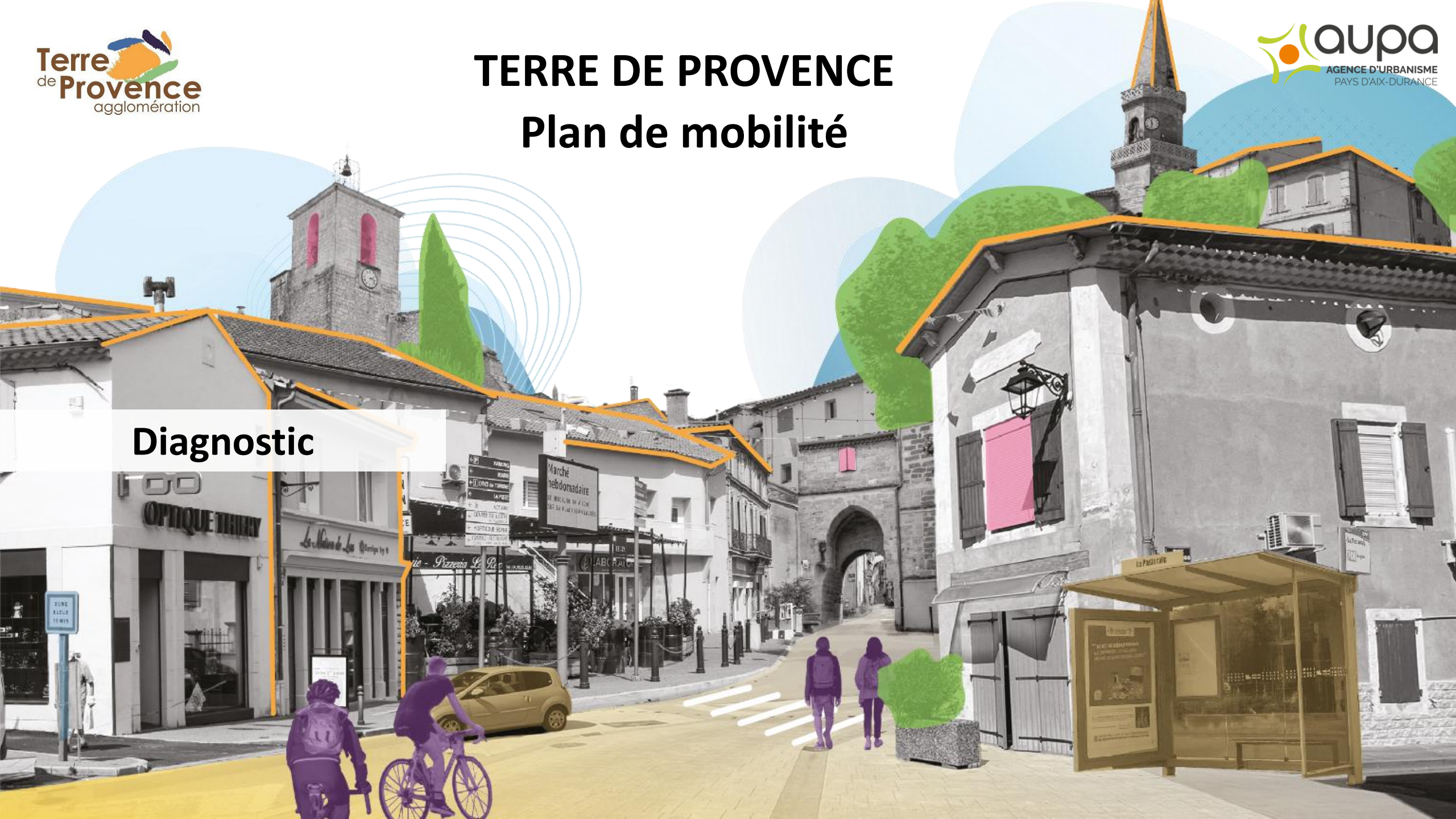


TERRE DE PROVENCE

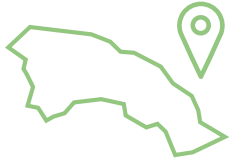
Plan de mobilité

Diagnostic





Contexte de l'étude



Le fonctionnement du territoire et ses dynamiques



Les constats et enjeux de mobilité



Les orientations stratégiques



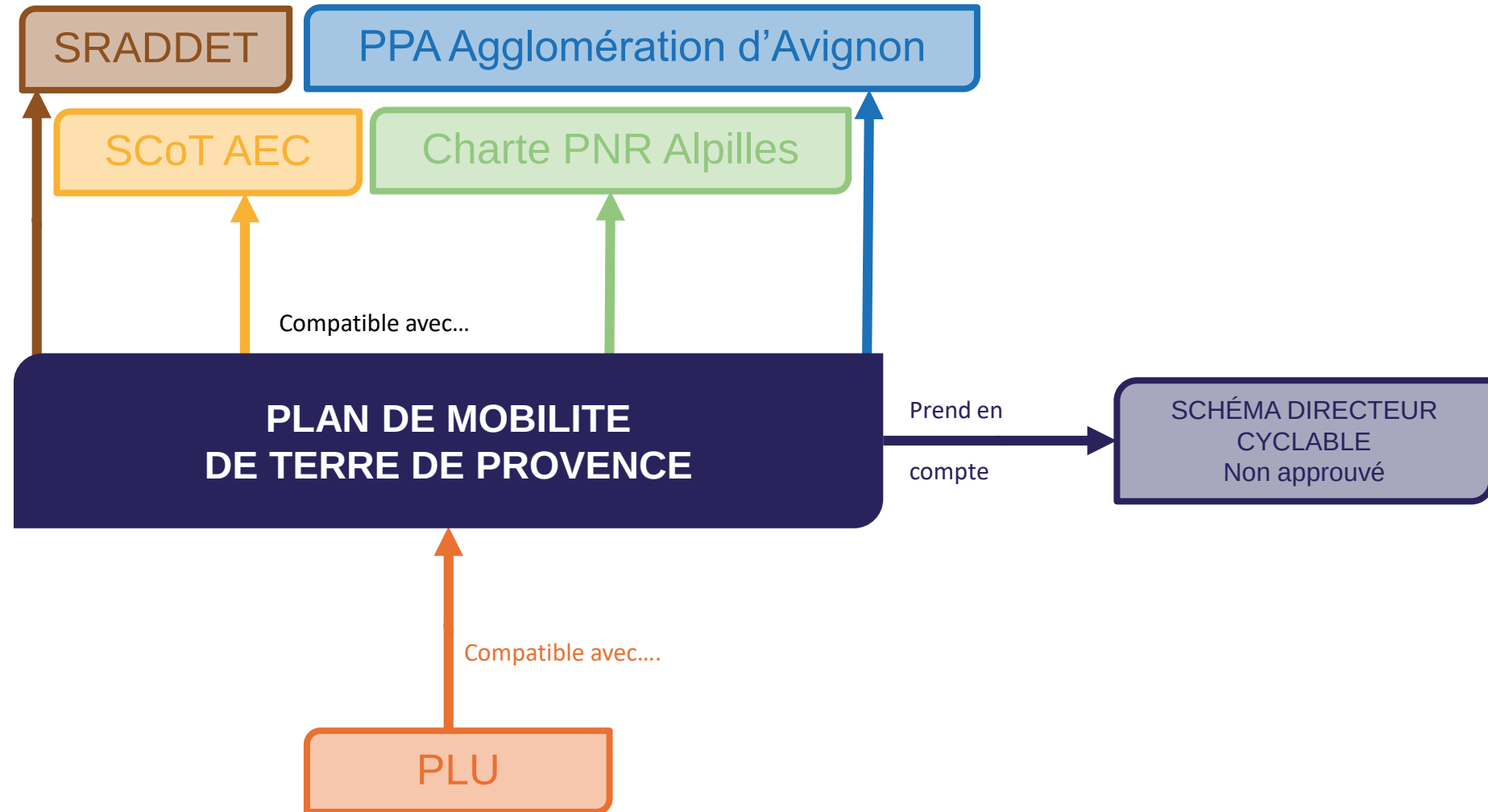
Les monographies communales

CONTEXTE DE L'ÉTUDE

Les objectifs réglementaires du Plan de mobilité

- **Répondre à l'obligation** de réaliser un Plan de Mobilité en raison de l'inclusion de Terre de Provence dans **l'aire d'attraction 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

Le cadre réglementaire



MAÎTRE D'OUVRAGE (AOM) – TERRE DE PROVENCE



AMO :

- Aupa
- MR environnement
- ATMOSUD
- Bureau d'études trafic et logistique



Concertation :

- Citoyens et représentants de la société civile



Co-élaboration :

- Communes

Personnes publiques associées :

- État
- Région
- Départements des Bouches-du-Rhône, de Vaucluse et du Gard
- Grand Avignon
- Luberon Monts de Vaucluse (LMV)
- Vallée des Baux Alpilles (CCVBA)
- Arles Crau Camargue Montagnette (ACCM)
- PNR des Alpilles
- Syndicat Mixte d'Aménagement de la Vallée de la Durance (SMAVD)
- Agence d'Urbanisme Rhône Avignon Vaucluse (AURAV)

Le planning de l'étude

2024 – 2025

01

DIAGNOSTIC & ENJEUX

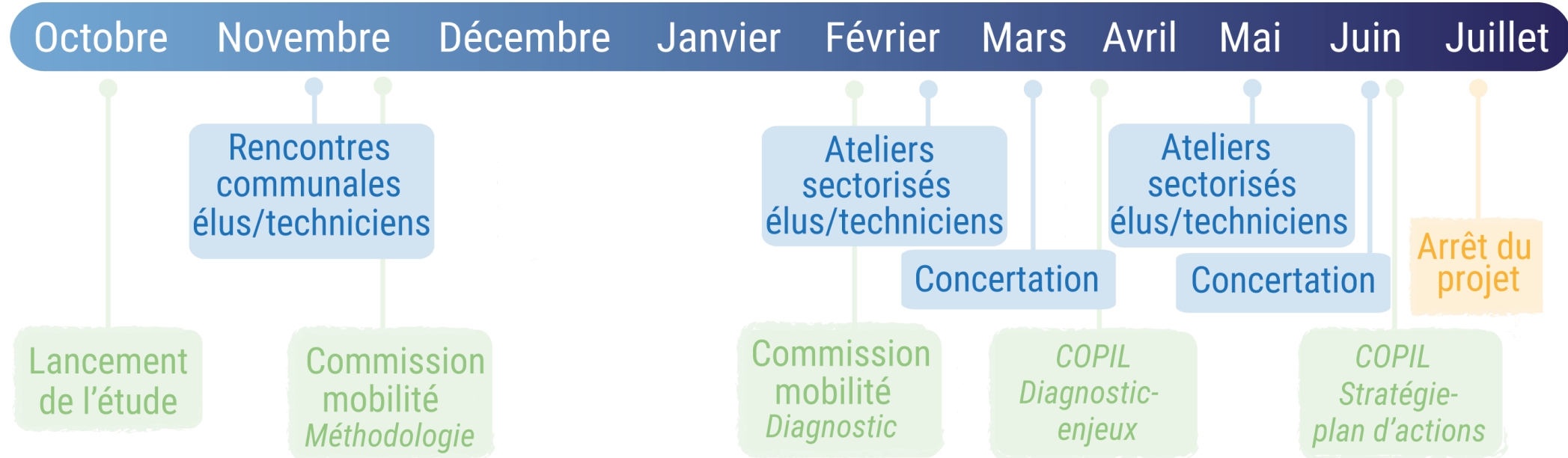
Intercommunal, communal et extra

- Analyse de données
- Relevés de terrains
- Entretiens avec les communes et partenaires

02

STRATÉGIE & PLAN D' ACTIONS

- Définition des actions et finalisation du document

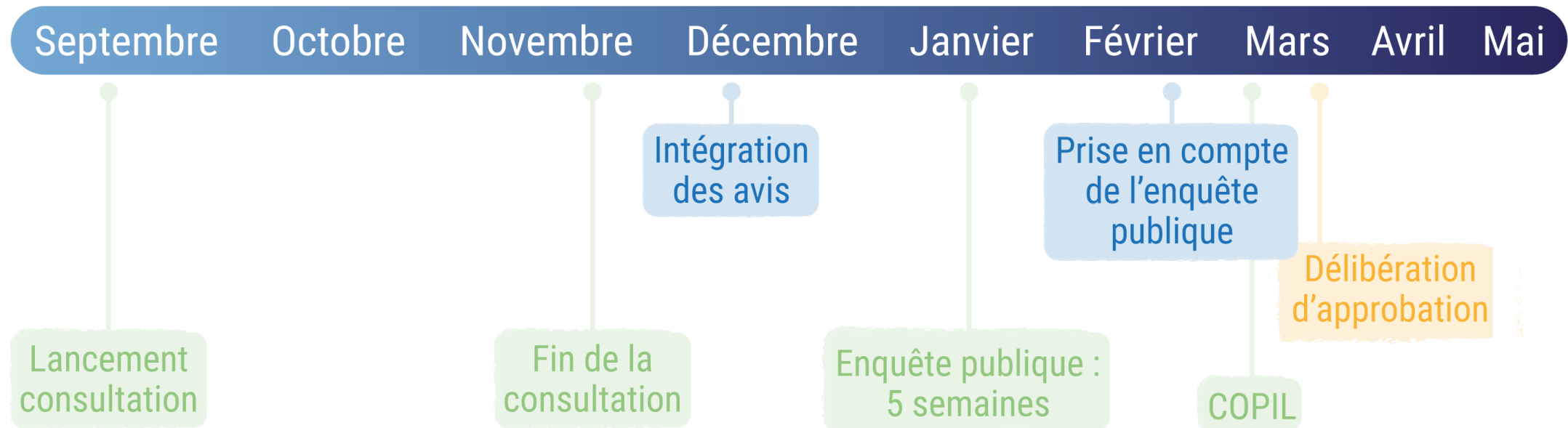


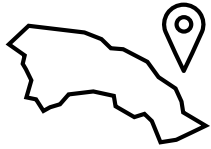
2025 – 2026

03

CONSULTATION DES PPA & ENQUÊTE PUBLIQUE

- PPA
- MRAe





Le territoire et ses dynamiques

- Caractéristiques géographiques du territoire
- Évolutions socio-démographiques
- Pôles générateurs de déplacement
- Zones d'emplois et zones d'activités économiques
- Projets de développement communaux



Les pratiques de déplacement

- Enquête mobilité certifiée CEREMA (comparée)
- Déplacements domicile-travail et domicile-étude



Les équipements et infrastructures de déplacement

- Fonctionnement du réseau routier / trafics / accidentologie
- Émissions des gaz à effet de serre / parc automobile
- Les aménagements cyclables / modes actifs



L'offre de transport

- Offre de transport collectif
- Équipements multimodaux existants et projetés



Réalisation de monographies communales : zooms communaux

3 échelles d'analyse/de réflexion:

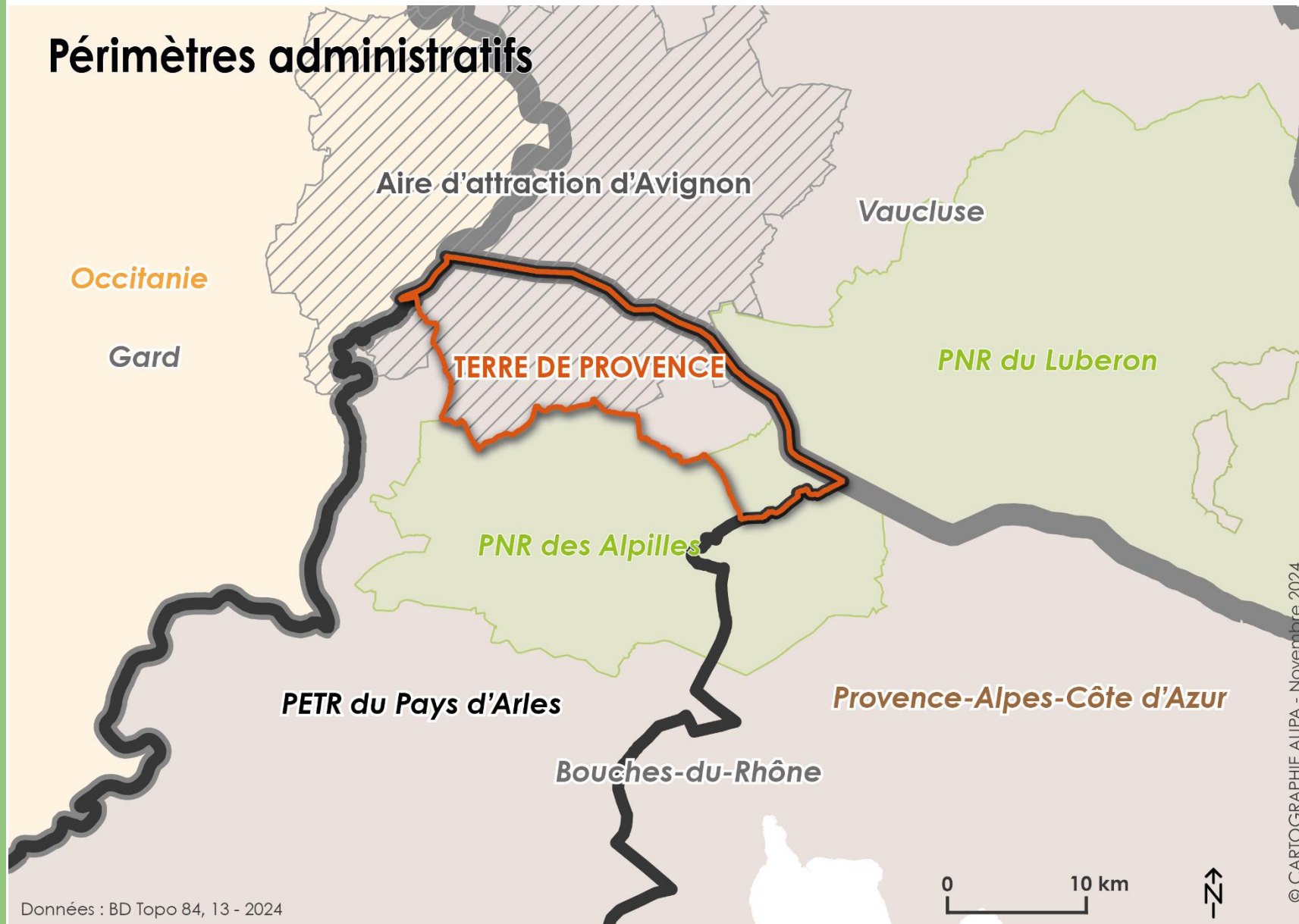
- Echelle Terre de Provence et les territoires voisins (interactions et connexions)
- Echelle Terre de Provence (connexions entre les communes)
- Echelle communales (monographies)

1. LE FONCTIONNEMENT DU TERRITOIRE ET SES DYNAMIQUES

Les caractéristiques géographiques du territoire

Un positionnement au carrefour de plusieurs périmètres institutionnels

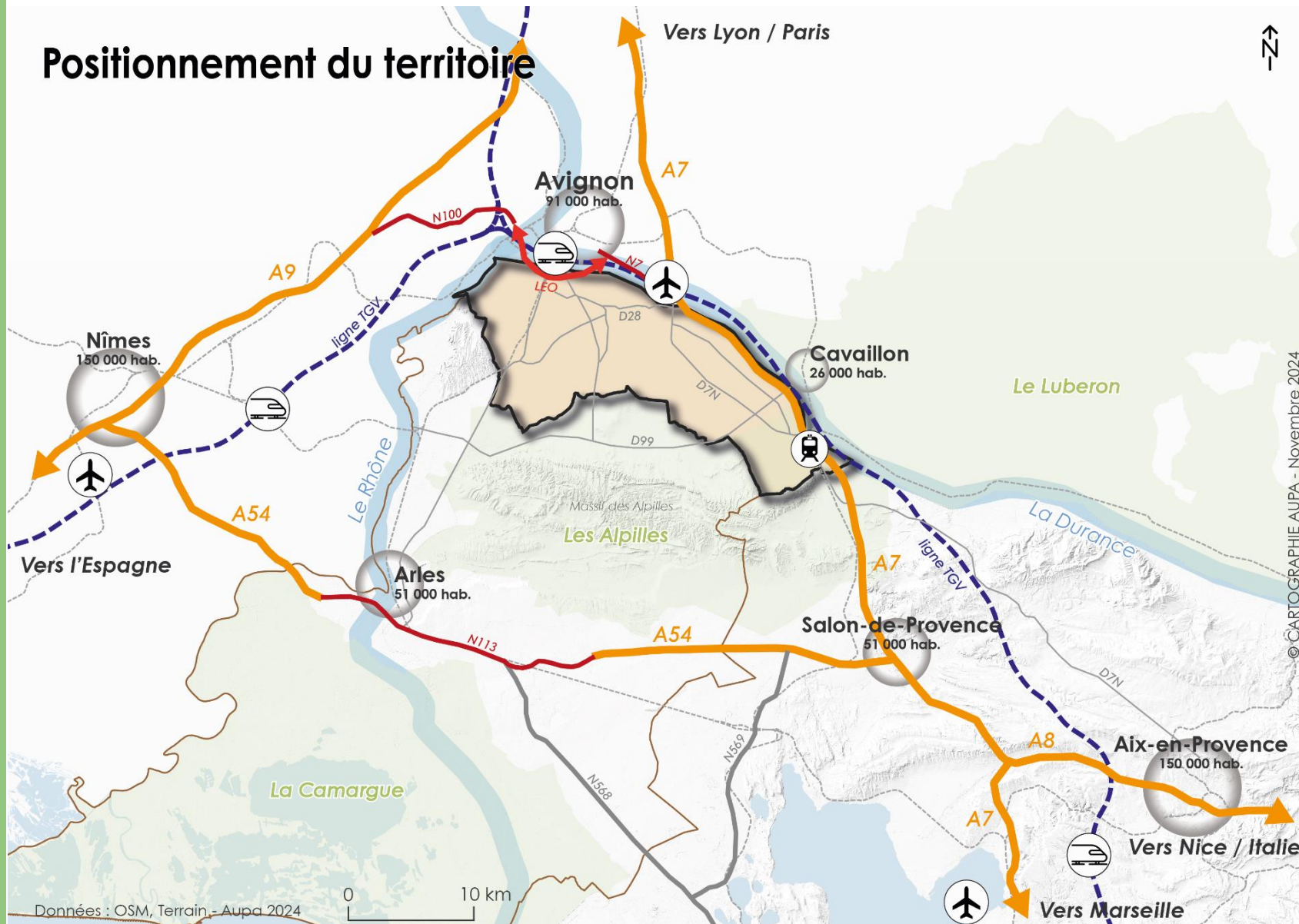
Périmètres administratifs



- Un environnement institutionnel à la **croisée de deux régions et trois départements**
- Un territoire inclus dans le **PETR du Pays d'Arles (SCOT AEC)**
- Aux portes de **deux Parcs Naturels Régionaux (PNR)**
- 9 communes intégrées **dans l'aire d'attraction avignonnaise** : impacts sur le logement, les déplacements, l'emploi, la scolarité...

Un territoire au positionnement stratégique

Positionnement du territoire

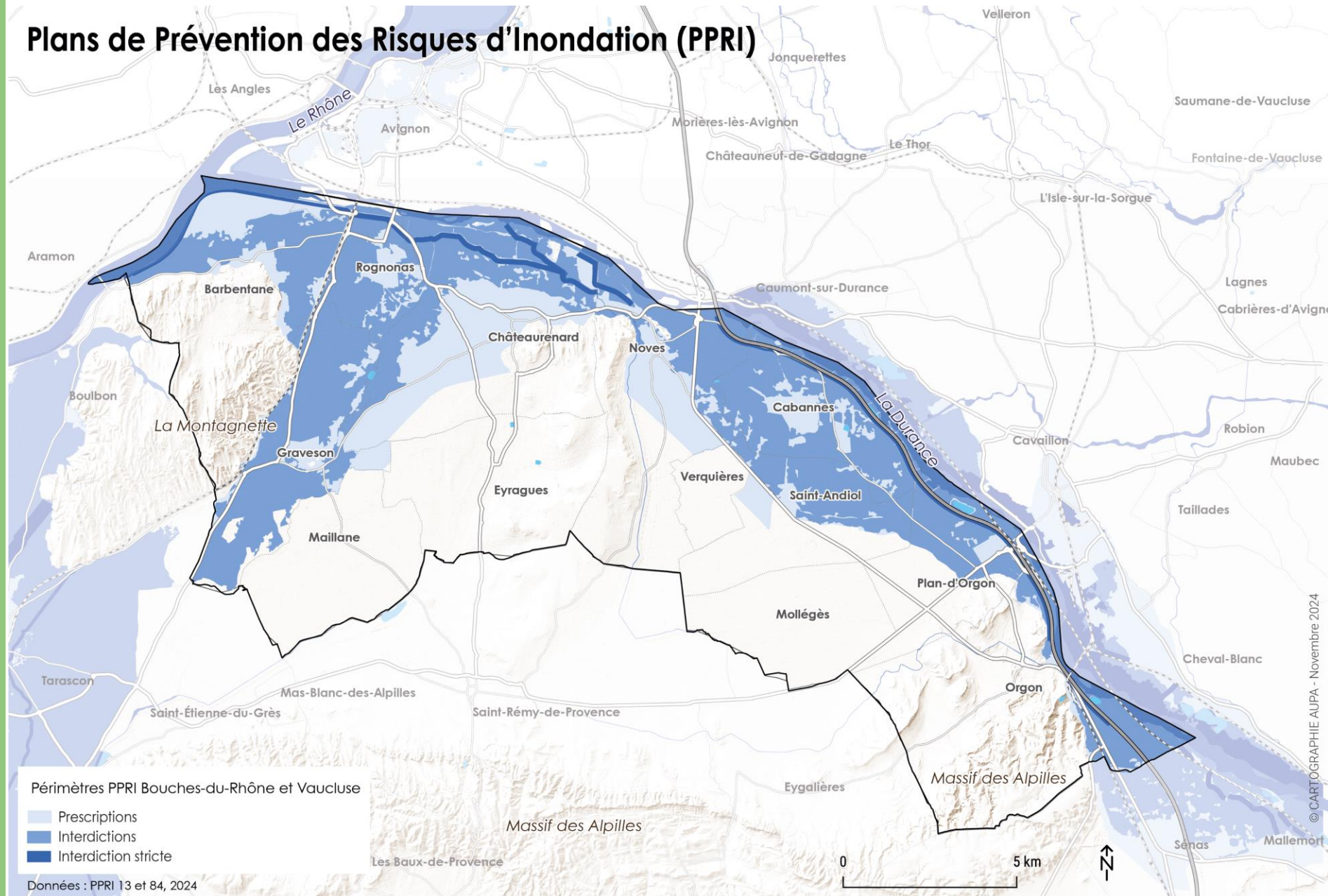


- Une **proximité avec les grands axes routiers structurants** : A7 à l'est, A9 à l'ouest et A54 au sud
- Une **proximité avec Avignon** au nord et à ses équipements et services structurants, notamment **les grandes portes d'entrées** (gare TGV, aéroport et autoroute) mais une accessibilité en transport en commun très limitée
- Une **proximité qui serait renforcée par un projet de Liaison Est Ouest (LEO)**
- Un contexte de **ruptures géographiques naturelles et artificielles** (Durance, Rhône, massif des Alpilles, A7 et A9...)

Principales infrastructures de transport	
Autoroutes	Nationales structurantes
Projet d'infrastructure (Liaison Est-Ouest d'Avignon)	Lignes de trains à grande vitesse
Lignes de trains express régionaux	
Portes d'entrée du territoire	
Gare TER	Aéroports
Gares TGV	

Un territoire géographiquement contraint

Plans de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI)



- **2 contraintes majeures** qui conditionnent le fonctionnement du territoire :
 - La Durance au nord et Le Rhône à l'ouest
 - Les massifs des Alpilles et de la Montagnette
- **58% des résidents et 80% des emplois** localisés en zones inondables

Les évolutions socio-démographiques

Un territoire démographiquement dynamique



60 400

HABITANTS

+9%

en 11 ans



27 000

RÉS. PRINCIPALES

+17%



18 500

EMPLOIS

+13%

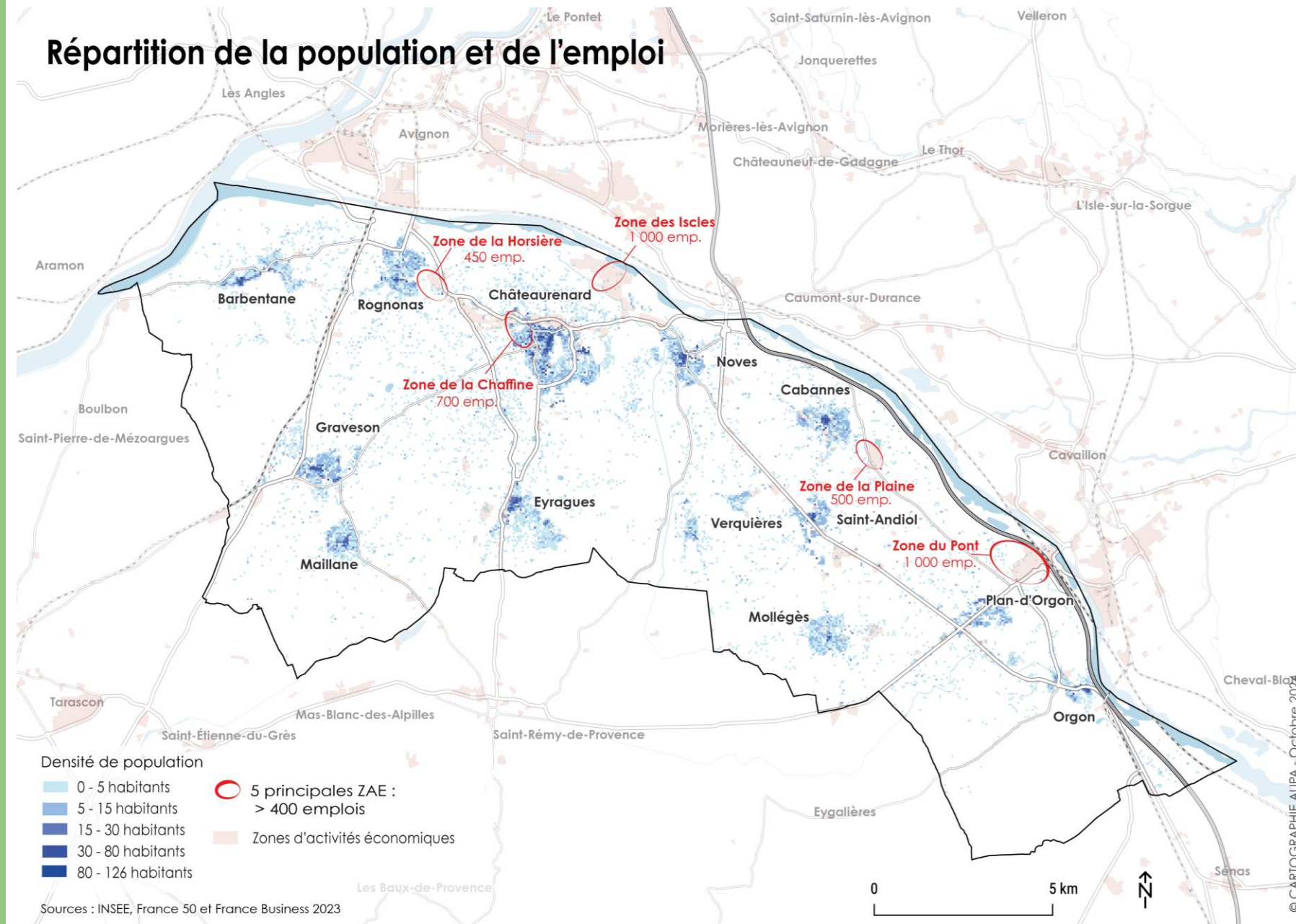
Population active : +4%
Concentration de l'emploi : -0,6%

Gd 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%

Une part **des plus de 60 ans** qui **progresses de 5 points** (24% > 29%) en 10 ans.

