

# DURANCE LUBERON VERDON AGGLOMERATION

APPROUVE PAR  
LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE  
DU 15 DECEMBRE 2015



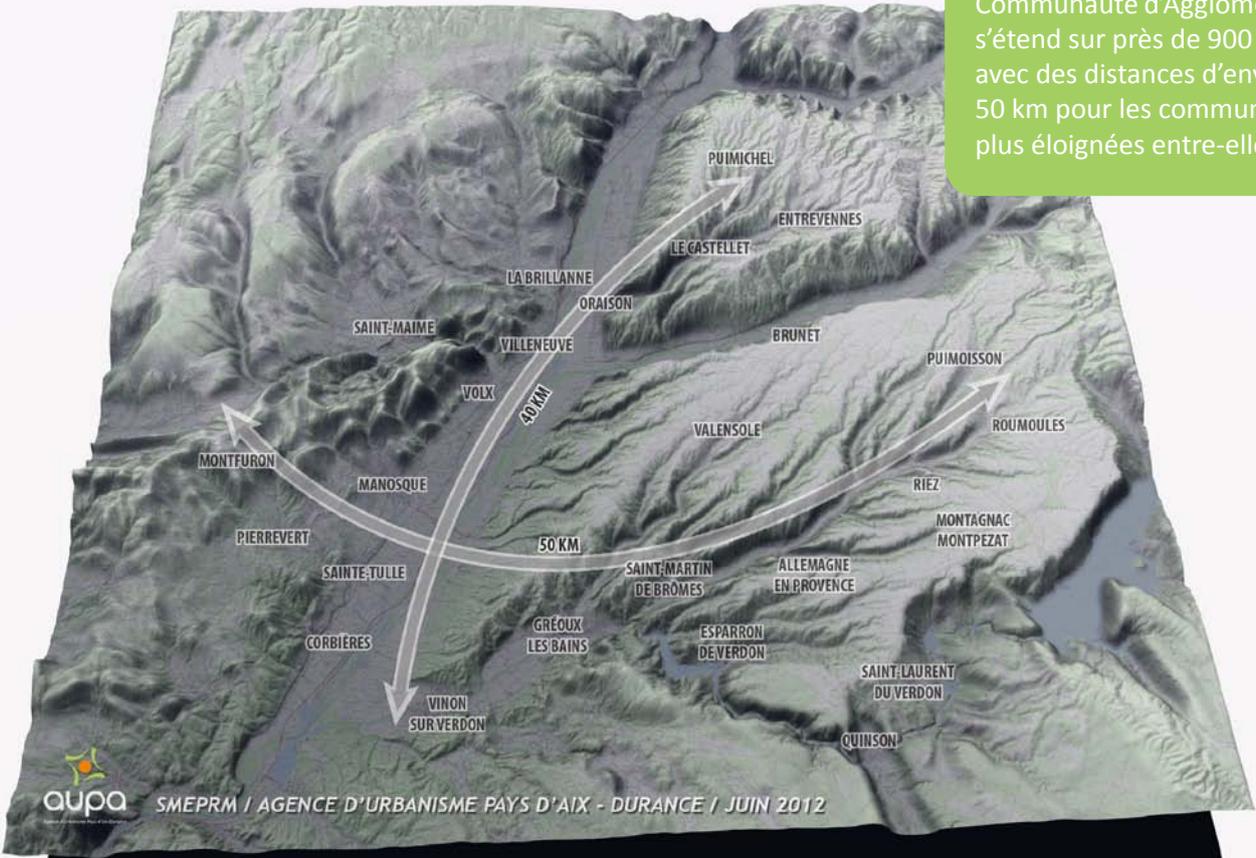
2015-2025

## PLAN GLOBAL DES DEPLACEMENTS



<b>Le Plan Global des Déplacements (PGD)</b>	<b>5</b>
<hr/>	
Le passage en Communauté d'Agglomération	
Le choix d'un PGD	
La méthode retenue	
<b>1. Le diagnostic et les enjeux</b>	<b>7</b>
<hr/>	
1.1. De nombreux échanges internes	9
1.2. Une offre alternative à la voiture insuffisamment utilisée	10
1.3. Les projets d'aménagements cyclables dans le territoire	14
1.4. Des problématiques particulières selon les communes	18
1.5. La pollution de l'air	20
<b>2. La stratégie adoptée</b>	<b>23</b>
<hr/>	
2.1. Un nouveau réseau de TC communautaire performant : le Transagglo	26
2.2. Une politique pour développer l'usage du vélo	30
2.3. Une politique de stationnements en faveur des modes alternatifs à la voiture	34
2.4. Un schéma de circulation adapté	38
2.5. Une incitation à de nouveaux usages de la voiture individuelle : co-voiturage, auto-partage...	42
2.6. Communication et sensibilisation des différents publics à l'éco-mobilité	46
<b>La mise en oeuvre du PGD</b>	<b>51</b>
<hr/>	

Le territoire de la Communauté d'Agglomération s'étend sur près de 900 km<sup>2</sup>, avec des distances d'environ 50 km pour les communes les plus éloignées entre-elles...



## Le passage en Communauté d'Agglomération

La création de la Communauté d'Agglomération DLVA au 1<sup>er</sup> janvier 2013, à partir de la fusion de 3 Communautés de Communes et de 2 communes isolées, est une étape importante pour le territoire.

En effet, la transformation en Communauté d'Agglomération signifie notamment l'exercice de la compétence « transports urbains ». Elle signifie ensuite l'application de cette compétence à un vaste territoire, relevant jusqu'ici essentiellement du « transport interurbain ».

L'article L.5216-5 du code des Collectivités Territoriales précisent les compétences obligatoires des Communautés d'Agglomération avec notamment « l'organisation des transports urbains au sens du chapitre II du titre II de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (...) ».

## Le choix d'un Plan Global des Déplacements

La Communauté d'Agglomération n'est pas soumise à la réalisation d'un Plan de Déplacements Urbains car sa population ne dépasse pas les 100 000 habitants.

Néanmoins, la mobilité étant un enjeu très fort sur le territoire, il a été décidé de réaliser un Plan Global des Déplacements. L'objectif est de réunir l'ensemble des élus, techniciens et organismes compétents autour d'un projet partagé sur la thématique des Déplacements dans sa globalité.

## La méthode retenue

Un groupe de travail piloté par les élus s'est réuni à plusieurs reprises afin de suivre et orienter la mission de l'AUPA.

Il ne s'agissait pas de produire une étude de plus mais d'engager une démarche de réflexion partagée pour exercer la compétence transports.

De nombreux Comités de Pilotage se sont réunis entre 2013 et 2015, afin de débattre et de faire avancer les réflexions à chaque étape clé de la construction de la politique de déplacements communautaire.

Les 26 Maires ont également été consultés individuellement par l'AUPA, mais aussi les partenaires en matière de transports : le Conseil Régional, le Conseil Départemental des Alpes de Haute Provence, le Conseil Départemental du Var et le Pays de Haute Provence.

Des débats ont eu lieu sur les enjeux des différentes thématiques des déplacements (le réseau de cars, les transports scolaires, le stationnement, le covoiturage, le vélo...) et des territoires (la vallée de la Durance, la vallée du Verdon, les communes isolées...)

Ceci a permis d'esquisser une politique de déplacements appuyée sur un nombre limité d'objectifs prioritaires et d'adopter une stratégie d'agglomération.



# 1. LE DIAGNOSTIC ET LES ENJEUX

**Les zonages d'enquêtes de l'Enquête Ménages Déplacements (EMD) de 2009 :**

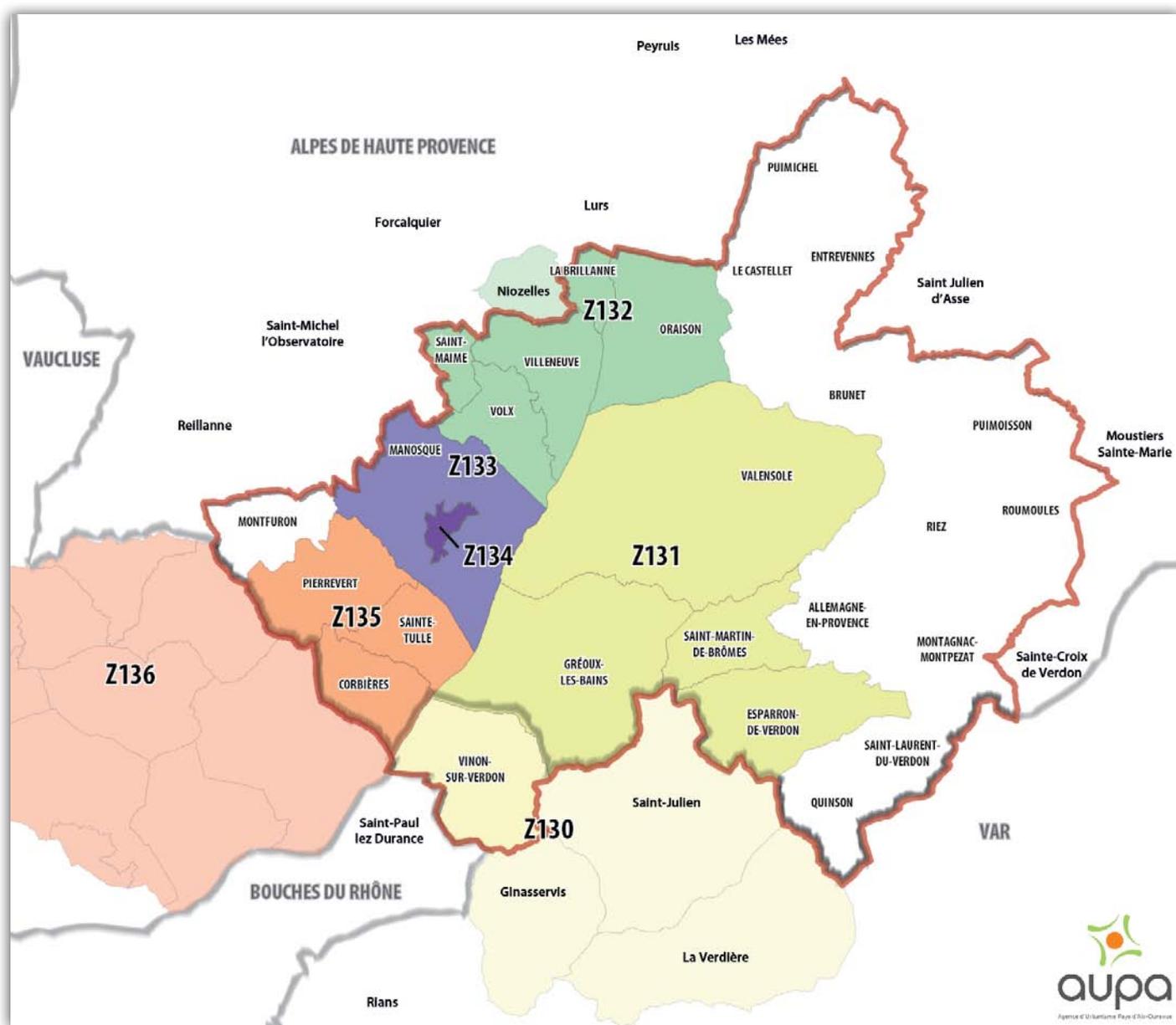
**130**  
Vinson-sur-Verdon  
Ginasservis  
Saint-Julien  
La Verdrière

**131**  
Esparron-de-Verdon  
Gréoux-les-Bains  
Saint-Martin-de-Brômes  
Valensole

**132**  
La Brillanne  
Oraison  
Saint-Maime  
Villeneuve  
Volx  
Niozelles

**133**  
Manosque périphérie  
**134**  
Manosque centre

**135**  
Corbières  
Pierrevert  
Sainte-Tulle



De nombreuses études ont déjà abordé le sujet des déplacements. **Le diagnostic est donc établi et il paraît peu opportun de le développer davantage sur les aspects généralement étudiés.** D'autres éléments de réflexion sont ainsi abordés liés aux usages grâce, en partie, à l'exploitation de l'Enquête Ménages Déplacements (EMD) de 2009.

## 1.1. UNE MAJORITÉ D'ÉCHANGES INTERNES

Les flux motorisés quotidiens sont très majoritairement des échanges internes à la DLVA : 81% se font à l'intérieur de la Communauté, soit près de 130 000 sur 160 000...

### Des déplacements pendulaires

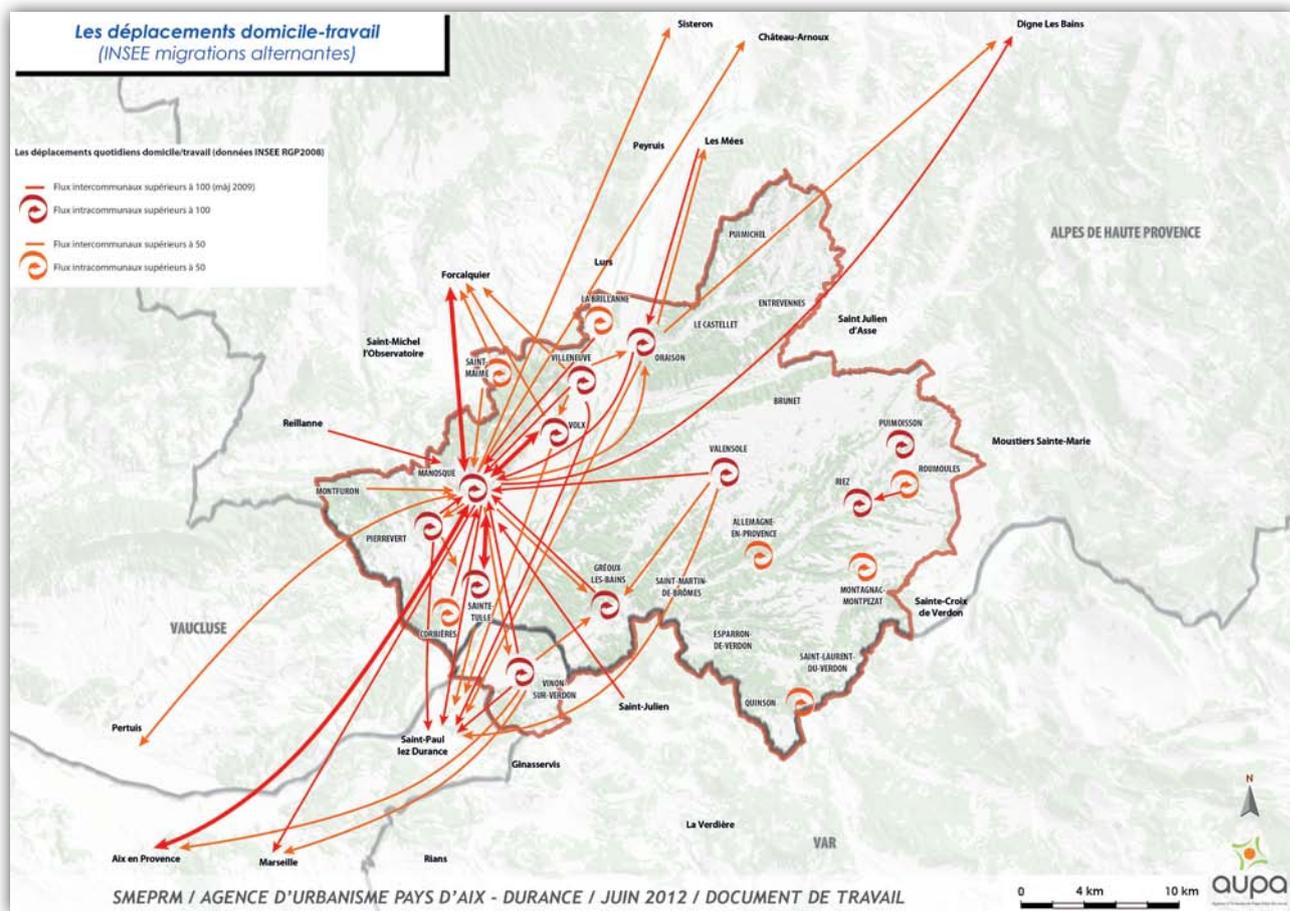
La région de Manosque s'est développée dans une logique de vallée, où les liaisons Nord-Sud le long de la Durance ont été favorisées, et le sont encore, au détriment de celles Est-Ouest. De plus, le développement périurbain des dernières décennies a entraîné une forte augmentation des déplacements. Les principaux flux sont concentrés sur les axes rayonnant autour de Manosque, et notamment sur les trajets Manosque/Volx et Manosque/A51.

Ceci s'explique par la concentration d'une majorité des emplois, équipements, commerces et services

au sein de la ville-centre. Ainsi, il est avéré que les flux de transit ne sont pas majoritaires dans Manosque : près de la moitié des déplacements motorisés se font en interne de la ville (45 000), 1/3 vers le reste des communes de l'agglomération (32 000) et donc moins de 20% vers l'extérieur de l'agglomération (16 000).

### De plus en plus d'échanges avec l'extérieur

Les flux externes (31 000 déplacements motorisés quotidiens) concernent en premier lieu le reste du département (notamment Digne), puis la zone Val de Durance de la CPA : ceci peut s'expliquer par le nombre important de travailleurs au CEA de Cadarache (plus les entreprises liées à la sous-traitance). Il est à noter la part grandissante des flux vers et depuis l'agglomération aixoise.



## 1.2. UNE OFFRE ALTERNATIVE À LA VOITURE INSUFFISAMMENT UTILISÉE

On constate **une très forte motorisation des ménages** avec une moyenne de 1,6 véhicule (contre 1,3 par exemple en pays d'Aix). Ceci peut s'expliquer par **une offre de transports en commun peu lisible** et pas suffisamment adaptée à un usage quotidien (hors scolaires), ainsi que **des territoires éloignés des grands axes de transports**.

