEAURENARD	Georges CANET	Avenue Auguste Chapelle	Indéterminé
CHATEAURENARD	Non renseigné	Chemin Iscles (des) // Zone Industrielle	Indéterminé
CHATEAURENARD	Non renseigné		En arrêt
CHATEAURENARD	Non renseigné		En arrêt
CHATEAURENARD	Non renseigné	Route d'Eyrargues	En arrêt
CHATEAURENARD	Non renseigné	Lieu-dit Pichabeau	En arrêt
CHATEAURENARD	Non renseigné	Chemin Sainte Anne de	En arrêt
CHATEAURENARD	Non renseigné	Route Avignon à Chateaurenard d'	En arrêt
CHATEAURENARD	Non renseigné	26 avenue Général de Gaulle	En arrêt
CHATEAURENARD	Non renseigné	1 avenue Léo Lagrange	En arrêt
CHATEAURENARD	Non renseigné	Boulevard A.Chapelle	En arrêt

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Commune	Nom établissement	Adresse	Etat activité
CHATEAURENARD	USINE A GAZ	Chateaurenard	En arrêt
CHATEAURENARD	Non renseigné	9 Chemin Grande Communication de la	En arrêt
CHATEAURENARD	DESMARAIS FRERES	32 boulevard Jules Ferry	En arrêt
CHATEAURENARD	Non renseigné	Route d'Avignon	En arrêt
CHATEAURENARD	Non renseigné	13 boulevard Gambetta	En arrêt
CHATEAURENARD	Non renseigné	8 avenue de Lonnes	En arrêt
CHATEAURENARD	Non renseigné	27 avenue Frédéric Mistral	En arrêt
CHATEAURENARD	Non renseigné	10 rue Henri Brisson	En arrêt
CHATEAURENARD	Non renseigné	Avenue du Général de Gaulle	En arrêt
CHATEAURENARD	Gare Routière de Châteaurenard	Chemin de l'Oratoire	Indéterminé
CHATEAURENARD	Auto Service du Marché	Boulevard Ernest Genevet	En arrêt
CHATEAURENARD	Non renseigné	Chemin départemental 571	Indéterminé
CHATEAURENARD	Non renseigné	34 route Eyragues d'	En arrêt
CHATEAURENARD	Non renseigné	5 bis boulevard Jules Ferry	En arrêt
CHATEAURENARD	Garage Giraud	Avenue Wilson	En arrêt
CHATEAURENARD	Non renseigné	345 avenue Digue, de la	Indéterminé
CHATEAURENARD	Non renseigné	Zone industrielle Chateaurenard	En arrêt
CHATEAURENARD	Non renseigné	Zone industrielle Iscles	En arrêt
CHATEAURENARD	Non renseigné	Zone industrielle Chateaurenard	En arrêt
CHATEAURENARD	Garage Falcou / SARL Garage du Rond-point	60 boulevard Gambetta	Indéterminé
CHATEAURENARD	Non renseigné	Chemin départemental 32	En arrêt
CHATEAURENARD	Non renseigné	28 boulevard Jean JAURES	Indéterminé
CHATEAURENARD	Incinérateur de CHATEAURENARD		Indéterminé
CHATEAURENARD	Déchetterie des Iscles	Zone industrielle Iscles (des)	Indéterminé
CHATEAURENARD	Non renseigné	Zone industrielle Isles (des)	Indéterminé
CHATEAURENARD	Non renseigné	39 rue Pierre BROSSOLETTE	En arrêt
CHATEAURENARD	Station-Service Intermarché	321 boulevard Ernest Genevet	Indéterminé
CHATEAURENARD	Non renseigné	19 boulevard Jules Ferry	En arrêt
CHATEAURENARD	Non renseigné	37 rue Gambetta	Indéterminé
CHATEAURENARD	Non renseigné	244 avenue Alpines (des)	En arrêt
CHATEAURENARD	VALSUD	Zone industrielle Iscles des	Indéterminé
CHATEAURENARD	Non renseigné	Chemin Barret du	Indéterminé
CHATEAURENARD	Non renseigné	104 avenue De Lattre De Tassigny	En arrêt
CHATEAURENARD	Non renseigné	159 avenue des Configues	Indéterminé
CHATEAURENARD	Non renseigné	30 Zone industrielle Iscles (Des) -Avenue Des Alpines	Indéterminé
CHATEAURENARD	Non renseigné	825 route Avignon	Indéterminé
CHATEAURENARD	Non renseigné	Zone industrielle Iscles // Avenue des Configues	Indéterminé
CHATEAURENARD	Atelier maturation fruits	Zone d'activité Barret // avenue de la Chauffine	Indéterminé
CHATEAURENARD	Non renseigné	506 avenue Iles // ZI des Iscles	Indéterminé
CHATEAURENARD	Non renseigné	Zone industrielle Iscles	Indéterminé
CHATEAURENARD	Non renseigné	Avenue Chaffine // ZA Barret	Indéterminé
CHATEAURENARD	Non renseigné	243 Chemin de la Matarde	Indéterminé

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Commune	Nom établissement	Adresse	Etat activité
CHATEAURENARD	Non renseigné	Avenue Saint OMER	Indéterminé
CHATEAURENARD	Non renseigné	Chemin du moulin d'Eyrargues	Indéterminé
CHATEAURENARD	Non renseigné	Lotissement d'activité la chaffine	Indéterminé
CHATEAURENARD	Non renseigné	785 avenue de la Durance	Indéterminé
CHATEAURENARD	Non renseigné	52 avenue Général de Gaulle (du)	Indéterminé
CHATEAURENARD	Pressing des Allées	4 avenue Max Dormoy	Indéterminé
CHATEAURENARD	Non renseigné	Zone industrielle Iscles (des)	Indéterminé
CHATEAURENARD	Non renseigné	Boulevard Joliot curie	En arrêt
CHATEAURENARD	Non renseigné	Lotissement "Les Carrières du Midi"	Indéterminé
CHATEAURENARD	Non renseigné	Route Grand quartier (du)	Indéterminé
CHATEAURENARD	Non renseigné	Lieu-dit San Rème	Indéterminé
CHATEAURENARD	Non renseigné		Indéterminé
CHATEAURENARD	Non renseigné	Boulevard Ernest GENEVET	Indéterminé
CHATEAURENARD	Non renseigné	Saint Eloi	Indéterminé
CHATEAURENARD	Non renseigné	Carrière de Sainte Anne	Indéterminé
CHATEAURENARD	Non renseigné	Avenue des Configues - ZI	Indéterminé
CHATEAURENARD	Non renseigné	Rue du Moulin	Indéterminé
CHATEAURENARD	Non renseigné		Indéterminé
CHATEAURENARD	Non renseigné		Indéterminé
CHATEAURENARD	Non renseigné	Boulevard Ernest Genevet	Indéterminé
CHATEAURENARD	Non renseigné	Zone d'activité Barret (Du)-La Tourre et Les lonnes Les Lonnes	Indéterminé
CHATEAURENARD	Station-servives Mobil Oil	Route nationale 571	Indéterminé
CHATEAURENARD	Non renseigné	Zone industrielle Iscles (des)	Indéterminé
CHATEAURENARD	Non renseigné	Zone industrielle Châteaurenard	Indéterminé
EYRAGUES	Non renseigné		En arrêt
EYRAGUES	Non renseigné	Eyrargues	En arrêt
EYRAGUES	PROVENCE CARBURANTS	Route Saint Remy de, RN 571	En arrêt
EYRAGUES	Non renseigné	Route nationale 571	En arrêt
EYRAGUES	Non renseigné	Guinguette La	En arrêt
EYRAGUES	Non renseigné	13 avenue Général de Gaulle (du)	Indéterminé
EYRAGUES	Station transit et déchetterie	Lieu-dit La petite Crau	En arrêt
EYRAGUES	Mas Bellevue	518 Chemin de Couderie	Indéterminé
EYRAGUES	Non renseigné		Indéterminé
EYRAGUES	Non renseigné		Indéterminé
EYRAGUES	Non renseigné	Lieu-dit Mouyroux	Indéterminé
EYRAGUES	Décharge et incinérateur d'ordures ménagères	Route SAINT ANDIOL	Indéterminé
EYRAGUES	Non renseigné	Quartier La Malgue	Indéterminé
GRAVESON	Non renseigné	Route nationale 570	Indéterminé
GRAVESON	Non renseigné	Lieu-dit La Montagnette	En arrêt
GRAVESON	Non renseigné	Chemin Cassoulen	Indéterminé
GRAVESON	Non renseigné	Zone d'aménagement concertée Sagnon	Indéterminé
GRAVESON	Non renseigné	Quartier Giraud Blanc / RN570	Indéterminé

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Commune	Nom établissement	Adresse	Etat activité
GRAVESON	Atelier Sérigraphie	Avenue Gardette prolongée	En arrêt
GRAVESON	Non renseigné	Quartier Cassoulen	Indéterminé
GRAVESON	Non renseigné	Route Maillane (De)- Mas du Moulin d'Aure	Indéterminé
MAILLANE	Station-Service Campus	Chemin Plaines (des) / CD75 / Lieu-dit Saint Jean	Indéterminé
MAILLANE	Non renseigné	Route de Graveson	Indéterminé
MAILLANE	Serres Agricoles du Mas Moulière	Route de Saint Rémy	Indéterminé
MAILLANE	Non renseigné		Indéterminé
MAILLANE	Non renseigné	Quartier Moulière	Indéterminé
MOLLEGES	SOMAMB	Chemin départemental 31	Indéterminé
MOLLEGES	Non renseigné	Route des Paluds	En arrêt
MOLLEGES	Non renseigné	Lieu-dit l'Eguille	Indéterminé
MOLLEGES	Non renseigné	Route du Plan d'Orgon - Quartier du Terme Rouge	Indéterminé
MOLLEGES	Non renseigné	Avenue Du COMTAT	Indéterminé
MOLLEGES	Non renseigné	Quartier Gare (de la)	En arrêt
MOLLEGES	Non renseigné	Route départementale 99	En arrêt
NOVES	Station-service	Route nationale 7	En arrêt
NOVES	Non renseigné	Boulevard République de la	En arrêt
NOVES	Le relais du pont de Bompas (1955)	Route nationale 7 de Paris à Antibes	En arrêt
NOVES	LE RELAIS DU COMBAT	Route nationale 7	En arrêt
NOVES	STATION SHELL	Route Châteaurenard de	Indéterminé
NOVES	Non renseigné	Lieu-dit Pilon d'Agel	En arrêt

Commune	Nom établissement	Adresse	Etat activité
NOVES	Non renseigné	Avenue Juliot Curie	Indéterminé
NOVES	Non renseigné	Lieu-dit BARTHELASSE (la)	En arrêt
NOVES	Non renseigné	Route nationale 7	En arrêt
NOVES	Station-service MOBIL	23 boulevard Rébuplique (de la)	En arrêt
NOVES	EPI Lauragri	1381 Route nationale 7	Indéterminé
NOVES	Non renseigné	2 Zone industrielle Rocade Nord (de la)	En arrêt
NOVES	Non renseigné	14 rue Première Armée (de la)	Indéterminé
NOVES	Non renseigné	Lieu-dit rabet Le	En arrêt
NOVES	Café du siècle	Route départementale 29B	En arrêt
NOVES	Expension Plastique Internationale	7 Route nationale	Indéterminé
NOVES	GPM Provence	Zone industrielle Rocade (de la) n°2	Indéterminé
NOVES	Déchetterie	Chemin départemental 28	En arrêt
NOVES	Station-service TOTAL	Route nationale 7, Quartier du Rabet	Indéterminé
NOVES	Non renseigné	Pont Bonpas (de)	En arrêt
NOVES	Usine de Compost de la Malautière	Route de Bon Pas	Indéterminé
NOVES	SARL ALAZARD	Quartier Gare (de la)	Indéterminé
NOVES	Non renseigné	Cours d'Anglai (D3e)	En arrêt
NOVES	Usine de la Malautière	Usine de la Mallautière	En arrêt
NOVES	Non renseigné	Quartier Ferrages les	Indéterminé
NOVES	Non renseigné		Indéterminé
NOVES	Marcel Noel	Les Trois Vergers	Indéterminé
ORGON	Non renseigné	Chemin de Bazarde	En arrêt

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Commune	Nom établissement	Adresse	Etat activité
ORGON	Non renseigné	Quartier Saint Véran - CD26	En arrêt
ORGON	Station-service Campus	Lieu-dit "La Girardiere" // RN17	Indéterminé
ORGON	Station-service "Les Alpilles"	Route nationale 7	En arrêt
ORGON	Non renseigné	Route nationale 7	En arrêt
ORGON	Non renseigné	Lieu-dit Le Village Ouest - RN7	En arrêt
ORGON	Station-service "Les Alpilles"	Route nationale 7	En arrêt
ORGON	OMYA	Route Eygalières (d')	Indéterminé
ORGON	Eurogrill / anc. restaurant au "Bec Fin"	Route nationale 7	Indéterminé
ORGON	Non renseigné	Route nationale 7	En arrêt
ORGON	Station-service Cap 9	Route nationale 7 // CAP 9	Indéterminé
ORGON	Non renseigné	Quartier Port vieux (du)	Indéterminé
ORGON	Non renseigné	Lieu-dit Montplaisant	Indéterminé
ORGON	CARRIERE		En arrêt
ORGON	Carrière Omya	Route Eygalière (d') // Carrière Omya	Indéterminé
ORGON	Non renseigné	Rue Jean Moutte	En arrêt
ORGON	Armand Deiana	Quartier Village Ouest	En arrêt
ORGON	Non renseigné	Lieu-dit "Beaurecueil"	En arrêt
ORGON	Non renseigné	Route Saint-Rémy (de) // quartier Pierre Plantée	En arrêt
ORGON	Non renseigné	Lieu-dit "Port-Vieux"	En arrêt
ORGON	Non renseigné	Lieu-dit "Perrières"	En arrêt

Commune	Nom établissement	Adresse	Etat activité
ORGON	CARRIERE EN DURANCE		En arrêt
PLAN D'ORGON	Non renseigné	Quartier du Pont	Indéterminé
PLAN D'ORGON	Non renseigné	Route nationale 538	En arrêt
PLAN D'ORGON	Non renseigné	Hameau Plan du	Indéterminé
PLAN D'ORGON	Non renseigné	Lieu-dit Pierre Planté La	Indéterminé
PLAN D'ORGON	Non renseigné	Route nationale 538	En arrêt
PLAN D'ORGON	Galvamed SA	Zone industrielle Pont (du)	Indéterminé
PLAN D'ORGON	Engrais Léon gros		En arrêt
PLAN D'ORGON	Non renseigné	44 route de Cavaillon	Indéterminé
PLAN D'ORGON	Garage de L'autoroute		Indéterminé
PLAN D'ORGON	Station-service Esso, Relais de Carques	1054 route Marseille (de) // RN 7	Indéterminé
PLAN D'ORGON	Non renseigné	Zone d'aménagement concertée Route du Pont-Route de Cavaillon	Indéterminé
PLAN D'ORGON	Station-service Shell	Zone industrielle Pont (du)-Lavage du Pont	Indéterminé
PLAN D'ORGON	Non renseigné	Avenue Vergers (des)	Indéterminé
PLAN D'ORGON	Non renseigné	Zone d'aménagement concertée Pont II (du)	Indéterminé
PLAN D'ORGON	Non renseigné	Zone industrielle Pont (du)	Indéterminé
PLAN D'ORGON	Non renseigné	205 avenue Pomme (de la)	Indéterminé
PLAN D'ORGON	Non renseigné	2535 route St Rémy (de)	Indéterminé
PLAN D'ORGON	Non renseigné	210 route Pont (du)	En arrêt
PLAN D'ORGON	Non renseigné	Zone industrielle du Pont // 557, Avenue des Vergers	Indéterminé

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Commune	Nom établissement	Adresse	Etat activité
PLAN D'ORGON	Non renseigné	Avenue Peupliers // ZAC du Pont	Indéterminé
PLAN D'ORGON	Non renseigné	1146 avenue Vergers (des) // Z.A.C. du Pont	Indéterminé
PLAN D'ORGON	Non renseigné	Avenue Peupliers (des) // Z.A.C. du Pont	Indéterminé
PLAN D'ORGON	Non renseigné	Route Pont (du)	Indéterminé
PLAN D'ORGON	Non renseigné	Zone d'aménagement concertée Pont (du)	Indéterminé
PLAN D'ORGON	Non renseigné	Zone d'aménagement concertée Pont (du)	Indéterminé
PLAN D'ORGON	Non renseigné	Zone d'aménagement concertée Pont (du)	Indéterminé
PLAN D'ORGON	Non renseigné	Quartier Monnoyer	Indéterminé
PLAN D'ORGON	Non renseigné		Indéterminé
PLAN D'ORGON	Non renseigné		Indéterminé
PLAN D'ORGON	Non renseigné	Domaine de la Prairie	Indéterminé
PLAN D'ORGON	Non renseigné	Route nationale 538	Indéterminé
ROGNONAS	Non renseigné	Lot communal Horsière	Indéterminé
ROGNONAS	STATION SERVICE	23 route d'Avignon, RN570	Indéterminé
ROGNONAS	Non renseigné	6 Impasse église de l'	En arrêt
ROGNONAS	Non renseigné	Route de Tarascon - N570	Indéterminé
ROGNONAS	Non renseigné	16 bis boulevard Verdun (de)	En arrêt
ROGNONAS	Dépôt de Rognonas		Indéterminé
ROGNONAS	Atelier de Chaudronnerie-Tôlerie-Peinture	Quartier Barban	En arrêt
ROGNONAS	Non renseigné	Lieu-dit Quartier Barban	En arrêt

Commune	Nom établissement	Adresse	Etat activité
ROGNONAS	Non renseigné	Zone d'aménagement concertée La Horsière	Indéterminé
ROGNONAS	RHONE DURANCE ENROBES (RDE)	Pont Durance (de la)	Indéterminé
ROGNONAS	Non renseigné		Indéterminé
ROGNONAS	Non renseigné	Place marché du	En arrêt
ROGNONAS	Non renseigné	Rue Grand'Rue	Indéterminé
ROGNONAS	Non renseigné	Lieu-dit Mas de Corne	Indéterminé
SAINT ANDIOL	Station Esso Service	Route nationale 7	Indéterminé
SAINT ANDIOL	Non renseigné	Rue Gaston Gourdin	En arrêt
SAINT ANDIOL	Non renseigné	Route nationale 7	Indéterminé
SAINT ANDIOL	Non renseigné	Route nationale 7	Indéterminé
SAINT ANDIOL	Non renseigné	Route Cabannes des	Indéterminé
SAINT ANDIOL	Station-service	Route nationale 7	Indéterminé
SAINT ANDIOL	Non renseigné	7 Quartier Gare (de la) // Z.A.C. de la Crau // Dépôt pétrolier	Indéterminé
SAINT ANDIOL	Non renseigné	14 Zone artisanale de Saint Andiol, Lot n°19	En arrêt
SAINT ANDIOL	Non renseigné	11 Zone artisanale Lot n°2	Indéterminé
SAINT ANDIOL	Desorgues et Fils	Chemin Grand Barraly	Indéterminé
SAINT ANDIOL	Non renseigné	Zone artisanale Crau (de la) // RN 7	Indéterminé
SAINT ANDIOL	CAPL - Mas Saint-Jean	Quartier Saint-Jean // Mas Saint-Jean // RN7	Indéterminé
SAINT ANDIOL	Non renseigné	Route nationale 7	Indéterminé
SAINT ANDIOL	Non renseigné	Route Saint-Sauveur de	Indéterminé

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Commune	Nom établissement	Adresse	Etat activité
SAINT ANDIOL	Non renseigné	Zone d'aménagement concertée Verges les, RN 7	Indéterminé
SAINT ANDIOL	Non renseigné	Route Nationale 7	Indéterminé
VERQUIERES	Station-service Saint-Andiol	Route nationale 7	Indéterminé
VERQUIERES	Non renseigné	Zone artisanale La Monède	Indéterminé

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Etat initial de l'environnement et évaluation environnementale du Plan de Mobilité de Terre de Provence Agglomération

Pouvoir adjudicateur :

Terre de Provence Agglomération

Résumé non-technique
Et
Méthode de réalisation de l'évaluation environnementale

- Juillet 2025 -

MREnvironnement
Mathilde REDON
Entreprise individuelle

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

SOMMAIRE

1 PRESENTATION DE L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE ET METHODE DE MISE EN ŒUVRE 3

1.1 L'évaluation environnementale du PdM 3

1.2 Méthode de réalisation de l'évaluation environnementale 4

1.2.1 Elaboration de l'état initial de l'environnement 4

1.2.2 Analyse de la compatibilité du PdM avec les documents cadres de rang supérieur 5

1.2.3 La justification du choix du scénario retenu – les incidences de la stratégie 5

1.2.4 Analyse détaillée des incidences du PdM sur l'environnement 6

1.2.5 Analyse des incidences sur le réseau Natura 2000 7

1.2.6 Proposition de mesures d'évitement-réduction-compensation des incidences 7

1.2.7 Elaboration du dispositif de suivi 8

2 SYNTHESE DES OBJECTIFS DU PDM 9

3 RESUME DE L'ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT – SYNTHESE DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX 11

3.1 Les enjeux liés aux caractéristiques physiques du territoire 11

3.2 Les enjeux liés aux paysages 11

3.3 Les enjeux de préservation du patrimoine bâti 12

3.4 Les enjeux liés à la biodiversité et aux milieux naturels .. 12

3.5 Les enjeux liés à la ressource en eau 13

3.6 Les enjeux liés aux risques naturels et technologiques . 14

3.7 Les enjeux en termes de nuisances sonores 15

3.8 Les enjeux en termes de qualité de l'air 15

3.9 Les enjeux en termes d'économies d'énergie et de gaz à effet de serre 15

4 RESUME DE L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE 17

4.1 La justification des choix – analyse des incidences de la stratégie retenue sur l'environnement 17

4.2 Analyse de l'articulation du PdM avec les documents de rang supérieur 17

4.3 Synthèse des incidences du PdM sur l'environnement ... 18

4.4 Synthèse des mesures proposées pour éviter / réduire / compenser les incidences négatives du PdM 21

4.5 Dispositif de suivi 24

4.5.1 Indicateurs de suivi de l'atteinte des objectifs du PdM 24

4.5.2 Indicateurs de suivi de l'état de l'environnement sur le territoire 26

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

1 PRESENTATION DE L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE ET METHODE DE MISE EN ŒUVRE

1.1 L'évaluation environnementale du PdM

Selon l'article L1214-3 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, listées à l'article L221-2 du Code de l'Environnement.

