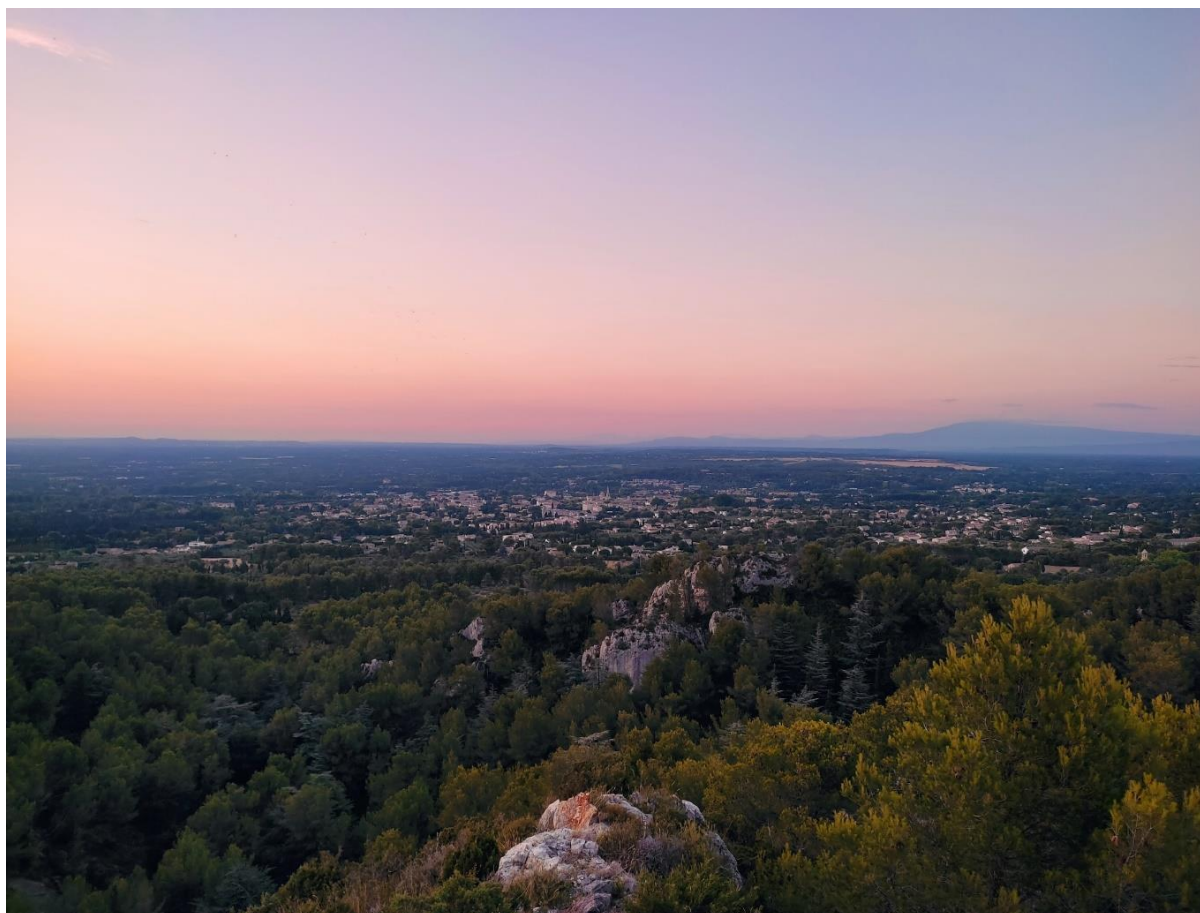


ÉTUDE DE MOBILITÉS, CIRCULATION ET STATIONNEMENT VILLE DE SAINT-RÉMY-DE-PROVENCE (13)

DIAGNOSTIC – ÉTAT DES LIEUX



Réf : 2021.0358 E01 E

2021

SOMMAIRE

Partie 1	Synthèse des actions engagées	7	3.3	Les personnes âgées : une mobilité quotidienne davantage ancrée à l'échelle locale	26
Partie 2	La démarche de l'étude mobilités, circulation, stationnement	9	3.4	Les personnes en situation de handicap	26
1.	Objectifs de l'étude	10	4	Les catégories cibles d'utilisateurs de la commune	27
1.1	Un document à portée programmatique	10	Partie 5	Les besoins de mobilité et les potentiels de développement des modes actifs	28
1.2	La méthodologie déployée	10	1	Les principales polarités	29
2	Périmètre d'étude	12	1.1	Les déplacements vers les principaux pôles générateurs de flux	29
Partie 3	Articulation avec les documents cadres	13	1.2	Les déplacements vers les territoires voisins	35
1	Documents de planification	14	2	État des lieux « mobilités » du point de vue de l'économie locale	36
1.1	Les orientations « mobilité » du SCoT du Pays d'Arles	14	2.1	Points d'entrées et lieux d'hébergement ou destinations	36
1.2	Autres documents cadres	18	2.2	Pôles générateurs de flux économiques	37
3	La prise en compte des projets urbains : vision prospective	19	2.3	Méthodologie d'analyse des entreprises St-Rémoise	38
3.1	Projets d'urbanisme et aménagements futurs	19	2.4	Entreprises et employeurs publics – Flux de marchandises émises et reçues	39
3.2	Etude trafic et circulation St-Rémy-de-Provence 2016	20	2.5	Stationnements PL et politique « livraison » en cœur de ville	41
Partie 4	Les dynamiques socio-territoriales structurant les besoins de mobilité	21	Partie 6	Le réseau routier de Saint-Rémy-de-Provence	42
1	Une approche multi-scalaire nécessaire à l'appréhension du territoire	22	1	Analyse de la hiérarchisation du réseau routier	43
2	Une topographie marquée et significative du territoire	23	1.1	Définition d'une démarche de hiérarchisation du réseau routier local	43
3	Des catégories de population aux besoins de mobilité différenciés	24	1.2	Analyse OSM de la hiérarchisation du réseau routier autour de St-Rémy-de-Provence	45
3.1	Les jeunes : une composante structurante de la mobilité du territoire	24	1.3	Analyse départementale du réseau routier autour de St-Rémy-de-Provence	51
3.2	Les 30-59 ans : une mobilité plus importante à l'échelle du territoire et de ses connexions avec les territoires voisins	25	1.4	Hiérarchisation du réseau routier d'après les comptages trafics routiers ALYCE	54
			1.5	Hiérarchisation du réseau routier par typologie urbaine repérée	59

2	Les réseaux de transport en commun	60	2.3	Un service de navettes estivales mis en place	104	
	2.1	Echelle St-Rémoise	60	2.4	La navette sociale du CCAS	105
	2.2	Echelle du PETR « Pays d'Arles »	62	2.5	Comptages stationnement automobile sur voirie	106
	2.3	Volet environnemental et nuisances liées aux réseaux routiers	63	3	Les services de borne de recharge des véhicules électriques	112
Partie 7	Analyse de la performance des systèmes « modes actifs »	67	3.1	Echelle cœur de ville	112	
			3.2	Echelle intercommunale	113	
1	Le système vélo	68	114			
	1.1	Définition	68	Partie 9	Orientations stratégiques	114
	1.2	Baromètre des villes cyclables St-Rémy 2019	70	4	Atouts et contraintes du territoire	118
	1.3	Les aménagements cyclables existant, en projet et en réflexion	71	Partie 10	Annexes	122
	1.4	Les services vélos à St-Rémy-de-Provence	81	1	Quelques définitions	123
	1.5	Le potentiel cyclable de Saint-Rémy	85	1.1	La mobilité durable	123
2	Le système « marche à pied »	86	1.2	Les « distances de confort » par mode de déplacement	124	
	2.1	Les principes	86	1.3	L'intermodalité	124
	2.2	Baromètre des villes et villages piétons 2020-2021	88	2	Les outils réglementaires et financiers	126
	2.3	L'apaisement du réseau routier à St-Rémy-de-Provence	91	2.1	Le partage de la voirie	126
	2.4	Les cheminements piétons	92	2.2	L'article L. 228-2 du Code de l'environnement	126
	2.5	Les points durs piétons	95	2.3	Loi d'Orientation des Mobilités	126
Partie 8	Organisation de l'intermodalité	97	2.4	Plan national d'Action pour les Mobilités Actives (PAMA)	126	
1	L'utilisation des transports ferroviaires et des aires de covoiturage	98	2.5	Les aides aux déplacements domicile-travail	128	
1.1	Une utilisation des transports ferroviaires limité à l'échelle de St-Rémy	98	2.6	Autres réglementations régissant l'usage des modes actifs	128	
1.2	Des aires de covoiturage peu nombreuses mais en développement	99	2.7	Les financements et subventions	129	
2	Les espaces de stationnement automobile et la navette du marché	100	3	Documents d'urbanisme	132	
2.1	Les principaux parkings de la commune	100	Acteurs ressources sur la commune de St-Rémy			
2.2	Comptages sur les parkings à moins de 10 minutes du centre	101	133			

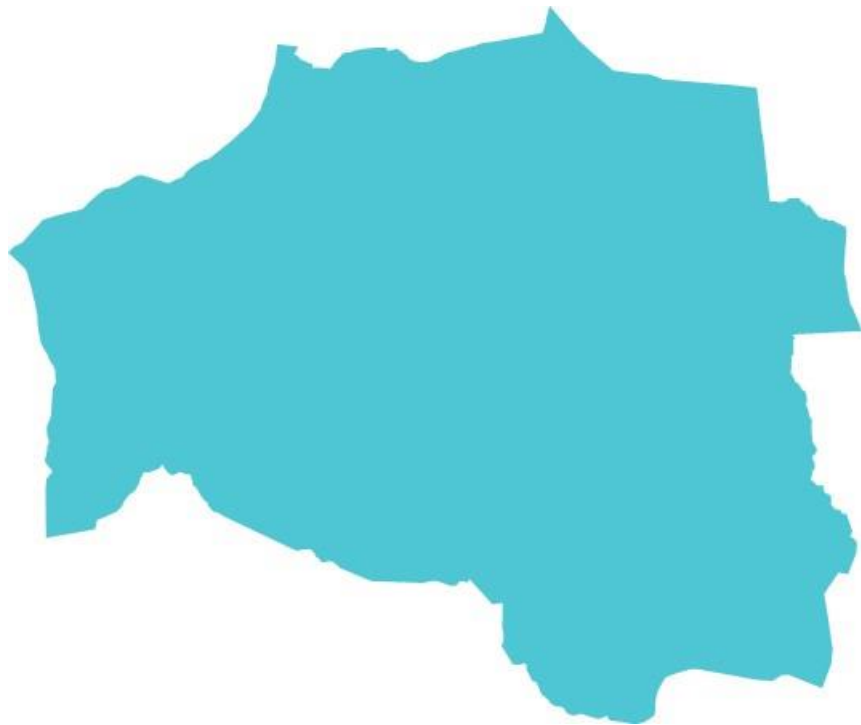
TABLE DES ILLUSTRATIONS

Figure 1 : SCHÉMA D'ORGANISATION DE LA DESSERTE DU TERRITOIRE EN TRANSPORT EN COMMUN (Source : SCoT – PADD – page 24).....	17	Figure 15 : Tourisme en Pays d'Arles - Source : https://aupa.fr/wp-content/uploads/2020/12/PETR_note-de-synthese.pdf	36
Figure 2: Orientation d'Aménagement et de Programmation - Source : PLU de St-Rémy-de-Provence	19	Figure 16 : Un point = une entreprise -- Le trafic généré augmente avec la taille du point (de façon qualitative)	40
Figure 3 : Plan de repérage du Pays d'Arles et de la CCVBA	22	Figure 17 : Localisation des emplacements dédiés aux livraison - Source : arrêtés et SIG Vizea	41
Figure 4 – Chaine des Alpilles (source : provence-alpes-cotedazur.com)	23	Figure 18 : Route D570N à hauteur de Saint-Étienne-du-Grès... ..	47
Figure 5 : Topographie autour de St-Rémy-de-Provence - Source : SIG Vizea	23	Figure 19 : Cartographie des principaux axes routiers - Source : Vizea - OpenStreetMap	47
Figure 6 : Mobilités scolaires – INSEE (2018)	24	Figure 20 : Le réseau routier secondaire - Source : Vizea - OpenStreetMap.....	48
Figure 7 : MOBILITE PROFESSIONNELLE.....	25	Figure 21 : Le réseau de desserte locale - Source : Vizea - OpenStreetMap.....	49
Figure 8 : Journée internationale du handicap à St-Rémy de Provence - Source : https://www.mairie-saintremydeprovence.com/vivre-a-saint-remy/sante-autonomie-solidarite/handicap/	26	Figure 22 : Réseaux routiers et pédestres locaux (source : Open Street Map / SIG Vizea)	50
Figure 9 : Représentation schématique des flux et polarité - Source SIG Vizea	29	Figure 23 : Extrait du Schéma Directeur Routier Départemental – Source : DPT 13 (2011).....	51
Figure 10 : Principaux établissements de santé (source : SIG Vizea).....	30	Figure 24 : Schéma Directeur Routier des Bouches-du-Rhône 2011.....	52
Figure 11 : Etablissements scolaire de St-Rémy-de-Provence -- Source : SIG Vizea	32	Figure 25 : Gabarits routiers - Source : SIG Vizea	53
Figure 12 : Boucle St-Rémy - Les Baux (source : komoot.fr)	33	Figure 26 : Tronçon n°2 en direction de St-Rémy - Flux sur une journée type en semaine en période scolaire - Source : ALYCE .	58
Figure 13 : Principaux lieux repères à l'échelle de la commune de St-Rémy-de-Provence – Source SIG Vizea	34	Figure 27 : Classement des voies par type d'environnement urbain traversé - Source : SIG Vizea	59
Figure 14 : Flux d'actifs au départ de St-Rémy-de-Provence - Source : public.tableau.com/app/profile/fluxpat3731/viz/shared/WWXCMP69Q	35	Figure 28 : Transports en commun : Bus - Ligne 57 - Source : SIG Vizea	60
		Figure 29 : Transports en commun - Bus Ligne 54 - Arles Cavaillon - Source : SIG Vizea.....	61

Figure 30 : Réseau et offre de transport en commun sur le « Pays d'Arles » d'après la note de synthèse du PETR (Juin 2020)	62	Figure 47 : Acteurs de la mobilité cyclable dans le centre de St-Rémy (source : Google Maps)	83
Figure 31 : Classement sonore des infrastructures routières de St-Rémy-de-Provence – Source : Département des Bouches-du-Rhône	63	Figure 48 : Isochrones 5 et 20 minutes à vélo depuis la mairie de St-Rémy-de-Provence - Source : SIG Vizea.....	85
Figure 32 : Indice synthétique de qualité de l'air - Source : ATMO Sud.....	64	Figure 49 : Baromètre des villes et villages piétons 2020-2021 .	88
Figure 33 – Arceaux stationnement vélo - Parking source : Vizea 2021.....	72	Figure 50 : Apaisement du trafic routier à St-Rémy-de-Provence – Source : SIG Vizea	91
Figure 34 – Rack à vélo, Ecole de la République - Source : Vizea 2021.....	72	Figure 51 : Centre-bourg de St-Rémy-de-Provence - Source : Photo Vizea	92
Figure 35 : Aménagements cyclables existants – Echelle centre-bourg- Source : SIG Vizea	73	Figure 52 : Points durs piétons à St-Rémy-de-Provence - Source : SIG Vizea.....	95
Figure 36 : Focus rond-point collège Glanum et stade - Montage Vizea	74	Figure 53 : Point dur n°1 (trottoir très étroit de part et d'autre de la voirie – Photos Vizea)	95
Figure 37 : Aménagements cyclables existants et en projet – Echelle communale à intercommunale - Source : SIG Vizea.....	77	Figure 54 : Point dur n°4 (jogging sur les stationnements voirie, à côté des camions)	95
Figure 38 : Schéma Directeur Départemental - extrait St-Rémy-de-Provence – Source : DPT 13	78	Figure 55 : Réseau ferroviaire autour de St-Rémy-de-Provence - Source : SIG Vizea	98
Figure 39 : Prolongement de la voie verte (source af3v.org - Alain MICHEL).....	79	Figure 56 : Gare TER de Plan d'Orgon	98
Figure 40 : Passage dans la zone d'activité de la Massane (source : Vizea)	79	Figure 57 : Aires de covoiturage - Source : SIG Vizea.....	99
Figure 41 : Passerelle vélo (source : af3v.org - Alain MICHEL)....	79	Figure 58 : Parkings automobiles du centre-ville de St-Rémy-de-Provence – Source : SIG Vizea	100
Figure 42 : Jalonnement EuroVélo 8 (source : departement13.fr)	80	Figure 59 : Dysfonctionnement ponctuel estival - Photo Vizea	102
Figure 43 : Jalonnement à St-Rémy (source : Vizea).....	80	Figure 60 : Navette Collège Glanum-Cœur de village – Source : site web Ville de St-Rémy.....	104
Figure 44 : Jalonnement EuroVélo 8 (source : af3v.org – Alain MICHEL).....	80	Figure 61 : Extrait du dépliant (https://www.mairie-saintremydeprovence.com/wp-content/uploads/2021/02/flyer-navette.pdf).....	105
Figure 45 - Services vélo. Source : Vizea, 2019	81	Figure 62 : Référencement des bornes de recharge des véhicules électriques - Source : SIG Vizea.....	112
Figure 46 : Acteurs et vendeurs vélo dans le centre de St-Rémy (source : Google Maps)	82	Figure 63 : Proche du parking	112
		Figure 64 - Bornes de recharges VE à l'échelle de la Communauté de Communes - Source : CCVBA	113

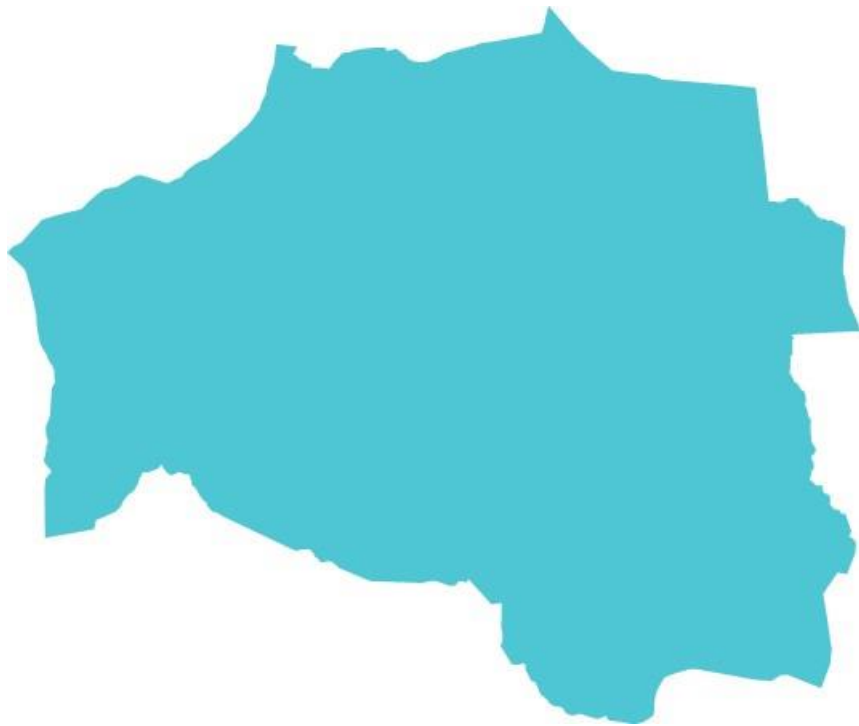
Figure 65: Premiers enjeux et prémices de stratégie mobilité durable - Source : SIG Vizea	117
Figure 66 : Représentation conceptuelle Vizea.....	121
Figure 67 - Superblock model. Source : Urban Mobility Plan of Barcelona 2013-2018	123
Figure 68 - Schéma Ecomobilité (Vizea).....	124

Figure 69 – Modes de déplacements et distances optimales - https://15marches.fr/non-classe/manifeste-pour-les-micromobilites	124
Figure 70 - Caricature (Alexis Nouailhat)	130
Figure 71 : SRADDET Région Sud.....	132
Figure 72 : PLU de St-Rémy-de-Provence	134



Synthèse des actions engagées

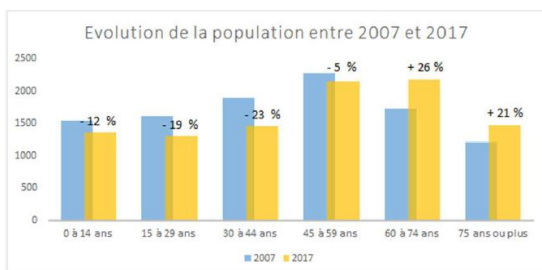
Apaisement du réseau routier	Une commune qui s'empare des dispositifs récents : « Zone 30 » ; « Zone de rencontre » ; « Chaussée à Voie Centrale Banalisée - chaucidou»
Aménagements dédiés sur voirie	Des aménagements existants : <ul style="list-style-type: none"> • Des bandes et contre-sens cyclables • Des emplacements de stationnements VP et « livraison », « PMR » • Des ralentisseurs (dos d'âne, un plateau surélevé et quelques coussins berlinois plastiques) <p>Cependant marqués par de fortes discontinuités, un vieillissement et des points particulièrement dangereux (ronds-points, D99, avenue Durand Maillane / Folco de Baroncelli / Louis et Frédéric Mistral...)</p>
Aménagements dédiés hors voirie	Des cheminements mixtes et aménagements hors voirie existants : <ul style="list-style-type: none"> • Vélo Route Voie Verte « Méditerranée à Vélo EV8 » • Chemins multi-usages sauf motorisés, • Trottoirs, extension de terrasses CHR, • Arceaux de stationnement vélos <p>Absence de pistes cyclables (espaces hors voiries dédiés exclusivement aux cyclistes)</p>
Jalonnement	Un jalonnement existant mais principalement pour les dimensions routière et cyclo-touristique ; parfois peu clair ou difficilement lisible (notamment pour le repérage des parkings et itinéraires piéton / vélo)
Stationnement	Une offre de stationnement importante. Des parkings qualitatifs (dont certains gratuits) à moins de 10 minutes à pied du centre-ville. Des espaces de stationnement sur voirie peu lisible et trop présent.
Services	Une offre existante (entreprises privées saint-rémoises d'achats et locations de vélos). L'électro-mobilité à développer (notamment vélo à assistance électrique et bornes de recharge vélo-trottinettes).
Informations et communication	Un office du tourisme très bien situé qui propose une panoplie de dépliants et guides existants (notamment sur les opportunités cyclo-touristiques du territoire)



La démarche de l'étude mobilités, circulation, stationnement

1. Objectifs de l'étude

En raison de l'**accroissement permanent de la population** (+21% depuis 1968 selon l'INSEE), du **fort succès touristique** de la commune ainsi que du **vieillissement de la population** (30% des habitants auront plus de 65 ans en 2030), la commune de Saint-Rémy-de-Provence souhaite anticiper et mener une démarche globale sur les mobilités.



Evolution de la population entre 2007 et 2017 (source INSEE, RGP 2007 et 2017)

Les premiers points sensibles soulevés dans le cahier des charges concernent :

- La forte utilisation de la voiture individuelle (75% face une part modale de 1% pour les transports en commun selon Patrice Noguès)
- Une présence importante de voitures sur l'espace public communal

- Des axes de circulation encombrés aux heures de pointe (notamment la déviation D99)
- Une culture et pratique du vélo plutôt faible (5% en 2020)
- Une mobilité des seniors et des personnes à mobilité réduite à faciliter.

Les objectifs de cette étude sont multiples :

- Permettre aux habitants, notamment aux enfants, aux seniors et aux personnes à mobilité réduite, de se réapproprier l'espace public et d'en faire ainsi un lieu de vie agréable, où l'humain devient la priorité ;
- Maîtriser la congestion automobile, la politique de stationnement, la pollution atmosphérique et les nuisances sonores ;
- Réduire la dépendance à l'automobile, possible source de précarisation des ménages ;
- Répondre à un contexte d'urgence climatique et à l'évolution des modes de déplacements qui en découle ;
- Maintenir un dynamisme économique et touristique sur un territoire attractif et accueillant.

L'objectif final est de construire une stratégie opérationnelle de gestion de la mobilité pour la commune.

1.1 Un document à portée programmatique

L'état des lieux, réalisé dans le cadre de l'étude « Mobilités, circulation, stationnement » de la commune de Saint-Rémy-de-Provence, vise à identifier l'organisation actuelle de la mobilité sur le périmètre communal, dont plus spécifiquement :

- La circulation des véhicules motorisés ;
- Le stationnement ;
- Les mobilités actives ;
- L'organisation de l'intermodalité.

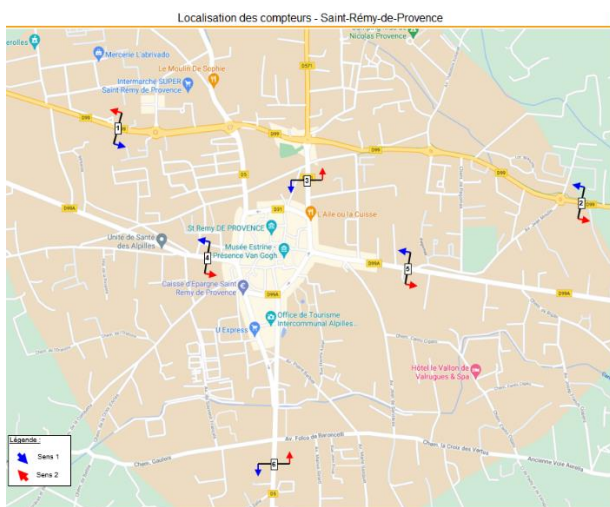
1.2 La méthodologie déployée

Plusieurs enquêtes et comptages sont réalisés dans le cadre de l'état des lieux :

1.2.1 Comptages véhicules-route

Des comptages de trafic routier ont été réalisés sur les carrefours ou déviations clés des secteurs permettant l'entrée ou la sortie du centre-ville. Ainsi, la majorité des flux (Véhicule Léger, Poids Lourds, moto, transports en commun et vélo) quotidien saint-rémois a pu être identifiée. Les **trafics moyens journaliers** et **horaires** sur la semaine complète ou sur les jours ouvrés uniquement sont donc disponibles. À cette fin, les relevés et études ont été menés de la manière suivante :

- Comptages automatiques de 6h à 20h aux postes clefs identifiés, sur les semaines suivantes :
 - Mardi 3 au lundi 9 août 2021 inclus ;
 - Mardi 5 au lundi 11 octobre 2021 inclus
- Quantification des flux directionnels durant la journée (notamment aux heures de pointes matin, soir) sur les carrefours clés afin de caractériser/diagnostiquer l'état actuel de la circulation.