La situation est donc banale au regard d'autres territoires comparables, mais **préoccupante au regard des coûts, de la consommation énergétique, de la pollution et de la qualité de vie...**

### De nombreuses lignes de transport en commun

Le territoire, et plus particulièrement la vallée de la Durance, **paraît bien desservi en lignes régulières :**

- de nombreuses lignes régionales,

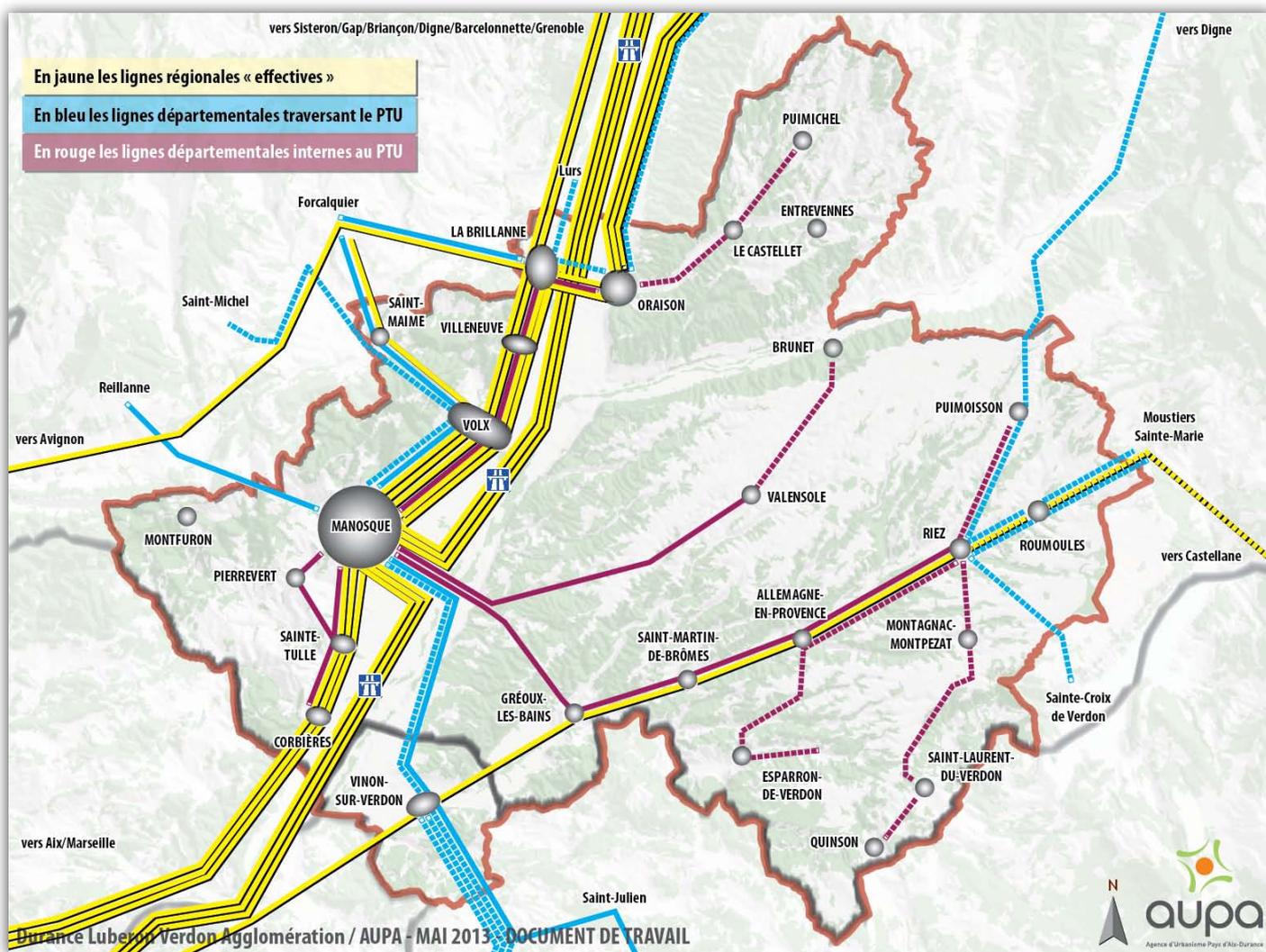
- plusieurs lignes départementales,
- un réseau de transport urbain annuel (Manobus)
- un réseau saisonnier de navettes (Gréoux)
- la ligne ferrée Marseille-Briançon
- ...

Malgré cela, **les TC restaient faiblement utilisés** pour diverses raisons :

- des **horaires peu adaptés**,
- des **temps de trajet trop longs**,
- un **manque de lisibilité de l'offre** (problème de communication),
- des **difficultés d'accès aux arrêts** pour les habitants des hameaux et quartiers éloignés,
- ...

Ainsi, **la part des TC ne représentait que 4% des déplacements et 94% des habitants ne les utilisaient jamais...**

*L'offre de transports en commun routiers en 2012*

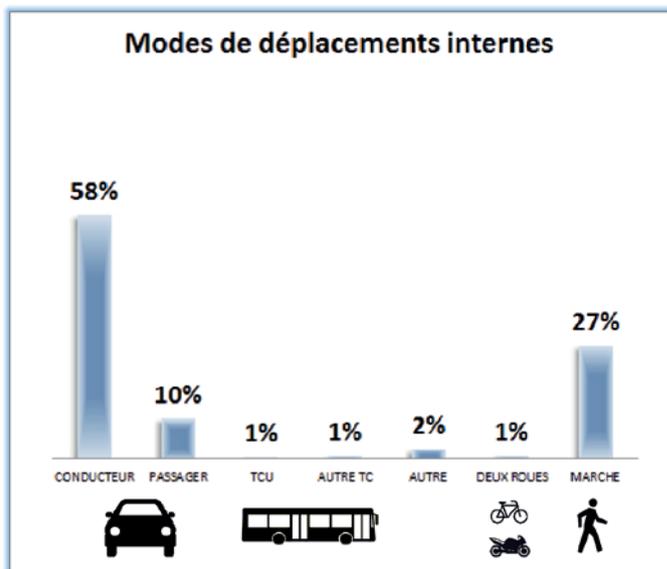


Malgré cela, deux lignes fonctionnaient plutôt bien :

- **Riez > Manosque** avec plus de 14000 voyages hors scolaires quotidiens du 1<sup>er</sup> septembre 2010 au 31 août 2011,
- **Valensole > Manosque**, avec près de 4500 voyages sur la même période.

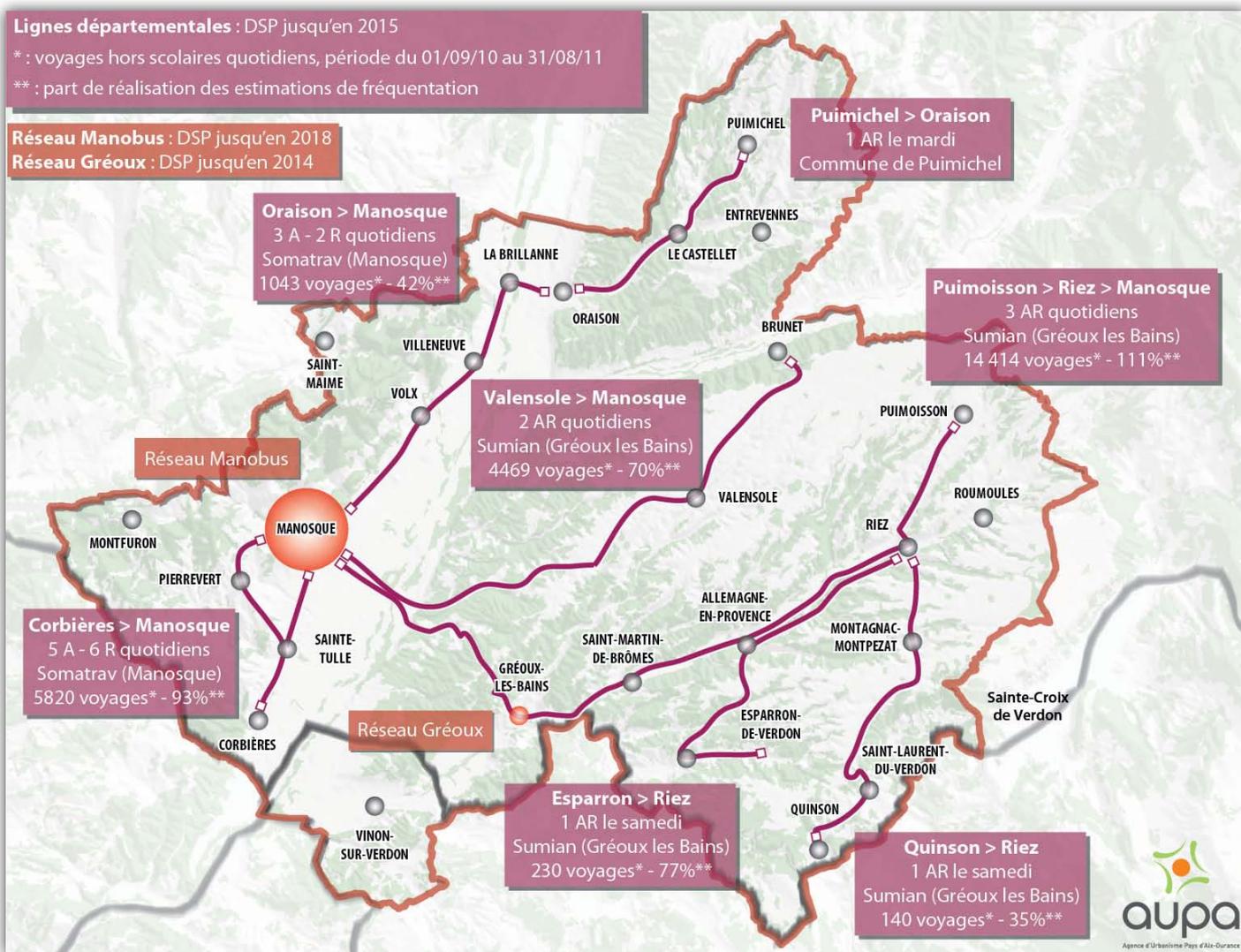
Par contre, les lignes **Oraison > Manosque** et **Corbières > Manosque** n'ont pas atteint les objectifs fixés, avec respectivement 1043 et 5820 voyages, alors qu'elles correspondent au mieux aux déplacements domicile-travail en traversant les communes les plus importantes du territoire.

➔ La mise en place du nouveau réseau de TC communautaire Transagglo (Cf. page 26) s'est appuyé sur tous ces éléments pour proposer une offre plus adaptée aux différents besoins des usagers.



On notera également la part peu importante des deux-roues, pouvant s'expliquer par un relief prononcé sur certains secteurs et un manque d'itinéraires spécifiques.

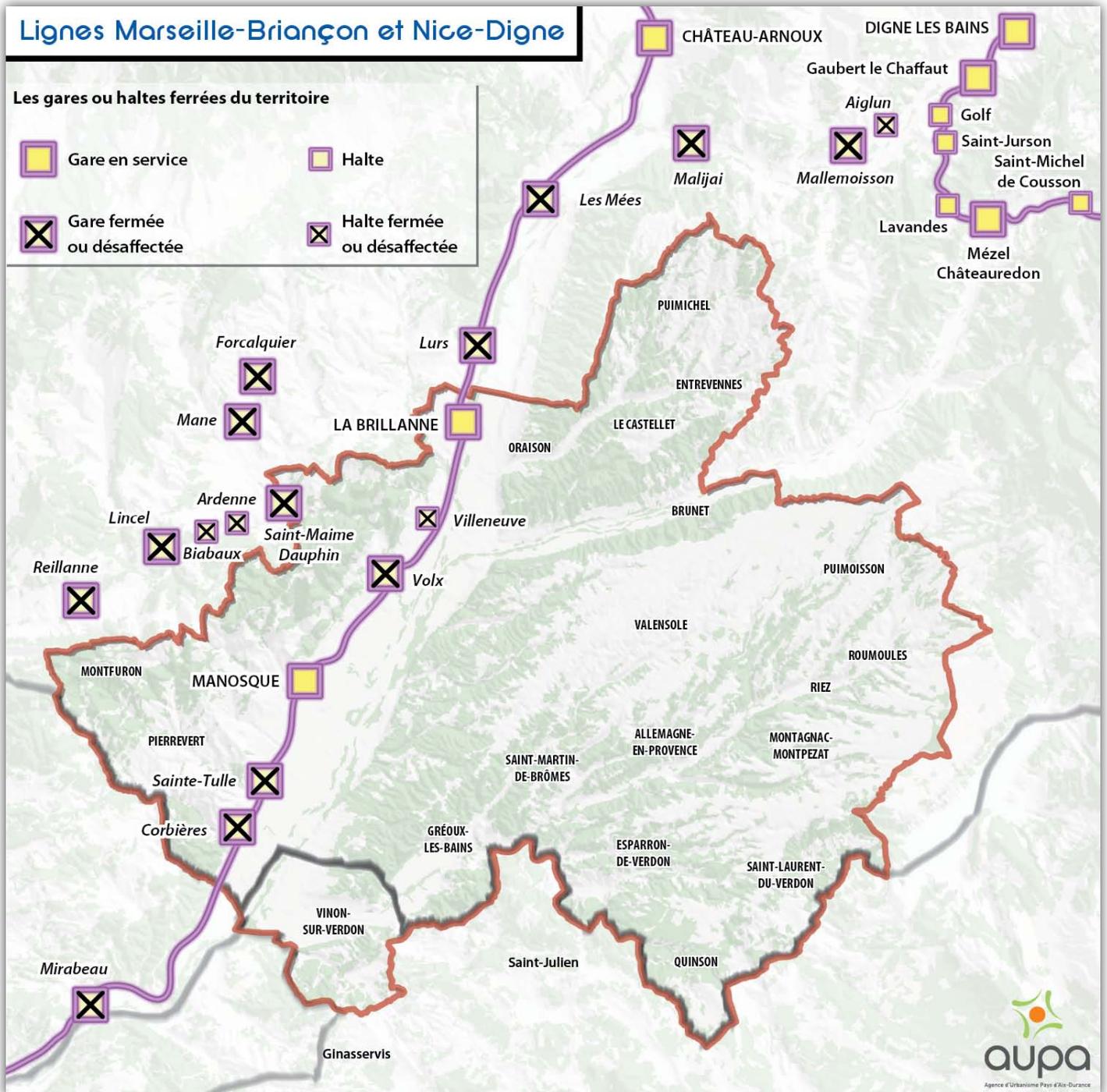
Les lignes de TC internes à la DLVA en 2012



## La ligne ferrée Marseille-Briançon

L'offre ferroviaire est appelée à se développer, avec un objectif d'aboutir à un train toutes les demi-heures en heure de pointe orientée. Aujourd'hui, il existe 7 allers - 7 retours en semaine pour rejoindre Aix ou Marseille, avec des arrêts aux gares de **Manosque et la Brillanne**.

Il est à noter la particularité de la gare de Manosque qui se nomme « Manosque - Gréoux les Bains » et dont de nombreux voyageurs ou curistes, une fois arrivés en gare, éprouvent des difficultés pour rejoindre les Thermes...



## Des lignes scolaires performantes

Les transports scolaires, assurés par les Conseils Généraux, SIVOM et communes jusqu'en 2013 desservait l'ensemble des établissements du territoire : écoles, collèges, lycées, CFA...

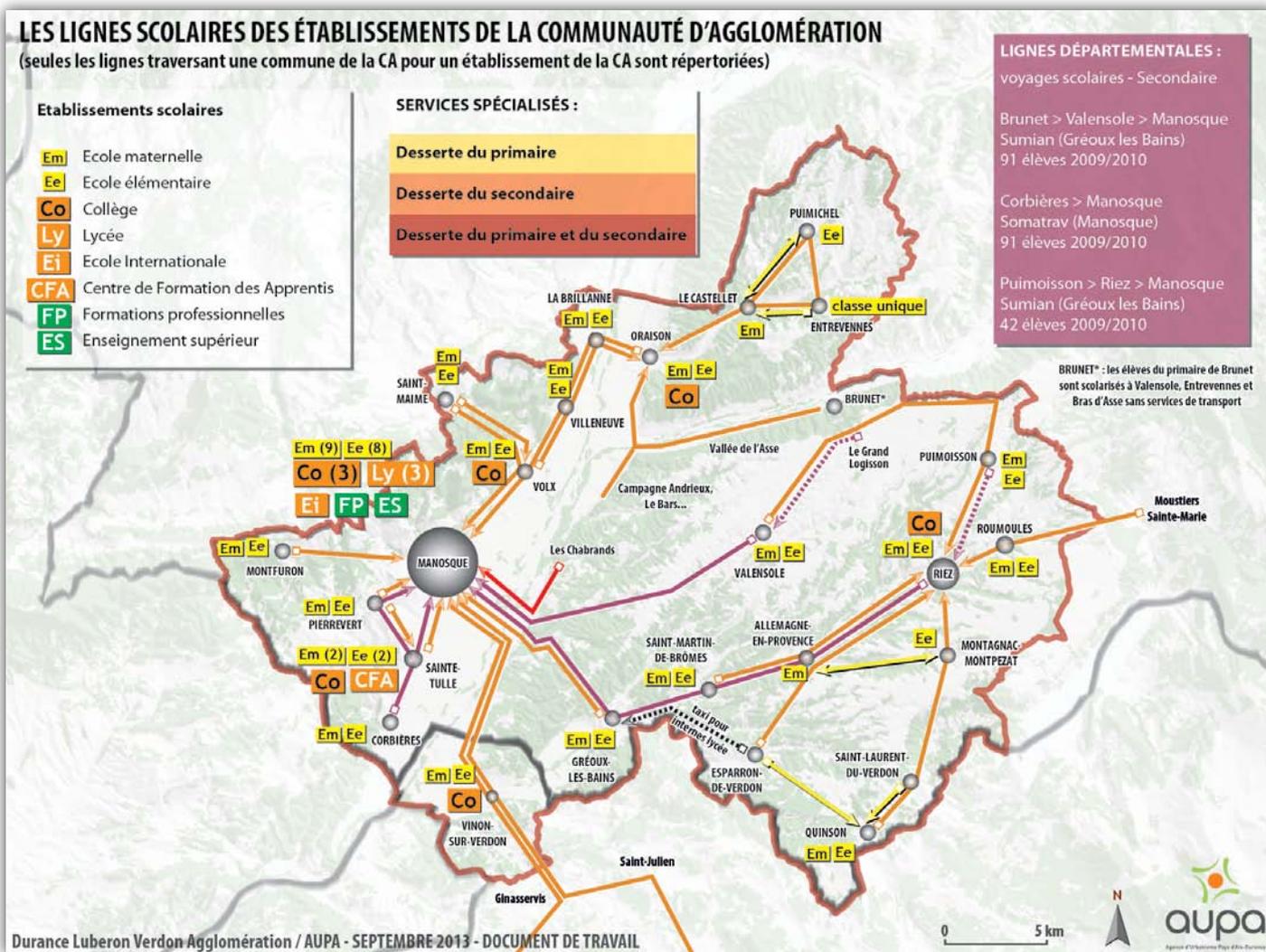
Les communes, très satisfaites du service rendu, ont tenu à **conserver le niveau de qualité produit dès la prise de responsabilité des lignes par la DLVA en septembre 2013.**

On retrouve ainsi sur le territoire des lignes spécifiques au ramassage scolaire, mais également des **lignes mixtes voyageurs et scolaires.** Le nouveau réseau d'Agglomération a conservé ces principes de mixité.



Photo L.Gayte/DLVA

Les différentes lignes de transports scolaires jusqu'en 2015



## 1.3. LES PROJETS D'AMÉNAGEMENTS CYCLABLES DANS LE TERRITOIRE

Aujourd'hui, la politique vélo dans le territoire se caractérise principalement par des aménagements pour les loisirs et le tourisme. Mais de nombreux autres projets existent, depuis l'échelle locale jusqu'aux grands parcours européens.

### Une offre loisirs et tourisme bien développée

En ce qui concerne les déplacements en vélo, le département des Alpes de Haute-Provence est très majoritairement fréquenté par des usagers loisirs et tourisme. Si cela peut s'expliquer dans un premier abord par un relief marqué, il faut également signaler le manque d'aménagements cyclables pour les déplacements du quotidien.

Le territoire profite donc de l'attractivité de ses sites remarquables pour proposer une offre bien développée.