Plusieurs raisons ont conduit Terre de Provence à la décision de lancer l'élaboration d'un PdM : le PETR du SCoT est engagé depuis longtemps dans une démarche de développement des transports collectifs et des modes doux sur l'ensemble de son territoire, incluant l'agglomération Terre de Provence. Il existe par ailleurs des liens fonctionnels très forts entre l'agglomération et les territoires environnants. Cette dernière est notamment incluse dans l'aire d'agglomération d'Avignon, qui compte plus de 100 000 habitants, ce qui impose la préparation d'un Plan de Mobilité. Terre de Provence est également intégrée dans (l'ancienne) ZFE d'Avignon. Il était donc important politiquement pour l'agglomération de mettre en place son propre PdM, en cohérence avec la stratégie mobilité de l'agglomération d'Avignon et en lien avec les démarches engagées à l'échelle du SCoT.

D'un point de vue réglementaire, le Plan de Mobilités succède au Plan de Déplacements Urbains, suite à la promulgation de la Loi d'Orientation des Mobilités de janvier 2021.

Le PdM de Terre de Provence est organisé en quatre parties : le diagnostic, la stratégie territoriale, le programme d'actions et le dispositif de suivi-évaluation.

Le PdM fait partie des plans et programmes soumis à évaluation environnementale en application de l'article R122-17 du Code de l'Environnement.

La réalisation d'une évaluation environnementale est une opportunité de mieux prendre en compte les enjeux environnementaux et humains du territoire dans l'élaboration du document, et d'anticiper les éventuels effets positifs et négatifs du document une fois qu'il sera mis en œuvre.

L'évaluation environnementale permet notamment de veiller à ce que l'ensemble des obligations réglementaires liées à la préservation de l'environnement soient respectées, afin de définir un projet qui respecte au plus près les objectifs de développement durable. Plus précisément, les objectifs sont de :

- Vérifier que l'ensemble des enjeux environnementaux et humains identifiés sur le territoire auront bien été pris en compte,
- Analyser tout au long du processus d'élaboration du document les effets potentiels des choix réalisés sur toutes les composantes de l'environnement naturel et humain,
- Permettre les inflexions nécessaires pour garantir la compatibilité des choix réalisés avec les objectifs environnementaux,
- Dresser un bilan factuel à terme des effets de la mise en œuvre du PdM sur l'environnement naturel et humain.

L'évaluation environnementale des plans et programmes a été définie par la directive européenne du 27 juin 2001 relative à l'Evaluation des Incidences de certains Plans et Programmes sur l'Environnement. En

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

application des principes de l'Union Européenne, cette directive développe une approche préventive pour éviter d'éventuels effets négatifs sur l'environnement grâce à des mesures correctives prises avant l'arrêt des projets.

Plusieurs décrets précisent les dispositions d'application de la Directive européenne, notamment l'article R122-20 du code l'environnement, qui définit le contenu de l'évaluation environnementale.

1.2 Méthode de réalisation de l'évaluation environnementale

1.2.1 Elaboration de l'état initial de l'environnement

L'état initial de l'environnement a pour objectif d'établir un portrait dynamique de l'environnement naturel et humain sur le territoire et aboutit à l'identification des enjeux environnementaux et à leur localisation. Ces enjeux sont ensuite pris en compte tout au long de l'élaboration du PdM.

La description des composantes de l'environnement a été détaillée comme suit :

Thématiques principales	**Thématiques secondaires**
Caractéristiques physiques du territoire	Climat actuel et évolution prévisible
	Relief et Géologie
Patrimoines paysager et bâti	Une diversité d'unités paysagères
	Un territoire concerné par les Directives Territoriales d'Aménagement des Bouches-du-Rhône
	Un riche patrimoine historique
La protection de la biodiversité et des milieux naturels	Les Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF)
	Les Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux (ZICO)
	Les Arrêtés Préfectoraux de Protection de Biotope (APB)
	Les réserves de biosphère UNESCO
	Les Espaces Naturels Sensibles du département
	Le réseau Natura 2000
	Les Parcs Naturels Régionaux
	L'inventaire départemental des zones humides
	La trame verte et bleue
Ressource en eau	Hydrographie
	Les principaux outils pour la gestion de la ressource en eau
	Qualité de l'eau
Risques naturels et technologiques	Les risques majeurs
	Risque d'inondations
	Risque sismique
	Le risque de feu de forêt
	Le risque de mouvements de terrain
	Le Risque d'exposition au Radon
	Le risque industriel – les Installations classées
	Le risque lié au transport de matières dangereuses (TMD)
	Le risque minier
	Le risque de rupture de barrage
	Sites et sols pollués

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Thématiques principales	**Thématiques secondaires**
Les pollutions et les nuisances	Les nuisances sonores
	La qualité de l'air
Emissions de gaz à effet de serre	

La précision de leur analyse a été proportionnée à l'ampleur des enjeux correspondants sur le territoire et à la documentation disponible. Du fait de la nature du document à évaluer, **une attention particulière a été portée à toutes les thématiques liées au changement climatique (énergie, gaz à effet de serre), à la qualité de l'air et aux nuisances sonores.**

Les espaces naturels protégés ont fait l'objet d'un paragraphe descriptif spécifique mettant en avant les principaux enjeux les concernant.

1.2.2 Analyse de la compatibilité du PdM avec les documents cadres de rang supérieur

En accord avec l'article L1214-7 du Code des Transports, le PdM doit être compatible avec :

- Le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de Vaucluse, approuvé en avril 2014 et en cours de révision ;
- La planification régionale de l'intermodalité, inscrite dans le fascicule des règles du Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET) ;
- Les objectifs du SRADDET qui concernent les thématiques climat-air-énergie (et remplacent l'ancien Schéma Régional Climat Air Energie).

En outre, le PdM doit prendre en compte l'ensemble des objectifs du SRADDET.

Il doit aussi veiller à ne pas remettre en cause les orientations générales du SCoT Pays d'Arles, et à prendre en compte les objectifs du Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) du Pays d'Arles.

La commune d'Orgon étant couverte par la Charte du PNR des Alpilles, il s'agit de vérifier que les actions du PdM permettent bien à la commune de respecter ses engagements en matière d'évolution des mobilités.

1.2.3 La justification du choix du scénario retenu – les incidences de la stratégie

Conformément à la réglementation, cette partie a pour objectif d'expliquer les choix qui ont été faits tout au long de l'élaboration du PdM, et de montrer en quoi ces choix sont cohérents avec les objectifs de protection de l'environnement définis au niveau international, européen et national.

Nous rappelons donc dans un premier temps les objectifs de protection de l'environnement auxquels doit répondre le PdM. Nous analysons ensuite le scénario envisagé et les raisons ayant conduit au choix du scénario retenu au regard de ces objectifs environnementaux et des impacts prévisibles sur l'environnement.

La stratégie de mobilité de l'agglo a été élaborée selon un processus collaboratif, impliquant dès la phase de diagnostic les élus et techniciens des 13 communes. De nombreux autres acteurs du territoire ont également été conviés régulièrement à la réflexion, notamment des représentants des EPCI voisins, et les partenaires techniques et institutionnels de la collectivité (État, Régions, Départements, SMAVD, PNR des Alpilles, associations, CCI, entreprises, etc.). Les projets de développement d'infrastructures déjà en cours de réflexion sur le territoire ont été intégrés au plan d'action du PdM.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Ces échanges ont mené à l'élaboration d'une stratégie structurée en 5 axes thématiques et un axe transversal, qui se déclinent en 14 objectifs définis par l'agglo afin de répondre aux attentes des politiques publiques nationales et régionales en matière de mobilités.

Les objectifs cadres du SRADDET, du SCoT et du PCAET Pays d'Arles, du PPA de Vaucluse et de la charte du PNR des Alpilles (qui concerne uniquement la commune d'Orgon) ont été pris en compte en amont afin de définir des objectifs suffisamment ambitieux mais toutefois réalistes qui alimentent la dynamique de transition énergétique et écologique du territoire.

Le scénario retenu à l'issue de ces différentes étapes s'appuie sur 70 actions permettant de mobiliser l'ensemble des leviers à disposition de la collectivité pour infléchir l'évolution des parts modales au profit des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle thermique, qui reste le modèle dominant.

1.2.4 Analyse détaillée des incidences du PdM sur l'environnement

L'analyse des incidences a d'abord été réalisée par « types d'interventions », qui rassemblent toutes les actions ayant des incidences de même nature sur l'environnement. Cette approche permet de limiter les redondances dans l'analyse et de rendre le document plus digeste. Une même action peut se retrouver dans plusieurs types d'intervention en fonction de son contenu (en particulier si elle comprend des sous-actions qui ont des effets de nature différente sur l'environnement).

Certaines actions du PdM font référence à la réalisation de projets d'envergure, parfois menés conjointement avec les territoires limitrophes (projets inclus dans le SERM par exemple).

Ces projets correspondent à la réalisation de nouvelles infrastructures, parfois à proximité ou au sein d'espaces naturels ou de protection de la biodiversité, ils ont donc fait l'objet d'une analyse plus approfondie.

Nous rappelons d'ores et déjà que *la présente évaluation environnementale porte sur le PdM en tant que document stratégique, et ne se substitue en aucun cas aux études environnementales détaillées qui précèderont l'instruction des projets mentionnés dans ce dernier, en particulier les projets d'infrastructures (réhabilitation de la friche ferroviaire de Barbentane, nouvel échangeur sur l'A7, nouveau parking-relais à Rognonas, etc.).* Chacun d'entre eux fera l'objet d'une évaluation environnementale approfondie spécifique en amont de sa réalisation, sur la base des documents d'avant-projet détaillé, qui n'étaient pas encore élaborés au moment de la réalisation de l'évaluation environnementale du PdM (projets souvent en phase d'étude de faisabilité ou simples ébauches de tracé).

L'analyse pointe donc les principales incidences possibles mais sans rentrer dans le détail des enjeux propres à chacun des sites. Des mesures permettant d'éviter les incidences les plus probables sont tout de même proposées.

Une synthèse thématique des incidences de chaque axe du PdM sur l'environnement est ensuite proposée, permettant de conclure sur les incidences positives et négatives de chaque axe, ainsi que sur les mesures d'atténuation proposées. Ces dernières appartiennent à deux catégories : les mesures qui ont été directement intégrées dans les fiches action du PdM (mentionnées en bleu tout au long de l'analyse), et des mesures complémentaires qui ont vocation à accompagner la mise en œuvre des actions concrètes du PdM (mentionnées en vert).

Figure 1. Extrait du tableau de cassement des actions par types d'interventions.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Types d'intervention		Actions
		5.2.3 Action : Organiser le stationnement des poids lourds en prévoyant des aires spécifiques
		5.2.6 Action : Développer des flottes de véhicules économes en énergie dans les services de Terre de Provence
5	Réalisation de travaux d'envergure pour le développement de l'intermodalité	2.1.1. Action : Réhabiliter la friche ferroviaire de Barbentane en Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) dans le cadre du Service Express Régional Métropolitain (SERM)
		2.1.2. Action : Réhabiliter la friche ferroviaire d'Orgon en un Pôle d'Echanges Multimodal (PEM)
		2.1.5. Action : Développer spécifiquement un parking-relais à proximité du pont de Rognonas
		3.2.3 Action : Prolonger la Voie Verte vers Orgon
		3.3.3 Action : Connecter le futur PEM d'Orgon au centre-ville d'Orgon et à la "Durance à Vélo"
		3.4.2 Action : Aménager un franchissement pour les modes actifs sur le pont de Rognonas
		3.4.1 Action : Connecter Mollégès-Gare à l'EV08 par un aménagement en site propre sécurisé
		5.1.1 Action : Etudier la réalisation d'une traversée multimodale de la Durance
		5.1.3 Action : Raccorder le nouveau Grand Marché de Provence (ex MIN) au réseau routier
		5.1.2 Action : Réaliser un échangeur sur l'A7 à Cabannes intégré au dispositif de contournement d'Avignon
		5.2.4 Action : Accompagner le développement des alternatives au transport par voie routière, notamment le ferroutage à la halte ferroviaire de Barbentane

1.2.5 Analyse des incidences sur le réseau Natura 2000

Le décret du 9 avril 2010 relatif à l'évaluation des incidences Natura 2000 prévoit que tous les documents de planification soumis à évaluation environnementale fassent aussi l'objet d'une analyse des incidences Natura 2000. A noter que cette analyse concerne uniquement les incidences sur les espèces et les habitats d'intérêt communautaire ayant justifié la désignation des sites. Elle doit être proportionnée à l'importance du document ou de l'opération et aux enjeux de conservation des habitats et des espèces présents.

Le territoire est concerné directement par la présence de plusieurs sites Natura 2000 :

- Les Alpilles (Zone de protection Spéciale et Zone Spéciale de Conservation) ;
- La Durance (ZSC et ZPS) ;
- Le Rhône aval (ZSC).

Il se situe également à proximité du site Natura 2000 correspondant au Massif du Petit Luberon (ZPS).

1.2.6 Proposition de mesures d'évitement-réduction-compensation des incidences

De manière générale, un impact très positif du PdM est attendu sur l'environnement, en particulier sur la qualité de l'air et les émissions de gaz à effet de serre. Un effet positif indirect est aussi attendu sur la santé humaine notamment grâce à l'amélioration de la qualité de l'air et au développement des modes actifs. Les nuisances sonores devraient aussi diminuer globalement.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Cependant, certains projets envisagés pour atteindre les objectifs fixés sont susceptibles d'entraîner des impacts négatifs sur l'environnement. Ces impacts peuvent être importants, notamment pour les projets qui se situent au sein de périmètres de protection de la biodiversité (sites Natura 2000 associés à la Durance par exemple).

La démarche d'évaluation environnementale doit alors veiller à l'application de la séquence « éviter-réduire-compenser », qui a abouti à l'identification de mesures permettant de réduire ces impacts. Le PdM étant un document de portée stratégique, **deux types de mesures ERC** ont été distingués :

- Les mesures visant à **améliorer la prise en compte de l'environnement dans le projet de PdM au cours de son élaboration** : il s'agit essentiellement de propositions d'amendement du plan (reformulations, complément de certains types d'action…) et de mesures de cadrage et d'atténuation (cibler, prioriser, zoner, restreindre, ...), dans les limites de ses objectifs et des différentes contraintes connues orientant son contenu ;
- Des mesures visant à **prévenir et/ou réduire les impacts résiduels une fois le plan adopté**. Les projets d'infrastructures n'étant pas suffisamment définis à ce stade, l'analyse réalisée reste succincte et devra être précisée au cours des études préalables à l'instruction de chaque projet.

1.2.7 Elaboration du dispositif de suivi

Afin de pouvoir vérifier la bonne mise en œuvre du PdM, et réaliser le bilan à mi-parcours (5 ans) demandé par le Code des Transports, un dispositif de suivi doit être mis en place. Ce dernier est présenté de manière détaillée dans le rapport présentant la stratégie du PdM. Il s'appuie sur l'identification d'indicateurs quantifiables par la collectivité. 57 indicateurs ont été définis, permettant de vérifier la réalisation des 14 objectifs du PdM et la progression vers la répartition des parts modales définie dans la stratégie.

Un suivi qualitatif est également prévu par les services de Terre de Provence sur la base d'observations et de relevés de terrain réguliers. Des restitutions régulières du suivi du PdM seront réalisées dans le cadre du Comité des partenaires, qui rassemble l'ensemble des structures actrices de la mobilité sur le territoire.

En ce qui concerne la fréquence d'actualisation du dispositif de suivi, la plupart des données ont une fréquence d'actualisation annuelle. D'autres indicateurs sont plus complexes à renseigner, et ne seront analysé qu'en prévision des phases de bilan.

En complément des indicateurs permettant de suivre la mise en œuvre des actions du PdM et l'atteinte de ses objectifs, il est utile de proposer des indicateurs permettant de suivre les effets de sa mise en œuvre sur l'environnement. L'évolution de ces indicateurs peut être liée aux effets de la mise en œuvre du PdM mais aussi aux effets d'autres documents stratégiques ou aux conséquences de tendances de fond au sein du ressort territorial. Ces indicateurs retracent donc une évolution de fond des thématiques environnementales ; ils peuvent être mis à jour à une fréquence annuelle.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

2 SYNTHESE DES OBJECTIFS DU PDM

La stratégie de mobilité de l'agglo a été élaborée selon un processus collaboratif, impliquant dès la phase de diagnostic les élus et techniciens des 13 communes, ainsi que de nombreux autres acteurs du territoire, notamment des représentants des EPCI voisins, et les partenaires techniques et institutionnels de la collectivité.

Ces échanges ont mené à l'élaboration d'une stratégie structurée en 5 axes thématiques et un axe transversal, qui se déclinent en 14 objectifs définis par l'agglo afin de répondre aux attentes des politiques publiques nationales et régionales en matière de mobilités.

Les objectifs cadres du SRADDET, du SCoT et du PCAET Pays d'Arles, du PPA de Vaucluse et de la charte du PNR des Alpilles (qui concerne uniquement la commune d'Orgon) ont été pris en compte en amont.

Le scénario retenu à l'issue de ces différentes étapes s'appuie sur 70 actions permettant de mobiliser l'ensemble des leviers à disposition de la collectivité pour infléchir l'évolution des parts modales au profit des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle thermique, qui reste, aujourd'hui, le modèle dominant.

Tableau 1. Détail des axes et objectifs du PdM.

Axes	Objectifs	Objectifs quantitatifs correspondants
Axe 1 : Améliorer l'accessibilité et les connexions avec les territoires limitrophes	OBJECTIF 1 : Relier le territoire aux pôles générateurs limitrophes	Relier Terre de Provence à 7 polarités extérieures : Avignon centre, Avignon TGV, Avignon Agroparc, Cavaillon, Sénas, Saint-Rémy et Tarascon.
Axe 2 : Canaliser et réduire l'impact du trafic automobile et poids-lourd	OBJECTIF 2 : Limiter l'impact du trafic routier sur l'environnement et la santé des habitants	-75% d'émissions de Nox par rapport à 2022 › -27% d'émissions de particules fines PM 10 › -40% d'émissions de particules fines PM 2.5 › -85% d'émissions de composés organiques volatiles (COVNM) › -18,2% d'émissions du transport routier en teq.CO2/an
	OBJECTIF 3 : Moins 19 points de déplacements en voiture individuelle	19 points de voiture en moins, passant ainsi d'une part modale de 69% en 2019 à 50% en 2035
	OBJECTIF 4 : Considérer l'activité logistique	
Axe 3 : Apaiser les circulations et mailler des connexions en modes actifs interne à Terre de Provence	OBJECTIF 5 : Mieux partager l'espace public dans les cœurs de villes et villages	
	OBJECTIF 6 : Favoriser le report modal sur les déplacements de courtes distances	1 déplacement sur 2, de moins de 3 km, en modes actifs en 2035
	OBJECTIF 7 : 6 % des déplacements à vélo	6% de part modale cyclable en 2035 et aménagement, à terme, de 290 km de linéaire cyclable
	OBJECTIF 8 : 30 % des déplacements à pied	Faire progresser la part modale piétonne de +7 points, passant de 23% en 2019 à 30% en 2035

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Axes	Objectifs	Objectifs quantitatifs correspondants
	OBJECTIF 9 : Relier les villes et villages entre eux	Organiser une connexion en transport collectif et cyclable entre les communes du territoire, notamment avec la polarité interne de Châteaurenard
	OBJECTIF 10 : Développer le tourisme à vélo	
Axe 4 : Calibrer une offre de transports collectifs répondant aux besoins	OBJECTIF 11 : 13% des déplacements en transport collectif	Multiplier par 3 le nombre de trajets réalisés en transport collectif d'ici 10 ans, passant ainsi de 4% de la part modale en 2019 à 13% en 2035
	OBJECTIF 12 : Garantir une mobilité pour tous	
Axe 5 : Développer le covoiturage, la multimodalité et l'intermodalité	OBJECTIF 13 : Améliorer la connexion entre les différents modes de déplacement	Développer 9 Pôles d'Echanges Multimodaux et en conforter 5
Axe transversal : Communiquer et sensibiliser sur l'offre de mobilité existante et sur les projets	OBJECTIF 14 : Faciliter et encourager le report modal	Informer et de sensibiliser 100% des habitants du territoire

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

3 RESUME DE L'ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT – SYNTHESE DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

3.1 Les enjeux liés aux caractéristiques physiques du territoire

La géologie du territoire est assez hétérogène et contrastée, assurant des conditions favorables au développement d'une grande richesse écologique.

Le climat du territoire est plutôt chaud et ensoleillé, ce qui est plutôt propice au développement des modes de déplacements actifs. Le relief est globalement peu marqué, ce qui facilite aussi les déplacements actifs. Le régime des précipitations, par contre, est marqué par la présence d'épisodes "cévennols" qui peuvent être à l'origine d'inondations. Les vents peuvent être violents et complexifier les déplacements en modes doux.

L'évolution prévisionnelle du climat dans le contexte du réchauffement climatique va favoriser l'amplification de certains risques naturels (inondations, feux de forêts) et la dégradation de la qualité de vie, notamment dans les zones urbanisées (développement des îlots de chaleur).

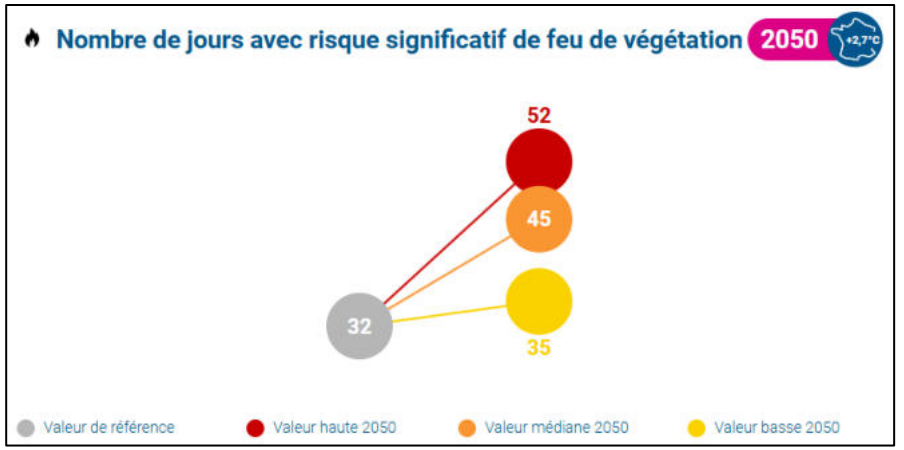


Figure 2. Evolution prévisionnelle du risque de feu de forêt au sein de l'agglomération Terre de Provence à l'horizon 2050 (source : https://meteofrance.com/climadiag-commune).

3.2 Les enjeux liés aux paysages

Le territoire est caractérisé par une grande diversité de paysages, qui constitue une richesse et un atout pour renforcer son attractivité et proposer un cadre de vie agréable à ses habitants.

Différentes pressions viennent cependant menacer ce cadre paysager, notamment le mitage de l'espace agricole par l'urbanisation, très présent sur le territoire, associé à un phénomène de banalisation des haies avec la propagation des haies homogènes de thuyas, pyracanthas ou bambous, au détriment des haies bocagères traditionnelles majoritairement composées de cyprès. L'urbanisation dispersée affecte également les panoramas paysagers visibles depuis les points hauts.

