

# La mobilité en Pays d'Arles

UNE PREMIÈRE APPROCHE  
DES ENJEUX POUR LE TERRITOIRE

Juin 2020



*Au-delà de l'aspect stratégique que représente toute politique de mobilités, le contexte législatif et institutionnel actuel va avoir un impact important pour le Pays d'Arles et les différents territoires qui le composent : une nouvelle loi, de nouveaux élus locaux et intercommunaux, de nouveaux projets...*

*Au vu du calendrier législatif contraint (Cf. loi LOM), le PETR a décidé de débiter la réflexion avec l'appui de l'Agence d'Urbanisme Pays d'Aix-Durance, dans le cadre de la convention pluriannuelle de partenariat. Durant ces 3 premiers mois de l'année, le travail a consisté à réaliser un portrait de territoire global, avec un focus sur les services de transports en commun, les déplacements des actifs ainsi que l'initiation d'une analyse plus approfondie sur la thématique du tourisme.*

# La mobilité : un enjeu partagé sur l'ensemble du territoire

## LES PRINCIPAUX CHIFFRES CLES

Le Pays d'Arles est marqué par une forte mobilité : on dénombrait déjà plus de 680.000 déplacements quotidiens en 2007, représentant plus de 2 millions de kilomètres parcourus (données issues de l'enquête déplacements actuellement en cours d'actualisation). Ce nombre ne cesse de croître d'année en année.

Cela s'explique bien évidemment par la hausse de la population mais également par un éloignement de plus en plus important des lieux de résidence des lieux d'emplois, commerces, équipements ou services.

**EN 2007, ON DÉNOMBRAIT DÉJÀ PLUS DE 680.000 DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS EN PAYS D'ARLES**

A cela, s'ajoute la grande étendue du territoire et la faible densité de population qui ne permet pas de développer sur l'ensemble du territoire des services de transports en commun performants. Et même dans les villes où des réseaux sont présents, la prédominance de la voiture reste de mise.

Les ménages du Pays d'Arles sont ainsi plus équipés en voiture que le

reste des Bouches du Rhône et on y retrouve également moins de ménages non motorisés. Ces données sont à pondérées selon le secteur géographique : le taux de motorisation est faible dans le centre d'Arles et très élevé dans les espaces périurbains des Alpilles par exemple. Quant aux ménages non motorisés, ils se concentrent dans les centralités et proches des centres-villes afin de ne pas trop subir de difficultés de déplacements et de profiter des réseaux de transports existants.

L'offre de TC s'articule autour des réseaux régionaux et locaux avec au total près de 30 lignes régulières, y compris le réseau TER. L'offre est logiquement renforcée dans les pôles urbains, ce qui favorise l'usage des TC et permet de couvrir plus largement les besoins des habitants et des actifs : 66% de la population du Pays d'Arles (86% pour ACCM) et 69% des emplois (76% pour ACCM) se trouvent à moins de 400 mètres d'un arrêt.

Cependant, la fréquentation peut encore être améliorée et cette optimisation doit passer par une réflexion sur la lisibilité des réseaux, des tarifs adaptés et une politique globale de mobilité (ex : réglementation du stationnement dans les zones bien desservies, gestion du dernier kilomètre...).

Il est intéressant de noter le rôle remarquable de l'utilisation du vélo avec 20.000 déplacements quotidiens en 2007. A titre de comparaison, on en dénombrait 17.000 dans l'ancienne Communauté Urbaine de Marseille et 8.000 dans l'ancienne Communauté du Pays d'Aix. Ainsi, la part de marché du vélo atteignait plus de 6% dans plusieurs secteurs et différents aménagements cyclables existent sur l'ensemble du territoire, dont plusieurs projets de pistes cyclables ou voies vertes.

Le contexte sanitaire a permis de mettre en avant l'intérêt de ce moyen de déplacement et le territoire pourrait s'appuyer sur cette dynamique pour sécuriser et rechercher une continuité de parcours car il reste encore de nombreux points noirs à résorber (Cf. baromètre des villes cyclables - Fédération des Usagers de Bicyclette FUB). Cela permettrait de renforcer encore plus l'usage du vélo en Pays d'Arles pour en faire un territoire référent dans la Région.

A noter que les deux Communautés d'Agglomération ACCM et TPA réalisent actuellement un schéma directeur vélo en ayant constitué un groupement de commande, afin de mutualiser la mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage en vue de son élaboration.