On recense ainsi dans le département :

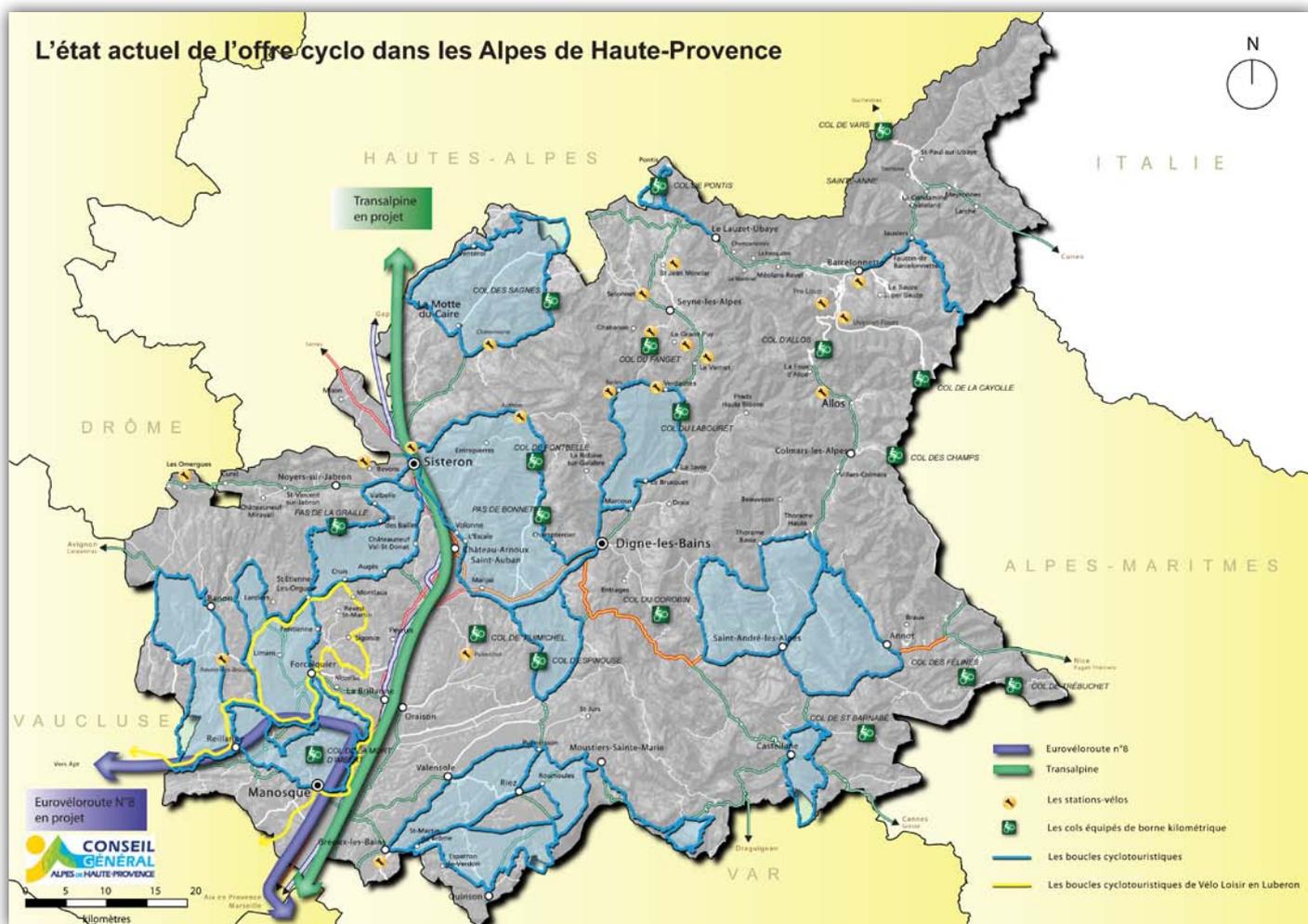
- 20 boucles cyclotouristiques, dont 17 balisées

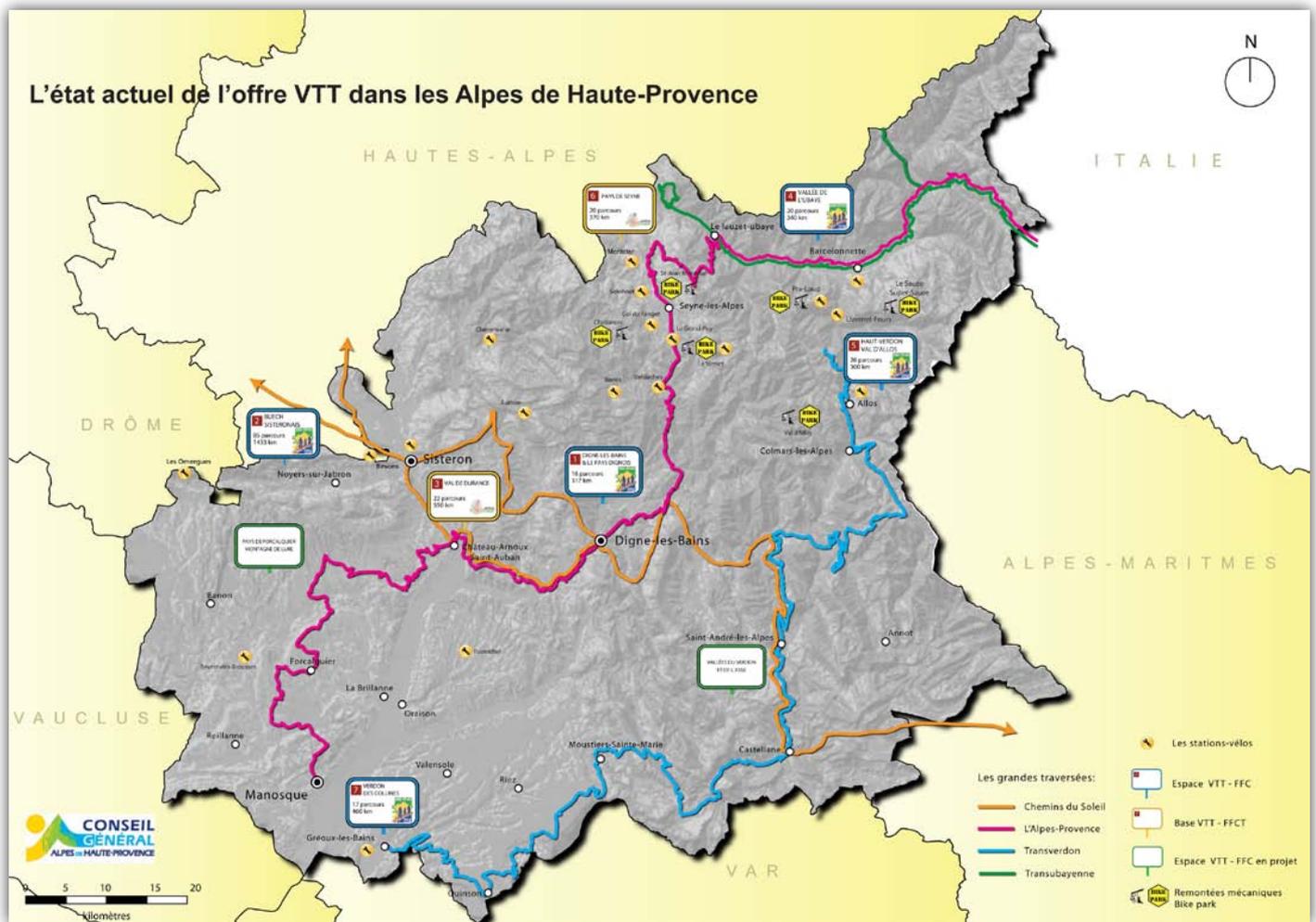
- 19 stations-services pour le vélo, dont 2 dans la DLVA à Gréoux-les-Bains et Puimichel
- 18 cols balisés
- 4000 kilomètres d'itinéraires VTT balisés
- 7 sites VTT labellisés
- ...

Dans le cadre du Plan Global des Déplacements de la DLVA, il s'agit de se focaliser plus particulièrement sur les déplacements du quotidien.

### De nombreux projets inscrits dans les documents d'aménagement et de planification

Même si l'aspect « déplacements du quotidien » n'est pas encore suffisamment développé au niveau des aménagements, de nombreux projets existent à travers des réflexions générales ou dans les documents de planification.





### Niveau européen : l’Eurovéloroute n°8

Extrait du schéma cyclable des Alpes de Haute-Provence 2012-2022 : « **L’Eurovéloroute n°8 est un itinéraire d’intérêt européen qui reliera à terme Tarifa, à l’extrême sud de la province de Cadix en Espagne, à Limassol, sur la côte sud de l’île de Chypre** après avoir traversé la capitale de la Grèce, Athènes, soit une estimation de 5 388 km. La portion française de l’EV8 représente quelques 670 km et concerne 2 régions : les régions Provence-Alpes-Côte d’Azur et Languedoc-Roussillon avec des caractéristiques bien différentes. Si la région Languedoc-Roussillon propose un itinéraire majoritairement situé en bord de mer, la région Provence-Alpes-Côte d’Azur offre en revanche un terrain plus montagneux, ou à fort trafic lorsqu’il s’agit de routes côtières. Dans la région Provence-Alpes-Côte d’Azur, les réalisations correspondantes à son tracé sont encore peu nombreuses mais commencent à émerger de manière significative notamment dans le Vaucluse et dans le Var ».

Sur le territoire de la DLVA, son tracé pourrait suivre la D13 entre Saint-Maime et Volx (ou bien relier Forcalquier et La Brillanne), avant de rejoindre Manosque et de traverser la Durance au niveau du pont. Puis l’EV8 continuerait son parcours vers le Var en passant par Vinon-sur-Verdon.

### Niveau national : la Transalpine

Extrait du schéma cyclable des Alpes de Haute-Provence 2012-2022 : « **La Transalpine permet de traverser l’arc alpin depuis Marseille ou Nice jusqu’au Lac Lemman.** La traversée des Alpes à vélo est identifiée au schéma national depuis 1998 mais pour l’instant ce projet n’est que très partiellement aménagé ou identifié. C’est donc un grand projet interrégional en attente d’être développé. »

Il s’agit d’un axe Nord-Sud le long de la Durance, dont le tracé n’a pas encore fait l’objet d’étude particulière.

## Niveau régional

A cet échelon, les études et participations financières (directes ou indirectes) sont nombreuses. On retrouve notamment :

- Le Schéma cyclable de la Région PACA en cours de réactualisation
- Les projets des Programmes d'Aménagement Solidaire (PAS) des Communautés de Communes
- Les études et projets des Parcs Naturels Régionaux
- ...

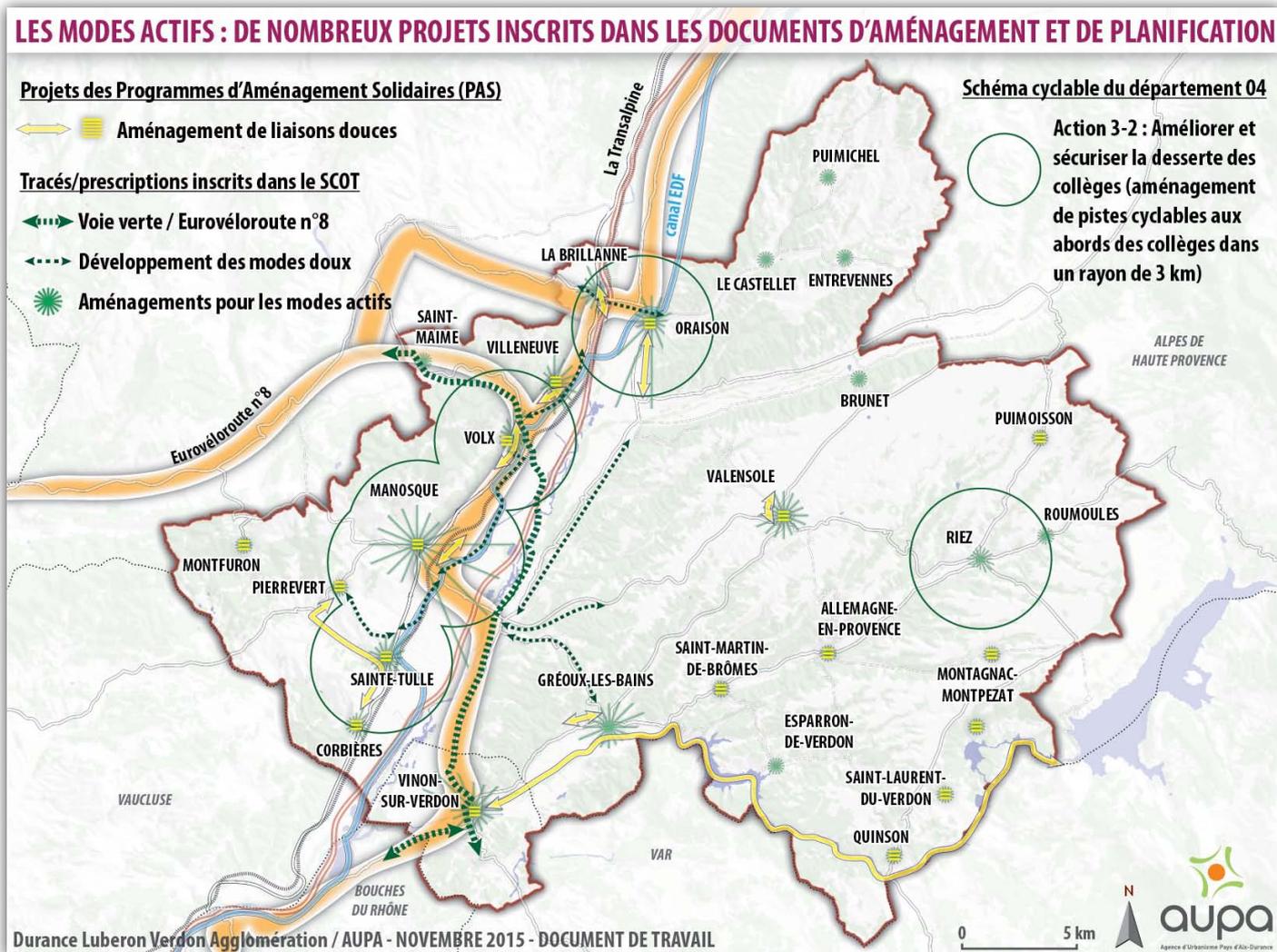
Au niveau des déplacements du quotidien, les études d'aménagements des PAS sont particulièrement intéressantes. Cela concerne entre autres : les aménagements d'espaces publics, la réalisation de liaisons douces, l'aménagement des bords du Verdon...

## Niveau départemental : le schéma cyclable du 04

Le département des Alpes de Haute-Provence a réalisé **un schéma directeur cyclable pour la période 2012-2022**. Parmi l'ensemble des actions retenues, le département souhaite développer l'usage quotidien du vélo à travers notamment l'accompagnement à la réalisation des grands itinéraires, en développant des pistes cyclables autour des collèges, en faisant la promotion du vélo...

L'aspect le plus intéressant concerne certainement **la volonté de réaliser des pistes cyclables dans un rayon de 3 km autour des collèges**. Étant donné la localisation des collèges de la DLVA en rive droite de la Durance, cela ferait une continuité de Corbières à Villeneuve.

Concernant le Département du Var (commune de Vinon-sur-Verdon), une démarche avait été initiée en 2008 concernant l'accès aux collèges.



## **Niveau « local » : de l'aménagement au SCOT**

A un niveau plus « local », **de nombreuses communes ont mené des réflexions sur l'aménagement d'itinéraires cyclables**. Elles sont également aidées par le Pays de Haute-Provence et l'association Vélo Loisirs Provence, très actifs sur le sujet.

Cette volonté est d'autant plus marquée que le SCOT de la Région de Manosque, approuvé en décembre 2012, identifie bien les grands tracés et encourage à développer les modes doux.

## **Les réalisations et projets dans la DLVA**

De nombreux projets existent dans les différentes communes de la DLVA, principalement sur l'axe Nord-Sud du territoire. Des aménagements ont déjà été réalisés dans 8 communes et concernent aussi bien des bandes cyclables que des pistes sécurisées.

### **Gréoux-les-Bains**

- Voie verte le long du Verdon

### **La Brillanne**

- *Accès modes doux à la gare SNCF (projet)*

### **Manosque**

- Piste cyclable quartier Chanteprunier
- Bandes cyclables : diverses rues du centre-ville, chemin de la mort d'Imbert, accès au Technoparc depuis la D907
- *Aménagements divers dans le centre (projet)*
- *Aménagements des bords du canal EDF (projet)*
- *Bande cyclable le long de la RD907 (projet)*

### **Oraison**

- Voie verte route du Castellet
- Bande cyclable entre le canal EDF et le collège
- Bande cyclable rue Paul Jean
- *Schéma cyclable local (projet)*

### **Sainte-Tulle**

- Bande cyclable avenue Max Trouche (à valoriser)
- *Voie verte entre Sainte-Tulle et Corbières (projet)*

### **Valensole**

- Piste cyclable centre-ancien / nouveau groupe scolaire

### **Villeneuve**

- Boulevard urbain avec usage mixte modes actifs (en cours de réalisation)

### **Vinon-sur-Verdon**

- Pistes cyclables : barreau d'accès à la ZA du Pas de Menc, passerelle sur le Verdon, proximité du collège
- *Aménagements des bords du Verdon (projet)*

### **Volx**

- Bande cyclable entrée de ville Nord
- Bande cyclable sur trottoir entre le centre et le collège
- Aménagement de la RD4096 entre Manosque et Volx (en cours de réalisation)

Enfin, d'autres itinéraires pourraient faire l'objet d'études. Il s'agit notamment de réflexions sur les continuités le long du canal EDF et du canal de Manosque, la traversée de la Durance au niveau du pont de Manosque jusqu'à Vinon...



Photo L.Gayte/DLVA

## 1.4. DES PROBLÉMATIQUES PARTICULIÈRES SELON LES COMMUNES

### Manosque : la ville-centre

Le cas de Manosque est particulier : il s'agit d'une **ville-centre qui rencontre de véritables problématiques urbaines**.

- La première réside dans **l'amélioration de la circulation**. En effet, la ville concentre la majorité des emplois, commerces, équipements et services du territoire, ce qui entraîne des flux importants sur des heures de pointe précises. C'est pour cela qu'un **schéma de circulation a été réalisé** pour répondre aux difficultés rencontrées.

Il est notamment prévu de **créer des voies d'évitement du centre pour les usagers arrivant du Nord ou du Sud et se dirigeant vers l'A51** (pour prendre l'autoroute, rejoindre la ZA de Saint-Maurice ou se rendre à Cadarache).

- On retrouve également la **problématique des stationnements**. Elle n'est pas quantitative mais qualitative : en effet, on dénombre environ 3000 places dans la ville. Elles sont pour moitié payantes et les difficultés rencontrées sont plutôt ciblées sur le centre ancien notamment avec les voitures « ventouses ».



Parking du Terreau - Photo L.Gayte/DLVA

Divers projets ont récemment vu le jour :

- Un **parking de covoiturage** à l'entrée d'autoroute
- Le **parking de la Villette** de 400 places payantes, qui a un impact fort avec notamment la réalisation du cinéma au même endroit.

Sont également en cours des réflexions sur le **pôle multimodal de la gare SNCF et la desserte en Transports en Commun communautaire et régionale**, ainsi que sur l'éventuelle piétonnisation du centre-ville avec accès résidents, en réfléchissant aux zones de livraison.

Bien évidemment, la **politique de stationnements doit être menée conjointement à celle sur l'offre en transports en commun** pour atteindre les objectifs de report modal de la voiture vers les cars et bus.

- Une autre particularité de Manosque est de posséder son propre réseau de bus gratuit : Manobus. Il est actuellement composé de 4 lignes :

- Ligne 111 : La Tuilerie - Gare SNCF
- Ligne 112 : La Thomassine - Les Quintrands
- Ligne 113 : Sainte-Félicie - École Internationale (période estivale : Camping - Les Vannades)
- Ligne 114 : La Rochette - ZI Saint Maurice



Photo L.Gayte/DLVA

Le bureau d'études Horizon Conseil avait dressé un **état des lieux du réseau en 2009** (avant le passage à la gratuité en 2010), il en ressortait notamment :

- Un **réseau complexe et peu lisible** avec des lignes entremêlées
- Un **réseau de porte à porte** dans un souci d'aller « partout »
- Des **lignes avec des fréquentations modestes** (exceptée la ligne 2 qui est une ligne majeure)
- Une **clientèle essentiellement scolaire** à l'exception de la ligne 2 mixte
- Des **services en heures creuses fonctionnant à vide**
- Des **points d'arrêt à signaler/matérialiser**

Depuis, le réseau a été fortement amélioré avec une meilleure desserte des quartiers par des tracés de lignes plus directes et cadencées (notamment la ligne 114 qui dessert les zones d'activités), la fiabilisation et sécurisation du réseau et la mise en oeuvre de l'interopérabilité entre les diverses offres existantes. Il reste néanmoins la difficulté liée à l'impossibilité de modifier les lignes en augmentant le kilométrage.