Sur certains axes, comme entre Avignon et Tarascon, et entre Châteaurenard et Plan d'Orgon, les entrées de ville sont peu qualitatives.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Le territoire est concerné par plusieurs outils de protection du patrimoine paysager comme la directive paysagère sur les Alpilles, et des initiatives communales pour entraver le développement anarchique de l'urbanisation (révision des PLU notamment). Le territoire est également concerné par deux enjeux identifiés dans les Directives Territoriales d'Aménagement des Bouches-du-Rhône. Cependant, la situation reste fragile. La prise en compte des enjeux paysagers dans le développement de nouvelles infrastructures de transport constitue un enjeu fort pour le territoire.

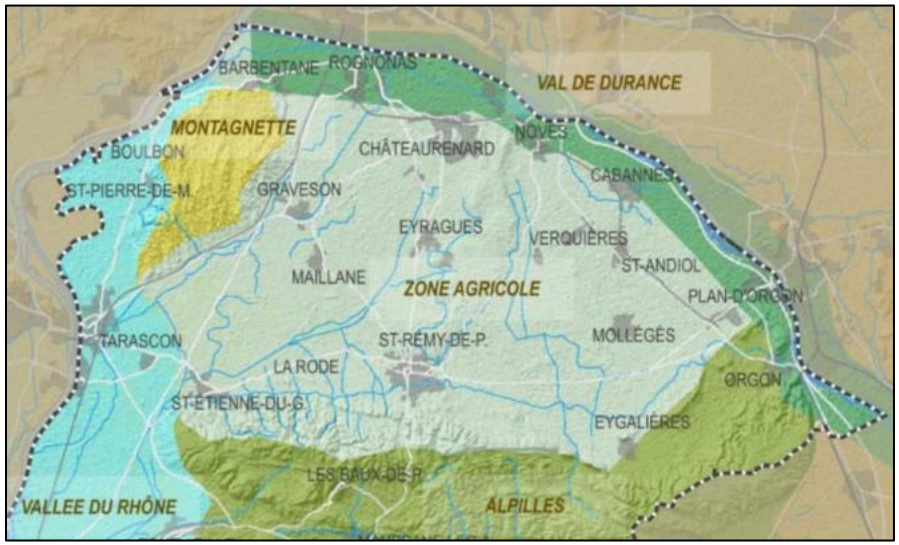


Figure 3. Unités paysagères du territoire (source : Etat initial de l'environnement, SCoT Pays d'Arles 2019).

3.3 Les enjeux de préservation du patrimoine bâti

L'agglomération de Terre de Provence comprend un patrimoine bâti et paysager très riche, incluant de nombreux monuments antiques et médiévaux, un patrimoine plus moderne ainsi qu'un riche patrimoine vernaculaire typiquement provençal. Le territoire compte ainsi 23 monuments historiques, 2 sites inscrits, un site classé, et deux zones avec un risque significatif d'atteinte au patrimoine archéologique situées sur la commune de Châteaurenard.

L'amélioration de la desserte de ces monuments, notamment par des modes de déplacements doux, peut être un sujet dans le cadre de l'élaboration du PdM.

3.4 Les enjeux liés à la biodiversité et aux milieux naturels

Par la diversité des milieux naturels présents, le territoire abrite une biodiversité particulièrement riche. De nombreux outils ont été mis en place progressivement pour préserver ce patrimoine. Le territoire compte aujourd'hui : 6 Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) de type I, 7 ZNIEFF de type II, 3 Zones Spéciales de Conservation (Natura 2000 – Directive Habitats) et 2 Zones de Protection Spéciale (Natura 2000 – Directive Oiseaux), 1 Arrêté préfectoral de protection de Biotope, 2 Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux (ZICO) et 1 commune signataire de la charte du PNR des Alpilles. Le territoire se situe également en bordure du Parc Naturel Régional du Luberon et en bordure de la réserve de biosphère UNESCO Luberon-Lure.

La trame verte et bleue définie au niveau régional dans le SRCE et au niveau local dans le SCoT permet également d'identifier des éléments éco-paysagers à protéger pour maintenir la fonctionnalité écologique du territoire.

Les milieux naturels et leur biodiversité associée font l'objet de nombreuses menaces sur le territoire : pression foncière, aléa feu de forêts dans les massifs boisés et rupture de continuités écologiques, la

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

fonctionnalité écologique latérale de la Durance et de ses milieux riverains étant particulièrement contrainte par d'importantes infrastructures linéaires (autoroute A7, RN7, voie ferrée, etc.). Les écosystèmes aquatiques font aussi l'objet d'une pression liée à la propagation des espèces exotiques envahissantes, et les milieux ouverts situés en altitude à une dynamique de fermeture des milieux liée à l'abandon du pâturage.

Le maintien des continuités écologiques voire leur rétablissement représente donc un enjeu pour le projet de PdM.

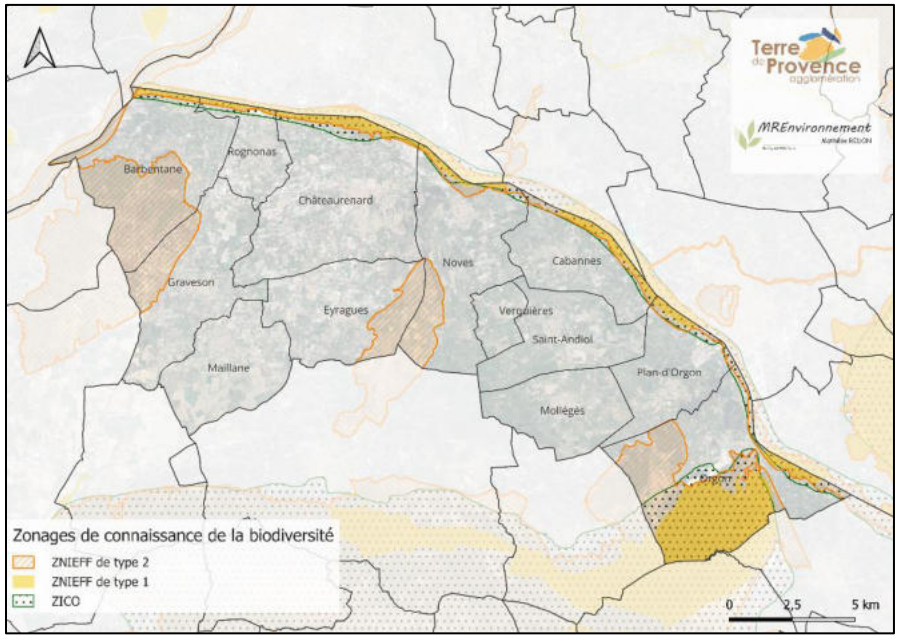


Figure 4. Zonages d'inventaire du patrimoine naturel au droit du territoire d'étude (source : INPN).

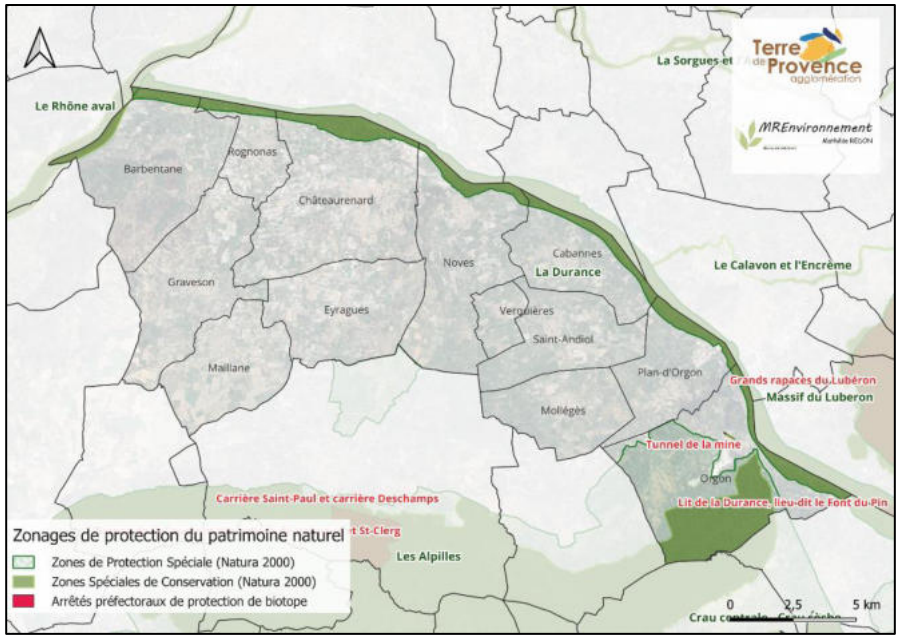


Figure 5. Zonages de protection au sein du ressort territorial (source : INPN).

3.5 Les enjeux liés à la ressource en eau

La ressource en eau du territoire présente globalement un bon état chimique mais un état écologique dégradé, signe d'une vulnérabilité aux pollutions d'origines agricoles, domestiques et industrielles (cours d'eau et nappes souterraines). La ressource fait aussi l'objet d'une pression quantitative significative. Malgré les nombreux prélèvements, les réserves souterraines restent pour l'instant à l'équilibre. Cependant, des tensions sur la ressource se profilent avec l'augmentation du nombre de forages et l'évolution du climat, qui entraîne globalement une diminution des stocks à l'amont des bassins versants (moins de neige et de glace notamment). De même, l'augmentation des surfaces imperméabilisées est susceptible

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

d'aggraver la dégradation de la qualité des cours d'eau par ruissellement d'eaux résiduaires urbaines polluées. Le développement de nouvelles infrastructures de transport devra donc s'accompagner de réflexions sur la réduction de l'imperméabilisation, et une meilleure restitution de la ressource à la nappe pour améliorer la résilience des écosystèmes aquatiques face à l'évolution du climat.

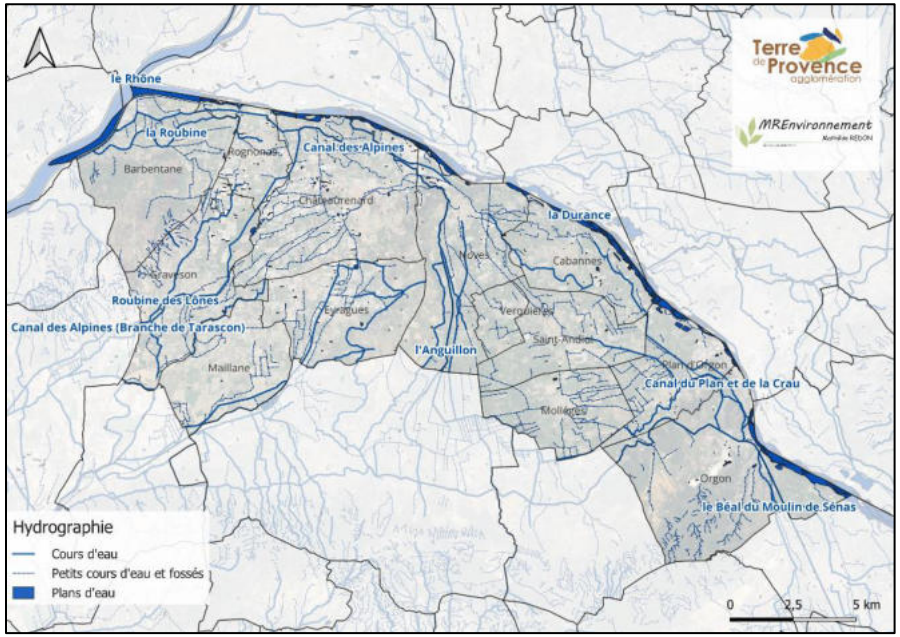


Figure 6. Réseau hydrographique du ressort territorial (source : BD TOPAGE, 2024).

3.6 Les enjeux liés aux risques naturels et technologiques

Le territoire d'étude est concerné par la présence de plusieurs aléas naturels et technologiques : inondations, risque sismique, risque de feu de forêts aux abords des principaux massifs boisés, aléa retrait-gonflement des argiles, risque très localisé d'effondrement de cavités souterraines, mais aussi risque industriel (51 ICPE sur le territoire), risque de rupture de barrages… Les aléas naturels se trouvent amplifiés par les effets de la géographie physique (relief notamment), par le régime méditerranéen des cours d'eau, et par les modes d'occupation et d'aménagement des sols (imperméabilisation). La densité de l'urbanisation dans certains secteurs génère un risque important. Les risques d'inondation et d'incendie sont particulièrement contraignants sur le territoire.

La prise en compte des prescriptions des Plans de prévention des risques et de toute information utile sur le risque (Atlas des zones inondables, Plans communaux de sauvegarde, etc.) est donc un enjeu fort dans le cadre du développement du territoire.

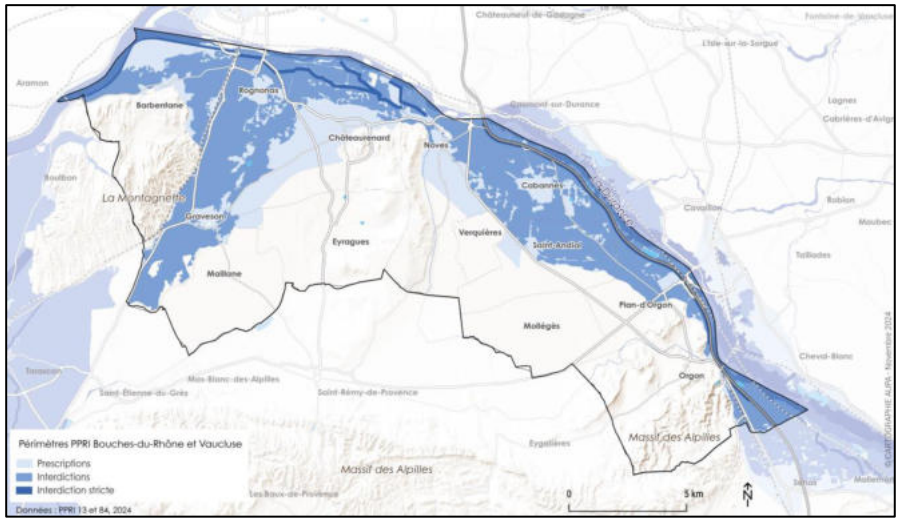


Figure 7. Vue d'ensemble des prescriptions associées aux périmètres des PPRi de la basse vallée de la Durance au droit du territoire d'étude (source : AUPA, 2024).

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

3.7 Les enjeux en termes de nuisances sonores

Les transports constituent la principale source de nuisances sonores sur le territoire, avec des impacts qui peuvent être délétères sur la santé. Les nuisances sont plus marquées sur la commune de Rognonas, et le long de l'A7, au Nord. Cependant, de nombreux axes bruyants identifiés dans le classement sonore des infrastructures de transport terrestre traversent le territoire d'étude, la plupart classés en catégories 2 et 3.

Sur la commune de Rognonas, la plus exposée, 330 habitants et deux établissements d'enseignement sont exposés à des nuisances sonores supérieures à la valeur limite réglementaire de 68 dB(A). Des cartes des zones à enjeux ont été produites pour localiser les zones sur lesquelles un effort maximal de réduction des trafics et des nuisances doit être apporté.

Le développement des infrastructures de transport devra prendre en compte cette problématique afin de ne pas amplifier davantage le niveau de nuisances sur l'agglomération.

3.8 Les enjeux en termes de qualité de l'air

Les transports routiers, et notamment ceux roulant au diesel, représentent le premier poste pour les NOx (97% en 2022). Les transports sont aussi une importante source d'émission de particules fines $PM_{2,5}$ (43% des émissions sont liées au fonctionnement des moteurs) et PM_{10} (30 % des émissions sont issues du fonctionnement des moteurs).

La réduction des émissions de polluants liées aux transports doit passer par :

- la sobriété (diminuer la quantité de déplacements, et leur longueur) : rationalisation des trafics et report modal vers des mobilités alternatives et/ou collectives (transports en commun, déplacement doux, co-voiturage, etc.) ;

- l'efficacité (favoriser les véhicules les moins émissifs) : développement de motorisations alternatives (électrique, GPL) qui jouent sur les émissions liées aux carburants mais pas sur celles liées à l'usure des pneus et plaquettes de frein (particules notamment). Terre de Provence est déjà bien équipée en bornes de recharges pour les voitures électriques. Il s'agit donc principalement d'inciter les usagers à passer à l'électrique en poursuivant le déploiement de l'offre de bornes de recharge sur le territoire.

3.9 Les enjeux en termes d'économies d'énergie et de gaz à effet de serre

Contrairement aux polluants atmosphériques, les émissions de gaz à effet de serre (GES) liées aux transports ont peu diminué entre 2007 et 2022. La baisse des déplacements et le développement de modes alternatifs à la voiture individuelle ont été en partie compensés par un poids plus élevé des véhicules. De plus, il n'existe actuellement pas de technologie permettant d'abattre les émissions de GES à l'échappement des transports terrestres. On note par ailleurs la forte contribution de l'autoroute A7 aux émissions du territoire (59 % des émissions de GES en 2022).

Les principaux leviers identifiés qui permettraient de réduire efficacement les émissions de GES sur le territoire sont les suivants :

- Renouvellement du parc vers des technologies moins émettrices de GES : électrique, véhicules acceptant des taux d'incorporation de biocarburant élevés (B 100, E 85) ;

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

- Report modal vers des modes décarbonées : marche, vélo, TC décarbonés ;

- Diminution du nombre et des distances effectuées en voitures thermiques carbonées ;

- Parc de véhicules plus légers et moins consommateur de carburant.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

4 RESUME DE L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

4.1 La justification des choix – analyse des incidences de la stratégie retenue sur l'environnement

Le scénario retenu vise une augmentation significative des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle, la part modale de cette dernière baissant de 19 % par rapport à la situation tendancielle à l'horizon 2035. Le report modal attendu est particulièrement marqué pour les transports en commun (+ 11%), la marche augmente de 7% et le vélo de 6% cela correspond à un doublement par rapport à la situation tendancielle.

L'impact de cette évolution des parts modales sur la qualité de l'air et les gaz à effet de serre paraît peu marqué (gain de « seulement » 0,7 points pour les Nox (oxydes d'azote) par exemple, ou de 2,5 points pour les particules fines $PM_{2,5}$). Cependant, la mise en œuvre des actions du PdM s'inscrit dans le contexte d'une transition énergétique déjà engagée sur le territoire (plusieurs projets déjà en cours de réflexion, électrification du parc automobile frileuse mais engagée, amélioration technologique des moteurs, qui sont de moins en moins polluants, etc.), ce qui fait que le scénario tendanciel montre déjà une forte dynamique de réduction des polluants atmosphériques et de baisse des émissions de gaz à effet de serre liés aux transports routiers.

De plus, l'évolution d'un modèle basé sur le tout voiture et sur l'augmentation croissante du transport de marchandises (notamment avec l'essor du e-commerce) ancré dans les habitudes depuis une soixantaine d'années, est nécessairement progressive. Les actions du PdM, au-delà de leur impact quantifié à l'horizon 2035, continuent à poser les bases d'un nouveau modèle de société, plus sobre mais toujours mieux connecté localement.

Tous les enjeux environnementaux sur lesquels le PdM a une marge de manœuvre sont bien pris en compte dans le plan d'action, qui apparaît comme un bon compromis permettant de répondre aux attentes des politiques publiques en matière de mobilités tout en restant réaliste au regard des atouts et contraintes spécifiques au territoire.

4.2 Analyse de l'articulation du PdM avec les documents de rang supérieur

Le scénario retenu permet de bien prendre en compte l'ensemble des objectifs des documents cadres qui s'imposent du PdM en termes d'évolution des mobilités alternatives et de qualité de l'air.

On note en particulier que les objectifs du PPA de Vaucluse ont servi de base de référence pour fixer les objectifs d'évolution des parts modales et d'amélioration de la qualité de l'air du PdM ; les deux documents sont donc intercohérents.

D'autre part, de par sa finalité, le PdM contribue directement à l'atteinte des objectifs du PCAET en matière de mobilités. Le SCoT du Pays d'Arles porte également plusieurs objectifs en lien direct avec l'évolution des mobilités, auxquels la PdM va directement contribuer.

Concernant l'articulation avec le SRADDET, seul l'objectif quantitatif de réduction des GES à l'horizon 2035 fixé dans le SRADDET ne devrait pas être atteint, mais la non-atteinte de cet objectif est principalement liée à la présence de l'autoroute A7, sur laquelle Terre de Provence n'a pas de

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

leviers d'action. Le scénario retenu permet toutefois de se rapprocher davantage de cet objectif que le scénario tendanciel.

4.3 Synthèse des incidences du PdM sur l'environnement

Le programme d'actions contribue directement aux objectifs du PdM en termes d'évolution des parts modales : les actions proposées permettent de mobiliser des leviers complémentaires pour inciter les habitants et autres usagers transitant par Terre de Provence à réduire l'usage des véhicules personnels au profit de modes de transports actifs et/ou collectifs (transports en commun et voitures partagées). Les leviers mobilisés sont très variés et permettent de couvrir un large spectre de moyens d'incitation : amélioration de l'attractivité des transports alternatifs (sécurisation, augmentation des fréquences, amélioration du confort du report modal, signalisation, etc.), construction de nouvelles infrastructures dédiées (pistes cyclables et équipements pour les vélos, chemins d'accès pour les piétons, voies de bus, parkings-relais, etc.), sensibilisation et communication, accompagnement aux entreprises et administrations, soutien financier pour des publics ciblés, etc.

Ces mesures devraient directement contribuer à la **diminution de la consommation d'énergie et à la réduction des émissions de GES au sein du ressort territorial**.

L'analyse prospective de l'évolution des GES sur le territoire, réalisée par AtmoSud, montre que la mise en œuvre des actions du PdM devrait permettre une accélération de la baisse des GES par rapport à la tendance observée sur les années précédentes, se traduisant par une **baisse de 18 % des émissions du secteur des transports à l'horizon 2035 par rapport à 2012** (cette baisse aurait été nulle – 0% - en l'absence de mise en œuvre des actions du PdM).

Cette baisse reste cependant en-deçà des objectifs fixés à l'échelle régionale par le SRADDET, qui attend une réduction de 35% des émissions liés aux transports routiers à l'horizon 2035 et de -75 % à l'horizon 2050.

La non-atteinte de l'objectif de -35% en 2035 est liée à plusieurs facteurs. Tout d'abord, la baisse du nombre de déplacements et l'effet positif du report modal vers d'autres modes de déplacements, sont en partie compensés par l'augmentation du poids des véhicules (qui consomment donc plus de carburant). Le développement du parc électrique est encore timide, quand bien même il contribuerait significativement à la réduction des émissions au sein du territoire. Enfin, la présence de l'autoroute A7 grève sérieusement le bilan carbone du territoire, cette dernière contribuant à hauteur de 59 % à ses émissions de GES en 2021. L'analyse prospective réalisée par AtmoSud montre que cette contribution devrait atteindre 68% en 2035.