## Les parts modales de l'enquête de 2007

VOITURE

**64%**

TRANSPORT EN COMMUN

**3%**

VELO

**3%**

DEUX-ROUES

**1%**

MARCHE À PIED

**28%**

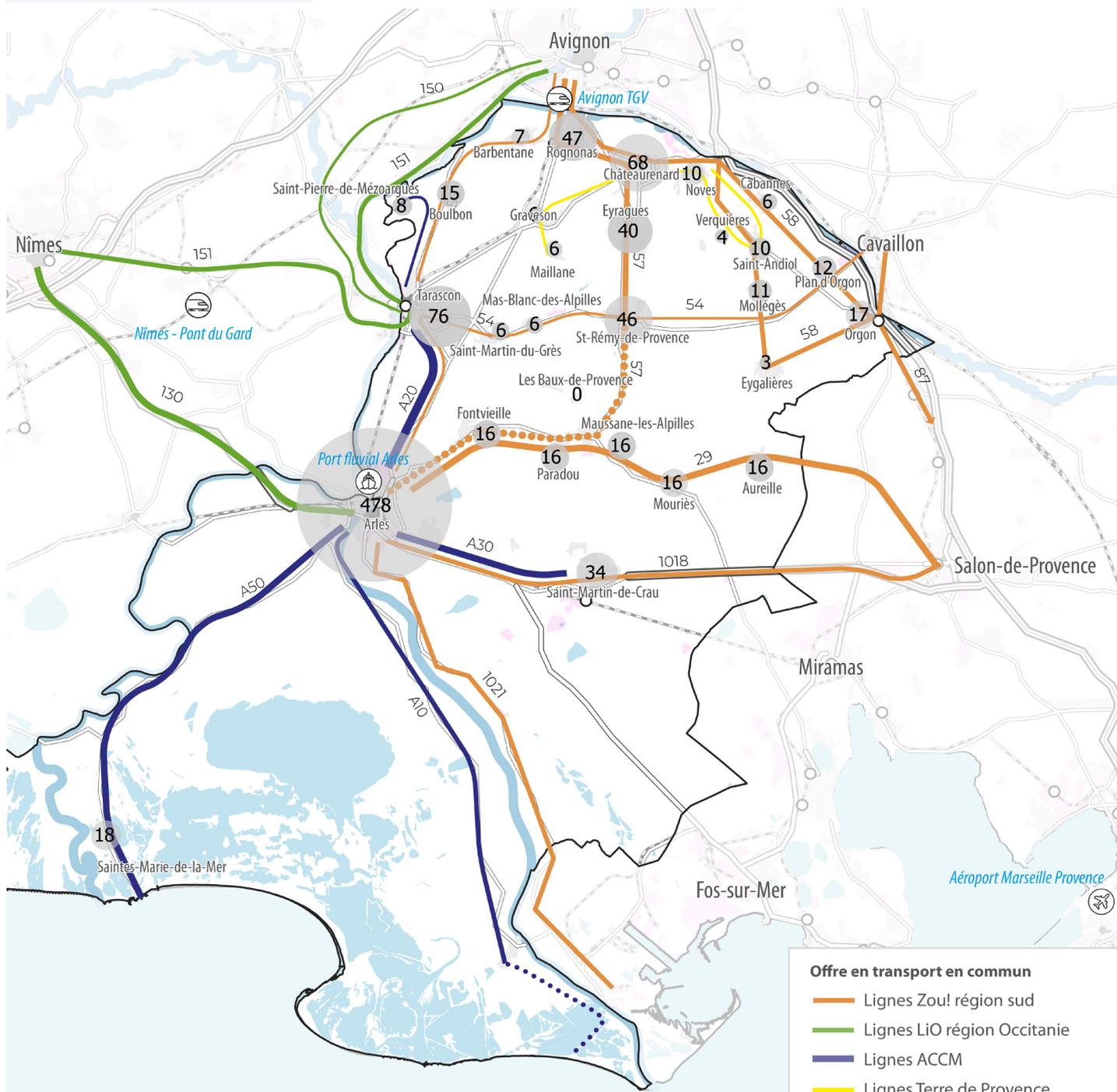
AUTRES

**1%**



données EDVM 2007

**Une offre qui se concentre autour des réseaux ACCM et TPA**



AUPA - février 2020 - Données : ACCM, Région Sud PACA, Région Occitanie 2020

**Offre en transport en commun**

- Lignes Zou! région sud
- Lignes LiO région Occitanie
- Lignes ACCM
- Lignes Terre de Provence

Portes d'entrée  
 Gares

**Niveau d'offre en transport en commun**

- Moins de 10 services/jour
- 10 à 20 services/jour
- 20 à 30 services/jour
- Plus de 30 services/jour

Un réseau cyclable qui tend à se dessiner mais avec encore beaucoup trop de discontinuités