La restructuration du réseau Manobus devrait être menée de concert avec celui du Transagglo pour septembre 2018.

### Les communes de l'axe durancien

Ces communes rencontrent principalement des difficultés d'accès à Manosque et à l'A51 pour les communes en rive droite. Des projets de déviation ont été retenus dans le SCOT.

Elles ont néanmoins l'avantage d'être parcourues par les nombreuses lignes régionales, départementales et d'agglomération. Mais le manque de lisibilité entre ces 3 offres limite leur utilisation.

De plus, certaines communes ont vu leur urbanisation se développer de manière très forte avec un habitat périphérique éloigné des centres et principaux axes de communication : se pose alors la problématique de l'accès aux lignes de TC qui se trouvent éloignées des habitants.

### Les communes extérieures à l'axe durancien

Ce sont majoritairement de petites communes dont les habitants se dirigent vers Riez, Gréoux ou Manosque pour les emplois, commerces, équipements et services.

Certaines ont la particularité de connaître un accroissement important de leur population estivale, dû à l'attrait touristique que représentent les gorges du Verdon. Elles sont donc confrontées à des afflux massifs de touristes qui engendrent des difficultés de circulation et de stationnements.

La problématique des déplacements est donc un enjeu très fort pour les petites communes, car il s'agit d'un service social indispensable pour se rendre aux marchés, aux services de santé...

Certaines communes ont mis en place des services de Transport à la Demande (TAD) afin de répondre à ces besoins. Le nouveau réseau Transagglo s'est appuyé sur ces initiatives pour proposer également certains trajets en TAD.



Photo L.Gayte/DLVA

### Une problématique commune : l'accès aux centres

Malgré les différences de tailles démographiques, l'accès aux centres est difficile pour la quasi totalité des communes.

Une réflexion pourrait alors être menée sur l'aménagement ou la requalification des parkings de proximité : ce sont des espaces de stationnement proches des centres de vie, et dont les cheminements sont traités de manière à pouvoir s'y rendre rapidement à pied. Presque toutes les communes en sont dotées, mais parfois des aménagements sont nécessaires pour mieux organiser leurs usages.

*parkings au contact du centre ancien à Gréoux*



## 1.5. LA POLLUTION DE L'AIR

L'amélioration de la qualité de l'air est un des nouveaux enjeux majeurs des sociétés industrialisées ou en voie de développement. L'impact des divers rejets polluants sur la santé humaine est désormais avéré. Une attention particulière devra donc être portée sur les objectifs de diminution des rejets liés au transports routiers.

### Les enjeux globaux

L'exposition chronique des populations engendre des décès prématurés en France de l'ordre de 42 000 par an et une diminution de l'espérance de vie de 9 mois (données InVS 2012). Au-delà de l'effet sanitaire, les conséquences économiques et environnementales sont également nombreuses.

En Région PACA, la surveillance de la qualité de l'air est réalisée par l'association régionale agréée Air PACA.

### Les pollutions dans la DLVA

Dans le département des Alpes de Haute-Provence, des mesures permanentes sont effectuées, avec notamment deux stations fixes à Manosque et Saint-Michel l'Observatoire.

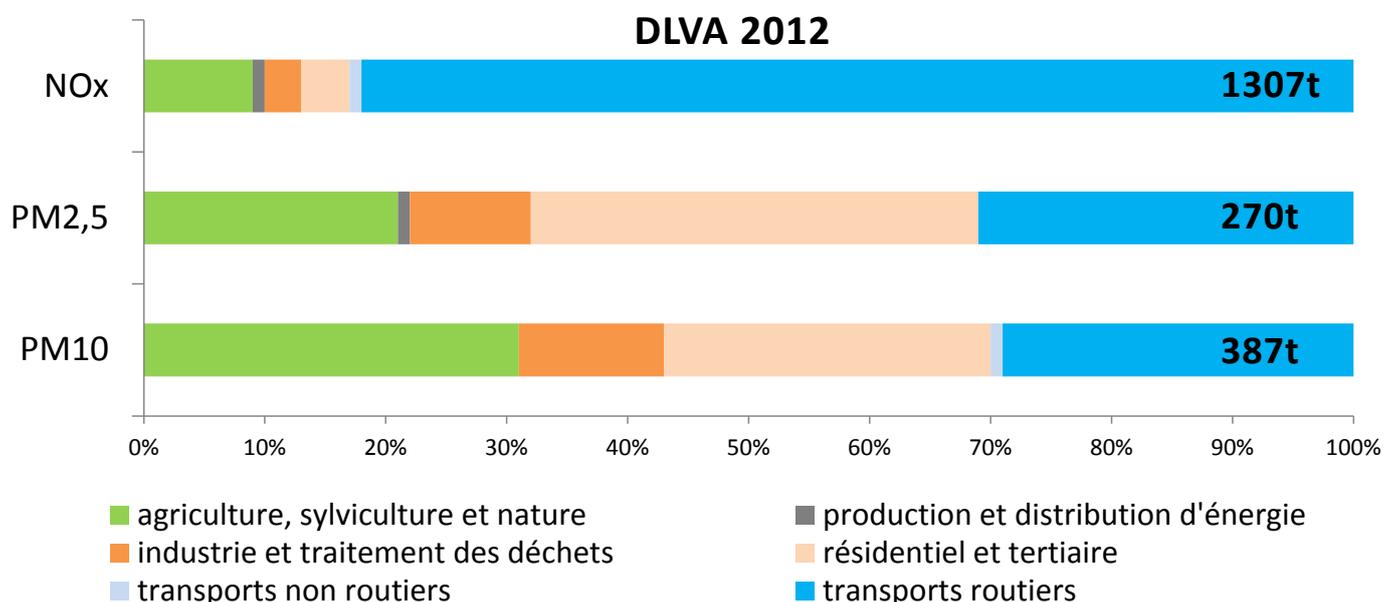
station de Manosque au Collège du Mont d'Or - photo AirPaca



La station de Manosque mesure les émissions de :

- dioxyde d'azote NO<sub>2</sub>
- ozone O<sub>3</sub>
- particules fines PM<sub>10</sub>
- particules très fines PM<sub>2,5</sub>

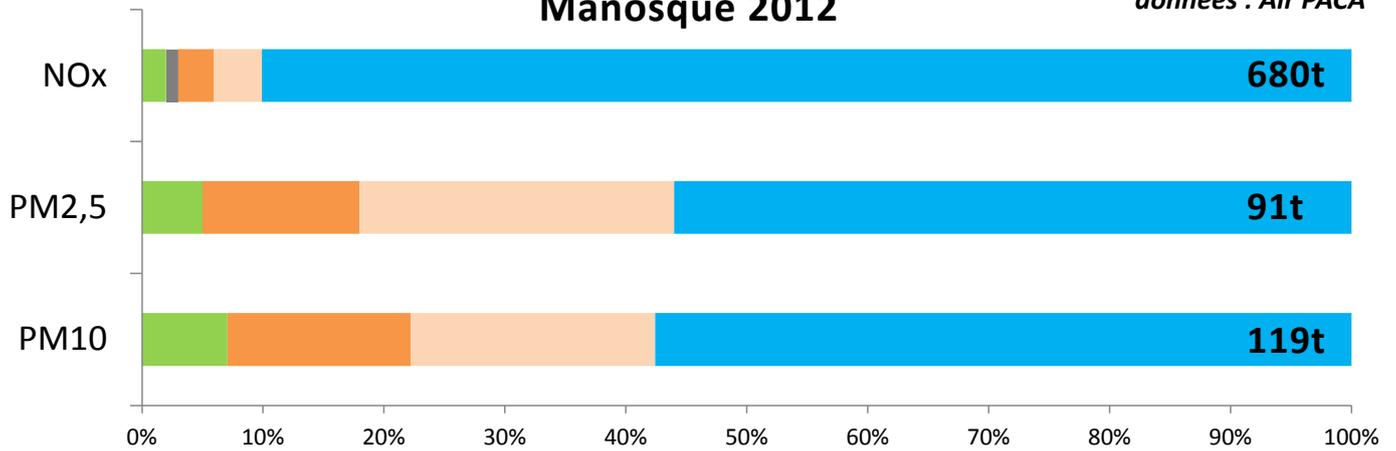
Ainsi, les données nous permettent de constater que dans la DLVA, les secteurs les plus impactants sont les transports routiers et le résidentiel / tertiaire. Ils représentent à eux deux de 55 à 85% des émissions de NO<sub>x</sub> et de particules.



données : Air PACA

## Manosque 2012

données : Air PACA

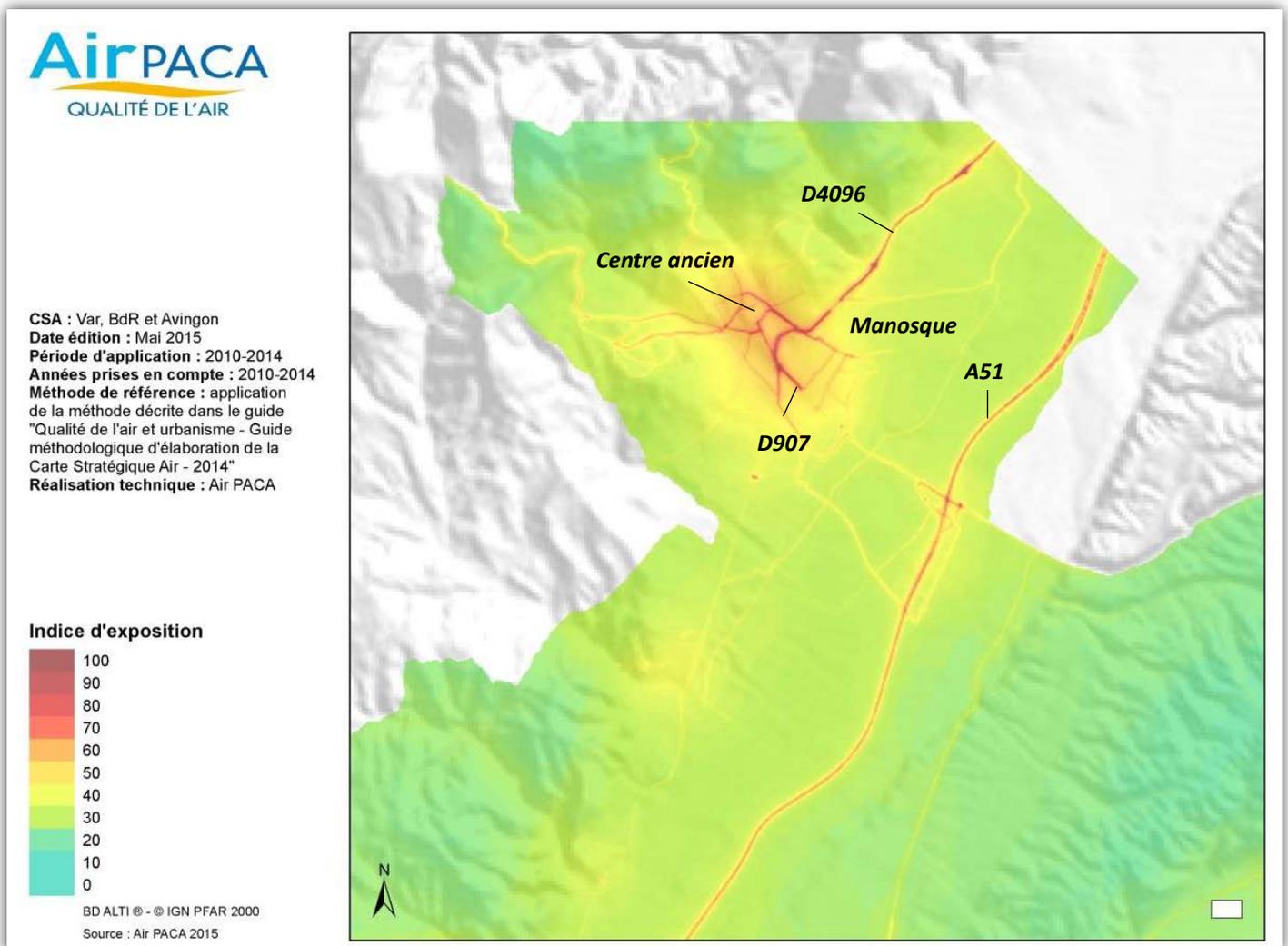


Au sein même de la DLVA, les émissions de polluants à Manosque représente plus de 32% des rejets de particules fines et plus de la moitié des rejets d'oxydes d'azote de l'Agglomération.

Cela s'explique par la concentration d'activités, équipements, logements, commerces et services et par la présence de la route départementale D4096 qui traverse la commune.

La carte ci-dessous représente une modélisation à partir des informations annuelles et quotidiennes agrégées des 4 polluants réglementés (NO<sub>2</sub>, O<sub>3</sub>, PM10 et SO<sub>2</sub>).

Elle met en évidence les zones à enjeux très exposées, comme le centre ancien de Manosque quadrillé par les principales voies de circulation du territoire.





## **2. LA STRATÉGIE ADOPTÉE**

La mise en place de la Communauté d'Agglomération, avec sa nouvelle compétence des Transports Urbains, a permis une mise à plat de la politique de déplacement sur l'ensemble du territoire. La priorité fut la création du réseau d'agglomération, jusqu'alors de la compétence du Conseil Général.

Désormais actif depuis septembre 2015, il constitue l'ossature du schéma communautaire de mobilité comprenant l'ensemble des thématiques liées aux déplacements. Ces dernières seront mises en oeuvre progressivement.

## LE NOUVEAU RÉSEAU DE TC COMMUNAUTAIRE TRANSAGGLO : L'OSSATURE DE LA POLITIQUE DE MOBILITÉ DE L'AGGLO

Avec le nouveau réseau de TC, l'Agglomération affirme sa volonté de répondre aux attentes de l'ensemble des usagers, en développant une offre adaptée aux territoires qui la composent.

En effet, la forme urbaine du territoire de la région de Manosque est celle d'une ville centre, de nombreux pôles urbains secondaires et de vastes espaces périurbains et ruraux, auxquels ne peut être appliquée une desserte en transports en commun classique.



➔ L'objectif est donc de développer une offre de transports en commun performante avec un réseau élargi, des lignes structurantes et des axes de rabattement.



Photo L.Gayte/DLVA

## UN SCHÉMA CYCLABLE POUR DÉVELOPPER L'USAGE DU VÉLO AU QUOTIDIEN

En complémentarité d'un réseau de TC attractif, d'autres modes de déplacements doivent être favorisés. La pratique du vélo retrouve ainsi sa place dans les trajets du quotidien grâce à son gain de temps en milieu urbain et ses vertus pour la santé.

A l'échelle DLVA, si la problématique du vélo dans un cadre de loisirs ou touristique est plutôt bien appréhendée notamment grâce aux différents acteurs dynamiques sur le sujet, il paraît tout de même opportun de réfléchir à la réalisation d'un schéma directeur cyclable d'agglomération. Ce dernier ayant vocation à rendre cohérent les aménagements entrepris par les collectivités.

➔ Favoriser l'usage du vélo du quotidien en créant notamment un maillage alternatif vélo sécurisé



Photo L.Gayte/DLVA

## UNE POLITIQUE DE STATIONNEMENTS REPENSÉE EN FAVEUR DES MODES ALTERNATIFS À LA VOITURE

La mise en place d'un réseau de Transports en Commun performant, et la volonté de privilégier les modes actifs ou de favoriser un usage alternatif à la voiture, nécessitent une réflexion sur la politique de stationnements. Il est indispensable d'offrir un service adapté qui permette à l'utilisateur d'y trouver un avantage (temps, facilités de déplacements, économies...).

Il s'agira donc de bien coordonner les projets de stationnement entre Communauté et Communes,

bien distinguer ce qui ne relève pas de la compétence de la Communauté mais qui sera néanmoins là pour affirmer sa politique de déplacements.

➔ **Diversifier et organiser** l'offre de stationnement dans les centres

➔ **Créer des parcs relais** aux entrées de Manosque et des parcs de persuasion dans les centres

➔ **Créer des stationnements adaptés au plus près des principaux points de rabattements** (arrêts de cars, covoiturage...) afin de favoriser l'intermodalité



Photo L.Gayte/DLVA

## UN SCHÉMA DE CIRCULATION ADAPTÉ

Les enjeux liés à la circulation ont été fortement abordés dans le SCOT et dans le schéma de circulation de Manosque. Les analyses et conclusions sont reprises intégralement dans la stratégie du PGD.

**Deux éléments ressortent plus particulièrement : la congestion observée entre Volx et la sortie de l'A51 à Manosque ainsi que la dangerosité de certaines traversées de villages.**

Au-delà des aspects de sécurité et purement fonctionnels, il s'agit également de prendre conscience des pollutions engendrées par la circulation : **l'axe D4096 en entrée de Manosque depuis Volx jusqu'à la D907 qui mène à l'A51 est l'axe le plus impacté par les rejets de particules liés au trafic automobile.**

➔ **Améliorer et mailler le réseau de voiries de Manosque** existant pour accompagner son développement et favoriser la circulation des TC, des vélos et des piétons

➔ **Sécuriser la traversée des villes et villages** par des aménagements adaptés (ex : zones de rencontres)

## UNE INCITATION À DE NOUVEAUX USAGES DE LA VOITURE INDIVIDUELLE : CO-VOITURAGE, AUTO-PARTAGE...

Les pratiques de co-voiturage ou d'auto-partage sont en plein essor. Les collectivités peuvent inciter ces démarches éco-citoyennes en les favorisant par la réalisation de parking de co-voiturage par exemple (ex : parking A51) ou en promouvant des partenariats avec des opérateurs privés (développement des bornes de recharges électriques dans des sites stratégiques).

➔ **Limiter l'usage individuel de la voiture** en favorisant le partage

## COMMUNICATION, CONCERTATION, PÉDAGOGIE...

Les usagers auront d'autant plus tendance à adopter un autre comportement vis-à-vis de la voiture individuelle qu'ils connaîtront l'offre de mobilité du territoire.

Cela passe par des actions de sensibilisation, de communication et d'information.

➔ **Faire évoluer les habitudes de déplacements** en s'appuyant sur des outils d'informations et de communication auprès de l'ensemble des usagers



Informations dans les marchés - Photo La Provence

## 2.1. UN NOUVEAU RÉSEAU DE TRANSPORTS EN COMMUN PERFORMANT : LE TRANSAGGLO

➔ *Développer une offre de transports en commun performante avec un réseau élargi, des lignes structurantes et des axes de rabattement*

La forme urbaine du territoire de la région de Manosque est celle d'une ville centre, de nombreux pôles urbains secondaires et **de vastes espaces périurbains et ruraux, auxquels ne peut être appliquée une desserte en transports en commun classique.**

### Un niveau de desserte différencié et adapté

La desserte en transport collectif, telle qu'on la connaît sur le réseau « Manobus », répond à certaines densités d'habitat et de population ; il paraît inconcevable de l'étendre à tout le territoire de la future Communauté d'Agglomération. Mais **un tel niveau d'offre pourrait être étendu à la première couronne (Volx, Pierrevert et Sainte-Tulle) et vers Gréoux** en période d'affluence des curistes.

**Pour les autres communes, un réseau performant pourrait être développé :** il s'agit de créer un véritable réseau d'agglomération qui assure l'accès à tous les habitants à l'ensemble du territoire.