Une concentration de l'emploi dans les ZAE

Répartition de la population et de l'emploi



- **Douze villages** et une **ville-centre** : Châteaurenard

Population :

- Une population concentrée dans les cœurs villageois et les nombreux lotissements bâtis autour des centres dans les années 90/2000 notamment
- Un mitage hérité des origines agricoles du territoire

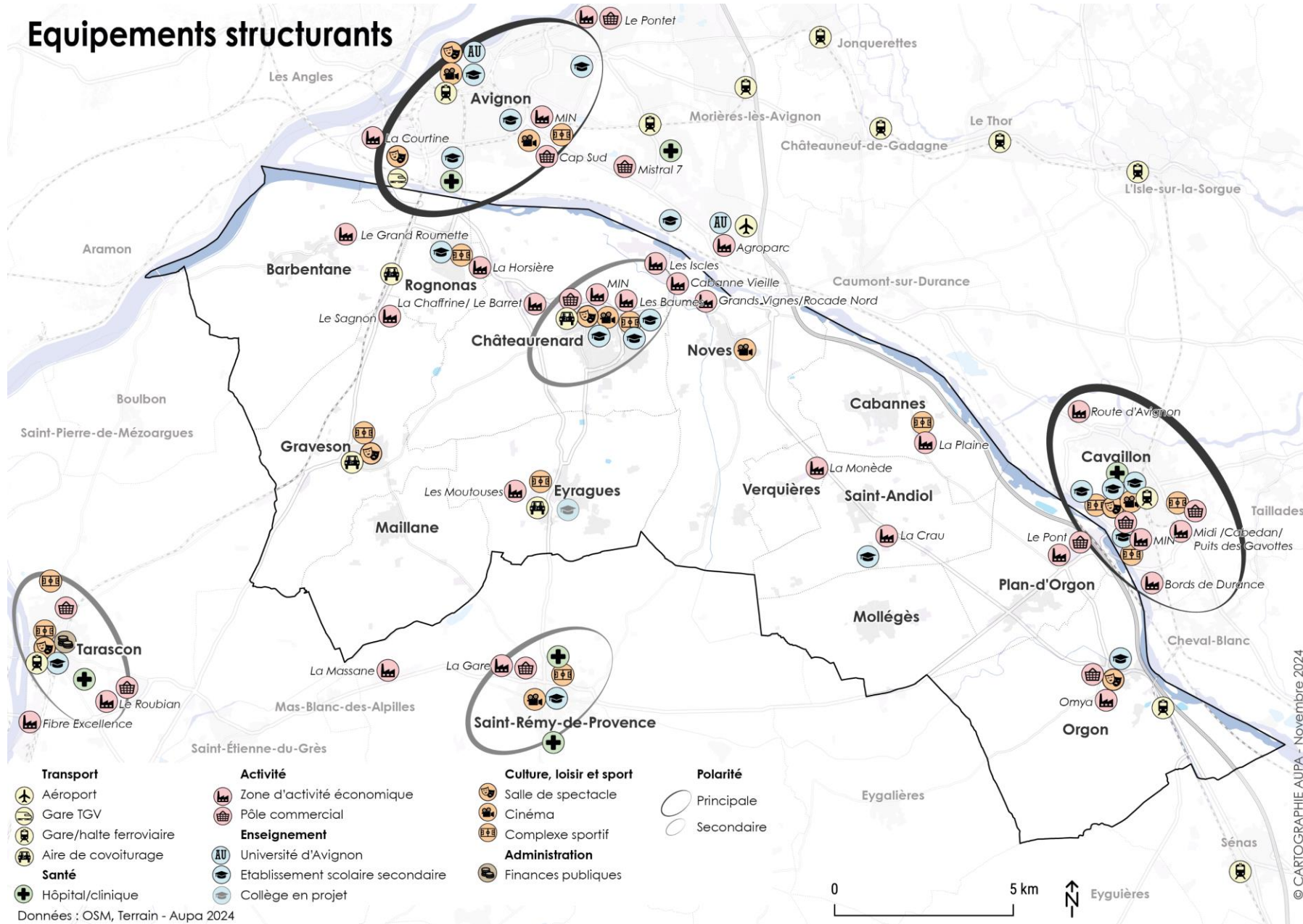
Emploi :

- **60%** de l'emploi salarié de Terre de Provence dans les ZAE
- **32%** des emplois sur la commune de Châteaurenard (en nombre d'emplois)

Les grands équipements

Un bon niveau d'équipement malgré la polarisation d'Avignon

Equipements structurants

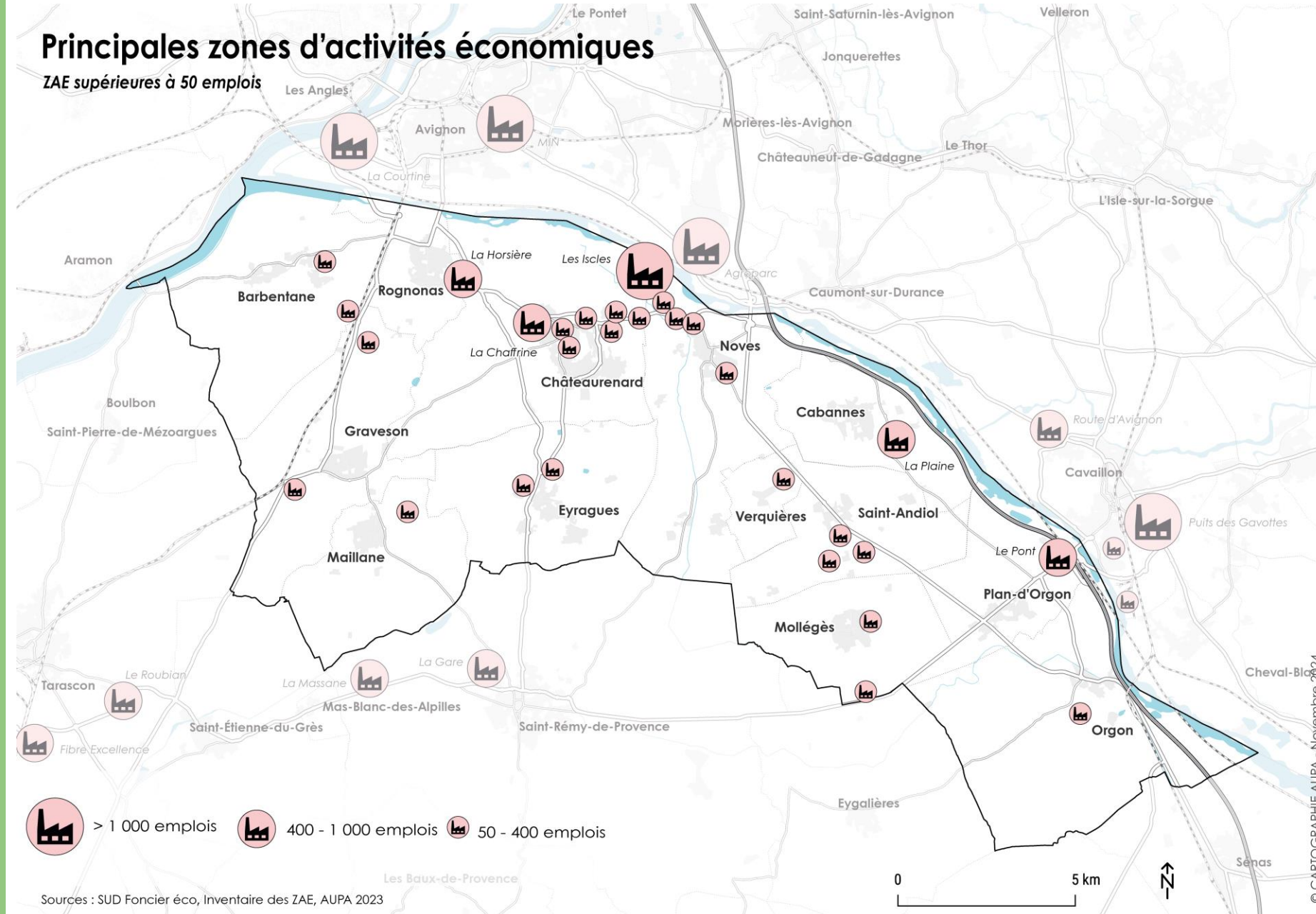


- Des équipements plutôt secondaires au sein du territoire de Terre de Provence
- Une polarisation interne au territoire sur Châteaurenard
- Les équipements structurants (hôpitaux, université, gare TGV, aéroport, etc.) se trouvent majoritairement dans les polarités extérieures (Avignon et Cavaillon notamment)
- Une forte attraction d'Avignon, puis de centralités secondaires comme Châteaurenard, Cavaillon, Tarascon et Saint-Rémy-de-Provence

Un tissu économique marqué par la présence de 23 ZAE

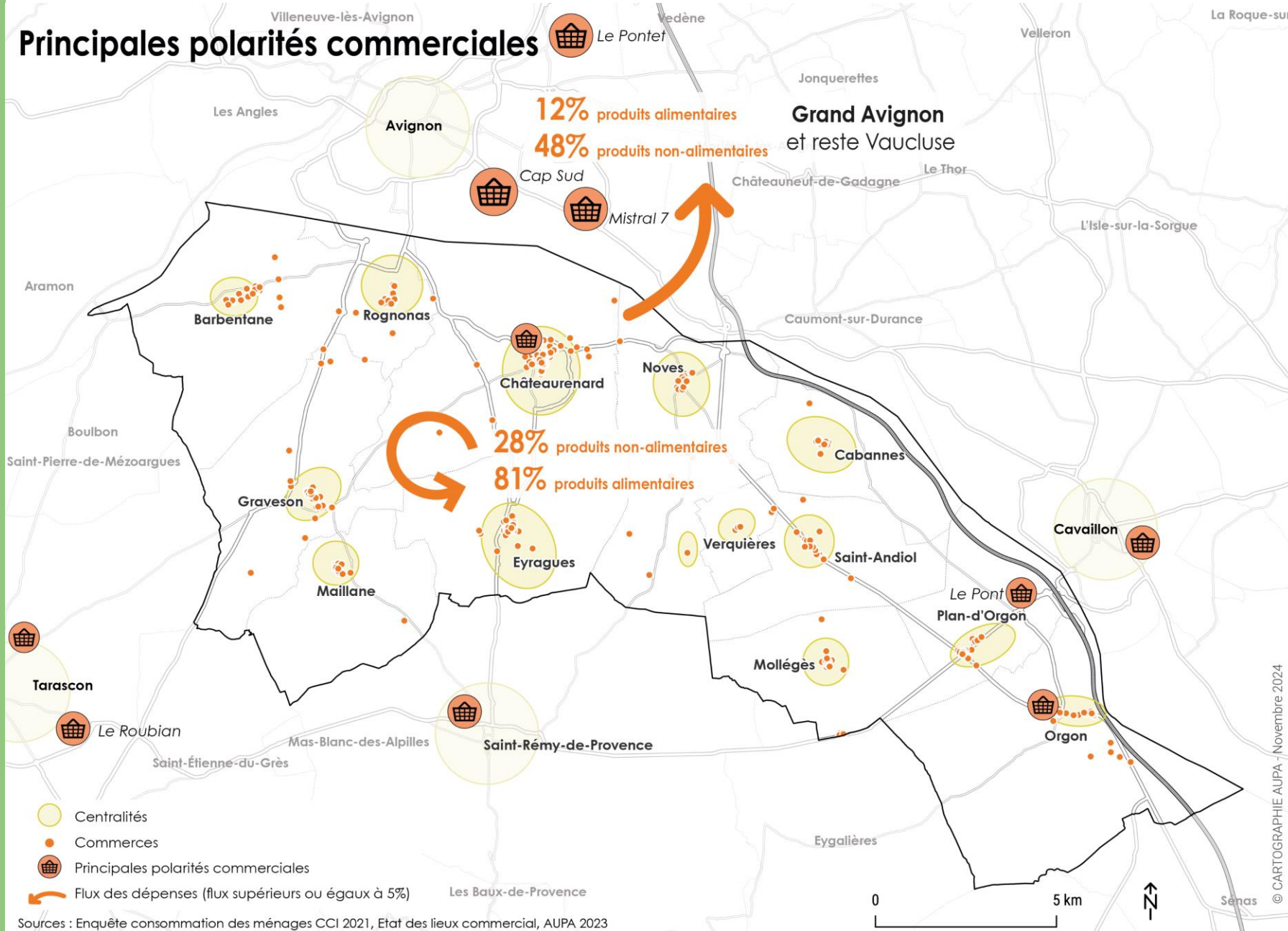
Principales zones d'activités économiques

ZAE supérieures à 50 emplois



- Un tissu économique important dont 48% d'activités productives
- Des ZAE à vocation agroalimentaire, logistique et artisanale
- Près de 9 000 emplois dans les ZAE
- 5 zones qui comptent plus de 450 emplois
- Une concentration de l'activité entre Châteaurenard et Noves dont une activité logistique importante liée au MIN (induit de nombreux flux)

Un maillage commercial répondant aux besoins courants



- Un **niveau d'équipement** suffisant pour répondre aux **besoins des habitants**
- Une **bonne couverture des besoins quotidiens et hebdomadaires** : plusieurs polarités en entrées de ville, centres-villes et zones commerciales périphériques
- Des **flux de consommation majoritairement internes pour l'alimentaire**; en revanche, une forte dépendance à l'offre avoisinante pour le non-alimentaire

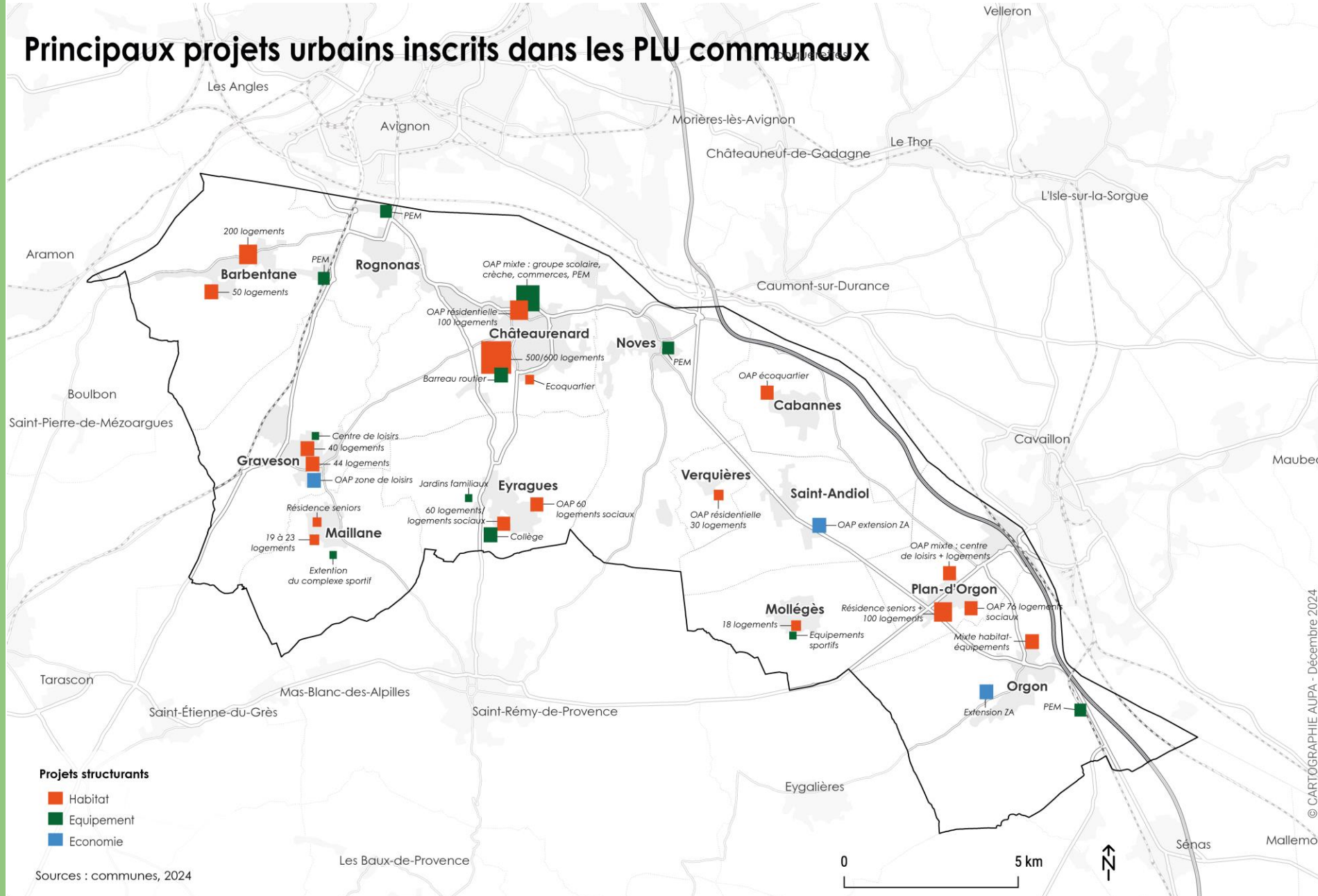
Aide à la lecture :

- **81%** des dépenses en produits alimentaires des ménages de Terre de Provence sont réalisés dans les commerces de l'EPCI
- **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

Les projets de développement

Une dynamique de développement qui se poursuit

Principaux projets urbains inscrits dans les PLU communaux



- **32 projets communaux** à horizon 2035 (à minima engagés)
- **18 projets de logement** évoqués
- **2 extensions de ZAE**
- **5 projets de pôles d'échanges**
- Des communes qui doivent répondre aux contraintes du Zone Artificialisation Nette ZAN (*compléments SCOT à venir*)

Les pratiques de mobilité

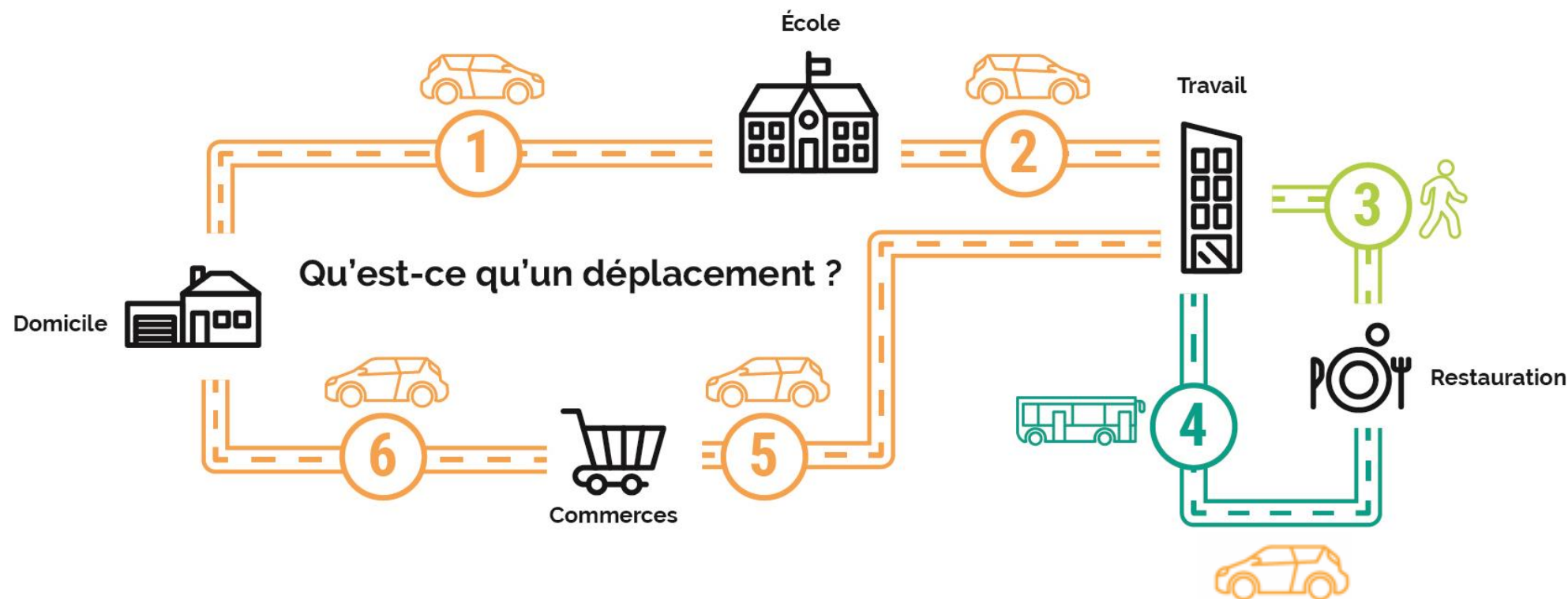
Rappel méthodologique :

- **Enquête** réalisée **tous les 10 ans** sur un standard national du CEREMA
- La dernière enquête date de 2009 sur la Métropole, **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 TPA).
- **En dehors des comparaisons** (2008-2019), **l'ensemble des résidents (-11 ans)** est pris en considération, et les **déplacements extra-TDP ne sont pas intégrés**.

Périodes d'enquête et notion de déplacement

Les périodes d'enquêtes se sont déroulées du 5 novembre 2019 au 16 mars 2020 (arrêt 1^{er} confinement), puis du 3 septembre au 16 octobre 2020.

Qu'est-ce qu'un déplacement ?



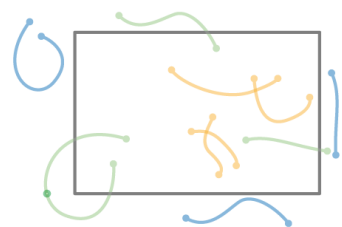
Qui ? Comment ? Quand ? Pourquoi ?

Les déplacements internes, externes et d'échanges des résidents

2008

206 000

DÉPLACEMENTS CHAQUE JOUR
PAR LES RÉSIDENTS



131 000

DÉPLACEMENTS INTERNES
(64%)



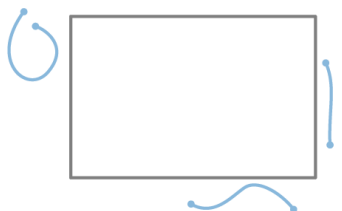
70 000

DÉPLACEMENTS D'ÉCHANGES
(34%)



5 000

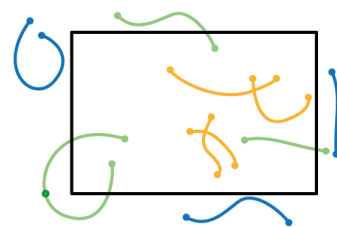
DÉPLACEMENTS EXTERNES
(2%)



2019

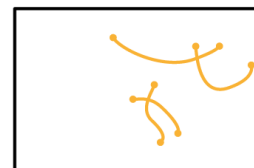
185 000

DÉPLACEMENTS CHAQUE JOUR
PAR LES RÉSIDENTS



114 000

DÉPLACEMENTS INTERNES
(61%)



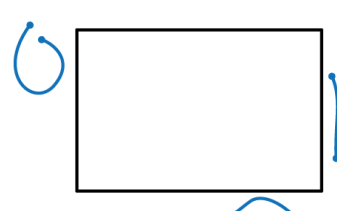
55 000

DÉPLACEMENTS D'ÉCHANGES
(30%)



16 000

DÉPLACEMENTS EXTERNES
(9%)



- 10%

- 13%

- 22%

+220%

ENSEMBLE DES HABITANTS
DU PÉRIMÈTRE ÉTUDIÉ

2019



3,6

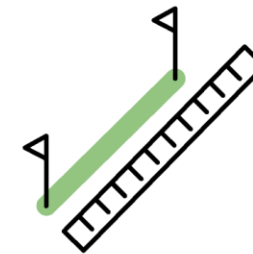
NOMBRE MOYEN
DE DÉPLACEMENTS
PAR JOUR



21 min

TEMPS MOYEN
D'UN DÉPLACEMENT

└ **1H16**
AU TOTAL
CHAQUE JOUR



7 km

DISTANCE MOYENNE
D'UN DÉPLACEMENT

└ **24 KM**
AU TOTAL
CHAQUE JOUR

ACCM : **3,2** DÉPLACEMENTS
CCVBA : **3,3** DÉPLACEMENTS

ACCM : **21 MIN** EN MOYENNE
CCVBA : **20 MIN** EN MOYENNE

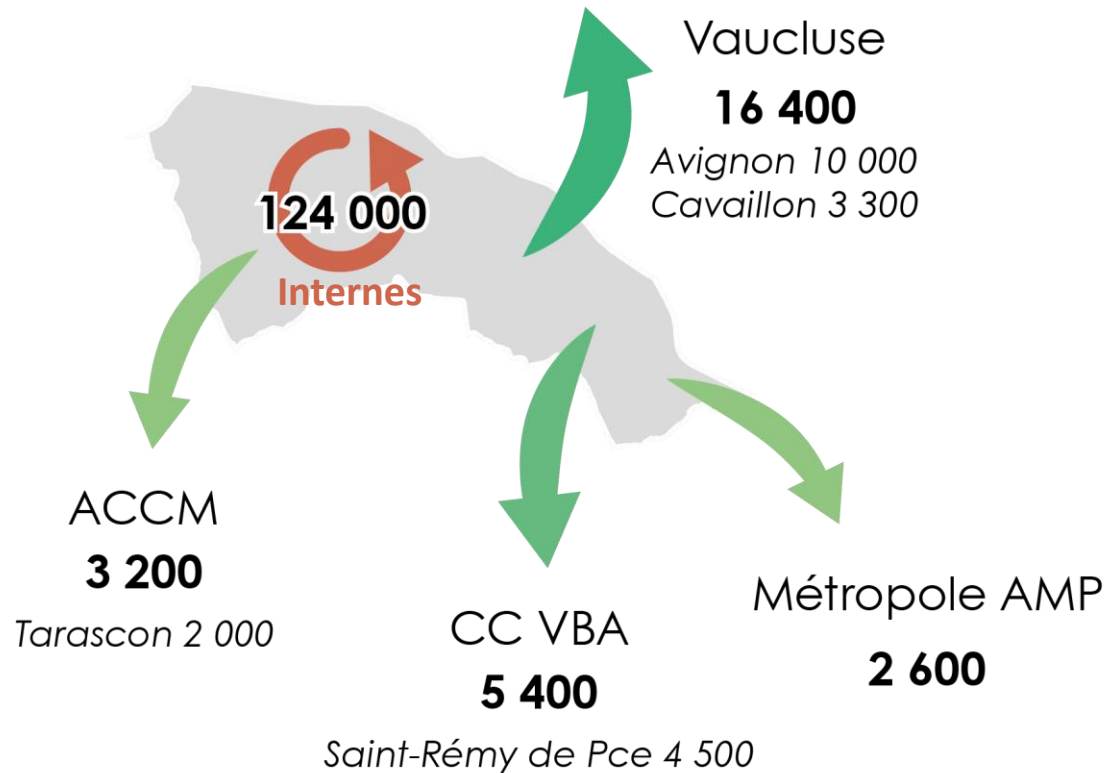
ACCM : **9 KM** EN MOYENNE
CCVBA : **8 KM** EN MOYENNE

Sources : EMC2 2019

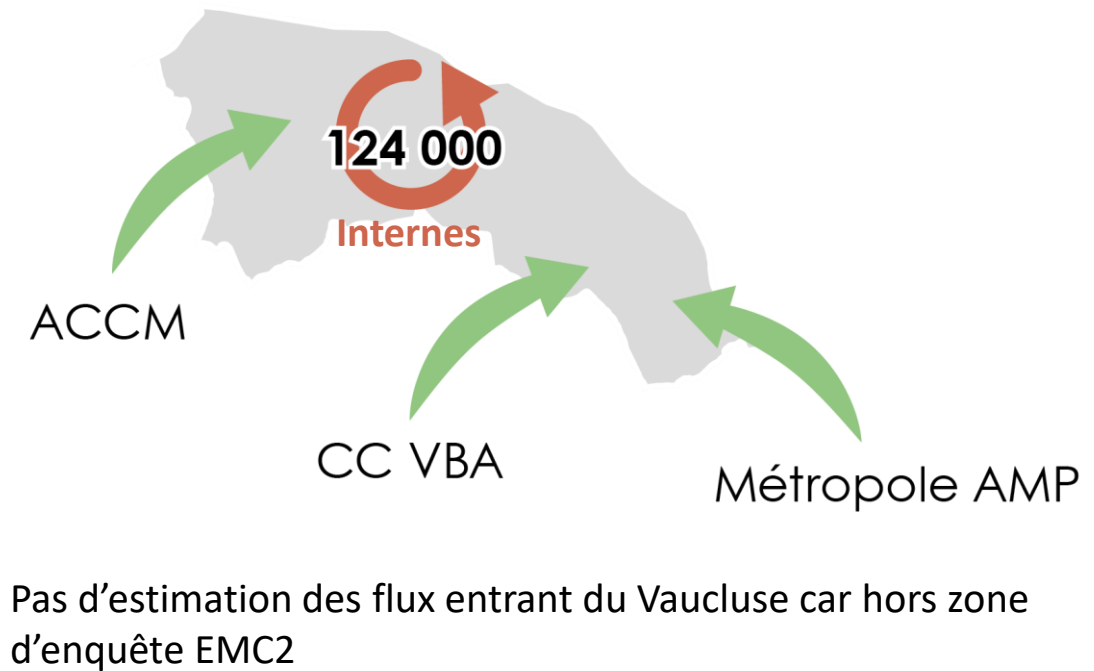
Où vont les sortants ? Où résident les entrants ?

Parmi les **181 000** déplacements des résidents chaque jour ...

28 800 sortants



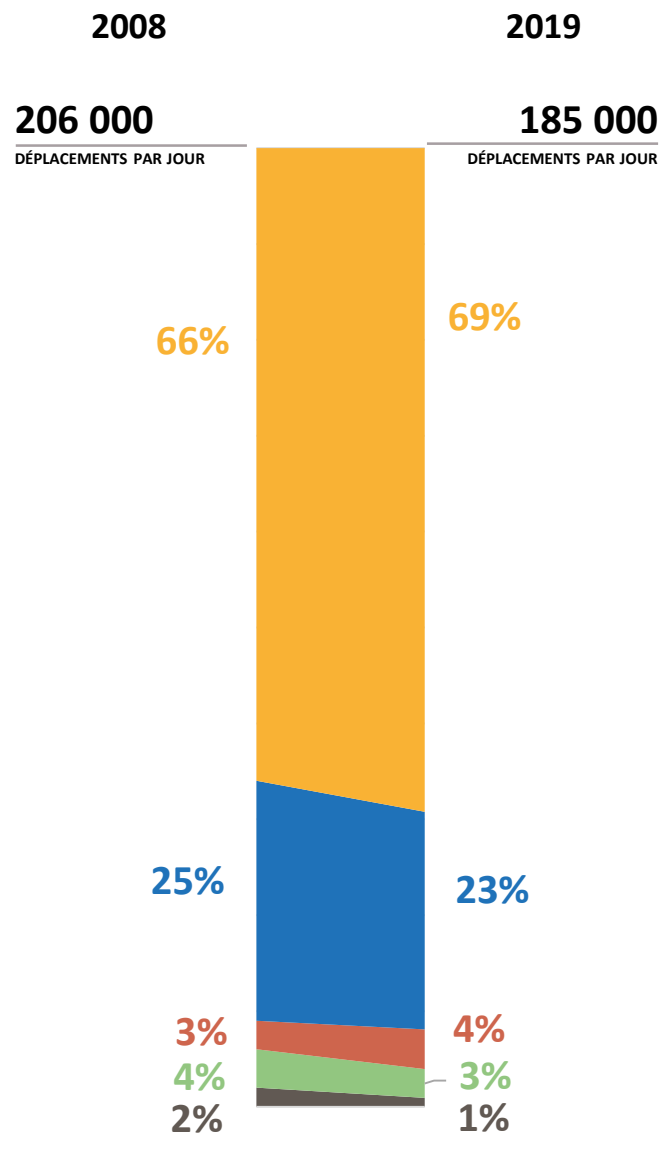
4 700 entrants



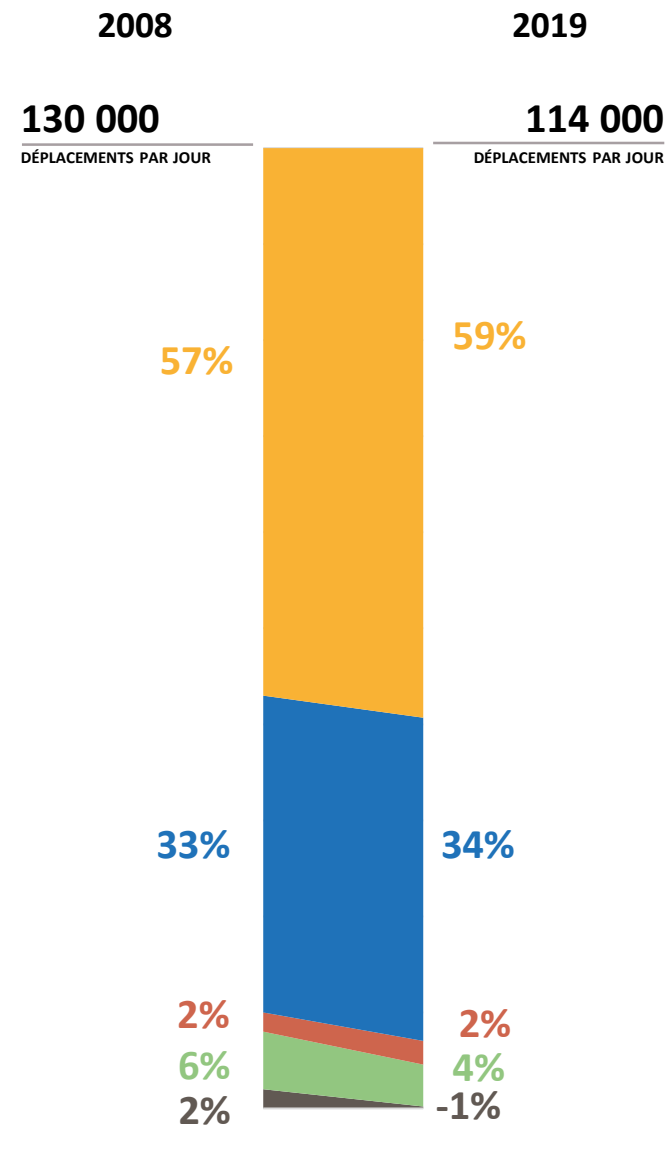
Point de vigilance : Fiabilité statistique de la donnée à partir de 4 000 déplacements.