### Aménagements cyclables du Pays d'Arles

Existant / En projet

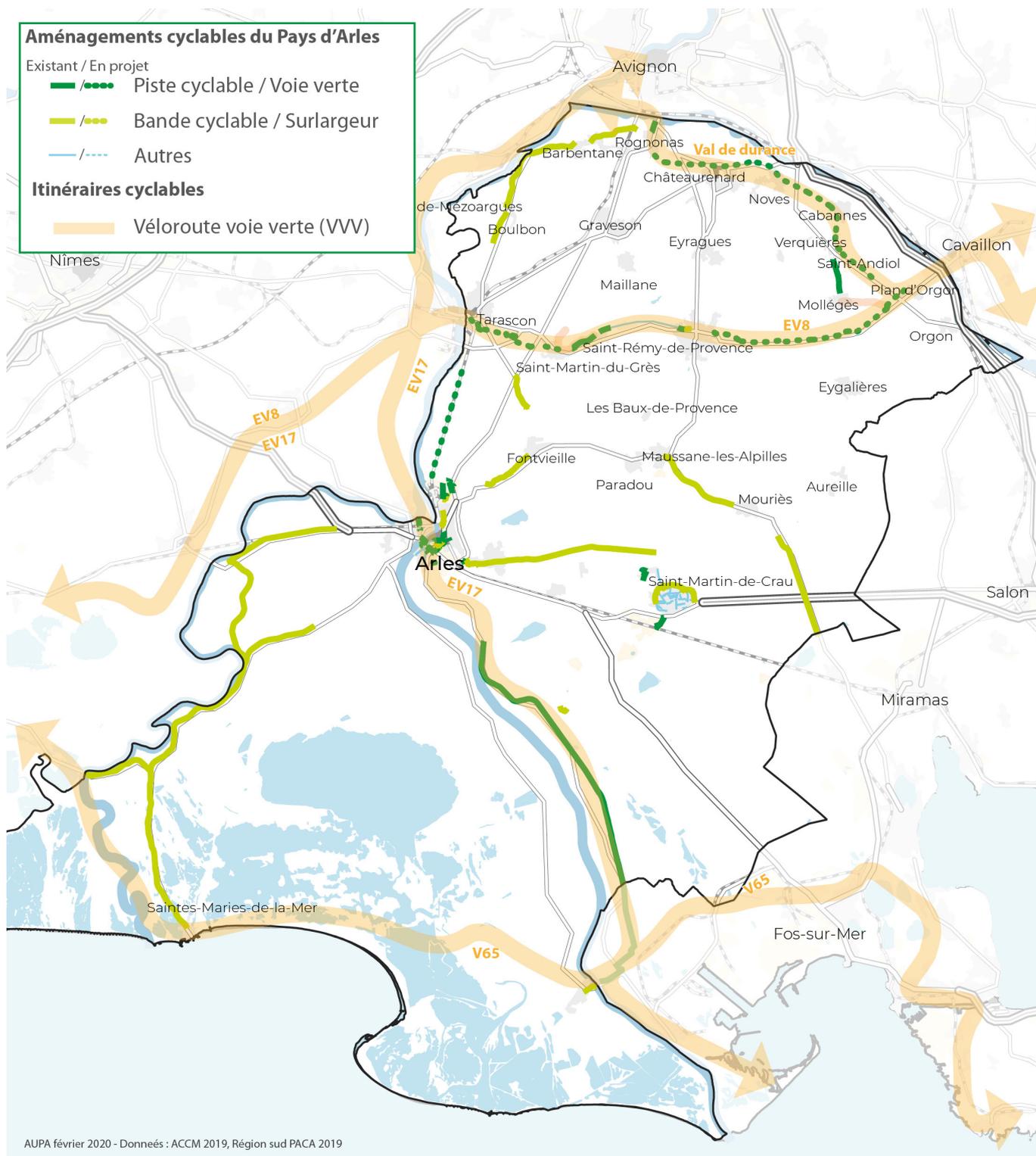
— / - - - Piste cyclable / Voie verte

— / - - - Bande cyclable / Surlargeur

— / - - - Autres

### Itinéraires cyclables

— Véloroute voie verte (VVV)



AUPA février 2020 - Données : ACCM 2019, Région sud PACA 2019

## LES DEPLACEMENTS DES ACTIFS

Même s'ils ne représentent généralement qu'un quart des échanges quotidiens, les déplacements domicile-travail sont, avec les scolaires, ceux qui sont le plus concentrés sur des plages horaires et des destinations regroupées. Ils ont donc un impact important sur les territoires.

Ainsi, en 2016 les 65.000 actifs résidents du Pays d'Arles travaillaient pour les 2/3 au sein du territoire et près de la moitié dans leur commune de résidence. Les 44.000 actifs résidents occupaient les 3/4 des emplois du territoire. Les 15.000 actifs « externes » occupant le 1/4 restant provenaient principalement de la

Métropole AMP, de la CC de Beaucaire et la COGA. Ils se rendaient principalement à Arles (30%), puis Tarascon (13%), Châteaurenard (11%) ou Saint-Martin-de-Crau (10%).

La part des actifs travaillant sur place a diminué de 10% entre 2006 et 2016, traduisant un éloignement des lieux de domicile de ceux d'emplois. Ils se déplaçaient principalement en voiture et utilisaient peu les transports en commun.