### Quelle offre développer ?

Afin de déterminer le niveau de desserte à développer sur chaque tronçon, il est nécessaire de s'appuyer sur certains critères. Parmi eux, on retrouve :

- **Les principaux pôles générateurs de déplacements :** espaces économiques, quartiers d'habitat, établissements scolaires, zones commerciales et équipements.
- **L'armature urbaine du territoire du SCOT :**
  - Ville centre : Manosque
  - Les pôles relais : Sainte-Tulle, Oraison, Vinon-sur-Verdon, Gréoux-les-Bains
  - Les pôles de proximité : Corbières, Pierrevert, (Riez), Volx, Villeneuve, La Brillanne, Valensole, Puimoisson
  - Les villages isolés

- **Certaines spécificités du territoire :**
  - L'attractivité touristique (notamment les espaces naturels du Verdon l'été)
  - L'établissement thermal de Gréoux-les-Bains
- **Les échanges entre communes concernant les lieux travail et d'étude (INSEE 2009) :**
  - Axe Oraison > Manosque (+ Saint-Maime) : 3000
  - Axe Riez > Gréoux > Manosque (+ rabattements) : 1300
  - Axe Pierrevert > Manosque : 1100
  - Axe Corbières > Sainte-Tulle - Manosque : 1100
  - Axe Gréoux > Vinon > Manosque : 700
  - Axe Brunet > Valensole > Manosque : 500

Ainsi, à partir du croisement de ces différents éléments, la structure du futur réseau de Transports Collectifs d'Agglomération peut se dessiner.

### Les objectifs du Transagglo

Le réseau de Transports Collectifs d'Agglomération a pour objectifs de :

- **Desservir toutes les communes** de la DLVA, en adaptant le service aux besoins
- **Ouvrir tout le réseau aux voyageurs adultes** (actifs, loisirs) et augmenter la fréquentation des commerciaux
- **Maîtriser les coûts** du transport
- **Améliorer la vitesse commerciale** des parcours
- **Sécuriser des lignes**
- **Rendre le réseau accessible en 3 ans** pour répondre aux exigences de la loi
- **Permettre au réseau d'évoluer** en fonction des grands projets de la DLVA

**Ce niveau d'amélioration de l'offre représente près de 5 millions d'euros dans le budget de la DLVA.**

## Les grands principes du Transagallo

---

La mise en oeuvre du réseau se décline à travers 10 grands principes :

1. **Un réseau pour 3 ans** afin d'en tester l'organisation
2. **La structuration permet un niveau de desserte correspondant à l'importance des communes**
3. **Évolution des lignes scolaires en lignes régulières** complétées par des doublages scolaires, sauf Regroupement Pédagogique
4. **Recentrage du transport scolaire** sur les missions obligatoires
5. **Mutualisation de plusieurs lignes** avec les conseils départementaux
6. **Rationalisation des points d'arrêt**
7. **Les lignes entrantes desservent les principales destinations de Manosque** (hôpital, zones d'activités)
8. **Renforcement des points nodaux de la gare SNCF et de la halte routière** (lignes entrantes, TER, LER, Manobus), **augmentation des correspondances**
9. **Introduction de quelques nouveautés :**
  - La Transport à la Demande
  - Passage d'une ligne par l'autoroute
  - Création d'une ligne estivale
  - Desserte des zones d'activités
10. **Une politique de communication efficace**

Concernant les réseaux urbains de Manosque et Gréoux-les-Bains, ils seront maintenus en l'état dans un premier temps.

### Des axes très performants

---

En analysant l'armature urbaine du territoire et son fonctionnement, notamment les principaux échanges actifs et scolaires, quatre axes forts émergent :

- Villeneuve > Volx > Manosque
- Pierrevet > Manosque
- Sainte-Tulle > Manosque
- Gréoux-les-Bains > Vinon-sur-Verdon > Manosque

**Ces axes structurent le futur réseau par des services très performants.**

Cela permet de relier les principales zones d'habitat avec les grands espaces économiques du territoire. De même, c'est sur ces axes que l'on retrouve les principaux équipements et la majorité des établissements scolaires (en dehors de Manosque, collèges à Oraison, Volx et Sainte-Tulle). Plus particulièrement pour Gréoux-les-Bains, il s'agit de relier la commune à la ville-centre où arrive la majorité des curistes, généralement en gare SNCF de « Manosque-Gréoux ».

### Des axes performants

---

Trois axes performants sont mis en place, mais avec une offre inférieure aux cinq axes précédents :

- Valensole > Manosque
- Riez > Gréoux > Manosque
- Oraison > La Brillanne > Manosque

**Il s'agit de proposer une fréquence adaptée pour répondre aux besoins des habitants (actifs et autres) mais également en intégrant les scolaires.**

### Des lignes de rabattement en TAD

---

Pour les **communes éloignées des grands axes et moins peuplées, des services de Transports à la Demande (TAD)** sont mis en place en plus de l'ouverture des lignes scolaires aux voyageurs.

### Une offre atténuée le samedi et le dimanche

---

Bien évidemment, les besoins en déplacements sont beaucoup moins importants le samedi et surtout le dimanche. **L'offre sera donc atténuée le week-end** pour uniquement assurer les déplacements vers les équipements notamment (loisirs, hôpital...) mais aussi vers les pôles relais (ex : le marché de Riez le samedi).



## Des lignes scolaires conservées

Autant que possible, l'objectif est de **mutualiser les lignes voyageurs et scolaires**. Des doublages scolaires seront mis en place sur les axes les plus fréquentés.



Photo L.Gayte/DLVA

## Une prise en compte de la saisonnalité

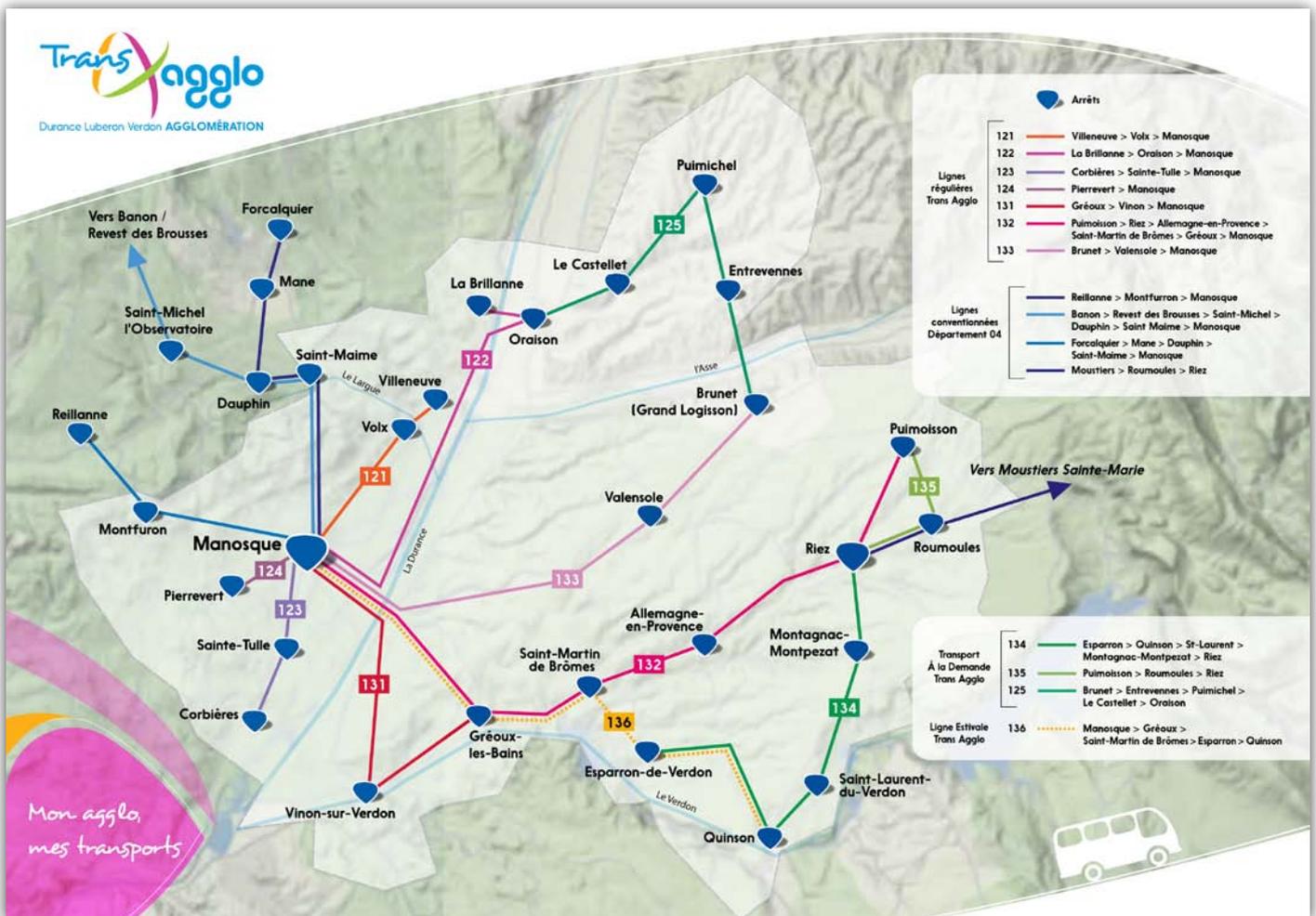
Le territoire du Verdon (Gorges du Verdon, Lac d'Esparron, Plateau de Valensole...) est fortement

marqué par un afflux touristique important durant la période estivale. **Des offres adaptées sont ainsi envisagées durant la période estivale** avec la ligne Manosque > Gréoux > Esparron > Quinson.

De même, sur l'ensemble du territoire certains horaires pourraient être modifiés en été ou en hiver du fait, par exemple, de l'absence de curistes ou des touristes beaucoup moins nombreux.

## La grande accessibilité au territoire

Le réseau ferré est un élément important pour ce qui concerne « la grande accessibilité », c'est-à-dire les échanges avec l'extérieur du territoire (Aix, Marseille, Sisteron, Gap...). Actuellement, il existe deux gares à Manosque et la Brillanne, autour desquelles des pôles d'échanges vont être créés, en liaison avec les lignes régionales, départementales et d'agglomération.



# LES PISTES D' ACTIONS - TRANSPORTS EN COMMUN

## RESTRUCTURER LES RÉSEAUX DE TRANSPORTS EN COMMUN POUR 2018

- Constat Le nouveau réseau interurbain Transagallo a été mis en place en septembre 2015 pour 3 ans. Il s'agit désormais de réfléchir au futur réseau de 2018 qui intégrera également la refonte des réseaux urbains de Manosque et de Gréoux-les-Bains.
- Réalisation
- Mettre en place pour septembre 2018 un nouveau réseau d'Agglomération qui tienne compte des 3 ans d'exploitation pour améliorer le service.
  - S'appuyer sur l'armature territoriale pour développer un réseau adapté au projet de territoire (adéquation avec les politiques de l'habitat et du développement économique) en associant les principaux acteurs du territoire (Région PACA, Conseils Généraux...).
  - Améliorer l'offre du Manobus et des navettes de Gréoux en restructurant les réseaux.

## OPTIMISER ET SÉCURISER L'ENSEMBLE DU RÉSEAU (VOIRIES, POINTS D'ARRÊTS...)

- Constat La compétence transports urbains a été récemment mise en oeuvre par la DLVA lors du passage en Communauté d'Agglomération. La vision globale sur le réseau de TC permet désormais de mieux appréhender les besoins liées à la bonne efficacité de l'offre proposée. Cela concerne évidemment les points d'arrêts à sécuriser, mais aussi mener une réflexion sur les voiries empruntées.
- Réalisation
- Audit sécurité (réalisé)
  - Rationalisation des arrêts et travaux de sécurisation

## RENDRE ACCESSIBLE LE RÉSEAU DE TRANSPORTS EN COMMUN

- Constat Malgré les efforts déployés par les acteurs du transport et notamment les autorités organisatrices, les objectifs fixés par la loi du 11/02/2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées n'ont pas pu être atteints avant le 13/02/2015. La loi du 11/02/2005 a été modifiée par l'ordonnance du 26/09/2014 pour offrir aux autorités organisatrices de transport la possibilité de poursuivre en toute légalité la mise en accessibilité de leurs réseaux, ceci en élaborant un schéma directeur d'accessibilité – agenda d'accessibilité programmée (SDA-Ad'AP).
- Réalisation
- Élaborer un SDA-Ad'AP (réalisé)
  - Travaux d'accessibilité aux arrêts
  - Améliorations de la signalétique, de l'information et de la formation des conducteurs

## AMÉNAGER DES PÔLES D'ÉCHANGES À MANOSQUE ET LA BRILLANNE

- Constat La ligne des Alpes Marseille-Briançon traverse le territoire le long de la Durance, avec deux arrêts dans les gares de Manosque et La Brillanne. Elles jouent un rôle de point de rabattement élargi avec des fréquentations en hausse (ex : Manosque 103 000 voyageurs en 2012 contre 85 000 en 2009) suite à l'amélioration de l'offre.
- Réalisation
- Aménager les deux pôles de gare comme de véritables pôles d'échanges multimodaux.

## 2.2. DÉVELOPPER L'USAGE DU VÉLO

➔ Favoriser l'usage du vélo du quotidien en créant notamment un maillage alternatif vélo sécurisé

Si la problématique du vélo dans un cadre de loisirs ou touristique est plutôt bien appréhendée sur le territoire, notamment grâce aux différents acteurs dynamiques sur le sujet, il paraît opportun de réfléchir à la réalisation d'un schéma directeur cyclable d'agglomération.

Les différentes séances de travail avec les élus ont permis d'identifier quatre grands principes :

- Favoriser les déplacements du quotidien
- Développer le stationnement des vélos dans les centres et devant les équipements et commerces
- Permettre le rabattement en vélo vers les lignes de TC par des parcs sécurisés
- Réaliser des actions de communication (information, promotion, sensibilisation...)

### Favoriser les déplacements du quotidien

L'usage quotidien nécessite des aménagements différents des loisirs ou du tourisme, mais leur complémentarité est une véritable force pour l'aménagement d'itinéraires partagés.

Il s'agira donc de chercher à :

- Créer des continuités cyclables, en profitant des nombreux acteurs présents et prêts à financer une partie des tracés, pour mutualiser les efforts et les moyens
- Assurer l'accès aux principaux espaces et équipements générateurs de flux (zones d'activités, établissements scolaires, équipements de loisirs...) en repensant l'espace public (ex : zone 30)
- Développer les services autour du vélo (ateliers, location, incitations financières...)

### Développer le stationnement des vélos

La réussite d'une politique de développement de l'usage du vélo passe obligatoirement par une réflexion sur un stationnement dédié. L'utilisation du vélo sera d'autant plus intéressante qu'elle permettra de se rendre au plus près des lieux de destination.

Il s'agira donc de créer des zones de stationnement :

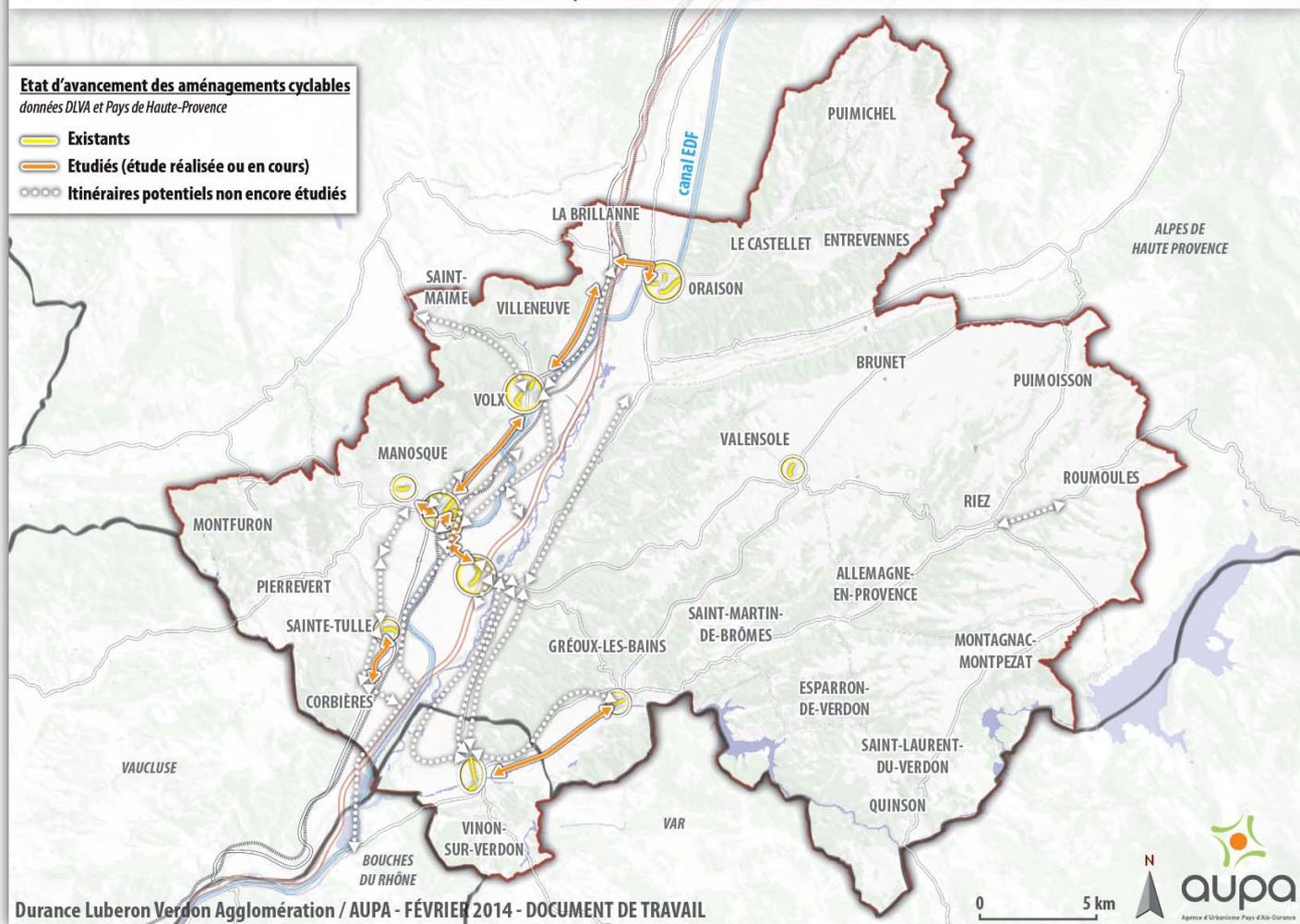
- dans les centres
- dans les espaces d'activités
- devant l'ensemble des équipements nécessitant (ex : établissements scolaires, sportifs, de loisirs...)
- au plus près des commerces
- au niveau des parcs-relais
- ...



Photo L.Gayte/DLVA

Il s'agira aussi d'être attentif à l'application des nouvelles dispositions de la loi Grenelle concernant l'obligation de réalisation des places de stationnement dans les bureaux et immeubles neufs, et de mise en conformité des immeubles de bureaux existants.

## LES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES DU QUOTIDIEN DANS LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION



### Permettre le rabattement en vélo vers les lignes de TC par des parcs sécurisés

Une attention particulière devra être apportée au rabattement en vélo vers les lignes de Transports en Commun (car et SNCF).

Au-delà de la réalisation d'itinéraire vers les lignes de cars, il s'agira de **créer des stationnements sécurisés au niveau des principaux arrêts**. Les parcs relais, notamment évoqués lors de l'étude de la thématique TC, auront clairement un rôle multi-fonctions assuré :

- arrêt de TC
- stationnements véhicules motorisés pour les usagers des TC
- stationnements vélos sécurisés
- stationnements covoiturage

La question de l'embarquement des vélos dans les cars pourrait également être étudiée.