L'atteinte des objectifs fixés par les documents cadres à 2050 (les objectifs à 2035 étant considérés comme inatteignables), dépend de choix politiques forts, comme la mise en œuvre effective de l'interdiction des véhicules thermiques à l'horizon 2035, et le développement significatif de la flotte électrique ou alimentée en biocarburant (avec les questions que cela soulève en termes d'arbitrage dans l'utilisation des terres agricoles).

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

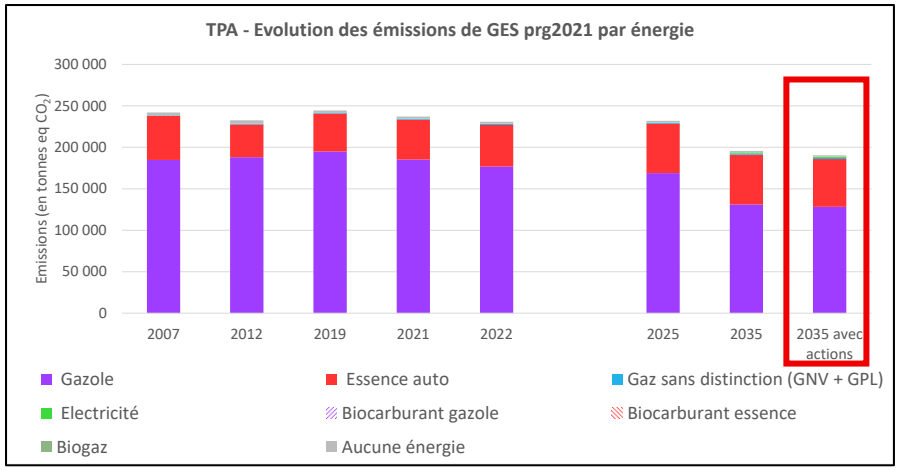


Figure 8. Evolution passée et prévisionnelle des émissions de GES par type d'énergie à l'horizon 2035.

		2023	2025	2030	2050
Polluants Atmosphériques	Oxydes d'azote (NO_x)	-54 %	-56 %	-58 %	-
	Particules fines (PM10)	-35 %	-40 %	-47 %	-
	Particules fines (PM2.5)	-40 %	-46 %	-55 %	-
	Composés organiques volatils autres que le méthane (COVNM)	-26 %	-31 %	-37 %	-
Gaz à Effet de Serre	Agriculture	-10 %	-	-13 %	-75 %
	Industrie, Déchets, Energie	-12 %	-	-18 %	-75 %
	Résidentiel - Tertiaire	-38 %	-	-55 %	-75 %
	Transports	-23 %	-	-35 %	-75 %
	GES totaux	-19 %	-	-27 %	-75 %

Figure 9. Synthèse des objectifs du SRADDET au regard de l'évolution des polluants atmosphériques et des gaz à effet de serre (source : Atmo, 2025).

La diminution de l'usage de véhicules individuels thermiques portée par le PdM (pour rappel, la stratégie prévoit une baisse de 19 points de la part modale de la voiture) devrait aussi permettre une **réduction des émissions de polluants atmosphériques néfastes pour la santé** (particules et dioxyde d'azote notamment).

D'après l'évaluation réalisée par AtmoSud, la mise en œuvre des actions du PdM devraient permettre une **forte baisse des principaux polluants atmosphériques à l'horizon 2035 par rapport à 2007** (référence la plus proche de celle utilisée par le PREPA national pour laquelle des données étaient disponibles sur le territoire) :

- Oxydes d'azote : - 90% (- 68 % sans la mise en œuvre des actions du PdM)
- Particules fines 2,5 : - 80 % (- 71 % sans PdM)
- Composés organiques volatils : - 94 % (- 91% sans PdM)
- Ammoniac : - 31 % (- 41 % sans PdM)
- Oxydes de soufre : - 92 % (- 91 % sans PdM).

Même en l'absence de mise en œuvre du PdM, **tous les objectifs nationaux en termes de réduction de la pollution atmosphérique sont respectés, de même que les objectifs régionaux fixés dans le SRADDET.** Le PdM permet d'aller encore plus loin dans la baisse de certains polluants.

Sa mise en œuvre permet, en outre, de réduire le nombre d'habitants exposés de façon chronique aux polluants atmosphériques. Le plan d'action permet notamment de réduire significativement la population exposée aux particules fines PM10 et au dioxyde d'azote au-delà des normes fixées par l'OMS.

Les interventions envisagées devraient également contribuer à **limiter les nuisances sonores** sur le territoire grâce à la diminution des véhicules individuels en circulation au profit de modes de déplacements moins bruyants et à la rationalisation du transport de biens et de personnes (ferroutage, déviation du trafic poids lourds, fluidification de certains axes engorgés…).

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Un impact positif sur la santé est aussi attendu, d'une part en raison de l'amélioration de la qualité de l'air et de l'apaisement de l'ambiance sonore des centres-villes/bourgs, mais aussi grâce au développement de l'usage des modes actifs qui contribuent à la réduction de la sédentarité.

Par contre, **certaines actions envisagées sont susceptibles d'engendrer des impacts négatifs sur l'environnement**. Les principales incidences négatives résiduelles identifiées sont liées :

- A la **consommation d'espace et aux impacts directs, temporaires et permanents, liés aux travaux pour la création de nouvelles infrastructures** (routes, haltes ferroviaires, parkings-relais, etc.). Les travaux, quels qu'ils soient, engendrent des impacts temporaires et localisés comme le bruit, la consommation de ressources naturelles (eau, matériaux minéraux…), la consommation d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, incluant les poussières émises pendant le chantier. Pour les grandes infrastructures routières, des impacts à plus long terme comme la rupture de continuités écologiques, la destruction d'habitats naturels, ou des impacts sur la gestion de la ressource en eau (augmentation des surfaces imperméabilisées) peuvent aussi advenir ;

- **A la destruction ou la dégradation d'habitats d'intérêt communautaire et/ou d'habitats d'espèces d'intérêt communautaire**, le site Natura 2000 de la Durance étant concerné par plusieurs projets dont certains dans le lit mineur de la rivière (traversée multimodale de la Durance, scénarios 3 et 4 du franchissement modes doux du pont de Rognonas…). Les mesures d'atténuation des incidences listées dans cette évaluation restent générales puisque les projets n'étaient pas encore suffisamment bien définis pour pouvoir faire l'objet d'une étude approfondie. Ils devront faire l'objet d'une étude d'incidences Natura 2000 complète au cours des étapes préalables à leur instruction afin de préciser les habitats et espèces susceptibles d'être impactés et de proposer des mesures d'évitement-réduction-compensation des incidences adaptées ;

- A la **production de déchets liée à la mise au rebut anticipée de véhicules thermiques au profit de véhicules « nouvelle génération »** (véhicules à usage professionnel de la collectivité notamment) ;

- A la **fabrication des véhicules à motorisation alternative** dont il est fait la promotion : véhicules électriques, GNV, hydrogène, etc. La fabrication de ces véhicules, même s'ils sont plus vertueux en fonctionnement, consomme des ressources naturelles et de l'énergie, et peut être source d'importantes pollutions (dans le cas de l'extraction des métaux rares nécessaires à la fabrication des batteries par exemple) ;

- A la **production d'outils de communication et aux déplacements générés par la mise en œuvre des campagnes de sensibilisation**. En effet, la réalisation d'actions de sensibilisation / communication impliquent des déplacements des personnels en charge de la réalisation de ces actions et des personnes cibles, et l'impression d'une grande quantité de documents, pouvant entraîner une importante consommation de papier et d'encre et la consommation d'énergie supplémentaire pour les impressions. Les déplacements entraînent quant à eux la consommation d'énergie fossile, des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques. La production de documents est également généralement associée à la production de déchets (majoritairement recyclables toutefois). **Ces incidences négatives, bien que présentes sont considérées comme faibles au regard des autres impacts positifs et négatifs du PdM sur l'environnement**.

Ces impacts négatifs potentiels, bien que généralement réduits au regard de l'impact globalement positif du PdM, ne doivent toutefois pas être oubliés lors de sa mise en œuvre et des mesures appropriées doivent être prises pour réduire son empreinte environnementale.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

4.4 Synthèse des mesures proposées pour éviter / réduire / compenser les incidences négatives du PdM

Le tableau suivant présente les mesures proposées dans le cadre de l'évaluation environnementale pour réduire les incidences prévisibles des actions du PdM sur l'environnement :

Axes	Impacts pressentis	Mesures d'atténuation
2, 3, 5	Augmentation des surfaces imperméabilisées	Tous les projets devraient privilégier autant que possible des revêtements perméables pour toutes les surfaces hors voiries. Les projets pour lesquels cela peut être pertinent devraient privilégier la réutilisation d'infrastructures existantes.
2, 3, 5	Dégradation de la qualité paysagère des sites faisant l'objet de travaux de création de nouvelles infrastructures	Une bonne qualité architecturale de ces projets devra être prévue, ainsi que, autant que possible, des mesures d'insertion paysagère (végétalisation des abords quand possible, choix des matériaux de manière à réduire la visibilité des structures, etc.)
2	Risque de dérangement d'espèces d'intérêt communautaire	. Prévoir la réalisation d'une étude d'incidences Natura 2000 complète pour identifier précisément les enjeux en présence et proposer des mesures d'évitement-réduction-compensation conformes au code de l'environnement . Prévoir l'intervention d'un écologue pour le suivi du chantier et de ses impacts sur la faune et les habitats naturels . Prévoir les interventions en dehors des périodes sensibles pour la faune (période de reproduction des rapaces notamment, dans le cas du PEM d'Orgon)

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Axes	Impacts pressentis	Mesures d'atténuation
2	Risque de dispersion d'espèces envahissantes pendant les travaux	. Mettre en place des mesures de lutte contre la propagation des espèces envahissantes pendant le chantier (surtout pour le P+R de Rognonas) : - Stockage des déblais sur des zones où il est certain que l'espèce envahissante est absente - Dans le cas de la circulation d'engins ou de personnes sur des zones contenant des espèces envahissantes, un lavage des éléments disséminateurs (roues, pelles, chaussures, vêtements…) doit être réalisé en sortant de la zone afin de ne pas disséminer l'espèce sur d'autres zones - Tout développement de ces espèces en phase de chantier doit être détruit - Pour les zones où ces espèces sont installées et qui ne font pas l'objet de travaux, un balisage doit être mis en place afin d'éviter toute intrusion sur ces zones
2, 3, 5	Présence projets dans des zones à risques (inondations et mouvements de terrain)	Prise en compte du risque d'inondation (prescriptions du PPRi) et des mouvements de sols dans les caractéristiques des ouvrages et l'organisation des travaux.
2, 3, 4, 5	Nuisances sonores lors des travaux	Réaliser les travaux uniquement en semaine, hors week-end et jours

Axes	Impacts pressentis	Mesures d'atténuation
		fériés et pendant la journée (entre 7h et 19h par exemple)

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Axes	Impacts pressentis	Mesures d'atténuation
3, 5	Impacts sur des habitats d'intérêt communautaire et espèces et des habitats d'espèces d'intérêt communautaire (site Natura 2000 la Durance notamment)	. Prévoir la réalisation d'une étude d'incidences Natura 2000 complète pour identifier précisément les enjeux en présence et proposer des mesures d'évitement-réduction-compensation conformes au code de l'environnement . Prévoir l'intervention d'un écologue pour le suivi du chantier et de ses impacts sur la faune et les habitats naturels . Réduire au minimum l'emprise des zones impactées sur les berges en s'appuyant sur les aménagements existants . Prévoir un balisage de la zone de chantier et des secteurs à éviter pour limiter les dégâts collatéraux sur les milieux environnants . Prévoir les interventions en dehors des périodes sensibles pour la faune . Prévoir un balisage suffisant du cheminement modes doux pour éviter les divagations + des panneaux d'information sur la sensibilité du site . Mettre en place des mesures de lutte contre la propagation des espèces envahissantes pendant le chantier : - Stockage des déblais sur des zones où il est certain que l'espèce

Axes	Impacts pressentis	Mesures d'atténuation
		envahissante est absente - Dans le cas de la circulation d'engins ou de personnes sur des zones contenant des espèces envahissantes, un lavage des éléments disséminateurs (roues, pelles, chaussures, vêtements…) doit être réalisé en sortant de la zone afin de ne pas disséminer l'espèce sur d'autres zones - Tout développement de ces espèces en phase de chantier doit être détruit - Pour les zones où ces espèces sont installées et qui ne font pas l'objet de travaux, un balisage doit être mis en place afin d'éviter toute intrusion sur ces zones

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Axes	Impacts pressentis	Mesures d'atténuation
3, 5	Dégradation de la qualité de l'eau lors des travaux dans le lit de la Durance ou sur les berges	. De manière générale, les mesures suivantes peuvent être proposées pour réduire le risque de pollution de l'eau pendant les chantiers dans ou à proximité immédiate de la Durance : - La réalisation des opérations d'entretien, nettoyage, réparation, ravitaillement des engins de chantier en dehors de la zone de chantier, sur une zone étanche éloignée des canaux et de la rivière - Aucun stockage de produits polluants sur le site - Réalisation du chantier pendant la période d'étiage - Dimensionnement des batardeaux afin de protéger le chantier en cas de crue pendant la période du chantier - Réalisation de prélèvements pour le suivi de la qualité de l'eau en début et fin de phases de travaux et mise en place de suivis au niveau de stations existantes en amont et en aval du chantier . Dans le cas des travaux de l'échangeur sur l'A7, le bassin de rétention pourrait être planté de roseaux par exemple pour augmenter sa capacité de filtration des polluants
5	Risque de nuisances sonores à long terme en phase d'exploitation pour les gros projets d'infrastructures : raccordement du Grand Marché de Provence au réseau routier et traversée multimodale de la Durance notamment	. Prévoir une étude acoustique permettant, si nécessaire, de définir des mesures d'atténuation dans le cadre des projets susceptibles de générer des nuisances sonores à long terme pour les riverains.

4.5 Dispositif de suivi

4.5.1 Indicateurs de suivi de l'atteinte des objectifs du PdM

Objectifs du PDM	Indicateurs de suivi	Régularité
Objectif 1 - Relier le territoire aux pôles générateurs limitrophes	Linéaire de connexion cyclable développé avec les EPCI voisins	Annuel
	Fréquentation cyclable des traversées	Annuel
	Nombre de correspondances entre les réseaux (lignes, horaires)	5 ans
	Nombre de titres interopérables	Annuel
	Linéaire de réaménagement routier	5 ans
Objectif 2 - Limiter l'impact	Nombre d'aides à l'achat de véhicules électriques déployées	Annuel

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Objectifs du PDM	Indicateurs de suivi	Régularité
du trafic routier sur l'environnement et la santé des habitants	Nombre de bornes IRVE installées	Annuel
	Nombres d'agents formés à l'écoconduite	Annuel
	Nombre d'accidents recensés	Annuel
	Émissions de gaz à effet de serre	5 ans
	Population exposée (particules fines et Nox)	Annuel
	Nombre de panneaux antibruit installés	5 ans
	Évolution du parc de véhicules (type d'énergie, CRIT'AIR)	Annuel
	Nombre de communes dotées d'un plan de circulation	Annuel
Objectif 3 - Moins 19 points de déplacements en voiture individuelle	Part modale de la voiture	10 ans
	Fréquentation des principaux axes routiers (comptages)	3 ans
	Nombre de km parcourus en voiture	10 ans
	Budget mobilité des ménages	5 ans
Objectif 4 - Considérer l'activité logistique	Nombre de parkings PL	3 ans
	Fréquentation des parkings PL	3 ans
	Nombre d'aires de livraison aménagées	Annuel
	Nombre de flux logistique ferroviaire déployés	5 ans
Objectif 5 - Mieux partager l'espace public dans les cœurs de villes et villages	Linéaire de zones apaisées aménagées (zone 30, 20)	Annuel
	Nombre de traitements réalisés	5 ans
	Nombre de verbalisation (respect du stationnement, des vitesses, etc.)	Annuel
	Nombre de communes ayant mis en place du stationnement de courte durée	Annuel
Objectif 6 - Favoriser le report modal sur les déplacements de courtes distances	Linéaire piétons jalonnés	Annuel
	Linéaire cyclables jalonnés	Annuel
Objectif 7 - 6 % des déplacements à vélo	Part modale vélo	10 ans
	Linéaire d'aménagements cyclables sécurisés	Annuel
	Nombre de stationnements vélo sécurisés aménagés	Annuel
	Nombre de points noirs résorbés (réf. Diagnostic PDM)	Annuel
	Nombre de services vélo déployés : réparation, location, etc.	Annuel
Objectif 8 - 30 % des déplacements à pied	Part modale piétonne	10 ans
Objectif 9 - Relier les villes et villages entre eux	Partenariats engagés pour une gouvernance thématique cyclable	Annuel
Objectif 10 - Développer le tourisme à vélo	Nombre de cyclistes sur la voie verte (compteurs)	Annuel
	Nombre de label « Accueil Vélo » supplémentaires	5 ans
	Nombre de vélos loués	Annuel
	Nombre de stations réparation installées	Annuel
Objectif 11 - 13 % des déplacements en	Part modale du TC	10 ans
	Évolution de l'offre : lignes, fréquences, horaires	5 ans

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Objectifs du PDM	Indicateurs de suivi	Régularité
transport collectif	Nombre d'abonnements/de voyageurs (offre régulière, scolaire interne, régionale, TER)	Annuel
	Linéaire en site propre aménagés	5 ans
	Fréquentation des TC	Annuel
	Nombre d'arrêts équipés de panneaux d'information temps réel	Annuel
Objectif 12 - Garantir une mobilité pour tous	Nombre de communes engagées dans la mise en accessibilité (PAVE)	5 ans
	Nombre d'arrêts accessibles aux PMR	Annuel
	Nombre de bénéficiaires de la tarification solidaire	Annuel
Objectif 13 - Améliorer la connexion entre les différents modes de déplacement	Nombre de PEM aménagés	5 ans
	Nombre de lignes de bus équipées de racks à vélo	Annuel
	Nombre de place de stationnement en PEM/parking-relais	Annuel
	Fréquentation des PEM/ P+R : occupation	Annuel
	Nombre d'abonnés et d'usagers à une plateforme et utilisateurs du covoiturage	Annuel
Objectif 14 - Faciliter et encourager le report modal	Nombre et type d'événements organisés autour de la mobilité, du vélo, etc.	Annuel
	Nombre de participants aux évènements	Annuel
	Nombre d'associations recensées	Annuel
	Nombre d'aides à l'achat vélo accordées	Annuel

4.5.2 Indicateurs de suivi de l'état de l'environnement sur le territoire

Thématiques environnementales	Indicateurs de suivi	Valeur de référence	Source de la donnée
Indicateurs principaux – thématiques directement impactées par la mise en œuvre du PdM			
Qualité de l'air	Evolution des émissions annuelles en dioxyde d'azote (NOx) (valeur limite de 40 µg/m^3)	587 tonnes/an en 2022	AtmoSud
	Evolution des émissions annuelles pour les particules PM_{10} (valeur limite annuelle = 40 µg/m^3)	39 tonnes/an en 2022	AtmoSud
	Evolution des émissions annuelles pour les particules $PM_{2,5}$ (valeur limite annuelle = 25 µg/m^3)	27 tonnes/an en 2022	AtmoSud
Climat / GES	Evolution des émissions	Env. 230 000 téqCO2 CO2 (2022)	AtmoSud

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Thématiques environnementales	Indicateurs de suivi	Valeur de référence	Source de la donnée
	totales de GES sur le territoire		
Nuisances sonores	Nombre de points noirs de bruit identifiés au sein du ressort territorial	0 points noirs de bruit (réseau ferré et routier concédé et non-concédé)	PPBE et cartes de bruit
	Nombre d'habitants exposés à des nuisances sonores supérieures à la valeur limite (68 dB(A)	Rognonas : 330 habitants et 2 établissements d'enseignement	PPBE de Rognonas
	Nombre d'axes et catégories des axes routiers identifiés au classement sonore des infrastructures de transports terrestres	. Catégories 2 ou 3 : RN 35, la RD 570 N, la RD 28, RD 34, RD 571, la RD 99, la RD 26, la RD 7N, Avenue Charles de Gaulle (Rognonas), l'avenue Joseph Callet Rognonas), boulevard de Verdun Rognonas). . Catégorie 1 : A7	Données départementales (classement sonore des infrastructures de transport terrestre)
Indicateurs secondaires – thématiques impactées indirectement par la mise en œuvre du PdM			

Thématiques environnementales	Indicateurs de suivi	Valeur de référence	Source de la donnée
Milieux naturels / biodiversité	Surface de zones humides impactées par les projets (calcul SIG)	0 ha	Données terrain études environnementales projets
	Evolution de la surface de milieux forestiers (calcul SIG)	4 177,7 ha	BD FORET (2014)
	Surface de prairies impactées par les projets (calcul SIG)	0 ha	Données terrain études environnementales projets
	Etat quantitatif de la ressource en eau	FRDG359 « Alluvions basse Durance » : bilan quantitatif équilibré	Agence de l'eau Rhône-Méditerranée
	Evolution de la qualité des eaux superficielles (état écologique et chimique)	. La Durance : état écologique (EE) moyen, état chimique (EC) bon . Le Grand Vallat : EE mauvais, EC bon . Le Grand Anguillon : EE médiocre, EC bon	Agence de l'eau Rhône-Méditerranée (état de référence du SDAGE)

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Thématiques environnementales	Indicateurs de suivi	Valeur de référence	Source de la donnée
		. Le Rhône : EE moyen, EC bon (2019)	
Risques naturels	Evolution du nb d'arrêtés de catastrophes naturelles sur le territoire	. Sécheresse : 1 en 2023 et 1 en 2022 (Châteaurenard, Orgon, Noves + Plan d'Orgon en 2022) . Inondations / coulées de boue : 1 en 2023 (Orgon)	Base de données Gaspar / Géorisques
Cadre de vie	Evolution de la population sur le territoire	60 400 habitants (2021)	INSEE

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Plan de mobilités Terre de Provence

2025-2035

Annexe accessibilité



Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

SOMMAIRE

DÉFINITION ET CONTEXTE D'ANALYSE 4

Définition 5
Méthode d'élaboration de l'annexe accessibilité 5
Cadre légal 6

L'ACCESSIBILITÉ DU TERRITOIRE 7

Quel niveau d'accessibilité ? 8
Les besoins identifiés 8
L'accès aux transports collectifs 8
La voirie et les espaces publics 9

PRÉCONISATIONS DU PLAN DE MOBILITÉ EN FAVEUR DES PMR 10

Un programme d'actions inclusif 11
L'offre de transports collectifs de Terre de Provence 11
L'intermodalité et la multimodalité 11
La marche et les espaces publics 11
Le calendrier d'actions 12

DOCUMENTS ANNEXÉS

- PAVE de Châteaurenard
- Compte rendu de réunion associations handicaps

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

DÉFINITION ET CONTEXTE D'ANALYSE



Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Définition

Une "Personne à Mobilité Réduite" (PMR) ne désigne pas uniquement une personne handicapée, le terme inclut l'ensemble des personnes qui présentent des difficultés à se déplacer, de manière provisoire ou permanente.