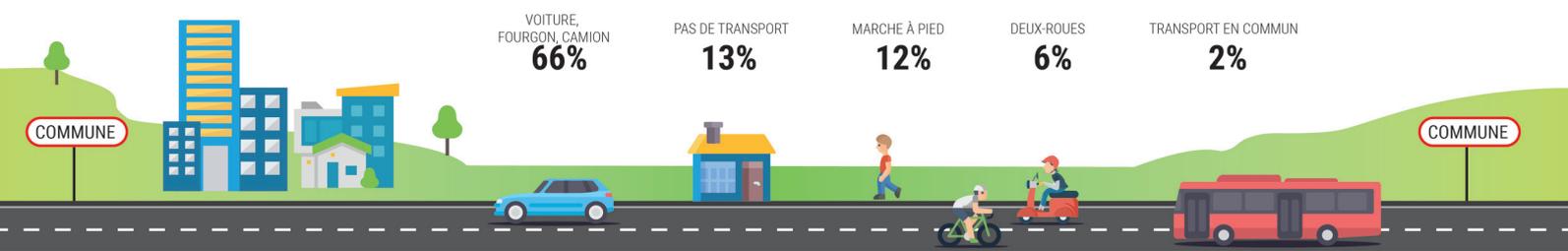
Et donc à l'inverse, la part des actifs travaillant en dehors de leur commune de résidence, communément appelés les « navetteurs », a augmenté entre 2006 et 2016 avec une très forte prédominance

de la voiture (95%) et toujours la faible utilisation des transports en commun (3%).

Les sortants se rendaient principalement dans une des zones d'emplois de la Métropole Aix-Marseille-Provence ou la Communauté d'Agglomération du Grand Avignon (pour cette dernière des actifs très majoritairement en provenance des communes de Terre de Provence). Ainsi, les distances moyennes parcourues quotidiennement par les navetteurs ne cessent d'augmenter, 44 km en 2016 contre 38km en 2006, avec les conséquences économiques, sociales et environnementales qui en découlent.

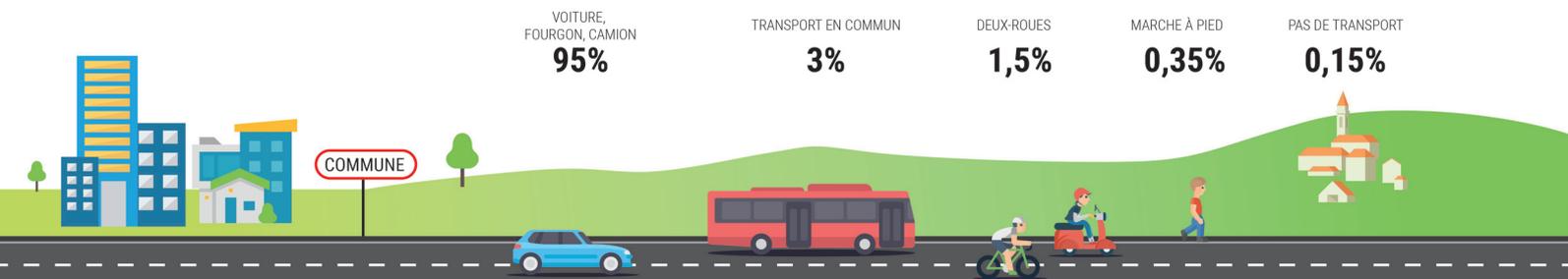
## En 2016, 47% des actifs du Pays d'Arles travaillaient dans leur commune de résidence, contre 51% en 2006

Ils se déplaçaient pour les 2/3 en voiture pour rejoindre leur lieu de travail



## En 2016, 53% des actifs du Pays d'Arles travaillaient hors de leur commune de résidence, contre 49% en 2006

Ils se déplaçaient pour 95% en voiture pour rejoindre leur lieu de travail



données INSEE

## En 2016, les distances domicile-travail représentaient 1 800 000 km parcourus quotidiennement par les actifs (aller-retour)

Tous les actifs

Répartition selon les distances parcourues pour se rendre sur le lieu de travail



Actifs travaillant à l'extérieur de leur commune



En 2006, distance moyenne 38 km pour environ 37 minutes de temps de parcours

En 2016, distance moyenne 44 km (+15%) pour environ 42 minutes de temps de parcours (+13%)

données INSEE, distancier METRIC

### LA PRISE EN COMPTE DANS LES DOCUMENTS STRATEGIQUES

La problématique des mobilités fait partie prenante du quotidien des collectivités locales qui agissent déjà sur leurs réseaux de transports collectifs ou réalisent des aménagements spécifiques avec par exemple :

- > la restructuration des réseaux ACCM,
- > l'étude Eureka Terre de Provence,
- > les boucles cyclables PNR Alpilles et Camargue,
- > l'installation de bornes électriques Vallée des Baux-Alpilles
- > ...

L'échelle de réflexion du Pays d'Arles est intéressante puisqu'elle représente plus de 80% des déplacements de ses habitants (EDVM 2007) et permet d'avoir une vision globale des réseaux et de leurs ruptures entre EPCI/AOM.