### Réaliser des actions de communication

Afin d'encourager l'utilisation du vélo comme moyen de déplacement régulier, il est également important de réaliser des actions de communication et d'information sur sa pratique. Les habitants seront plus à même de se tourner vers ce moyen de transport s'ils y sont sensibilisés.



Arceaux pour stationnements vélos en centre-ville (Aix)

Aménagement « ouvert » en gare routière (Aix-en-Provence)



Aménagement « fermé » en gare SNCF - photo ville de Briançon



## LES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES DU QUOTIDIEN DANS LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION : PREMIÈRES RÉFLEXIONS

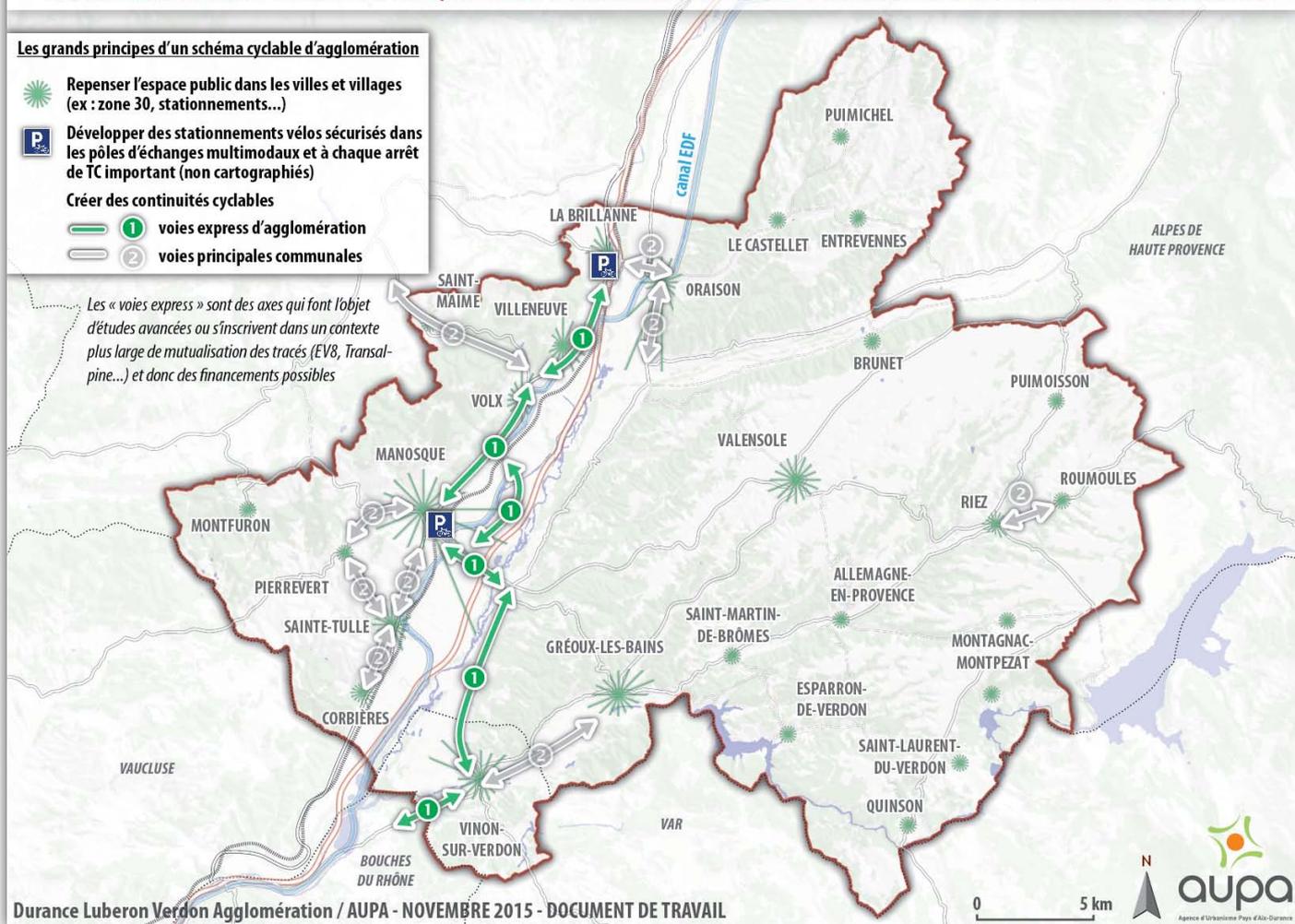
### Les grands principes d'un schéma cyclable d'agglomération

-  Repenser l'espace public dans les villes et villages (ex : zone 30, stationnements...)
-  Développer des stationnements vélos sécurisés dans les pôles d'échanges multimodaux et à chaque arrêt de TC important (non cartographiés)

#### Créer des continuités cyclables

-  ① voies express d'agglomération
-  ② voies principales communales

Les « voies express » sont des axes qui font l'objet d'études avancées ou s'inscrivent dans un contexte plus large de mutualisation des tracés (EV8, Transalpine...) et donc des financements possibles



Durance Luberon Verdon Agglomération / AUPA - NOVEMBRE 2015 - DOCUMENT DE TRAVAIL

### ÉLABORER UN SCHEMA DIRECTEUR VÉLO D'AGGLOMÉRATION

Constat            Aujourd'hui, la politique vélo dans la DLVA se caractérise principalement par des aménagements pour les loisirs et le tourisme. Mais de nombreux autres projets existent concernant les déplacements du quotidien, depuis des projets communaux jusqu'aux grands parcours européens.

Réalisation        • Définir dans un schéma l'ensemble des actions permettant de développer l'usage du vélo

### RÉALISER DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES CONTINUS ET SÉCURISÉS

Constat            Certaines communes possèdent déjà des aménagements cyclables et de nombreux projets sont inscrits dans les documents d'aménagement et de planification. Parmi ces derniers, on retrouve le tracé européen de l'Eurovéloroute n°8 et le tracé national de la Transalpine V64 qui peuvent devenir un levier pour la réalisation de certains tronçons.

Réalisation        • Aboutir à un maillage cohérent du territoire par un véritable réseau d'aménagements cyclables sécurisés, en profitant des nombreux projets existants pour mettre en commun les expertises et les financements.

### ASSURER UN STATIONNEMENT VÉLO AU PLUS PRÈS DES COMMERCES, ÉQUIPEMENTS ET SERVICES

Constat            La question du stationnement est tout aussi importante que celle du tracé de l'itinéraire cyclable. Il est donc important de proposer une offre adaptée à l'usage du vélo pour certains trajets du quotidien ou occasionnels.

Réalisation        • Développer l'usage du vélo par l'aménagement de stationnements ouverts ou sécurisés à des endroits stratégiques(ex : au plus près des commerces, aux arrêts de bus...)

### DÉVELOPPER DES SERVICES AUTOUR DU VÉLO ET COMMUNIQUER

Constat            La réussite d'une politique de développement des modes doux passe également par la mise en place de services autour de la pratique du vélo. Certains sont déjà existants, comme les vélos électriques en location à Gréoux-les-Bains qui rencontrent un franc succès. D'autres sont à développer pour inciter les habitants à utiliser le vélo sur certains trajets.

Réalisation        • Inciter l'usage du vélo par la mise en place d'actions d'information/communication (guide des bonnes pratiques du vélo, offre existante...) aussi bien auprès des populations que des entreprises à travers les PDE

• Aider à l'acquisition de VAE (Vélos à Assistance Électrique) ex : 250€ par vélo pour les 100 premières demandes

## 2.3. LE STATIONNEMENT

- ➔ *Diversifier et organiser l'offre de stationnement dans les centres*
- ➔ *Créer des parcs-relais dans les villes et villages*
- ➔ *Créer des stationnements adaptés au plus près des principaux points de rabattements (arrêts de cars, covoiturage...) afin de favoriser l'intermodalité*

La mise en place d'un réseau de Transports en Commun performant, et la volonté de privilégier les modes actifs ou de favoriser un usage alternatif à la voiture, nécessitent une réflexion sur la politique de stationnements pour offrir un service adapté qui permette à l'utilisateur d'y trouver un avantage (temps, facilités de déplacements, économies...).

Il s'agira de bien coordonner les projets de stationnement entre Communauté et Communes, bien distinguer ce qui ne relève pas de la compétence de la Communauté mais qui sera là pour affirmer sa politique de déplacements.

### Diversifier l'offre de stationnement

La principale difficulté liée aux stationnements reste l'accès aux centres-villes, aussi bien pour les résidents, que les touristes ou les actifs. Les motifs sont donc multiples : habitation, achats, visites... et l'utilisateur cherche toujours à se garer au plus près de son lieu de destination, ce qui peut entraîner des conflits d'usage (exemple : voitures « ventouses » dans un secteur commercial, d'ailleurs parfois celles des commerçants...).

Il est donc important de mener une politique de stationnement claire pour l'ensemble des usagers, en distinguant bien les zones vouées à du stationnement de courte/moyenne durée, plutôt destinée à des achats ou l'usage de services, à celles vouées au stationnement de longue durée pour les actifs, résidents ou touristes.

Étant une compétence communale, la réglementation des stationnements est propre à chaque commune. Les solutions mises en oeuvre pourront être par exemple :

- payants à l'année ou en saison,
- zones bleues,
- amélioration des cheminements entre les centres et les parkings
- ...

Mais d'une manière générale, la tarification pour les visiteurs devra favoriser les courtes durées dans l'hyper-centre, et les longues durées dans les stationnements périphériques. Les résidents bénéficient généralement de tarifs spécifiques.

*parking du Terreau à Manosque : les premières 50 minutes gratuites permettent une bonne rotation*



## Des parcs-relais pour favoriser l'intermodalité

Afin de limiter le trafic routier dans Manosque, des parcs-relais pourraient être créés en entrée de ville :

- Nord, route de Volx
- Sud, route de Sainte-Tulle

Le principe de ces parkings est de permettre aux usagers de laisser leur voiture avant les lieux d'encombrement, avec **des liaisons directes aux pôles importants** (centre-ville, zones d'activités et commerciales, équipements...) **grâce à un transport en commun efficace.**



Photo L.Gayte/DLVA

Une réflexion devra donc être également menée concernant la voirie : **un parc-relais sera d'autant plus utilisé si l'usage d'un bus est plus avantageux que de prendre la voiture.** Il faut donc identifier les parcours qui pourraient être aménagés en site propre pour les bus, comme la D907 entre le centre-ville de Manosque et l'autoroute A51.

**Dans les autres communes, il s'agira de créer des parcs-relais permettant de favoriser l'usage des réseaux de Transports en Commun.**

## Créer des stationnements de proximité dans les villages non encore équipés, améliorer l'usage de ceux existants

Dans les centres anciens, la voiture prend une place de plus en plus importante sur des espaces publics non adaptés.

La quasi totalité des communes sont équipées de parkings de proximité qui permettent de limiter la présence de la voiture dans les centres tout en étant proches des habitations.

Des actions pourraient être menées pour en assurer **un meilleur accès en travaillant sur les cheminements doux** depuis ces aires de stationnement vers les centres anciens.

De plus, **une meilleure organisation du stationnement** dans ces rues étroites permet d'envisager un travail sur l'espace public, et surtout d'assurer une meilleure accessibilité aux services de secours.

*parking de proximité au contact du centre ancien à Gréoux*

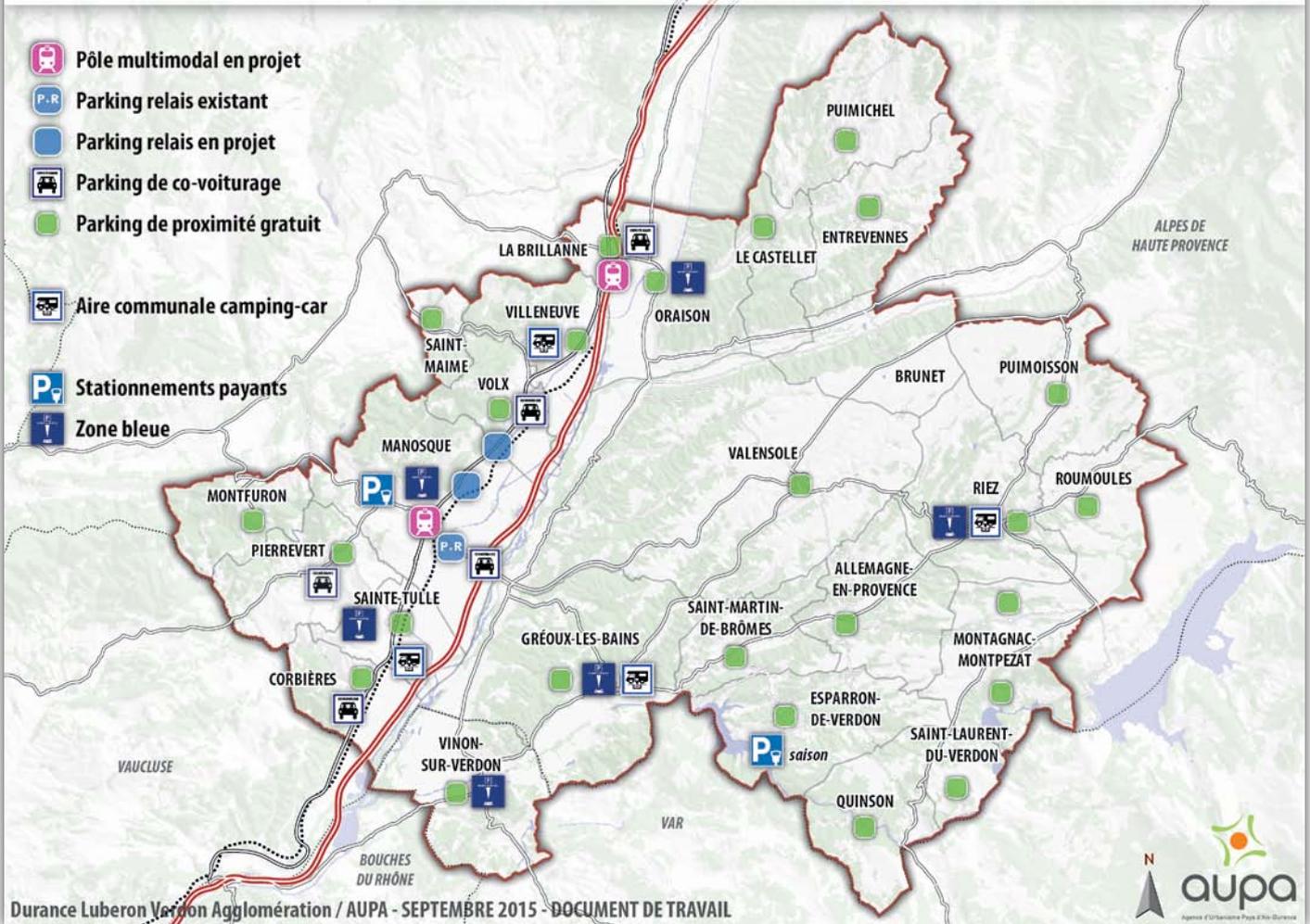


*la Place du Cours à Vinon-sur-Verdon, un lieu multi-usages : parking résident, zone bleue, boulodrome, marchés locaux, animations festives...*





### LES DIFFÉRENTS MODES DE STATIONNEMENT DANS LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION



## MAÎTRISER ET ORGANISER DE MANIÈRE RAISONNÉE LE STATIONNEMENT SUR L'ENSEMBLE DES CENTRES

- Constat** L'accès aux centres est difficile pour la quasi totalité des communes, mais avec des problématiques différentes selon la taille de la commune, ses spécificités (ex : Manosque et ses problématiques de pôle urbain, les communes touristiques du Verdon) et les équipements existants. Ces difficultés se retrouvent dans les conflits d'usage entre les stationnements pour les résidents, les stationnements de courte/moyenne durée notamment pour des achats, et ceux de longues durées pour les touristes ou les actifs principalement.
- Réalisation**
- Mener une politique de stationnement qui limite les effets de voitures « ventouses » proches des commerces et services, au profit des stationnements de courte ou moyenne durée pour les usages quotidiens qui ne doivent pas entrer en conflit avec les besoins des résidents (ex : zone bleue).
- Les solutions retenues peuvent être l'aménagement de parkings au plus près des centres, et non au coeur, avec des cheminements adaptés et jalonnés, la mise en place de zones bleues, une tarification adéquate...

## CRÉER DES PARCS-RELAIS AUX ENTRÉES DE MANOSQUE ET DANS LES VILLAGES

- Constat** La majorité des déplacements se font en interne de la DLVA, et principalement dans des échanges entre la ville-centre et les communes périphériques. Le réseau de TC ne pouvant desservir avec exhaustivité le territoire, il est important de prévoir des espaces où l'intermodalité est clairement encouragée vers les lignes de TC ou du co-voiturage et avec des stationnements adaptés. Cela implique aussi des réseaux de TC performants pour que l'automobiliste y soit « gagnant ».
- Réalisation**
- Faciliter le rabattement automobile vers les lignes de TC
  - Limiter la présence de l'automobile dans le centre-ville
  - Créer un parc-relais à chaque entrée stratégique de Manosque (ex : Pré-Combaux est cadencé à la demi-heure avec le Manobus et il est desservi par les autres lignes de TC)
  - Créer des parc-relais dans les villes et villages périphériques

## CRÉER DES STATIONNEMENTS DE PROXIMITÉ DANS LES VILLAGES, NOTAMMENT EN LIEN AVEC LA POLITIQUE TOURISTIQUE

- Constat** Certaines communes de la DLVA connaissent des flux touristiques importants notamment l'été. Cela entraîne une saturation des parkings avec des conflits d'usage entre les touristes et les habitants. Des projets ont déjà été étudiés à travers les Programmes d'Aménagement Solidaire.
- Réalisation**
- Limiter au maximum la présence de la voiture sur les places et trottoirs des villages au service des piétons et cyclistes.
  - Préserver les centres anciens de l'automobile avec un accès piéton rapide

## 2.4. LA CIRCULATION

- Améliorer et mailler le réseau de voiries de Manosque existant pour accompagner son développement et favoriser la circulation des TC, des vélos et des piétons
- Sécuriser les traversées de village

Les enjeux liés à la circulation ont été fortement abordés dans le SCOT (bureau d'études CG Conseil) et dans le schéma de circulation de Manosque (bureau d'études Horizon Conseil). **Les analyses et conclusions sont reprises intégralement dans le PGD.**

Deux éléments ressortent plus particulièrement :

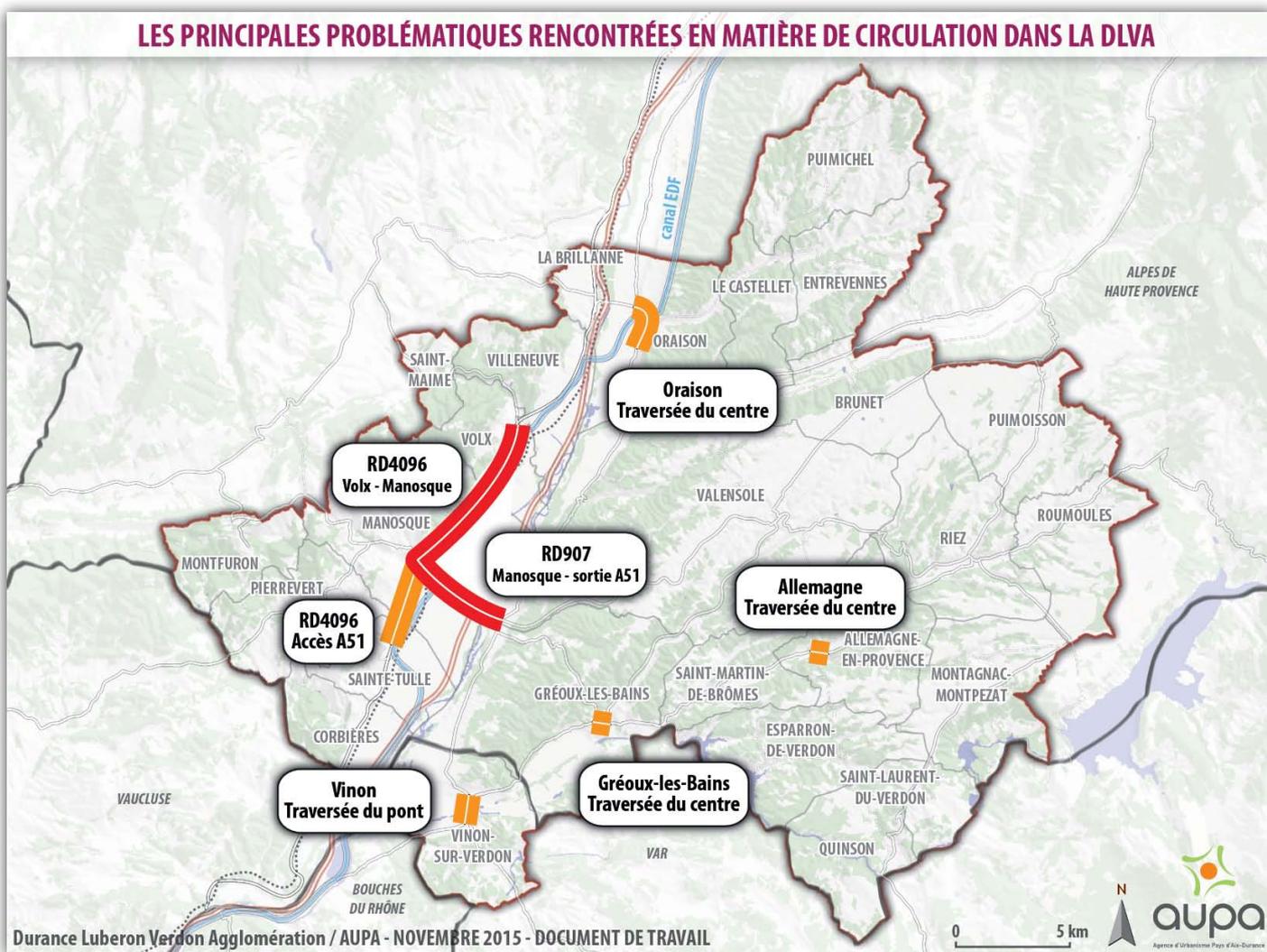
- la congestion observée entre Volx et la sortie de l'A51 à Manosque,
- la dangerosité de certaines traversées de villages.