Il s'agit de « toutes les personnes ayant des difficultés pour utiliser les transports publics, comme les personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels, les personnes en fauteuil roulant, les personnes de petite taille, les personnes âgées, les femmes enceintes et les personnes avec des enfants, etc. ».

Sachant qu'en visant l'amélioration des conditions de déplacement des personnes à mobilité réduite, on améliore la qualité de vie global d'un territoire.



© CEREMA, 2019

Méthode d'élaboration de l'annexe accessibilité

Conformément à la loi, le Plan de Mobilité propose une annexe accessibilité qui spécifie les mesures d'aménagement, d'organisation et d'équipement à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics et de la voirie ainsi qu'un calendrier de réalisation. Sa réalisation permet d'engager un état des lieux de l'accessibilité sur le territoire.

Pour Terre de Provence, aucun relais associatif local n'ayant été identifié, les échanges ont principalement eu lieu à plus grande échelle avec les associations Parcours Handicap 13, l'APF France handicap et Anditoit. Ces partenaires ont été sollicités à travers des échanges dédiés, ont transmis un certain nombre d'éléments quantitatifs et qualitatifs, et ont été conviés à participer aux réunions publiques de concertation des 26 mars et 12 juin 2025.

A noter que pour mener à bien la démarche du Plan de Mobilités, la question du public cible, notamment des personnes à mobilité réduite, a été intégrée de façon systématique et transversale de manière à conduire une démarche inclusive, adpatée à l'ensemble des usagers du territoire.



© Aupa, 2024

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Cadre légal

La loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour *l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées* propose pour la première fois des mesures en faveur des PMR en imposant aux collectivités le fait d'engager une politique active en faveur de l'accessibilité de la chaîne de déplacements. La capacité de se déplacer de façon continue et sans difficulté sur une « chaîne du déplacement » intègre ainsi la voirie, les bâtiments, les aménagements des espaces publics comme les systèmes de transports et leur intermodalité

Elle créé notamment les **Schémas Directeurs d'Accessibilité des Transports (SDAT)**, que doivent réaliser les Autorités Organisatrices de la Mobilité pour programmer la mise en accessibilité des réseaux de transports collectifs dont elle a la responsabilité, et les **Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE)**, que doivent réaliser les communes pour planifier l'accessibilité des cheminements piétons et la voirie.

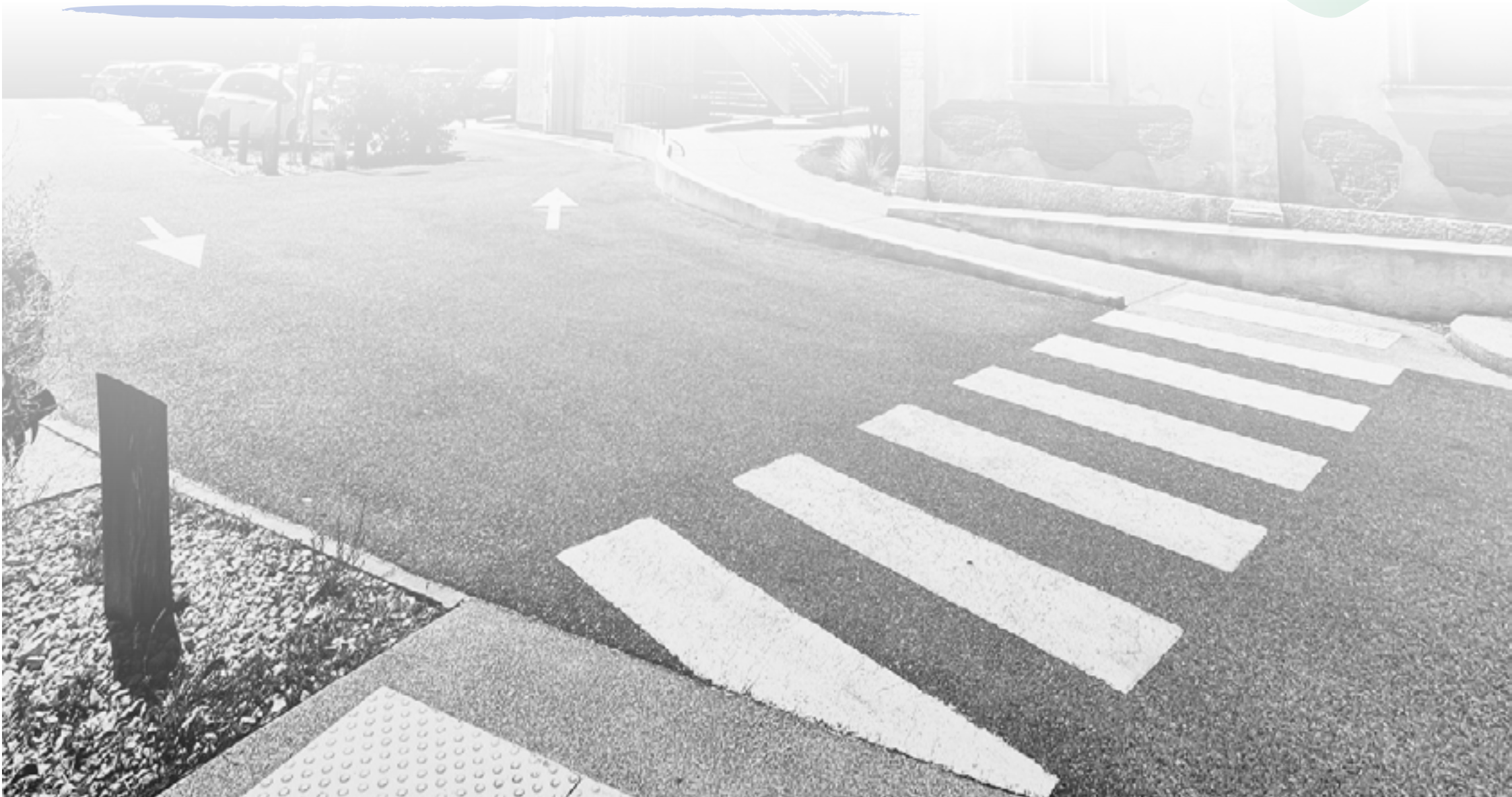
Depuis l'Article R1214-1 du code des transports, Modifié par Décret n°2020-801 du 29 juin 2020 - art. 3 et Modifié par LOI n°2019-1428 du 24 décembre 2019 - art. 16 (V), les Plans de Mobilités doivent comporter une annexe particulière traitant de l'accessibilité. Cette annexe doit indiquer les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes à mobilité réduite et en prévoir un calendrier prévisionnel d'action.

La Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 *d'Orientation des Mobilités (LOM)* vient compléter la législation :

- Elle oblige la mise en place d'une tarification spécifique pour l'accompagnateur d'une personne handicapée disposant de l'une des 3 Cartes Mobilité Inclusion (CMI) quel que soit le réseau de transport collectif. Pour les services urbains, elle assouplit également les SD'AP en substituant un arrêt prioritaire considéré en incapacité technique avérée (ITA) par la mise en accessibilité de 2 autres arrêts. Elle élargit la notion de substitution, initialement réservée au transport de substitution, par la mise en place de mesures de substitution qui peuvent être humaines, techniques ou organisationnelles.
- Pour les services ferroviaires, elle impose la mise en place d'une seule plateforme, multi-canal, pour réserver et délivrer les services de substitution et d'assistance en gare, quelle que soit l'entreprise ferroviaire exploitant le service (type « Accès Plus » proposé par la SNCF). Elle a pour objectif de simplifier et d'harmoniser les démarches de réservation des services d'assistance par les personnes handicapées ou à mobilité réduite, notamment dans le cadre de l'ouverture à la concurrence du ferroviaire et la présence éventuelle de plusieurs transporteurs lors d'un voyage.
- Pour les services de transport des personnes à mobilité réduite, elle généralise l'accès des services TPMR aux personnes titulaires d'une Carte Mobilité Inclusion avec la mention « Invalidité » (CMI Invalidité pour les personnes disposant d'un taux d'handicap de 80 % et plus) sans restriction de lieu de résidence ou du passage devant une commission médicale ou bien de la constitution d'un dossier médical spécifique. Il est à noter que la loi n'oblige pas à élargir les ayants-droits actuels d'un service TPMR, c'est-à-dire ne pas ouvrir l'accès au réseau TPMR à tous les détenteurs d'une CMI quel que soit le handicap et/ou si le taux est inférieur à 80 %. L'AOM reste décisionnaire des catégories de bénéficiaires.
- Elle demande que tout ou partie des bornes de recharge pour véhicules électriques soient aménagées, de manière qu'elles soient accessibles aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.
- Elle sollicite la collecte des données d'accessibilité des réseaux de transport ainsi que de la voirie afin de transmettre une information sur l'accessibilité des réseaux urbains et non-urbains ainsi que les arrêts accessibles et des portions de voirie, environ 200 mètres autour de ses arrêts dits prioritaires.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

L'ACCESSIBILITÉ DU TERRITOIRE



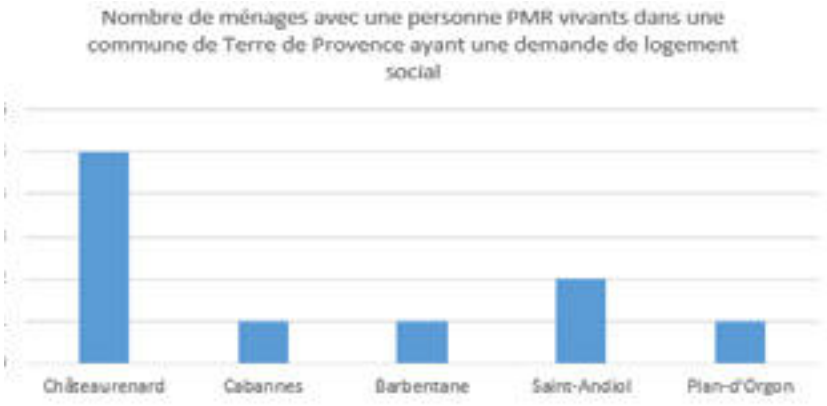
Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

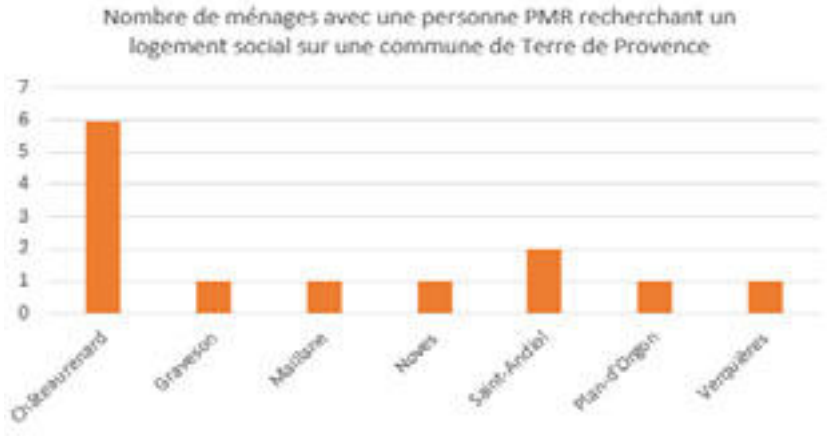
Quel niveau d'accessibilité ?

Les besoins identifiés

Dépourvu de structure associative locale permettant d'avoir une pleine connaissance des personnes concernées comme des besoins précis, la base de données de l'Association Handitoit permet d'avoir un recensement des ménages en situation de handicap et en demande de logement social, offrant ainsi une première localisation des personnes dans le besoin.

Il apparait que c'est au sein de la ville centre de Châteaurenard que le nombre de ménage dans le besoin soit le plus important, notamment des ménages avec une personne en fauteuil roulant. De façon globale, relativement peu de ménages semblent concernés à ce jour sur le territoire intercommunal : 23 ménages avec une personne en situation de handicap vivent ou recherchent un logement social (Cf. déclaratif auprès de l'Association Handitoit, Mai 2025).





© Handitoit, 2025



© Aupa, 2024

L'accès aux transports collectifs

En termes de compétence, Terre de Provence Agglomération organise uniquement les transports collectifs scolaires et la navette urbaine sur la commune de Châteaurenard. Peu d'éléments ont pu être recueilli, le porté à connaissance figure donc dans les premières actions à mettre en œuvre sur le territoire.

La Région organise les transports collectifs interurbains à travers 5 lignes régulières.
Son rapport d'accessibilité aux points d'arrêts montre que toutes les communes desservies par les lignes régulières qui possèdent des arrêts dans les centres sont aux normes PMR. Tout nouvel aménagement ou réaménagement sera fait selon les normes en vigueur.
Pour les nouveaux contrats de DSP qui démarrent au 1er septembre 2025, les véhicules des lignes régulières seront tous conformes aux exigences réglementaires en matière d'accessibilité.

Par ailleurs, les contrats prévoient la formation du personnel : « les programmes de formation devront être détaillés (références, contenu des modules, etc.) et chiffrés à part dans les offres des candidats. Un planning de réalisation précis devra également être fourni. Les candidats devront tenir compte des dispositions de la loi n° 2014-789 du 10 juillet 2014, sur la base desquelles la Région a réalisé un SDA-Ad'AP (Agenda d'Accessibilité Programmée) pour lequel il y a l'obligation de réaliser une formation à destination des personnes en contact d'usagers en situation de handicap. Le SDA-Ad' AP approuvé en 2015 est joint en Annexe 14 du projet de convention. La Région Provence-Alpes-Côte-d'Azur s'est engagée conjointement avec les associations représentatives des personnes handicapées dans la rédaction d'une Charte d'accessibilité des réseaux de transports ZOU !

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Cette charte est jointe en Annexe 14 du projet de convention. Le titulaire s'engage, en complément des formations obligatoires (FIMO, FCO), à réaliser :

- Pour l'ensemble du personnel en contact avec le public, une formation relative à l'accueil des personnes en situation de handicap.
- Pour tous les conducteurs, les candidats devront également proposer une formation relative à la prise en charge des personnes en fauteuil roulant permettant en autre d'assurer le fonctionnement des dispositifs afférents (rampe, plateforme élévatrice, sanglage du fauteuil).

Chaque nouveau conducteur sur un service disposera de la connaissance pratique des détails du circuit, et si nécessaire le délégataire mettra en place des reconnaissances terrain préalables. »

Enfin, concernant l'information voyageur les dispositions contractuelles prévoient que l'ensemble des supports de communication et d'information soit accessible aux personnes handicapées.

La voirie et les espaces publics

Seule la commune de Verquières possède moins de 1 000 habitants et n'est donc pas soumise à l'obligation d'élaborer un PAVE. Sur les 12 communes soumises à l'obligation, seulement une commune l'a réalisé.

Compte tenu des difficultés à trouver les informations relatives aux travaux en matière d'accessibilité, le compte rendu des échanges avec les associations rencontrées ainsi que le PAVE élaboré par la commune de Châteaurenard ont été annexés à ce rapport.

Malgré le fait qu'il y ait peu de document de planification ciblé sur la problématique, dans le cadre de l'audit de territoire mené à travers le Plan de Mobilité, il a été relevé que la plupart des communes se sont bien saisies des questions de traitement des espaces publics, des cheminements piétons et de l'accès au sein des noyaux villageois. Une question, en effet, majeure sur un territoire où le vieillissement de la population s'est accéléré au fil des années. En revanche, demeure dans ces communes périurbaines et rurales, la problématique de connexion des habitations et des équipements excentrés des cœurs villageois.





© Aupa, 2024

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

PRÉCONISATIONS DU PLAN DE MOBILITÉ EN FAVEUR DES PMR



Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Un programme d'actions inclusif

Le programme d'actions du Plan de Mobilités de Terre de Provence s'efforce de répondre à tous les usagers du territoire, en intégrant pleinement les publics les plus fragiles. Aussi, l'ensemble des mesures relatives aux transports collectifs, à l'intermodalité, comme aux espaces publics, au développement des services et à la communication veillent à considérer la problématique de l'accessibilité, au sens large (déplacement, information, etc.).

L'offre de transports collectifs de Terre de Provence

A travers l'étude qui sera menée pour le développement d'un réseau de transport collectif intercommunal, il s'agira d'adapter la desserte interne des centralités villageoises et des principaux pôles générateurs du territoire aux PMR.

Dans le cadre du développement de nouveaux services, des formations régulières seront proposées aux futurs conducteurs du réseau de Terre de Provence sur la « sensibilisation au handicap ». L'objectif étant d'assurer une meilleure qualité d'accueil et d'accompagnement des Personnes à Mobilité Réduite (PMR) dans les transports en commun.

L'intermodalité et la multimodalité

La problématique de l'accès aux services est centrale. Dans le cadre du développement des pôles d'échanges multimodaux, il conviendra de réaliser des cheminements pour les modes actifs et les PMR entre les équipements et les centres-villes. La question se pose d'autant plus pour les PEM excentrés où les cheminements sont particulièrement accidentogènes (ex : Mollégès Gare <> Mollégès Centre).

La marche et les espaces publics

Plusieurs actions visent à conforter les mobilités actives dans les villages par l'apaisement des vitesses et la valorisation des espaces publics.

Cela se traduit par le développement des zones 20 et 30, et par l'accompagnement des communes dans la définition d'une politique de stationnement afin de libérer de la place pour les cheminements piétons et PMR. Egalement par la sécurisation des traversées piétonnes et par l'aménagement de mobiliers urbains adaptés visant à faciliter la marche et la circulation des PMR dans les villages.

Enfin, un travail de terrain à l'échelle communale sera réalisé pour identifier des itinéraires piétons et PMR sécurisés, continus et jalonnés, en direction des principaux pôles d'intérêt et des projets d'aménagement à venir. Dans ce cadre, les communes seront incitées à réaliser des PAVE (obligatoire pour les communes de plus de 1 000 habitants) de manière à garantir des cheminements piétons aux normes.



Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Le calendrier d'actions

N°	Intitulé de l'action	Maitrise d'ouvrage	Coûts de investissement	Coûts de fonctionnement	Délais de réalisation
Transports collectifs et ferroviaires					
1.1.3	Etudier le développement d'une offre de réseau de transport collectif accessible aux PMR permettant le rabattement vers les principales polarités	TPA	Etude TPA : 80 000 € Suivi de l'étude par TPA	Coût TPA : 422 000 €/ an	2026
1.1.6	Formation à l'accueil et à l'accompagnement des PMR par les conducteurs de bus	TPA	Coût TPA : 800 €	Coût TPA : 800 €	2027
Intermodalité et mobilités partagées					
2.1.7	Aménager les abords des PEM et leur accessibilité PMR et modes actifs	Département et communes	Coût global : 897 000 € Préparation par TPA	Coût global : 30 000 € / an Suivi par TPA	2030
Marche et espaces publics					
4.1.1	Poursuivre l'apaisement des circulations dans les noyaux villageois	Communes	Coût communes : 608 000€ avec comme partenaire opérationnel TPA et Dép.	58 000 € Suivi du fonctionnement par TPA	2030
4.1.2	Rééquilibrer l'emprise de la voirie et du stationnement au sein de chaque commune au profit des espaces publics (piétons/personnes à mobilité réduite)	Communes	Coût de l'étude : 30 000 € Accompagnement de l'étude par TPA	Suivi du fonctionnement par TPA	2030
4.2.1	Réaménager les traversées piétonnes dangereuses identifiées dans les monographies communales	Communes et Département	325 000 € Accompagnement de l'étude par TPA	600 € / an Suivi du fonctionnement par TPA	2030
4.2.2	Mener un travail de terrain à l'échelle communale afin d'identifier des itinéraires piétons et PMR qui soient sécurisés, continus et jalonnés, en direction des principaux pôles d'intérêt et des projets d'aménagement à venir	Communes et Département	Réalisation PAVE : 30 000 € Accompagnement de l'étude par TPA	Suivi du fonctionnement par TPA	2030
4.2.3	Mettre en place des équipements favorisant la marche (bancs, éclairages, etc.)	Commune	Coût pour les communes : 466 000 €	38 900 € / an pour les communes	2030

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Compte-rendu de réunion

Plan de Mobilité de Terre de Provence Agglomération – Associations handicaps

Mercredi 21 mai 2025

Personnes présentes

- Caroline BOUCHARD – Chargée de développement territorial, Association Handitoit Provence
- Rayane BOURABRAB – Chargée de mission mise en relation des personnes en recherche de logements sociaux adaptés aux handicaps, Association Handitoit
- Nathalie ETHEART – Coordinatrice territoriale, Association Parcours Handicap 13 Pays d'Arles
- Anita BONUTTI – Référente accessibilité municipale, Association APF France handicap
- Paloma MAYRARGUE – Chargée de mission sur l'accès aux droits et l'accessibilité, APF France handicap
- Etienne COCHET – Chargé de mission Plan de Mobilité, Terre de Provence Agglomération
- Elodie GOUARDIN – Chargée d'études, Agence d'Urbanisme Pays d'Aix Durance

Ordre du jour

01 – Présentation du contexte du Plan de Mobilité de Terre de Provence

02 – Echanges autour des problématiques d'accessibilité du territoire et des besoins identifiés par les associations

03 – Identification des préconisations à inclure dans le plan d'actions du PDM, et au-delà, dans la fonction de Terre de Provence

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

01 – Présentation du contexte du Plan de Mobilité de Terre de Provence

Les objectifs réglementaires du Plan de mobilité (PDM)

- **Répondre à l'obligation** de réaliser un Plan de Mobilité en raison de l'inclusion de Terre de Provence dans **l'aire d'agglomération d'Avignon** ;
- **Définir une stratégie et un plan d'actions** intercommunal de mobilité pour **10 ans 2025-2035** (évalué au bout de 5 ans)
- **Organiser les flux de personnes et de marchandises**, ainsi que le **stationnement**, tout en réduisant la dépendance à la voiture individuelle au profit de modes de déplacements plus durables.
- Le PDM doit répondre à plusieurs **objectifs généraux** :

Réduire le trafic automobile
Favoriser les modes actifs et l'intermodalité
Améliorer les mobilités quotidiennes (entreprises, scolaires…)
Améliorer l'accessibilité aux principaux services pour tous
Organiser une tarification et billettique intégrés
Développer des parkings relais à proximité des gares et des entrées de ville ***(Loi Climat-Résilience)***
Favoriser l'usage de la voiture électrique par la réalisation des infrastructures
Améliorer les conditions de franchissement des passages à niveau