Ainsi, le Plan Climat Air-Energie Territorial 2015-2021 aborde le sujet par l'angle du développement durable à travers une grande orientation stratégique : développer la mobilité décarbonée. Les déplacements quotidiens des habitants

sur le territoire représentent 11 % des consommations d'énergie et 19 % des émissions de gaz à effet de serre. Les objectifs de réduction de la part des déplacements dans les consommations d'énergie et d'émissions de gaz à effet de serre sont de l'ordre de 10% d'ici à 2021 et respectivement 43% et 77% à l'horizon 2050. Il s'agit donc de travailler sur un ensemble d'actions autour de :

- > L'optimisation et le développement des réseaux de transports collectifs,
- > Le développement de la mobilité douce pour les habitants mais également pour les touristes,
- > Le développement de la mobilité électrique et biogaz,
- > La mise en place des plans de déplacement auprès d'administrations et entreprises.

De la même manière, le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) approuvé en 2018 décrit dans son objectif « 2.5 Organiser la mobilité sur le territoire » sa volonté de constituer une stratégie de déplacements à l'échelle du Pays d'Arles, de favoriser une mobilité durable et de réduire les temps de déplacement. Pour cela, les principes d'organisation sont notamment les suivants :

- > Renforcer un réseau viaire lisible, hiérarchisé et connecté aux grands axes pour conforter le rôle d'interface et gérer les circulations motorisées
- > S'appuyer sur des points d'intermodalité et sur les infrastructures ferroviaires existantes pour organiser le report modal et le transport de personnes
- > Favoriser l'émergence d'une offre en transports collectifs hiérarchisée et cohérente avec l'armature urbaine
- > Favoriser les courtes distances et les liens de proximité au travers des modes doux
- > Favoriser les nouvelles formes de déplacement et l'écomobilité
- > Organiser une offre de stationnement adaptée aux différents besoins

Le SCOT met bien en évidence le besoin d'aborder la problématique de manière globale en agissant sur l'ensemble des politiques publiques qui en découlent (ex : pour développement un réseau de TC performant, il est primordial de s'intéresser à son accès par les arrêts mais également de réfléchir à une politique de stationnement dissuasive pour les voitures dans les zones bien desservies).

### 3. Organisation des mobilités et des infrastructures

La carte du DOO du SCOT concernant les mobilités



#### Les grands projets d'infrastructures

- Voies structurantes : - Liaison Est-Ouest (LEO),  
- Contournements routiers à Arles et Châteaurenard,  
- Liaison «A56» Salon-de-Provence/Fos-sur-Mer
- Port de plaisance d'Arles
- Sécurisation et confortement des digues du Rhône

#### Points d'intermodalités et connexions vers l'extérieur du territoire

- Gare TGV existante / en projet (Manduel)
- Pôles d'échanges existants (gare/halte routière)
- Parkings relais en projet
- Connexions vers l'extérieur

#### Une offre de transports collectifs hiérarchisée

- COMMUNE Niveau 1 : desserte prioritaire
- COMMUNE Niveau 2 : offre complémentaire en réseau
- COMMUNE Niveau 3 : réseau à terme
- COMMUNE Desserte des bourgs et villages à conforter

#### Réseaux de modes doux en projets

- Reconversion de lignes : - Barbentane-St Andiol  
- Sud des Alpilles
- La piste cyclable le long de la Durance
- Les itinéraires cyclables longue distance

0 ≈ 1/250 000 10 km



#### Données de contexte

- Réseau ferré
- Réseau autoroutier
- Réseau primaire
- Réseau secondaire
- Ports industrialo-portuaires / de plaisance
- Tâche urbaine
- Dignes existantes

cartographie AUPA - Avril 2019

# Les enjeux législatifs : la loi d'orientation des mobilités

La loi d'orientation des mobilités a été publiée au journal officiel le 26 décembre 2019 pour une entrée en vigueur au 1er janvier 2020 (en attente de nombreux décrets et ordonnances) voire 2021 pour certaines dispositions. Elle a un impact sur différents codes : Transports, Collectivités Territoriales, Impôts, ...

Elle s'organise autour de cinq titres :

1. Programmation des investissements de l'Etat dans les transports 2019 – 2037
2. Améliorer la gouvernance en matière de mobilité
3. Réussir la révolution des nouvelles mobilités
4. Développer des mobilités plus propres et plus actives
5. Simplification et mesures diverses

## AMÉLIORER LA GOUVERNANCE EN MATIÈRE DE MOBILITÉ

Différents objectifs sont déclinés autour d'une notion majeure : la couverture de tout le territoire par une Autorité Organisatrice en charge de la Mobilité (AOM). Ainsi, aux côtés des AOM traditionnelles (Région, Métropoles, Communautés d'Agglomération, ...) s'ajoutent la possibilité pour les Communautés de Communes (CC) et les Pôles d'Equilibre Territorial et Rural (PETR) d'exercer la compétence

Mobilité. Dans le Pays d'Arles, la question se pose prioritairement pour la CC Vallée des Baux-Alpilles qui doit se prononcer sur l'éventuelle prise de compétence.