### Fluidifier le trafic sur les axes saturés

D'une manière générale, **les principaux flux observés sur le territoire de la DLVA se concentrent en rive droite de la Durance.** Ceux concernant la rive gauche, et plus particulièrement le Verdon, sont très élevés en période estivale mais restent mesurés le reste de l'année.

Les études de circulation menées dans le cadre du SCOT ont mis en évidence la saturation des axes Volx > Manosque sur la RD4096, et Manosque > Sortie A51 sur la RD907.

Afin de limiter les encombrements entre la route de Volx et la RD907, il a été prévu la réalisation



de deux voies de contournement (une par le Nord depuis/vers Volx, l'autre par le Sud depuis/vers Sainte-Tulle) qui permettraient aux personnes désirant emprunter l'A51 de ne pas traverser la ville de Manosque. Il s'agit des voies de liaisons Nord et Sud sur la carte ci-dessous.

Enfin, un nouvel ouvrage devrait venir remplacer l'actuel pont de Manosque qui n'est plus en capacité d'accueillir un trafic important (limitation du tonnage à 40 tonnes et de la vitesse à 50 km/h) et en y intégrant la réalisation d'une voie verte.



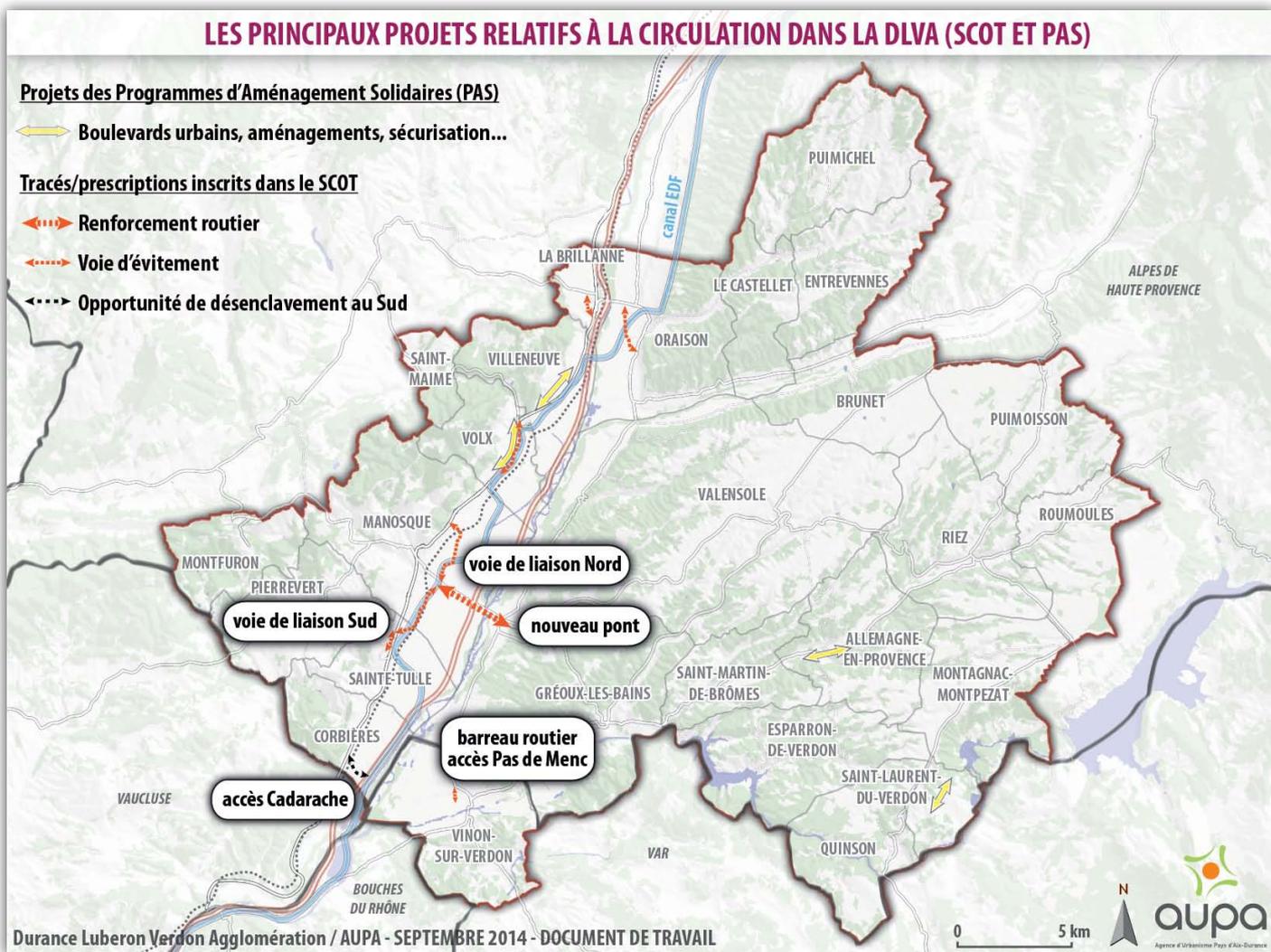
De même, des réflexions sont en cours pour faciliter l'accès au site de Cadarache depuis la rive droite, au niveau de Corbières. L'itinéraire emprunterait les digues du barrage sur une voie.

### Sécuriser certaines traversées de villages

Une autre problématique soulevée est celle des traversées de villages souvent peu sécurisées. Il s'agit principalement des cas d'Allemagne-en-Provence, Oraison et de Vinon-sur-Verdon.

Il a donc été envisagé dans le SCOT des itinéraires d'évitement des centres (Oraison, Volx) et un barreau routier d'accès à la zone de Pas de Menc à Vinon. Ce dernier a été réalisé en 2014 pour améliorer l'accès à l'espace d'activités, mais il sert également à limiter les nuisances liées à la traversée par les poids-lourds d'une zone pavillonnaire comprenant la crèche.

Certaines communes ont également profité de la démarche PAS (Programme d'Aménagement



Solidaire), portée par la Région, pour étudier ou mener des travaux d'aménagement de voiries.

### Favoriser la circulation des TC, vélos et piétons

Une réflexion devra également être menée, **avec une vision long terme, sur les possibilités de réalisation de voiries réservées aux transports en commun**. En effet, les axes dédiés aux bus et cars permettent de renforcer leur attractivité, en assurant plus facilement les horaires (et donc les correspondances vers les autres modes de déplacements) et en réduisant les temps de trajet.

**La mise en place d'un réseau de voiries en site propre (ou voie réservée) doit notamment s'appuyer sur la présence de parcs relais en entrée de ville.** L'axe de la D907 entre le centre-ville de Manosque et l'autoroute A51 pourrait être le premier tronçon mis en place.

Aussi, il est désormais obligatoire d'anticiper les multiples usages de la voirie, et notamment la prise en compte des modes actifs : « A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. » article L.228-2 du Code de l'environnement.

Exemple de site propre en sortie d'un parc relais à Aix-en-Pce



Voie sécurisée à Manosque - Photo L.Gayte/DLVA



### RÉALISER LA VOIE DE CONTOURNEMENT NORD DE MANOSQUE

Constat Les études de circulation menées dans le cadre du SCOT ont mis en évidence la saturation des axes Volx > Manosque sur la RD4096, et Manosque > Sortie A51 sur la RD907.

Réalisation

- Limiter les encombrements entre la route de Volx et la RD907 par la réalisation d'une voie de contournement.

### RÉALISER LA VOIE DE CONTOURNEMENT SUD DE MANOSQUE

Constat Les études de circulation menées dans le cadre du SCOT ont mis en évidence la saturation des axes Volx > Manosque sur la RD4096, et Manosque > Sortie A51 sur la RD907.

Réalisation

- Limiter les encombrements entre la route de Sainte-Tulle et la RD907 par la réalisation d'une voie de contournement.

### SÉCURISER CERTAINES TRAVERSÉES DE VILLAGES

Constat Certaines traversées de villages sont peu sécurisées. Il s'agit principalement des cas d'Allemagne-Provence, Oraison et de Vinon-sur-Verdon.

Réalisation

- Poursuivre ou lancer des études et aménagements pour sécuriser les traversées.

### FIABILISER LES TEMPS DE PARCOURS PAR DES AMÉNAGEMENTS DE VOIRIES

Constat Le développement du territoire de la DLVA, et le confortement de Manosque comme ville-centre, va entraîner un renforcement de son attractivité et donc une hausse des déplacements. Un risque existe de voir les principales voies de circulation encombrées par un trafic trop important, limitant ainsi l'efficacité et l'usage des Transports en Commun.

Réalisation

- Imaginer un plan d'aménagements de voies réservées aux cars et bus. Il pourrait se réaliser en plusieurs phases sur des axes stratégiques, prioritairement la D907.

### AMÉNAGER DES ZONES 30 ET DES ZONES DE RENCONTRES

Constat La sécurisation de certains axes routiers peut se réaliser par la réalisation de zones où la vitesse est limitée et la priorité donnée aux piétons et cyclistes. Cela pourrait également inciter un usage plus important des modes doux comme moyen de déplacements.

Réalisation

- Créer des zones 30 et de rencontres dans les espaces stratégiques du territoire et notamment aux abords des établissements scolaires.

## 2.5. LES NOUVEAUX USAGES DE LA VOITURE : COVOITURAGE, AUTO-PARTAGE...

➔ *Limiter l'usage individuel de la voiture en favorisant le partage*

Afin de limiter l'usage de la voiture individuelle, il est possible de favoriser une offre d'utilisation basée sur le partage.

### Favoriser le développement du covoiturage

De par l'allongement des distances domicile-travail, **les actifs sont amenés à travailler de plus en plus loin de chez eux**. L'offre de TC étant peu développée dans les territoires les plus reculés et moins peuplés, **l'utilisation de la voiture devient indispensable**.

Ces populations, dépendantes de leur véhicule, sont ainsi directement **confrontées à certains effets négatifs rencontrés** : fatigue, stress, coût des carburants... **Un retour à un usage moins individuel de la voiture s'opère d'une manière générale en France**, on le constate dans la Région de Manosque notamment pour des déplacements extérieurs au territoire.

**Le parking de covoiturage de l'A51 à Manosque, inauguré en 2013 en lieu et place de stationnements de fait, connaît un franc succès**, tout comme les

parkings de la gare de la Brillanne ou d'autres aires de stationnement dans la DLVA.

Mais cette pratique ne peut malheureusement se développer aisément, de par les contraintes liées aux horaires, aux habitudes des usagers (ex : courses après le travail, aller chercher son enfant à l'école...) mais **il est possible de la favoriser en travaillant notamment sur l'information et la communication**.

Par exemple, le Conseil Départemental des Alpes de Haute-Provence a mis en place un site Internet dédié ([www.covoiturage04.fr](http://www.covoiturage04.fr)) qui cherche à mettre en relation conducteurs et passagers.

### La location de véhicules électriques

Un partenariat entre la commune de Gréoux-les-Bains, EDF et la DLVA a permis de lancer cette année **le premier service d'autopartage de voitures électriques en milieu rural**.

*parking de covoiturage A51 à Manosque*



Deux véhicules sont à la location à l'Office de tourisme de Gréoux-les-Bains avec des tarifs allant de la demi-journée à deux jours. L'autonomie permet de visiter le territoire proche, mais également d'aller jusqu'à Aix-en-Provence. Les lieux de recharges dans la DLVA sont actuellement :

- Gréoux-les-Bains
- Manosque - Terreau
- Manosque - la Villette
- Manosque - François Mitterrand
- Manosque - parking Auchan (borne privée)
- Quinson
- Vinon (borne privée)

Une prise « de secours » est aussi fournie pour un branchement en dépannage chez un particulier.

Si ce service rencontre du succès, il serait peut-être opportun d'envisager la création d'itinéraires adaptés à l'usage des véhicules électriques, voire à

plus long terme le développement de bornes sur le reste du territoire.

Des bornes sont également prévues à :

- Manosque - parc de covoiturage de l'A51 (pré-cablé)
- Manosque - parc relais de Pré-Combaux (pré-cablé)
- Oraison
- Valensole
- Volx

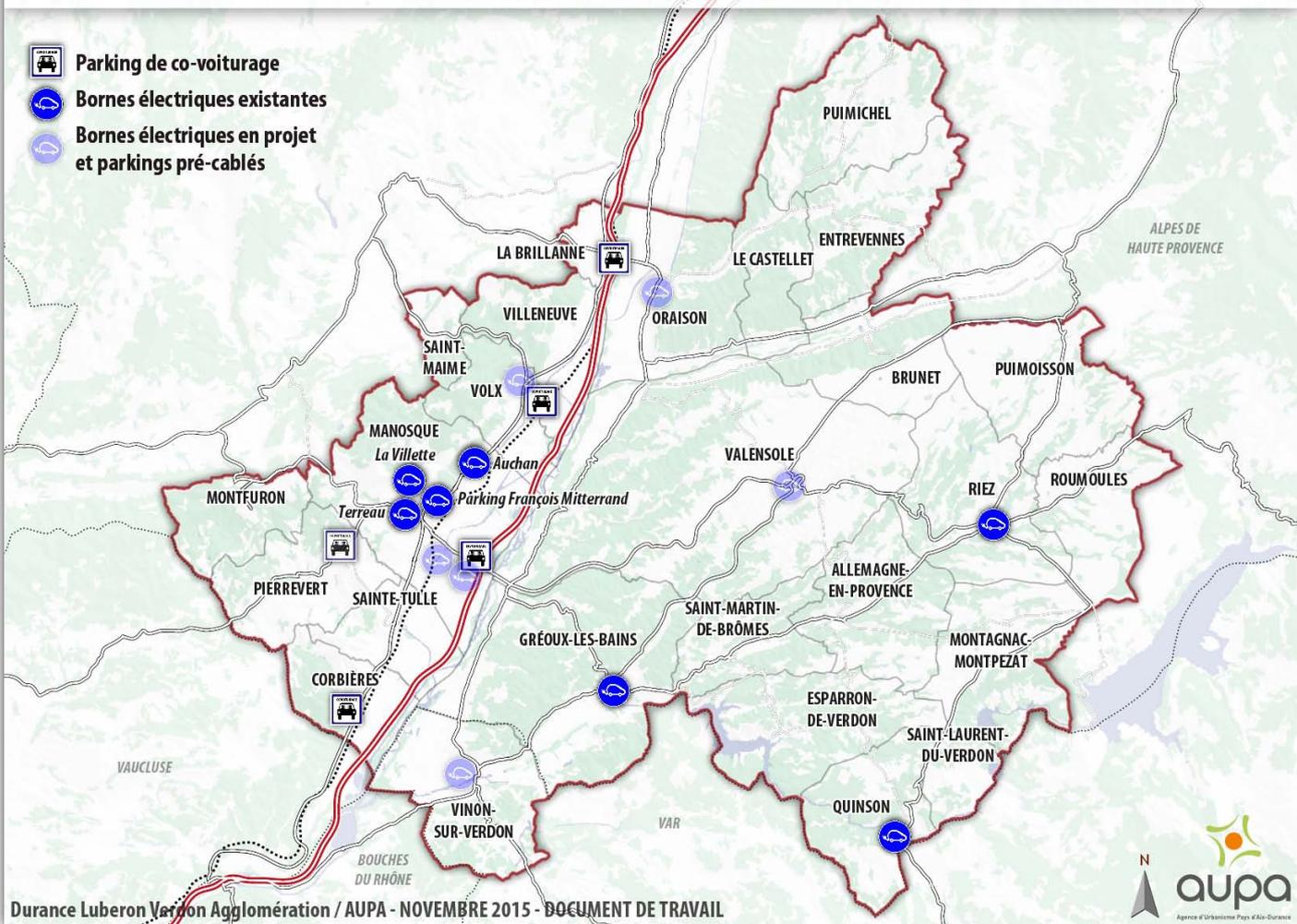




borne électrique au parking du Terreau à Manosque



## LES NOUVEAUX USAGES DE LA VOITURE DANS LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION



### PROMOUVOIR LE CO-VOITURAGE

**Constat** Le covoiturage est actuellement peu développé et se fait en marge des pratiques de déplacement. Pourtant ce dernier est amené à se développer avec le site internet de covoiturage mis en ligne par le Conseil Général des Alpes de Haute-Provence et le parking de covoiturage à l'entrée de l'autoroute A51 de Manosque qui connaît un franc succès.

**Réalisation**

- Faire une étude précise sur les potentiels de covoiturage à l'échelle de la DLVA
- Renforcer et faire connaître les aires de covoiturages existantes ou à créer par une signalisation homogène (logo DLVA)
- Faciliter le covoiturage aux bords des voies de circulation les plus fréquentées (covoiturage à l'entrée de Manosque)
- Faire une promotion large et ciblée du covoiturage (sur internet, dans les lieux publics fréquentés, dans les écoles, les grandes entreprises, le bulletin municipal...)