Comment ? Les modes de déplacements

Ensemble des déplacements

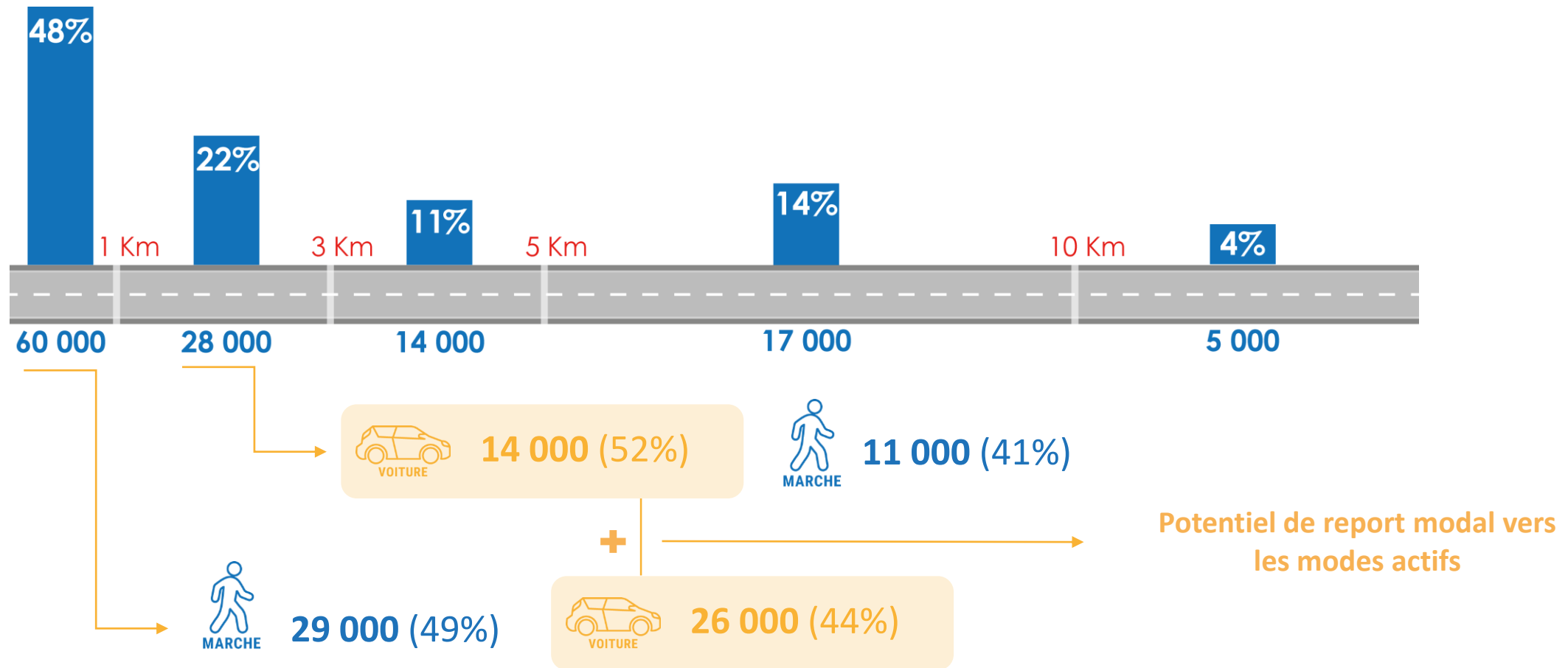


Déplacements internes



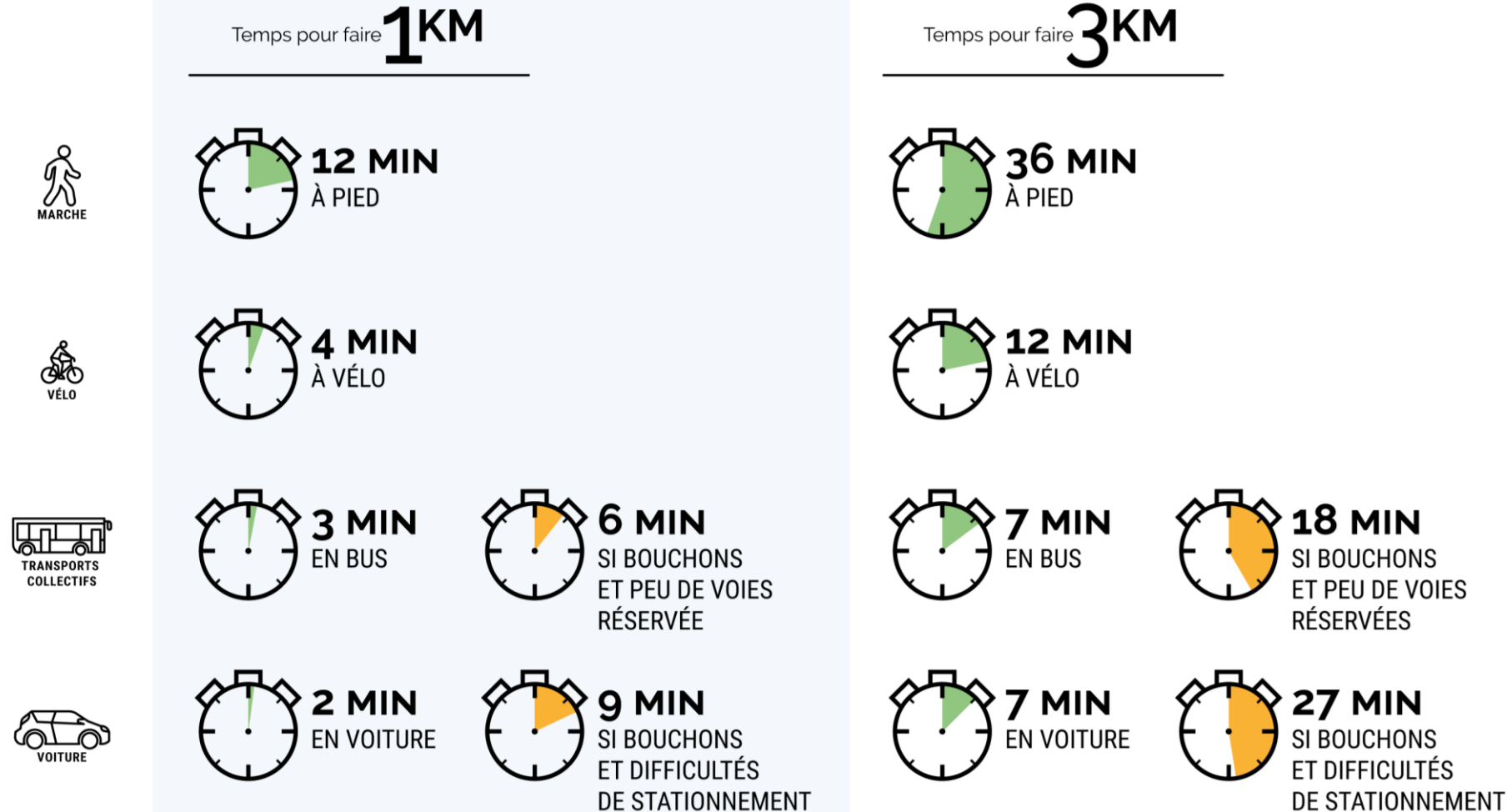
Comment ? Les déplacements internes en 2019 (jusqu'à 3 km)

124 000 déplacements internes en 2019, dont **70% de moins de 3 km**



88 000 déplacements quotidiens de proximité (< 3 km) : **40 000 (45%) effectués en voiture**

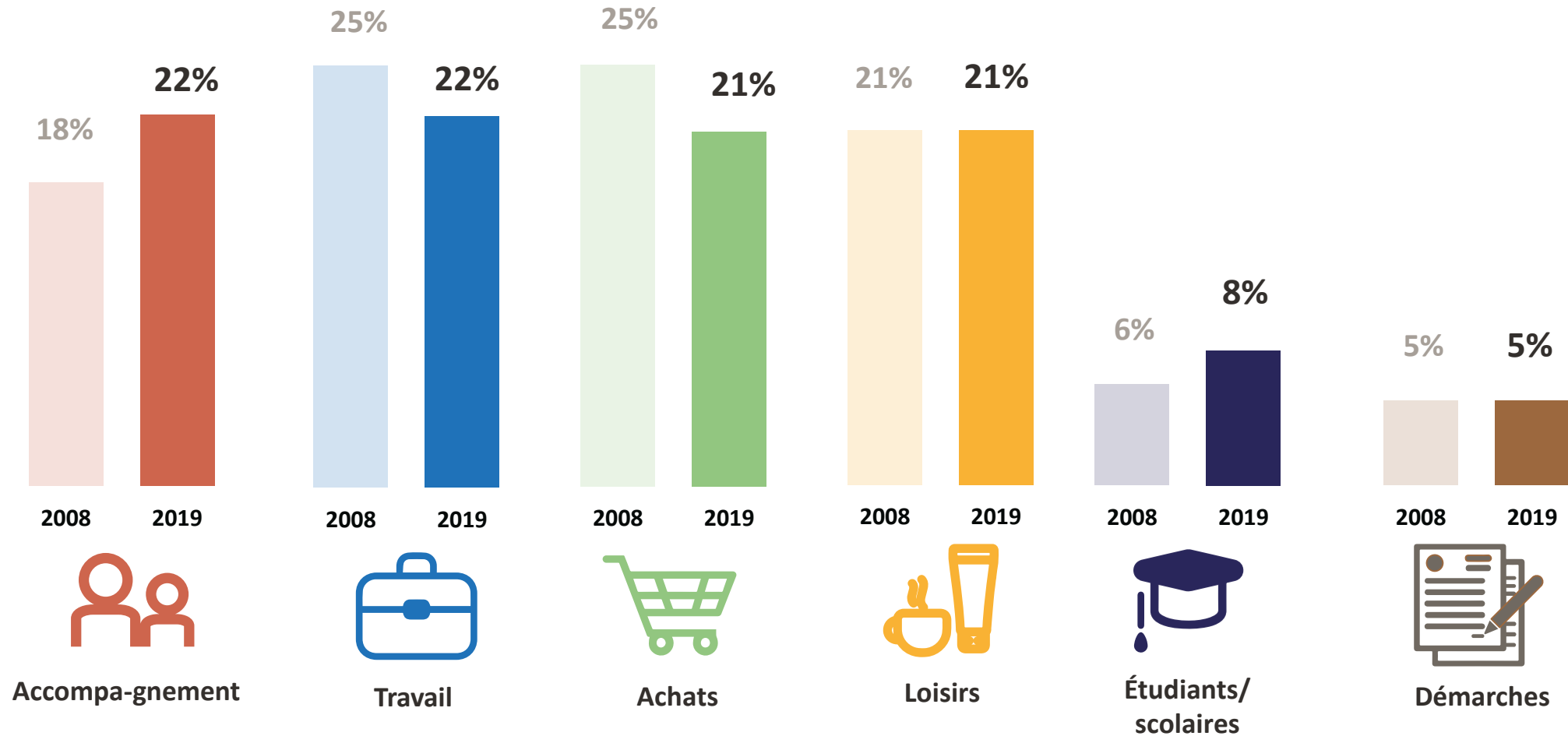
Comment ? Les déplacements de proximité en 2019



Hors temps d'arrivée aux points de départ et d'arrivée

Pourquoi ? Les motifs de déplacements

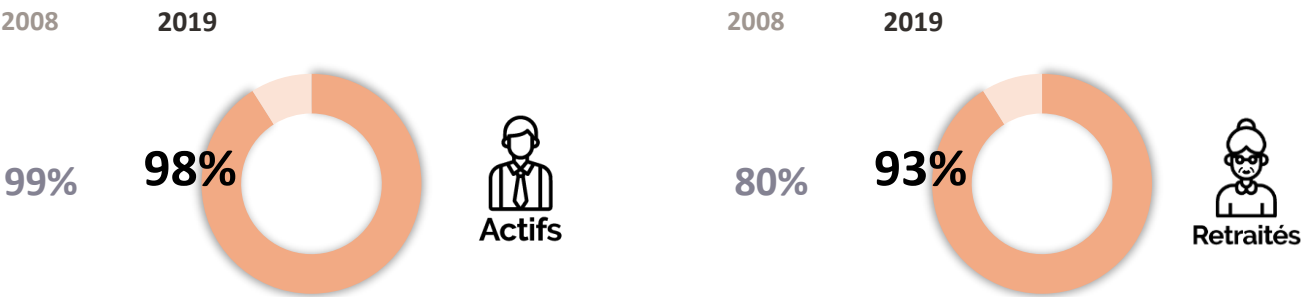
En 2019, les déplacements liés à l'accompagnement représentent 22% des déplacements, tout comme ceux liés au travail



Comment ? La voiture

La possession du permis de conduire

► 90% des 18 ans et plus possédaient le permis en 2019 (87% en 2009)



La fréquence d'utilisation de la voiture en tant que conducteur

► 84% des 18 ans et plus avec permis utilisaient régulièrement la voiture en tant que conducteur en 2019 (91% en 2009)

	Plusieurs jours /semaine	Plusieurs jours /mois	Occasionnellem ent	Jamais
2019	84%	5%	5%	7%
2008	91%	3%	2%	4%

Équipement des ménages (INSEE)

91%
Des ménages motorisés

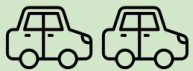
1,5
voiture / ménage
(1,5 en 2009)



9%
sans voiture
(11% en 2009)



46%
1 voiture
(46% en 2009)



45%
2 voitures et +
(44% en 2009)

Zoom sur les déplacements domicile-travail



18 500 emplois occupés au sein de TPA

+13% depuis 2010



26 000 actifs résidant au sein de TPA

+14% depuis 2010

gènèrent

32 000 flux domicile-travail chaque jour

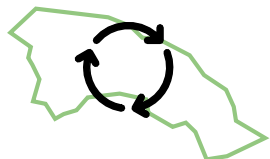
+18% depuis 2010

Augmentation générale du nombre
d'emplois, d'actifs résidents et de flux
domicile-travail sur Terre de Provence



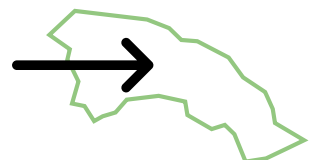
14 000 flux vers l'extérieur
= **57% des actifs résidents**

54% en 2010



10 700 flux internes au territoire
= **43% des actifs résidents**

46% en 2010

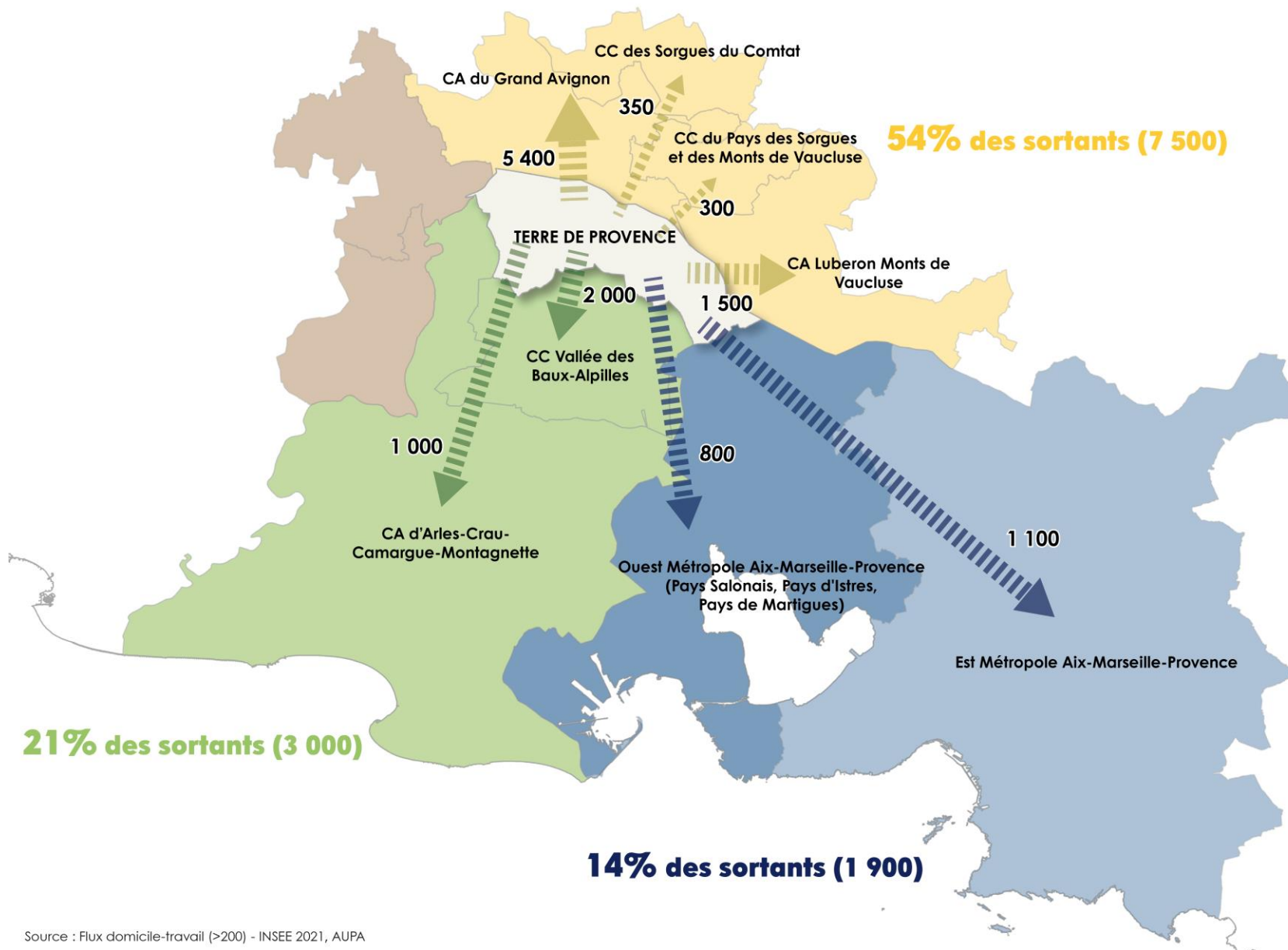


6 400 flux en direction du territoire
= **40% des emplois occupés**

35% en 2010

Les actifs résidents au sein de Terre
de Provence **travaillent davantage**
à l'extérieur du territoire qu'en
2010 au profit des actifs provenant
de l'extérieur du territoire

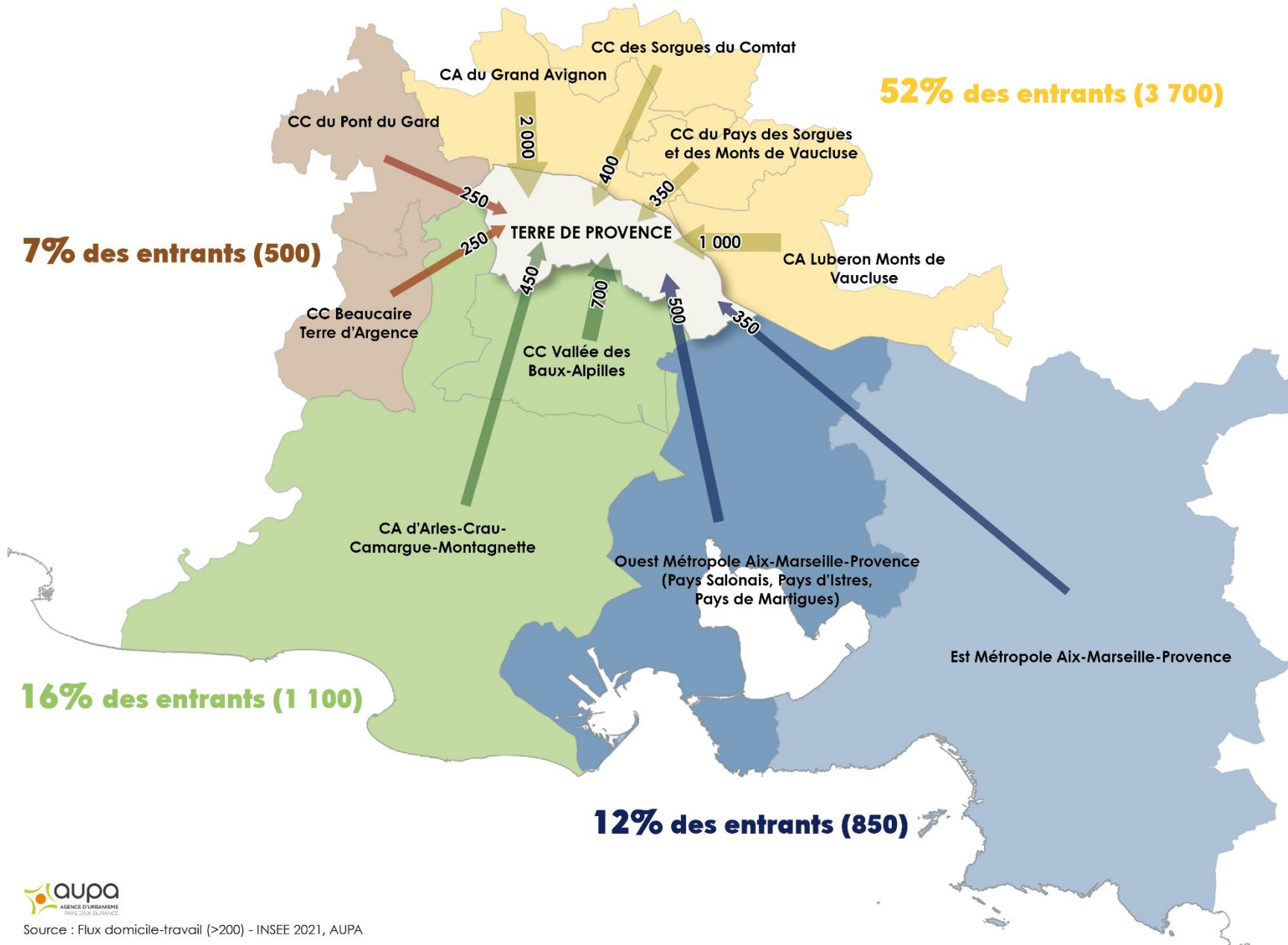
Zoom sur les déplacements domicile-travail : les sortants



54% des flux domicile-travail sortant
de Terre de Provence, se rendent dans le
Vaucluse

(flux supérieurs à 200)

Zoom sur les déplacements domicile-travail : les entrants

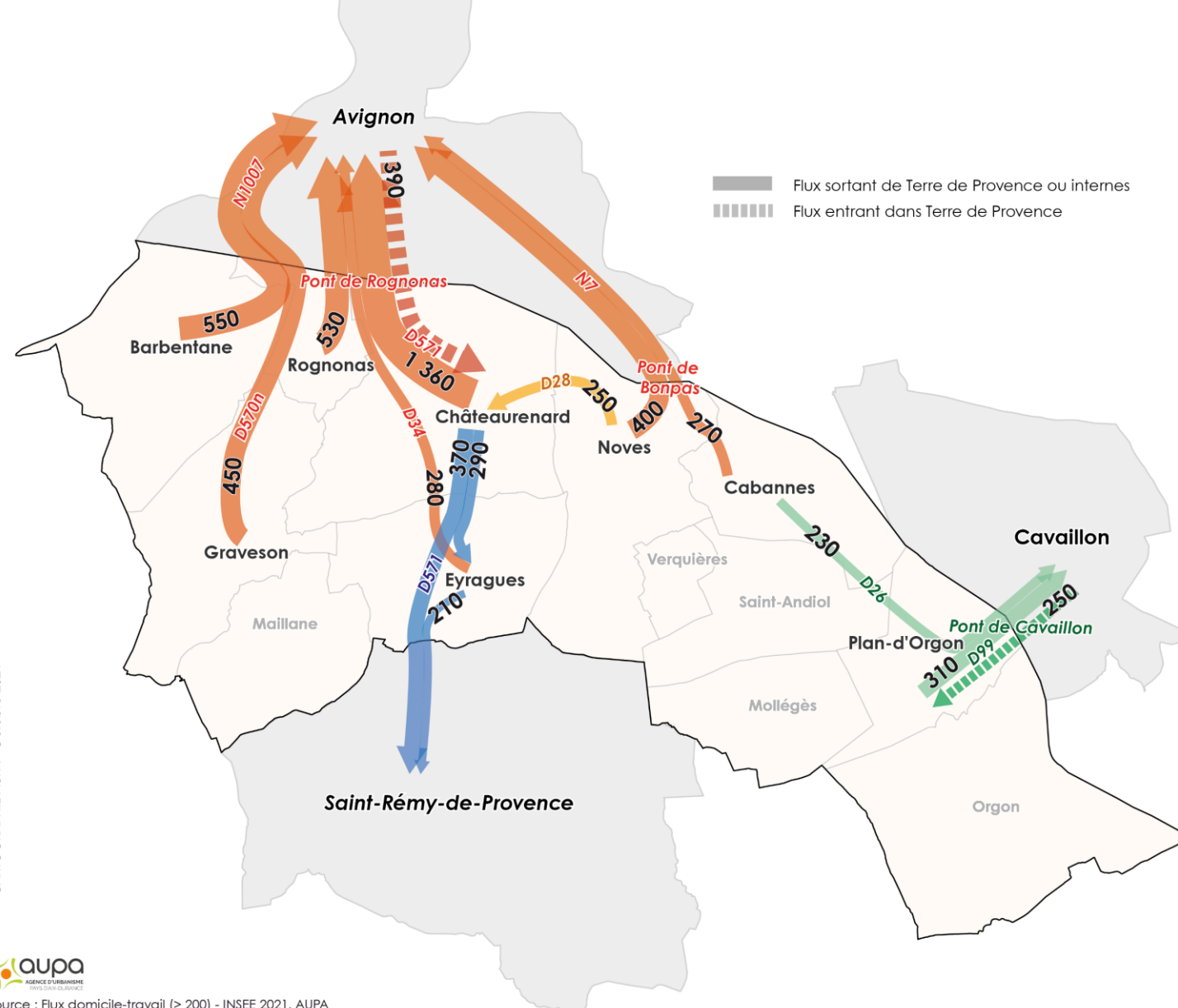


52% des flux domicile-travail entrant
au sein de Terre de Provence, **proviennent**
du Vaucluse

(Flux supérieurs à 200)

Des échanges domicile-travail principalement avec le Vaucluse

Flux Domicile-travail inter-communaux



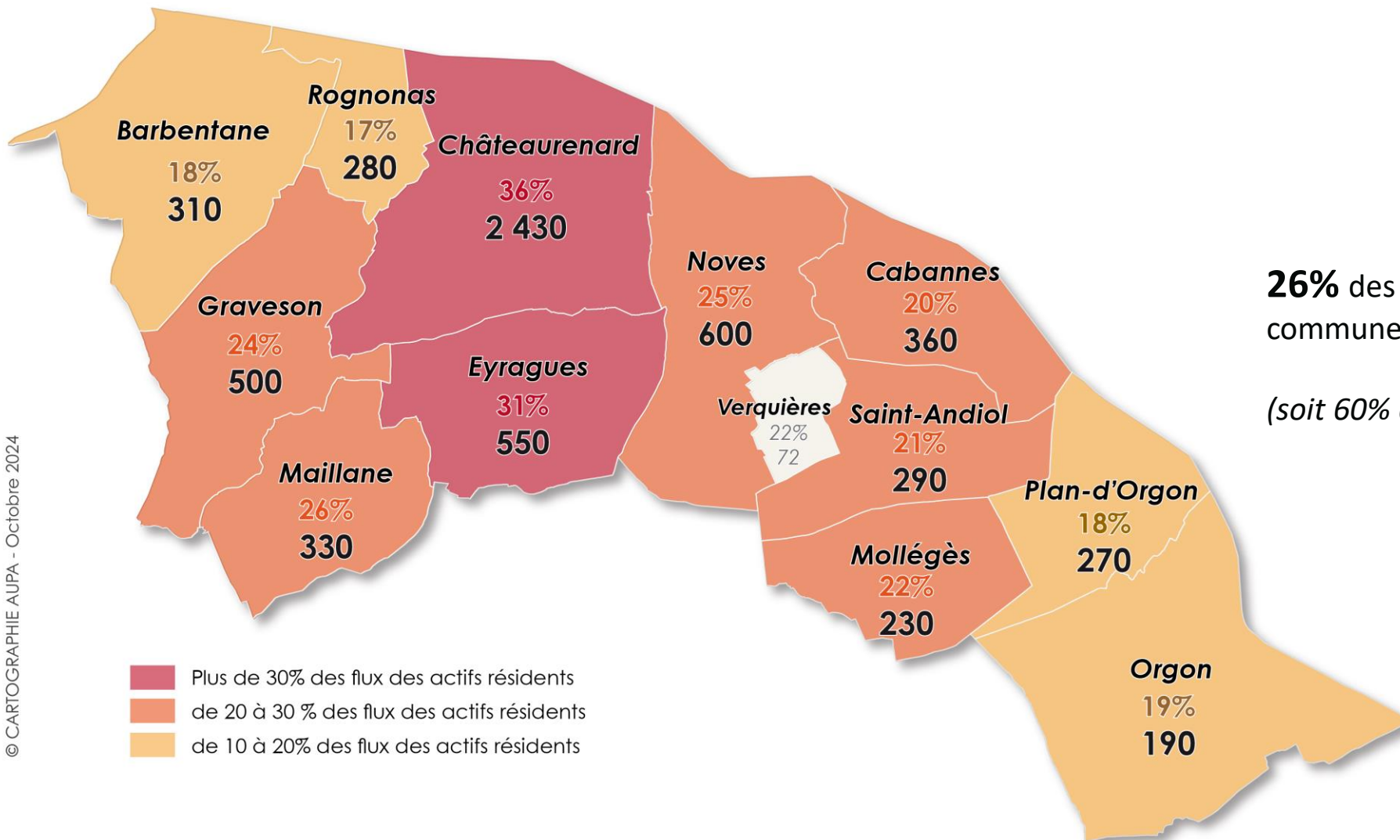
57% actifs résidents de TPA vont travailler en dehors du territoire

37% des emplois du territoire sont occupés par des résidents extérieurs (7 000 emplois)

Des infrastructures qui supportent de nombreux flux quotidiens (Ponts de Rognonas, Cavaillon et Bonpas)

43% des actifs internes au territoire

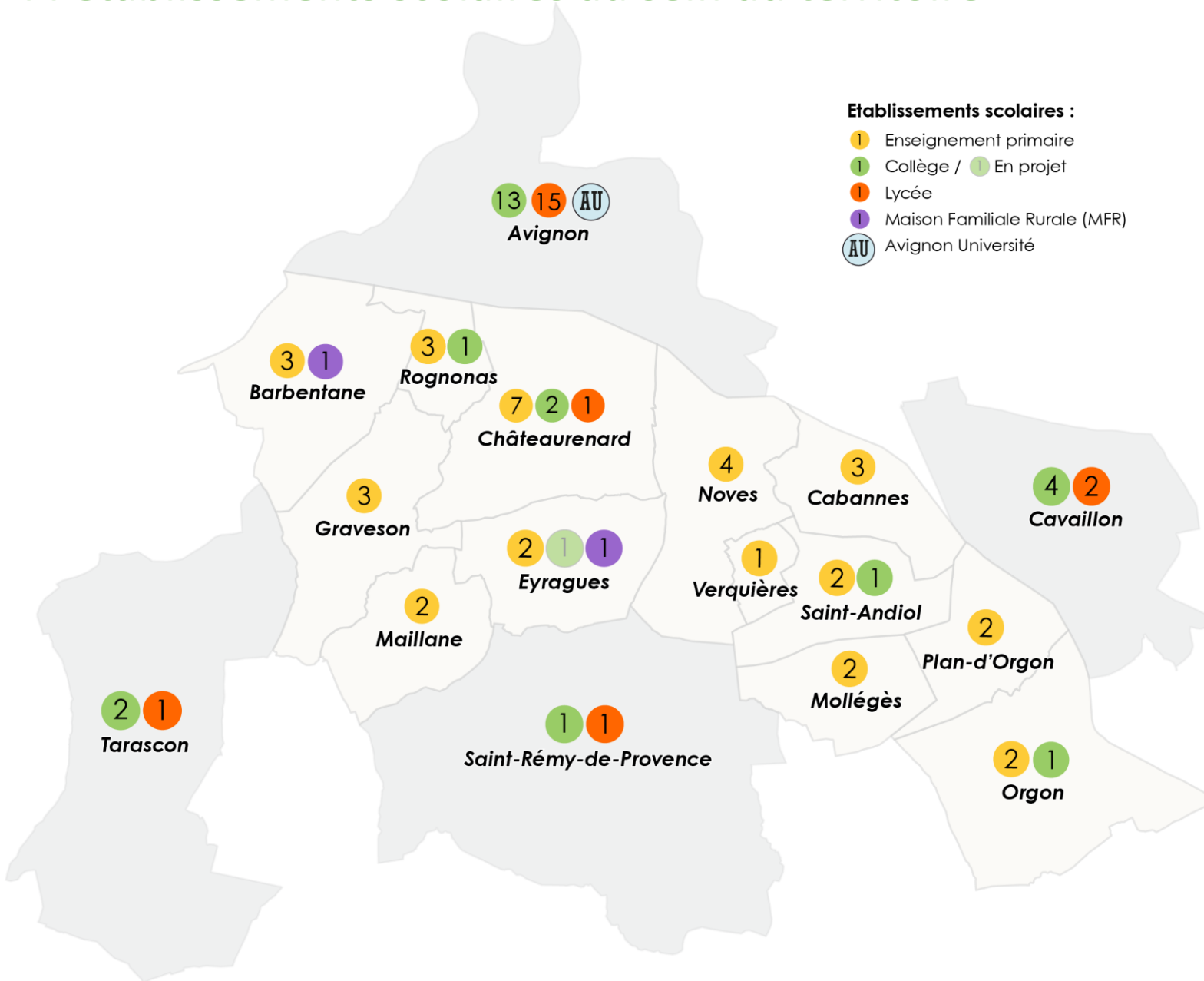
Part et nombre des flux internes dans les déplacements domicile-travail des actifs résidents