1.2.2 Enquête stationnement

Une enquête stationnement a été réalisée en 2 temps :

- Le mercredi 28 juillet 2021 (jour de marché) en période estivale ;
- Le mardi 12 octobre 2021 (jour d'école et de travail) ;

afin de déterminer l'occupation de l'offre de stationnement à 4 moments de la journée :

- **7h → 8h30** : état des lieux matinal avant les départs au travail (majoritairement) ou en visite pour les touristes
- **9h30 → 11h** : mise en valeur des travailleurs ayant libérés des places de stationnement, des arrivées touristiques pour le marché
- **16h → 17h30** : état des lieux du stationnement l'après-midi avant l'arrivée des travailleurs et touristes du soir + état de stationnement post marché/repas midi
- **19h → 20h30** : mise en valeur du remplissage des stationnements par les touristes du soir et travailleurs Cafés Hôtel Restaurant

Ces 4 créneaux permettent de déduire l'heure creuse, heure à laquelle l'occupation de la voirie par les véhicules est la plus faible de la journée, et d'autre part l'heure pleine résident/touriste, heure à laquelle la voirie est théoriquement la plus occupée par des véhicules.

Seules les places de stationnement localisées sur voirie accessibles à l'ensemble des catégories d'utilisateurs, et non clôturées, ont été comptabilisées.

1.2.3 Vers l'élaboration de préconisations

Les conclusions de cette étude visent à élaborer des préconisations qui porteront sur les thèmes suivants :

- Plan de circulation (sens, catégories de véhicules, horaires...) ;
- Plan de stationnement (ordonnancement, durée, stationnement réservé...) ;
- Mutualisation du stationnement (choix d'un modèle de mutualisation) ;
- Alternatives à l'usage de la voiture individuelle.

1.2.4 Relevés de terrain

Des relevés terrain sont réalisés tout au long de l'étude, afin d'évaluer la faisabilité des aménagements préconisés et de les dimensionner.

1.2.5 Entretiens avec les acteurs du territoire

Plusieurs entretiens ont été réalisés auprès des acteurs administratifs du territoire :

- La Ville de Saint-Rémy-de-Provence
- La Communauté de communes Vallée des Baux-Alpilles
- Le Conseil Départemental des Bouches du Rhône

D'autres entretiens auprès d'acteurs associatifs et locaux seront réalisés par la suite. Parmi eux :

- L'association RémyFacilaVélo
- Une si belle différence, Vivre et devenir (MAS des Iris), Relais Alpilles et l'EPHAD Marie Gasquet pour une table ronde sur le thème : **déplacements des personnes sensibles** (seniors, PMR, en situation de handicap, parents et assistants maternelles avec poussettes) **à St-Rémy-de-Provence ou vers des pôles d'attractivités** (hôpitaux, EPHAD, centres de soins, loisirs, ...).

- Label Union et les Z'actifs de la Gare pour des échanges sur le commerce local et leurs visions des flux routiers et des mobilités alternatives à St-Rémy-de-Provence.

- Les amis du canal des Alpines
- Vélo Club des Alpines
 - PETR SCot Pays d'Arles
 - Région Sud PACA
 - PNR Alpilles
 - Office du tourisme Intercommunale Provence

Le panel usagers constitué d'environ 2 habitants par catégorie (jeunes (collégien et lycéen), jeunes actifs avec enfant(s), personne(s) seule(s) 25-60 ans et seniors de plus de 60 ans) participera aux concertations prévues en début de phase 2 et viendra compléter les retours des habitants obtenus sur les enquêtes des villes marchables et cyclables de France.

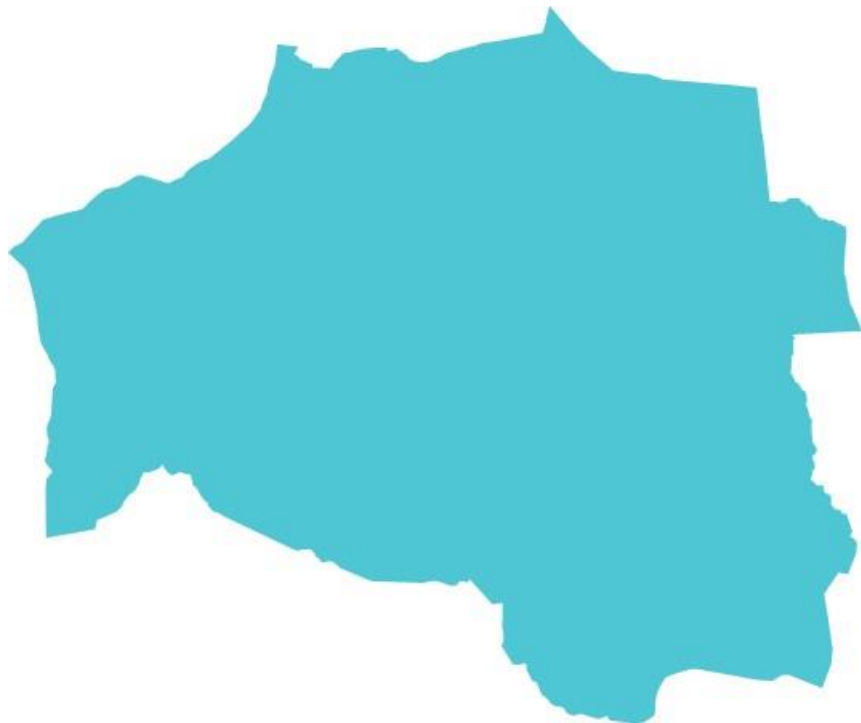
D'autres acteurs sont visibles en annexe.

2 Périmètre d'étude

Le périmètre élargi correspond à la commune entière de St-Rémy ainsi que ses jonctions avec les communes voisines. Le focus concerne l'hypercentre ainsi que les grandes voies et circulations suivante :

- la D99 et la D99A (Est – Ouest)
- la D5 (au Sud)
- la D571 (au Nord)
- les boulevards encerclant l'hypercentre : Mirabeau, Marceau, Gambetta, Victor Hugo





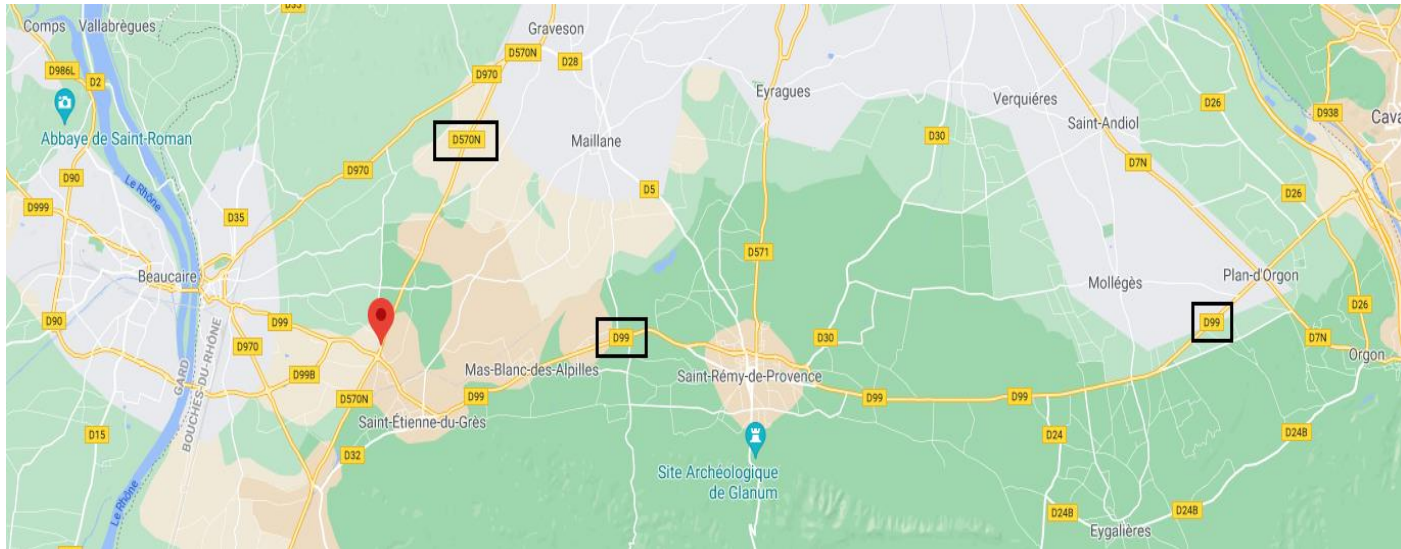
Articulation avec les documents cadres

1 Documents de planification

1.1 Les orientations « mobilité » du SCoT du Pays d'Arles

Les documents du Schéma de Cohérence Territoriale ont été approuvés le 13 avril 2018 et modifiés le 26 avril 2019.

<i>Documents du SCoT étudiés</i>	Orientations du SCOT et prescriptions / actions à déployer dans le cadre de la mission
<p>Tome 2 : Projet d'Aménagement et de Développement Durable</p> <p>[PADD]</p>	<p>Repenser la mobilité locale en s'appuyant sur les villes structurantes du territoire.</p> <p>§ 2.D.3 : Renforcer / accélérer l'équipement numérique des habitants pour permettre l'accès à distance à certains services, contribuer à la réduction de certains motifs de déplacement, développer de nouveaux usages en termes de mobilité (information en temps réel, covoiturage, autopartage...) ou accompagner les dynamiques de télétravail.</p> <p>§ 2.E.1 : [...] en Pays d'Arles optimiser la mobilité comme source de dynamisme et vecteur d'activités. Il s'agit ainsi de :</p> <ul style="list-style-type: none">• Renforcer le maillage de villes, bourgs et villages et s'appuyer sur des pôles de proximité pour un accès rapproché aux services, commerces, équipements et emplois et éviter la multiplication des motifs de déplacement• Favoriser la desserte des zones d'emplois• Mieux planifier la mixité fonctionnelle des espaces pour agir sur les temps de déplacement. En effet, la mono-fonctionnalité participe à l'éloignement des ménages des espaces de vie et à l'usage massif de la voiture individuelle.• Intensifier l'urbanisation à proximité des secteurs desservis par des transports en commun performants, en particulier les gares, et renforcer ces secteurs en termes d'accès, de fonction et d'inscription dans le tissu urbain pour une meilleure articulation entre l'urbanisation et la desserte en transports.• Définir un développement urbain favorable à la pratique des modes actifs (vélos, marche à pied) et améliorer la place des piétons et cycles dans les villes, bourgs et villages <p>§ 2.E.2 – Renforcer les liens entre les communes en maillant l'ensemble du Pays d'Arles au travers d'un réseau viaire lisible et hiérarchisé :</p> <ul style="list-style-type: none">• Réalisation d'infrastructures structurantes, notamment le contournement autoroutier d'Arles, le contournement de Châteaurenard à connecter à la liaison Est – Ouest et à l'A7 via l'échangeur de Bompas.• L'optimisation et la sécurisation des réseaux existants, notamment la RD570n comme voie structurante de liaison entre le nord et le sud du territoire et la RD 99 comme axe de liaison Est- Ouest, et en accompagnant la requalification d'axes majeurs tels que la RN 113 ou la liaison Barbentane - Plan d'Orgon



§ 2.E.3 – Promouvoir les bases d'un réseau de transports collectifs (défi au vu de la superficie, des densités et de l'absence d'une AOT unique à l'échelle du Pays d'Arles).

Le SCoT envisage un **Schéma de transports** à constituer progressivement en deux temps, en fonction des moyens et de la structuration des Autorités Organisatrices de Transport :

- Gestion au sein des entités, en organisant autour des gares, des accès d'autoroute et des pôles d'activités : des systèmes de rabattement depuis les bourgs et villages.
- Renforcer l'axe Arles / Châteaurenard / Avignon, **développer des connexions vers et depuis les communes de Saint-Rémy-de-Provence et de Tarascon** et promouvoir les liaisons avec Nîmes.

§ 2.E.6 - Améliorer les conditions de déplacement des touristes et leur permettre de découvrir le territoire (Camargue, Alpilles, Montagnette...) sans recours systématique au véhicule individuel, en promouvant notamment les **systèmes de parking relais** et **navettes**. Plus généralement, le Pays d'Arles est doté de nombreux **chemins et sentiers** propices à la randonnée et aux itinéraires cyclables, qu'il convient de **valoriser**.

L'objectif est 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'éco-mobilité
- Organiser une offre de stationnement adaptée aux différents besoins

P106 : Les axes de desserte de niveau 1 (N1) sont à structurer en promouvant le renforcement et l'amélioration de l'offre de services en transports en commun :

- L'axe N-S est à consolider, en favorisant l'amélioration des temps de parcours et la continuité de l'offre transports en commun entre Arles et Châteaurenard.
- L'axe E-O est à conforter, en favorisant notamment les connexions de l'axe nord - sud vers et depuis Rémy-de-Provence et Tarascon.
- L'amélioration des liaisons à partir de ces axes avec les grandes agglomérations limitrophes du territoire (Nîmes, Avignon, Cavaillon ou la métropole Aix-Marseille), est à promouvoir, en prévoyant les aménagements nécessaires aux abords des points stratégiques.

Les axes de desserte N2 sont à renforcer en s'appuyant sur les infrastructures et services de déplacements existants et sur leur complémentarité ;

- L'axe Tarascon - Arles - Saint-Martin-de-Crau, déjà structuré autour d'une offre équilibrée de services ferroviaires et de bus interurbains
- L'axe **St Rémy-de-Provence - Châteaurenard est à renforcer** au travers du **maintien de l'offre de service en bus interurbains**.
- Il s'agira par ailleurs de renforcer leur connexion aux axes de niveau 1.

P109 : Il conviendra également :

- Dans le réaménagement des centres urbains, d'envisager des dispositifs et aménagements priorisant la sécurisation des modes doux sur les déplacements motorisés tels que les **zones 30, les plateaux traversants, les zones de rencontre, les zones piétonnes, ...**
- Pour les nouvelles opérations en extension ou de renouvellement urbain, de **prévoir au sein des programmes une offre de stationnement deux roues non motorisée.**

→ Les potentialités de développement des **modes doux** pourraient être étudiées dans les projets de requalification de certaines voiries.

→ Le **développement de bornes de recharges pour véhicules électriques et hybrides** avec :

- Des bornes de recharges rapides et accélérées sur les lieux de stationnement de courte ou moyenne durée (à proximité des commerces, des sites touristiques...)
- Des bornes de recharge lentes dans les secteurs d'habitat collectif ou plus généralement qui obligent au stationnement sur voirie (4 points de charge pour 100 logements concernés).

P110 : Le covoiturage et l'autopartage doivent être intégrés dans les **Plans de Déplacements Urbains** (obligé sur territoire de plus de 100 000 hab.) des territoires concernés et pris en compte dans les stratégies de déplacement.

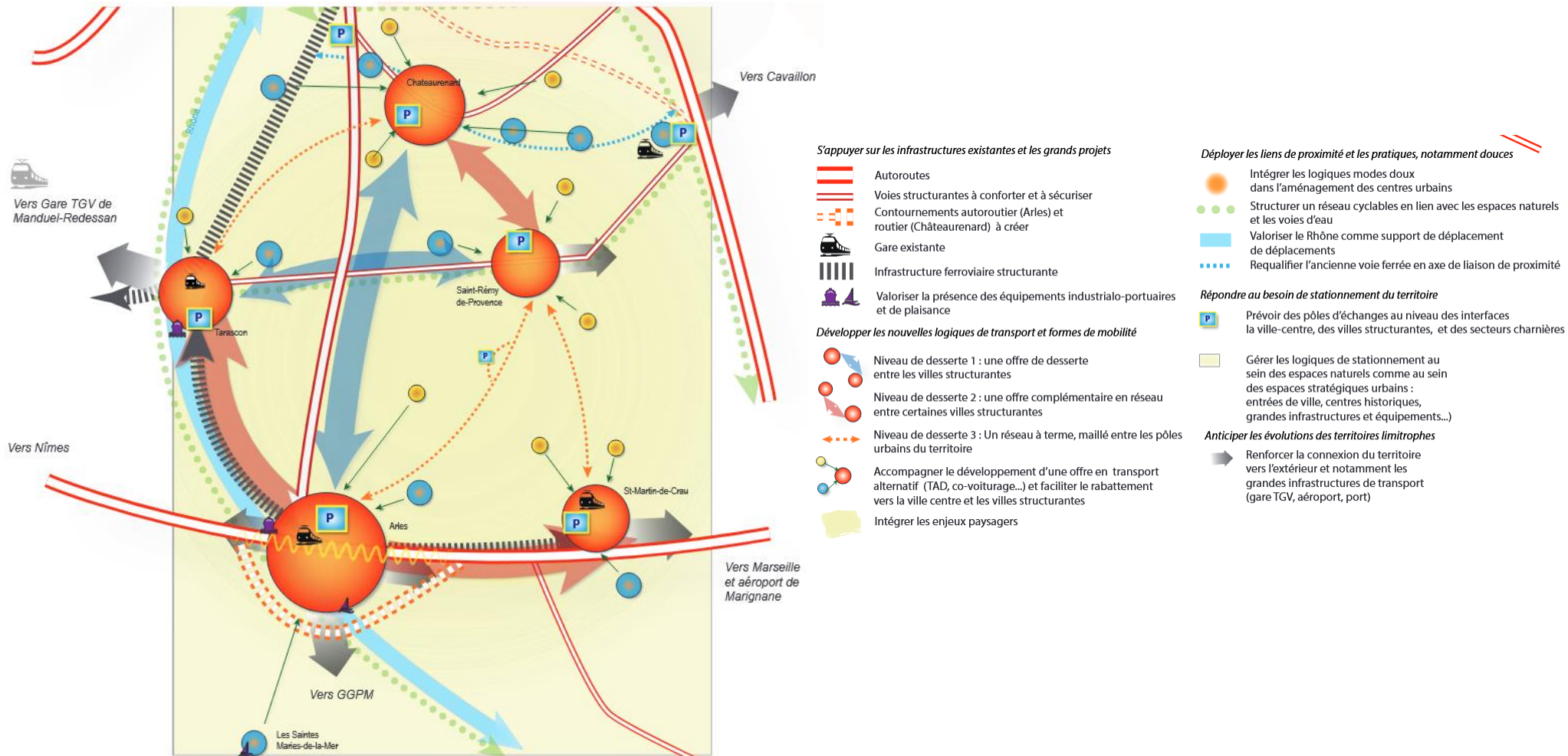


Figure 1 : SCHÉMA D'ORGANISATION DE LA DESSERTE DU TERRITOIRE EN TRANSPORT EN COMMUN (Source : SCOT – PADD – page 24)

Loi LOM : 4% des stationnements réservés aux véhicules électriques sur les parkings communaux à horizon 2024.

1.2 Autres documents cadres

Documents de planification	Potentiel d'actions à déployer et informations utiles pour la mission
PCAET du Pays d'Arles 2015-2021	<i>Plan Climat Air Energie Territorial - 4.3.d Navette électrique pour désengorger le centre-ville de St Rémy de Provence en saison estivale en le reliant à des parking extérieurs (p.216). « Développer une mobilité décarbonée » (p.70)</i>
SRADDET de la Région Sud	<i>Adopté en juin 2019, il a été approuvé par le préfet de région le 15 octobre 2019.</i> Le document fixe des objectifs de moyen terme et long terme en matière d'intermodalité et de développement des transports. La priorité est l'amélioration des transports du quotidien. Objectif : atteindre un report modal de la voiture individuelle vers d'autres modes plus collectifs et durables de 15 % à l'horizon 2030. (cf annexe « Documents d'urbanisme »)
Schéma directeur vélo du département des Bouches du Rhône (13)	Plan d'action (certifié transmis à la Préfecture le 25 octobre 2016) : N°1 : le département, maître d'ouvrage des aménagements cyclables N°2 : le département partenaire des territoires N°3 : encourager la mise en place de dispositifs de stationnement et favoriser l'intermodalité N°4 : valoriser le réseau et la pratique cyclable par le biais d'équipements de jalonnement N°5 : développer des services en appui de la politique d'infrastructures et de la politique touristique N°6 : sensibiliser, communiquer et développer des partenariats en faveur de l'usage du vélo
Charte du Parc Naturel Régional des Alpilles 2022 - 2037	Aménager les espaces pour faciliter la mobilité active et la cohabitation des usages : <ul style="list-style-type: none"> ● Faciliter et sécuriser les déplacements à pied et à vélo : développer de liaisons et de cheminements doux entre quartiers et entre communes ; ● Adapter la réglementation circulation et stationnement des véhicules motorisés dans les cœurs de village ; Création d'aires de stationnement pour vélos et automobiles (proche des arrêts transports en commun), de co-voiturage et parcs relais ; Sensibiliser à l'usage et aux bienfaits de ces mobilités actives. ● Expérimenter et développer de nouvelles offres de déplacements pour diminuer la place des véhicules motorisés dans les villages (ex. mise en place de navettes ou autres alternatives au profit de la mobilité douce) ; ● Réinventer les espaces pour qu'ils restent fonctionnels en toute saison, autant pour les habitants que les touristes (flux, stationnement...). Promouvoir et développer les modes actifs (mesure 3.3.3 page 235) <ul style="list-style-type: none"> ● Réaliser un plan d'actions (aménagement, communication, sensibilisation, connaissance, aides...) permettant le déploiement des modes actifs dans les villes et villages des Alpilles. ● Favoriser les déplacements en zone urbaine, piétons, à vélo... ● Faciliter le recours aux modes actifs par des infrastructures adaptées. ● Réaliser des actions de sensibilisation et d'accompagnement aux changements de comportement. ● Faire le lien entre le développement du cyclotourisme (Cf. mesure 2.3.3) dans les Alpilles et le besoin des habitants au quotidien, pour favoriser les liaisons cyclistes entre les villages et avec la périphérie du Parc : lien avec les points de desserte en transport en commune du territoire, depuis des parkings « relais » ... ● Intensifier le travail avec les acteurs du tourisme (marque Valeurs Parc) pour valoriser et développer l'offre de déplacement doux
PLU de Saint-Rémy-de-Provence	<i>Plan Local d'Urbanisme - Approuvé par le 18 décembre 2018</i> Améliorer le fonctionnement urbain de la commune en fluidifiant le trafic sur la RD99 et en réservant des espaces dédiés aux cheminements doux (cf annexe « Documents d'urbanisme »)

3 La prise en compte des projets urbains : vision prospective

3.1 Projets d'urbanisme et aménagements futurs

OAP 1 : Les Cèdres - 100 logements « petit collectif » et 50 en résidence séniore)

OAP 2 : Valat Neuf - 65 logements selon la dernière évaluation (maisons individuelles et petits collectifs)

OAP 3 : Ussol - 29 logements individuels mitoyens R+1 (dont 8 logements sociaux locatifs)

OAP 4 : La Roche - 15 à 16 villas et une résidence sénior de 75 à 80 lits

OAP 5 : Le Sarret - 30 maisons individuelles mitoyennes R+1 et 95 logements type petit collectif R+2

OAP 6 : Chalamon - 100 logements (dont au moins 25% en locatifs sociaux) et 20 places au sein de l'aire d'accueil des gens du voyage.

OAP 7 : ZA de la Massane -11,2 ha réservés au développement des activités économiques



Figure 2: Orientation d'Aménagement et de Programmation - Source : PLU de St-Rémy-de-Provence

3.2 Etude trafic et circulation St-Rémy-de-Provence 2016

3.2.1 Enjeux identifiés :

1. Garantir l'accès à la mobilité pour tous **dans des conditions acceptables**
2. Limiter les impacts environnementaux en équilibrant l'utilisation des modes de transports
3. Accompagner et valoriser les **nouvelles technologies** et les **nouveaux usages de la voiture**

3.2.2 Conclusions significatives :

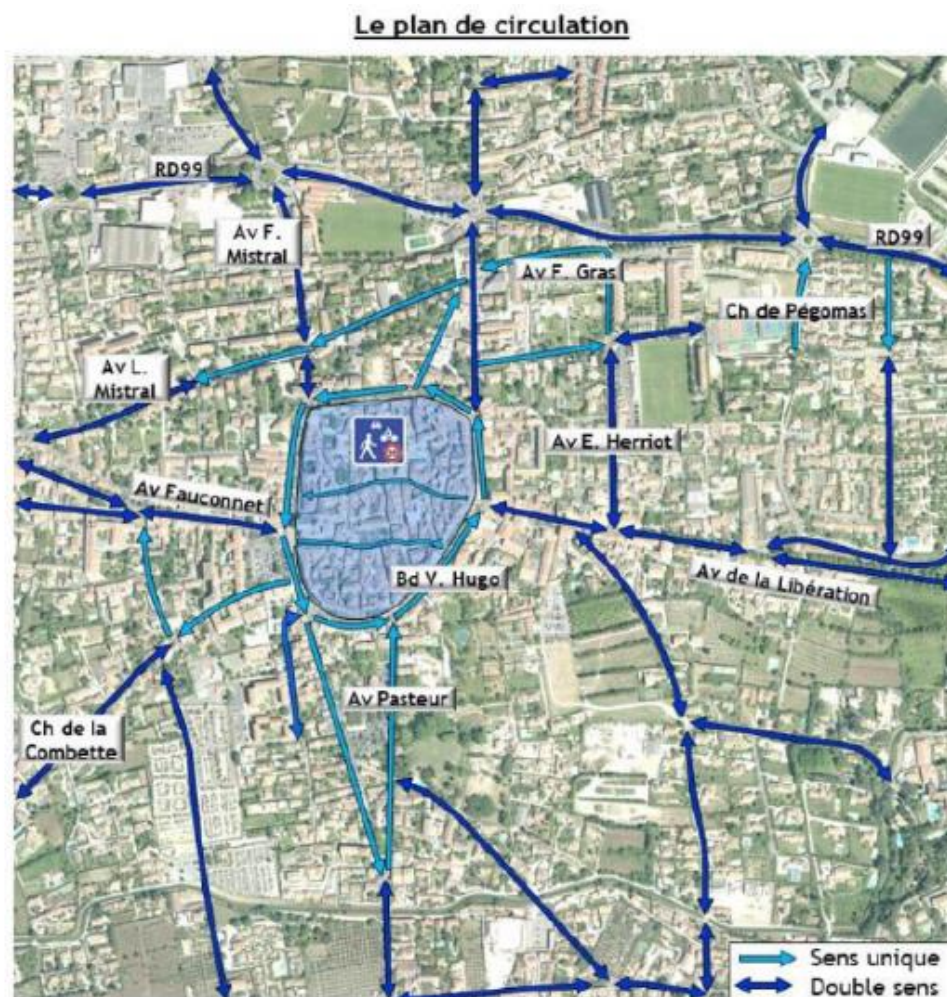
« Des axes à recalibrer / améliorer pour les mettre en **cohérence** avec leur environnement et leur **usage piéton actuel ou potentiel**.