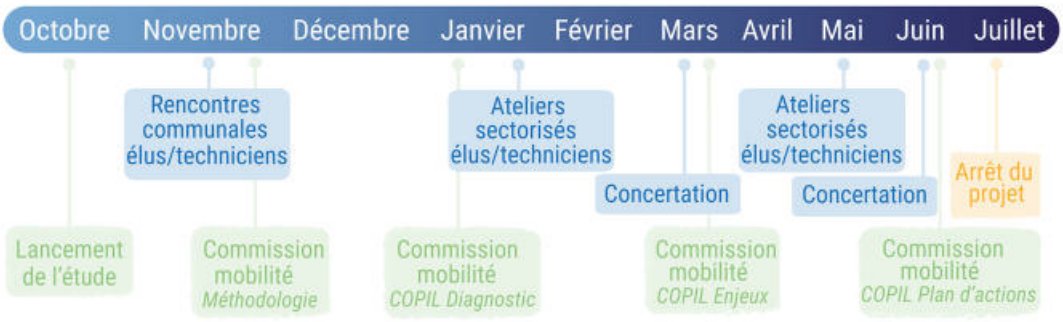
16

Le planning de l'étude

2024 – 2025

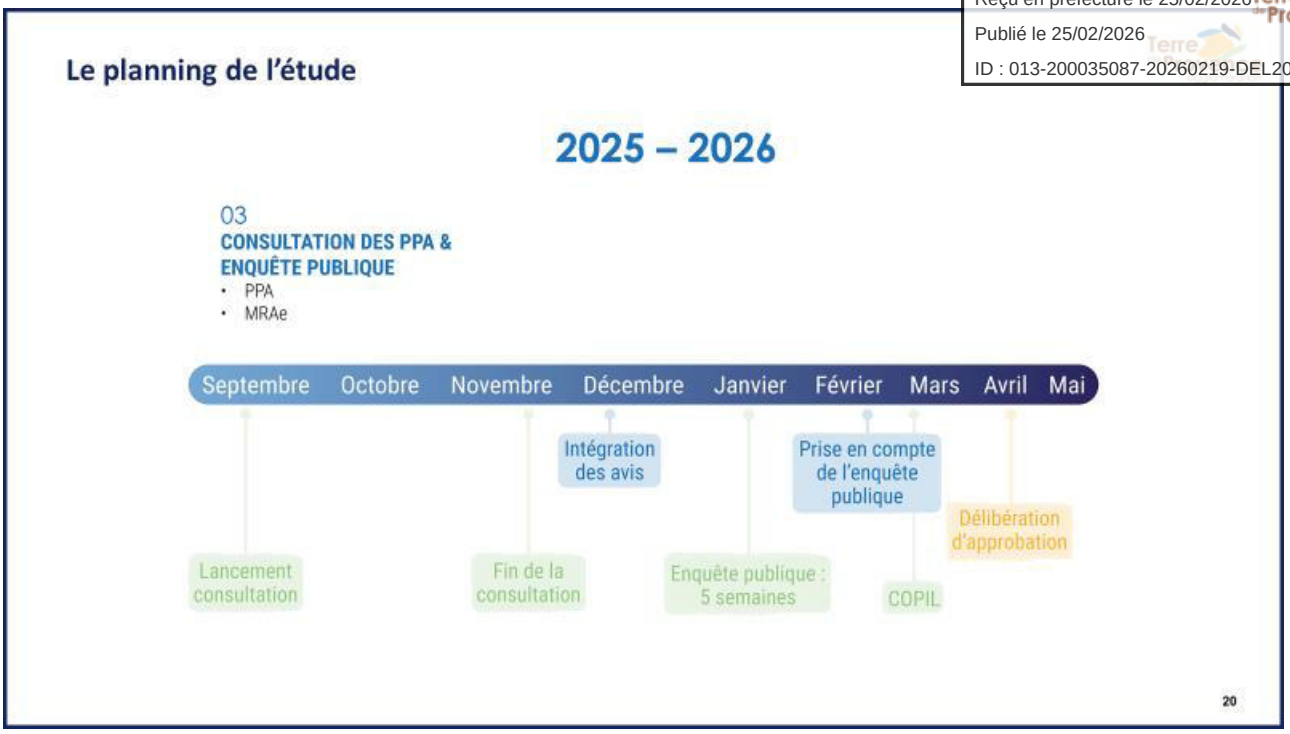
01
DIAGNOSTIC & ENJEUX
Intercommunal, communal et extra
- Analyse de données
- Relevés de terrains
- Entretiens avec les communes et partenaires

02
STRATÉGIE & PLAN D'ACTIONS
- Définition des actions et finalisation du document



19

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE



Après avoir travaillé sur le diagnostic, les enjeux et la stratégie à mettre en œuvre, Terre de Provence s'applique désormais à élaborer un programme d'actions pluriannuel. C'est dans ce cadre que l'intercommunalité a sollicité les associations locales travaillant sur les questions de handicaps. A noter que plusieurs recherches ont été nécessaires pour repérer les relais locaux ; aucune association n'ayant été identifiée sur le territoire de l'EPCI, TPA s'est tournée vers l'Association départementale Parcours Handicap 13.

02 – Echanges autour des problématiques d'accessibilité du territoire et des besoins identifiés par les associations

> L'Association Parcours Handicap 13 relève un manque de cheminements adaptés aux PMR depuis certains arrêts de transport collectif. C'est le cas sur la ligne régionale 707 entre Saint-Rémy de Provence et Eyragues par exemple. Au-delà de la mise en accessibilité des arrêts qui doit être réalisée par le gestionnaire du réseau, les cheminements dans les espaces ruraux sont parfois très éloignés des centres et pôles générateurs. Compte tenu de l'emplacement de certains arrêts, il est important de considérer une connexion piétonne sécurisée, adaptée aux PMR.

→ Il s'agit d'une action déjà identifiée par TPA dans le cadre des fiches actions, qui mérite d'être traitée de façon systématique : recensement des arrêts problématiques et recherche d'itinéraires sécurisés adaptés, puis programmation d'aménagements éventuels. Un travail à coordonner avec les différents gestionnaires de voirie : Région, Département, Communes, TPA.

> Sur le volet des transports collectifs, les chauffeurs ne sont pas nécessairement formés à la gestion des PMR. Un problème récurrent reconnu sur de nombreux réseaux.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

> Parcours handicap 13 constate également que le territoire de Terre de Provence ne possède plus d'association adhérente depuis l'arrêt de l'activité de l'association « un autre regard » sur Châteaurenard. Il en ressort donc une carence de relais local sur la problématique du handicap qui est pour le moment assurée dans une moindre mesure par les mairies et CCAS.

> Des personnes en difficulté ont été identifiées sur le territoire ou sur les territoires voisins pour se rendre sur TPA. Ces personnes sont en situation de handicap et rencontrent des difficultés à se déplacer et à s'insérer dans la vie professionnelle. En effet, la principale difficulté résulte dans le fait qu'une fois sortie du parcours scolaire, où les transports sont organisés en conséquence, l'accès à un emploi s'avère être un véritable parcours du combattant.

> Les associations évoquent également l'importance de penser à une bonne lisibilité des panneaux de signalétique qui doivent aider au guidage des personnes vers les équipements et services de mobilité (ex : sur les Pôles d'Echanges Multimodaux).

> Dans le cadre du diagnostic du PDM, Terre de Provence a constaté l'absence de document stratégique comme les PAVE au sein de la plupart des communes. Cela ne les a pas empêchés de se saisir de cette problématique et de travailler depuis plusieurs années sur l'apaisement et la requalification des centres villageois notamment. Un travail à poursuivre et à systématiser pour que la culture du handicap soit pleinement intégrée dans la manière d'aménager les villages.

03 – Identification des préconisations à inclure dans le plan d'actions du PDM, et au-delà, dans la fonction de Terre de Provence

- Travailler avec les différents gestionnaires de voirie et de transport pour assurer des connexions piétonnes sécurisées entre les pôles générateurs et les arrêts TC
- Veiller à avoir des bus équipés de rampes PMR et d'une information adaptée
- Mettre en place, et de façon régulière, des formations-sensibilisation des chauffeurs (gestion de l'accès aux cars), des services techniques des mairies et de TPA (mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics)
- Porter et coordonner la problématique du handicap et de l'accessibilité du territoire avec les différents acteurs : identifier les partenaires, inciter les communes qui ne l'ont pas encore fait à mettre en œuvre un PAVE et à faciliter l'accès aux places PMR au sein des cœurs de villages
- Réflexion autour de la mise en œuvre d'un guichet unique pour avoir connaissance des personnes en situation de handicap sur le territoire, connaitre leurs besoins et les accompagner dans la recherche de solution de mobilité adaptée
- Intégrer la problématique du handicap dans l'ensemble des fiches actions du PDM (ex : aménagement des PEM, développement d'une offre de transport collectif, etc.)

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

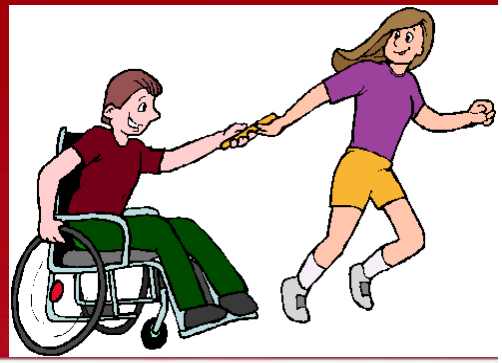
Suites aux échanges

- Terre de Provence transmet aux participants un accès au téléchargement des éléments suivants : le diagnostic, la stratégie et les pistes d'actions (qui évolueront après cette période de concertation).
- Sollicitées en amont de cet échange, les associations avaient portées à connaissance de leurs adhérents le lancement du Registre numérique mis en place dans le cadre de la démarche du PDM. Les quelques retours des usagers ont ainsi pu être considérés par TPA.
- Terre de Provence apportera également des précisions quant à la représentation attendue dans le cadre du Comité des Partenaires qui se réunira prochainement.
- Les associations transmettront les éléments quant aux formations-sensibilisation qu'ils proposent ainsi qu'un fichier portant à connaissance les personnes en situation de handicap sur le territoire de TPA. Le programme de formation "sensibilisation au handicap" sera transmis et Terre de Provence sera également convié à une journée de sensibilisation le 20 Novembre 2025 à l'attention des CCAS du territoire sur le sujet du handicap.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Commune de CHATEAURENARD (13160)

Pistes d'actions en faveur de l'accessibilité des espaces publics



BUREAU VERITAS

*Move Forward with Confidence**

*Avançons en confiance

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

OBJECTIF

- **Sensibiliser les citoyens dans le cadre de comités de quartiers**
- **Former les acteurs publics et professionnels dans le cadre de l'accessibilité**

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Une Voirie Accessible
Le cheminement

CHEMINEMENT

- **Sol**

  Non meuble, non glissant, sans obstacle à la roue, à la canne et au pied

- **Largeur**

  Largeur suffisante

- 1,40 m minimum libre de tout obstacle
- 1,20 m si aucun mur ou obstacle de part et d'autre du cheminement
- Trous et fentes < 2 cm





- *Cheminement le plus usuel*
  Cheminement le plus direct et le plus court
- *Possibilité d'utiliser les couleurs et les différences de revêtement de sol pour faciliter le repérage par les déficients visuels*
- *Pose d'appuis ischiatiques: hauteur 0,70 m*
  Abris tous les 200 m





Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Une Voirie Accessible

Le cheminement – Nature du sol









Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Une Voirie Accessible

Le cheminement - Largeur









Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Une Voirie Accessible

Le cheminement libre de tout obstacle.









Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Une Voirie Accessible

Le cheminement libre de tout obstacle.









Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Une Voirie Accessible

Le cheminement – « incivilité »









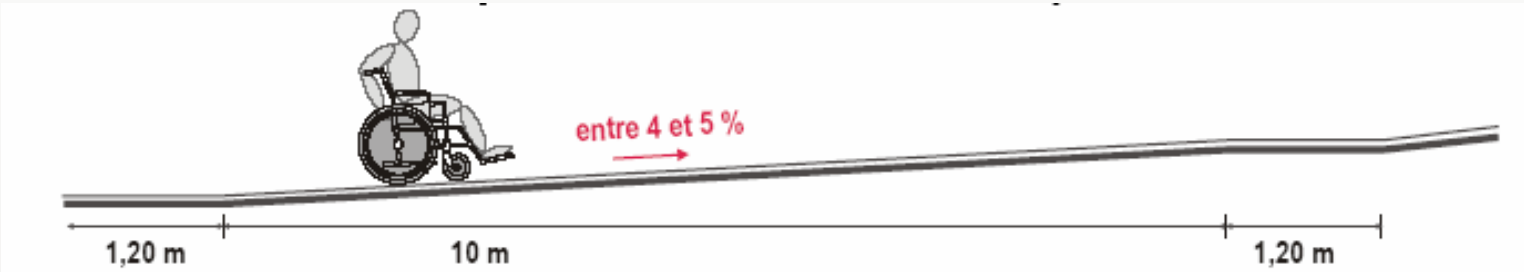
Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Une Voirie Accessible

Le cheminement - Pentes

- **Tolérance : 8% sur 2 m ; 12% sur 0,50 m**





Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Une Voirie Accessible

Le cheminement - Pentes









Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Une Voirie Accessible
Le cheminement – Le dévers

■ Dévers

Pente transversale la plus faible possible

◆ 2 % maxi en cheminement courant



◆ *1 % de devers est préférable*





Exigence réglementaire :
Dévers 2 % maximum

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Une Voirie Accessible
Le cheminement – Le dévers







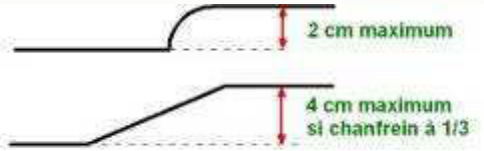


Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Une Voirie Accessible
Le cheminement – Les ressauts

■ **Ressauts**

Minimum de ressauts avec bords arrondis ou chanfreinés s'ils ne peuvent être évités



◆ *Chanfrein à 1/4 plus confortable*

◆ 2,50 m minimum entre 2 ressauts sur les pentes

◆ "pas d'âne" interdits





Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Une Voirie Accessible

Le cheminement – Les ressauts









Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Une Voirie Accessible

La traversée de chaussée

Traversée de chaussée

Bateaux (abaissés) de trottoir

Bande d'éveil de vigilance conforme

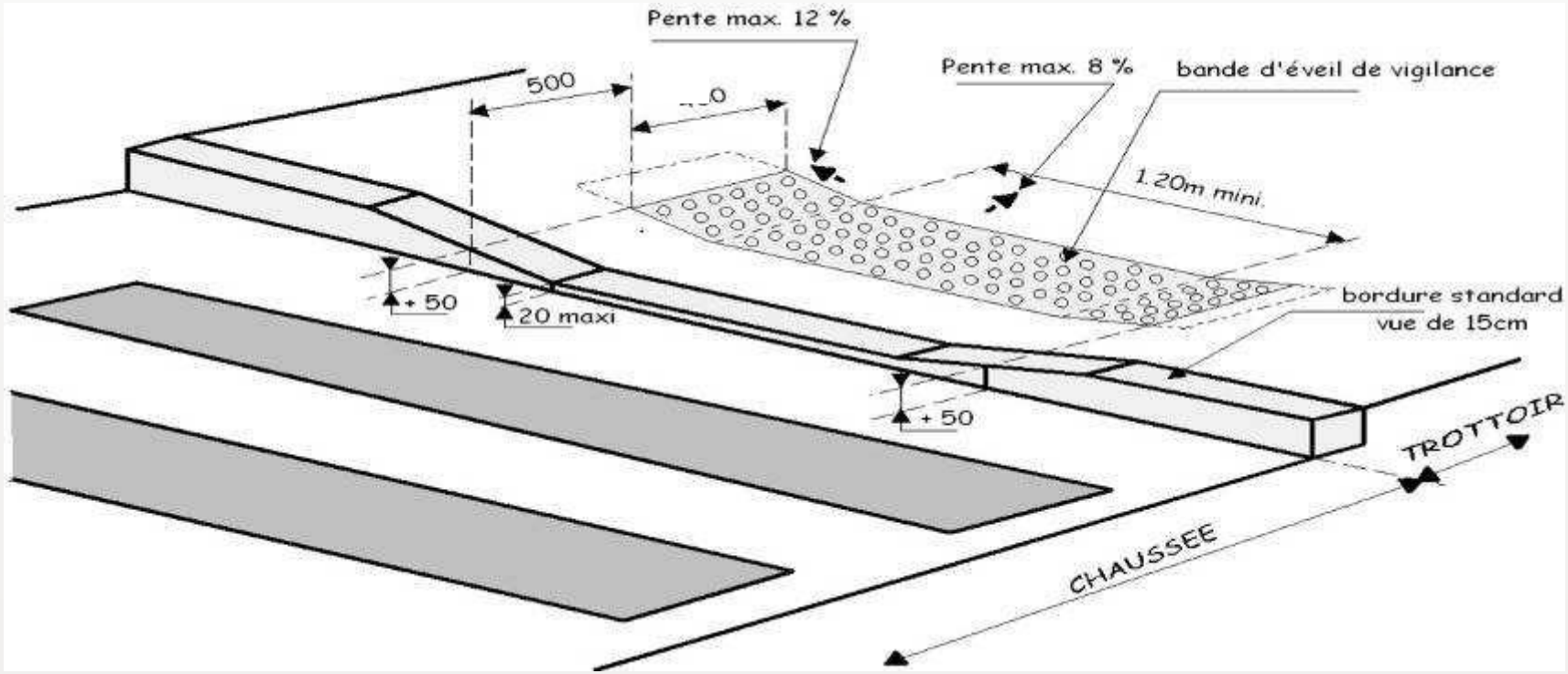
- Largeur minimum de l'abaissé de trottoir : 1,20 m
- Mise en oeuvre de la bande d'éveil de vigilance (BEV) conforme à la norme NF P98-351 pour signaler la partie abaissée des bordures de trottoir au droit des traversées de chaussée matérialisées :
  - 0,50 m du bord du trottoir
  - sur toute la largeur de l'abaissement de la bordure de trottoir, rampants compris jusqu'à une hauteur de vue minimum de 5 cm
- Marquage conforme à l'arrêté du 16 février 1988 et à l'article 113 de l'IISR 7e partie, contraste visuel entre chaussée et marquage (annexe 1)
- Contraste tactile sur la chaussée pour repérer le passage ou ses limites ou tout autre dispositif assurant la même efficacité

Passage piéton

- clairement identifié sur la chaussée
- contraste tactile ou autre moyen équivalent



- *Zone 30 : possibilité d'utiliser les bandes podotactiles pour signaler des aménagements de traversées : chaussée surélevée, abaissement de trottoir*



Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Une Voirie Accessible

La traversée pour piétons









Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

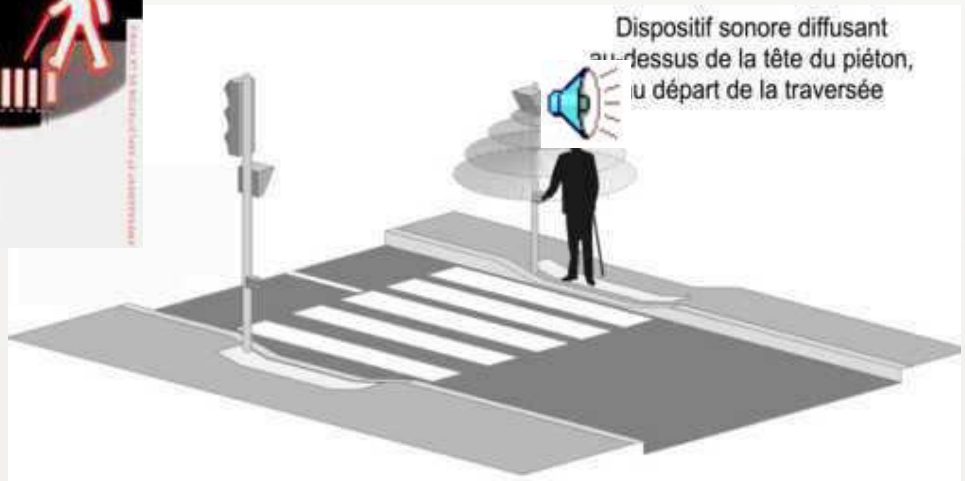
Une Voirie Accessible
Les feux de signalisation

FEUX DE SIGNALISATION

- Dispositif conforme aux normes en vigueur permettant aux personnes aveugles et malvoyantes de connaître la période de traversées des piétons
- Complété par un dispositif sonore et tactile conforme à l'arrêté du 21 juin 1991 et à l'article 110.2 de l'IISR 6e partie
- Conforme aux normes en vigueur NF PS32-002
- Hauteur des commandes entre 0,90 et 1,30 m (si elles existent)
- *Dossier CERTU*
  Répétiteurs de feux piétons pour personnes aveugles et malvoyantes





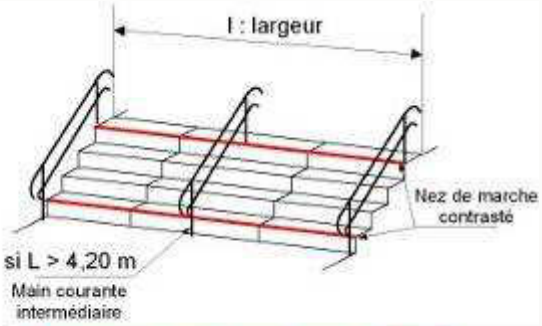


Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Une Voirie Accessible
Les escaliers

ESCALIERS

- **Escalier (sauf escalier mécanique)**
  - largeur : - 1,20 m si aucun mur de chaque côté
    - 1,30 m si un mur d'un côté
    - 1,40 m entre 2 murs
  - marches : - hauteur maximale : 16 cm
    - giron minimum : 28 cm
  - main courante : - à partir de 3 marches
    - dépassant la première et la dernière marche
  - nez de première et dernière marche avec un dispositif contrastant, largeur mini : 5 cm (annexe 1)
- Tout escalier de 3 marches ou plus comporte une main courante de chaque côté ou une main courante intermédiaire
- Une double main courante intermédiaire si largeur supérieure à 4,2 m
- Passage minimum entre mains courantes : 1,20 m
  Hauteur de main courante comprise entre 0,80 m et 1 m
  Chaque main courante dépasse les premières et dernières marches de chaque volée d'une largeur au moins égale au giron



- *Hauteur maximale de la main courante: 0,90 m au dessus du nez de la marche*
- *Une main courante à une hauteur intermédiaire pour les personnes de petite taille*
- *Nez de marche saillant ou à claire-voie à éviter*





Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Une Voirie Accessible
Les équipements