## LA PRISE DE COMPÉTENCE MOBILITÉ

La loi LOM prévoit que les collectivités puissent n'exercer qu'une partie des prérogatives de la compétence Mobilité. Cela permet d'agir sur la politique des déplacements sans pour autant s'engager sur des démarches trop onéreuses. En effet, l'impact de cette prise de compétence dans sa totalité pourrait amener les CC, souvent dotées de capacités financières limitées, à y renoncer : l'organisation d'un service de transport nécessite des investissements importants même s'il existe la possibilité de prélever le versement mobilité, anciennement versement transport, lorsque l'AOM a mis en place un service régulier de transport public de personnes.

Pour les services déjà existants, la loi permet également, à la demande de la CC qui deviendrait AOM, la substitution par la Région des services existants de transport régulier, à la demande et scolaire. Cela permettrait à la CC de concentrer ses efforts sur les autres services. A noter par ailleurs que même si la CC ne prend pas la compétence, les communes qui exerçaient des services de mobilité avant l'entrée en vigueur de la

loi LOM pourront continuer à le faire sans avoir le statut d'AOM.

## LA COOPERATION ENTRE AOM

La nécessaire coordination entre AOM s'appliquera notamment à l'échelle des bassins de mobilité. Il s'agit, au niveau de chaque Région de délimiter sur l'ensemble du territoire des périmètres pertinents pouvant regrouper une ou plusieurs AOM. Ces périmètres serviront de socle à la conclusion pour chacun d'entre eux d'un contrat opérationnel de mobilité. Il définit « les modalités de l'action commune des autorités organisatrices de la mobilité » et « détermine les résultats attendus et les indicateurs de suivi ».

La définition des bassins de mobilités aura donc un impact important sur l'organisation des services de mobilité des territoires. À noter également, l'obligation pour chaque AOM de créer un comité des partenaires. Ce comité associe a minima des représentants des employeurs et des associations d'usagers ou d'habitants. Il est consulté « au moins une fois par an et avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité, de la politique tarifaire ainsi que sur la qualité des services et l'information des usagers mise en place ».

## ARTICLE L1231-1-1 DU CODE DES TRANSPORTS PRÉCISANT LES COMPÉTENCES DES COLLECTIVITÉS EN MATIÈRE DE MOBILITÉ :

### « I. Sur son ressort territorial, chacune des autorités organisatrices de la mobilité (...) est compétente pour :

- 1° Organiser des services réguliers de transport public de personnes ;
- 2° Organiser des services à la demande de transport public de personnes ;
- 3° Organiser des services de transport scolaire (...);
- 4° Organiser des services relatifs aux mobilités actives (...) ou contribuer au développement de ces mobilités ;
- 5° Organiser des services relatifs aux usages partagés des véhicules terrestres à moteur ou contribuer au développement de ces usages ;
- 6° Organiser des services de mobilité solidaire, contribuer au développement de tels services ou verser des aides individuelles à la mobilité, afin d'améliorer l'accès à la mobilité des personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale et des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite.

### III. Les autorités mentionnées au premier alinéa du I assurent la planification, le suivi et l'évaluation de leur politique de mobilité, et associent à l'organisation des mobilités l'ensemble des acteurs concernés.

### II. Les autorités mentionnées au premier alinéa du I peuvent également :

- 1° Offrir un service de conseil et d'accompagnement individualisé à la mobilité destiné aux personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale ainsi qu'à celles en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite ;
- 2° Mettre en place un service de conseil en mobilité destiné aux employeurs et aux gestionnaires d'activités générant des flux de déplacements importants ;
- 3° Organiser ou contribuer au développement des services de transport de marchandises et de logistique urbaine, en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, afin de réduire la congestion urbaine ainsi que les pollutions et les nuisances affectant l'environnement.

### IV. Les autorités mentionnées au premier alinéa du I contribuent aux objectifs de lutte contre le changement climatique, la pollution de l'air, la pollution sonore et l'étalement urbain. »

- Si on retrouve en grande partie les compétences « classiques », une notion importante est de noter **qu'elles ne sont pas toutes obligatoires (parties I et II)**. Par exemple, une collectivité peut décider de n'exercer la compétence seulement pour développer des services liés au covoiturage. Se posera tout de même la question de la coordination avec les autres AOM à une échelle pertinente, au niveau du bassin de mobilité principalement, avec dans cet exemple le Pays d'Arles suite à l'appel à projet en cours (les Simones).

# Les suites à donner

## LES ENJEUX POUR LE PAYS D'ARLES

Les premières analyses effectuées font ressortir un fort enjeu autour de la question des mobilités, que ce soit à l'échelle communale pour les déplacements de proximité, intercommunale principalement pour les actifs et scolaires, et à l'échelle du Pays d'Arles pour les nombreux échanges entre EPCI du territoire et les voisins.

Il s'agit dès lors de s'interroger sur la meilleure démarche à engager pour traiter de l'ensemble des sujets de la mobilité : les transports en commun bien évidemment, les modes actifs, la logistique, le covoiturage, les pôles d'échanges dont les gares, les relations avec les territoires voisins...

Certains de ces différents thèmes ont été abordés dans le cadre du groupe de travail mis en place en début d'année, regroupant des techniciens des trois intercommunalités et du PETR. Un autre groupe de travail spécifique s'est également réuni autour de la thématique du tourisme, en présence de différents représentants des offices de tourisme du territoire.