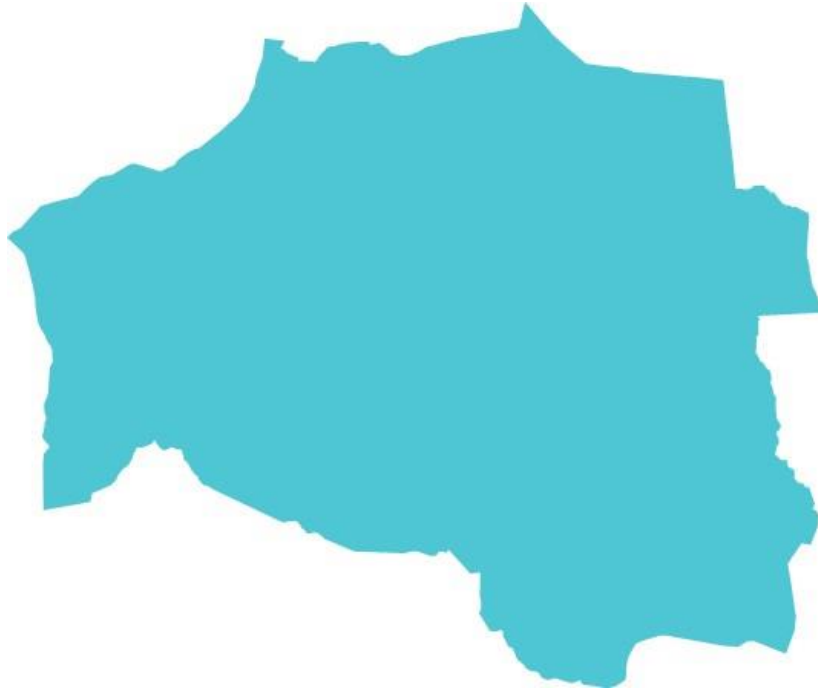
Un **jalonnement des itinéraires piétons à créer** conforter par des temps de parcours depuis les principaux parkings d'accueil des visiteurs vers les principaux équipements et sites et secteurs recevant du public.

Orienter les stationnements vers les **parkings d'entrée de ville**.

Limiter le stationnement sur voirie sur des axes où la priorité aux cheminements modes doux et à la promenade est privilégiée.

Renforcer le contrôle du stationnement pour favoriser la rotation des véhicules et donc l'offre de stationnement. »





Les dynamiques socio-territoriales structurant les besoins de mobilité

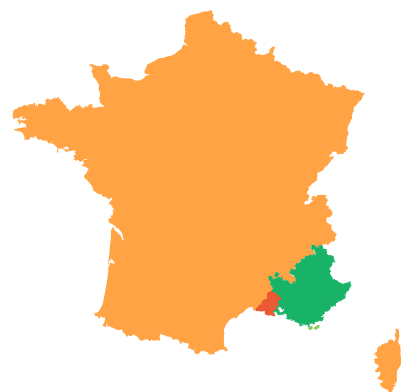
1 Une approche multi-échelle nécessaire à l'appréhension du territoire

Le pôle d'équilibre territorial et rural du Pays d'Arles (PETR) porté par le Syndicat mixte du pays a été adopté le 7 avril 2017 lors d'une réunion qui s'est tenue à Tarascon. Il regroupe 29 communes dont l'intégralité des communes de la CCVBA.

A l'échelle de la Communauté de Communes Vallée des Baux-Alpilles, il est possible de donner plusieurs repères d'accès à la CC :

- **par autoroute** : à moins de 15 minutes de la première bretelle, quelle que soit la commune de départ.
- **par le train** : 2 gares TGV à moins de 40 minutes (Avignon et Nîmes).
- **par aéroports** : 4 aéroports (Marseille Provence, Avignon Provence, Nîmes-Alès-Camargue-Cévennes, Montpellier Méditerranée), accessibles entre 30 minutes et 1 heure selon la situation de la commune.
- **par lignes de cars** : 29, 54 et 57 desservent les Alpilles (REGION SUD)

Source : <https://vallee-des-baux-alpilles.fr/zones-dactivites/les-reperes/>



- Région PACA
- Pays d'Arles



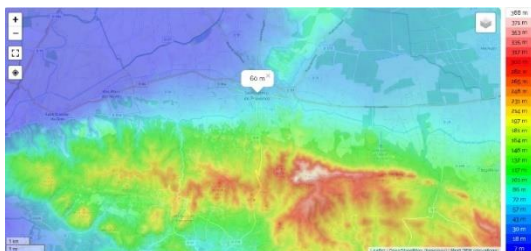
Figure 3 : Plan de repérage du Pays d'Arles et de la CCVBA

2 Une topographie marquée et significative du territoire

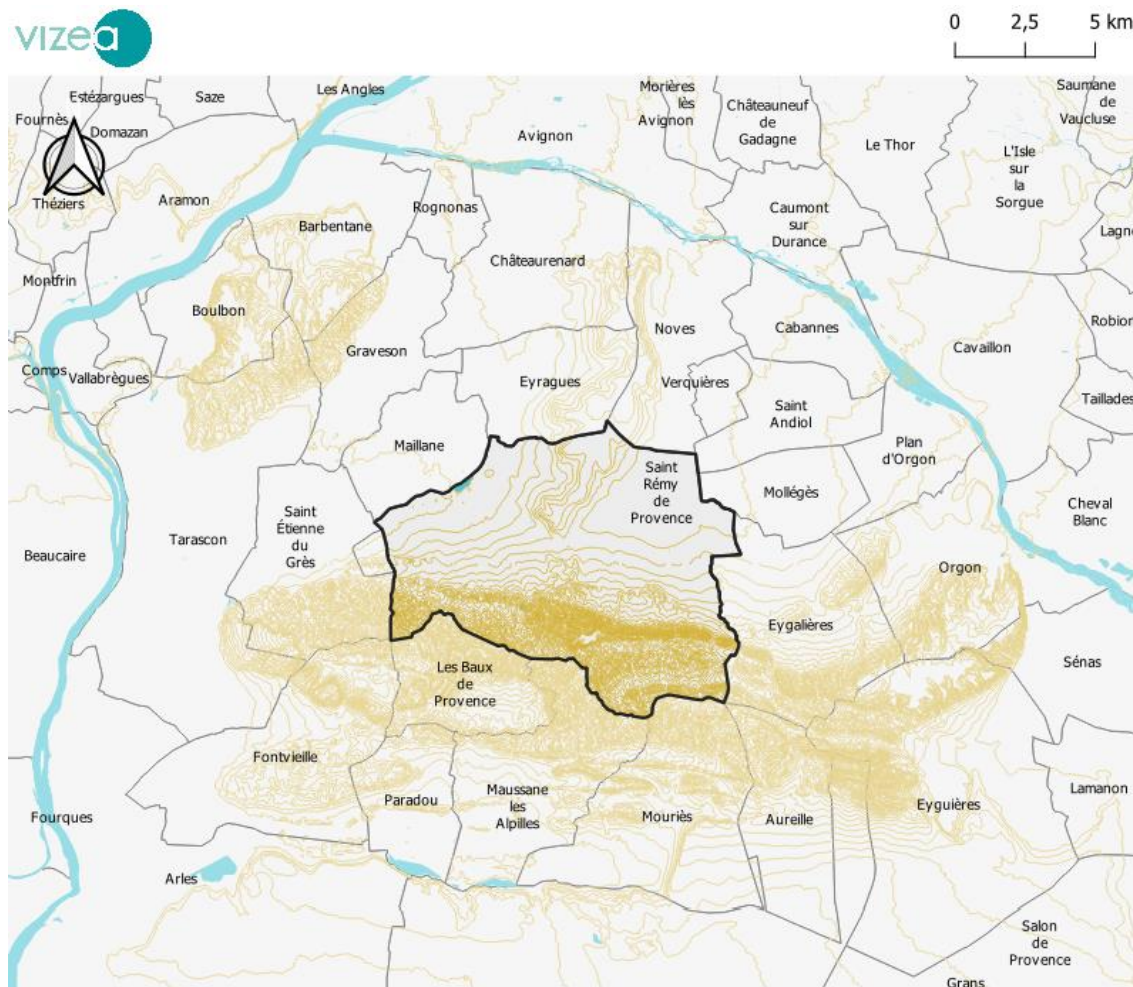
La topographie de la commune de Saint-Rémy-de-Provence est fortement marquée par la chaîne des Alpilles qui forme une barrière Est-Ouest sur le tiers Sud de la ville. Ce **relief important est peu favorable à la pratique quotidienne du vélo** (dans le cas des déplacements Nord-Sud). Cette difficulté naturelle est identifiée : le massif culmine à 390m lorsque le bas village est à 60 mètres d'altitude. Une offre en vélo à assistance électrique pourrait résoudre cette difficulté à gravir les reliefs, à condition que des chemins ou routes cyclables existent.



Figure 5 – Chaîne des Alpilles (source : provence-alpes-cotedazur.com)



Carte altimétrique (source : topographic-map.com)



Une importante barrière topographique au Sud : la chaîne des Alpilles

— Courbes de niveau Hydrographie superficielle

Le massif des Alpilles s'est formé lors du soulèvement des Pyrénées et des Alpes. Ce bloc calcaire de 10 kilomètres de large sur 30 kilomètres de long a été modelé pendant 4000 ans par plusieurs civilisations successives.

Figure 4 : Topographie autour de St-Rémy-de-Provence - Source : SIG Vizea

3 Des catégories de population aux besoins de mobilité différenciés

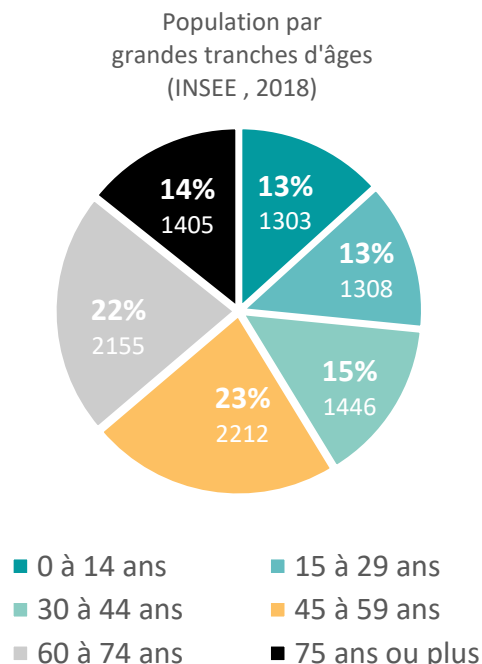
3.1 Les jeunes : une composante structurante de la mobilité du territoire

A l'échelle de la commune, les jeunes de 0 à 29 ans représentent environ **26,5 %** de la population. Ils représentent environ 2 600 individus.

Les enfants de moins de 14 ans représentent la moitié de cette tranche d'âge (soit 1 300 individus). La sécurité des parcours scolaires devra donc être prise en compte.

La mobilité générée par les établissements d'enseignements du territoire ou vers les employeurs importants pour des jeunes apprentis est structurante. Pour les plus jeunes et jusqu'à la majorité, la mobilité est très locale ou très dépendante des adultes, notamment pour les déplacements liés au loisir. Ainsi, le vélo peut présenter un levier d'indépendance mais également favoriser une autonomisation de la mobilité.

Au sein de la catégorie des jeunes, il est intéressant de se concentrer sur les jeunes



actifs, catégorie-cible souvent caractérisée par une plus grande précarité liée à des ressources personnelles plus faibles et irrégulières, le manque de capital constitué pour faire face à des chocs ou à des « aléas » de la vie. Les dépenses incompressibles liées à l'utilisation d'une voiture individuelle (quand l'acquisition en est possible) dans les déplacements domicile-travail pèse sur cette catégorie de façon conséquente. Face à cela, l'augmentation des déplacements à vélo peut apparaître comme un levier, permettant d'éviter une dépendance excessive à la voiture.

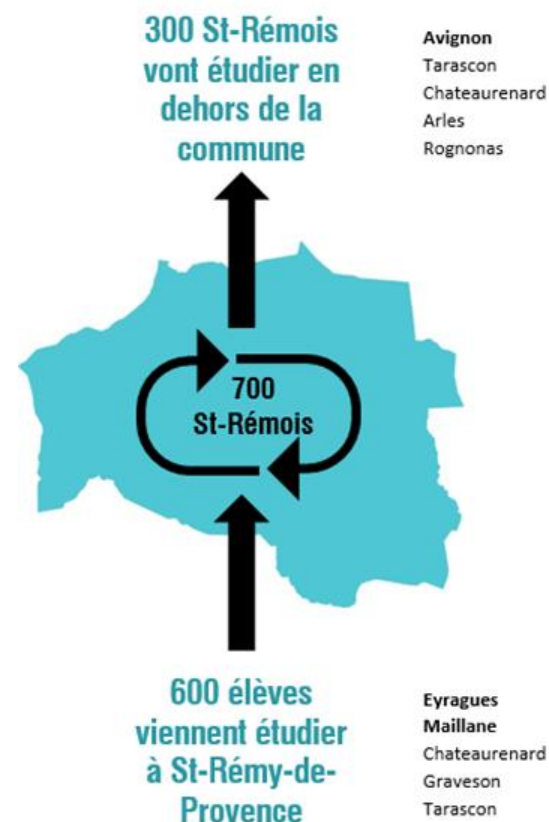


Figure 6 : Mobilités scolaires – INSEE (2018)

3.2 Les 30-59 ans : une mobilité plus importante à l'échelle du territoire et de ses connexions avec les territoires voisins

Les individus de **30 à 60 ans représentent plus de 3 650 habitants (37,5%** de la population) comptant pour une part importante des déplacements domicile-travail pendulaires. *La récente étude de Trafic et de Circulation a recensé 2 500 actifs habitant et travaillant à Saint Rémy (tous âges confondus).*

Un point d'attention particulier peut être tourné vers les 18% de ménages monoparentaux composé à 64% de femmes seules et 36% d'hommes. Leurs besoins de mobilité sont complexes puisqu'ils conjuguent des temps professionnels à ceux consacrés aux enfants.

Depuis 2007, les résultats du recensement ont montré une **baisse de population dans les catégories d'âges inférieures à 44 ans.**

Parmi les actifs de 15 ans et plus, ayant un emploi, seulement 2,8% utilisent des vélos (y compris à assistance électrique). Cette catégorie de population possède un grand potentiel de report modal vers le vélo, compte tenu des déplacements internes :

en effet, selon le SCoT, près de 69 % des actifs résidant sur le Pays d'Arles y travaillent.

À la vue des statistiques et études actuels, la ville de St-Rémy possède un petit retard sur la partie mobilité piétonne des actifs (part de marche de St-Rémy et vers St-Rémy : **8%** pour 60% d'actifs résidant et travaillant à St-Rémy) face aux pourcentages à l'échelle du Pays d'Arles (part de marche : **12%** pour 50% d'actifs travaillant dans leur commune de résidence)

Part modale dans les trajets domicile – travail chez les actifs de St-Rémy-de-Provence

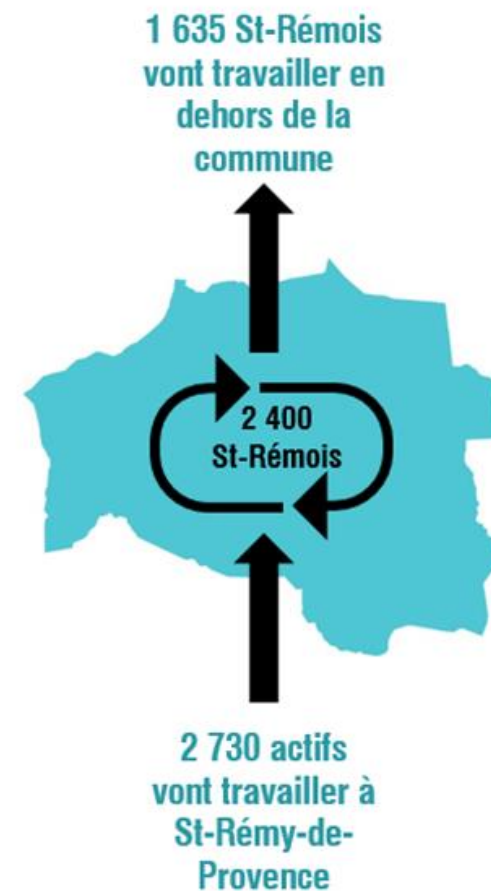
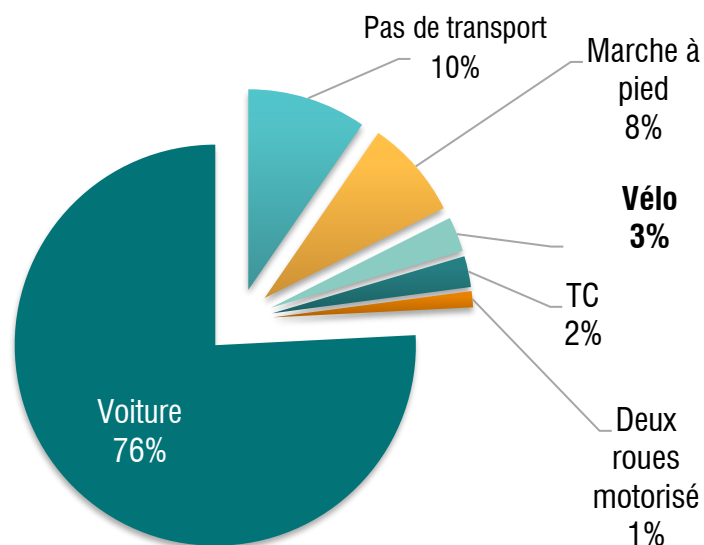


Figure 7 : MOBILITE PROFESSIONNELLE

D'après le Système d'Information Dédié aux Territoires du laboratoire de recherche LESSEM et les données INSEE Mob 2017

3.3 Les personnes âgées : une mobilité quotidienne davantage ancrée à l'échelle locale

Les personnes de plus de 60 ans représentent plus de 3 500 habitants soit **36 %** de la population totale. Cette part tend à augmenter, en effet, les 2 catégories supérieures (à partir de 60 ans) se sont renforcées ces 15 dernières années (+4% environ).

De manière générale, elles disposent de moins de marge de manœuvre dans leurs déplacements (perte d'autonomie, difficultés financières accrues etc.), d'autant plus dans les zones peu denses.

3.4 Les personnes en situation de handicap

Comme partout, les personnes à mobilité réduite sont présentes à St-Rémy-de-Provence. En raison du vieillissement de la population, ces individus devraient être de plus en plus nombreux. C'est pourquoi, la commune de St-Rémy-de-Provence agit depuis 2015 au travers du programme « **Ad'Ap** » afin d'augmenter l'accessibilité.

Le programme Ad'Ap est un dispositif d'agenda d'accessibilité programmée relatif à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes en situation de handicap.

Exemple d'aménagements réalisés par la commune de St-Rémy dans le cadre de ce programme :

- Création d'une rampe d'accès et installation d'un garde-corps au conservatoire de musique
- Installation d'une rampe d'accès au tennis-club
- Remplacement des galets des allées du cimetière par de la clavicette pour faciliter la marche et le déplacement des fauteuils roulants.



Figure 8 : Journée internationale du handicap à St-Rémy de Provence - Source : <https://www.mairie-saintremydeprovence.com/vivre-a-saint-remy/sante-autonomie-solidarite/handicap/>

« L'accessibilité aux personnes à mobilité réduite est également prise en compte lors des rénovations de voiries urbaines (chemin de la Combette, av. Charles-Mauron, av. Louis-Mistral...). »

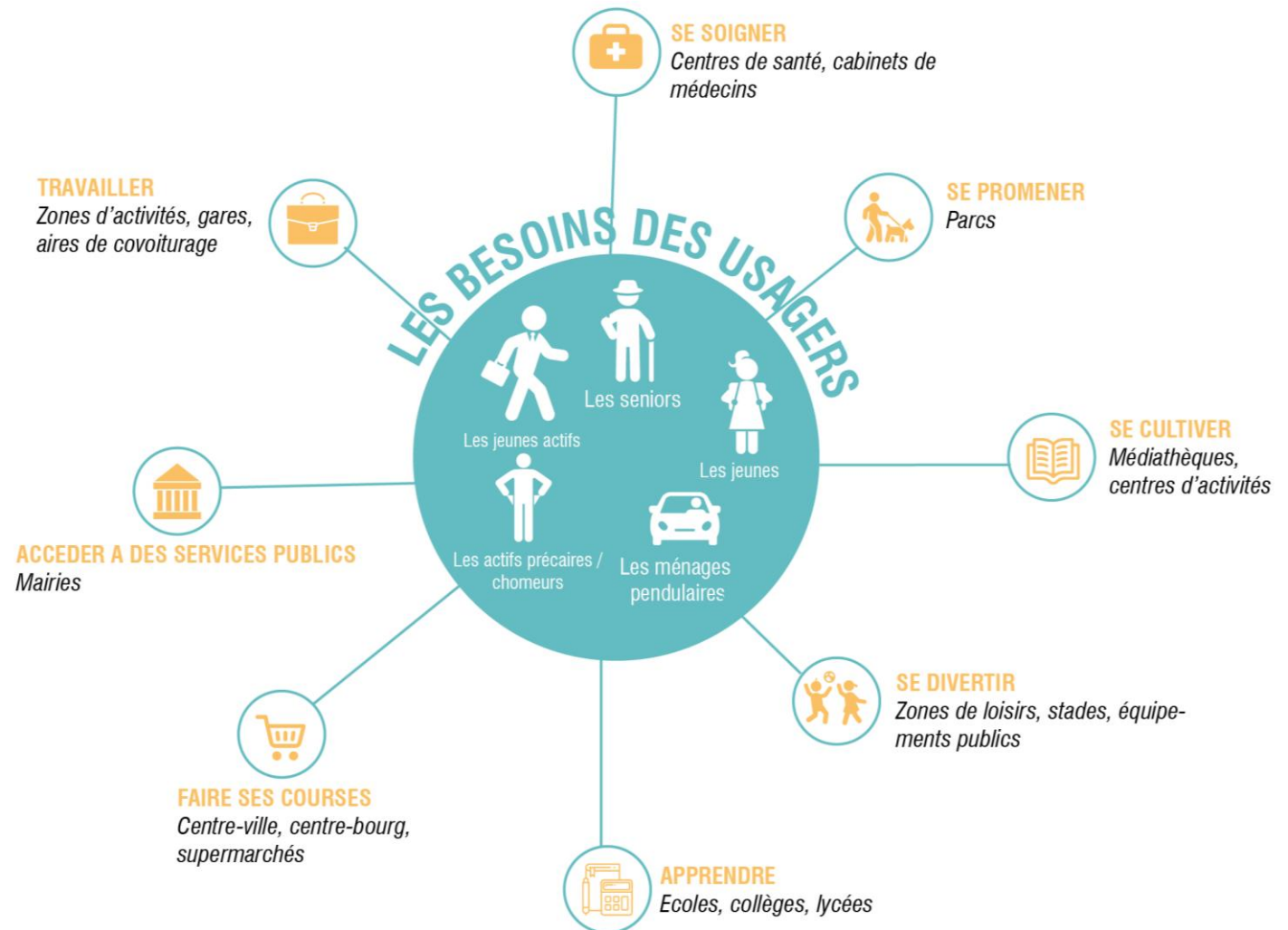
Par ailleurs, la commune participe chaque 3 décembre, à la Journée internationale des personnes en situation de handicap, pour sensibiliser tout un chacun à cette thématique.

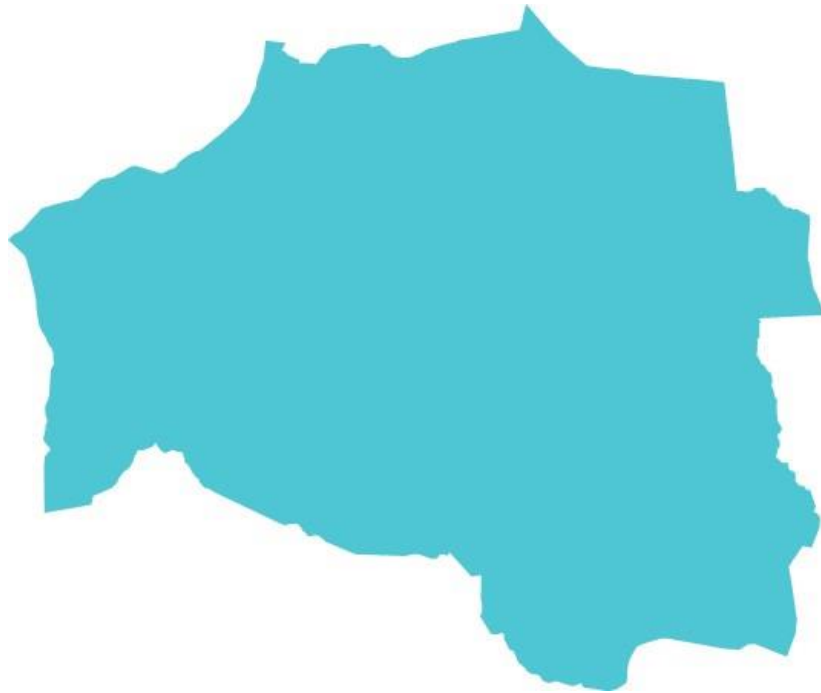
Club de l'amitié	Lutte contre l'isolement et la solitude des personnes âgées
Âge et partage	Aide à la personne âgée
Une si belle différence	Association St-Rémoise de familles touchées et en aide aux personnes en situation de handicap
Maison d'Accueil Spécialisée les Iris	Accueil, hébergement et accompagnement de 60 personnes adultes handicapées mentales à partir de 18 ans.

4 Les catégories cibles d'usagers de la commune

Le Plan Local de Mobilité devra prendre en compte les besoins des différents types d'usagers du territoire en considérant les particularités liées à chaque public.

Le cas des personnes seules est à prendre en compte ; en 2018, 1 700 ménages étaient constitués d'une seule personne soit **37%** des ménages St-Rémois. A cela, il est possible d'ajouter 430 familles monoparentales soit presque **10%** supplémentaires.





Les besoins de mobilité et les potentiels de développement des modes actifs

1 Les principales polarités

1.1 Les déplacements vers les principaux pôles générateurs de flux

1.1.1 Les déplacements des actifs

Avignon et **Châteaurenard** sont les principaux pôles d'attraction des actifs proches de St-Rémy-de-Provence. Ils génèrent des déplacements domicile-travail importants. Ces villes comptent de nombreuses entreprises de plus 50 salariés. Plusieurs zones d'activités économiques sont situées sur celles-ci. Située légèrement plus loin, la ville d'**Arles** est elle aussi à souligner. Tout comme Avignon et **Salon de Provence**, elle possède plusieurs hôpitaux, centres de soins ou cliniques qui sont aussi vecteurs de déplacement (d'autant plus avec une population vieillissante).

A noter que St-Rémy-de-Provence possède un hôpital EPHAD, une clinique privée et une maison de santé. Le lycée agricole de St-Rémy-de-Provence est aussi une entité significative et vectrice de flux.