26% des actifs travaillent au sein de leur commune de résidence

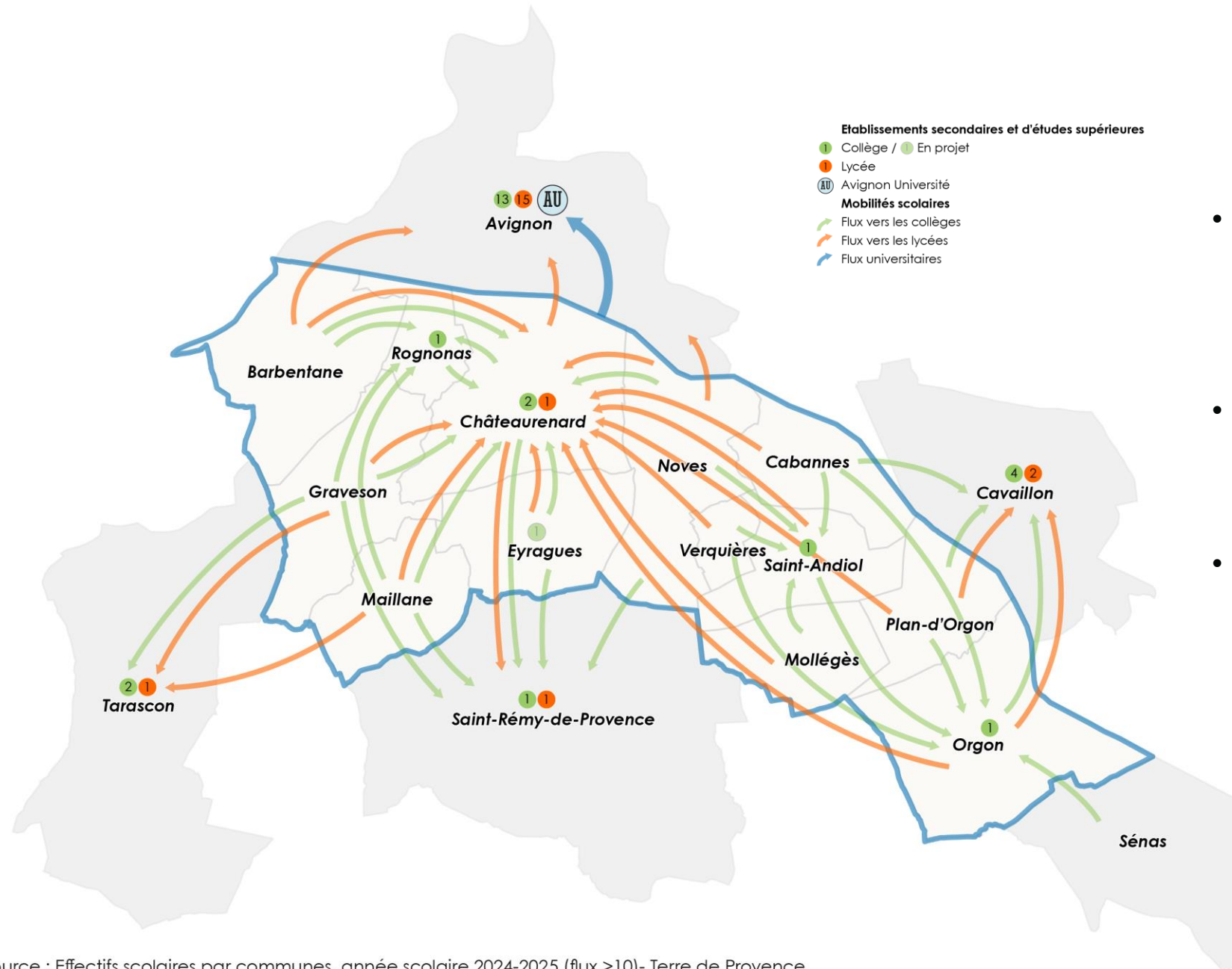
(soit 60% des actifs internes)

44 établissements scolaires au sein du territoire



- **44 établissements scolaires** au sein du territoire (publics et privés), dont :
 - 36 écoles primaires
 - 5 collèges (+1 en septembre 2027)
 - 1 Lycée
 - 2 MFR
- Soit environ **9 300 élèves** scolarisés au sein du territoire pour l'année 2024-2025

Les mobilités scolaires

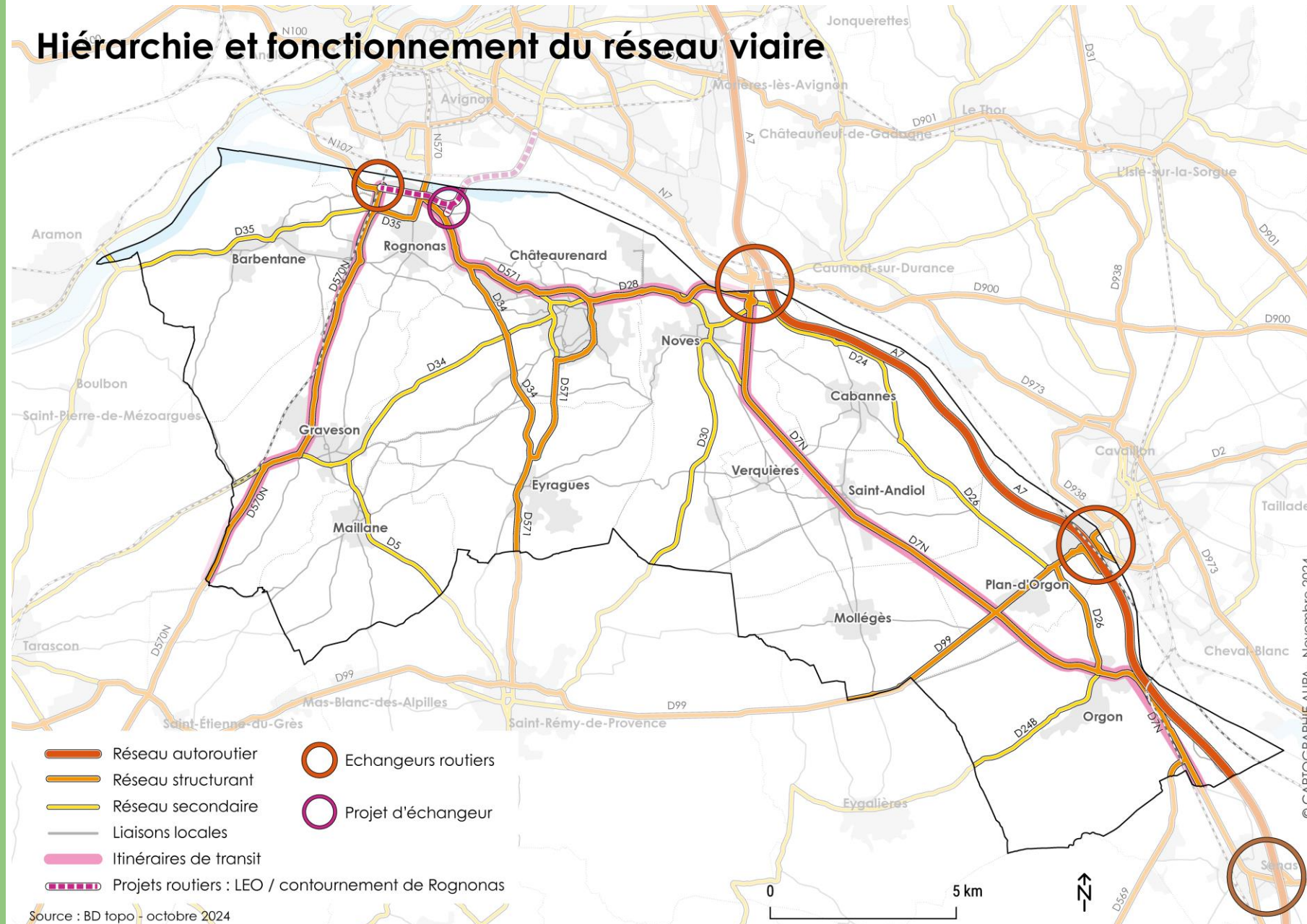


- **2/3 des flux scolaires sont internes au territoire** (INSEE, 2021)
 - **50%** sont **intra-communaux**
 - **38%** à destination de **Châteaurenard**
- Des **flux sortants** de collégiens et lycéens vers **Tarascon, Saint-Rémy, Cavaillon et Avignon**
- Les **jeunes en études supérieures** se rendent principalement vers Avignon

Les équipements et infrastructures de déplacement

Un réseau bien maillé qui accueille de nombreux flux

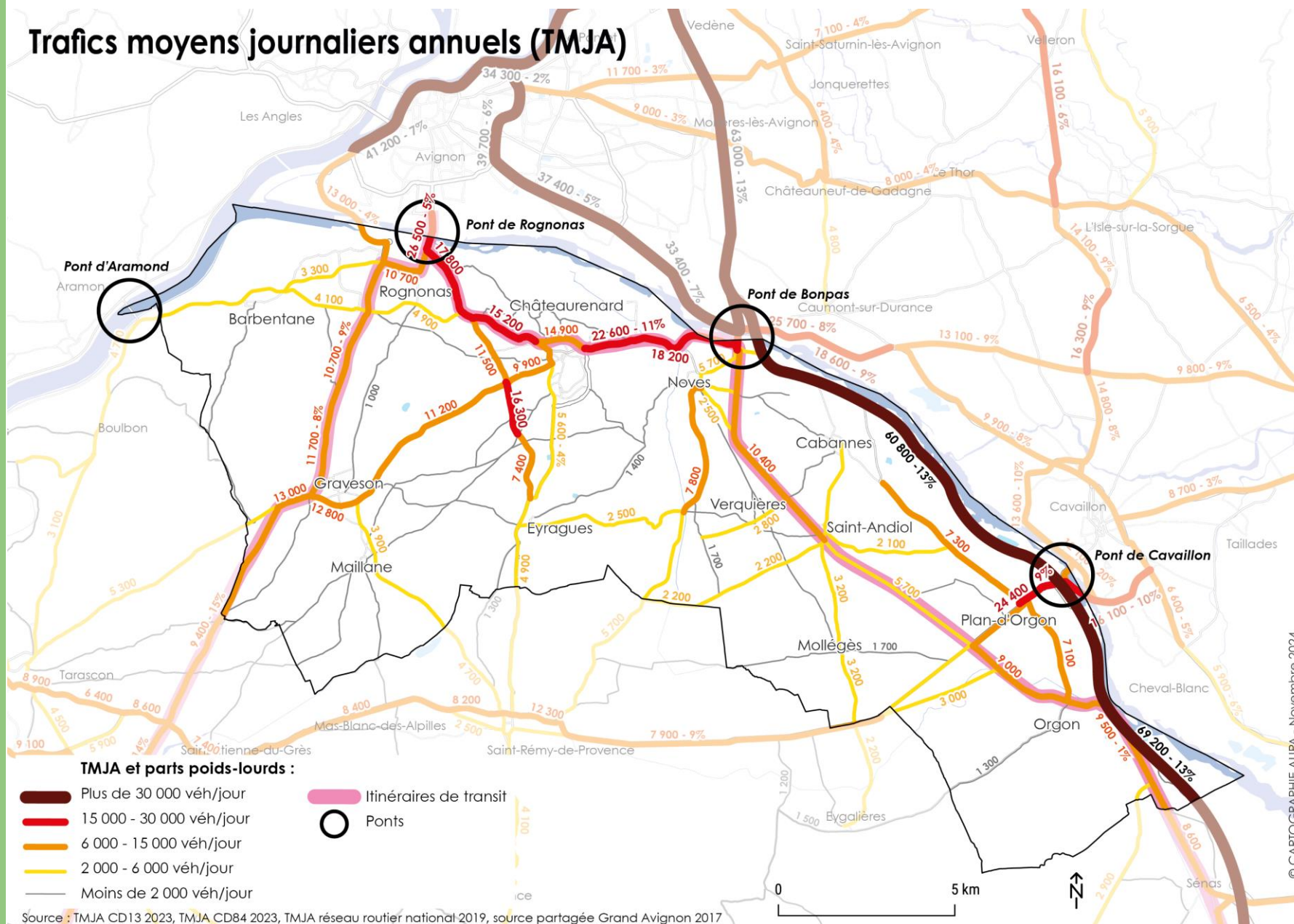
Hiérarchie et fonctionnement du réseau viaire



- **4 portes d'entrées routières** fonctionnelles du territoire depuis l'A7 et Avignon
- Un **réseau structurant** fortement emprunté par des **flux de transits** (D7N et D570N) dont du trafic poids-lourd
- Un réseau développé et maillé de liaisons locales
- Des **flux de différentes natures qui cohabitent** : quotidiens (domicile-travail, scolaire, ...), de marchandises, transports collectifs routier...

2 principaux axes sous pression du trafic

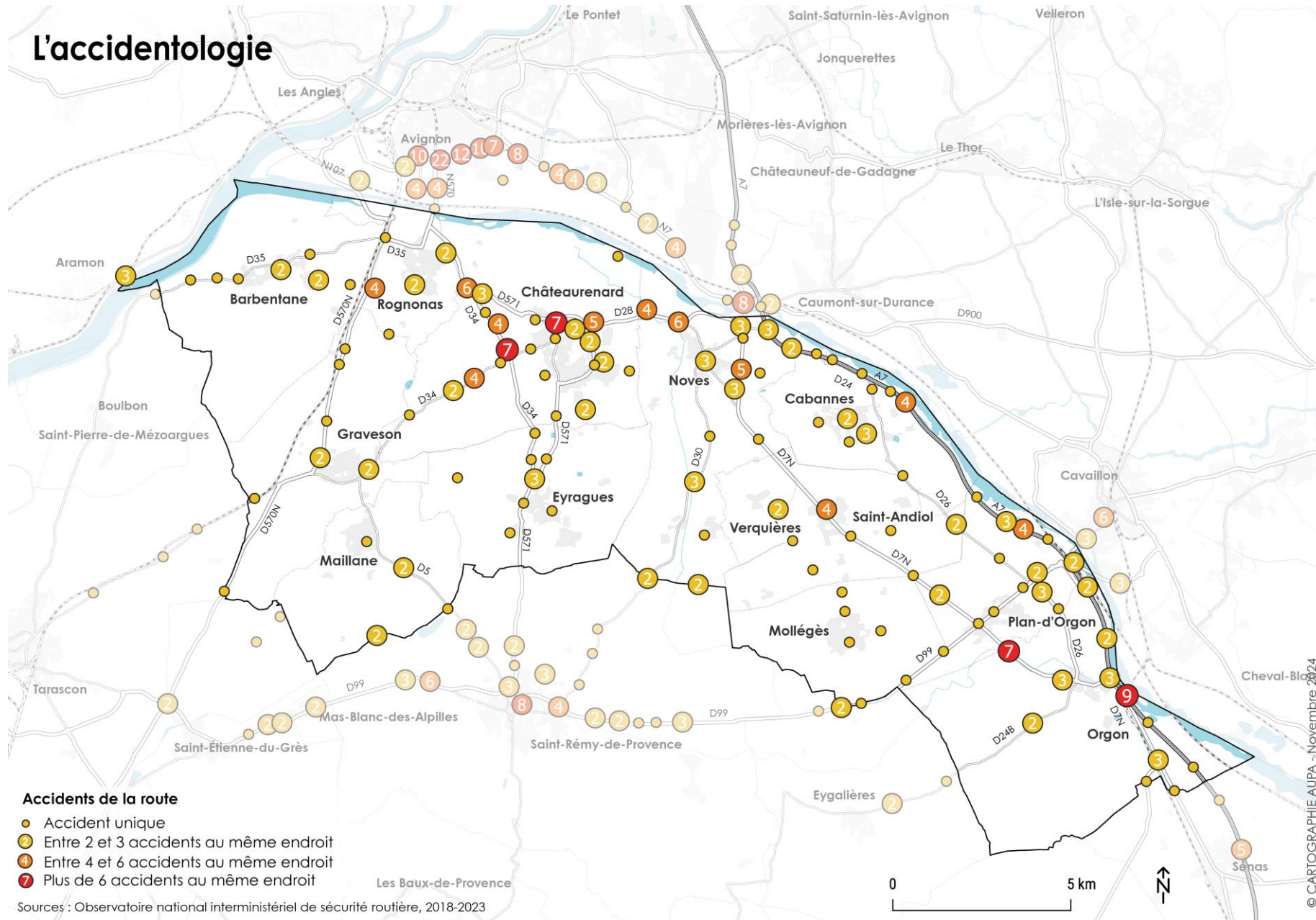
Trafics moyens journaliers annuels (TMJA)



- Un réseau qui peine à canaliser les flux en fonction de leurs motifs pour éviter les ralentissements sur certains axes
- Un trafic poids-lourds important sur les axes proches des zones d'activités : une grande majorité du transport de marchandises routier (fret local, comme interrégional)
- Une pression importante sur la départementale au nord de Châteaurenard (D571 et la D28) : départementale la plus circulée du Pays d'Arles
- Seulement 4 franchissements de la Durance qui concentrent des trafics importants

Une accidentologie qui augmente au rythme du trafic

L'accidentologie

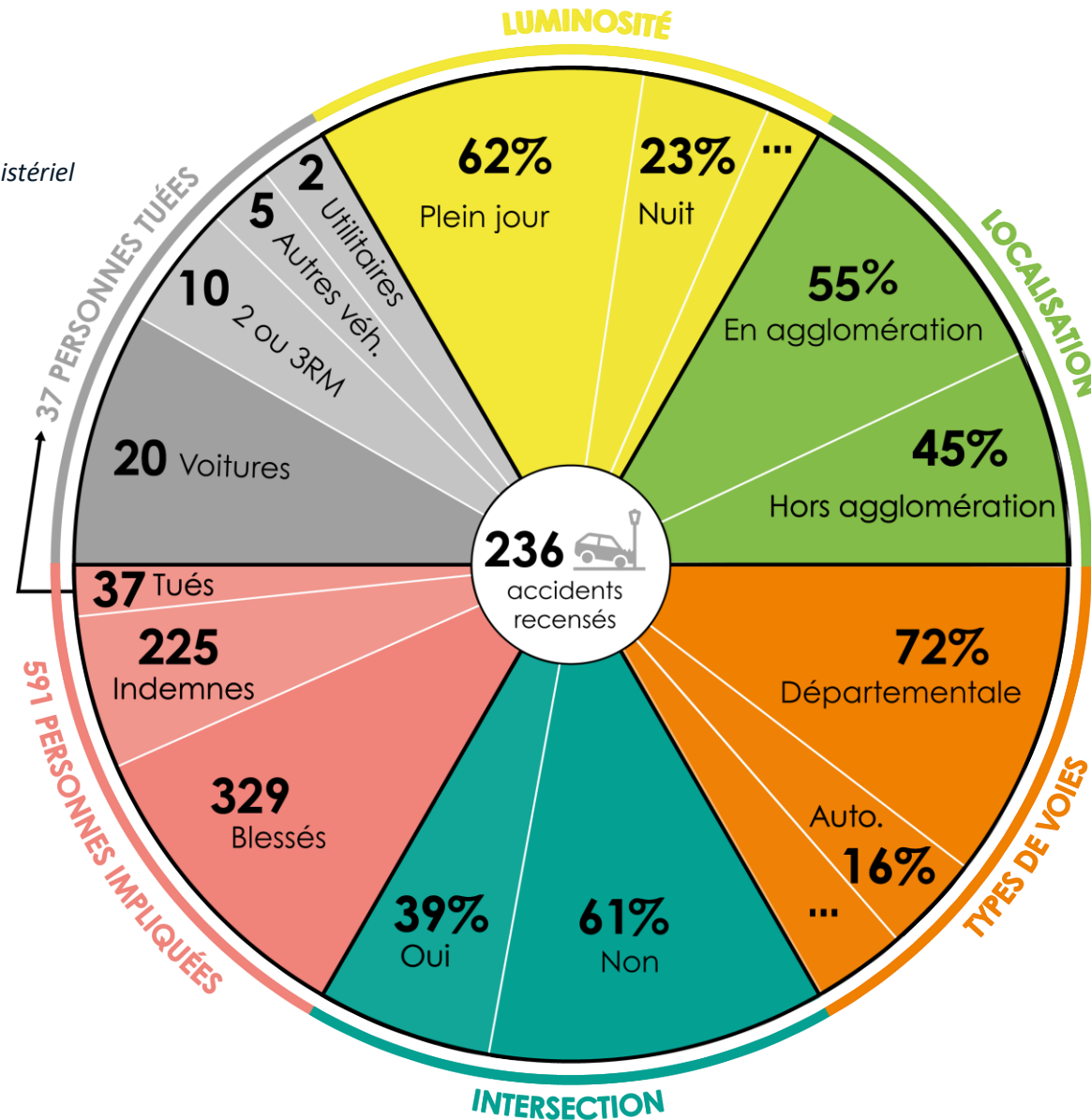


- Un volume d'accidents plus important autour de **Châteaurenard** (D28, D34 et D571) et sur la **D7N** (Orgon, Plan d'Orgon), en lien avec le volume des flux

236 accidents corporels recensés en 5 ans

Accidents corporels de la circulation 2018-2023

Données : Observatoire national interministériel de sécurité routière

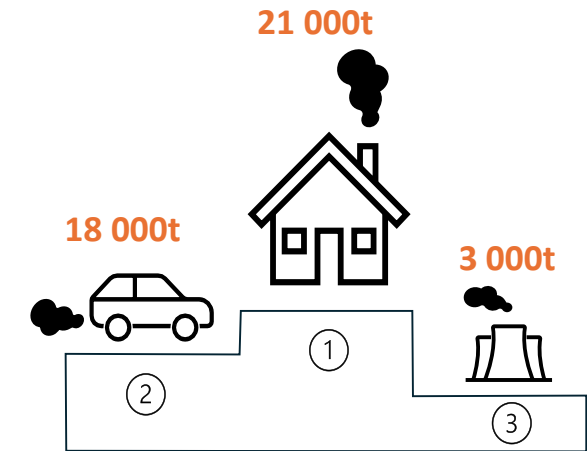
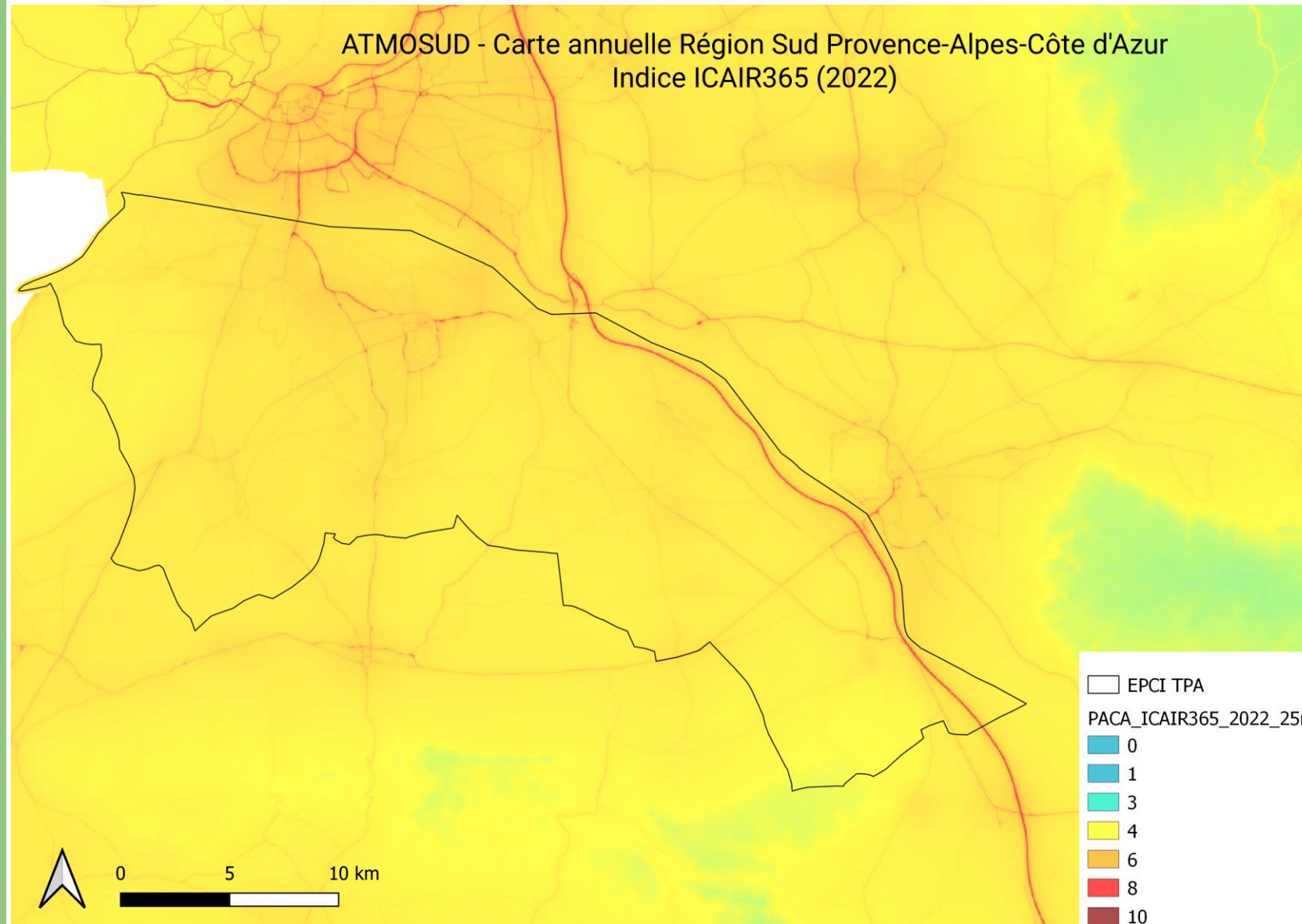


- 12 piétons heurtés
- 2023 comptabilise le plus d'accidents : une augmentation de l'accidentologie au fil des 5 années étudiées

Les impacts de l'autosolisme



Le transport routier responsable de nuisances et de pollutions atmosphériques



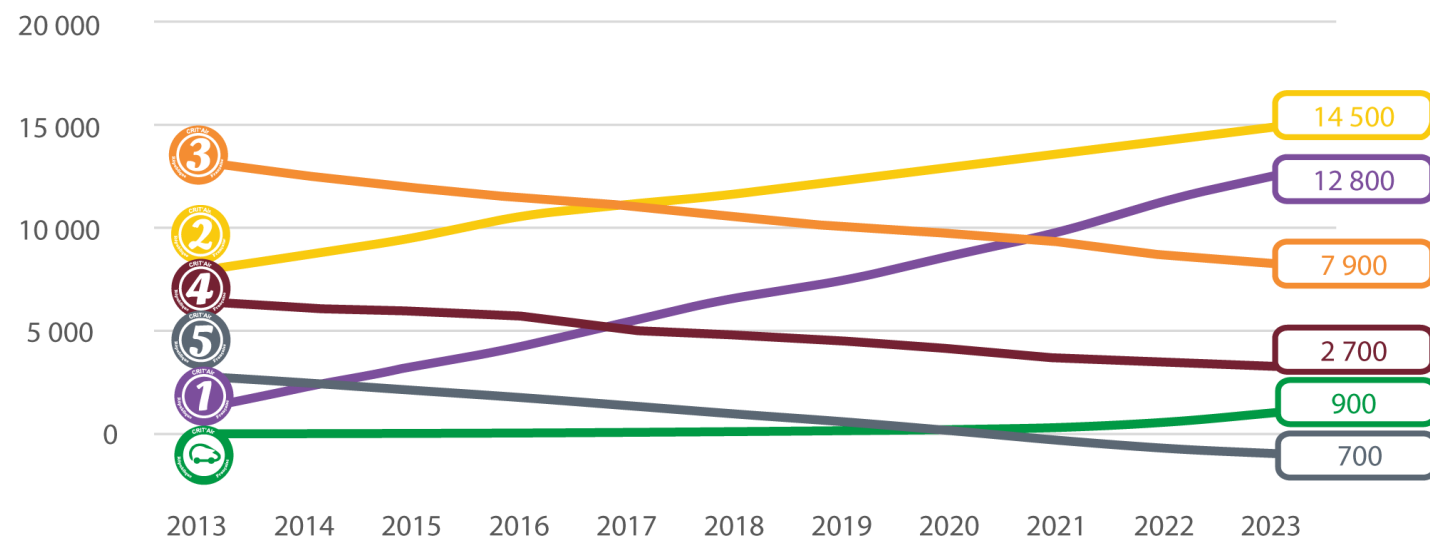
- Le transport routier est le deuxième secteur le plus émetteur de polluant du territoire, derrière le résidentiel et devant l'industrie (2022)
- Il est responsable de 40% des émissions de CO₂ sur Terre de Provence, de 58% des émissions de NO_x (oxydes d'azote) et 6% des émissions de particules fines
- **+44% d'émission depuis 2010** contre +4% résidentiel et 20% industrie

Un enjeu environnemental, de santé publique et de qualité de vie

Le parc automobile

41 000 véhicules recensés en 2023 : 6 000 de moins en 10 ans

> Principalement Diesel et CRIT'AIR 2



Véhicules 100% électrique ou hydrogène



Véhicules gaz ou hybride rechargeable
Essence à partir de 2011



Essence 2006-2010
Diesel à partir de 2011



Essence 1997-2005
Diesel 2006-2010



Diesel 2001-2005



Diesel 1997-2000

Source : SDES 2023

Les motorisations

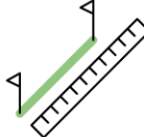


- 53%** Gazole
- 40%** Essence
- 2%** Électrique et hydrogène
- 3%** Essence hybride non rechargeable
- 1%** Hybride rechargeable
- 1%** Gaz et inconnu

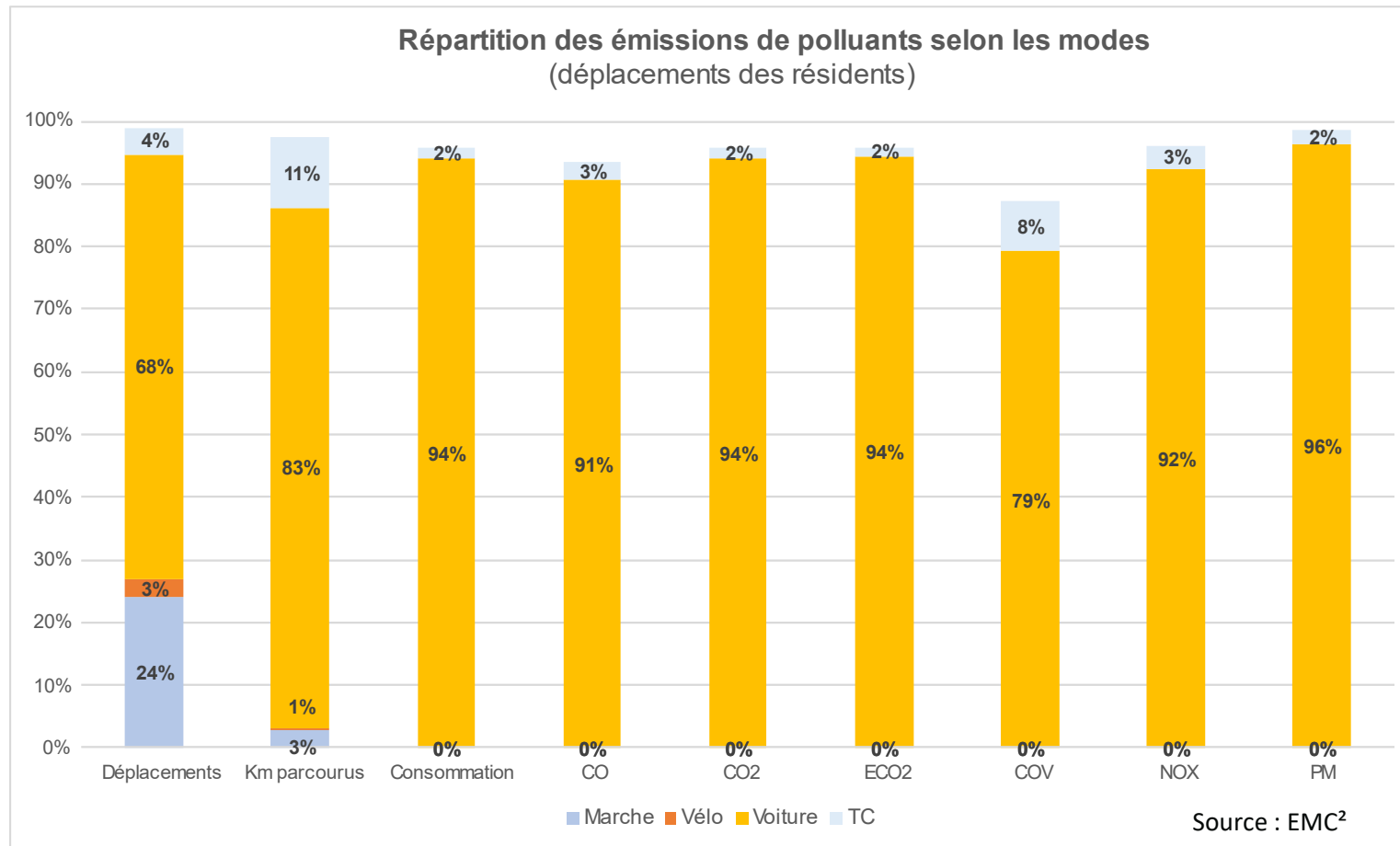
Les émissions de gaz à effet de serre

La voiture est le mode de déplacement le plus utilisé, il est aussi le plus émetteur