Ces groupes de travail pourraient s'intégrer dans une démarche plus globale de réflexion autour d'une stratégie de déplacements à l'échelle du Pays d'Arles. Deux possibilités sont permises par la loi LOM : le Plan de Mobilité (PDM) ou le Plan de Mobilité Simplifié (PDMS).

Tous deux documents de planification, ils permettent au territoire de partager une vision commune de la politique de mobilité à développer et peuvent être réalisés par une AOM, un EPCI ou un syndicat mixte de SCOT.

Le PDM est obligatoire pour les AOM dont le ressort territorial est inclus dans une agglomération de plus de 100.000 habitants, c'est le cas de Terre de Provence, et c'est un document opposable.

Le PDMS n'est ni obligatoire ni opposable et se réalise avec une procédure allégée par rapport au PDM (pas d'évaluation environnementale par exemple). Il peut ainsi être une bonne première approche de la politique de mobilité d'un territoire qui ne souhaite pas s'engager dans la procédure de PDM.

## L'ARBITRAGE SPECIFIQUE CONCERNANT LA CCVBA

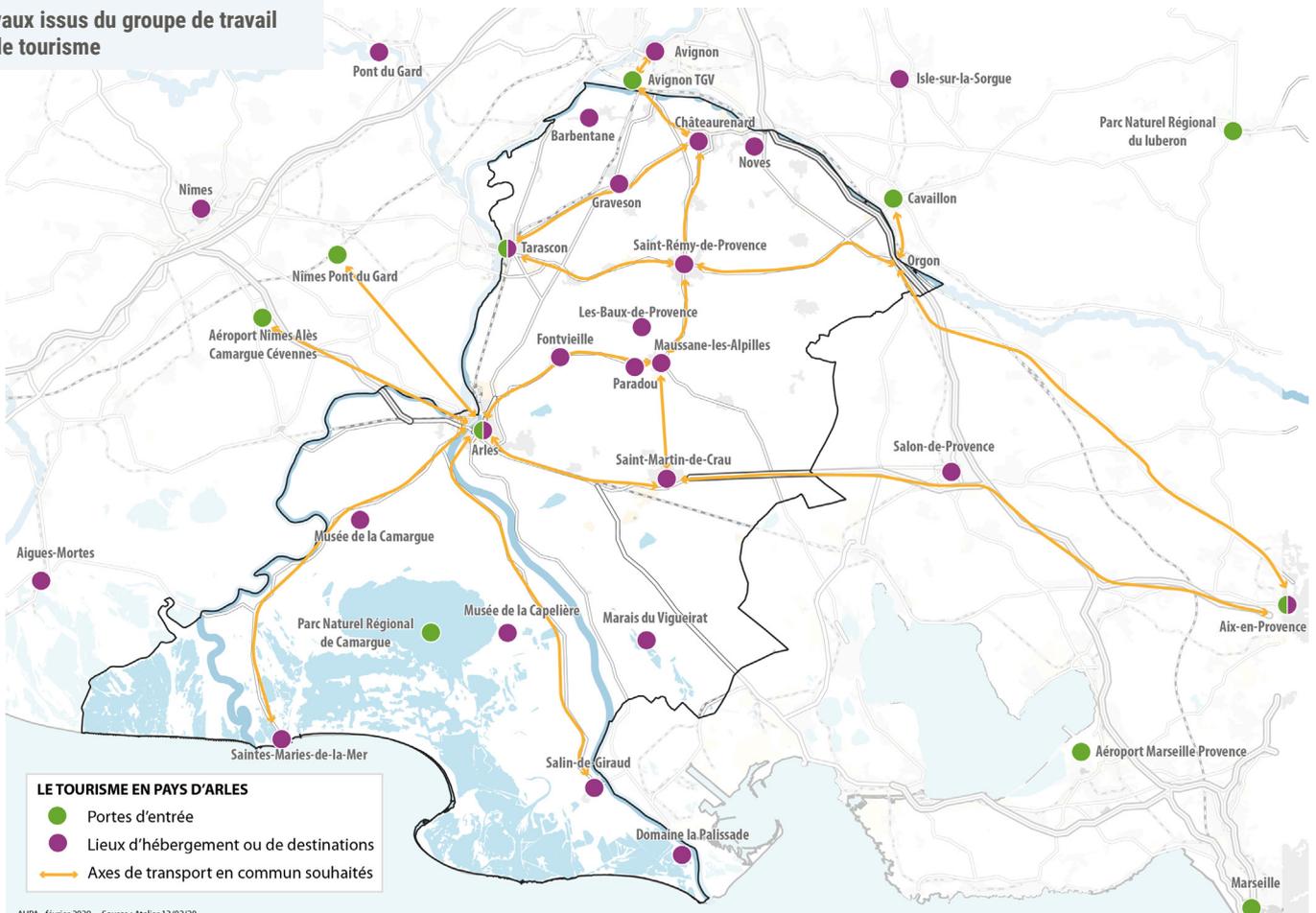
La CCVBA est la seule intercommunalité du Pays d'Arles à devoir s'interroger sur la prise de compétence Mobilité.