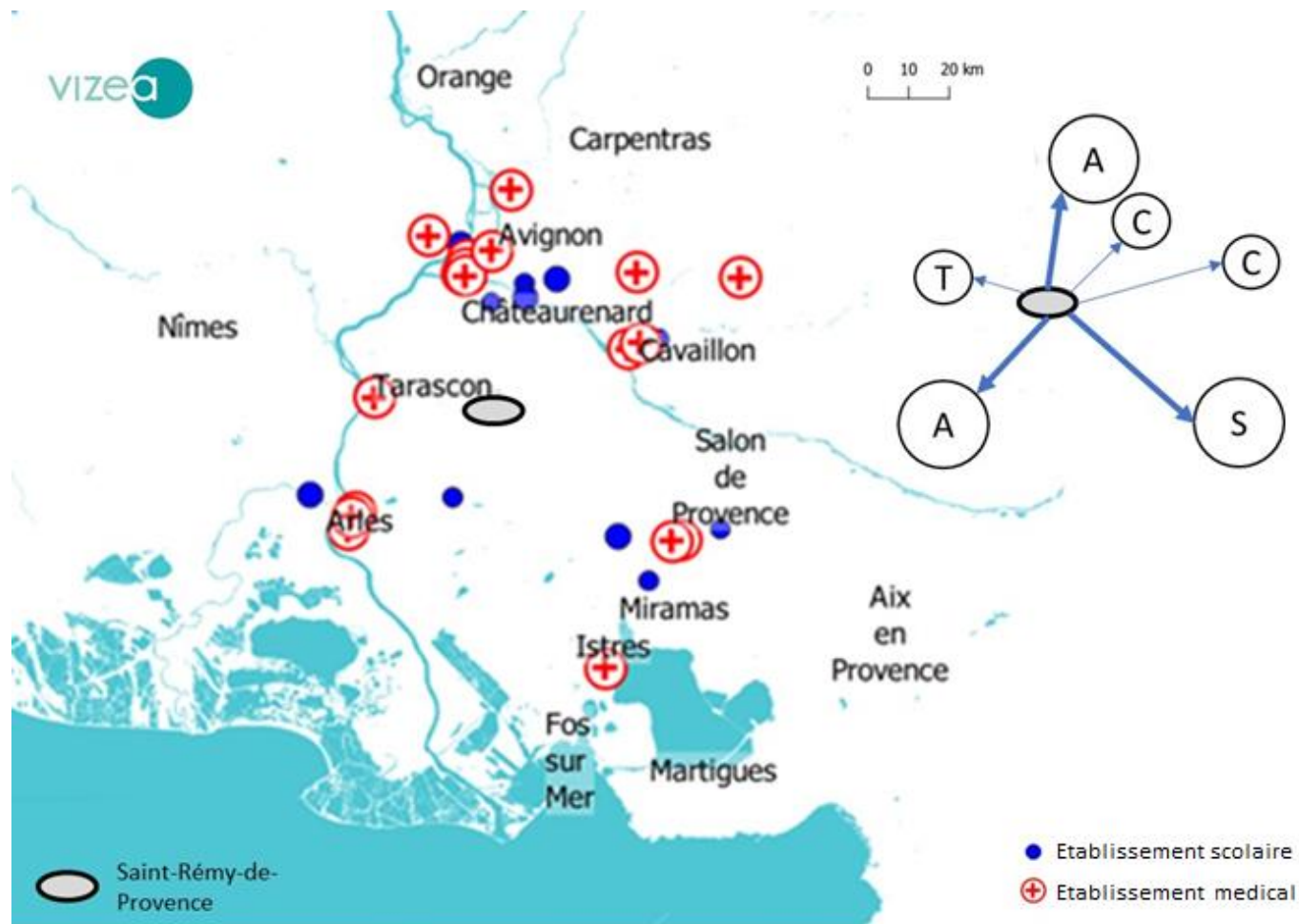


Figure 9 : Représentation schématique des flux et polarité - Source SIG Vizea

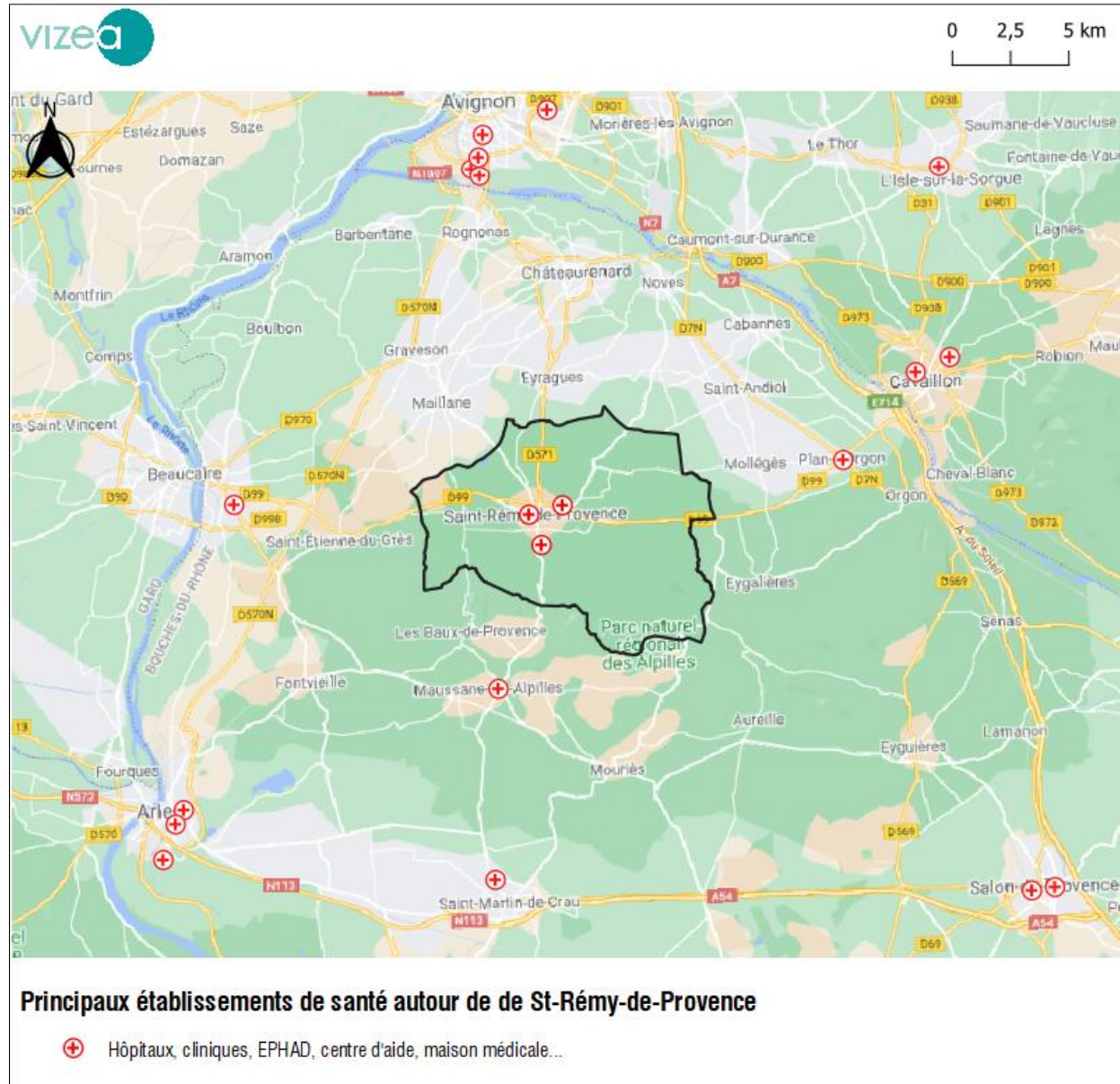


Figure 10 : Principaux établissements de santé (source : SIG Vizea)

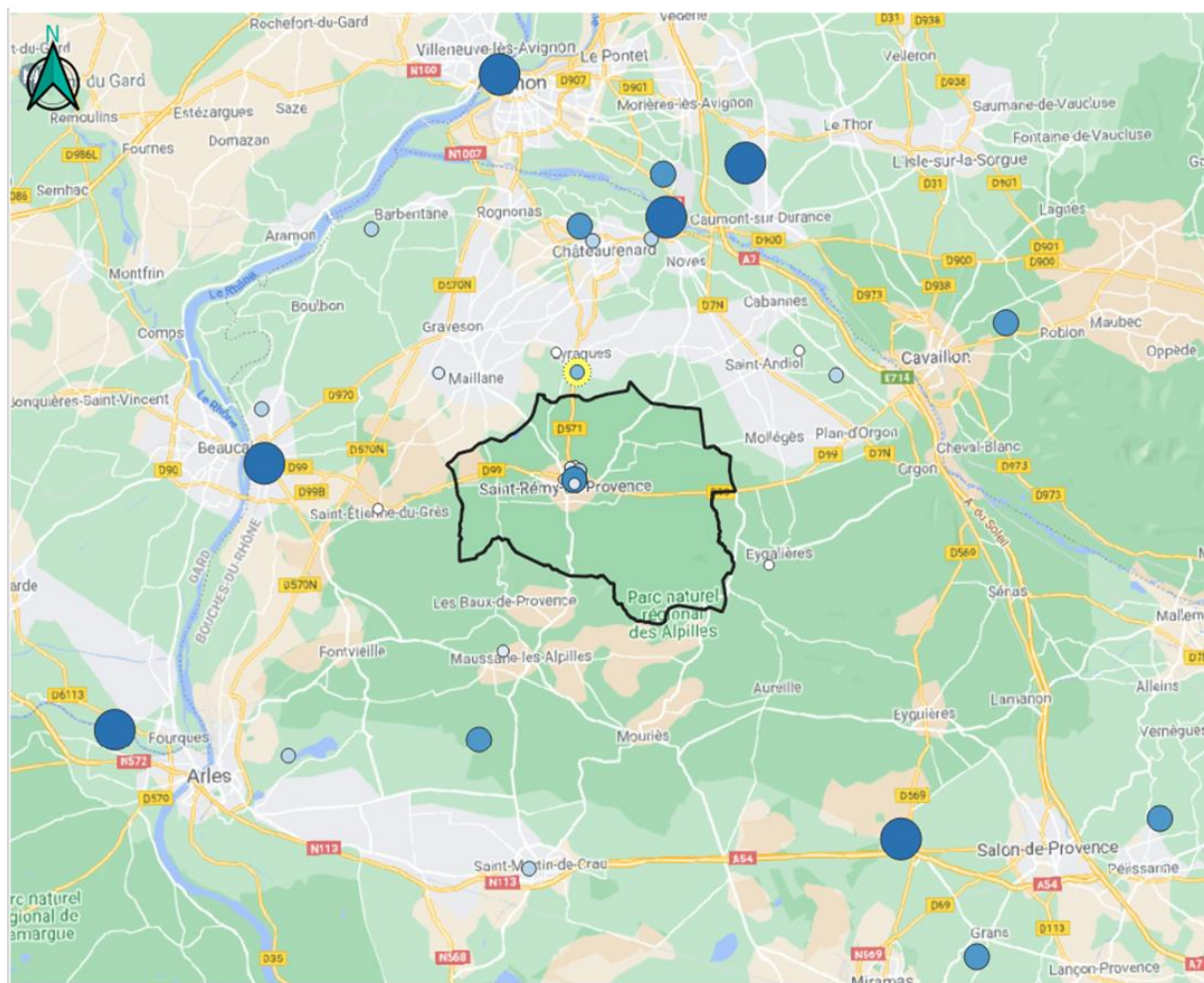
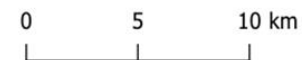
1.1.2 Les établissements scolaires générant des déplacements intercommunaux

La commune de St-Rémy-de-Provence compte : un CFPPA (Centre de Formation Professionnelle Pour Adulte), un lycée professionnel agricole, un collège (« Collège Glanum »). Côté petite enfance, il existe 2 crèches, 2 écoles maternelles publiques, 2 écoles élémentaires publiques et un groupe scolaire privé.

Ces établissements scolaires génèrent de nombreux déplacements à l'échelle intercommunale.

Pour les déplacements de moins de 6 kilomètres (c'est d'ailleurs la distance de déplacement moyenne des personnes travaillant et résidant sur la commune) il existe un potentiel important de déplacements à vélo. En effet, à partir de 12 ans, les élèves se déplacent davantage à pied ou à vélo pour se rendre vers leur lieu d'enseignement.

Pour les communes plus éloignées, le transport scolaire joue un rôle important, ainsi que les déplacements en voiture individuelle réalisés par les parents. Les lycées les plus proches se situent à Tarascon, Beaucaire, Chateaufrenard, Cavailon et Avignon.

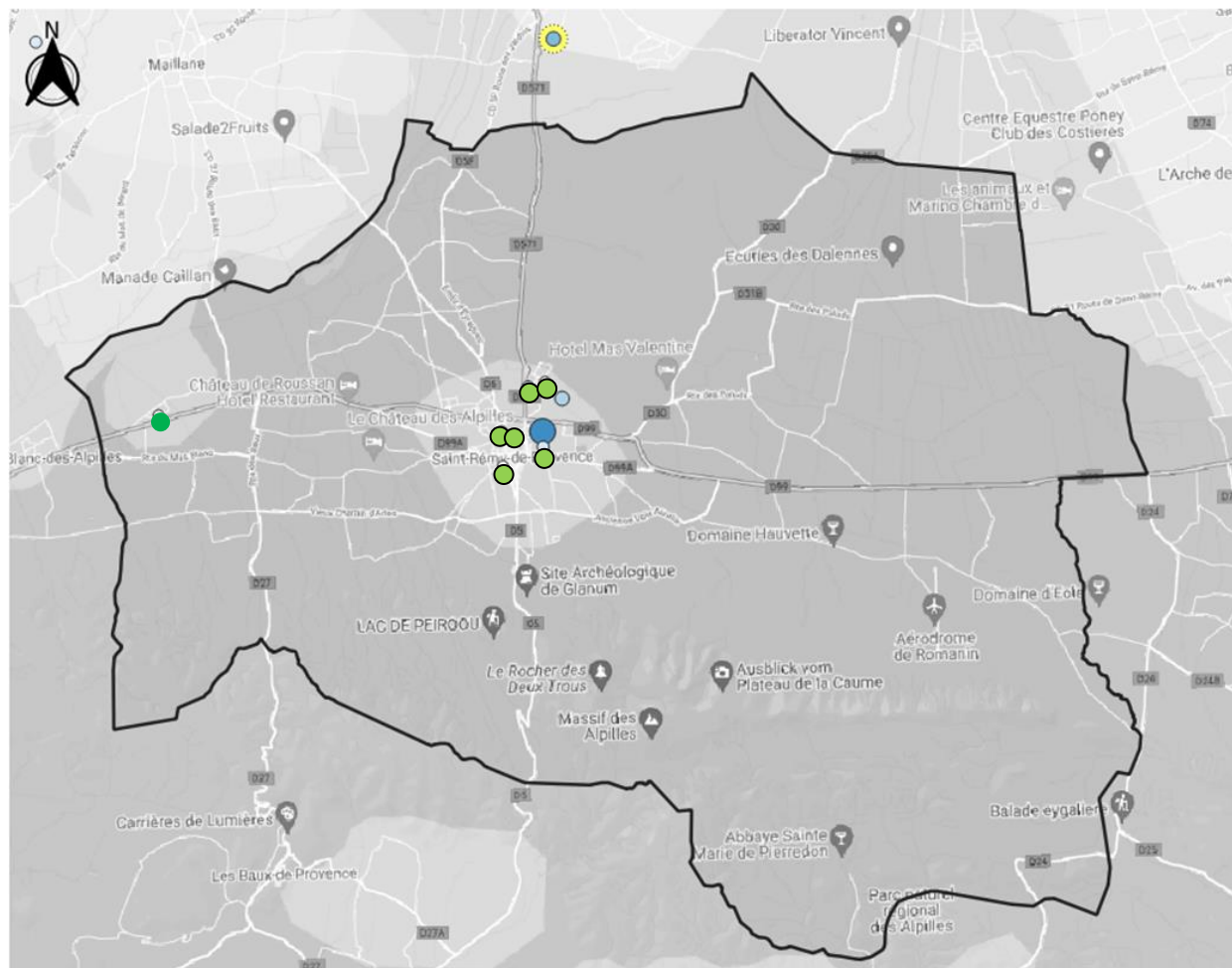


Etablissements scolaires autour de St-Rémy-de-Provence

- Ecole
- Groupe Scolaire
- Collège
- Collège en projet
- Lycée
- Université

Figure 11 : Etablissements scolaire autour de St-Rémy-de-Provence -- Source : SIG Vizea





Etablissements scolaires de St-Rémy-de-Provence

-  Ecole
-  Collège
-  Lycée
-  Groupe Scolaire
-  Collège en projet

Figure 11 : Etablissements scolaire de St-Rémy-de-Provence -- Source : SIG Vizea

1.1.3 Des potentiels de déplacements à vélo pour des motifs de loisirs

L'aspect touristique et naturel du massif des Alpilles attire de nombreux cycliste. Une boucle vers le Sud est d'ailleurs réalisable au départ du village. La connexion des différents itinéraires peut représenter un potentiel intéressant.

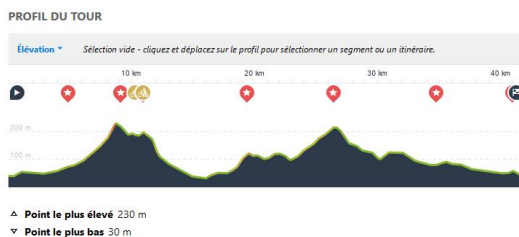
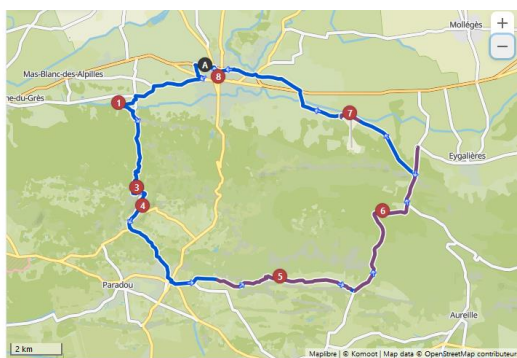


Figure 12 : Boucle St-Rémy - Les Baux (source : komoot.fr)

1.1.4 Des déplacements à pied et à vélo facilités

Aujourd'hui la structure urbaine de la ville est plutôt favorable aux déplacements actifs, tant vélo que piéton. Le centre-ville est limité à 20 km/h et 30km/h sur certaines parties du cours, invitant les automobilistes à faire attention aux autres usagers. Il existe un réseau d'itinéraires piétons en cœur de ville, il n'est cependant que peu lisible à première vue. Les chemins de halages sont également plutôt favorables à une pratique de la marche ou du vélo. Certains axes principaux (D99, D5, ...) sont cependant perçus comme dangereux en raison du trafic, de la vitesse de la circulation automobile et des faibles espaces dédiés au vélo et aux piétons.

1.1.5 Les axes prioritaires identifiés à l'échelle inter-communale

- L'A54 au Sud qui relie l'aéroport de Nîmes Alès Camargue Cévennes (situé sur la commune de Garons) à Arles puis Salon-de-Provence.
- L'A7 à l'Est qui relie Salon-de-Provence à Avignon.

- Un axe départemental 99 traversant d'Ouest en Est la ville, reliant Saint-Etienne-du-Grès à Mollégès/Eygalières.
- Un axe départemental 571 reliant Chateaufrenard à Eyragues (au Nord) puis à St-Rémy-de-Provence.
- Des axes de rabattement des bourgs environnants.

1.1.6 Les axes prioritaires identifiés à l'échelle urbaine

Face à aux potentiels de déplacements à vélo vers les pôles générateurs de flux, il est possible d'identifier des itinéraires cyclables prioritaires : ils peuvent faire l'objet de divers types d'aménagements en fonction du potentiel de l'axe, des contraintes liées à la voirie, des enjeux de circulation sur la zone.

- L'axe Est-Ouest, la D 99 reliant St-Etienne-du-Grès et Eygalières.
- Le centre-ville de St-Rémy concentre de nombreuses aménités, le boulevard a besoin d'être priorisé pour favoriser la réflexion concernant les aménagements cyclables ou d'apaisement (comme c'est déjà le cas avec les zones de rencontre et zone 30).

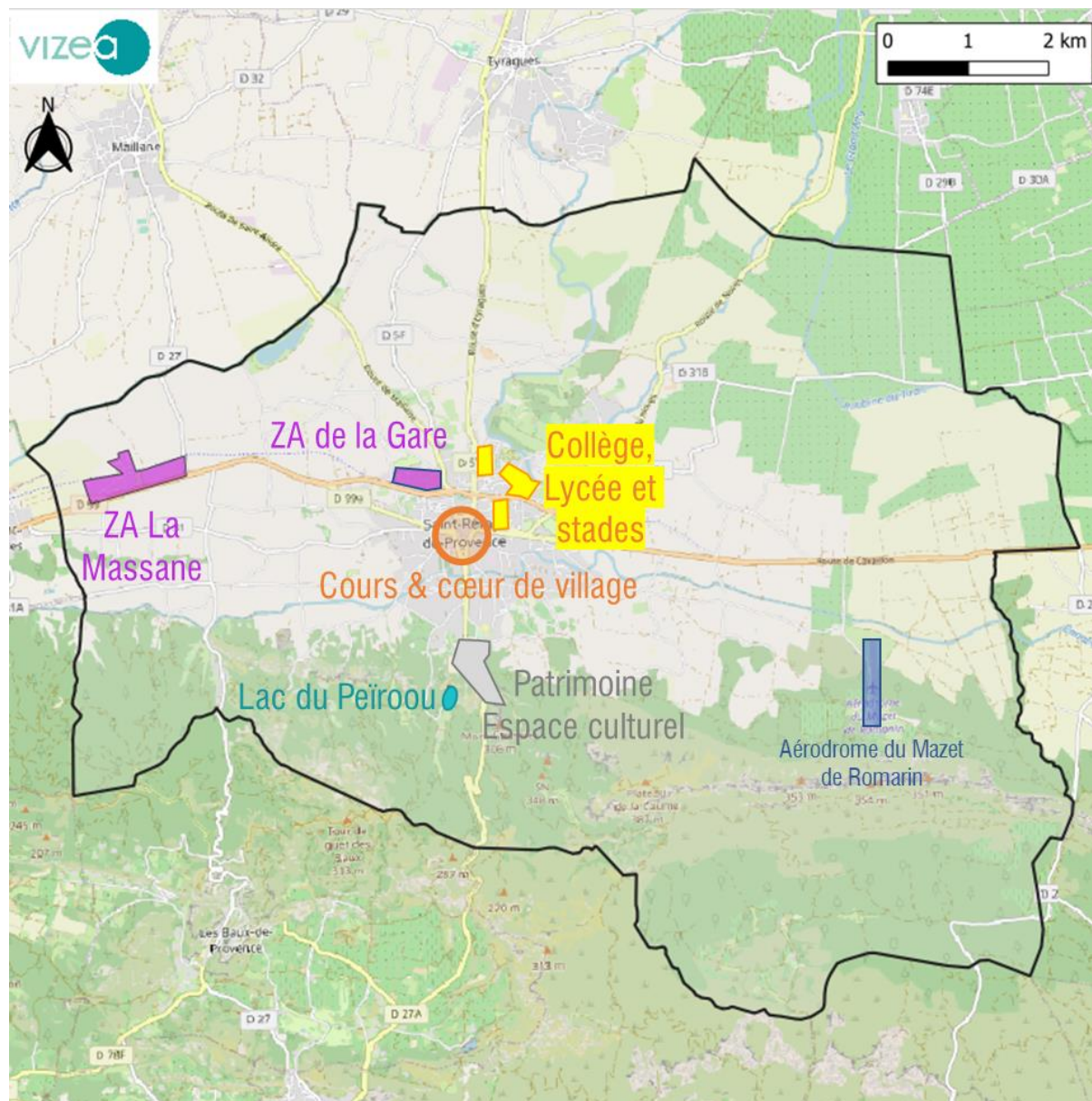
1.1.7 La concentration des aménités sur la commune de Saint-Rémy-de-Provence

Le centre-ville de St-Rémy concentre de nombreux commerces, services et entreprises. La ville dispose également d'un bon taux d'équipements (bibliothèque, office du tourisme, stades, ...).

Les principaux éléments significatifs ou lieux repères de la commune, générateurs de flux, sont :

- La zone d'activité de la Massane
- Le cœur de ville (très dynamique) et ses boulevards.
- Les équipements scolaires repartis autour du centre-ville
- Les sites archéologiques du Sud
- L'aérodrome du Mazet de Romanin au Sud Est (même si celui-ci engendre peu de flux de circulation)

Figure 13 : Principaux lieux repères à l'échelle de la commune de Saint-Rémy-de-Provence – Source SIG Vizea



1.2 Les déplacements vers les territoires voisins

Selon l'étude de Patrice Nogues (Ville30.org, La vie à Vélo, FUB) d'après l'INSEE 2020 ; il y aurait 1 850 actifs au sein de St-Rémy-de-Provence (déplacement de St-Rémy vers St-Rémy). Le cercle jaune sur le graphe ci-contre représente ces individus. Parmi ces actifs, 22% utilisent les modes actifs tandis que les autres effectuent leurs trajets via des véhicules motorisés.

Les segments orange représentent les déplacements des actifs de et vers les territoires voisins. Les principales villes d'attractions sont Chateaufrenard (448 actifs) et Avignon (390 actifs) au Nord de St-Rémy. Les déplacements sont essentiellement réalisés en voiture (97%).

Les communes de : Tarascon, Maillane, Graveson et Eyragues présentent chacune entre 210 et 240 actifs en transit domicile-travail chaque jour. La commune de Maillane présente une particularité avec plus de 2% des trajets réalisés à vélo ce qui s'explique par une distance moyenne domicile-travail de 7,2 kilomètres.