 **68%**
PART DES
DÉPLACEMENTS
PAR JOUR

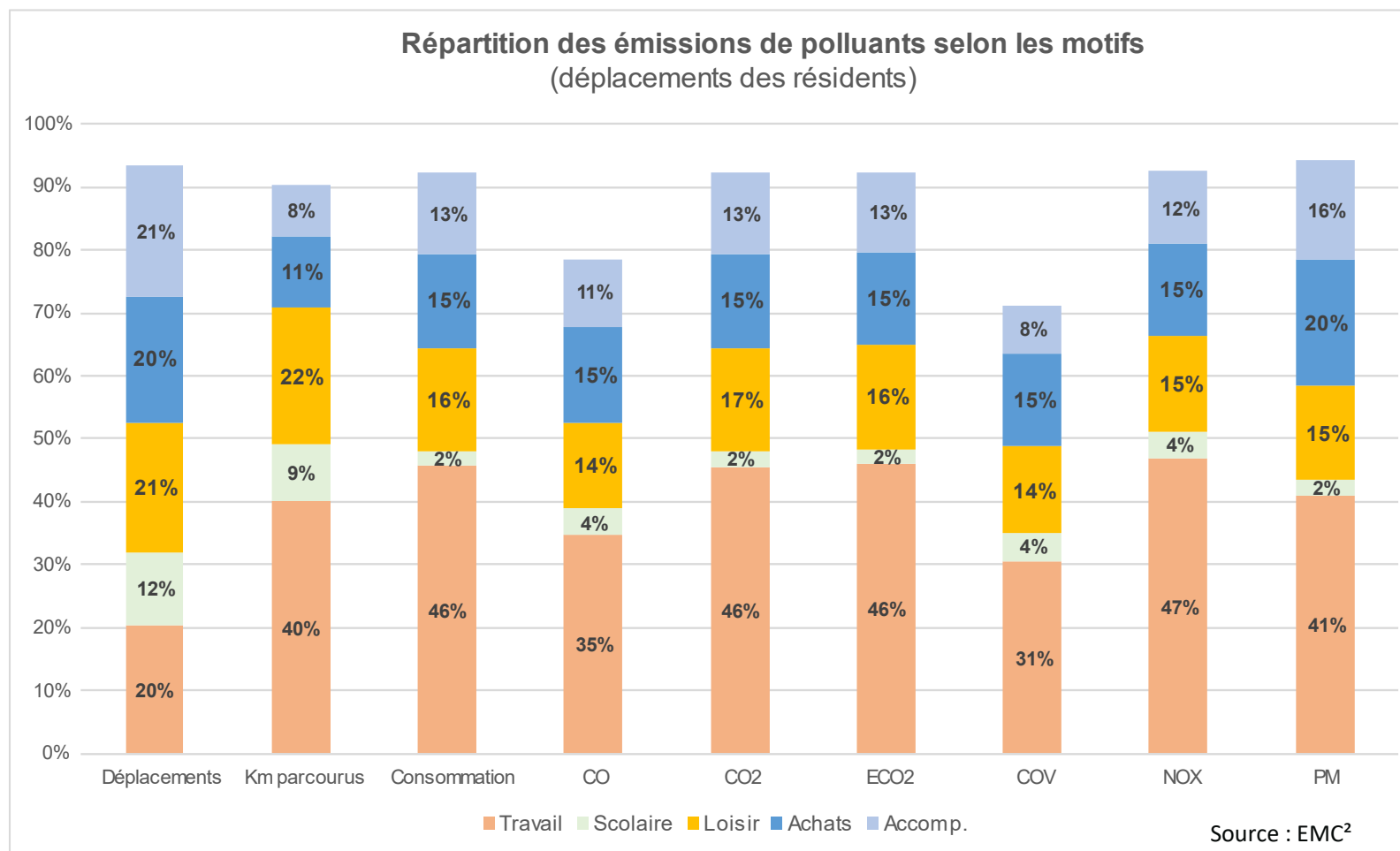
 **80%**
PART DES
KILOMÈTRES
PARCOURUS

 **94%**
PART DES
ÉMISSIONS
DE CO₂



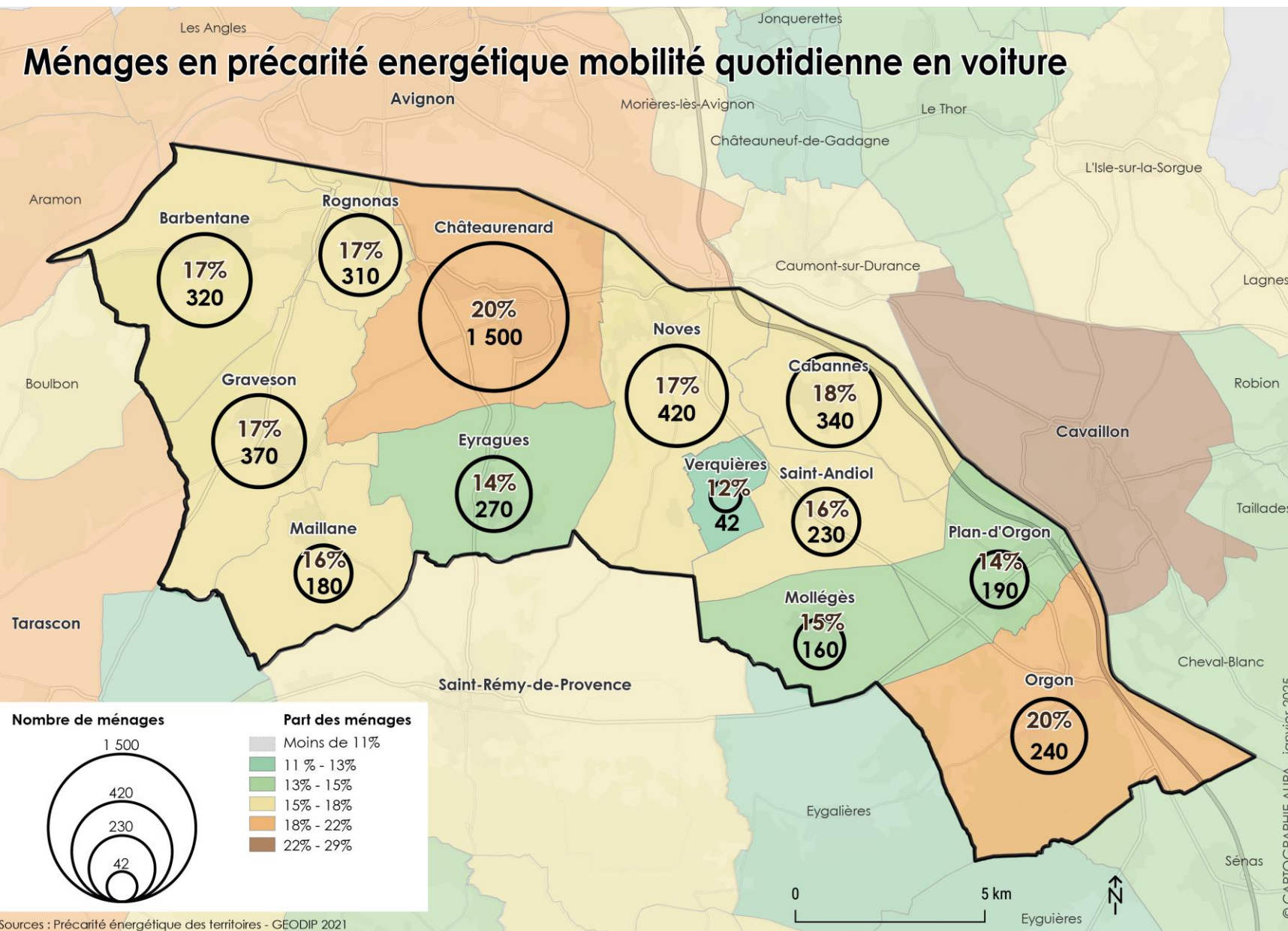
Les émissions de gaz à effet de serre

Les émissions de GES et de CH₄ et N₂O, émises notamment par évaporation des carburants, ont été intégrées à l'indicateur de Pouvoir de Réchauffement Global (PRG) intitulé CO₂ équivalent.



La précarité des ménages liée à la voiture

Ménages en précarité énergétique mobilité quotidienne en voiture

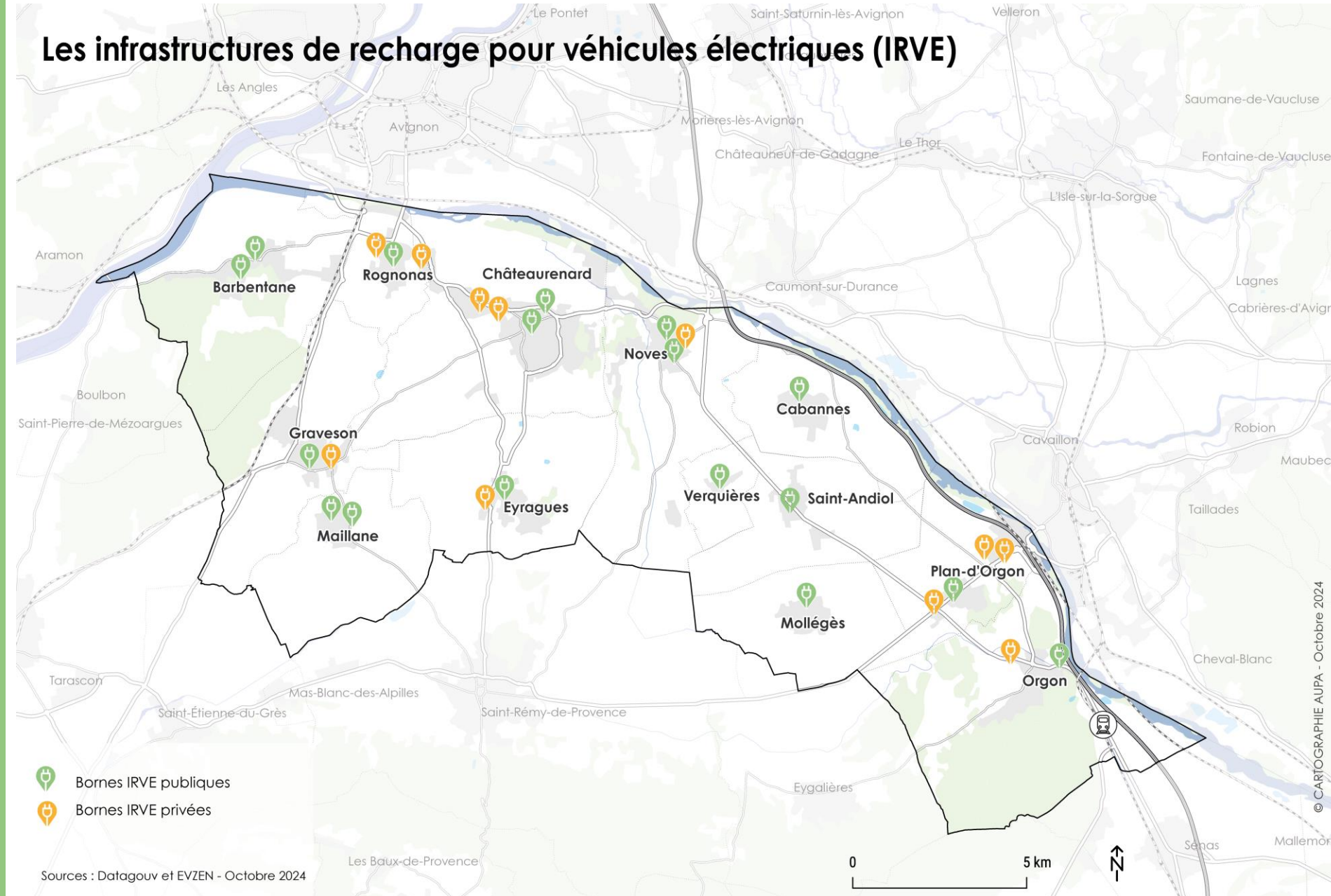


- Une dépendance à la voiture qui représente un coût financier important pour les ménages
- **17% des ménages de Terre de Provence sont en situation de précarité énergétique mobilité quotidienne en voiture***

Les ménages en situation de **précarité énergétique mobilité quotidienne en voiture sont les ménages sous le 3ème décile de revenu, dont les **dépenses énergétiques pour le carburant de la mobilité quotidienne** sont **supérieures à 4,5% des revenus**.*

L'ensemble des communes équipées en bornes de recharge

Les infrastructures de recharge pour véhicules électriques (IRVE)



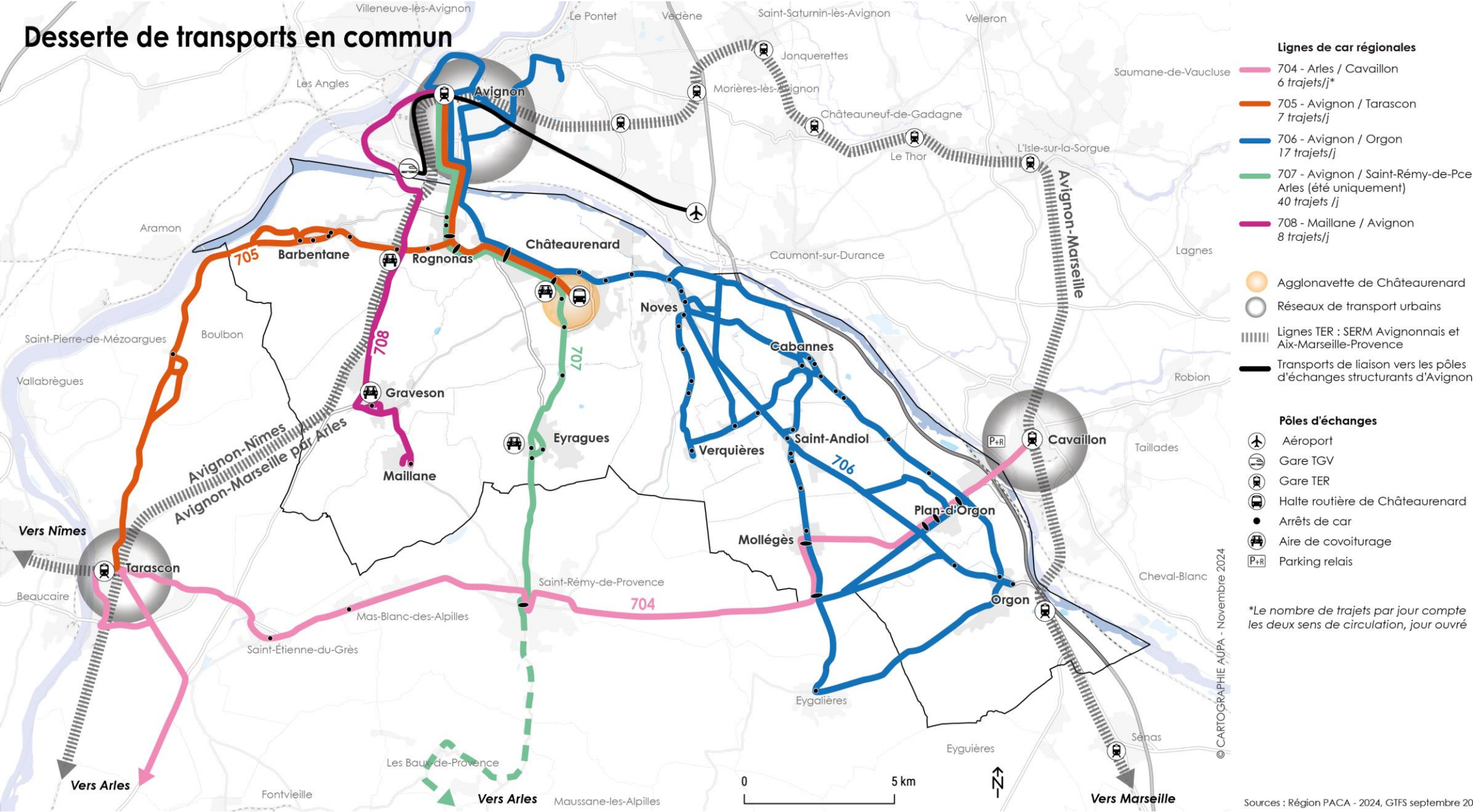
- Une **bonne couverture** du territoire :
 - **15 bornes publiques**
 - **11 bornes privées**
- Un développement à poursuivre pour **encourager une mutation du parc automobile vers l'électrique**

L'offre de transports en commun



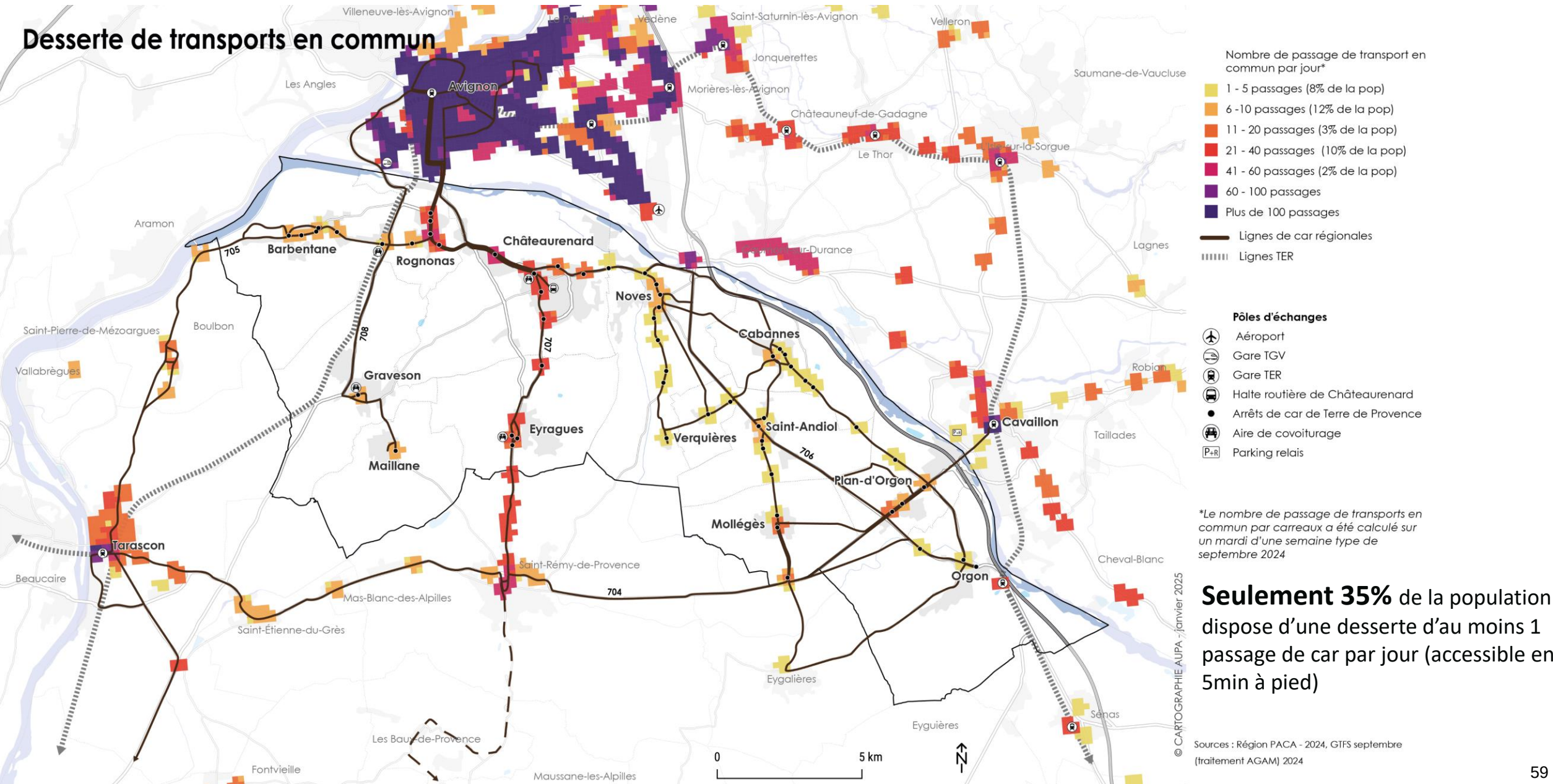
Une desserte TC dépendante du réseau régional

Desserte de transports en commun



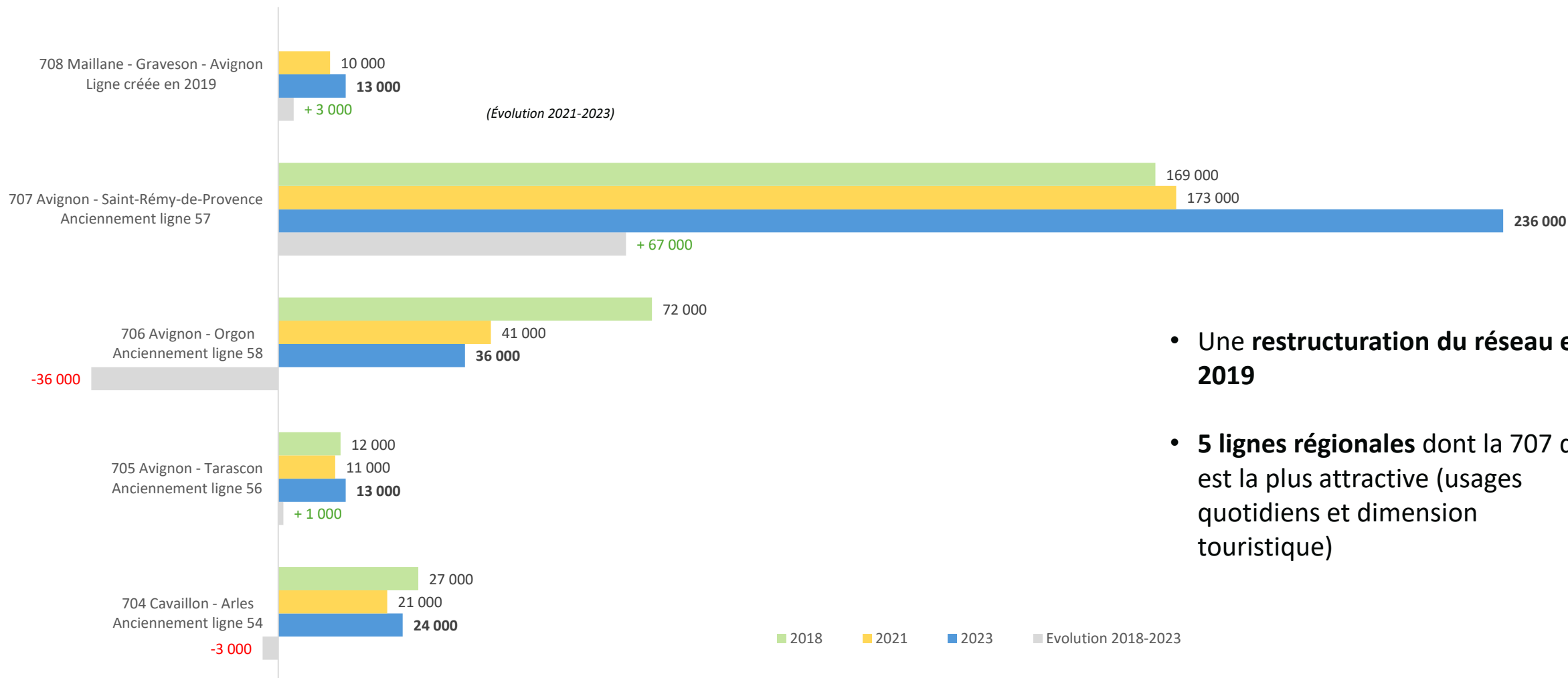
Un déséquilibre du niveau de desserte

Desserte de transports en commun



Ligne 707 : la ligne structurante du réseau

Fréquentation des lignes ZOU (nombre de validations)

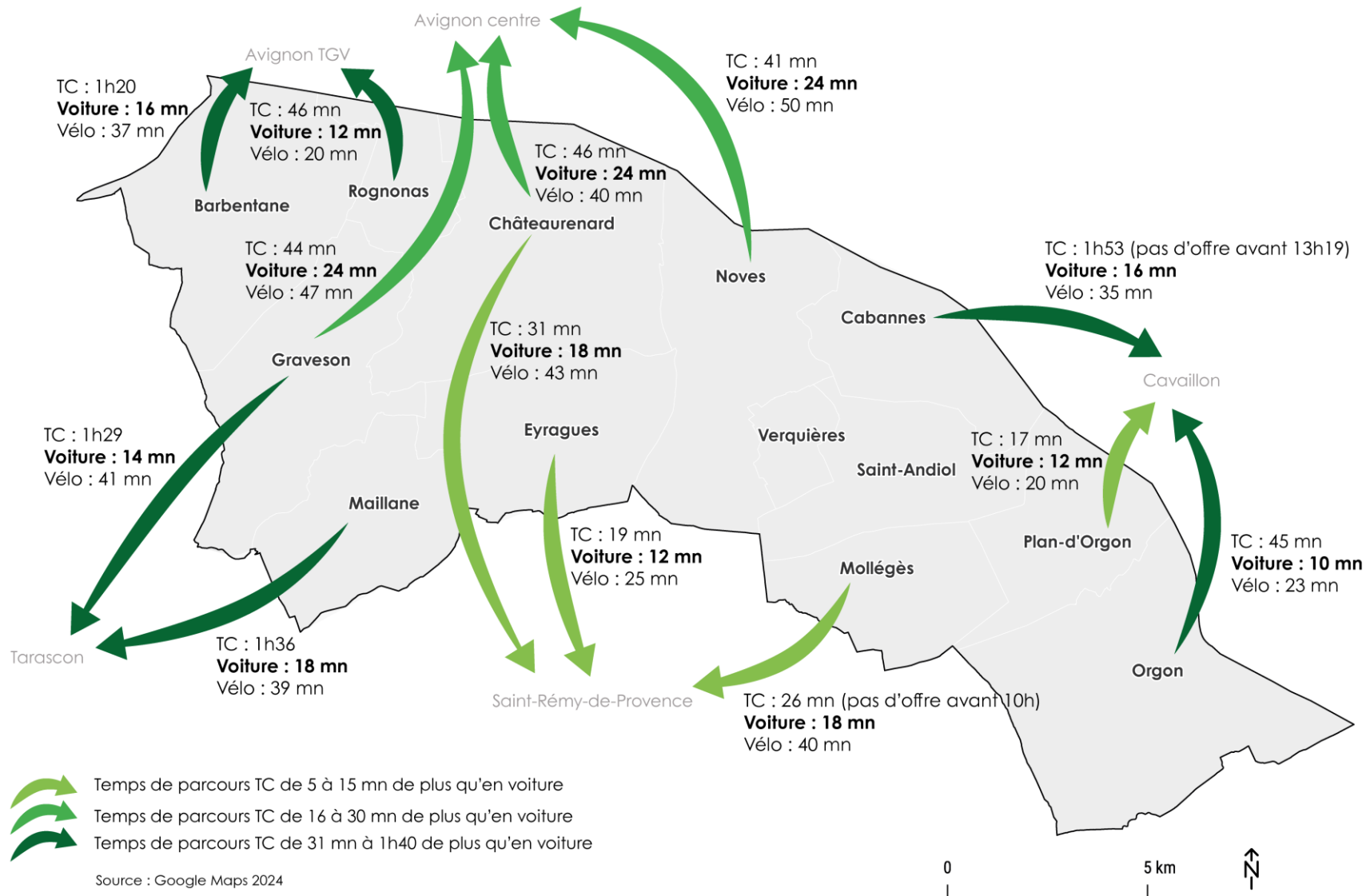


- Une restructuration du réseau en 2019
- 5 lignes régionales dont la 707 qui est la plus attractive (usages quotidiens et dimension touristique)

Des alternatives à l'autosolisme non concurrentielles

Temps de parcours comparés en connexion avec les communes voisines

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

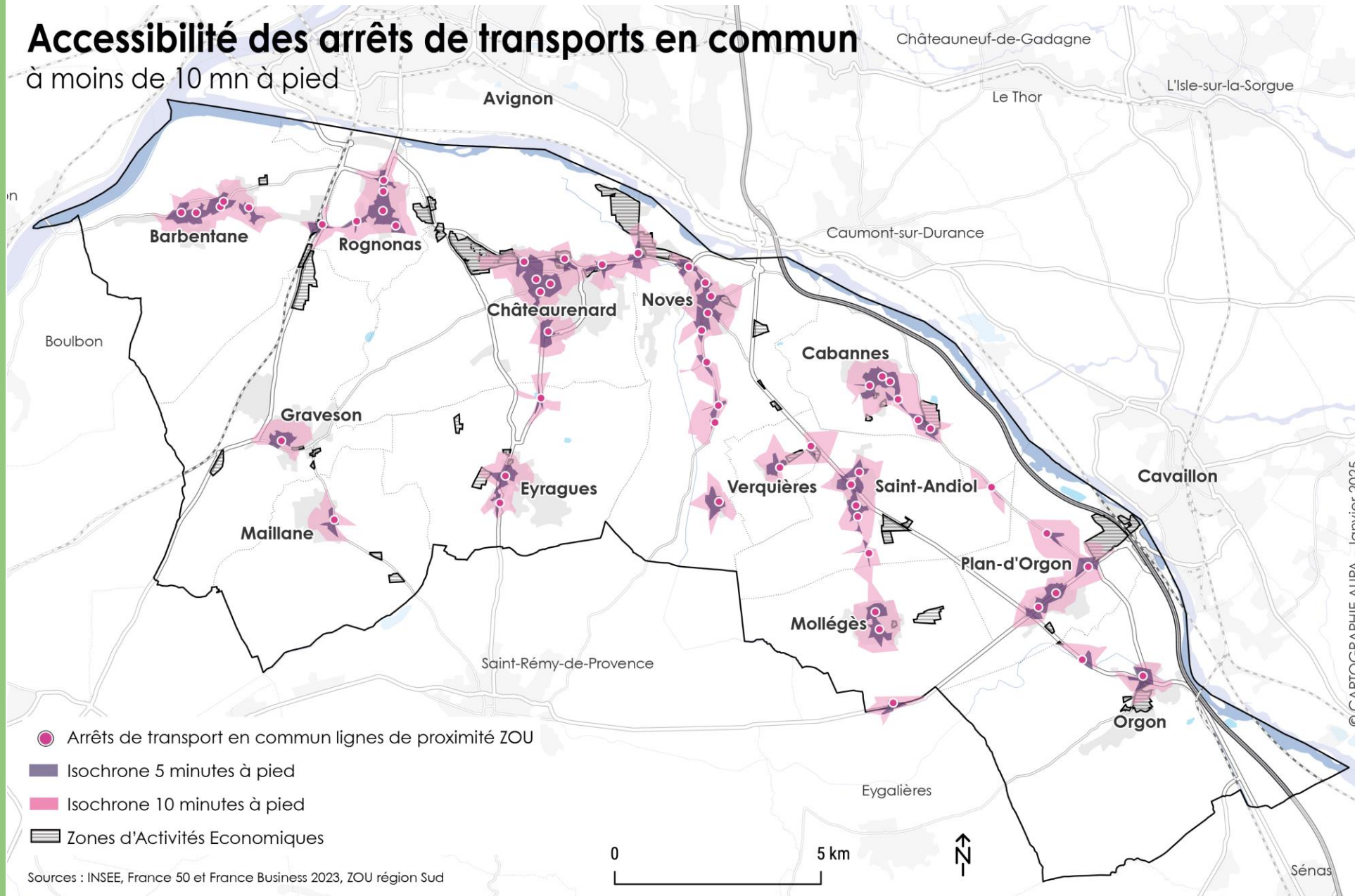


- Une offre TC qui ne permet pas de concurrencer l'usage de la voiture
- Dans le meilleur des cas (Plan d'Orgon-Cavaillon), la voiture ne devance les TC que de 5 min

Une accessibilité piétonne aux arrêts corrélée à une offre réduite

Accessibilité des arrêts de transports en commun

à moins de 10 mn à pied

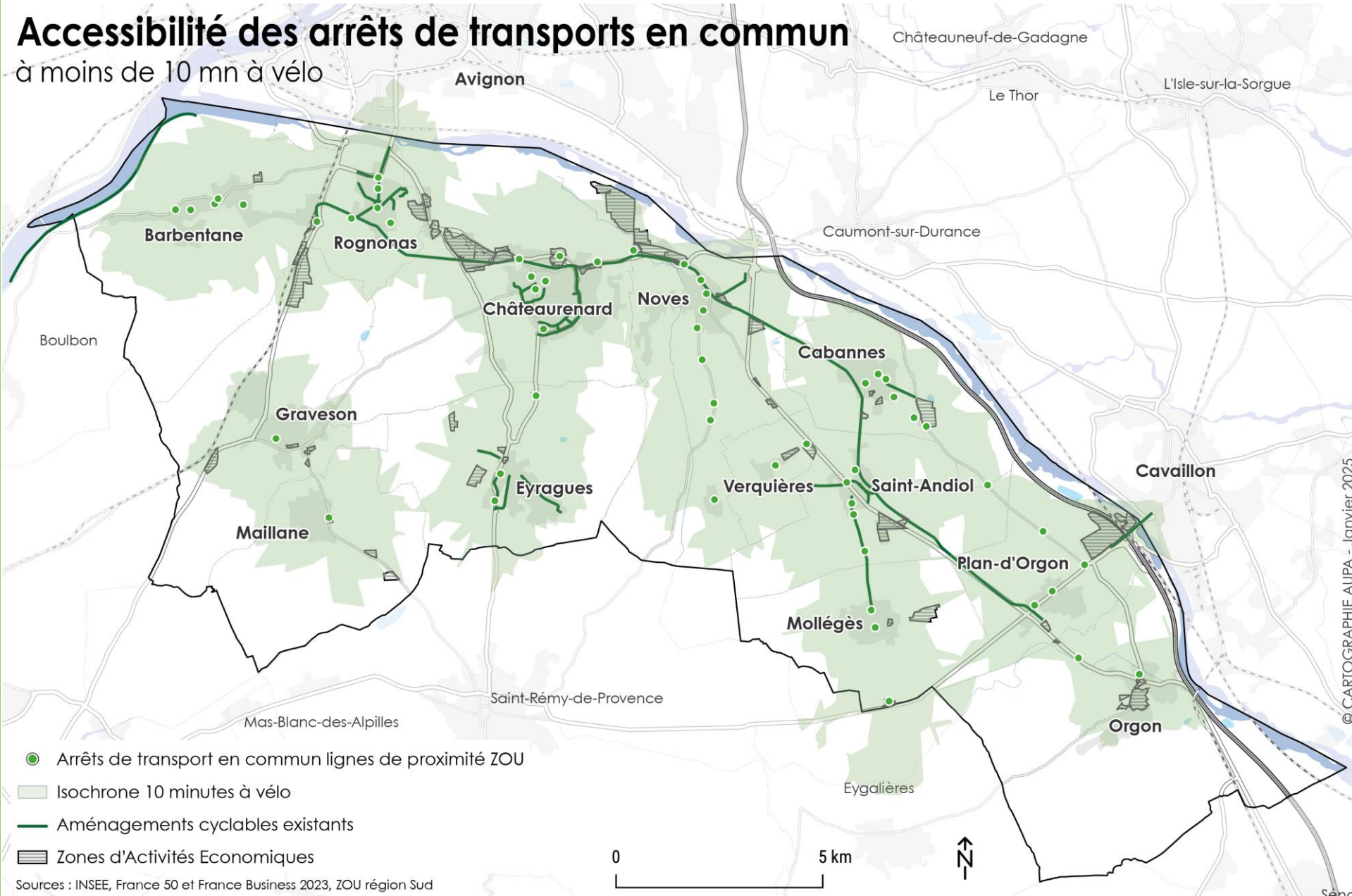


- **36% des résidents et 34% des emplois sont à moins de 5 mn à pied** d'un arrêt de car du réseau régional (lignes de proximité)
- **68% des résidents et 58% des emplois sont à moins de 10 mn à pied** d'un arrêt de car du réseau régional (lignes de proximité)

Un bon potentiel d'accessibilité cyclable aux arrêts

Accessibilité des arrêts de transports en commun

à moins de 10 mn à vélo



97% des résidents et 97% des emplois sont à moins de 10mn à vélo d'un arrêt de car du réseau régional (lignes de proximité)