Plusieurs choix s'offrent à elle, dont prendre la compétence et développer un service régulier de mobilité (qui permettra la mise en place du Versement Mobilité), prendre la compétence et accompagner des actions de mobilité (donc sans possibilité de Versement Mobilité), devenir ou rester Autorité Organisatrice de la mobilité de second rang (AO2) pour le compte de la Région, ...

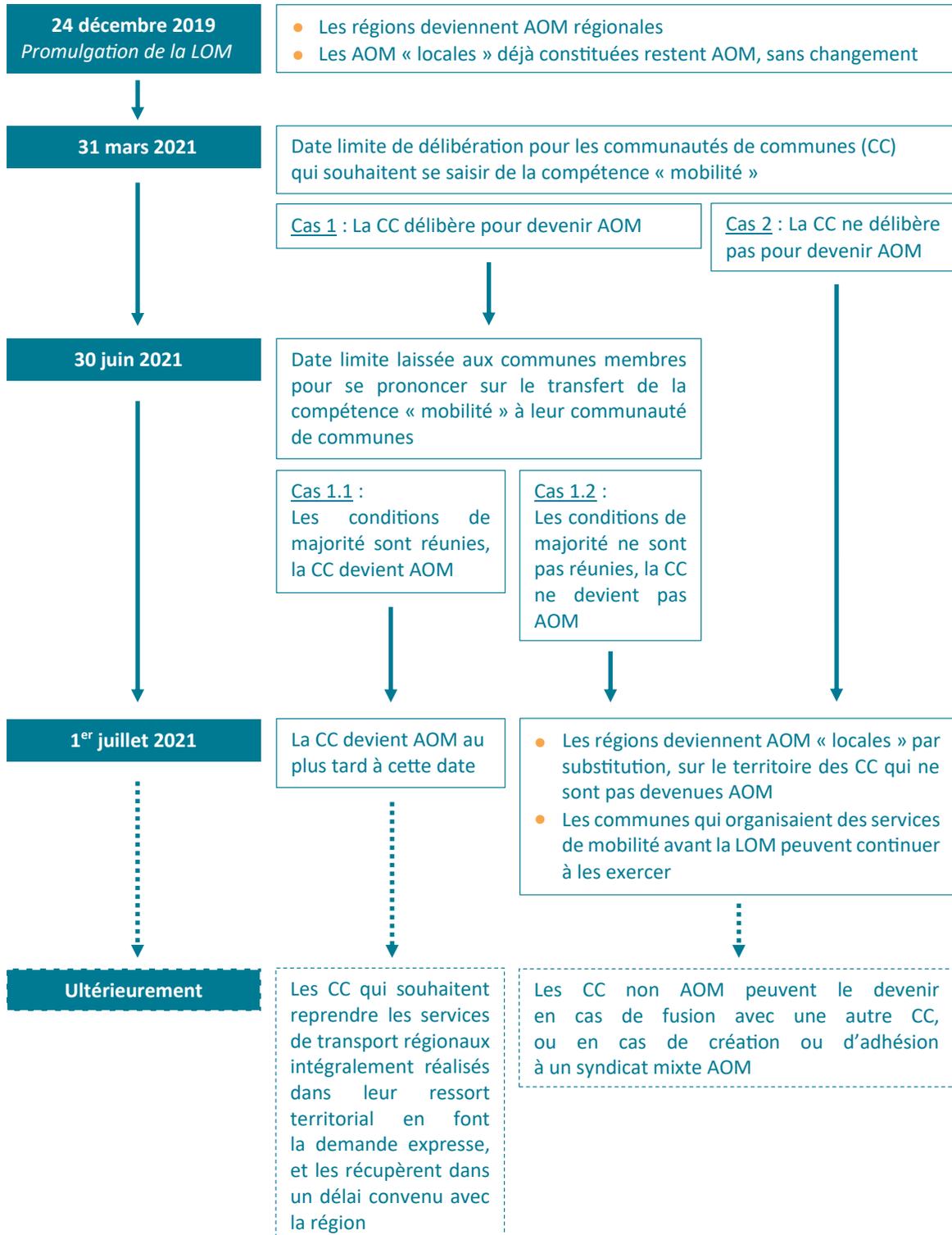
Les impacts financiers et techniques seront plus ou moins prégnants suivant le choix effectué et nécessite donc une bonne analyse en amont.

Le calendrier initial prévoyait que les Communautés de Communes se prononcent afin la fin de l'année pour une prise effective de compétence au 1er juillet 2021. Au vu de la crise sanitaire, un décret publié en avril reporte au 31 mars 2021 la date butoir. Cela laisse un temps relativement court aux collectivités pour analyser leur situation.

### Travaux issus du groupe de travail sur le tourisme



## Schéma synoptique de la procédure de couverture intégrale du territoire par une AOM « locale »



LOM : guide de décryptage du GART