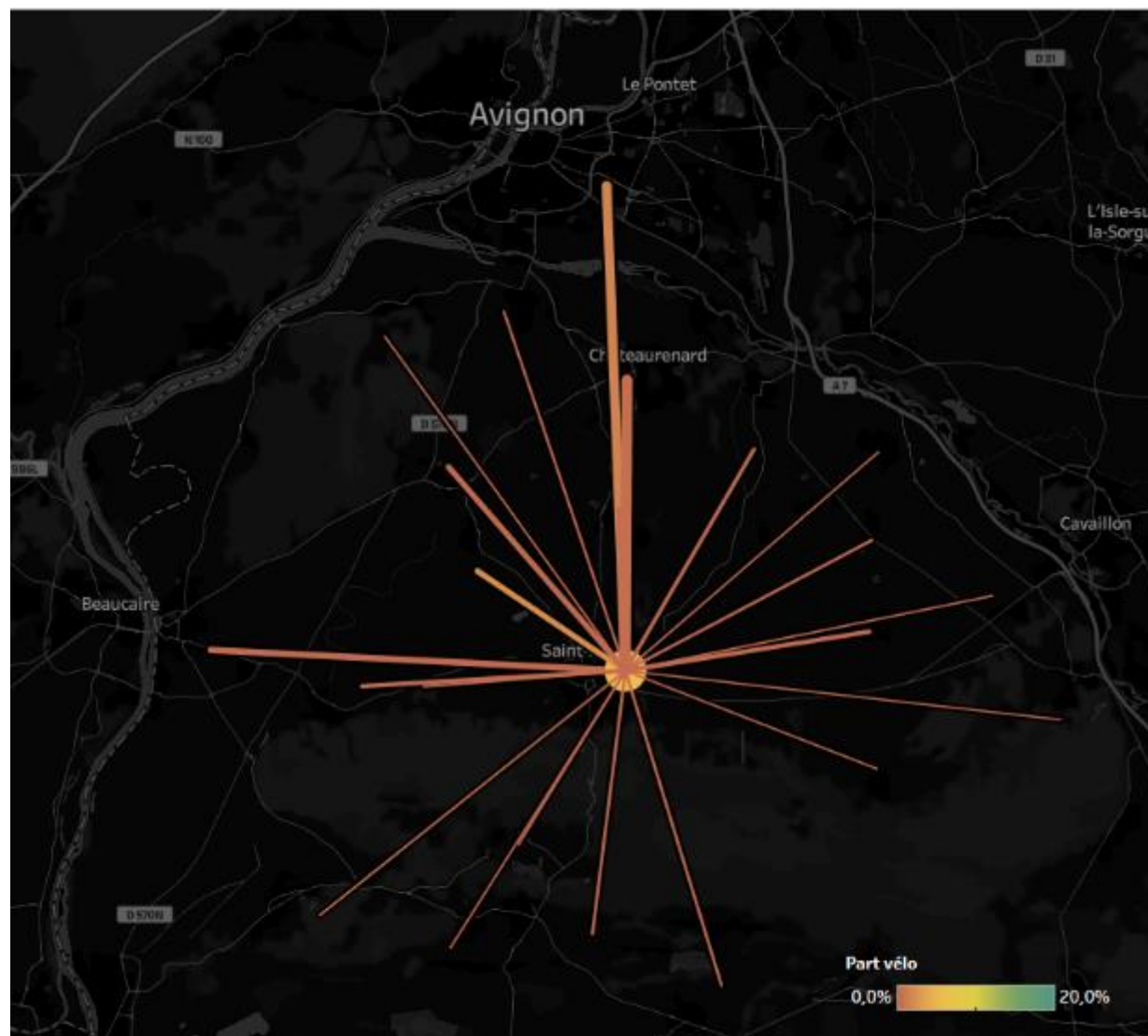


Figure 14 : Flux d'actifs au départ de St-Rémy-de-Provence - Source : public.tableau.com/app/profile/fluxpat3731/viz/shared/WWXCMP69Q

2 État des lieux « mobilités » du point de vue de l'économie locale

2.1 Points d'entrées et lieux d'hébergement ou destinations

Le PETR du Pays d'Arles a fait réaliser par l'Agence d'Urbanisme du Pays d'Aix-Durance une étude sur la mobilité en Pays d'Arles.

Cette carte issue du travail de l'AUPA, montre les principaux points d'entrée au territoire du Pays d'Arles : Avignon TGV, Nîmes Pont du Gare et aéroport, Marseille (dont des flux arrivant directement depuis l'aéroport) et Aix-en-Provence, Cavaillon ainsi que les 2 PNR (Camargue et Lubéron). La commune de St-Rémy-de-Provence (tout comme ses villages voisins) est noté comme lieu d'hébergement ou de destination ; ce qui témoigne de son aspect pôle d'attractivité touristique et dynamique.

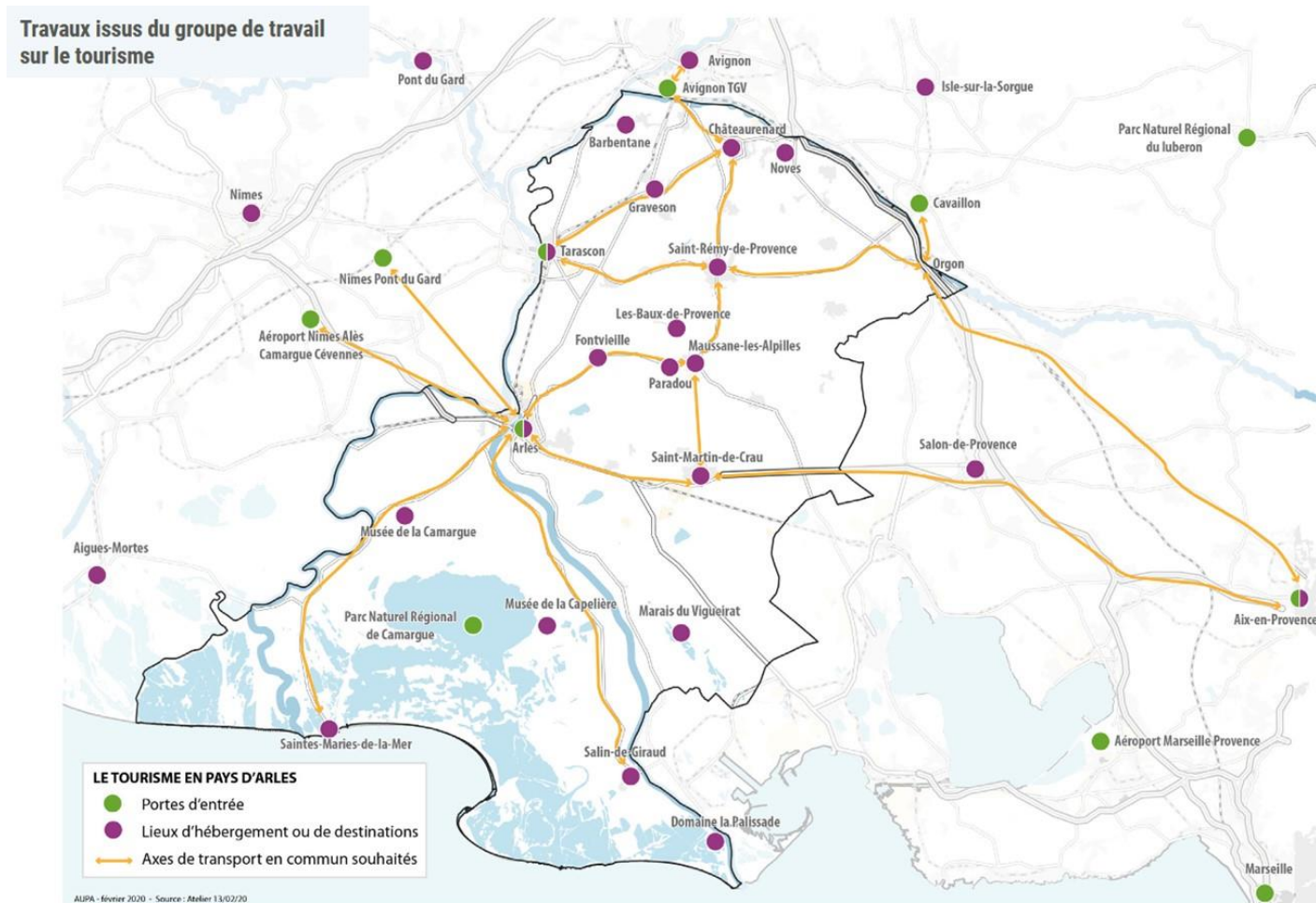


Figure 15 : Tourisme en Pays d'Arles - Source : https://aupa.fr/wp-content/uploads/2020/12/PETR_note-de-synthese.pdf

2.2 Pôles générateurs de flux économiques

2.2.1 TOURISME

De nombreux attraits touristiques existent sur la commune. Les principaux sont cités ci-dessous :

- Le marché provençal
- Les restaurants et commerces du centre
- Les hôtels (430 chambres) et campings (525 emplacements) soit presque la moitié de la capacité d'accueil de la CCVBA.
- Les manifestations touristiques et culturelles (ex : courses taurines)
- Le massif des Alpilles et ses opportunités sportives (telles que le VTT, la randonnée, ...)
- Le lac du Peïroou
- Le site archéologique Glanum et les Antiques
- Le centre culturel Saint-Paul de Mausole
- Le musée Estrine et celui des Alpilles

Selon les données de l'office du tourisme inscrite dans le PLU, avant 2020 on dénombrait une moyenne annuelle de 70 000 passages à l'office du tourisme et de 70 000 entrées sur le site Glanum.

Toujours selon le PLU, la population augmente de +50 à +75% durant la période touristique.

La ville a été surclassé démographiquement à 19 336 personnes par arrêté préfectoral en 2021. Cela s'explique par son classement en station de tourisme depuis le 4 janvier 2020. La population touristique de St-Rémy s'élève donc à 9 443 occupants pour 9 893 habitants selon le dernier recensement de l'INSEE.

2.2.2 ADMINISTRATION – SERVICES & COMMERCE DE PROXIMITÉ

Les pôles générateurs de flux administratifs sont les suivants :

- Centre des Finances Publiques (Direction Régionale Provence Alpes Côte d'Azur et département Bouches du Rhône – 10 employés)
- Mairie de St-Rémy-de-Provence
- Communauté de Communes Vallée des Baux Alpilles
- Poste de gendarmerie
- Pompiers et sapeurs forestiers
- Centre d'exploitation de la direction des routes
- Police municipale
- Maison des associations
- Bibliothèque
- Cinéma

Côté services et commerces de proximités, St-Rémy présente des pôles d'attraction qualitatifs. Parmi eux, on dénombre plusieurs :

- Supermarchés
- Artisans locaux
- Producteurs locaux
- Pharmacies
- Stades – Skate Park
- Salle de l'Alpillium

2.3 Méthodologie d'analyse des entreprises St-Rémoise

Afin d'analyser le système entreprises-livraisons à St-Rémy, trois approches ont été retenues :

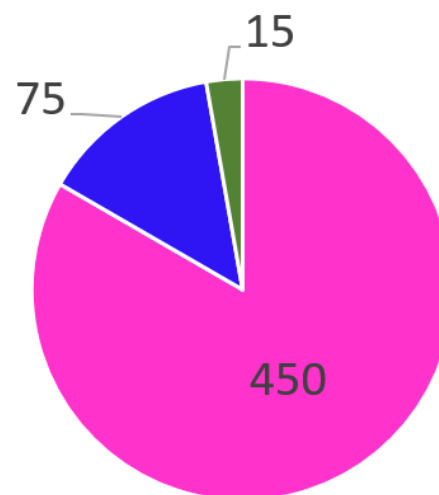
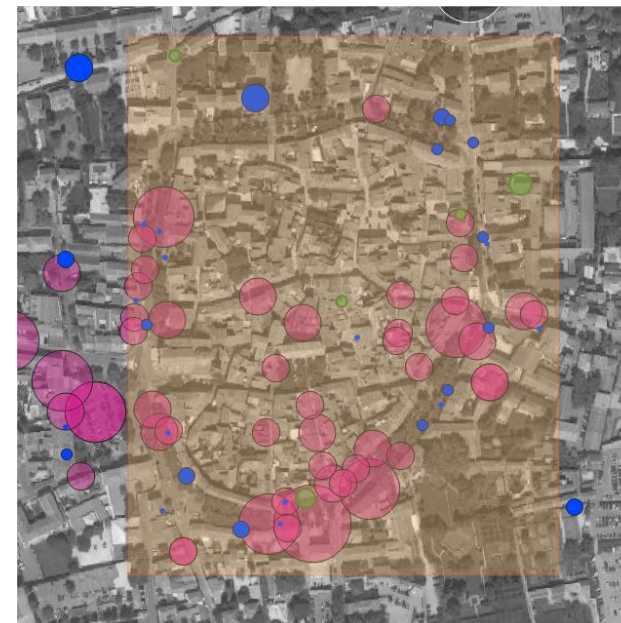
- Une vision sensible qualitative via les visites de terrain et les comptages stationnement (notamment à 7h du matin en juillet et octobre 2021) qui ont permis à Vizea de constater de la présence de nombreux camions sur les départementales ainsi qu'en double-file sur le cours.
- 2 entretiens avec les associations commerçantes locales suivantes : **Label Union** et les **Z'actifs de la Gare**.
- Une approche statistique via la base de données SIRENE de l'INSEE (<https://www.sirene.fr/sirene/public/creation-fichier>) et l'Enquête Transport de Marchandises en Ville du Laboratoire d'Economie des Transports (LET). <http://tmv.laet.science/documents/rapports/plaquetteIDF.pdf>

Selon cette dernière approche : le cœur de bourg présente **25 établissements** de typologie tertiaire-bureaux et **5 établissements** d'artisanat

et services présentant une à 5 livraisons par semaine.

Plus significatif, il présente aussi **45 petits commerces** recevant 1 à 5 livraisons par jours et une multitude d'autres faisant l'objet de livraisons ponctuelles.

Estimation du nombre de livraison hebdomadaire dans la zone encadrée en orange sur la photo ci-contre :



■ Petits commerces ■ Tertiaire bureaux ■ Artisanat et services

Grace à ces chiffres, il est rapidement possible d'imaginer la gêne perçue en centre-ville, lorsque les camions livrent simultanément les multiples commerces et entreprises situés sur les boulevards ou au cœur de St-Rémy.

Cette gêne est d'autant plus renforcée dans la concomitance avec l'arrivée des enfants à l'école (notamment celle de la république ou lors du marché ou d'autres évènements festifs).

2.4 Entreprises et employeurs publics – Flux de marchandises émises et reçues

Selon la base de données SIRENE, **1918** établissements ont été recensés au 31 décembre 2019 à St-Rémy-de-Provence, dont 1591 (**83%**) dans le secteur tertiaire.

Les établissements du Commerce, Transport Hébergement, Restauration représentent environ 1/3 des entreprises soit 650 établissements.

210 établissements sont dans le secteur de la construction et 115 dans l'industrie.

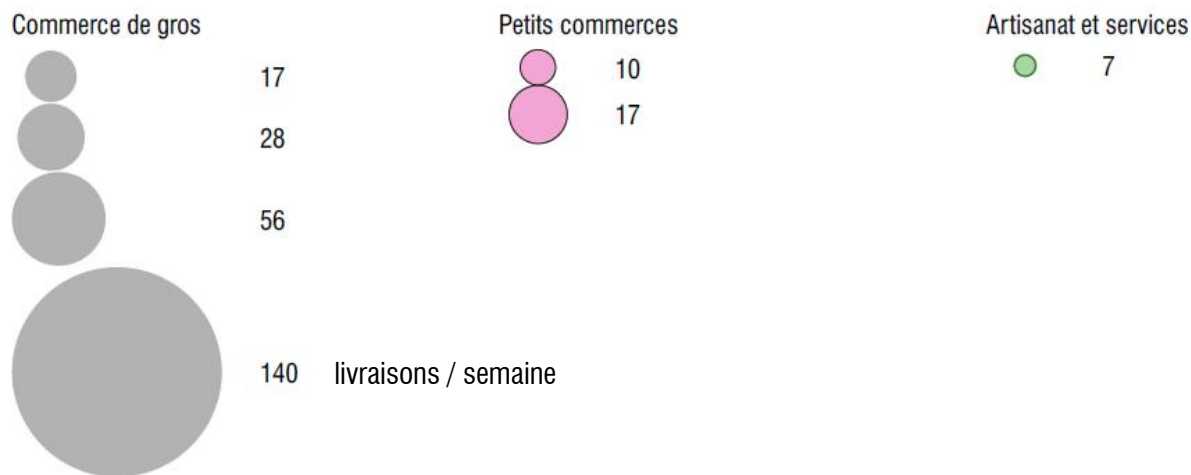
220 établissements (soit 11,5%) relèvent de l'administration publique, de l'enseignement ou de la santé.

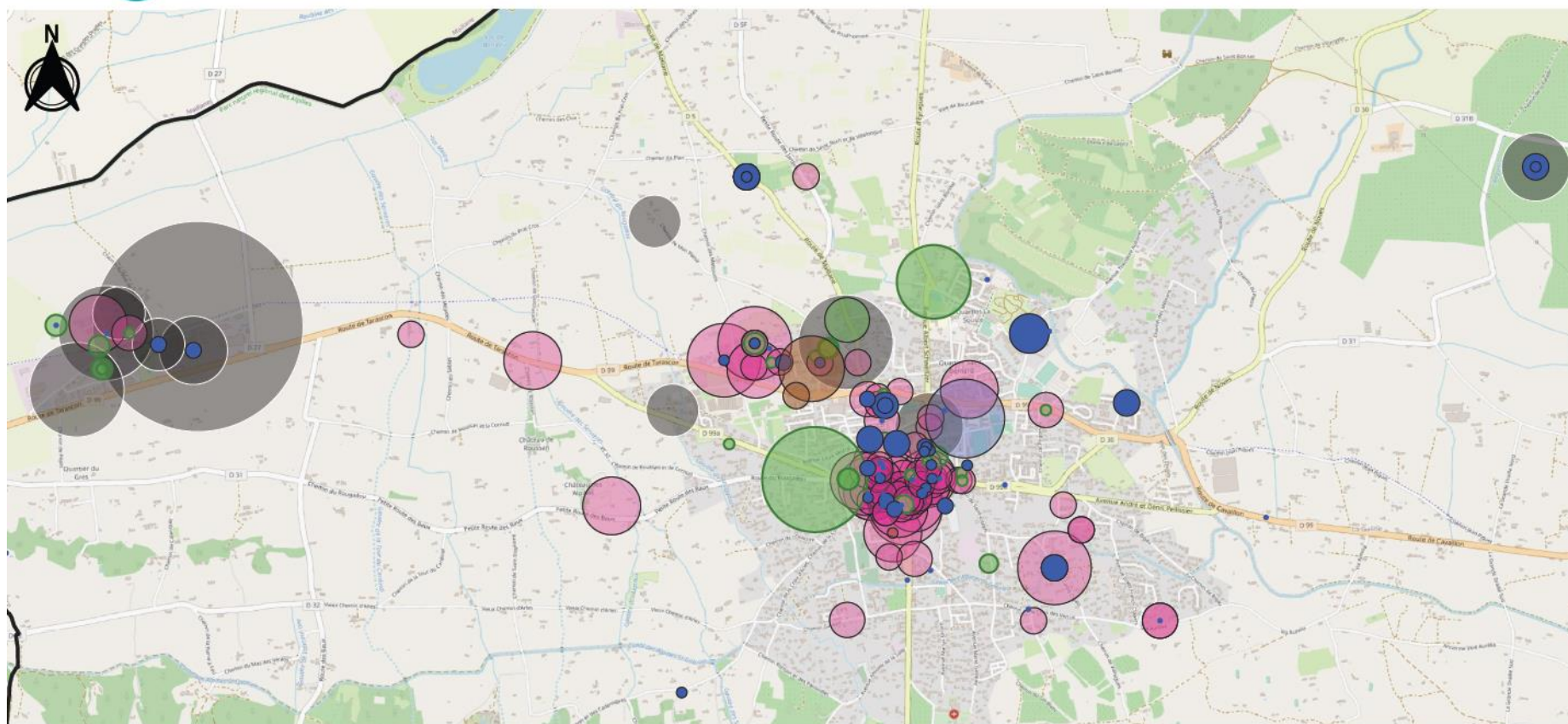
En dehors de St-Rémy, la **plateforme logistique et industrielle de Saint-Martin-de-Crau** est assez significative et génératrice de flux. Ce pôle d'activité regroupe 130 établissements pour plus de 2200 emplois.

Le Marché d'Intérêt National ou **MIN de Châteaurenard** est lui aussi un point d'ancrage pour le bassin de production et la logistique agricole.



Estimation du nombre de livraison hebdomadaire sur la ZA de la Massanne



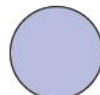


Entreprises créant des flux de marchandises sur la commune

Commerces de gros



Tertiaire bureaux



Grandes surfaces



Petits commerces



Artisanat et services



Figure 16 : Un point = une entreprise -- Le trafic généré augmente avec la taille du point (de façon qualitative)

2.5 Stationnements PL et politique « livraison » en cœur de ville

Selon l'arrêté municipal POL 2021-60 du 27 mai 2021 :

En agglomération, les livraisons sont autorisées uniquement de 6h à 11h et de 15h à 17h sauf :

- Le mercredi matin (marché)
- Le samedi matin dans l'avenue de la Résistance et la rue Lafayette (marché)
- Le dimanche et les jours fériés

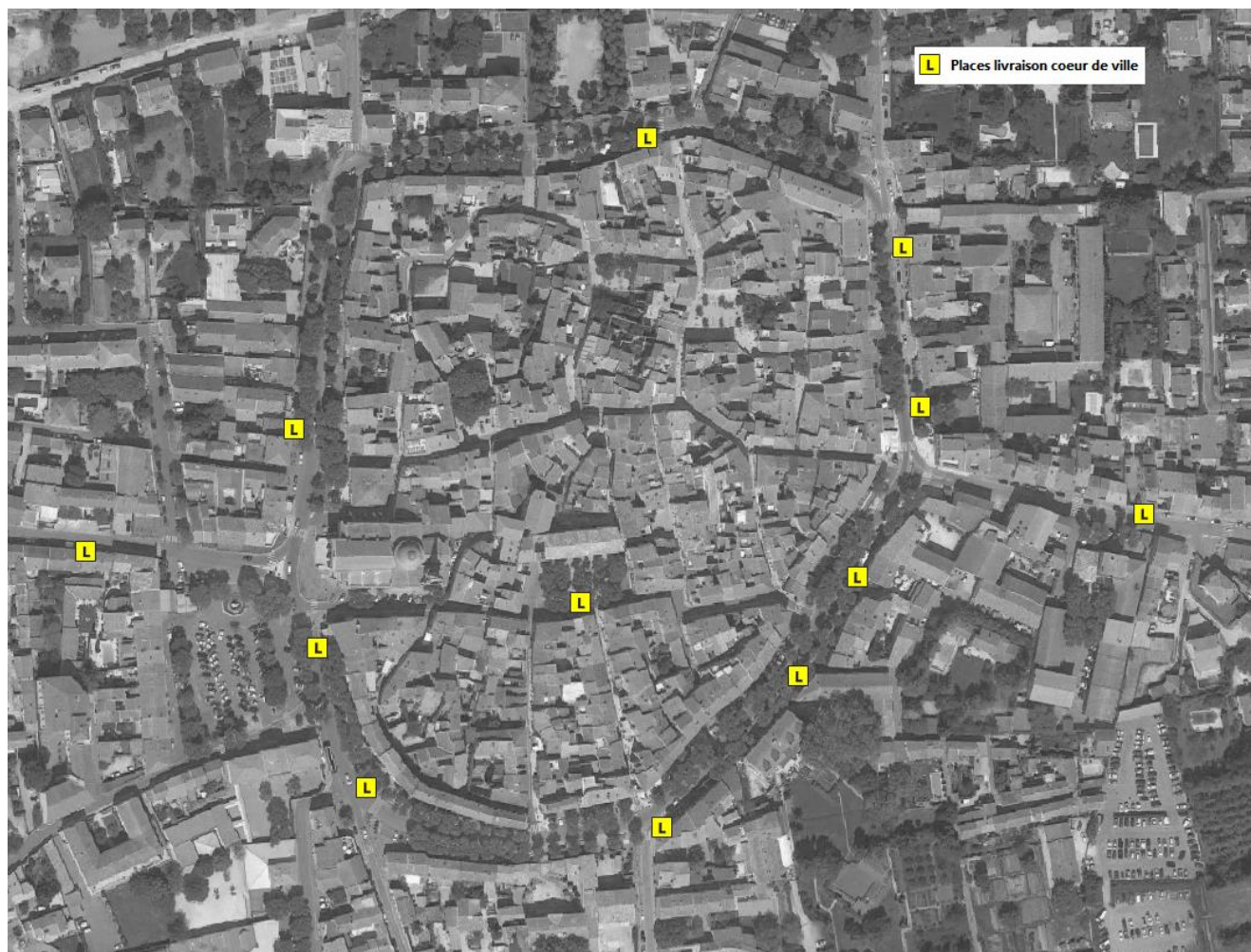
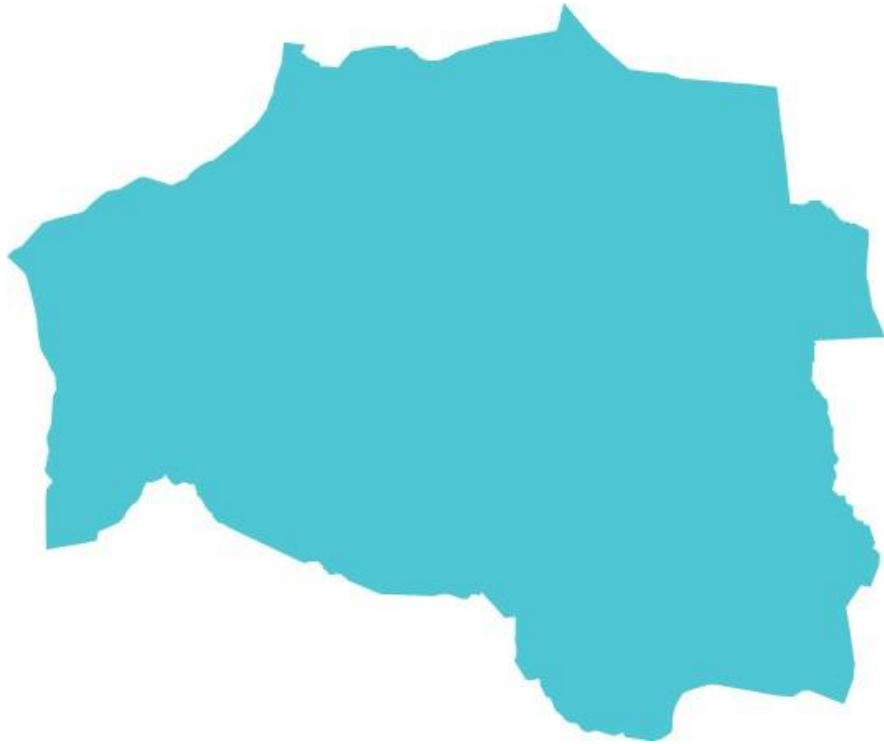


Figure 17 : Localisation des emplacements dédiés aux livraison - Source : arrêtés et SIG Vizea



Le réseau routier de Saint-Rémy-de-Provence

1 Analyse de la hiérarchisation du réseau routier

La « hiérarchisation du réseau routier » vise à une triple finalité :

- Analyser les fonctions circulatoires actuelles du territoire,
- Élaborer une grille fonctionnelle mais non-prescriptive pour l'aménagement du réseau routier, concernant notamment la mise en évidence des voies de dessertes locales à apaiser mais aussi les voies à fort potentiel cyclable,
- Définir des axes forts à valoriser pour les transports collectifs,

La présente analyse permettra de préciser les différents niveaux de voies de desserte locale.