### DÉPLOYER DES FLOTTES DE VÉHICULES MOINS POLLUANTS

**Constat** Les collectivités pourraient être un modèle en matière de développement durable en s'équipant de véhicules peu émetteurs de polluants.

**Réalisation**

- Faire un état des lieux de la flotte de véhicules de la DLVA
- Acquérir des véhicules peu polluants

### FAVORISER L'USAGE DE VÉHICULES ÉLECTRIQUES POUR LES PARTICULIERS

**Constat** Le service de location de véhicules électriques à Gréoux-les-Bains connaît un franc succès. De même, l'utilisation de vélos électriques par les touristes (et les habitants) tend à rentrer dans l'usage quotidien des populations. Il s'agit d'un moyen de transport écologique et d'un formidable outil de valorisation du territoire, notamment en matière touristique.

**Réalisation**

- Créer des places de stationnements réservées aux véhicules et vélos électriques
- Déployer des bornes électriques
- Aider à l'acquisition de VAE (Vélos à Assistance Électrique)

## 2.6. COMMUNICATION ET SENSIBILISATION DES DIFFÉRENTS PUBLICS À L'ÉCO-MOBILITÉ

➔ Faire évoluer les habitudes de déplacements en s'appuyant sur des outils d'informations et de communication

Les usagers auront d'autant plus tendance à adopter un autre comportement vis-à-vis de la voiture individuelle qu'ils connaîtront l'offre de mobilité du territoire.

Cela passe par des actions de sensibilisation, de communication et d'information.

### Informers sur les possibilités de déplacements

Une bonne information de l'offre existante est la première action à engager, notamment sur un territoire qui est concerné par une multitude d'acteurs :

- DVLA
- Conseil Général des Alpes de Haute-Provence
- Conseil Général du Var
- Conseil Régional
- SNCF

Cette première démarche s'est concrétisée par la réalisation du « Mobiguide » en 2014, un guide d'information sur l'ensemble des possibilités de déplacements dans l'agglomération : ligne de transports en commun, aires de stationnement pour le covoiturage, sites Internet...

**132 Riez • Gréoux-les-Bains • Manosque**

Horaires de lundi au vendredi toute l'année sauf exceptions signalées.  
 Fonctionne aussi le samedi Fonctionne aussi le dimanche Fonctionne uniquement le dimanche et jours fériés

**Sens Riez © Manosque**

Puimisson Place St-Eloi	06H40	1	2	3	4
Riez Pre-de-forêt	06H50	1	2	3	4
Allemagne-en-Provence Château	07H00	07H50	09H10	13H15	17H50
St-Martin-de-Brômes Place de la mairie	07H00	08H00	09H20	13H25	18H00
Gréoux-les-Bains Grou patasse	07H05	08H05	09H25	13H30	18H05
Gréoux-les-Bains Le passy	07H12	08H12	09H33	13H38	18H13
Gréoux-les-Bains Les maronniers	07H15	08H15	09H35	13H40	18H15
Manosque Autoroute	07H17	08H17	09H37	13H42	18H17
Manosque Cugnot	07H22	08H22	09H42	13H47	18H22
Manosque ZI St-Joseph	07H35	08H35	09H55	13H57	18H32
Manosque Desserte scolaire	07H37	08H37	09H57	13H59	18H34
Manosque Hôpital/Ecole internationale	07H48	08H48	10H08	14H03	18H38
Manosque Gare SNCF	07H52	08H52	10H12	14H07	18H42
Manosque Gare routière	07H55	09H00	10H05	14H10	18H45

**Sens Manosque © Riez**

Manosque Desserte scolaire	12H05	1	2	3	4			
Manosque Gare routière	09H15	12H15	16H07	18H10	1	2	3	4
Manosque Gare SNCF	08H18	12H18	16H10	18H13	1	2	3	4
Manosque Hôpital/Ecole internationale	08H20	12H20	1	2	3	4		
Manosque Desserte scolaire	08H22	12H22	16H12	18H15	1	2	3	4
Manosque ZI St-Joseph	08H22	12H22	16H12	18H17	1	2	3	4
Manosque Cugnot	08H28	12H28	16H18	18H20	1	2	3	4
Manosque Autoroute	08H28	12H28	16H20	18H22	1	2	3	4
Gréoux-les-Bains Les maronniers	08H43	12H43	16H35	18H38	1	2	3	4
Gréoux-les-Bains Le passy	08H45	12H45	16H37	18H40	1	2	3	4
Gréoux-les-Bains Grou patasse	08H47	12H47	16H39	18H42	1	2	3	4
St-Martin-de-Brômes Place de la mairie	08H55	12H55	16H47	18H50	1	2	3	4
Allemagne-en-Provence Château	09H00	13H00	16H52	18H55	1	2	3	4
Riez Pre-de-forêt	09H10	13H10	17H02	19H05	1	2	3	4
Puimisson Place St-Eloi	19H15	1	2	3	4			

**133 Brunet • Valensole • Manosque**

Horaires de lundi au vendredi toute l'année sauf exceptions signalées.  
 Fonctionne aussi le samedi Fonctionne aussi le dimanche

**Sens Valensole © Manosque**

Valensole Mairie	07H10	08H10	11H10	13H10	1	2	3
Valensole Porte valette	07H11	08H11	11H11	13H11	1	2	3
Valensole St-Barthélemy	07H13	08H13	11H13	13H13	1	2	3
Valensole St-Grégoire	07H15	08H15	11H15	13H15	1	2	3
Manosque Autoroute	07H28	08H28	11H28	13H28	1	2	3
Manosque Joseph Cugnot	07H30	08H30	11H30	13H30	1	2	3
Manosque ZI St-Joseph	07H32	08H32	11H32	13H32	1	2	3
Manosque Hôpital/Ecole internationale	07H34	08H34	11H34	13H34	1	2	3
Manosque Gare SNCF	07H37	08H37	11H37	13H37	1	2	3
Manosque Gare routière	07H40	08H40	11H40	13H40	1	2	3

**Sens Manosque © Brunet**

Manosque Desserte scolaire	12H05	17H05	18H05	1	2	3	4	
Manosque Gare routière	10H17	12H17	17H17	18H17	1	2	3	4
Manosque Gare SNCF	10H20	12H20	17H20	18H20	1	2	3	4
Manosque Hôpital/Ecole internationale	10H22	12H22	17H22	18H22	1	2	3	4
Manosque ZI St-Joseph	10H24	12H24	17H24	18H24	1	2	3	4
Manosque Joseph Cugnot	10H28	12H28	17H28	18H28	1	2	3	4
Manosque Autoroute	10H28	12H28	17H28	18H26	1	2	3	4
Valensole St-Barthélemy	10H40	12H40	17H40	18H40	1	2	3	4
Valensole Mairie	10H43	12H43	17H43	18H43	1	2	3	4
Valensole Porte valette	10H45	12H45	17H45	18H45	1	2	3	4
Brunet Grand logissson	17H47	18H47	1	2	3	4		

\* Desserte de Brunet uniquement en période scolaire les LMLJ.

**Correspondances**

- 1 à destination d'Aix TGV en gare de Manosque
- 2 à destination de Marseille en gare de Manosque
- 3 en provenance d'Aix TGV en gare de Manosque
- 4 en provenance de Marseille en gare de Manosque

**Transporteur SUMIAN**  
 Immeuble « Le Passy »  
 Av. des Thermes  
 04300 GRÉOUX-LES-BAINS  
 Tél. : 04 92 78 03 57

**Correspondances avec le MANOBUS**  
 Autoroute - Cugnot - Pôle Emploi - Ecole internationale/Hôpital - Gare SNCF - Gare routière

Réservation 36h à l'avance.

Extrait du Mobiguide de la DLVA

La DLVA a profité de la **semaine de la mobilité** pour débiter la distribution de ce guide, en imaginant des animations autour d'événements culturels et informatifs. Ces animations ont été réalisées sur une grande partie du territoire, lors des marchés notamment.

Pour la rentrée 2015, la DLVA a reconduit et renforcé ses actions de communication. En effet, la mise en place du nouveau réseau a débuté en septembre 2015 et il est important d'accompagner les populations pour répondre à leurs interrogations.

Des animations ont été réalisées en présence des élus et techniciens, avec distribution de Mobiguides, cartes du réseau et divers goodies.



### Sensibiliser à la pratique de l'écomobilité dans les entreprises et les administrations

Une **sensibilisation** pourrait être également effectuée **vers les grandes entreprises et administrations du territoire**, dans un premier temps, avec également **l'appui à la réalisation de Plan de Déplacements des Entreprises (PDE) ou Administrations.**

En effet, **certaines entreprises incitent déjà leurs employés à limiter l'usage de la voiture individuelle en suscitant du covoiturage** (ex : l'Occitane) ou en mettant en place des systèmes de transport par car (ex : Cadarache). Ces entreprises, qui représentent plusieurs centaines d'emplois, tout comme certaines administrations, sont donc un bon point d'accroche pour tester des nouvelles formes de mobilité.

*animations lors de la semaine de la mobilité - photo DLVA*



### **AFFIRMER TRANSAGGLO COMME UN RÉSEAU DE TRANSPORT TOUT PUBLIC ET POURSUIVRE LES ACTIONS D' INFORMATION ET DE COMMUNICATION**

**Constat** La DLVA s'est fortement investie pour informer au maximum les populations de l'offre de mobilité du territoire (animations, Mobiguide, semaine de la mobilité...) car les citoyens n'ont pas toujours connaissance de l'offre existante et des avantages qui en découlent. Il est donc important de poursuivre les efforts engagés afin d'atteindre au maximum l'ensemble des usagers.

**Réalisation**

- Poursuivre les actions de communication
- Réfléchir à l'utilisation des nouvelles technologies pour faciliter l'usage des transports alternatifs à la voiture individuelle (billettique, informations par les téléphones portables ou les réseaux sociaux...)

### **APPUYER LE DÉVELOPPEMENT DE PLANS DE DÉPLACEMENTS ENTREPRISES/ ADMINISTRATIONS**

**Constat** Les déplacements domicile/travail représentent une part importante des déplacements quotidiens. De plus, ils sont généralement effectués sur des plages horaires très proches. Au niveau local, des Plans de Déplacements Entreprises ont été mis en place sur les sites du CEA de Cadarache et de l'Occitane. Cela a permis d'offrir aux salariés et aux employeurs des avantages en termes de coût et de budget-temps déplacement.

**Réalisation**

- Inciter les entreprises et les administrations à réaliser des plans de mobilité
- Créer un « club » PDE pour harmoniser la démarche et échanger les expériences entre les plans de mobilités
- Sensibiliser les employeurs et les salariés à l'écomobilité professionnelle
- Assurer l'animation, le suivi de la mise en place des plans de mobilité entreprise
- Créer un Plan de déplacement Administration pour la DLVA et sensibiliser les élus et techniciens aux mobilités alternatives et à l'écoconduite

## DES COMMISSIONS POUR RECUEILLIR LES ATTENTES DES USAGERS

- Constat      La démocratie participative possède un avantage indéniable, elle permet de connaître plus précisément les attentes des usagers en ce qui concerne la mobilité. La mise en place d'une commission intercommunale pour la mobilité pourra représenter un lieu d'échanges.
- La commission mobilité se constituera de manière privilégiée autour d'un petit groupe de travail représentatif de la population et des entreprises de la DLVA.
- Réalisation      Exemples d'actions pouvant être mises en place :
- Créer un groupe de travail « mobilité seniors » et/ou « mobilité campagne »
  - Créer une commission consultative des usagers des TC de la DLVA
  - Promouvoir une culture de la mobilité par des ateliers intercommunaux de partage d'expériences entre techniciens, entre habitants, associations, collégiens et lycéens
  - ...

## METTRE EN PLACE UN OBSERVATOIRE DE LA MOBILITÉ

- Constat      Le suivi et l'évaluation continue du Plan Global Déplacement et plus globalement la mobilité représente un élément déterminant de réussite. Pour appréhender la mobilité au plus près des phénomènes actuels, l'étude continue des indicateurs et des dynamiques liés au déplacement et la mobilité semble nécessaire.
- L'observatoire de la mobilité possède un double avantage, il permet dans un premier temps de connaître les dynamiques liées à la mobilité mais également de proposer des tendances perspectives de la mobilité dans les 10 ans à venir.
- Réalisation
  - Recueillir des données sur les pratiques de mobilité des usagers
  - Effectuer un bilan régulier de l'usage des transports en commun dans le territoire

### **Un réseau de transport communautaire desservant l'ensemble du territoire : le Transagгло comme ossature de la politique des déplacements**

-  Des lignes régulières et scolaires structurantes
-  Une ligne touristique estivale
-  Du Transport à la Demande
-  Deux réseaux urbains performants
- Des arrêts sécurisés et accessibles (*non cartographié*)
-  Des pôles d'échanges multimodaux en gare SNCF de Manosque et La Brillanne

### **Une multimodalité renforcée**

Favoriser l'usage des modes actifs et des Transports en Commun en :

-  - repensant l'espace public dans les villes et villages (ex : zone 30, stationnements diversifiés...) et en créant des parcs relais aux entrées de Manosque et des parcs de persuasion dans les villes et villages
- créant des stationnements adaptés au plus près des principaux points de rabattements des réseaux de transports (*non cartographié*)
- développant l'usage du vélo par des stationnements sécurisés dans les pôles d'échanges multimodaux et à chaque arrêt de TC important (*non cartographié*)
- créant des continuités cyclables par :

-  1 des voies express d'agglomération (EV8 et Transalpine)
-  2 des voies principales communales

### **Un schéma de circulation adapté**

-  Améliorer et mailler le réseau de voiries de Manosque : voie d'évitement Nord vers Volx, voie d'évitement Sud vers Sainte-Tulle, liaison entre la sortie de l'A51 et le centre-ville
-  Sécuriser la traversée des villes et villages

### **Une incitation à de nouveaux usages de la voiture individuelle**

Faire évoluer les habitudes de déplacements (covoiturage, autopartage, véhicules électriques...) en s'appuyant sur des outils d'informations et de communication (*non cartographié*)

# LA MISE EN OEUVRE DU PGD

Le Plan Global de Déplacements n'est pas un document opposable. Néanmoins, la démarche menée depuis 2013 mériterait une poursuite de la réflexion avec une prise en compte de ses objectifs dans les projets communautaires et communaux, et notamment dans l'élaboration actuelle du Schéma de Cohérence Territoriale.

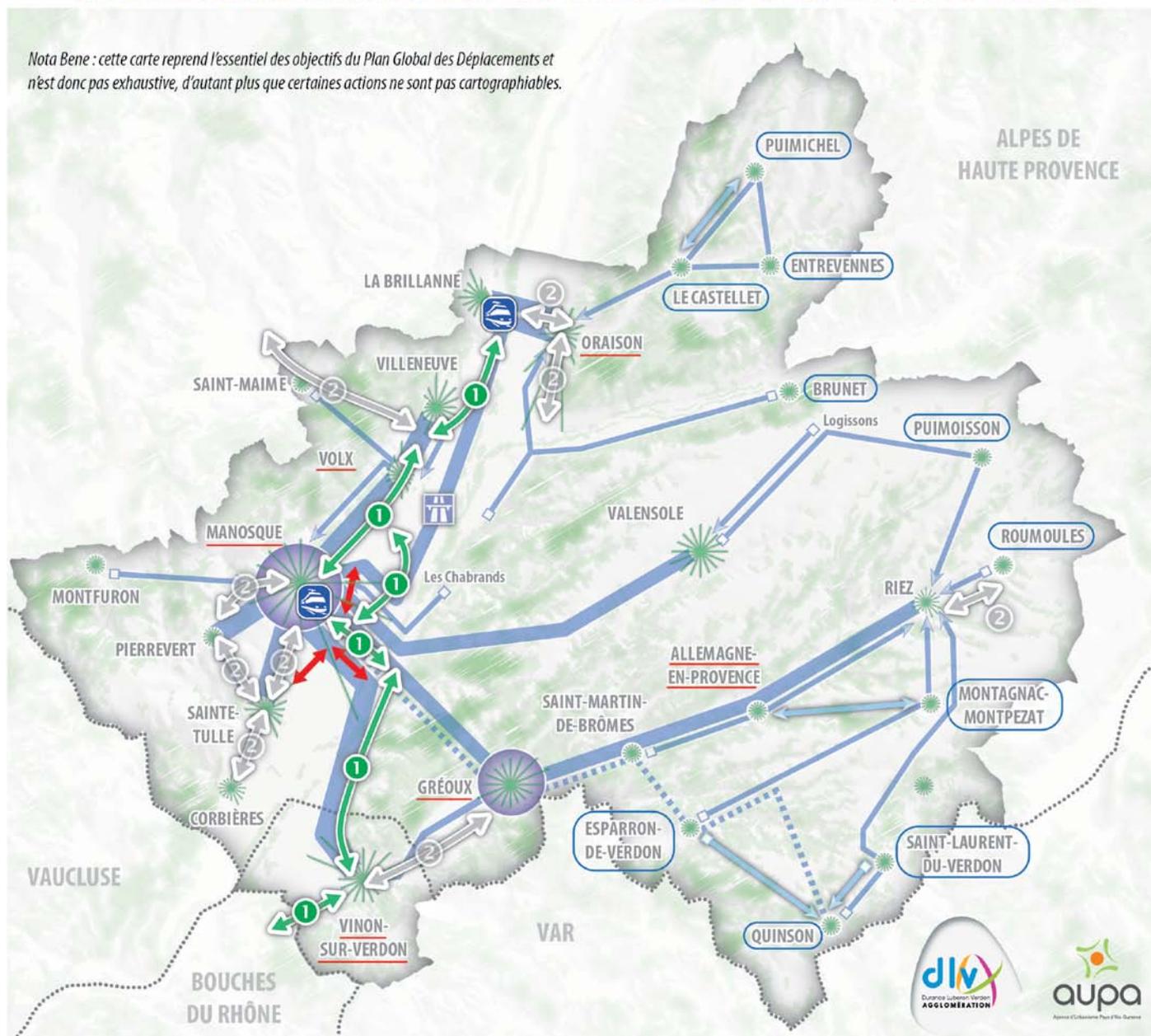
La difficulté réside notamment dans le suivi des orientations ne relevant pas de la compétence

communautaire (ex : certains aménagements cyclables, les parkings de proximité...) pour lesquelles les communes ne possèdent pas les ressources humaines nécessaires.

L'animation du PGD et de la commission Transport / Mobilité sera donc déterminante dans la bonne mise en oeuvre de la politique de Déplacements de l'Agglomération.

## LES PRINCIPAUX OBJECTIFS DU PLAN GLOBAL DES DÉPLACEMENTS DE LA DLVA

*Nota Bene : cette carte reprend l'essentiel des objectifs du Plan Global des Déplacements et n'est donc pas exhaustive, d'autant plus que certaines actions ne sont pas cartographiables.*





## LE PLAN GLOBAL DES DÉPLACEMENTS

La Communauté d'Agglomération DLVA n'est pas soumise à la réalisation d'un Plan de Déplacements Urbains, car sa population ne dépasse pas les 100 000 habitants.

Néanmoins, la mobilité étant un enjeu très fort sur le territoire, il a été décidé de réaliser un Plan Global de Déplacements. L'objectif est de réunir l'ensemble des élus, techniciens et organismes compétents autour d'un projet partagé autour de la thématique des Déplacements dans sa globalité.

Cette démarche a permis d'esquisser une politique de déplacements appuyée sur un nombre limité d'objectifs prioritaires et d'adopter une stratégie d'agglomération.

## Durance Luberon Verdon Agglomération

Place de l'Hôtel de Ville

04100 Manosque.

Tél : (33) 04 92 70 34 56

[www.dlva.fr](http://www.dlva.fr)