Un enjeu de connexion cyclable et d'intermodalité

Le cyclable

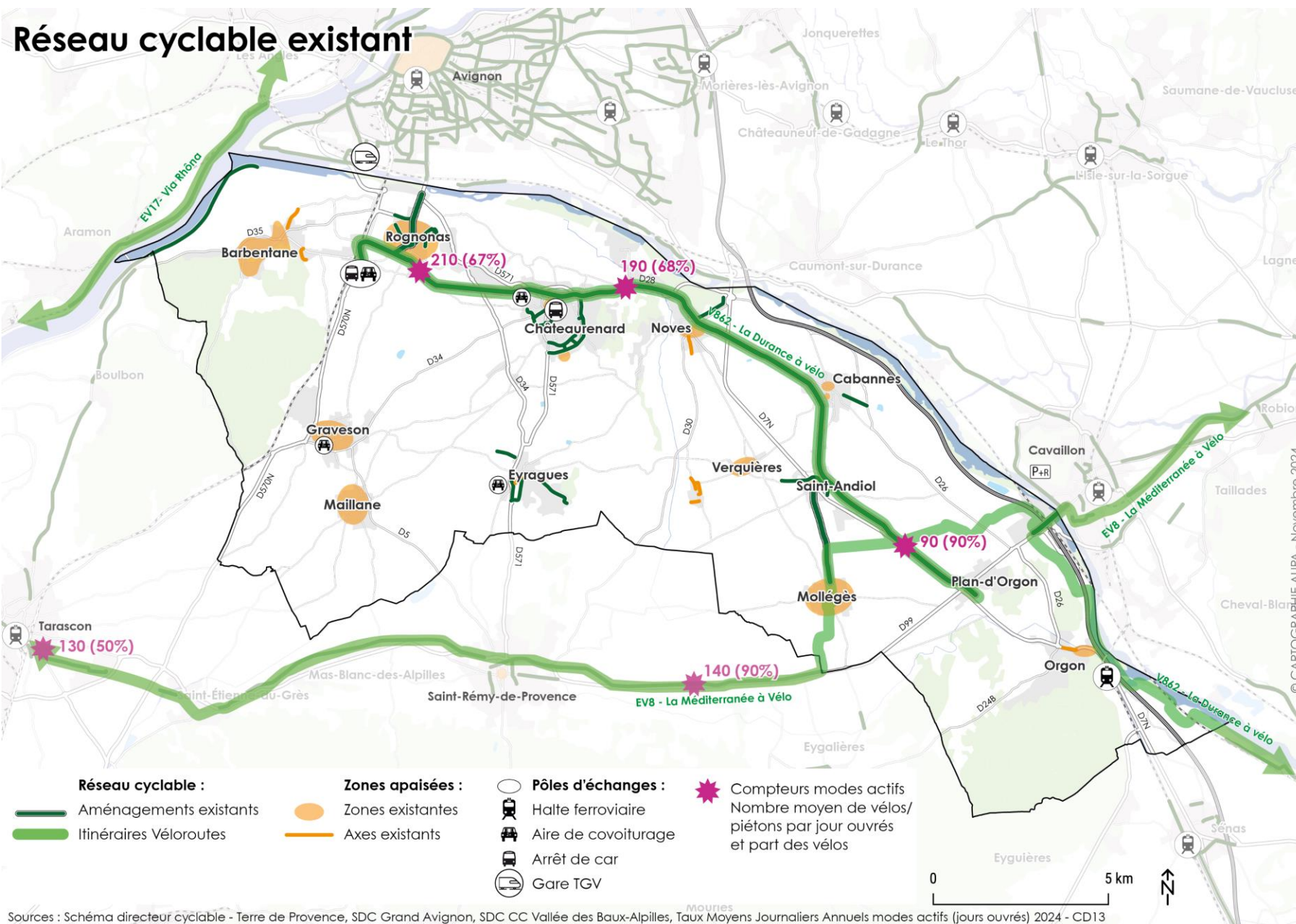
 Boucle du 13 - 8 a

CHÂTEAURENARD
NOVES  



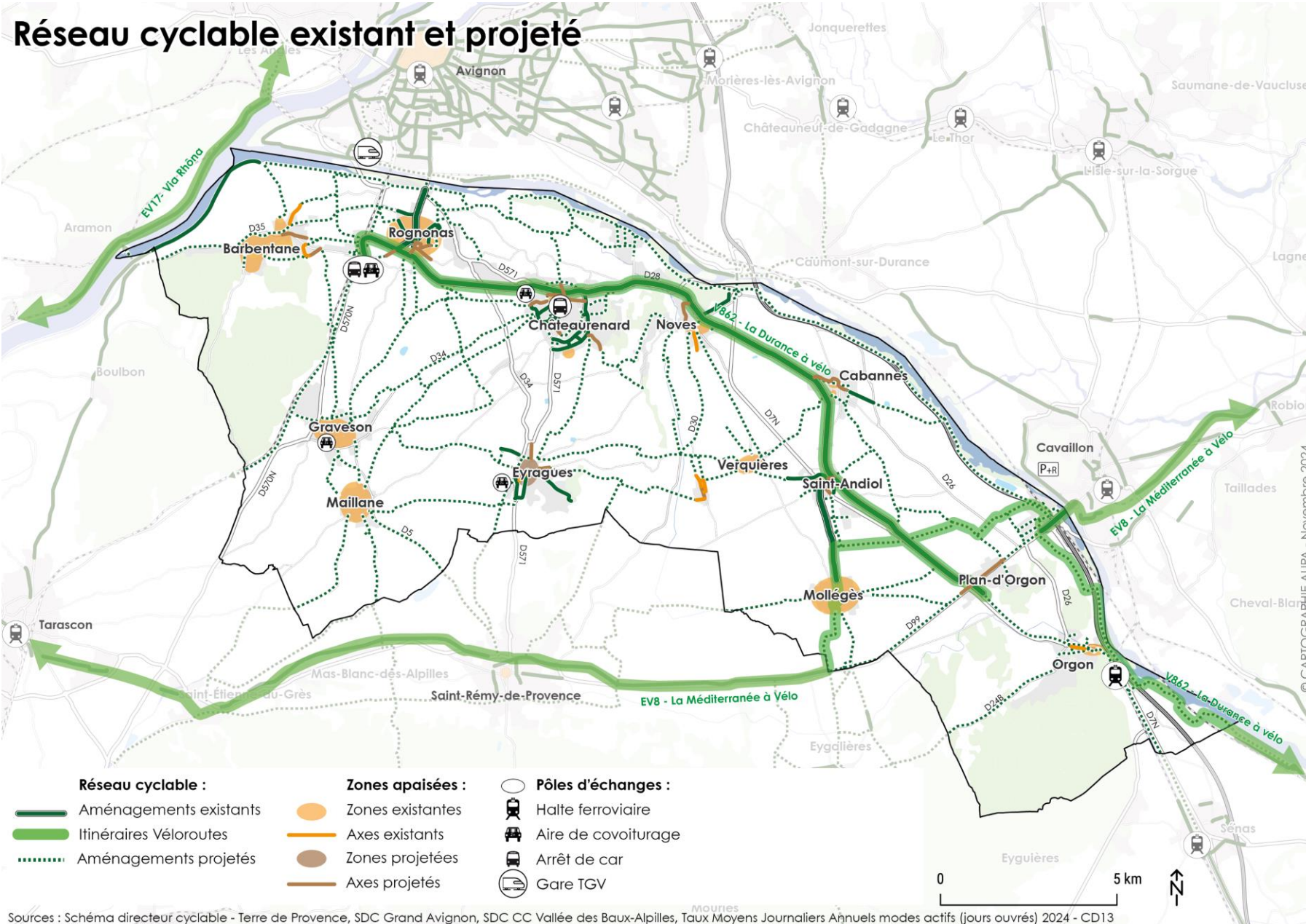
38 km de linéaires cyclables aménagés

Réseau cyclable existant



- **22 km de voie verte continue : La Durance à vélo** (60% des aménagements de Terre de Provence)
- **3 compteurs vélos et piétons sur la Durance à vélo :**
 - **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
- Une augmentation des fréquentations entre juin et septembre et une baisse importante entre novembre et avril

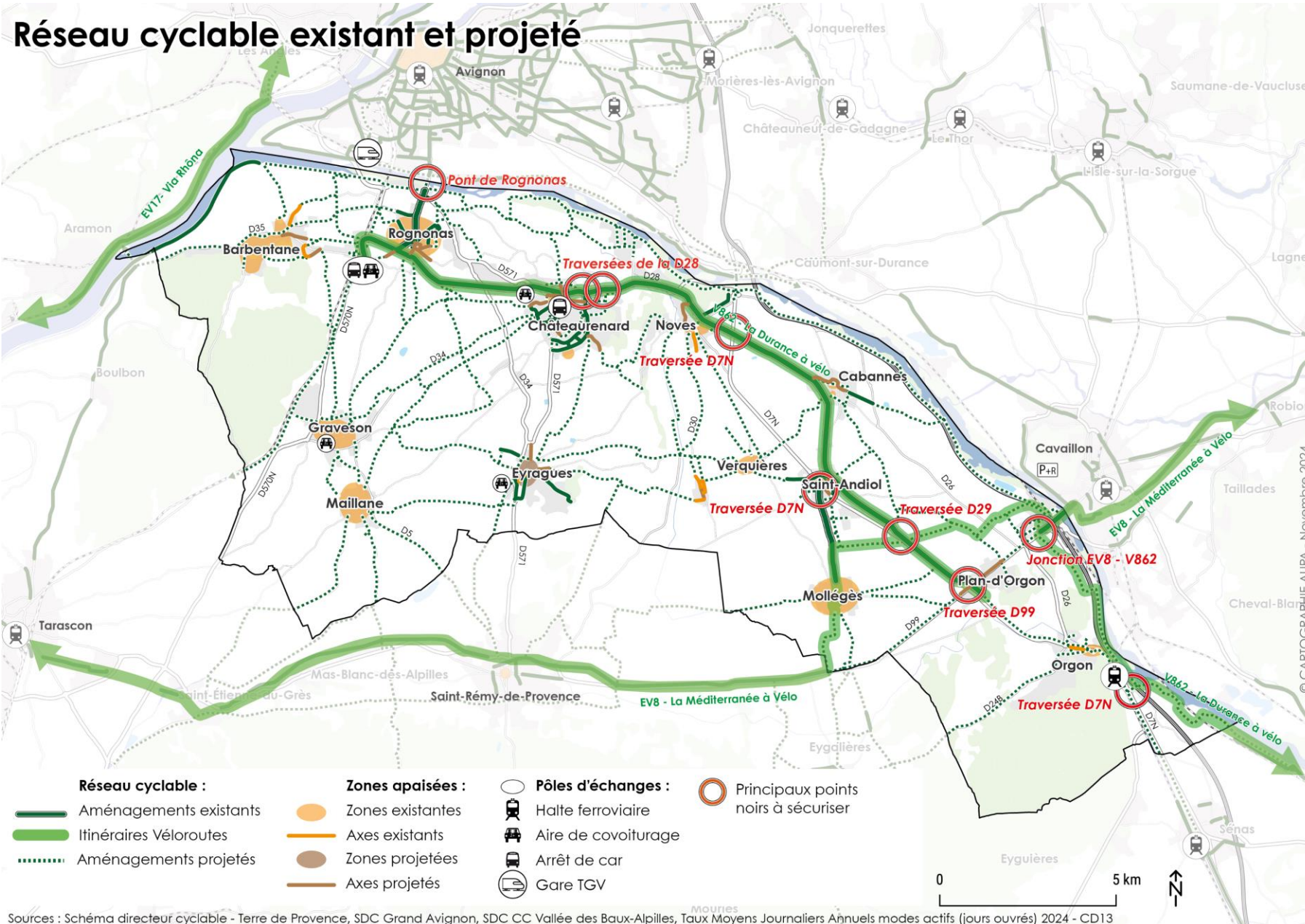
À terme : un maillage d'environ 290 km de linéaire cyclable



- De nombreux itinéraires projetés identifiés dans le **schéma directeur cyclable de Terre de Provence** élaboré en 2022 (+250 km de linéaire cyclable)
- Des **projets communaux**
- **Enjeux de desserte intercommunale** : l'accès aux pôles générateurs

Des points durs à résorber

Réseau cyclable existant et projeté



- Plusieurs intersections à sécuriser et continuités à aménager pour favoriser les déplacements à vélo et encourager la pratique cyclable

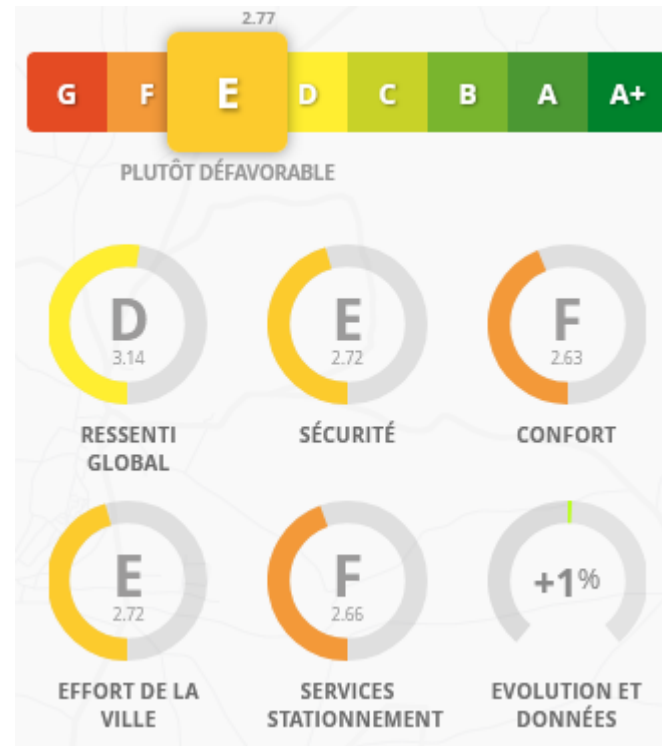
Le baromètre des villes cyclables (enquête FUB 2021)

Participation de 3 communes de Terre de Provence : **Barbentane** (101 contributions), **Rognonas** (100) et **Châteaurenard** (132)

Des conditions défavorables à Châteaurenard



Des conditions plutôt défavorables à Barbentane

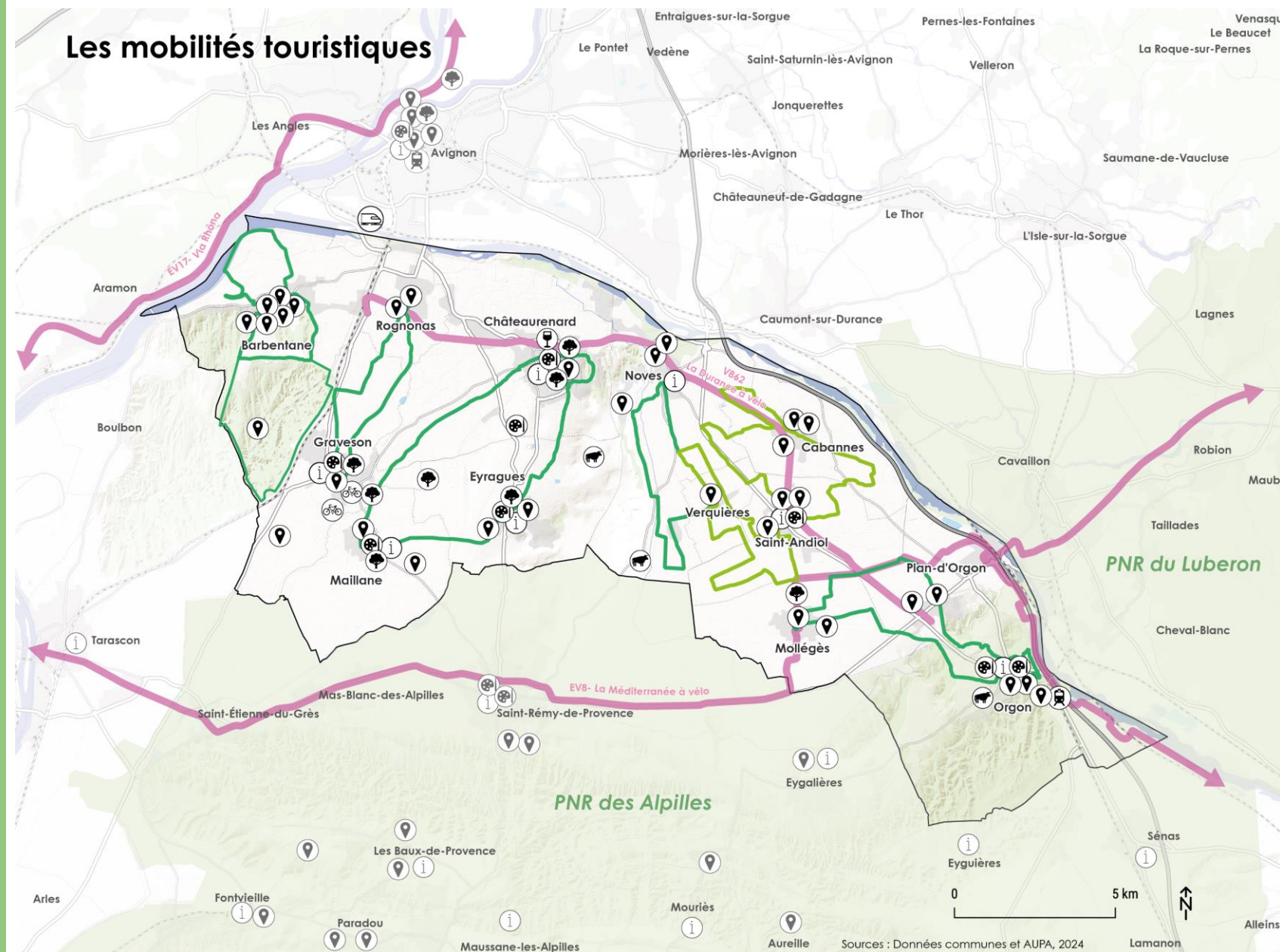


Des conditions plutôt favorables à Rognonas



Une mobilité touristique à considérer

Les mobilités touristiques

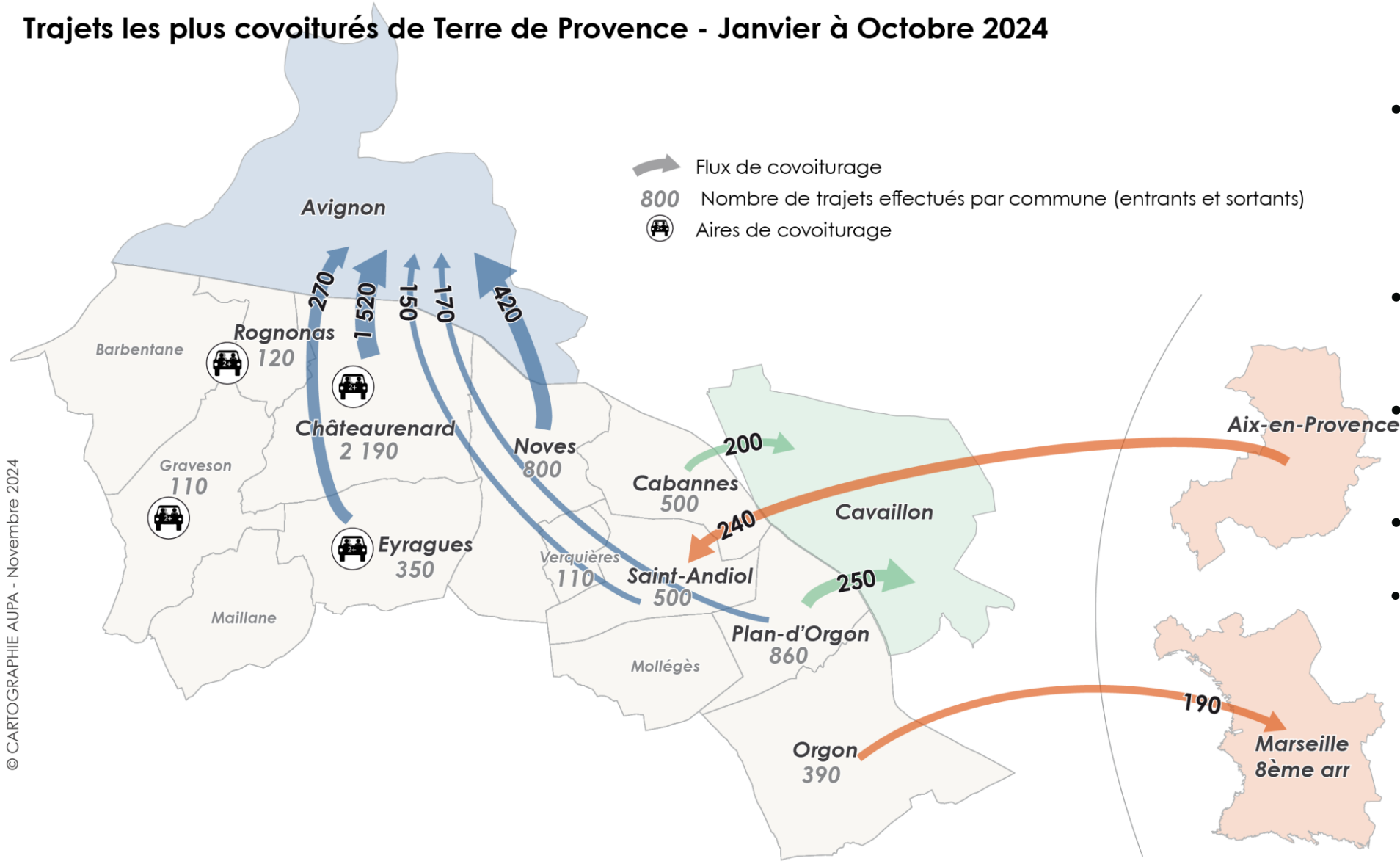


- Une **offre touristique riche** basée sur la culture camarguaise, les villages pittoresques et les espaces naturels
- Un territoire situé **entre des polarités touristiques importantes** : Avignon, les Alpilles et le Luberon

Le covoiturage

Les pratiques de covoiturage

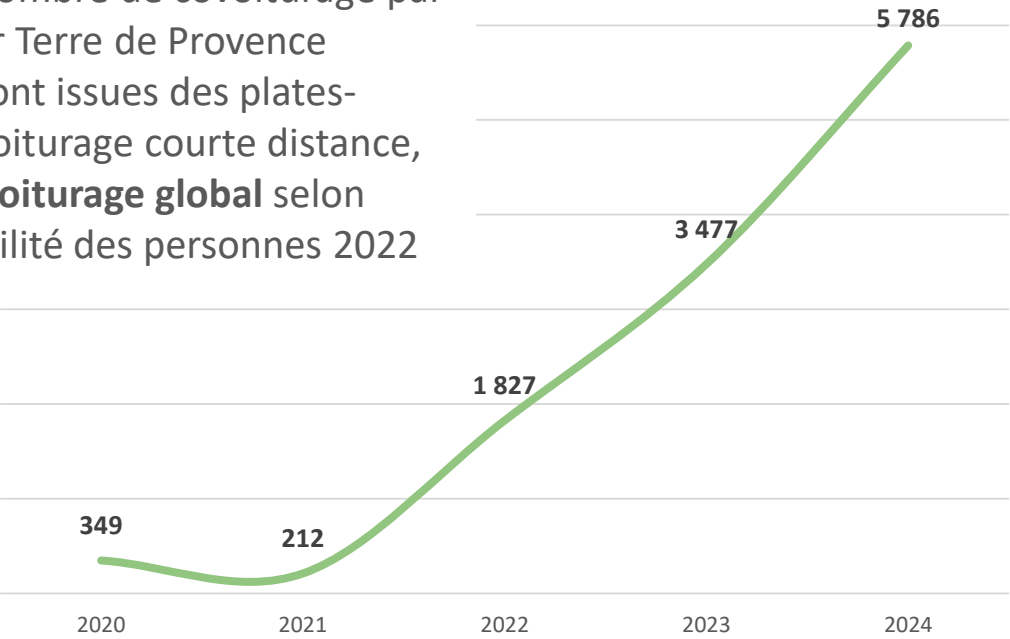
Trajets les plus covoiturés de Terre de Provence - Janvier à Octobre 2024



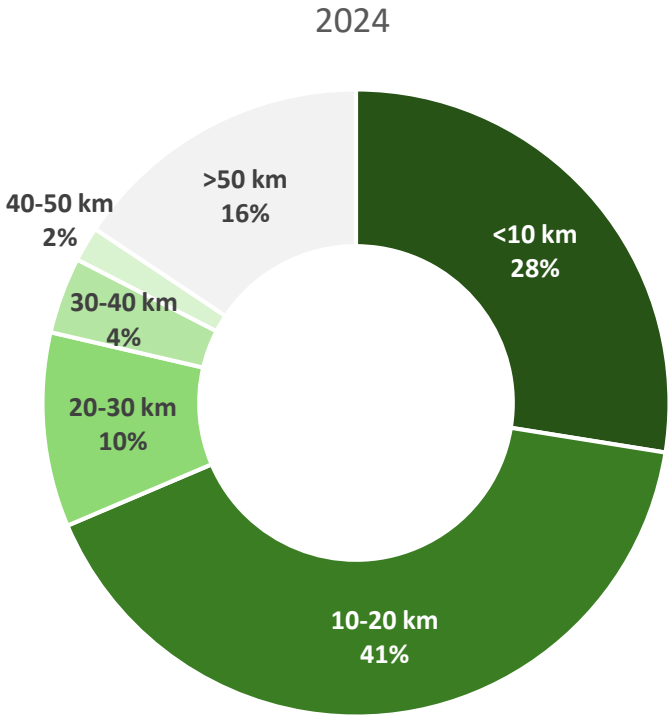
- **64%** des trajets covoiturés au départ de Terre de Provence vont à destination du Grand Avignon
- **14%** vont vers Luberon-Monts-de-Vaucluse
- **10%** vont vers Aix-Marseille-Provence
- **7%** sont internes au territoire
- 3 EPCI voisins , 2 plateformes :
 - Grand Avignon et LMV : Blablacar Daily (*en réflexion pour Terre de Provence*)
 - Métropole AMP : Karos

Les pratiques de covoiturage

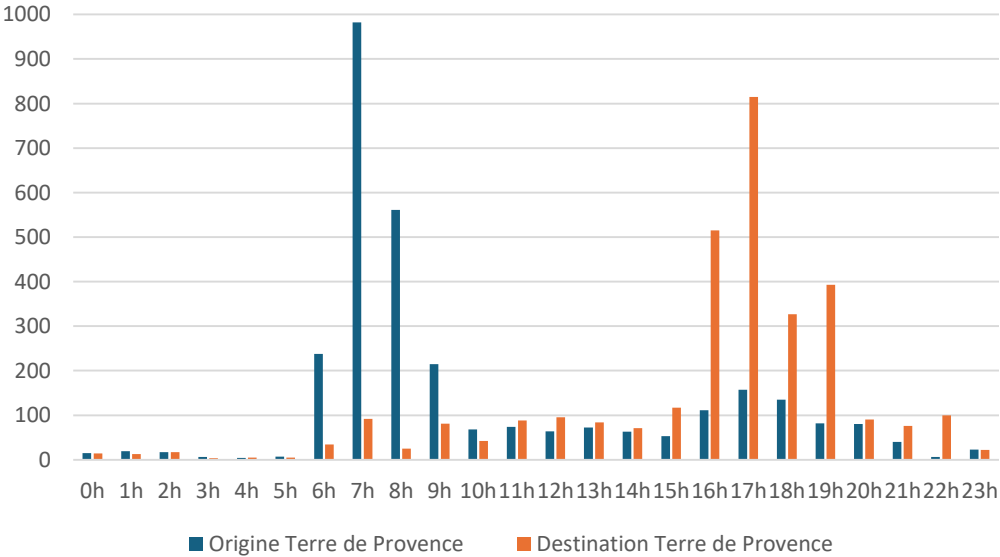
Evolution du nombre de covoiturage par an identifié sur Terre de Provence
Les données sont issues des plateformes de covoiturage courte distance, soit **4% du covoiturage global** selon l'enquête Mobilité des personnes 2022



Année	Distance moyenne	Temps moyen des trajets	Trajets réalisés à l'intérieur du territoire	Primo conducteurs	Primo passagers
2024	23 km	23 min	8,10%	615	682
2023	26 km	26 min	4,60%	221	267
2022	20 km	27 min	1,50%	155	159



Trajets par horaire (2024)

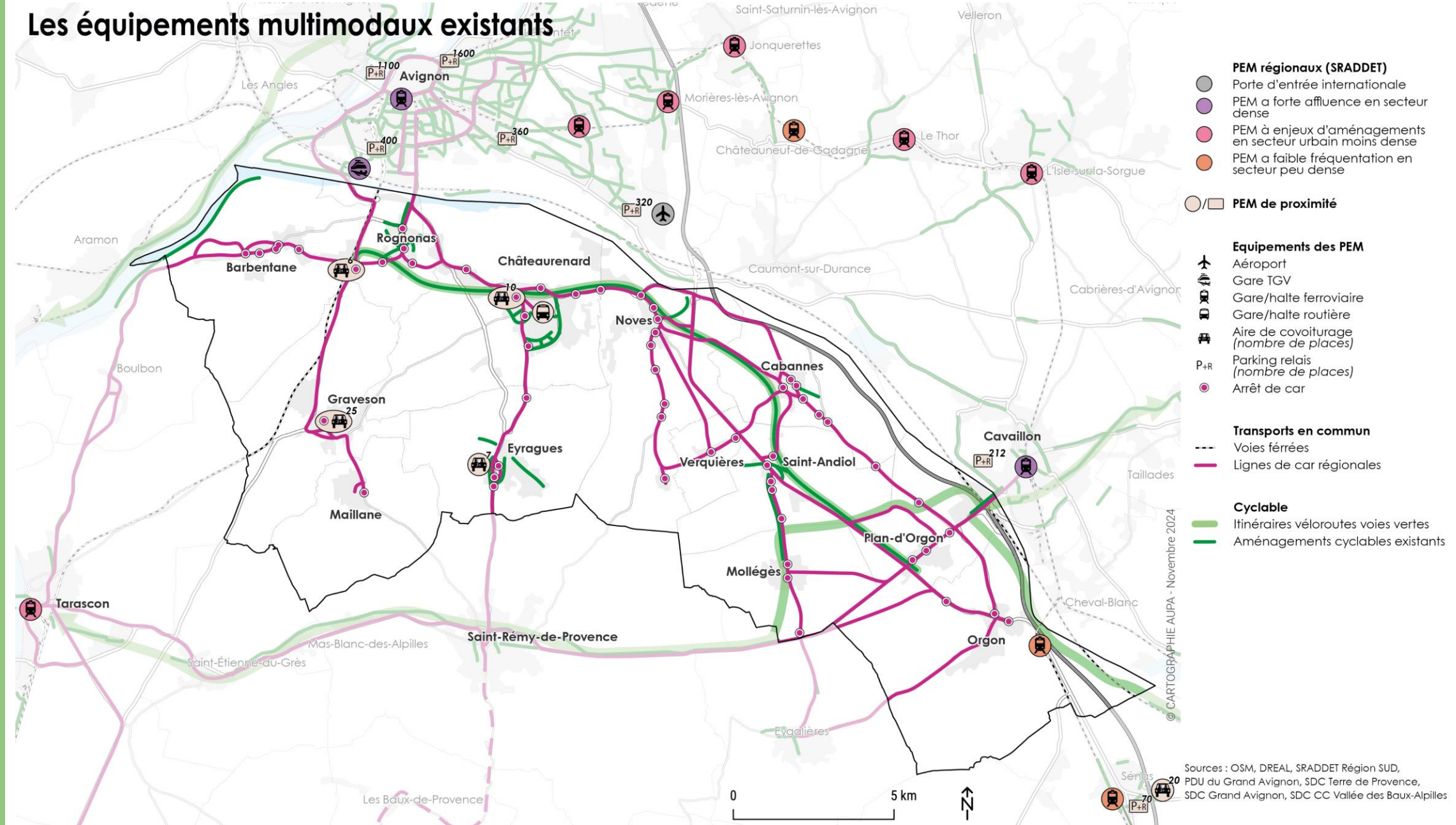


Le potentiel multimodal



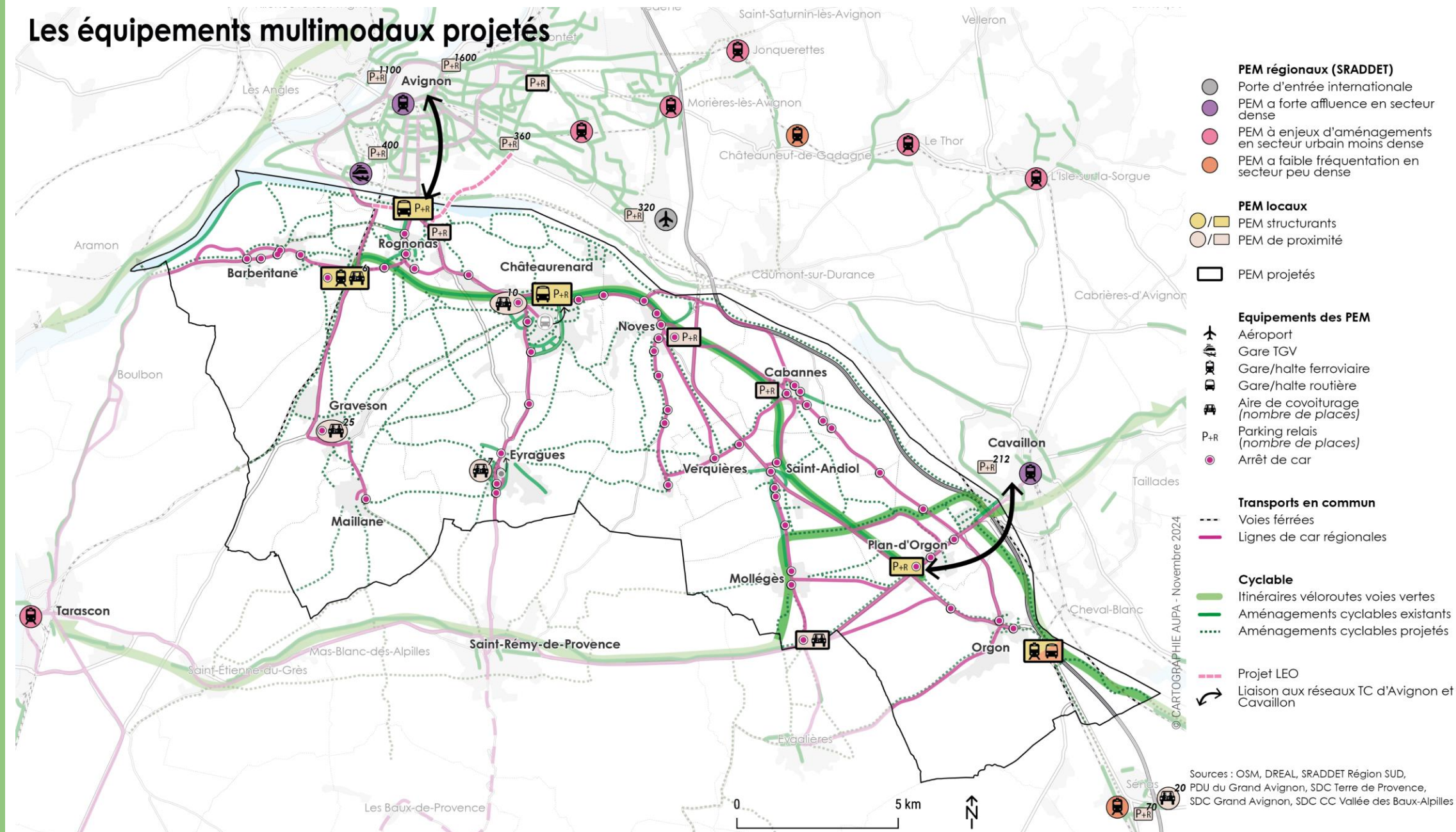
Un potentiel multimodal à développer

Les équipements multimodaux existants



Un réseau de pôles d'échanges multimodaux à mailler

Les équipements multimodaux projetés



2. LES CONSTATS ET ENJEUX DE MOBILITÉ

Premiers constats et enjeux identifiés

Constats	Des ruptures géographiques (Durance, Rhône, Alpilles, etc.) nécessitant des infrastructures de franchissement (seulement trois ponts traversant la Durance devant supporter un trafic important)
	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)
	Absence d’alternatives attractives permettant de concurrencer la voiture individuelle pour l’accès aux grandes polarités extérieures : gare d’Avignon TGV, aéroport d’Avignon, Avignon centre, Cavaillon, etc.
	Une proximité avec les grands itinéraires Véloroute Voies Vertes pour une connexion extra territoriale
Enjeu	Accessibilité et connexion aux territoires limitrophes