1.1 Définition d'une démarche de hiérarchisation du réseau routier local

1.1.1 Définition

La « **hiérarchisation du réseau routier locale** » est un outil structurant de la démarche du schéma directeur vélo visant à établir une grille de lecture et de préconisations d'aménagement des voies. La classification des voies de circulation est établie en fonction de leurs différentes caractéristiques : niveau de fréquentation, type de flux (véhicules légers, camions, non-motorisés), niveau d'engorgement, domanialité ou encore typologie des quartiers desservis.

A l'échelle locale, la hiérarchisation du réseau routier permet de **distinguer un réseau de proximité composé de plusieurs types de voies aux caractéristiques très différentes (voies de dessertes de quartiers résidentiels, venelles, passages...) favorables à l'aménagement de continuités cyclables.**

Enfin les caractéristiques « urbaines » de certains espaces traversés, tels que les quartiers à forte densité résidentielle, les zones commerciales, les écoles ou les gares, constituent des critères importants pour déterminer le caractère « local » de voies

justifiant des préconisations comme le développement de zones apaisées.

La présente classification établit une hiérarchisation des voies à 6 niveaux visant à définir le potentiel de cyclabilité sur le maillage de proximité.

1.1.2 Les niveaux de hiérarchisation

Réseau magistral (niveau 1) : dédiées à la circulation des seuls véhicules motorisés, ces voies de type « rapides » voire autoroutière sont des coupures pour l'usage des modes actifs. Ces voies peuvent être réglementées par des vitesses de circulation maximales comprises entre 80 et 130 km/h pouvant être autorisés sur certaines sections. Ces axes sont privilégiés pour la circulation des véhicules à gros gabarit. L'interface entre ces voies et les réseaux locaux constituent des points noirs potentiels d'accidentologie.

Réseau d'intérêt régional (niveaux 2 et 3) : ouvertes à tous les types de flux, ces voies autorisent des flux de circulation à une vitesse autorisée à 50 km/h. Il est possible de prendre des mesures ponctuelles d'apaisement de la circulation à 30 km/h sur ces axes, comme dans le cas de l'atténuation de l'effet de coupures urbaines des routes en centre-ville et centre-bourg, tout en respectant les impératifs

de bon écoulement du trafic. Ces voies supportent un trafic important nécessitant souvent des aménagements dédiés pour les cyclistes et les piétons.

Voies de desserte inter-quartiers (niveau 4) : structurantes à l'échelle communales, elles constituent des voies à fort trafic tous modes de déplacements confondus. La vitesse maximale autorisée préconisée est généralement de 30 km/h, les 50 km/h demeurant possibles en l'absence de conflits d'usage.

Réseau de desserte locale (niveau 5) : les voies locales de desserte ont vocation à constituer des voies de circulation partagées favorisant la cohabitation entre les différents modes de déplacement, dont le vélo. La vitesse maximale autorisée préconisée est généralement de 30 km/h, les 50 km/h demeurant possibles en zone peu dense ou en l'absence de conflits d'usage.

Le réseau de proximité (niveau 6) : le réseau de proximité est composé d'un ensemble de voies non routières, à circulation routière non prioritaires ou de desserte privée. Ces voies sont de différents types : aires piétonnes, zones de rencontre, chemins forestiers, chemins agricoles, voies de desserte privées de lotissements privés, ou encore voies de

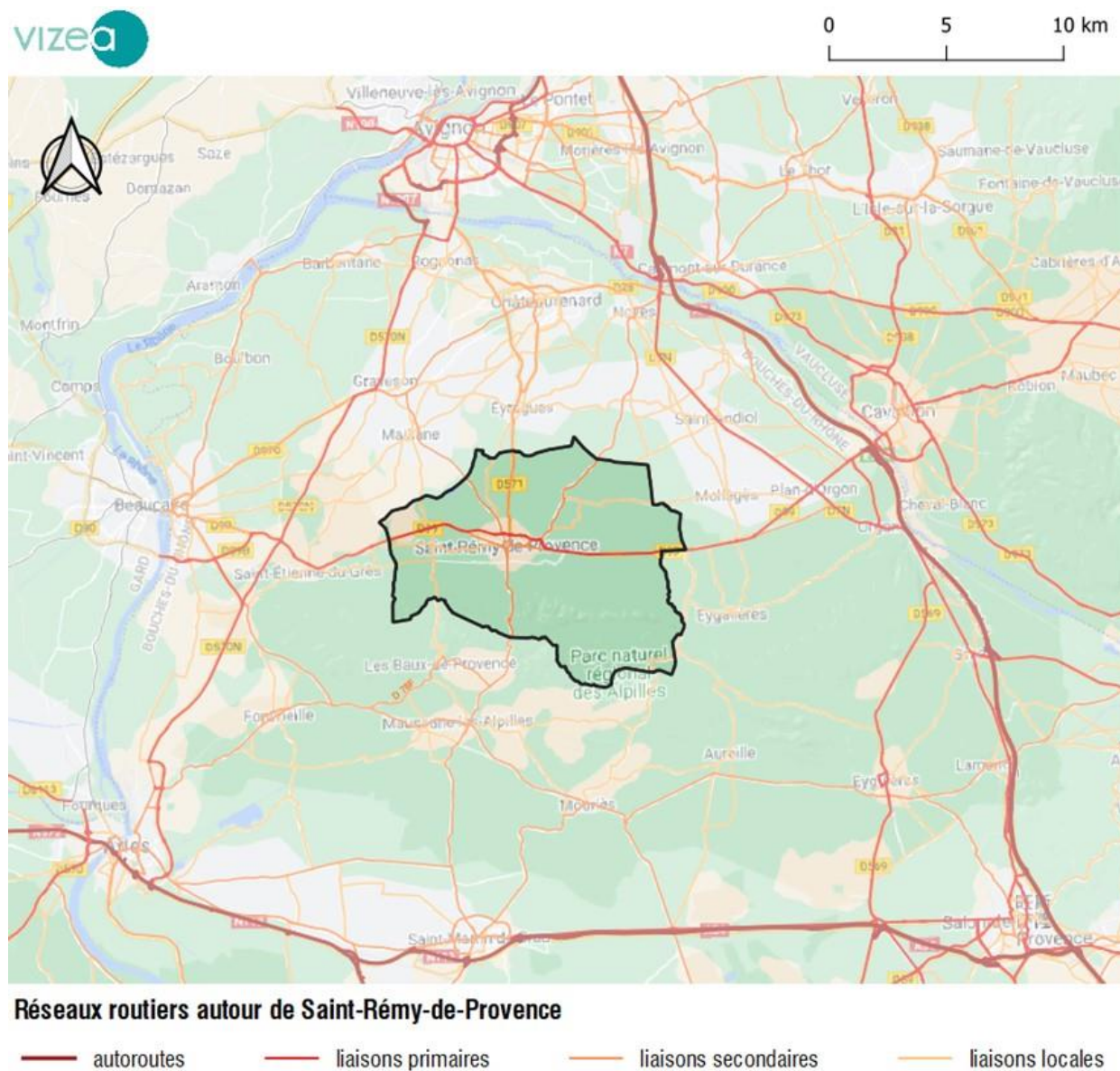
dessertes de zones d'activités privées... Sur ces voies, la voiture est tolérée en fonction des besoins, mais de façon générale non prioritaire et avec une vitesse adaptée : 20 km/h (zone de rencontre, pour les voies en impasse, les rues piétonnes ouvertes à la circulation pour les riverains), 30 km/h (pour les voies de quartier), voire 50 km/h hors des secteurs habités









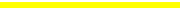

1.2 Analyse OSM de la hiérarchisation du réseau routier autour de St-Rémy-de-Provence

D'après les données d'OpenStreetMap, une hiérarchisation de la trame viaire est définie. Elle fournit une vision des aménagements possibles sur les voiries et permet donc de développer une réflexion préalable au développement du réseau cyclable.

Par ailleurs, elle donne lieu à une différenciation entre les axes routiers structurants supportant un fort trafic et le réseau de desserte fine du territoire. Cette distinction des différents réseaux viaires permet une lecture plus aisée de l'usage et des fonctions de la voirie. A travers la hiérarchisation, la démarche n'est pas de supprimer l'usage de la voiture individuelle mais d'apaiser les circulations afin de rendre le cycliste plus visible aux yeux de l'automobiliste et de le mettre en sécurité. Il convient de relier les polarités entre elles grâce à un potentiel cyclable important :

- Anciennes voies de chemin de fer,
- Chemins de halages
- Chemins agricoles,
- Voies à faible trafic.



	Catégorie	Fonction actuelle	Profil type
	Réseau Magistral (niveau 1)	Trafic de transit national et régional vers les pôles majeurs du territoire dans des conditions de sécurité routière adaptées à la grande vitesse. Le trafic y est largement supérieur à 4000 véhicules par jour. Sur le territoire, cela correspond aux autoroutes A7 et A54. La pratique du vélo est incompatible avec ce genre de voie.	 A7 ou autoroute du Soleil
	Réseau principal (niveau 2)	Trafic régional assurant également une part très forte des échanges départementaux et régionaux. Sur le territoire cela correspond par exemple à la D99, la D570N, D7N, D569. Le trafic y est supérieur à 4000 véhicules par jour. Ces voies sont peu compatibles avec la pratique du vélo et nécessitent, si cela est jugé pertinent, des aménagements cyclables séparés de la voie de circulation des voitures.	 D99, St-Rémy, Nov. 2020
	Liaison régionale (niveau 3)	Trafic départemental assurant une part importante des échanges locaux. Sur le territoire cela correspond par exemple à la D5, D571, D30... 2 000 à 10 000 véhicules y circulent chaque jour. Ces voies sont peu compatibles avec la pratique du vélo et nécessitent, si cela est jugé pertinent, des aménagements cyclables séparés de la voie de circulation des voitures.	 D5, St-Rémy (sud), Nov.2020
	Liaison locale (niveau 4)	Voies d'échanges entre les différents quartiers et vers les pôles de rabattement. 1000 à 2000 véhicules y circulent chaque jour. Le réseau tertiaire permet de desservir finement les communes entre elles et est potentiellement compatible avec la pratique du vélo.	 Chemin de la Combette, Nov 2020
	Réseau de desserte locale (niveau 5)	Desserte des lieux de vie du quotidien dont les lieux d'habitation. Ce réseau est potentiellement compatible avec la pratique du vélo.	 Chemin St-Bernard, St-Rémy, 2015

1.2.1 Un réseau routier magistral qui entoure la commune de Saint-Rémy-de-Provence

L'autoroute **A7** à l'Est qui relie Salon-de-Provence à Avignon en passant par Cavaillon.

L'**A54** au Sud qui relie l'aéroport de Nîmes Alès Camargue Cévennes (situé sur la commune de Garons) à Arles puis Salon-de-Provence.

La départementale **570N** (ancienne nationale) relie Avignon à Arles.

La départementale **D99** traverse la commune de Saint-Rémy d'Ouest en Est la ville, reliant Saint-Etienne-du-Grès à Mollégès/Eygalières.

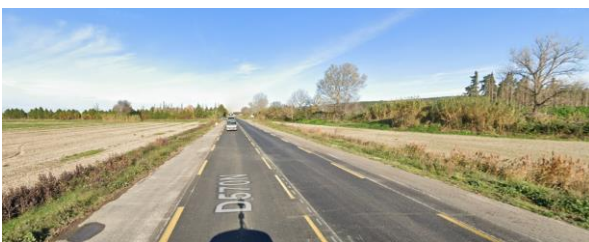


Figure 18 : Route D570N à hauteur de Saint-Étienne-du-Grès

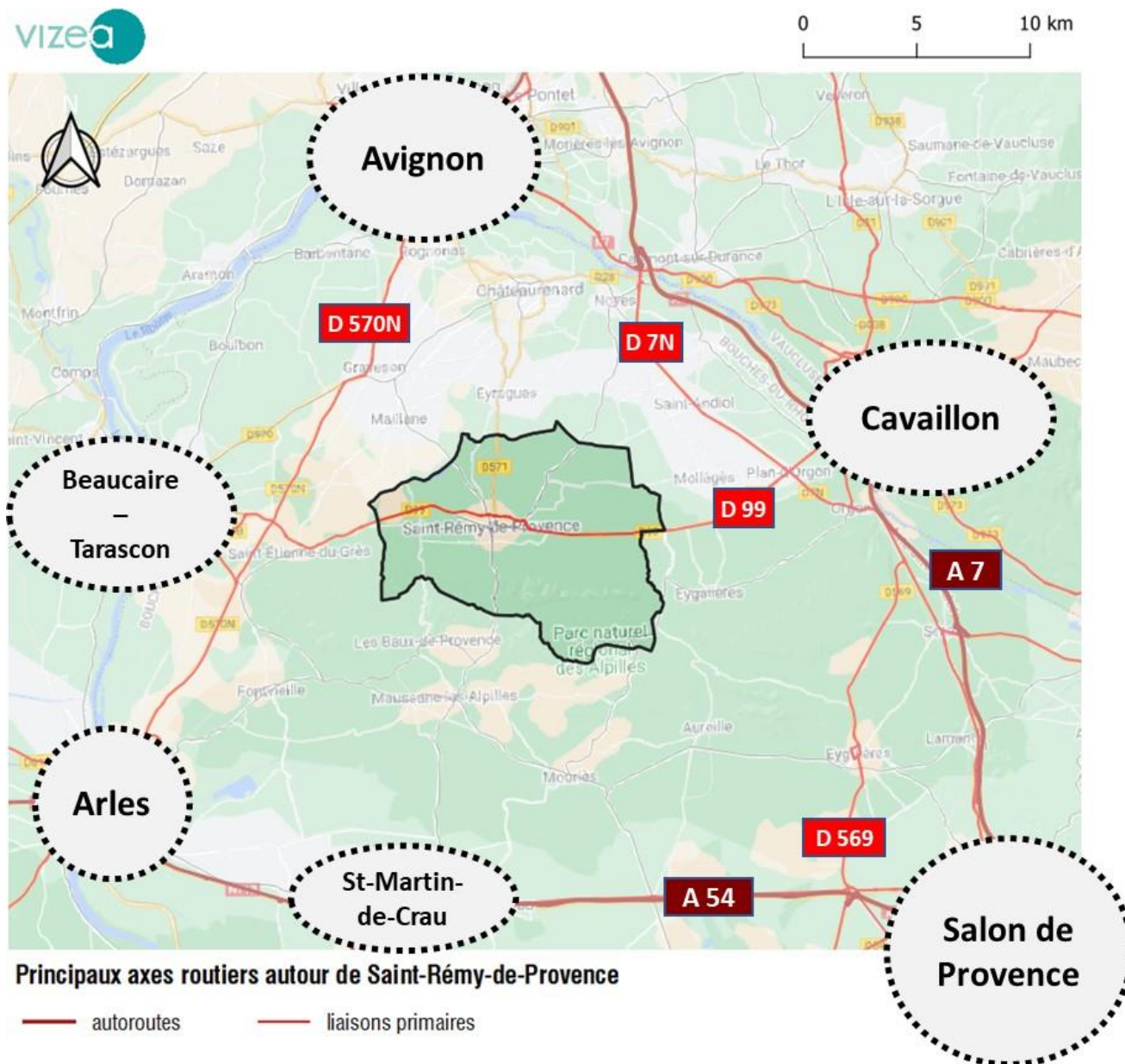


Figure 19 : Cartographie des principaux axes routiers - Source : Vizea - OpenStreetMap

1.2.2 Le réseau secondaire : l'interconnexion des principales polarités

La commune est desservie secondairement par :

- La **D5** traverse St-Rémy, du Nord-Ouest au Sud. Elle passe par Graveson, Maillane, St-Rémy et Maussane-les-Alpilles.
- L'axe départemental **D571** reliant Avignon, Chateaufrenard, Eyragues et St-Rémy-de-Provence.
- La **D30** au Nord-Est qui relie Noves et St-Rémy.

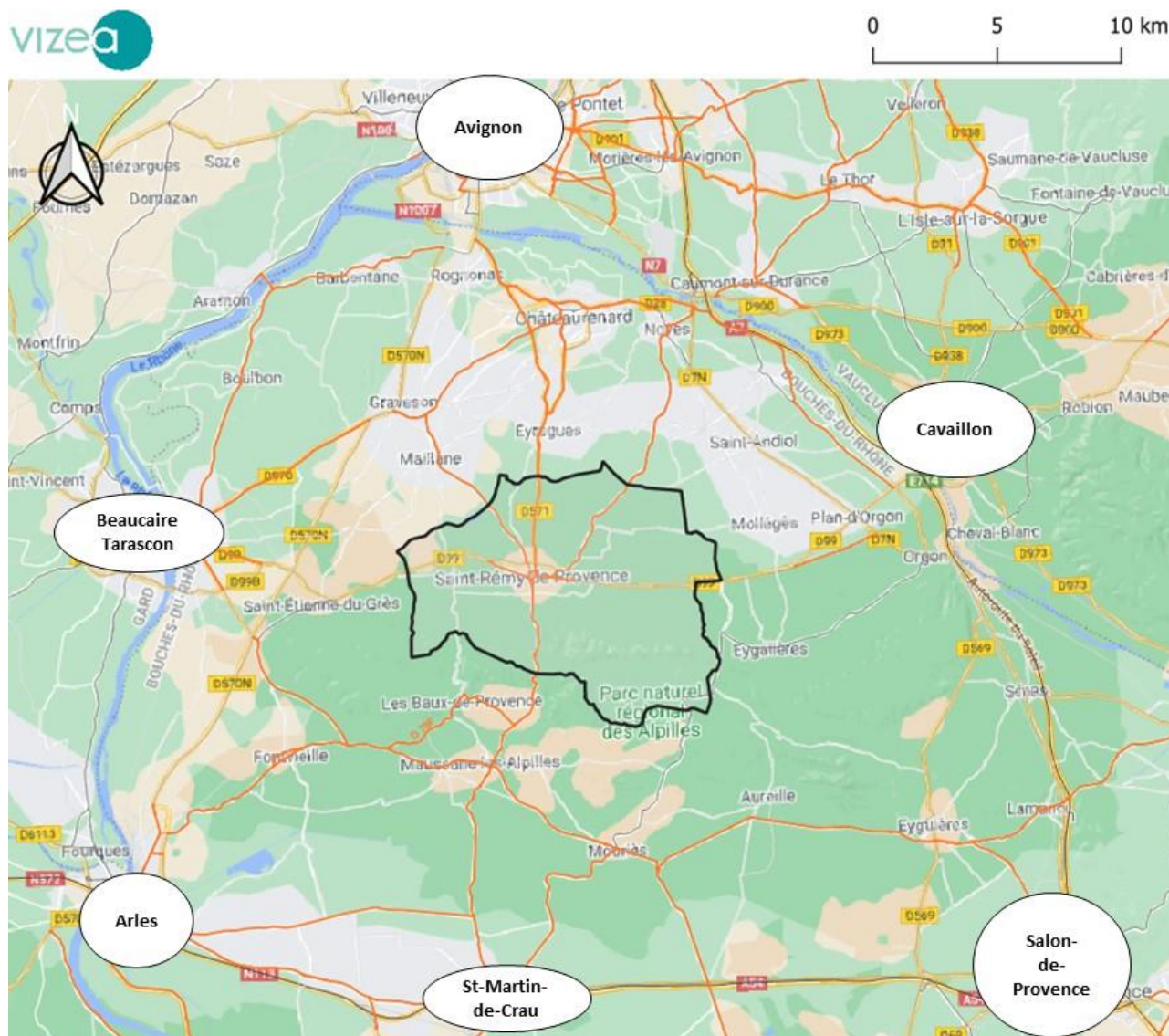


Figure 20 : Le réseau routier secondaire - Source : Vizea - OpenStreetMap

Liaisons secondaires autour de Saint-Rémy-de-Provence

— liaisons secondaires

1.2.3 Le réseau de desserte locale : Un maillage intense du territoire par des liaisons locales

Ce réseau local est composé de chemins, routes et voies aux profils divers. Ces voies représentent l'ossature du réseau cyclable actuel et du réseau points-nœuds à venir.

Niveau hiérarchique : 4 →

La carte ci-dessous (page suivante) permet de voir les **niveaux hiérarchiques supérieurs (5 et plus)** :

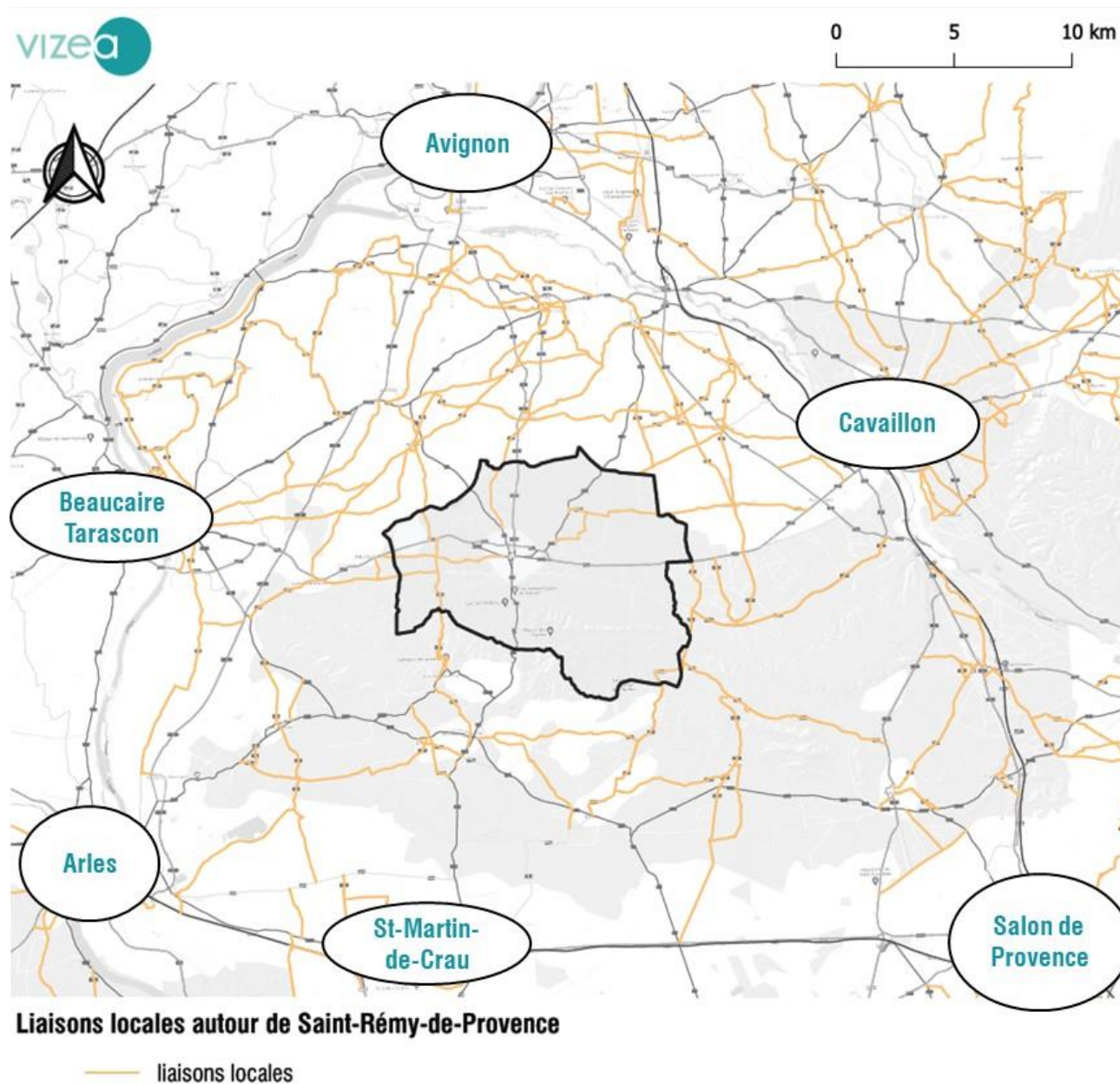


Figure 21 : Le réseau de desserte locale - Source : Vizea - [OpenStreetMap](#)

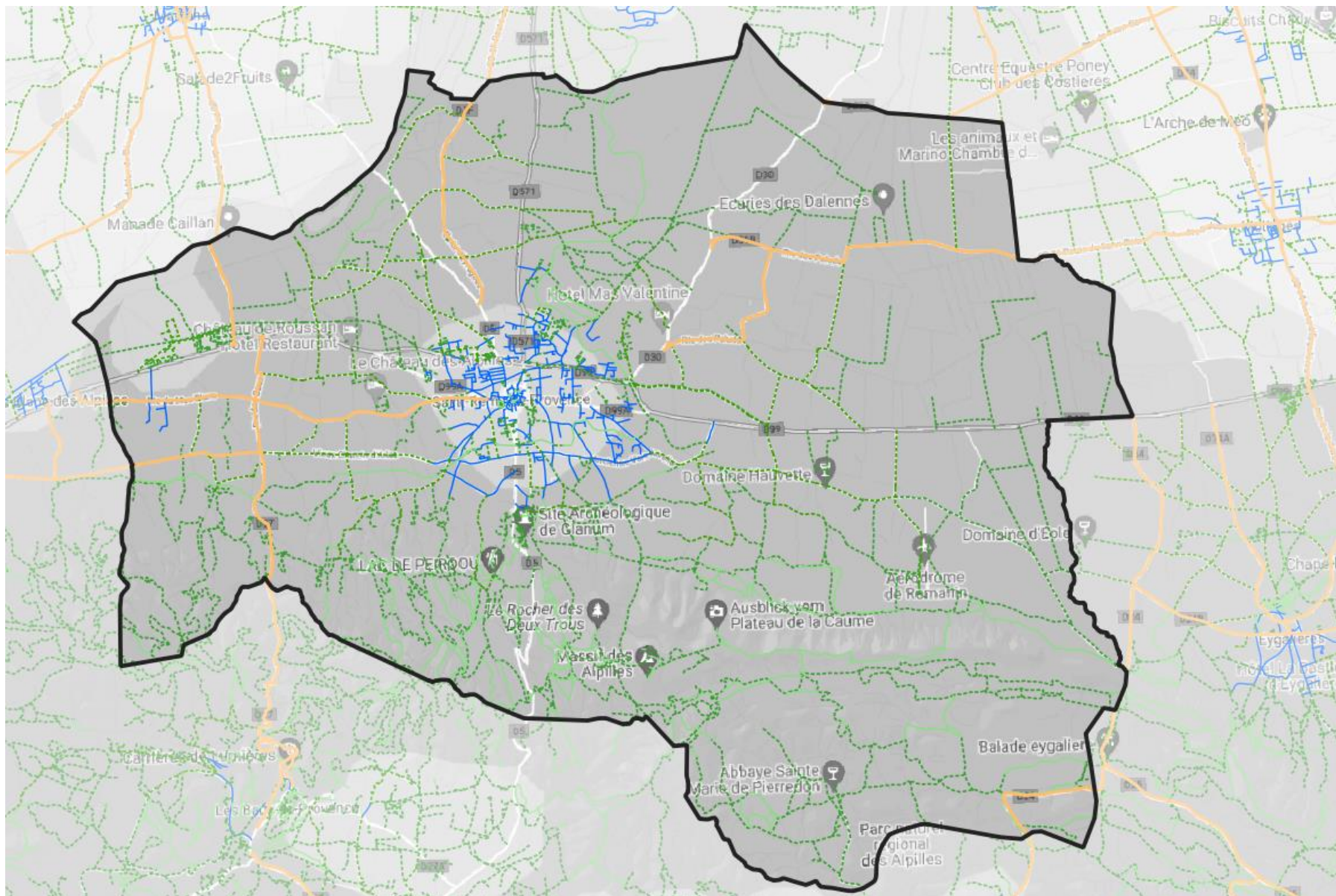


Figure 22 : Réseaux routiers et pédestres locaux (source : Open Street Map / SIG Vizea)

1.3 Analyse départementale du réseau routier autour de St-Rémy-de-Provence

1.3.1 Schéma Directeur Routier

Le Schéma Directeur Routier du département adopté le 29 avril 2011 indique avoir construit une démarche articulée autour de 5 grands axes :

- **optimiser** le réseau routier par la qualité d'usage, l'amélioration du maillage et la sécurité routière,
- **contribuer** au développement des modes alternatifs à la voiture par la cohabitation des modes et la plurimodalité,
- **évoluer** vers une nouvelle cohérence, grâce à une nouvelle classification du réseau, de définir un cadre d'intervention pour les projets routiers ainsi qu'à l'entretien et l'exploitation,
- **contribuer** à protéger l'environnement et mettre en valeur le patrimoine touristique au travers de l'action routière,
- **maîtriser** les coûts pour la collectivité.