EQUIPEMENT

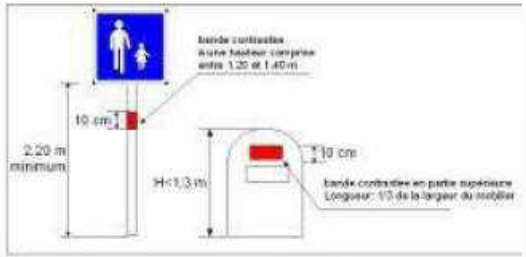
Bornes et poteaux

Bornes et poteaux aisément détectables par les personnes aveugles ou malvoyantes y compris en porte-à-faux

- Bornes et poteaux et autres mobiliers urbains comportent une partie contrastée : bande de 10 cm de hauteur apposée sur le pourtour à une hauteur comprise entre 1,20 m et 1,40 m pour mobilier inférieur à 1,30 m bande en partie haute
- Hauteur de passage libre de 2,20 m
- Les obstacles en saillie de plus de 15 cm situés en porte-à-faux à moins de 2,20 m de hauteur doivent être rappelés à l'aplomb du porte-à-faux par un élément bas installé au maximum à 0,40 m du sol ou par une surépaisseur au sol d'au moins 3 cm
  Dispositif d'éclairage non éblouissant (annexe 2)

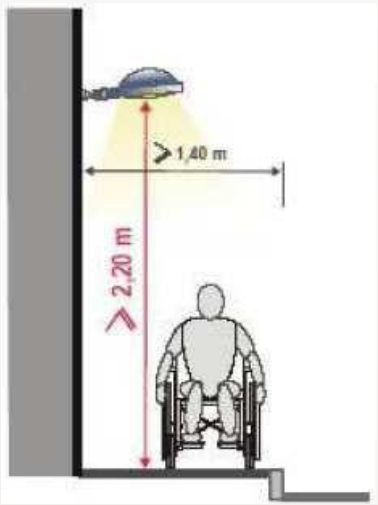
Abaque de détection des bornes et poteaux (annexe 3)

Cheminement avec passage sélectif doit permettre le passage d'un fauteuil roulant de gabarit 0,80 m x 1,30 m



Autres types de mobiliers concernés :

- *Toilettes publiques, cabines téléphoniques, escaliers mécaniques, trottoirs roulants ... se reporter à la réglementation ERP/IOP neuf (Arrêté du 1 août 2006)*
- *Barrières de chantier: lisse basse à 0,30 m du sol (NF P98-470)*





Rappel au sol 0,40 m

surépaisseur au sol 3 cm mini

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Une Voirie Accessible
Les équipements









Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Une Voirie Accessible
Les équipements



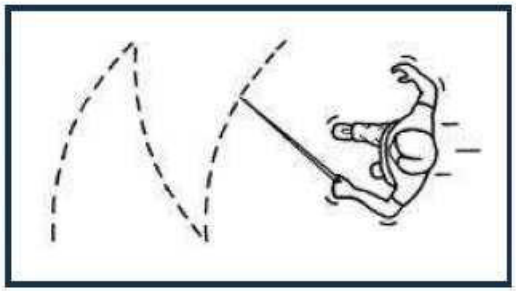


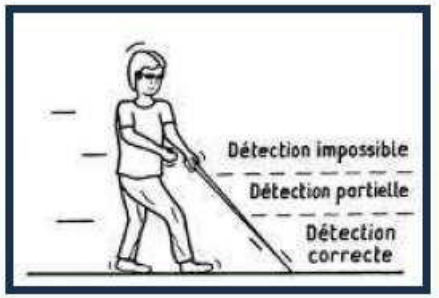




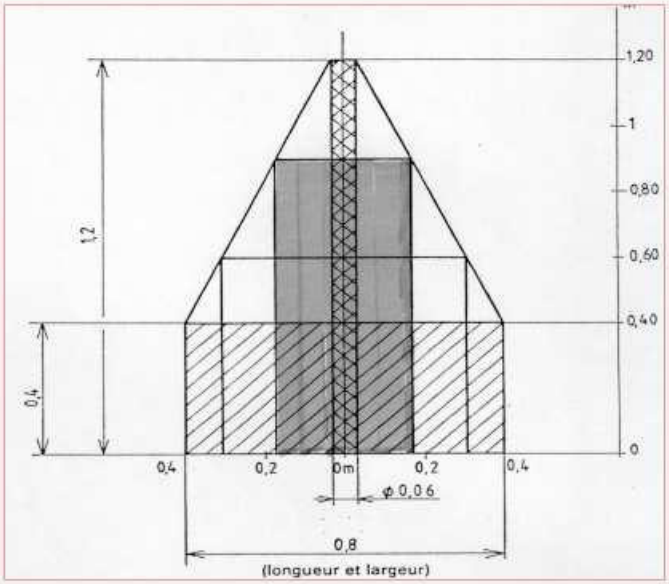
Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Une Voirie Accessible
Le mobilier urbain





Un abaque de détection des mobiliers bas, construit à partir du mode de détection à la canne





Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Une Voirie Accessible
Le mobilier urbain









Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Une Voirie Accessible
Le stationnement

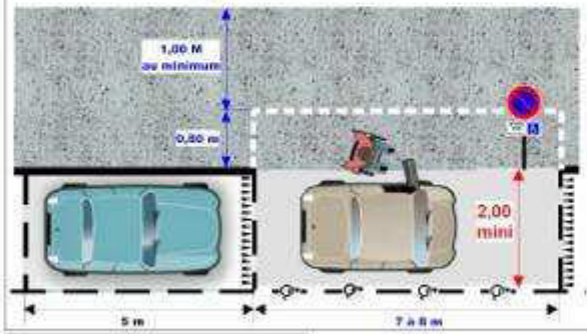
STATIONNEMENT

- 2 % de l'ensemble des emplacements de chaque zone de stationnement
- Si la zone comprend plus de 500 places, le nombre est fixé par arrêté municipal, il ne peut pas être inférieur à 10
- Accès au cheminement piéton libre de tout obstacle
- Parcmètres accessibles et proches des emplacements

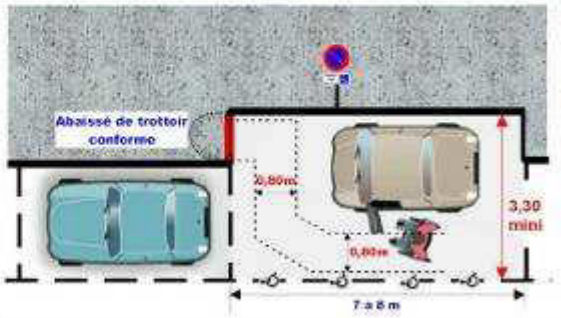
- Largeur >= 3,30 m
- Pentes et dévers <= 2 %
- Cheminement accessible jusqu'au trottoir sans emprunter la chaussée largeur de 0,80 m
- Rue à sens unique :
  Stationnement à gauche de plain-pied :
  emplacement réduit à 2 m si espace sur trottoir de largeur 0,80 m dégagé de tout obstacle
- Signalisation verticale et horizontale conforme à l'arrêté du 7 juin 1977 et à l'arrêté du 16 février 1988 concernant la signalisation routière (IISR 4e partie)
- Répartition homogène sur la zone de stationnement
- Parcmètre ou horodateur lisible en toute position hauteur entre 0,90 m et 1,30 m

- *7 à 8 m est la longueur recommandée pour le stationnement longitudinal*
- *L'aménagement de places de stationnement réservées doit toujours faire l'objet d'un arrêté municipal*

Stationnement longitudinal de plain-pied à gauche de la chaussée



Stationnement longitudinal à droite de la chaussée





Panneau B6a1
ou B6d
+
panneau M6h
+
marquage au sol
pictogramme blanc
sur les limites



Pictogramme normalisé article 118-2 paragraphe A et C de l'IISR 7e partie marquages au sol

Pictogramme peint en blanc sur les limites de l'emplacement
les dimensions:
0,50 m x 0,60 m
ou
0,25 m x 0,30 m

- *Par anticipation de la modification de l'IISR, possibilité de substituer le panneau B6a1 par le panneau B6d (arrêt et stationnement interdit)*

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Une Voirie Accessible
Le stationnement









Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

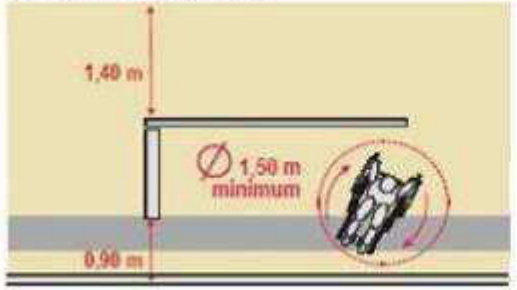
Une Voirie Accessible
Le transport collectif

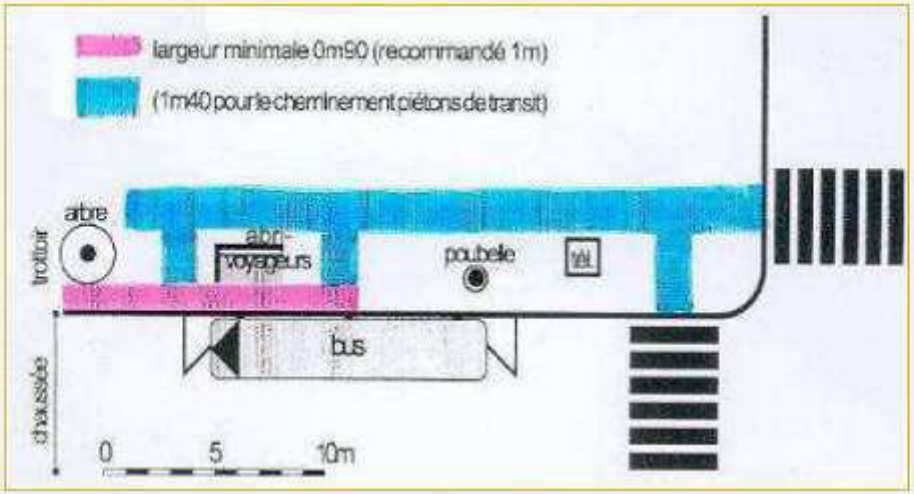
- **Implantation des arrêts :**

Le passage devant l'arrêt, entre bordure et panneau de pub est de 1,40 m libre de tout obstacle ...



... si un cheminement de 1,40 m libre de tout obstacle est possible à l'arrière alors le passage entre bordure et panneau de pub est de 0,90m.





Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Une Voirie Accessible
Le transport collectif







Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Une Voirie Accessible
Le transport collectif

- Identification des lignes (lettres ou numéro) : Caractères de hauteur mini 12 cm
- Nom du point d'arrêt : Caractères de hauteur mini 8 cm
- Fond et caractères de couleurs contrastées









Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE



Move Forward with Confidence*

*Avançons en confiance

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

37-39, Parc du Golf
CS 20512
13593 – Aix-en-Provence Cedex 3

Téléphone : 04.42.37.25.00
Télécopie : 04.42.37.25.56

VILLE DE CHATEAURENARD
43, avenue des Martyrs de la Résistance,
13160 Châteaurenard

Rapport N°2247472/1

A l'attention de
Monsieur BORDAS Jean-Jacques

Rapport établi par :
- Frédéric Roussel

Aix-en-Provence, le 7 avril 2011

Plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics



Ce compte-rendu comporte 10 pages dont 1 page de garde

Frédéric Roussel
Chargé d'affaires

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

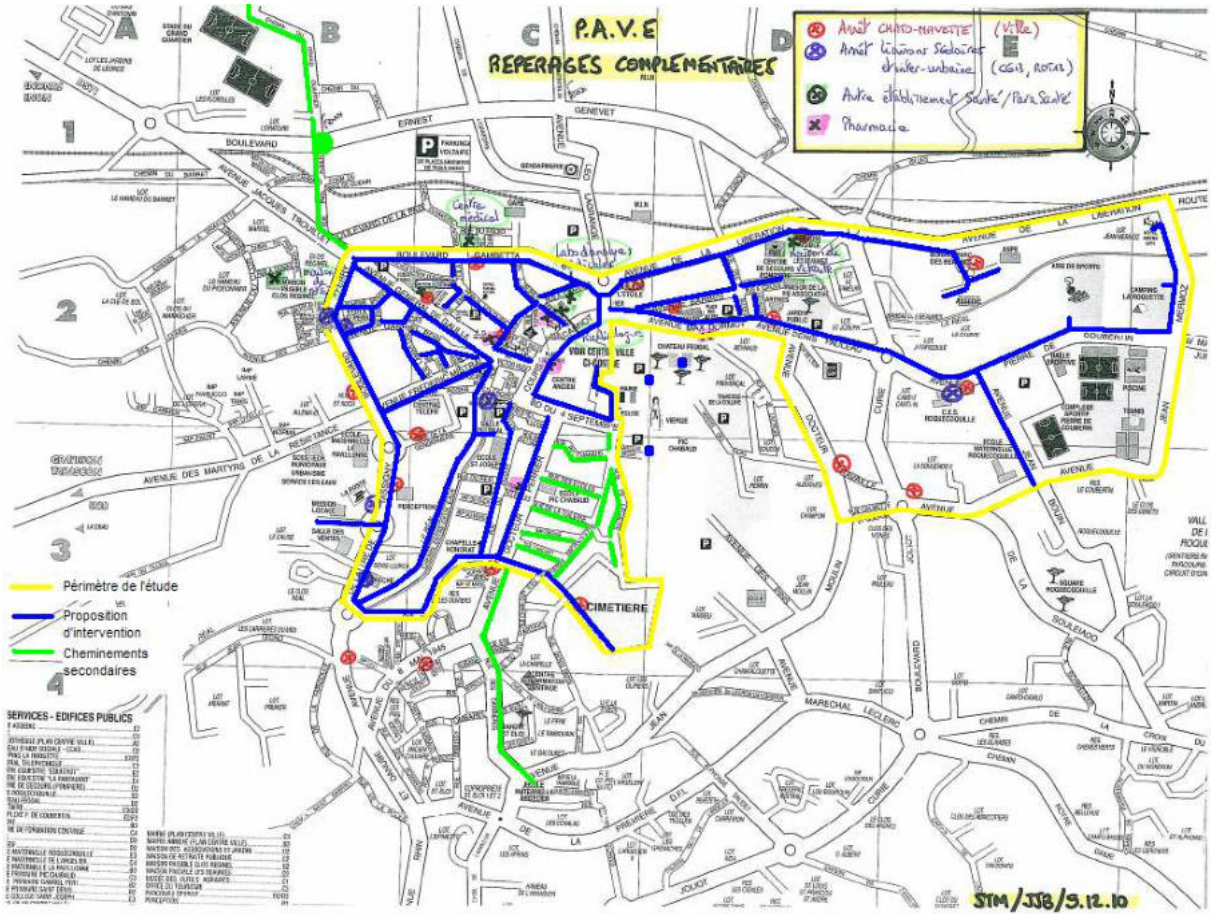
1- MISSION DU BUREAU VERITAS

La Commune de Chateaurenard (13160) à confié à Bureau Véritas la réalisation d'un plan de mise en accessibilité des voiries et espaces publics de la Ville.

La présente note établis une synthèse de l'état des lieux des voiries de la commune vis-à-vis de l'accessibilité et reprend, selon les termes du CCTP :

- une synthèse cartographique,
- une proposition de priorité de traitement des voies par axes,
- un chiffrage par axe et un échéancier global de ces aménagements à réaliser, y compris suivi du programme,
- des mesures complémentaires concernant les recommandations, la formation, la communication, l'entretien et l'exploitation de la voirie, le stationnement,…

Une base d'intervention à été définie conjointement avec les services de la commune. Les axes diagnostiqués sont repris sur le plan ci-après.



1.1 Référentiel

Ce diagnostic a été réalisé par référence aux textes suivants :

Code la construction et de l'habitation - partie réglementaire :

Articles R 111-19 à R 111-19-6 du CCH relatifs à l'accessibilité aux personnes handicapées des établissements recevant du public et des installations ouvertes au public lors de leur construction ou de leur création ;

Articles R 111-19-7 à R 111-19-10 du CCH relatifs à l'accessibilité aux personnes handicapées des

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

établissements recevant du public et des installations ouvertes au public existants ;

Arrêté modifié du 1er août 2006 fixant les dispositions prises pour l'application des articles R 111-19 à R 111-19-3 et R 111-19-6 du CCH relatives à l'accessibilité aux personnes handicapées des établissements recevant du public et des installations ouvertes au public lors de leur construction ou de leur création ;

Arrêté 21 mars 2007 fixant les dispositions prises pour l'application des articles R 111-19-8 et R 111-19-11 du CCH relatives à l'accessibilité aux personnes handicapées des établissements existants recevant du public et des installations ouvertes au public lors de leur construction ou de leur création.

2- VISITE SUR SITE

Les visites sur sites ont été effectuées les :

- 14 janvier 2011,
- 17 janvier 2011,
- 26 janvier 2011,
- 9 février 2011,
- 11 février 2011,
- 9 mars 2011,
- 21 mars 2011,

Un rapport spécifique à chaque rue objet de la présente synthèse est rédigé distinctement de la présente synthèse.

3- ETAT DES LIEUX

L'état des lieux de la base d'intervention est repris dans chaque rapport propre à chaque rue diagnostiquée (49 rapports).

Un résumé récapitulatif est repris dans le tableau ci après :

Rue	NIVEAU D'ACCESSIBILITE (de 1 à 4)	POSSIBILITE DE RENDRE LA Rue ACCESSIBLE (oui, non, partiel)	INTERET COMMUNAL	Synthèse
Avenue Frédéric Mistral	2	oui	oui: centre commercial, CCAS, accès centre ville	Absence de bateaux trottoirs adaptés
Avenue Gabriel Péri	1	partiel	oui: Ecole, centre médico-psychologique	Largeur des trottoirs insuffisante
Bd du 04 septembre	1	partiel	oui: accès église, hôtel de ville, commerces	pente importante sur une moitié de Rue
Bd Jules Ferry	2	oui	oui: accès école, bus centre commercial	Absence de bateaux trottoirs adaptés
Chemin entre 2 eaux	2	oui	oui: promenade	divers petits équipements
Impasse Regina	2	oui	non	pas de cheminement piéton

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Rue Dumas	2	partiel	oui: maison de retraite	revêtement de sol du chemin rejoignant le bd jules Ferry
Traverse Chauvet	2	non	non	largeur de Rue insuffisante
Rue de la Tuilerie	2	oui	non	largeur de Rue insuffisante
Avenue de Lattre de Tassigny	2	oui	oui: poste, école, crèche impôts	Traversées piétonnes non adaptées
Rue de l'égalité	1	non	non	Rue trop étroite
Rue des écoles	3	oui	non	absence de cheminement piéton
Rue Diderot	2	oui	non	absence de cheminement piéton
Rue Dr Chabrand	2	partiel	non	Rue étroite
Rue de Cimetière	1	partiel	oui: cimetière et vétérinaire	absence de cheminement piéton
Rue de Gaz	3	oui	non	Largeur du trottoir
Rue du Moulin	2	partiel	oui: centre scolaire	pente importante en début de Rue et absence de cheminement piéton
Rue Dolet	2	oui	oui: école de danse, centre médico-scolaire, école	Largeur de trottoir
Avenue Perrier	2	partiel	oui: école, commerces	Absence de bateaux trottoirs adaptés et poteaux non adaptés
Rue H. Brisson	2	oui	non	largeur du trottoir
Rue Lamartine	3	oui	non	absence de cheminement piéton
Rue Pic Chabaud	1	non	non	largeur de Rue insuffisante
Rue Brossolette	2	partiel	non	absence de cheminement piéton
Rue st Anne	2	oui	non	Dévers et pente non adaptés ponctuellement
Allée Laurent	2	oui	Liaison arènes et Maison de la Vie associative	Absence de cheminement piéton
Rue Aubert	1	Partiel	Voie de liaison centre ville - Zone commerciale MIN	Absence de cheminement praticable
Avenue Barbes	3	Partiel	Non	Présence d'obstacles au cheminement
Avenue Coubertin	3	Oui	Voie de desserte CES et complexe sportif	Amélioration du cheminement existant

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Avenue de la Libération	3	Oui	Liaison zone commerciale nord et installations sportives	Absence de cheminement piéton praticable
Avenue Ginoux	1	partiel	Accès Maison de la Vie Associative, Arènes et Jardin public	Cheminement non praticable et présence d'obstacles.
Avenue Jean Bouin	3	oui	Desserte des installations sportives, des lieux d'enseignement et de la résidence "Le Coubertin"	Amélioration du cheminement existant
Avenue Max Dormoy	3	oui	Axe de liaison Centre - Est de la ville	Devers et obstacles sur le cheminement
Avenue Pauleau	2	oui	Axe de liaison principal Cœur de Ville - Zone est. Desserte des Arènes, jardin public et maison de la vie associative	Absence de cheminement et obstacles ponctuels.
Chemin d'Avignon	2	Partiel	Non	Ressauts et état voirie
Rue Berthelot	3	Oui	Rue en centre ville	Obstacles
Rue des Carrières	1	Partiel	Liaison centre ville - Lotissement St Eloi - Ecole maternelle Angelier.	Largeur des trottoirs
Avenue Chapelle	3	Oui	Habitation de ville, commerces et cabinets médicaux.	
Site du Château	1	Partiel	oui	Création d'un stationnement et d'une desserte partielle.
Cour Carnot	3	oui	oui: centre ville	Traversées piéton
Avenue du Général de Gaulle	2	oui	Laboratoire, écoles, maison de retraite, kinésithérapeute, médecins	Restrictions ponctuelles du cheminement, traversées piéton et stationnement
Boulevard Gambetta	3	partiel	Non	Traversées piéton à traiter.
Chemin du Grand Quartier	1	oui	Accès zone commerciale et installation sportives quartier nord	Absence de cheminement piéton
Avenue Jean Jaurès	2	oui	non	Cheminement peu praticable et présence d'obstacles.