Constats	Une part modale de la marche importante (en intra notamment), associée à une place prépondérante de la voiture dans l’espace public
	Un apaisement progressif des centres-villes et villageois par la valorisation des espaces publics et le confortement en cours des modes actifs (zones 30, 20, aménagements cyclables)
	Des projets de développement (résidentiel, équipement, activité économique) à prendre en compte dans l’anticipation des flux de mobilités
Enjeu	Pacification des circulations et gestion du stationnement

Premiers constats et enjeux identifiés

Constats	Une offre de transport collectif (TC) peu attractive reposant principalement sur la desserte scolaire et les lignes régionales
	Un déséquilibre de l'offre de transport en commun et de la desserte entre les communes de Terre de Provence
	Desserte limitée des principaux pôles générateurs et zones d'emploi du territoire
	Absence de points de connexion avec les réseaux limitrophes
	Absence de connexion TC entre la ville-centre et les autres communes de Terre de Provence
Enjeu	Calibrage d'une offre de transport collectif répondant aux besoins

Constats	Une majorité de déplacements internes à Terre de Provence (entre communes/polarités)
	70% des déplacements font moins de 3 km
	Un axe cyclable structurant (Barbentane-Plan d'Orgon) sur lequel s'appuyer pour un maillage cyclable continu et sécurisé entre les communes, et pôles générateurs
	Absence de connexion entre le réseau cyclable local et les grands itinéraires Véloroutes (EV8, EV17 et V862)
	38 km aménagés et 250 km d'itinéraires projetés (schéma directeur cyclable Terre de Provence et retours communes)
	Des points durs à résorber pour sécuriser la pratique
Enjeu	Une nécessité de sécurisation des déplacements scolaires (parvis, cheminements)
	Maillage et connexions en modes actifs

Premiers constats et enjeux identifiés

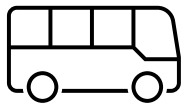
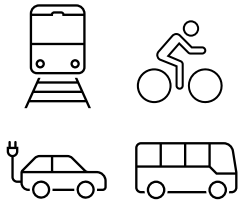
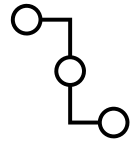
Constats	Des ruptures administratives limitant les connexions entre les réseaux et la fluidité des déplacements (Orizo, CmonBus...)
	Des équipements de transport (halte routière, gare, etc.) à conforter pour en faire des Pôles d'Echanges Multimodaux
	Une démotorisation des mobilités envisageable sur de nombreux flux quotidiens (domicile-travail, loisirs, accompagnement)
	La présence de 2 lignes ferroviaires (1 gare en fonctionnement reliée au SERM Avignonnais et AMP) : points d'appui pour le développement d'une offre intermodale attractive
	Un bon niveau d'équipement en IRVE
Enjeu	Développement de la multimodalité et de l'intermodalité

Constats	Un vieillissement de la population à considérer (Cf. tendance nationale)
	Une accessibilité aux emplois, services et commerces complexe pour les publics fragiles et/ou isolés (personnes en situation de précarité, personnes à mobilité réduite, résidents hors noyaux villageois, etc.)
	Les jeunes tributaires de l'offre de mobilité (TC, cyclable, multimodale)
	Une dépendance à la voiture qui représente un coût financier important pour les ménages
Enjeu	Amélioration des conditions de mobilité des publics captifs

Premiers constats et enjeux identifiés

Constats	Une forte activité productive et logistique en lien notamment avec le MIN de Châteaurenard
	Une position géographique stratégique et une proximité avec les échangeurs autoroutiers
	Des nuisances pour le territoire : flux de transit, pollutions (qualité de l'air, bruit, etc.)
	Un potentiel de report modal vers le fret ferroviaire et fluvial
Enjeu	Canalisation et réduction du trafic lié à l'activité logistique

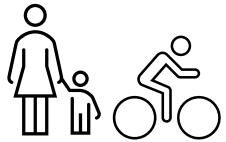
3. LES ORIENTATIONS STRATÉGIQUES



- > **Améliorer et développer les connexions avec les territoires voisins** : aménagement (ou confortement) d'infrastructures de franchissement multimodales, canalisation des flux quotidiens et de transit poids lourds, développement de solutions alternatives attractives pour accéder aux grandes polarités, etc.
- > **Développer la multimodalité de façon structurante pour répondre aux besoins de mobilité du plus grand nombre** : aménagement de pôles d'échanges multimodaux (train, TC, voiture, vélo, etc.) notamment depuis les gares ferroviaires, interopérabilité des réseaux de transport en commun, incitation aux mobilités partagées (covoiturage, autopartage).
- > **Organiser une desserte en transport collectif qui réponde davantage aux déplacements quotidiens (fréquence, amplitude horaire et secteurs desservis)** : réalisation d'une étude de faisabilité pour le développement d'un réseau TC interne (identification des besoins, scénarios budgétisés), coordination avec la desserte scolaire, connexion avec le réseau régional et les réseaux voisins.



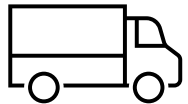
- > **Réduire la place de la voiture au profit d'espaces publics de qualité dans les noyaux villageois** : poursuite de l'apaisement des circulations, rééquilibrage de l'emprise voirie/stationnement/espaces publics, anticipation de l'accessibilité dans le cadre des futurs projets, sécurisation des parvis scolaires.



- > **Mobiliser le potentiel piéton et cyclable du territoire** : développement d'une alternative attractive pour les déplacements de courte distance (Cf. 70% des déplacements), maillage des continuités depuis les aménagements existants, sécurisation des déplacements vers les pôles générateurs, mise en place de stationnements vélo sécurisés (PEM, arrêts scolaires majeurs).



- > **Améliorer les conditions de mobilité des publics captifs** : développement de solutions adaptées aux spécificités du résidents du territoire (jeunes, seniors, personnes isolées, en situation de handicaps, précaires...)



- > **Réduire et structurer le trafic de transit en lien avec l'activité logistique du territoire** : pilotage d'une réflexion collective avec les principaux générateurs et acteurs impliqués par Terre de Provence, appui sur le potentiel ferroviaire et fluvial pour bâtir le report modal.

4. LES MONOGRAPHIES COMMUNALES

BARBENTANE

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.

A 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



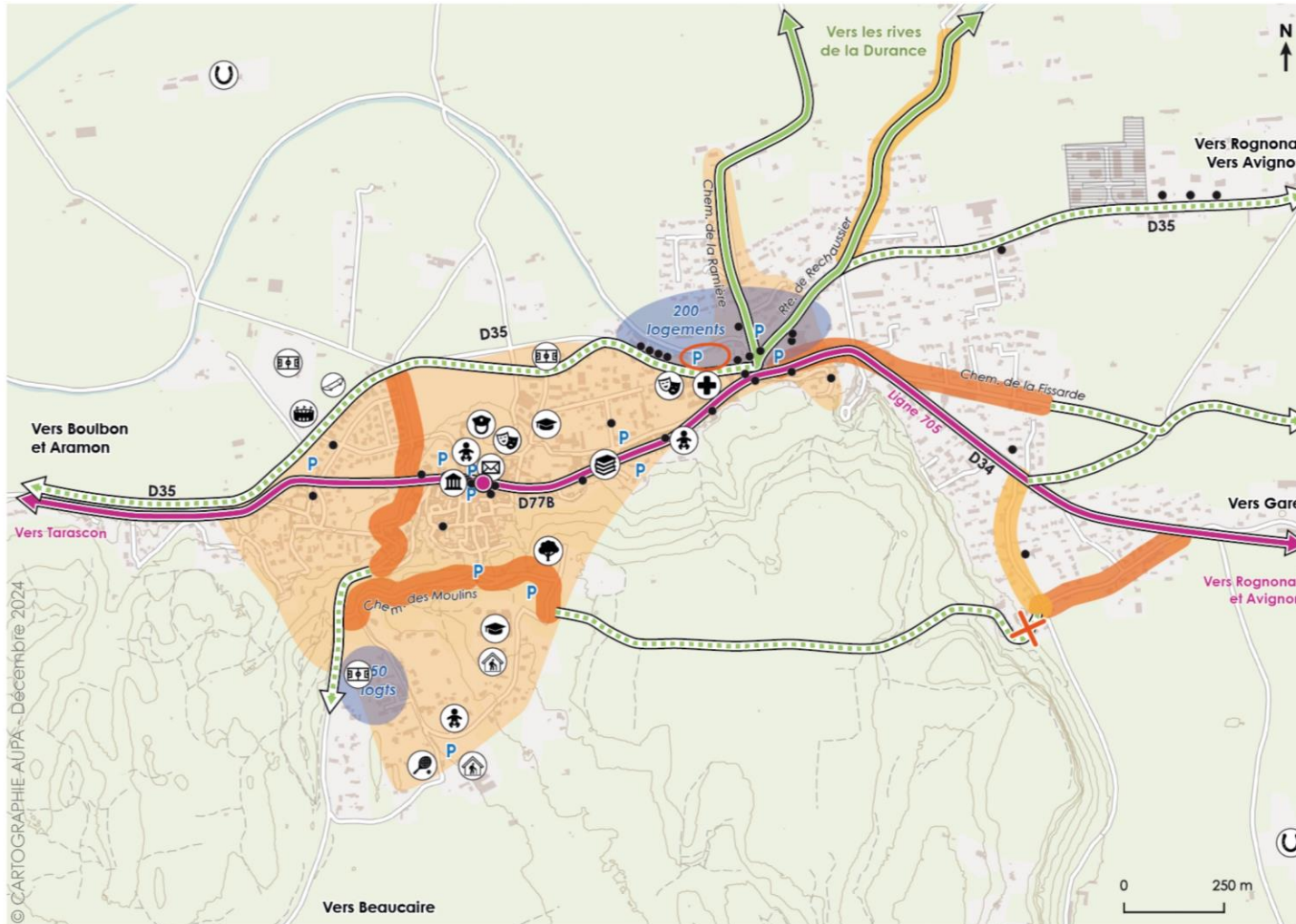
Rue Grande

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
- › L'aménagement d'une halte fluviale dans le cadre de la création d'une navette fluviale Avignon-Tarascon



Éléments de diagnostic :

- Zone apaisée (zone 30)
- Axes apaisés
- P 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 dénivelé

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.

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.



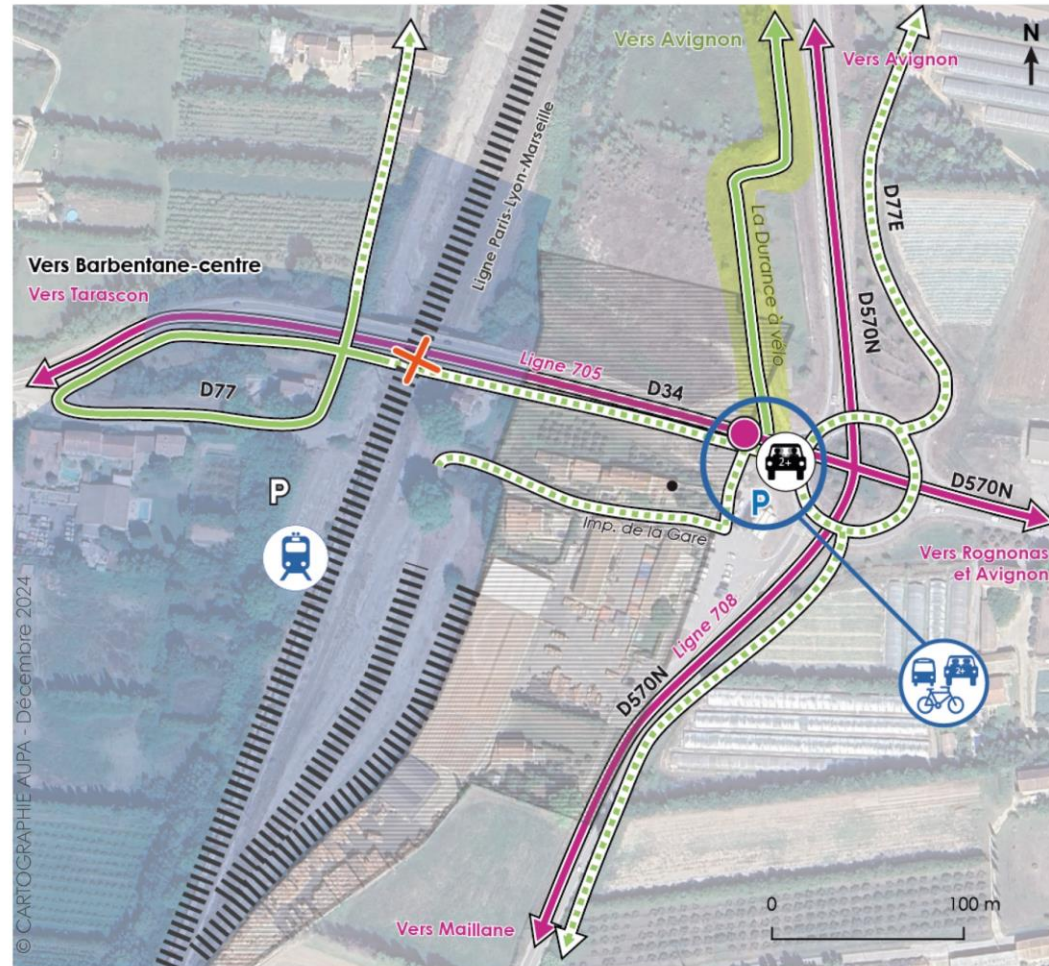
Bus et covoiturage à l'Escapade



Gare de Barbentane



Voie verte



Éléments de diagnostic :

-  Zone de stationnement
-  Pôles générateurs
-  Commerces
-  Lignes de cars régionaux (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
-  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

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 Bompas) 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.

Plan de mobilités Terre de Provence



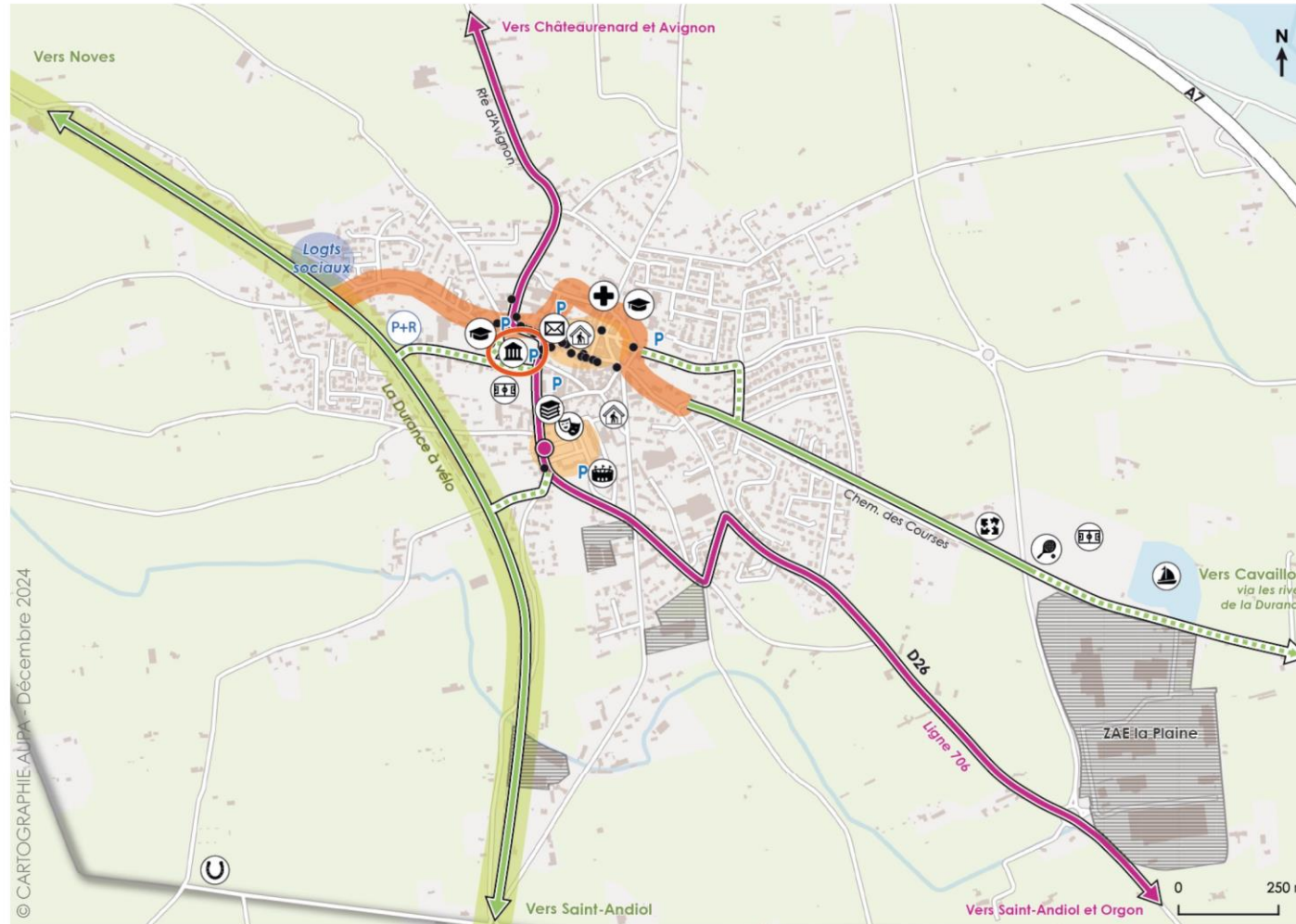
Rue Eucher Ferrier



Place de la Mairie



Voie verte



© CARTOGRAPHIE ALPA - Décembre 2024

Éléments de diagnostic :

- 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
- 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 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

CHÂTEAURENARD

LES CHIFFRES CLÉS DE LA COMMUNE EN 2021 (INSEE)



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 MARCHÉ D'INTÉRÊT NATIONAL

Le MIN 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 MIN 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 MIN.

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.



Cours Carnot



Stationnement Cours Carnot



Traversée entre les Deux Eaux



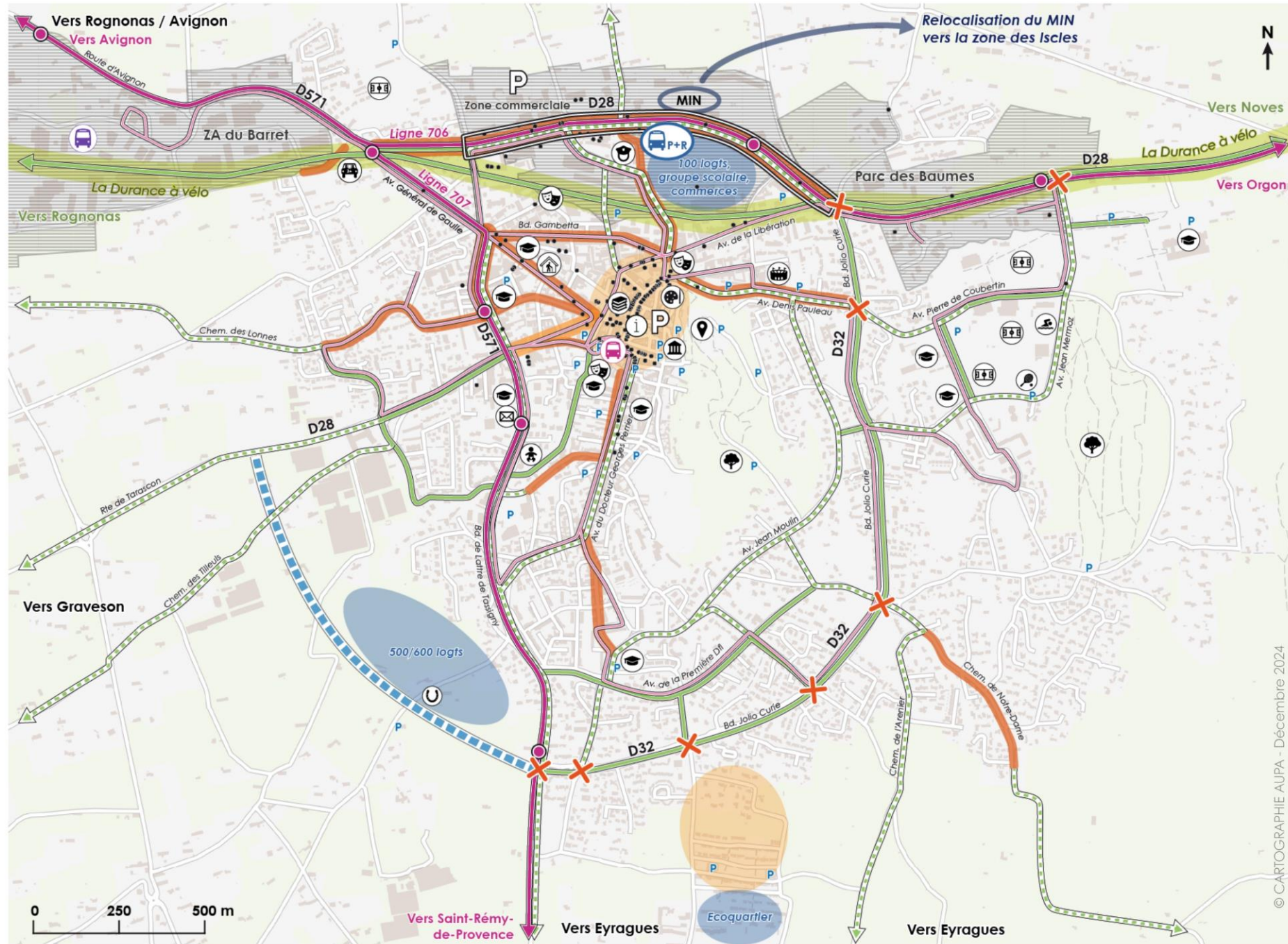
Voie verte



Voie verte à la zone d'activités du Barret



Navette du centre de Châteaurenard à la halte routière



Éléments 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 très 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 : MIN 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 MIN 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 :
 - 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.)

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 Chateaurenard, 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.



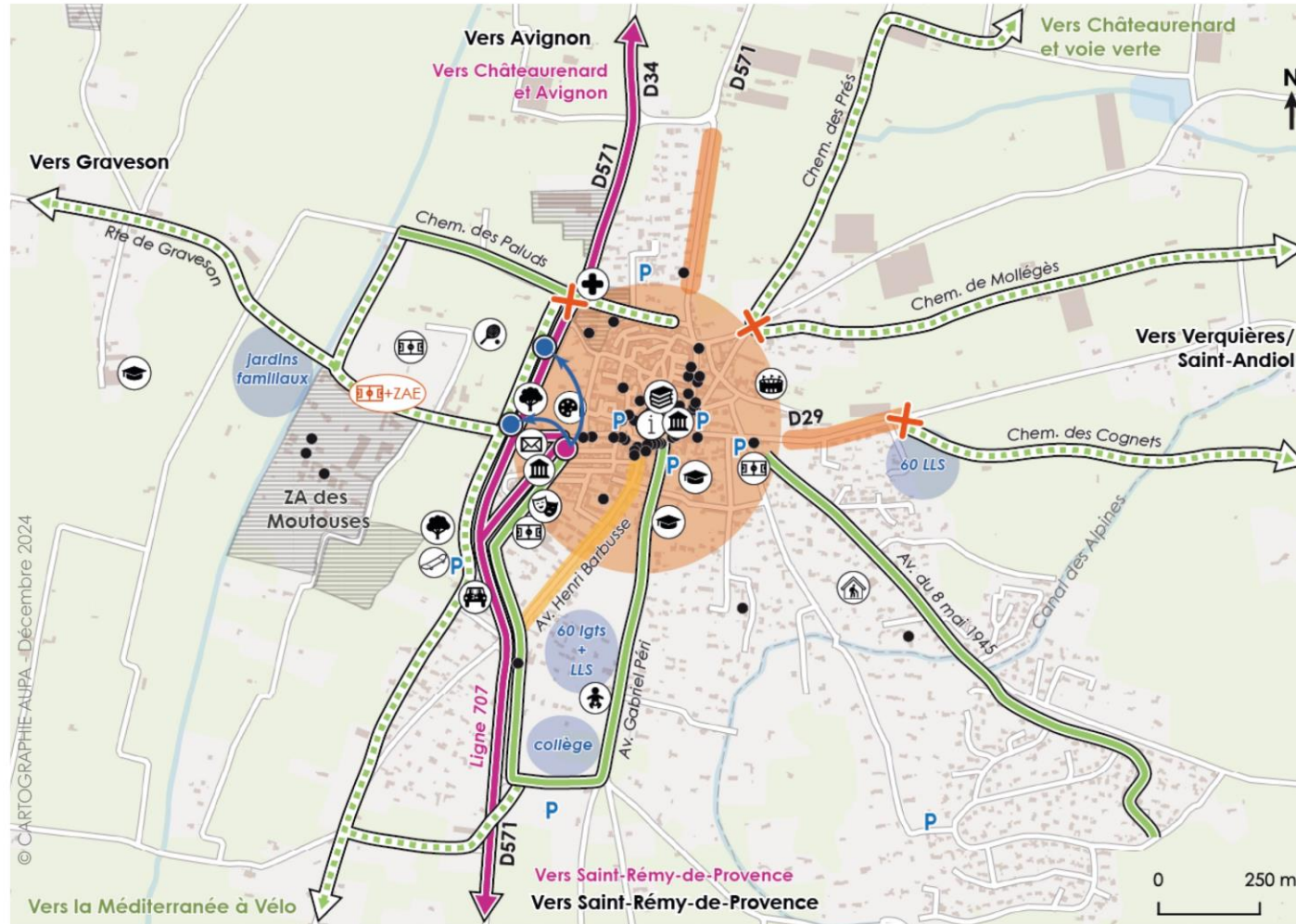
Centre ancien



D29 et stationnement en zone bleue



Aire de covoiturage



Éléments 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
- P+ZAE Sécurisation de la desserte du complexe sportif et de la zone d'activités économiques des Moutouses en modes actifs
- X 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
- 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, desservant 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 D871 pour une desserte express
- La desserte en modes actifs des équipements, de la zone d'activités Ouest et des 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

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



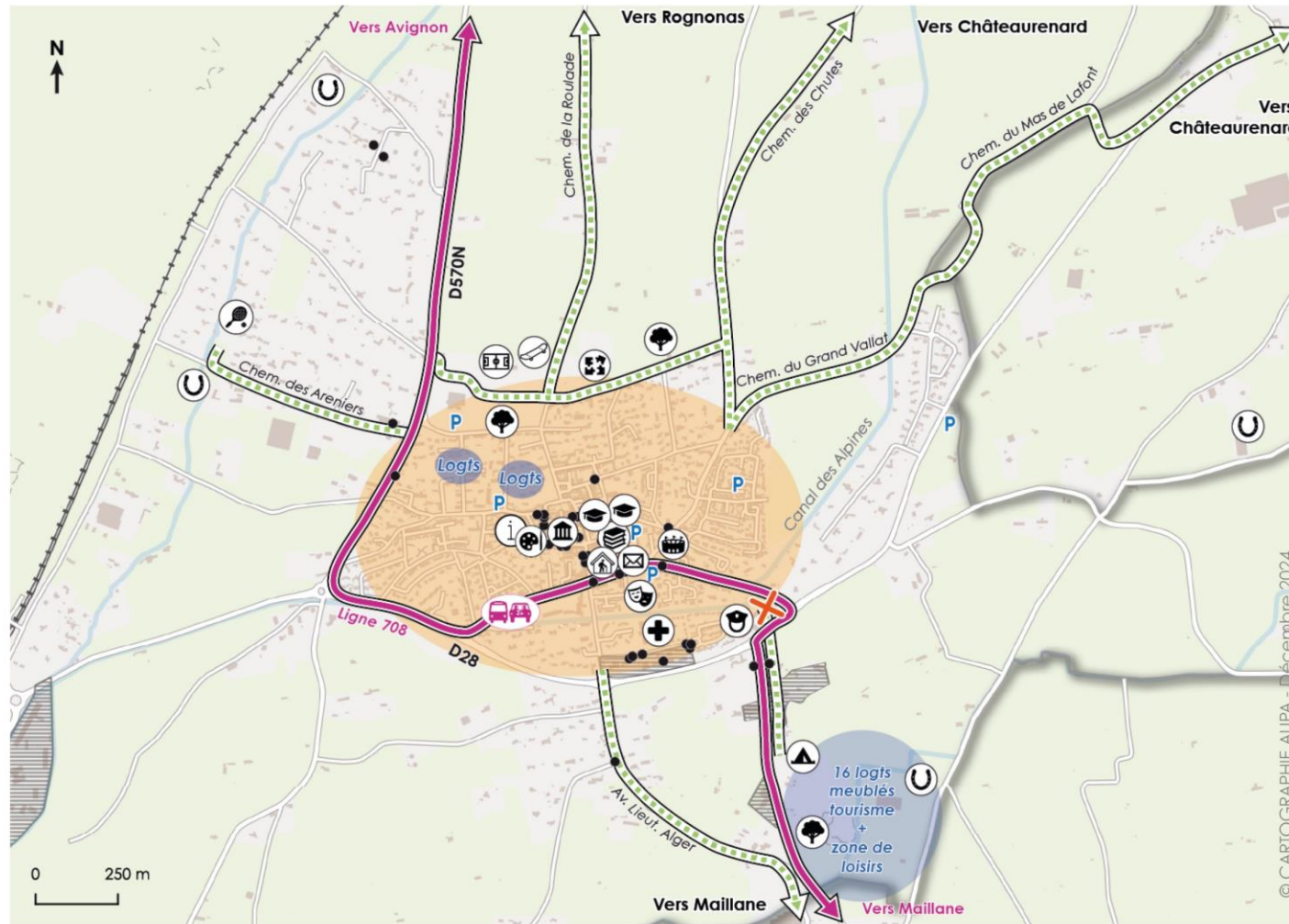
Avenue du Général de Gaulle

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 :
 - Avec les pôles générateurs excentrés, notamment le camping et la future zone de loisirs
 - Avec 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



Éléments de diagnostic :

- Zone apaisée (zone 30, zone 20)
- P 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

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.