Figure 23 : Extrait du Schéma Directeur Routier Départemental – Source : DPT 13 (2011)

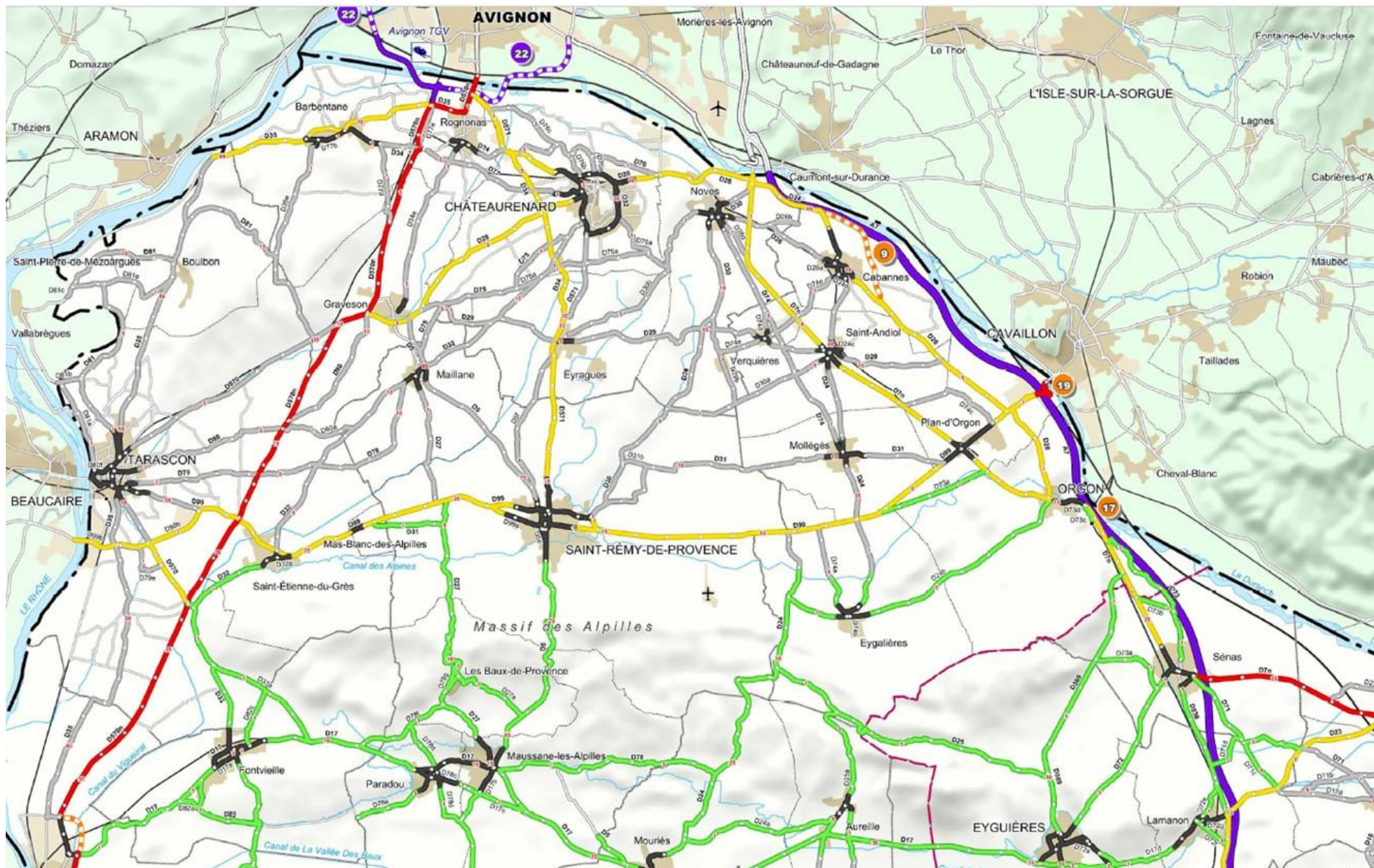


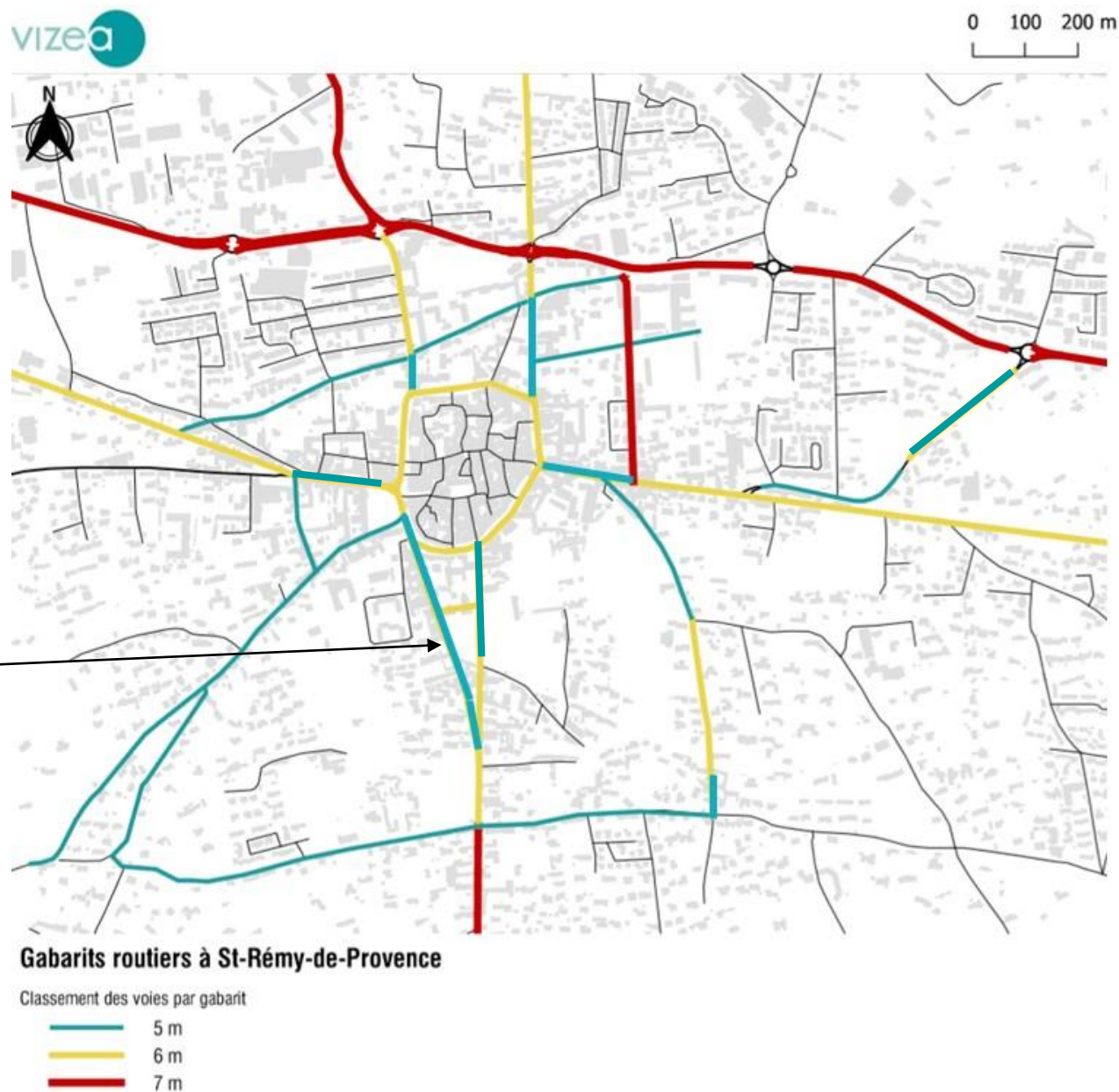
Figure 24 : Schéma Directeur Routier des Bouches-du-Rhône 2011

1.3.2 Hiérarchisation par gabarits routiers

D'après les données du département recroisées avec des mesures de profil de voirie (uniquement bande roulante / hors trottoir) sur Géoportail (vue satellite), la cartographie ci-contre a pu être réalisée.

Elle donne un premier ordre de grandeur des gabarits routiers (c'est-à-dire de la largeur des voiries).

Voir inférieur à 5 mètres sur certains endroits

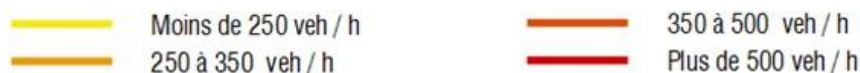


1.4 Hiérarchisation du réseau routier d'après les comptages trafics routiers ALYCE



Comptages automatiques ALYCE (Août 2021)

Comptages horaires J.O (16h-19h)



1.4.1 Août 2021

Poste de comptage	Localisation	Trafic Moyen (VL, PL, transports en commun, motos) Journalier (double sens)
1	Avenue Général Koenig	9 570
2	Avenue Général Goislard de Monsabert	13 355
3	Avenue Albert Schweitzer	7 890
4	Avenue Fauconnet	4 005
5	Avenue de la Libération	6 745
6	Avenue Vincent Van Gogh	8 550

Avec près de 650 véhicules-heure la sortie de St-Rémy par l'avenue du Général Goislard de Monsabert est particulièrement congestionnée sur certaines heures. Cela correspond à un véhicule toutes les 5 secondes.

À l'inverse la sortie de St-Rémy par l'avenue Fauconnet n'était que peu encombrée en semaine durant le mois d'août 2021. Entre 16 et 19h, il était possible d'apercevoir un véhicule toutes les 30 secondes, ce qui ne cause pas de problème de circulation. Il est donc possible d'envisager une mixité des usages sur cette voie (bande cyclable, contre-sens cyclable...)

1.4.2 Octobre 2021



Comptages automatiques ALYCE (Octobre 2021)

Comptages horaires J.O (16h-19h)



Poste de comptage	Localisation	Trafic Moyen (VL, PL, transports en commun, motos) Journalier sur les JO* (double sens)
1	Avenue Général Koenig	9 440
2	Avenue Général Goislard de Monsabert	12 890
3	Avenue Albert Schweitzer	7 300
4	Avenue Fauconnet	5 685
5	Avenue de la Libération	6 490
6	Avenue Vincent Van Gogh	6 960

*JO = Jours Ouvrables (scénario légèrement pénalisant)

Sur la période du 5 au 11 octobre, le trafic diminue d'une dizaine de pourcents par rapport aux comptages d'été. Exception faite sur l'avenue Fauconnet qui accueille presque un tiers de véhicules motorisés supplémentaires (notamment 4 300 véhicules entrant sur le cours – direction Est)

La carte ci-contre montrent des flux de véhicules moins important le matin sauf sur l'avenue Général Goislard de Monsabert où la circulation reste extrêmement dense autant vers l'Est que vers l'Ouest (sur chaque sens, une moyenne d'un véhicule toutes les 7 secondes entre 7h et 10h).

Sur le tronçon n°2, les pics se situent sur les créneaux 8h-9h et 16h-17h où l'on peut dénombrer jusqu'à 600 véhicules/heure soit 1 véhicule toutes les 6 secondes. De plus, grâce au diagramme ci-dessous (page suivante), il est possible de remarquer que les poids lourds représentent environ 5% du trafic (segments rouges).

L'avenue Général Koenig présente elle aussi une circulation congestionnée : 1 véhicule toutes les 10 secondes entre 7h et 10h.

L'avenue Fauconnet est congestionnée dans le sens « sortie du cours en direction de l'Ouest).



Comptages automatiques ALYCE (Octobre 2021)

Comptages horaires J.O (7h-10h)

Moins de 250 veh / h
250 à 350 veh / h

350 à 500 veh / h
Plus de 500 veh / h



Premières recommandations liées aux relevés de trafic d'ALYCE et valables sur l'année

Basées sur les recommandations du CEREMA en fonction du trafic motorisé en véhicules par jour (2020).

Poste de comptage 1 et 2 : Un travail sur les continuités des aménagements cyclables au niveau des ronds-points peut être envisagé. Vérifier la présence constante de trottoir et la taille des arbustes (afin qu'il n'empiète pas sur le trottoir).

Poste de comptage 3 : Mise en place de jalonnement afin de rediriger les cyclistes sur la traverse du Réal. Dans le cas d'un passage du cours à 30 km/h – l'aménagement de piste ou bande cyclable peut être envisagé.

Poste de comptage 4 : Dans le cas d'un passage à 30 km/h de la voie – la possibilité d'aménager des bandes cyclables doit être questionnée.

Poste de comptage 5 : Conception en entonnoir très satisfaisante.

Poste de comptage 6 : Le département a déjà aménagé des accotements colorés multifonctionnels (couleur plus claire et surlargeur de voirie, bande pointillée peinte...) mais uniquement dans le sens de la montée. Confortation possible avec de la signalétique et du jalonnement.

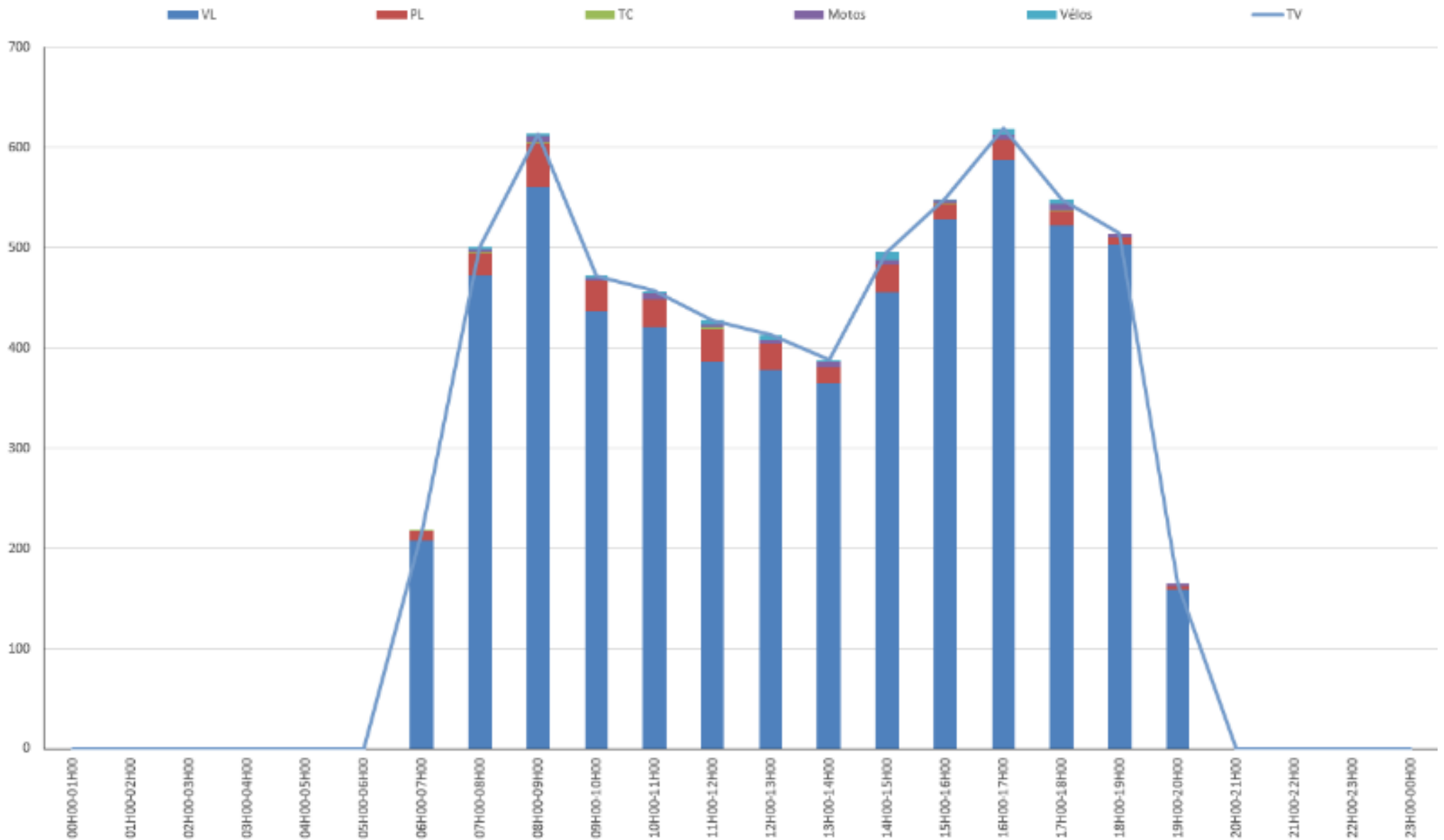


Figure 26 : Tronçon n°2 en direction de St-Rémy - Flux sur une journée type en semaine en période scolaire -
Source : ALYCE

1.5 Hiérarchisation du réseau routier par typologie urbaine repérée

D'après la visite du centre-ville réalisée en juillet 2021, le classement des voies par type d'environnement urbain traversé a pu être défini. La cartographie ci-contre représente spatialement les quartiers repérés.

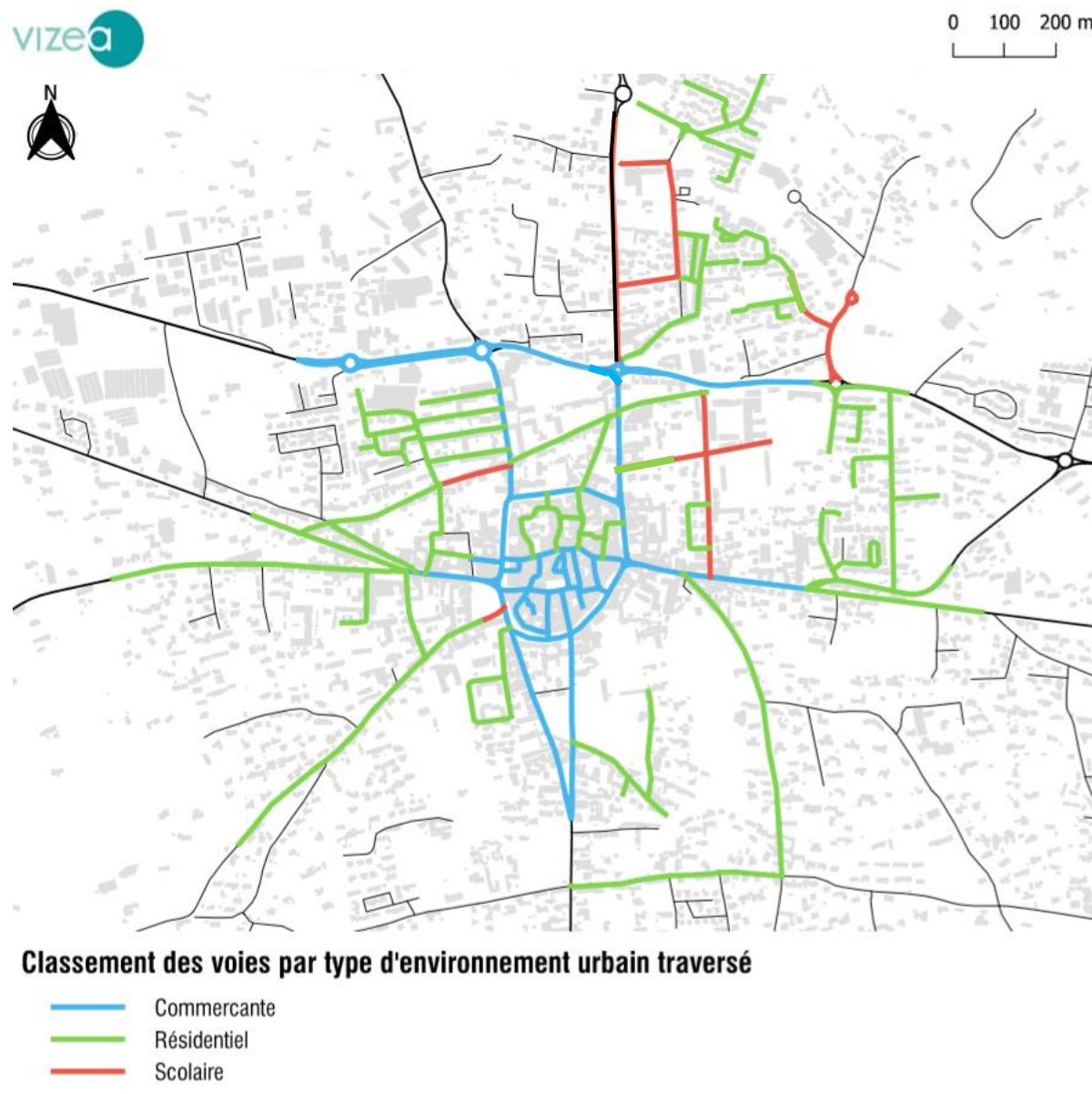


Figure 27 : Classement des voies par type d'environnement urbain traversé - Source : SIG Vizea

2 Les réseaux de transport en commun

2.1 Echelle St-Rémoise

2 lignes de bus circulent quotidiennement sur la commune de St-Rémy-de-Provence : la ligne 54 et la ligne 57.

2.1.1 Ligne 57

La ligne 57 a pour terminus les gares d'Arles (SNCF) et d'Avignon (routière). Elle effectue 20 trajets allers-retours quotidien avec une fréquence variant de 30 minutes à 1h le midi).

La plage horaire s'étale de 6h30 et 19h15 dans un sens ou dans l'autre.

La liaison Arles-St-Rémy prend environ 50 minutes ; la partie St-Rémy-Avignon dure quant à elle 40 minutes. Le transporteur est la compagnie Les Rapides du Sud-Est.

C'est la ligne la plus fréquentée du Pays d'Arles en 2013 avec une moyenne de 325 passagers par jour.

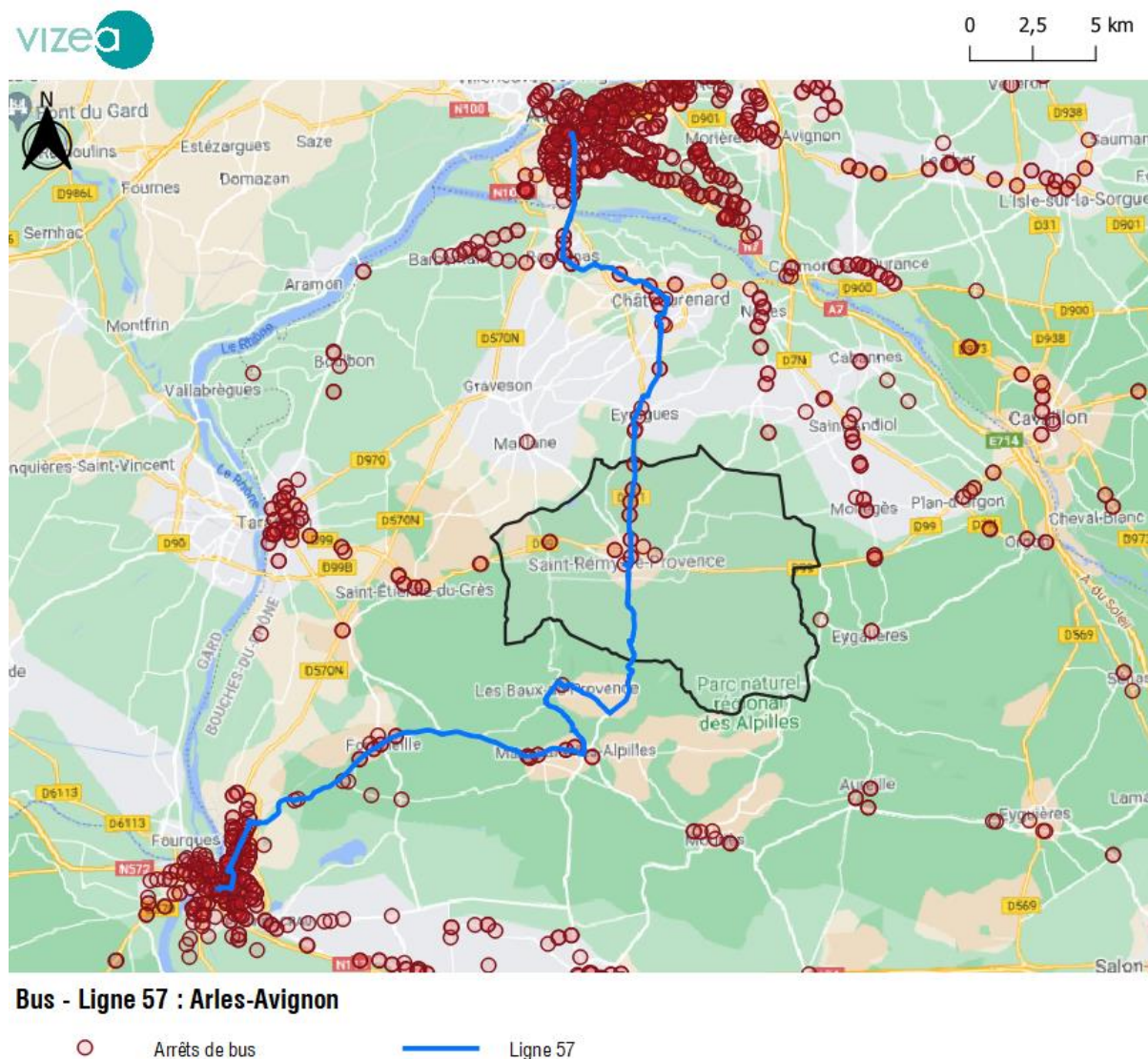


Figure 28 : Transports en commun : Bus - Ligne 57 - Source : SIG Vizea

2.1.2 Ligne 54

La ligne 54 a pour terminus l'arrêt Georges Clémenceau à Arles et la place Lucien Martin à Plan d'Orgon (proche de Cavillon).