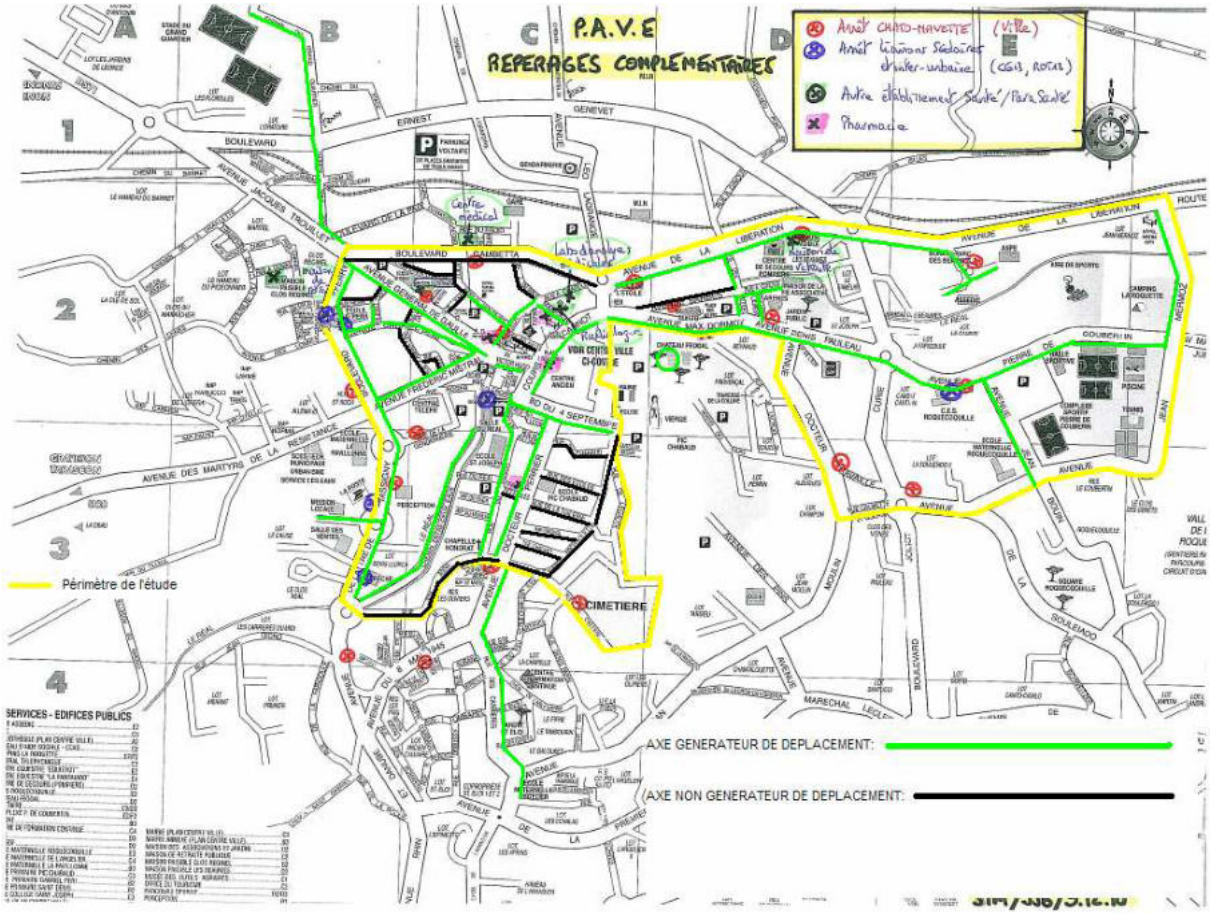
Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Avenue Marignan	3	oui	Axe de liaison périphérie vers centre ville Présence de commerces, d'une pharmacie et d'un cabinet de radiologie	Absence de cheminement piéton
Parc des Baumes	2	oui	Zone d'activité et de service accueillant notamment l'ANPE, les Assedic et divers sociétés privés	Obstacles sur le cheminement et gestion du stationnement.
Rue des Allées	2	Partiel	non	Absence de cheminement et présence d'obstacles et réduction ponctuelles
Rue Mermoz	2	oui	Partiel en desserte Camping La Roquette Hôtel AKENA CITY Sentiers du Val de Provence Aire de sport	Absence de cheminement piéton
Rue Victor Hugo	3	oui	Zone piétonne en centre ville avec commerces et services administratifs	Obstacles sur le cheminement.
Rue Emile Zola	2	oui	Non	Absence de cheminement piéton

4- CARTHOGRAPHIE DU DIAGNOSTIC

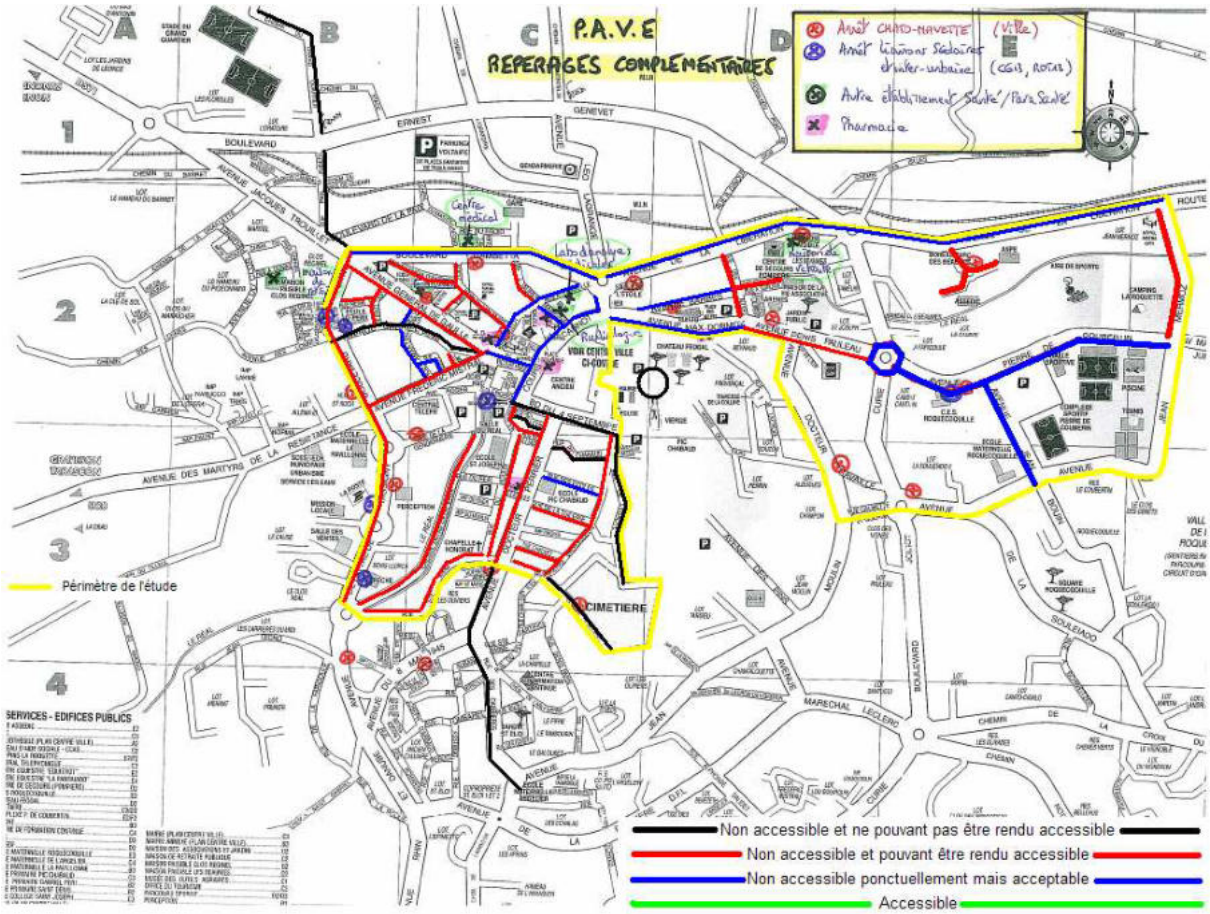
a) Cartographie des axes générateurs de déplacement :

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE



Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

b) Cartographie de l'état actuel en terme d'accessibilité des voiries.



5- PROGRAMME ET PLAN D'ACTION

a) Choix des axes

Le choix des axes à traiter est reprise dans le tableau ci après en fonction des lieux générateurs de déplacements :

Rue	NIVEAU D'ACCESSIBILITE (de 1 à 4)	POSSIBILITE DE RENDRE LA Rue ACCESSIBLE (oui, non, partiel)	INTERET COMMUNAL	Synthèse
Avenue Frédéric Mistral	2	oui	oui: centre commercial, CCAS, accès centre ville	Absence de bateaux trottoirs adaptés
Avenue Gabriel Péri	1	partiel	oui: Ecole, centre médico-psychologique	Largeur des trottoirs insuffisante
bd du 04 septembre	1	partiel	oui: accès église, hôtel de ville, commerces	pente importante sur une moitié de Rue

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

bd Jules Ferry	2	oui	oui: accès école, bus centre commercial	Absence de bateaux trottoirs adaptés
Chemin entre 2 eaux	2	oui	oui: promenade	divers petits équipements
Rue Dumas	2	partiel	oui: maison de retraite	revêtement de sol du chemin rejoignant le bd jules Ferry
Avenue de Lattre de Tassigny	2	oui	oui: poste, école, crèche impôts	Traversées piétonnes non adaptées
Rue de Cimetière	1	partiel	oui: cimetière et vétérinaire	absence de cheminement piéton
Rue du Moulin	2	partiel	oui: centre scolaire	pente importante en début de Rue et absence de cheminement piéton
Rue Dolet	2	oui	oui: école de danse, centre médico-scolaire, école	Largeur de trottoir
Avenue Perrier	2	partiel	oui: école, commerces	Absence de bateaux trottoirs adaptés et poteaux non adaptés
Allée Laurent	2	oui	Liaison arènes et Maison de la Vie associative	Absence de cheminement piéton
Rue Aubert	1	Partiel	Voie de liaison centre ville - Zone commerciale MIN	Absence de cheminement praticable
Avenue Coubertin	3	Oui	Voie de desserte CES et complexe sportif	Amélioration du cheminement existant
Avenue de la Libération	3	Oui	Liaison zone commerciale nord et installations sportives	Absence de cheminement piéton praticable
Avenue Ginoux	1	partiel	Accès Maison de la Vie Associative, Arènes et Jardin public	Cheminement non praticable et présence d'obstacles.
Avenue Jean Bouin	3	oui	Desserte des installations sportives, des lieux d'enseignement et de la résidence "Le Coubertin"	Amélioration du cheminement existant
Avenue Max Dormoy	3	oui	Axe de liaison Centre - Est de la ville	Devers et obstacles sur le cheminement

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Avenue Pauleau	2	oui	Axe de liaison principal Cœur de Ville - Zone est. Desserte des Arènes, jardin public et maison de la vie associative	Absence de cheminement et obstacles ponctuels.
Rue Berthelot	3	Oui	Rue en centre ville	Obstacles
Rue des Carrières	1	Partiel	Liaison centre ville - Lotissement St Eloi - Ecole maternelle Angelier.	Largeur des trottoirs
Avenue Chapelle	3	Oui	Habitation de ville, commerces et cabinets médicaux.	
Site du Château	1	Partiel	oui	Création d'un stationnement et d'une desserte partielle.
Cour Carnot	3	oui	oui: centre ville	Traversées piéton
Avenue du Général de Gaulle	2	oui	Laboratoire, écoles, maison de retraite, kinésithérapeute, médecins	Restrictions ponctuelles du cheminement, traversées piéton et stationnement
Chemin du Grand Quartier	1	oui	Accès zone commerciale et installation sportives quartier nord	Absence de cheminement piéton
Avenue Marignan	3	oui	Axe de liaison périphérie vers centre ville Présence de commerces, d'une pharmacie et d'un cabinet de radiologie	Absence de cheminement piéton
Parc des Baumes	2	oui	Zone d'activité et de service accueillant notamment l'ANPE, les Assedic et divers sociétés privés	Obstacles sur le cheminement et gestion du stationnement.
Rue Mermoz	2	oui	Partiel en desserte Camping La Roquette Hôtel AKENA CITY Sentiers du Val de Provence Aire de sport	Absence de cheminement piéton
Rue Victor Hugo	3	oui	Zone piétonne en centre ville avec commerces et services administratifs	Obstacles sur le cheminement.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

b) Estimation par axe

Le détail des estimations par axe est repris dans les rapports spécifiques à chaque rue.

Le récapitulatif des estimations est repris dans le tableau ci après :

Rue	NIVEAU D'ACCESSIBILITE (de 1 à 4)	Montant en euros HT
Avenue Frédéric Mistral	2	42 400,00 €
Avenue Gabriel Péri	1	81 700,00 €
bd du 04 septembre	1	50 400,00 €
bd Jules Ferry	2	121 200,00 €
Chemin entre 2 eaux	2	26 900,00 €
Impasse Regina	2	7 500,00 €
Rue Dumas	2	43 900,00 €
Traverse Chauvet	2	10 000,00 €
Rue de la Tuilerie	2	15 000,00 €
Avenue de Lattre de Tassigny	2	69 600,00 €
Rue de l'égalité	1	- €
Rue des écoles	3	15 000,00 €
Rue Diderot	2	20 000,00 €
Rue Dr Chabrand	2	21 800,00 €
Rue de Cimetière	1	40 600,00 €
Rue de Gaz	3	19 100,00 €
Rue du Moulin	2	64 900,00 €
Rue Dolet	2	26 400,00 €
Avenue Perrier	2	73 200,00 €
Rue H. Brisson	2	55 800,00 €
Rue Lamartine	3	19 900,00 €
Rue Pic Chabaud	1	- €
Rue Brossolette	2	101 700,00 €
Rue st Anne	2	22 100,00 €
Allée Laurent	2	8 500,00 €
Rue Aubert	1	145 700,00 €
Avenue Barbes	3	18 100,00 €
Avenue Coubertin	3	240 500,00 €
Avenue de la Libération	3	178 600,00 €
Avenue Ginoux	1	86 600,00 €
Avenue Jean Bouin	3	75 300,00 €
Avenue Max Dormoy	3	94 100,00 €
Avenue Pauleau	2	123 100,00 €
Chemin d'Avignon	2	31 300,00 €
Rue Berthelot	3	59 300,00 €
Rue des Carrières	1	176 100,00 €
Avenue Chapelle	3	30 700,00 €
Site du Château	1	7 400,00 €
Cour Carnot	3	81 500,00 €
Avenue du Général de Gaulle	2	117 200,00 €
Boulevard Gambetta	3	159 500,00 €
Chemin du Grand Quartier	1	177 600,00 €
Avenue Jean Jaurès	2	35 500,00 €

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Avenue Marignan	3	51 700,00 €
Parc des Baumes	2	152 300,00 €
Rue des Allées	2	150 000,00 €
Rue Mermoz	2	108 300,00 €
Rue Victor Hugo	3	30 300,00 €
Rue Emile Zola	2	116 300,00 €
	TOTAL	**3 404 600,00 €**

c) Synthèse générale

La synthèse générale estimative et choix des axes générateurs de déplacements est reprise dans le tableau ci-après :

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

Rue	NIVEAU D'ACCESSIBILITE (de 1 à 4)	POSSIBILITE DE RENDRE LA RUE ACCESSIBLE (oui, non, partiel)	INTERET COMMUNAL	Synthèse	Montant global de mise en accessibilité euros HT	[redacted] euros HT
Avenue Frederic Mistral	2	oui	oui: centre commercial, CCAS, accès centre ville	Absence de bateaux trottoirs adaptés	[illegible]	[illegible]
Avenue Gabriel Péri	1	partiel	oui: Ecole, centre médico-psychologique	Largeur des trottoirs insuffisante	81 700,00 €	81 700,00 €
bd du 04 septembre	1	partiel	oui: accès église, hotel de ville, commerces	pente importante sur une moitié de Rue	50 400,00 €	50 400,00 €
bd Jules Ferry	2	oui	oui: accès école, bus centre commercial	Absence de bateaux trottoirs adaptés	121 200,00 €	121 200,00 €
Chemin entre 2 eaux	2	oui	oui: promenade	divers petits équipements	26 900,00 €	26 900,00 €
Impasse Regina	2	oui	non	pas de cheminement piéton	7 500,00 €	[redacted]
Rue Dumas	2	partiel	oui: maison de retraite	revêtement de sol du chemin rejoignant le bd Jules Ferry	43 900,00 €	43 900,00 €
Traverse Chauvet	2	non	non	largeur de Rue insuffisante	10 000,00 €	[redacted]
Rue de la Tuilerie	2	oui	non	largeur de Rue insuffisante	15 000,00 €	[redacted]
Avenue de Lattre de Tassigny	2	oui	oui: poste, école, crêche impôts	Traversées piétones non adaptées	69 600,00 €	69 600,00 €
Rue de l'égalité	1	non	non	Rue trop étroite	- €	[redacted]
Rue des écoles	3	oui	non	absence de cheminement piéton	15 000,00 €	[redacted]
Rue Diderot	2	oui	non	absence de cheminement piéton	20 000,00 €	[redacted]
Rue dr Chabrand	2	partiel	non	Rue étroite	21 800,00 €	[redacted]
Rue de Cimetière	1	partiel	oui: cimetière et vétérinaire	absence de cheminement piéton	40 600,00 €	40 600,00 €
Rue de Gaz	3	oui	non	Largeur du trottoir	19 100,00 €	[redacted]
Rue du Moulin	2	partiel	oui: centre scolaire	pente importante en débue de rue et absence de cheminement piéton	64 900,00 €	64 900,00 €
Rue Dollet	2	oui	oui: ecole de danse, centre médico-scolaire, école	Largeur de trottoir	26 400,00 €	26 400,00 €
Avenue Perrier	2	partiel	oui: école, commerces	Absence de bateaux trottoirs adaptés et poteaux non adaptés	73 200,00 €	73 200,00 €
Rue H. Brisson	2	oui	non	largeur du trottoir	55 800,00 €	[redacted]
Rue Lamartine	3	oui	non	absence de cheminement piéton	19 900,00 €	[redacted]
Rue Pic Chabaud	1	non	non	largeur de Rue insuffisante	- €	[redacted]
Rue Brossolette	2	partiel	non	absence de cheminement piéton	101 700,00 €	[redacted]
Rue st Anne	2	oui	non	Dévers et pente non adaptés ponctuellement	22 100,00 €	[redacted]
Allée Laurent	2	oui	Liaison arènes et Maison de la Vie associative	Absence de cheminement piéton	8 500,00 €	8 500,00 €
Rue Aubert	1	Partiel	Voie de liaison centre ville - Zone commerciale MIN	Absence de cheminement praticable	145 700,00 €	145 700,00 €
Avenue Barbes	3	Partiel	Non	Présence d'obstacles au cheminement	18 100,00 €	[redacted]
Avenue Coubertin	3	Oui	Voie de desserte CES et complexe sportif	Amélioration du cheminement existant	240 500,00 €	240 500,00 €
Avenue de la Libération	3	Oui	Liaison zone commerciale nord et installations sportives	Absence de cheminement piéton praticable	178 600,00 €	178 600,00 €
Avenue Ginoux	1	partiel	Accès Maison de la Vie Associative, Arènes et Jardin public	Cheminement non praticable et présence d'obstacles.	86 600,00 €	86 600,00 €
Avenue Jean Bouin	3	oui	Desserte des installations sportives, des lieux d'enseignement et de la résidence "Le Coubertin"	Amélioration du cheminement existant	75 300,00 €	75 300,00 €
Avenue Max Dormoy	3	oui	Axe de liaison Centre - Est de la ville	Devers et obstacles sur le cheminement	94 100,00 €	94 100,00 €
Avenue Pauleau	2	oui	Axe de liaison principal Coeur de Ville - Zone est. Desserte des Arènes, jardin public et maison de la vie associative	Absence de cheminement et obstacles ponctuels.	123 100,00 €	123 100,00 €
Chemin d'Avignon	2	Partiel	Non	Ressaults et état voirie	31 300,00 €	[redacted]
Rue Berthelot	3	Oui	Rue en centre ville	Obstacles	59 300,00 €	59 300,00 €
Rue des Carrières	1	Partiel	Liaison centre ville - Lotissement St Eloi - Ecole maternelle Angelier.	Largeur des trottoirs	176 100,00 €	176 100,00 €
Avenue Chapelle	3	Oui	Habitation de ville, commerces et cabinets médicaux.		30 700,00 €	30 700,00 €
Site du Château	1	Partiel	oui	Création d'un stationnement et d'une desserte partielle.	7 400,00 €	7 400,00 €
Cour Carnot	3	oui	oui: centre ville	Traversées piéton	81 500,00 €	81 500,00 €
Avenue du Général de Gaulle	2	oui	Laboratoire, écoles, maison de retraite, kinésithérapeute, médecins	Restrictions ponctuelles du cheminement, traversées piéton et stationnement	117 200,00 €	117 200,00 €
Boulevard Gambetta	3	partiel	Non	Traversées piéton à traiter.	159 500,00 €	[redacted]
Chemin du Grand Quartier	1	oui	Accès zone commerciale et installation sportives quartier nord	Absence de cheminement piéton	177 600,00 €	177 600,00 €
Avenue Jean Jaures	2	oui	non	Cheminement peu praticable et présence d'obstacles.	35 500,00 €	[redacted]
Avenue Marignan	3	oui	Axe de liaison périphérie vers centre ville. Présence de commerces, d'une pharmacie et d'un cabinet de radiologie	Absence de cheminement piéton	51 700,00 €	51 700,00 €
Parc des Baumes	2	oui	Zone d'activité et de service accueillant notamment l'ANPE, les Assedic et divers sociétés privés	Obstacles sur le cheminement et gestion du stationnement.	152 300,00 €	152 300,00 €
Rue des Allées	2	Partiel	non	Absence de cheminement et présence d'obstacles et réduction ponctuelles	150 000,00 €	[redacted]
Rue Mermoz	2	oui	Partiel en desserte Camping La Roquette, Hôtel AKENA CITY, Sentiers du Val de Provence, Aire de sport	Absence de cheminement piéton	108 300,00 €	108 300,00 €
Rue Victor Hugo	3	oui	Zone piétonne en centre ville avec commerces et services administratifs	Obstacles sur le cheminement.	30 300,00 €	30 300,00 €
Rue Emile Zola	2	oui	Non	Absence de cheminement piéton	116 300,00 €	[redacted]
					3 404 600,00 €	2 586 000,00 €

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le 25/02/2026
ID : 013-200035087-20260219-DEL2026_034-DE

c) Calendrier prévisionnel et estimation

Les échéances indiquées dans les fiches de constat correspondent à la combinaison des deux critères: ACCESSIBILITE et FREQUENTATION selon le tableau suivant:

FREQUENTATION	Commentaires :
Forte	Forte fréquentation aux heures de pointe (piétons ou véhicules)
Moyenne	Fréquentation modérée
Faible	Fréquentation occasionnelle

Note générale d'accessibilité	Commentaires
1	Non accessible et ne pouvant pas être rendu accessible
2	Non accessible et pouvant être rendu accessible
3	Non accessible ponctuellement mais acceptable
4	Accessible
SO	Sans objet

Accessibilité	Forte	Moyenne	Faible
1	ECH 1	ECH 2	ECH 3
2	ECH 2	ECH 3	ECH 4
3	ECH 3	ECH 4	ECH 5

Les montants pour chaque échéance sont repris dans le tableau suivant :

Echéance 1	121 900,00 €
Echéance 2	923 600,00 €
Echéance 3	1 550 100,00 €
Echéance 4	706 900,00 €
Echéance 5	102 100,00 €
TOTAL	**3 404 600,00 €**

6- MESURES COMPLEMENTAIRES

Pistes d'actions en faveur de l'accessibilité des espaces publics :

Voir document de présentation spécifique « Pave Château.ppt ».