Accès au parc sportif, Route des Baux

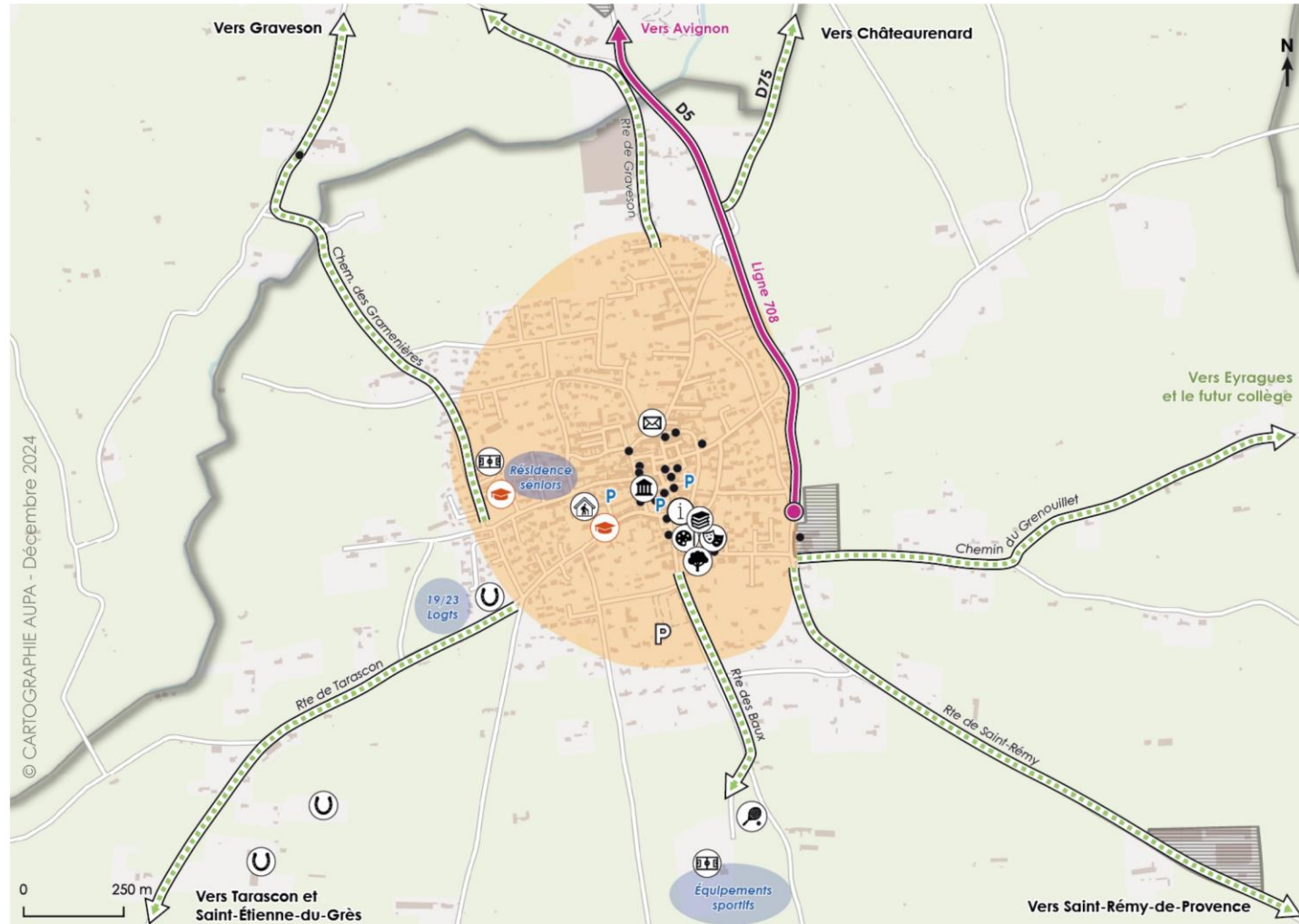


Centre-villageois, Rue du Poète



Cours Guynemer

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 bénéficie 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.



Éléments de diagnostic :

- Zone apaisée (zone 30)
- P 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
- P Création d'un parking et réaménagement de l'offre en stationnement en raison de la création de la zone 60
- Desserte des zones de projets en modes actifs

CONSTATS

- Une commune tournée vers plusieurs polarités (Tarascon, Arles, Avignon, Saint-Rémy)
- Un village qui n'a pas vocation à s'agrandir davantage 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 (conformement de l'aménagement existant)

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.



Avenue du Château

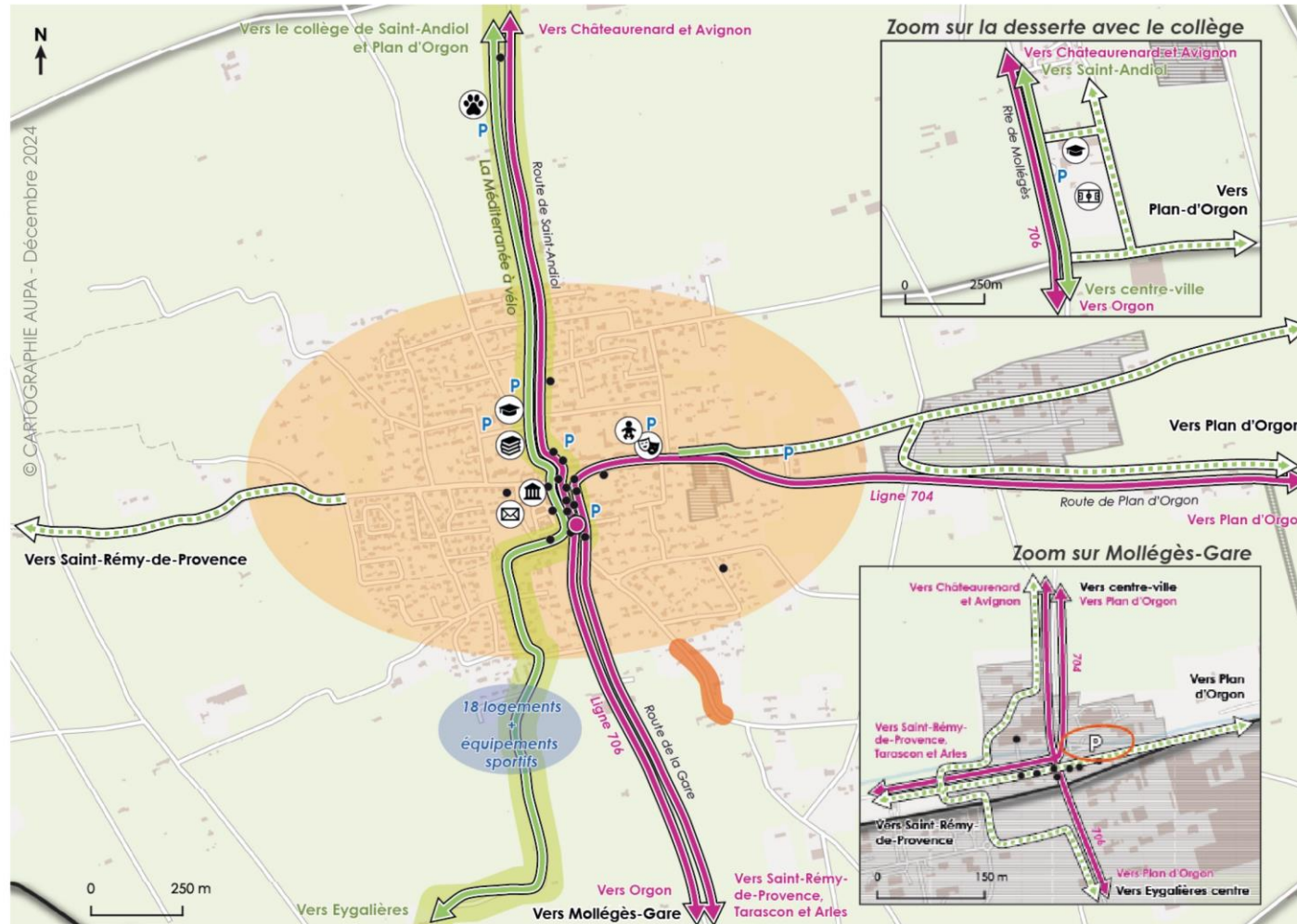


Mairie depuis la place de l'Église



Mollégès-Gare

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).



Éléments de diagnostic :

- Zone apaisée (zone 30)
- Zones de stationnement
- Zones d'activités
- Pôles générateurs
- Commerces
- Lignes de cars régionales (704 et 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 de Mollégès-Gare afin d'apaiser le secteur et sécuriser les traversées de départementales
- Réorganisation du stationnement à Mollégès-Gare
- Desserte des zones de projets en modes actifs

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
- Desservi 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 :
 - 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)

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 Bompas. 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.

Plan de mobilités Terre de Provence



Voie Verte



Place de l'Église



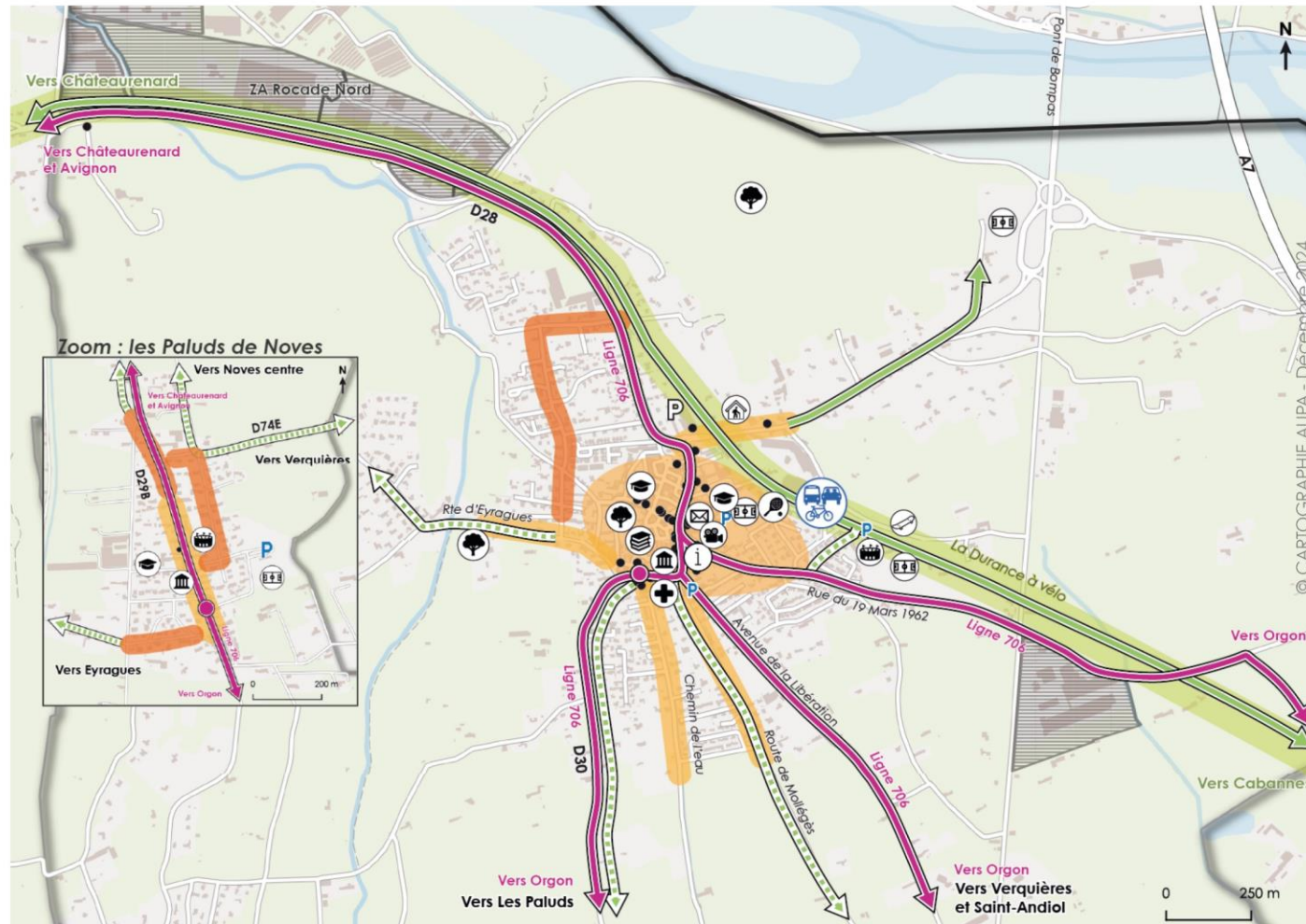
Pont de Bompas

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)
- › 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
- › La création d'un barreau routier au Sud afin de soulager le centre-ville des flux de transit



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**

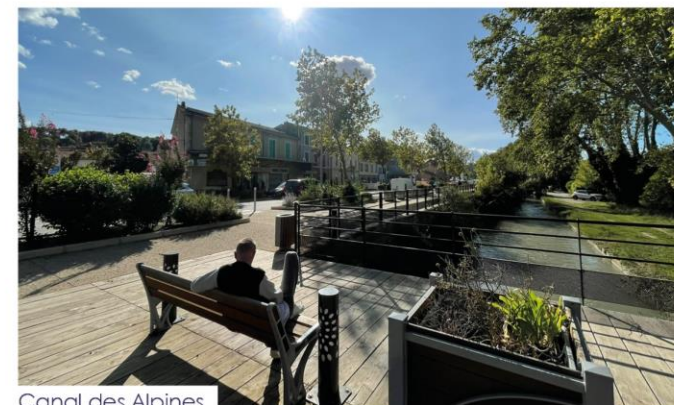


Chaque jour :

- 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.

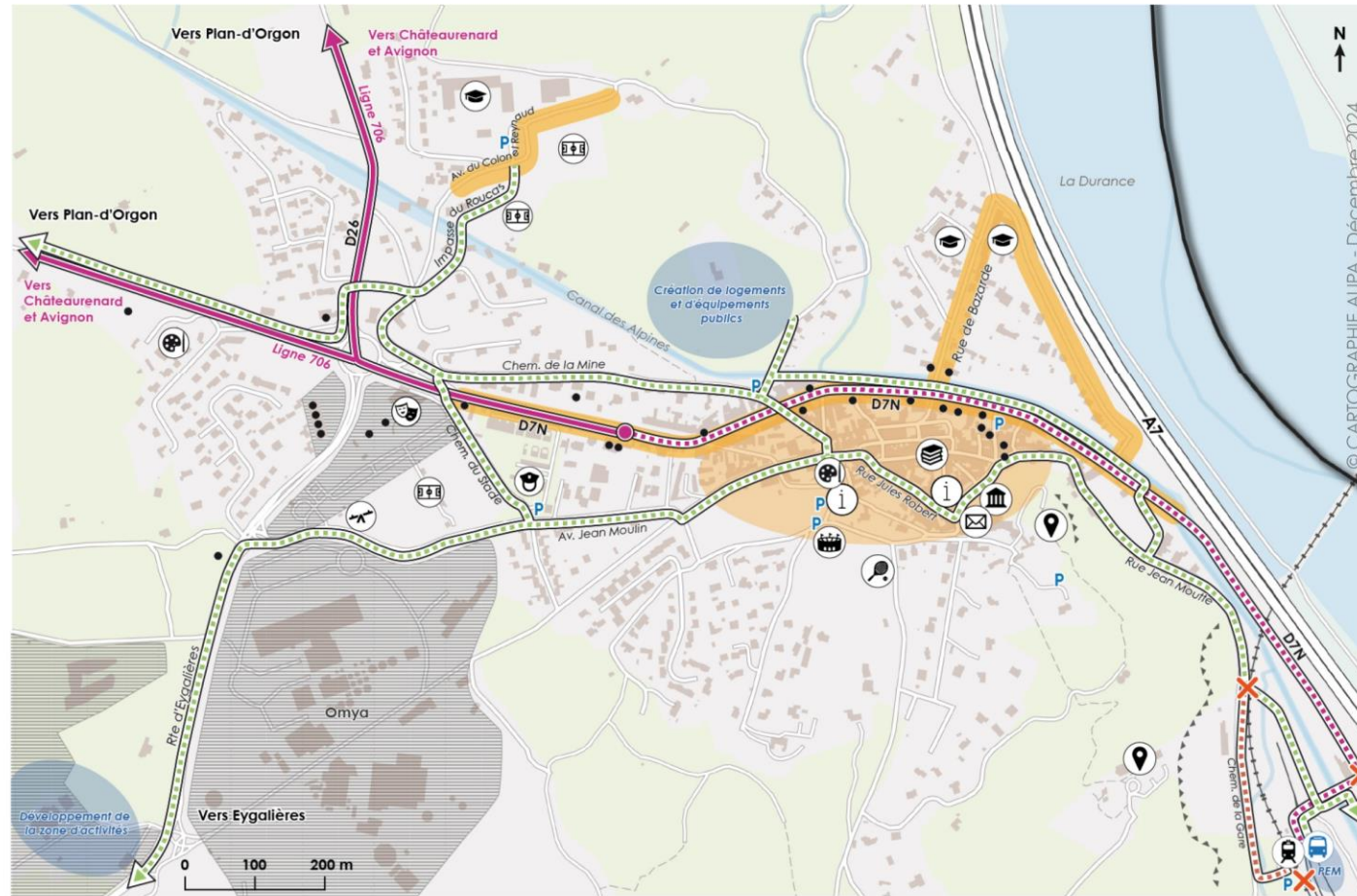


Mairie d'Orgon



Canal des Alpines

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.



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

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.



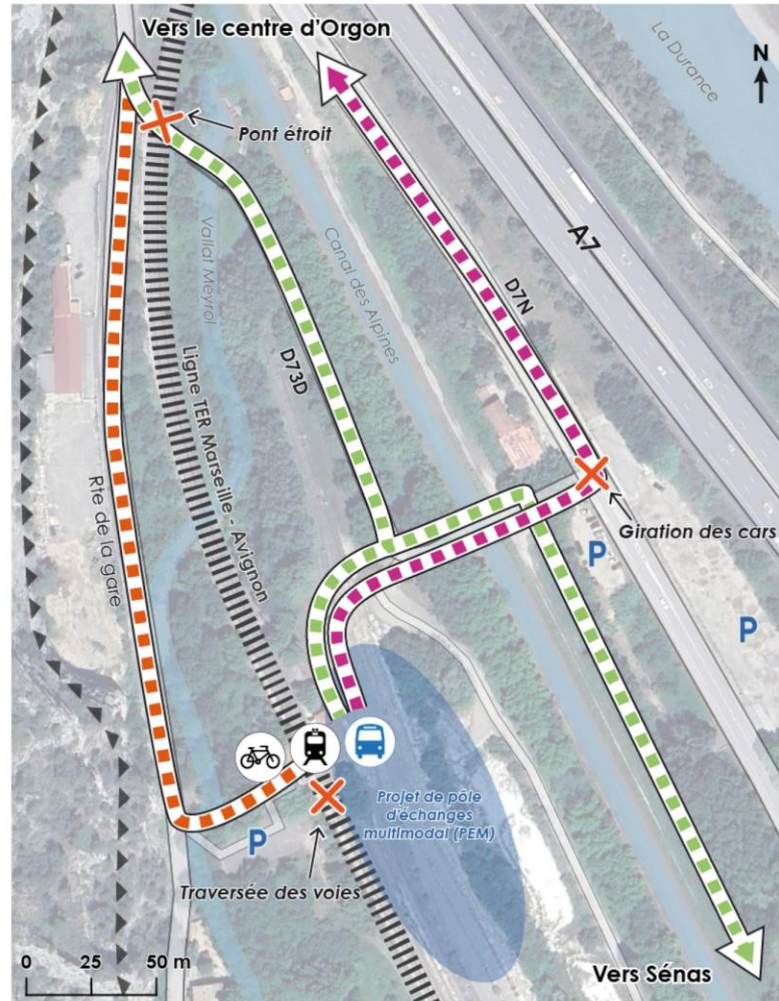
Halte ferroviaire d'Orgon



Parking de la gare



Passage à niveau



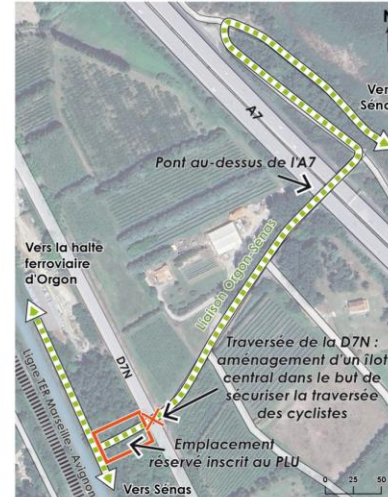
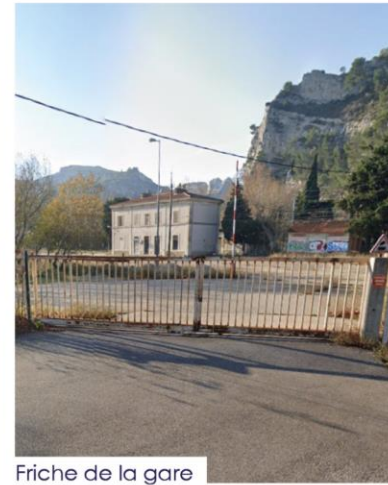
Éléments diagnostic :

-  Halte ferroviaire
-  Stationnements vélos sécurisés
-  Zones de stationnement

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
-  Création d'une gare routière
-  Résorption des points noirs afin de sécuriser les déplacements
-  Desserte des secteurs de projets



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

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 :

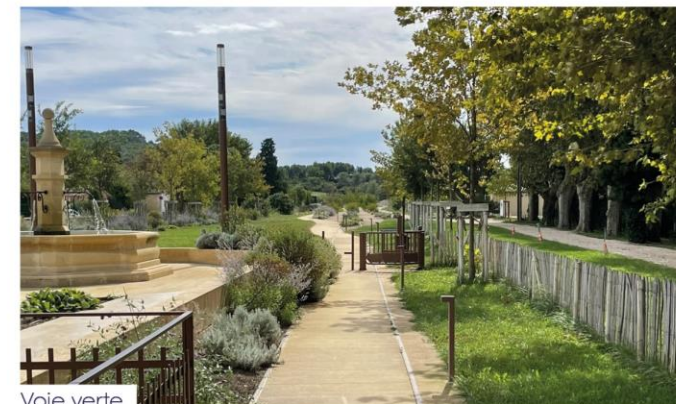
- 1 100 personnes se rendent à Plan d'Orgon pour travailler
- 300 personnes résident et travaillent à Plan d'Orgon
- 1 300 habitants quittent Plan d'Orgon pour rejoindre leur lieu d'emploi.



Traversée cyclable du pont de Cavaillon



D99



Voie verte

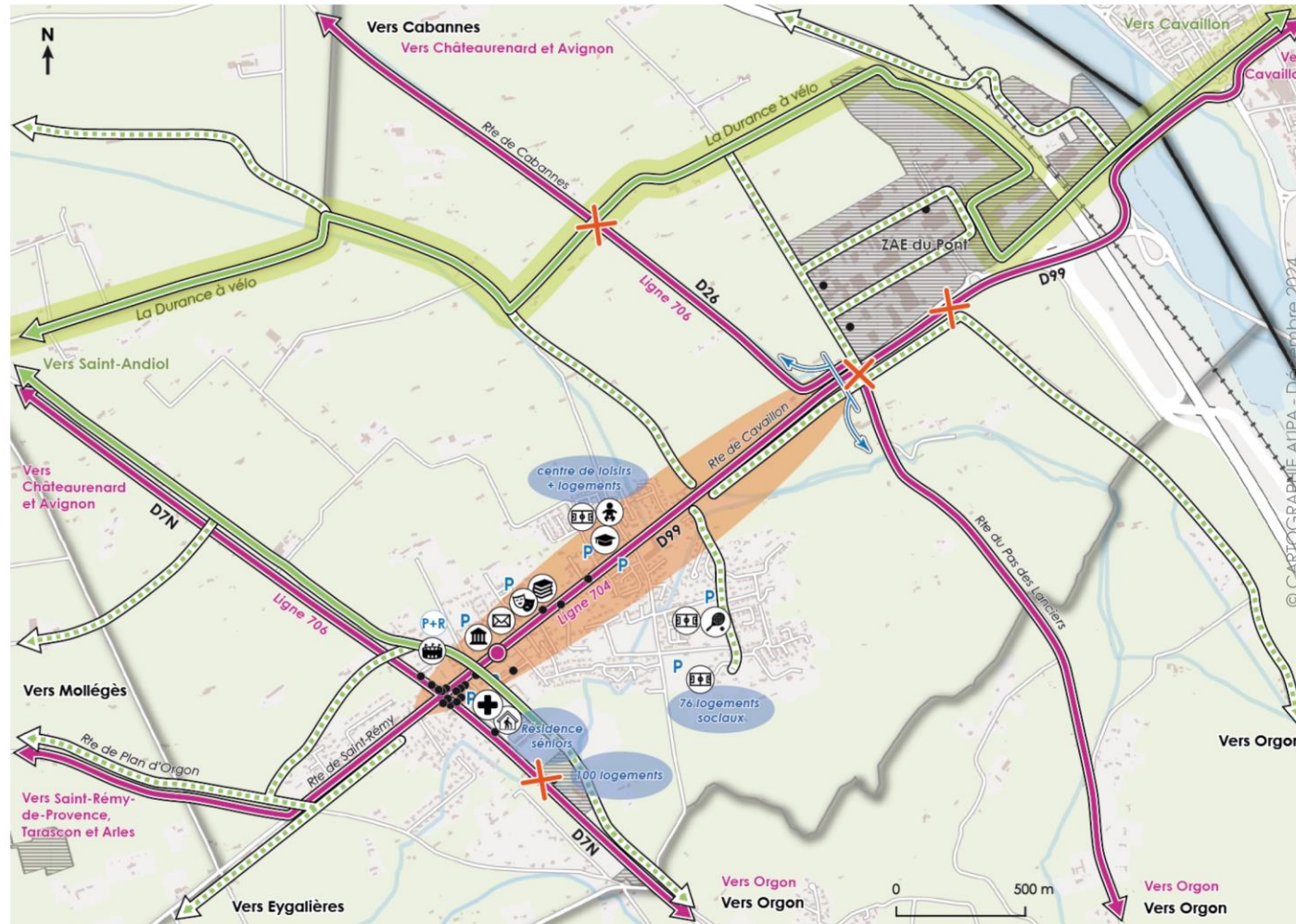
Porte d'entrée du territoire depuis l'échangeur de l'autoroute A7, Plan d'Orgon bénéficie également d'une connexion privilégiée avec Cavaillon, en voiture et modes actifs, grâce à une passerelle dédiée. Traversée par deux axes majeurs du territoire (D7N et D99), la commune subit un trafic important où 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.

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



Éléments 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
- Itinéraire véloroute

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
- 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

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 (+7000 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, LEO).



Place du marché



D570N



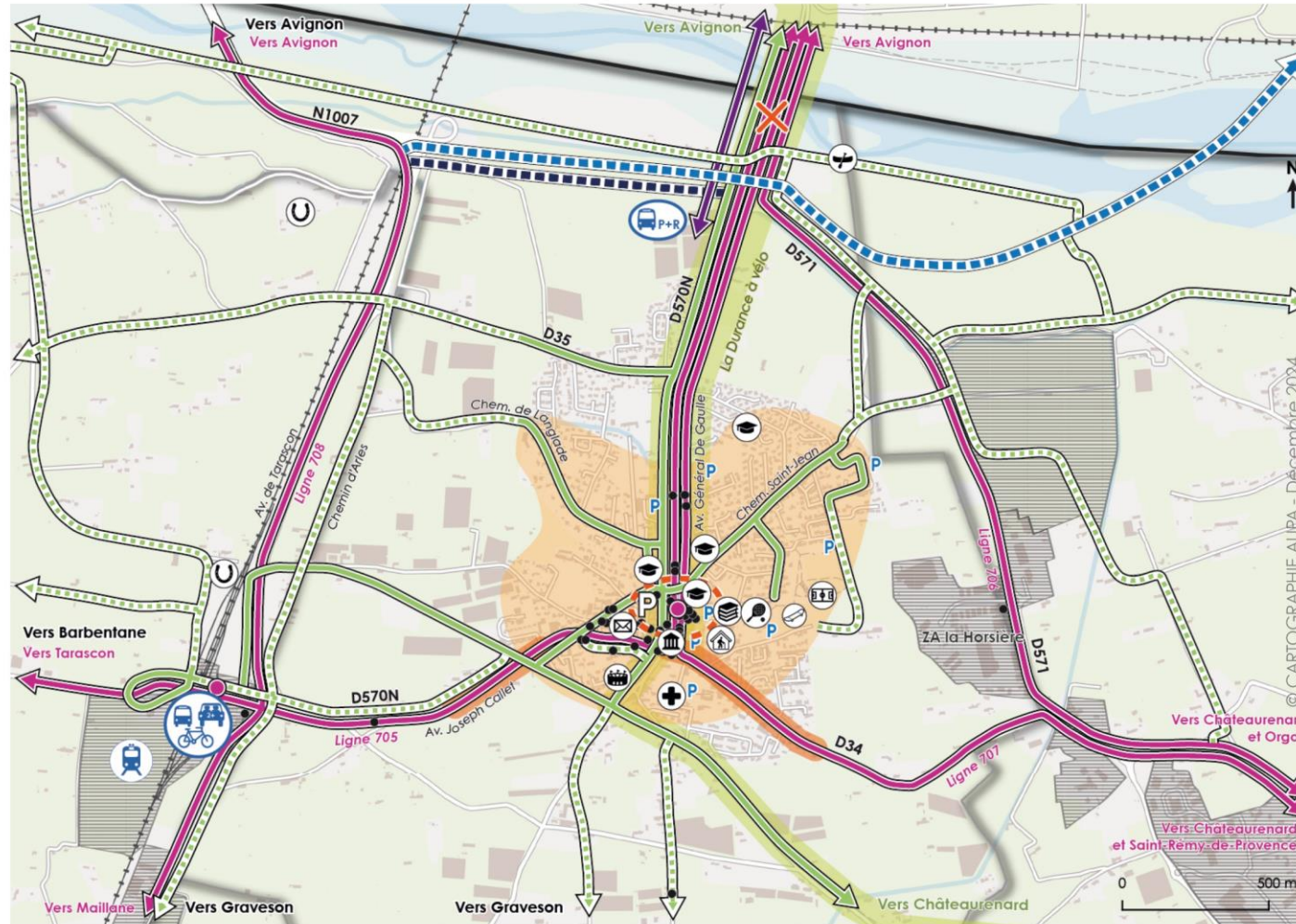
Pont de Rognonas

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 de la LEO
- › Le réaménagement du cœur de ville par la réorganisation du stationnement et la mise en place d'une zone de rencontre



Éléments de diagnostic :

- Zone apaisée (zone 30, zone 20)
- Zones de stationnement
- Zones d'activités
- Pôles générateurs
- Commerces
- Lignes de cars régionaux (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 de la Liaison Est-Ouest (LEO) au 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

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.



D7N



D24



Voie Verte

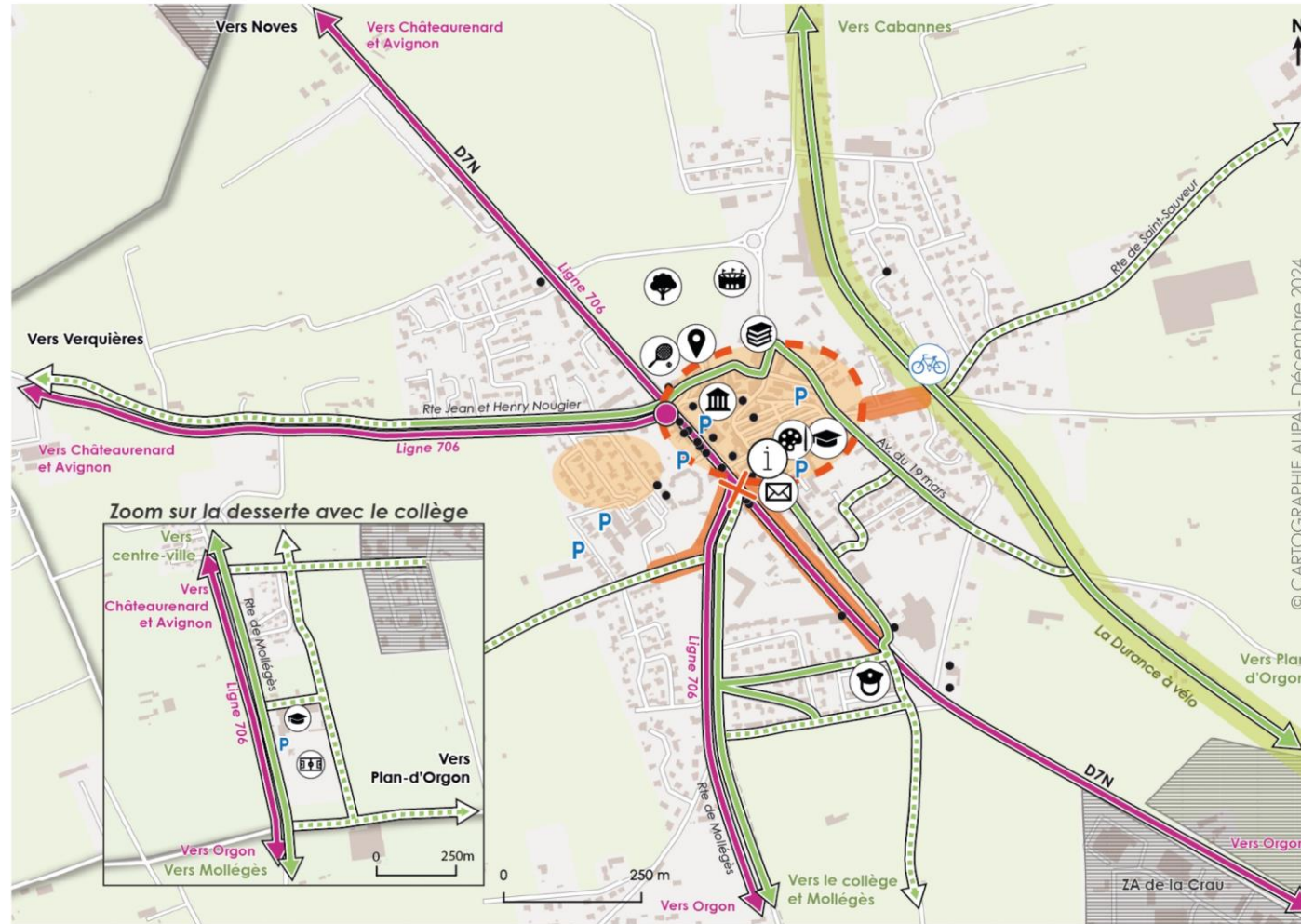
Son positionnement stratégique entre les échangeurs de Bompas et de Cavaillon offre à la commune de Saint-Andiol une desserte privilégiée depuis l'autoroute A7. Prenant appui sur les routes départementales traversant la commune, notamment la D7N, elle bénéficie d'une bonne connexion routière et cyclable,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

CONSTATS

- 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 :
 - 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



Éléments de diagnostic :

- Zones apaisées (zone de rencontre, zone 30)
- 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, 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
- Equipement du territoire en services vélo pour les usagers (station de gonflage)

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 coeur 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 Bompas, 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

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
- › 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)



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



Terre de Provence Agglomération
5 place du docteur Marius Chabrand
13630 Eyragues

Tél. 04 32 61 96 30

Email pfournier@terredeprovence-agglo.com

www.terredeprovence-agglo.com



AUPA - Agence d'urbanisme Pays d'Aix - Durance
Le Mansard Bât C 4e étage, Place Martin Luther King
Avenue du 8 mai 1945 - 13090 Aix-en-Provence

Tél. 04 42 23 12 17

Email aupa@aupa.fr

www.aupa.fr