Elle effectue 3 trajets par sens quotidien avec des passages à St-Rémy autour de 6h30 – 10h et 15h30 dans le sens Cavillon-Arles et 9h, 12h30 et 18h dans le sens inverse). La liaison Arles-Plan d'Orgon prend environ 1h40 et le transporteur est RDT13.

La plage horaire s'étale de 8:15 et 17:10 dans le sens Arles → Cavillon et de 6h05 à 15h dans le sens inverse.

D'après l'étude « Prise de compétence Mobilité 2021 » des sociétés AGIR et Mobhills : un trajet moyen entre St-Rémy-de-Provence « République » et le pôle d'échange multimodal (gare) de Cavillon dure 33 minutes. En voiture il varie de 26 à 40 minutes pour un prix environ 3 fois supérieur. Le trajet en TC et donc fortement concurrentiel.

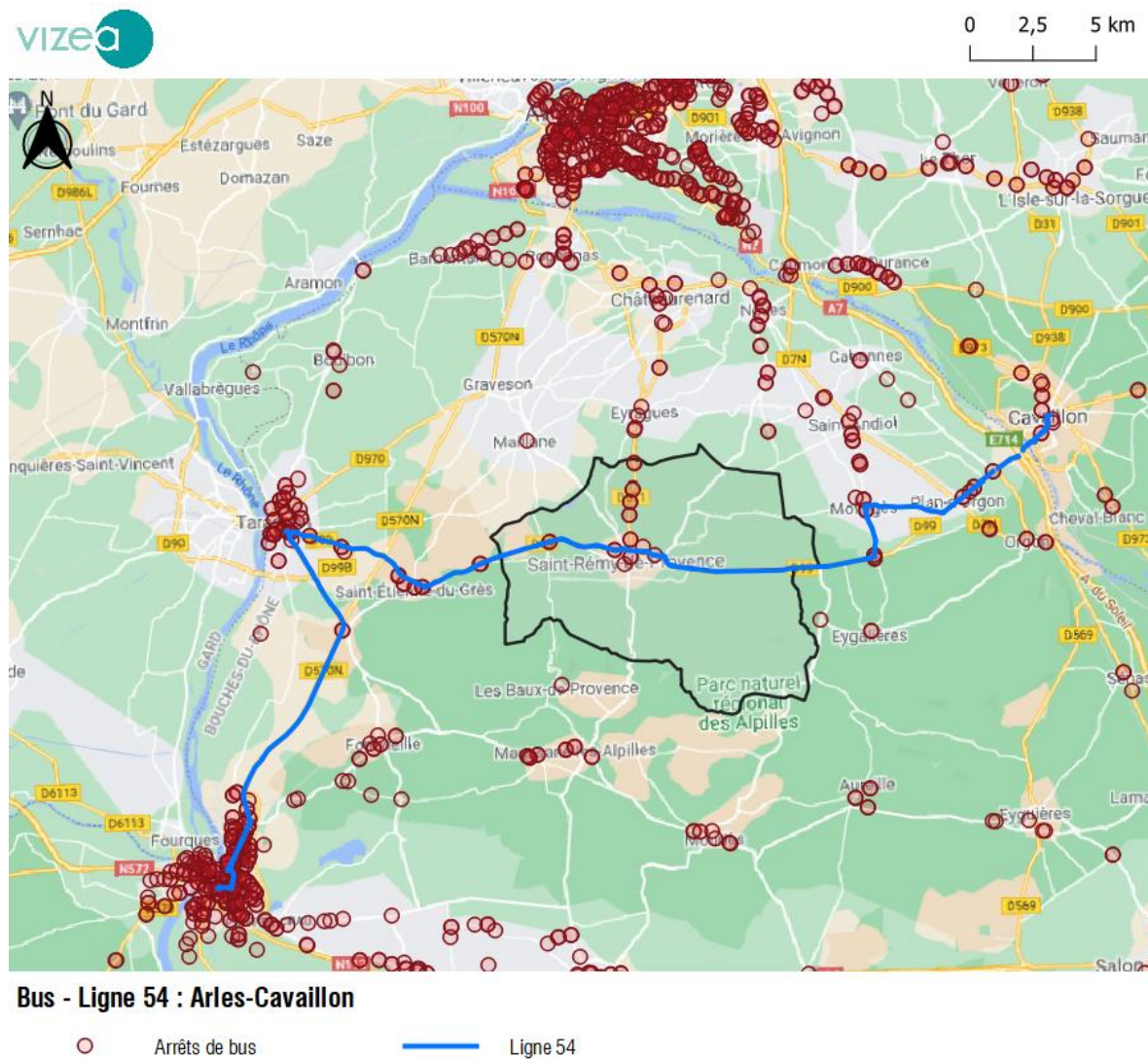


Figure 29 : Transports en commun - Bus Ligne 54 - Arles Cavillon - Source : SIG Vizea

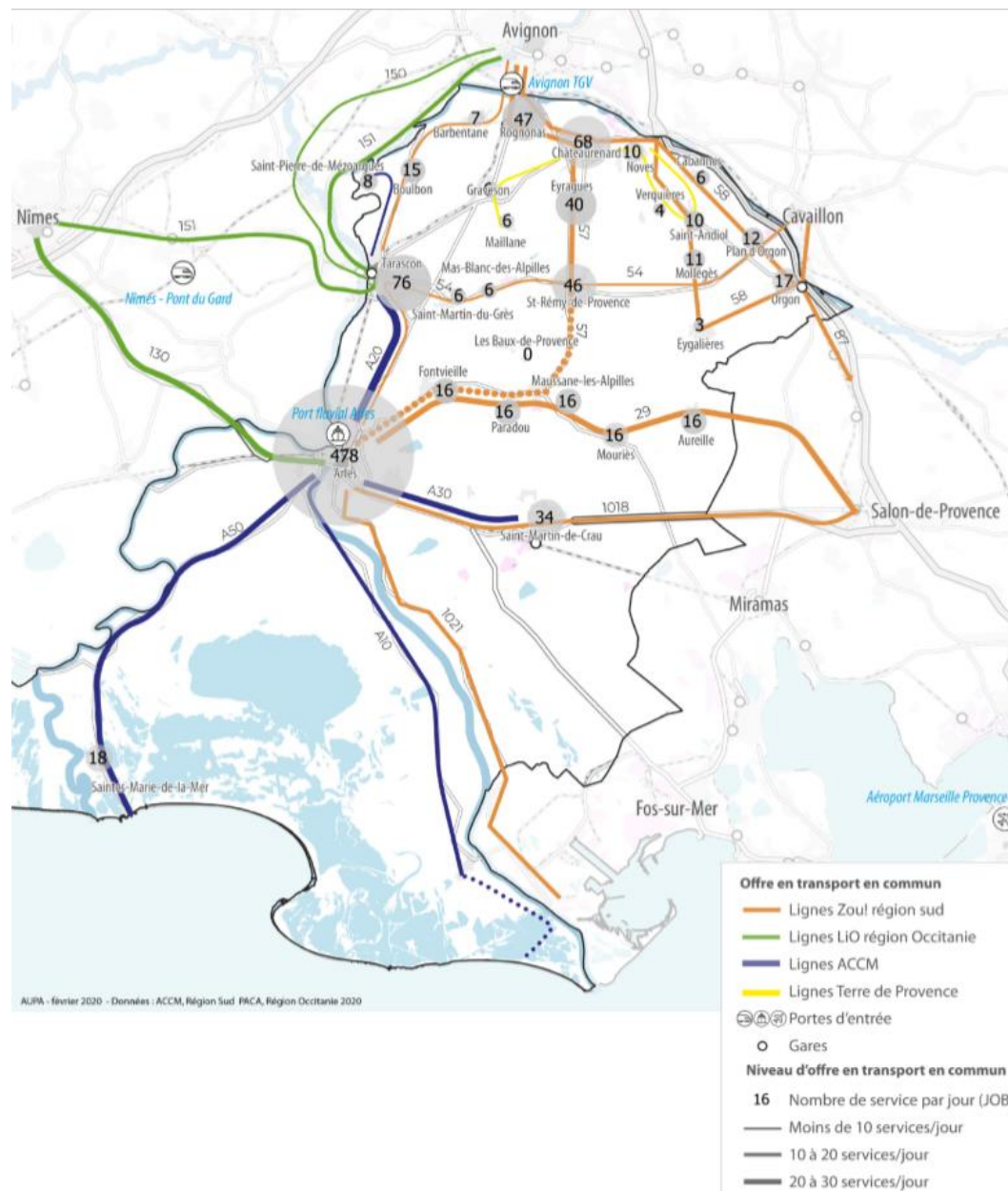
2.2 Echelle du PETR « Pays d'Arles »

Le PETR « Pays d'Arles » ainsi que l'Agence d'Urbanisme d'Aix-en-Provence ont réalisé en Juin 2020 une étude nommée : « La mobilité en Pays d'Arles - Une première approche des enjeux pour le territoire ».

Ce document contient une carte qui détaille les différents réseaux d'offre de transport en commun ainsi que le niveau d'offre en nombre de service par jour.

La commune de St-Rémy-de-Provence compte 46 passages « transport en commun » quotidien (comme vu précédemment 20 aller/retour sur la 57 et 3 aller/retour sur la 54).

Figure 30 : Réseau et offre de transport en commun sur le « Pays d'Arles » d'après la note de synthèse du PETR (Juin 2020)



2.3 Volet environnemental et nuisances liées aux réseaux routiers

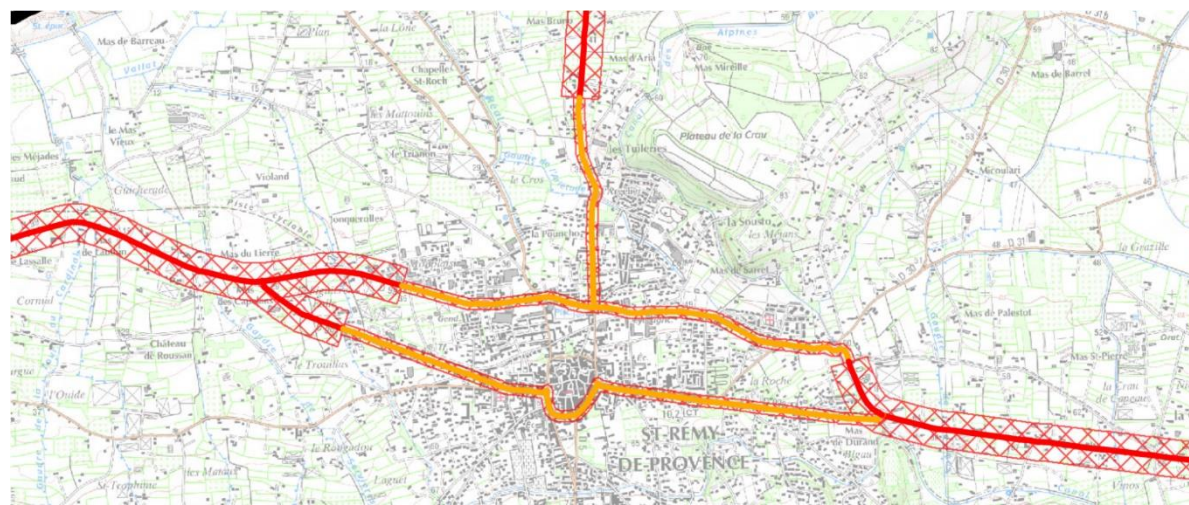
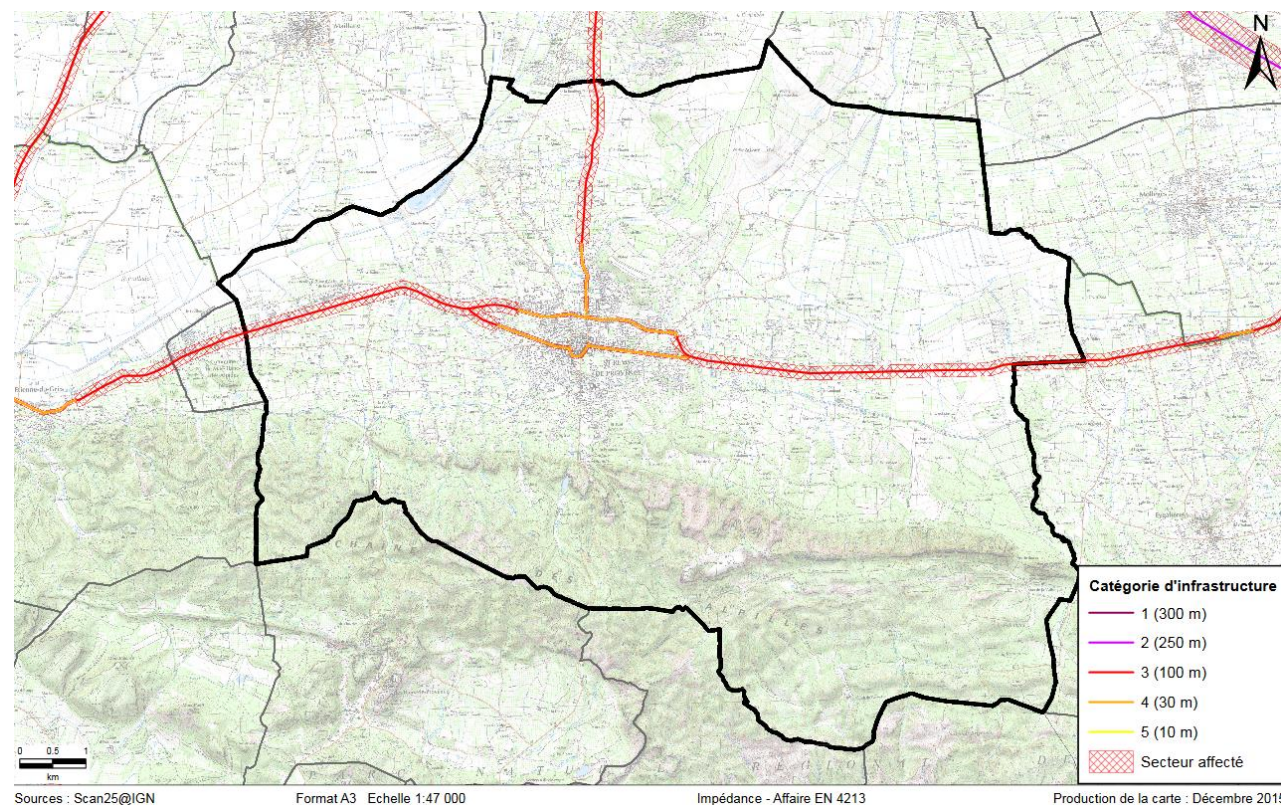
2.3.1 Nuisances sonores

Le classement sonore des infrastructures routières du département des Bouches-du-Rhône permet d'obtenir les cartes saint-rémoises ci-contre.

Dans un cercle de rayon « 2 km » autour du centre-bourg, la D99, la D99A, la D571 et la partie Sud du cours (boulevards Marceau, V. Hugo et Mirabeau) sont des infrastructures routières de catégorie 4. Elles affectent acoustiquement les riverains et constructions dans un tampon de 30 mètres de part et d'autre des chaussées.

En s'éloignant du centre-ville, ces mêmes routes passent en catégorie 3 et obtiennent un rayon d'influence sonore de 100 mètres. Le focus ci-contre permet de dire que le changement de catégorie s'effectue à partir du Mas Aria au Nord, de Jonquerolles/Le Trouillas à l'Ouest et du Mas de Durand à l'Est.

Figure 31 : Classement sonore des infrastructures routières de St-Rémy-de-Provence – Source : Département des Bouches-du-Rhône



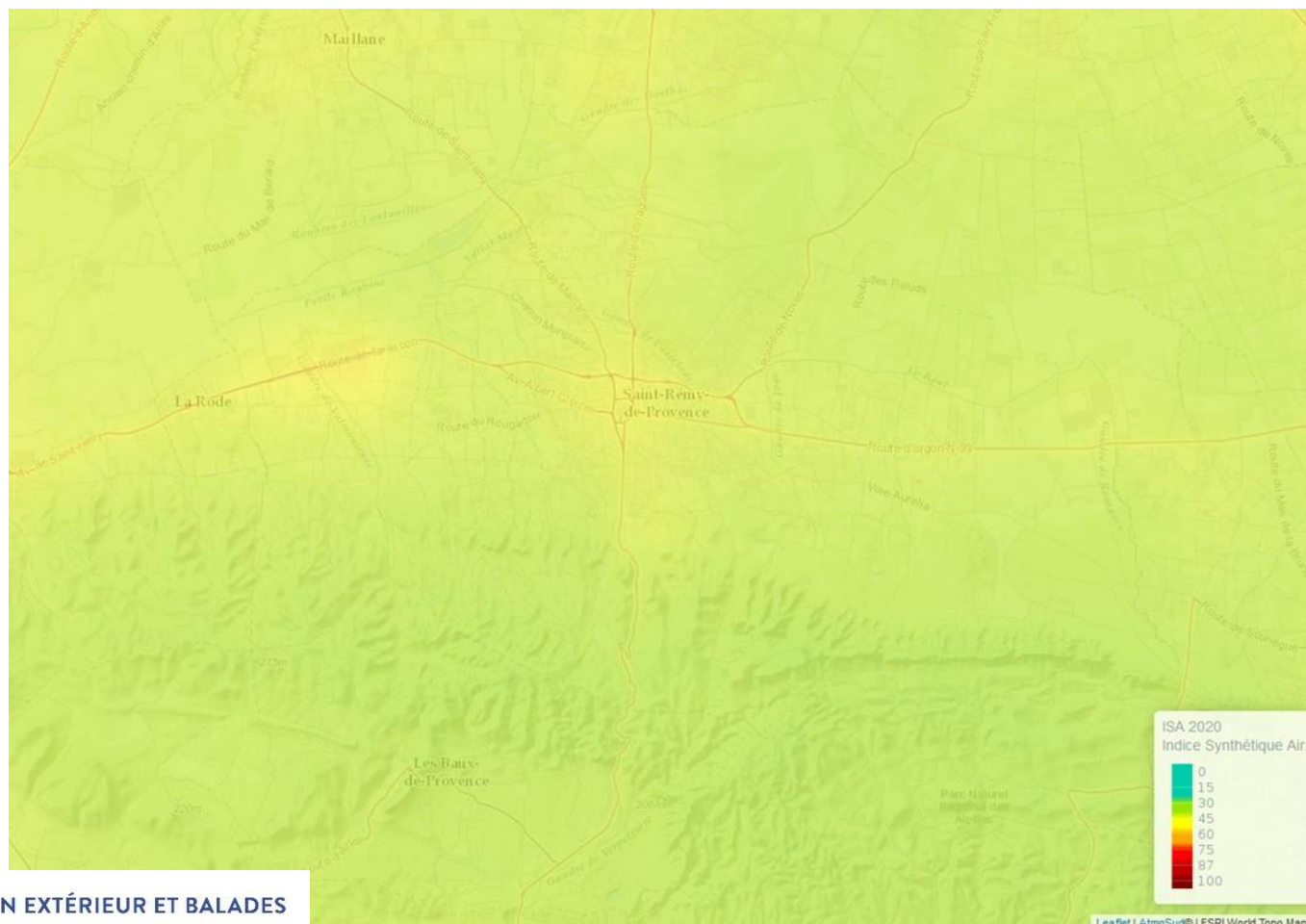
2.3.2 Emissions de polluants au niveau des grands axes et terasses

L'indice global est calculé quotidiennement, à partir des concentrations de **5 polluants réglementés**, aux effets sanitaires (le lien est externe) avérés : les particules fines dont le diamètre est inférieur à 10 micromètres (PM10), les particules fines dont le diamètre est inférieur à 2.5 micromètres (PM2.5), le dioxyde d'azote (NO2), l'ozone (O3), le dioxyde de soufre (SO2).

L'indice correspond alors au plus dégradé des sous-indices calculés pour chacun de ces 5 polluants.

Les **seuils** sont alignés sur ceux choisis par l'Agence **européenne** pour l'environnement.

Figure 32 : Indice synthétique de qualité de l'air - Source : ATMO Sud

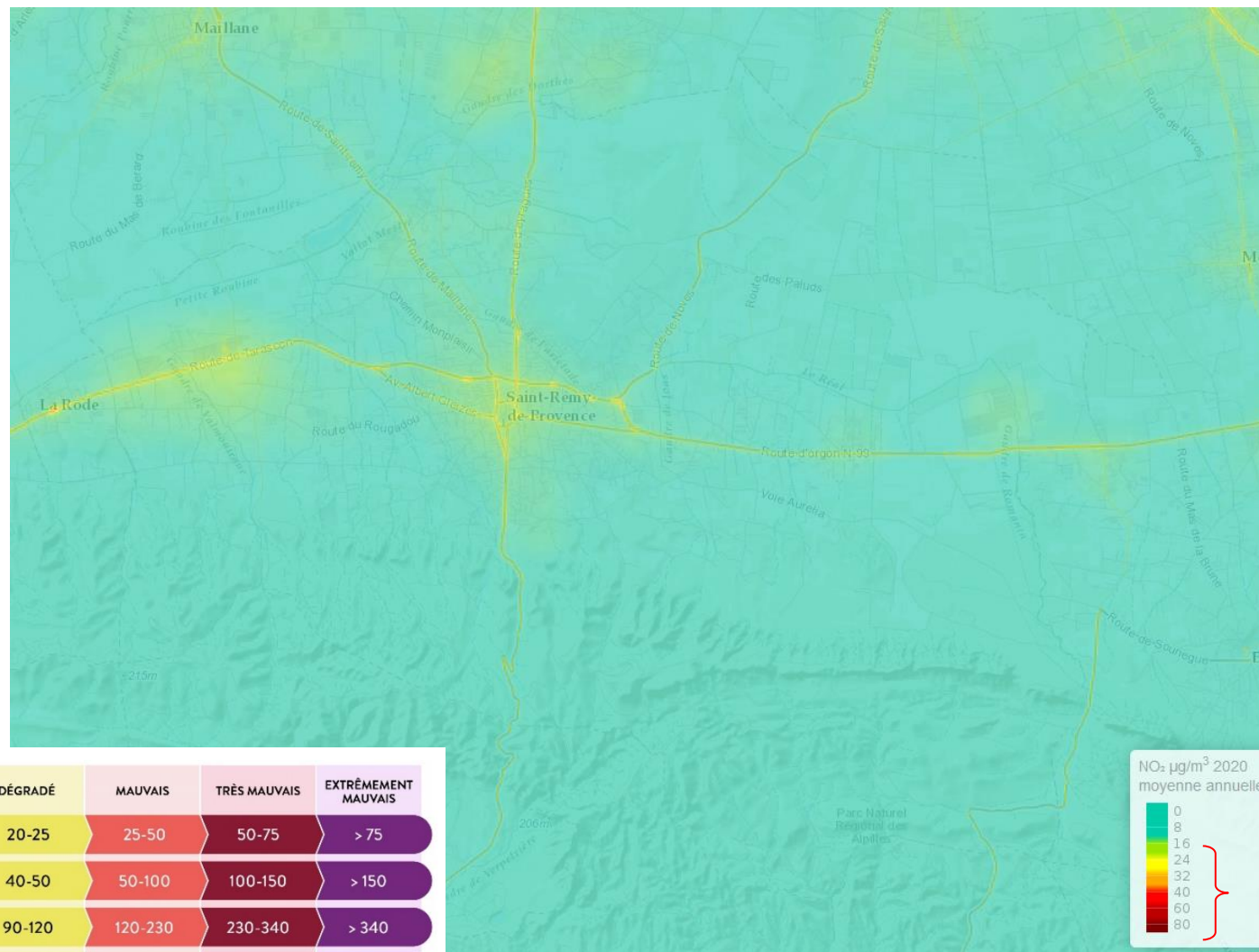


RECOMMANDATIONS SANITAIRES POUR LES ACTIVITÉS PHYSIQUES EN EXTÉRIEUR ET BALADES

NIVEAU D'INDICE	POUR TOUS	PERSONNES SENSIBLES ET VULNÉRABLES	DE MANIÈRE GÉNÉRALE	Mauvais	Très mauvais	Extrêmement mauvais
Bon	Profitez de vos activités d'extérieur habituelles.	Profitez de vos activités d'extérieur habituelles.	Privilegier les secteurs à l'écart des sources majeures de pollution (grands axes routiers...) et les moments de la journée où le niveau de pollution est le moins élevé.	Envisagez de réduire les activités physiques intenses en extérieur, si vous ressentez des symptômes (yeux qui grattent, toux, maux de gorge...).	Envisagez de réduire les activités physiques, particulièrement à l'extérieur, surtout si vous ressentez des symptômes (yeux qui grattent, toux, maux de gorge...). Privilégiez les sorties brèves.	Envisagez de réduire les activités physiques, particulièrement à l'extérieur, surtout si vous ressentez des symptômes (yeux qui grattent, toux, maux de gorge...). Privilégiez les sorties brèves.
Moyen	Profitez de vos activités d'extérieur habituelles.	Profitez de vos activités d'extérieur habituelles.		Envisagez de réduire les activités physiques en extérieur, si vous ressentez des symptômes (yeux qui grattent, toux, maux de gorge...).	Réduisez les activités physiques, particulièrement à l'extérieur, surtout si vous ressentez des symptômes (yeux qui grattent, toux, maux de gorge...). Privilégiez les sorties brèves.	Réduisez les activités physiques, particulièrement à l'extérieur, surtout si vous ressentez des symptômes (yeux qui grattent, toux, maux de gorge...). Privilégiez les sorties brèves.
Dégradé	Profitez de vos activités d'extérieur habituelles.	Envisagez de réduire les activités de plein air intenses si vous ressentez des symptômes. Privilégiez les sorties brèves.		Évitez les activités physiques à l'extérieur.	Évitez les activités physiques à l'extérieur.	Évitez les activités physiques à l'extérieur.

2.3.2.1 Focus NO₂

Carte ATMO Sud (Observatoire de la qualité de l'air en Région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur)

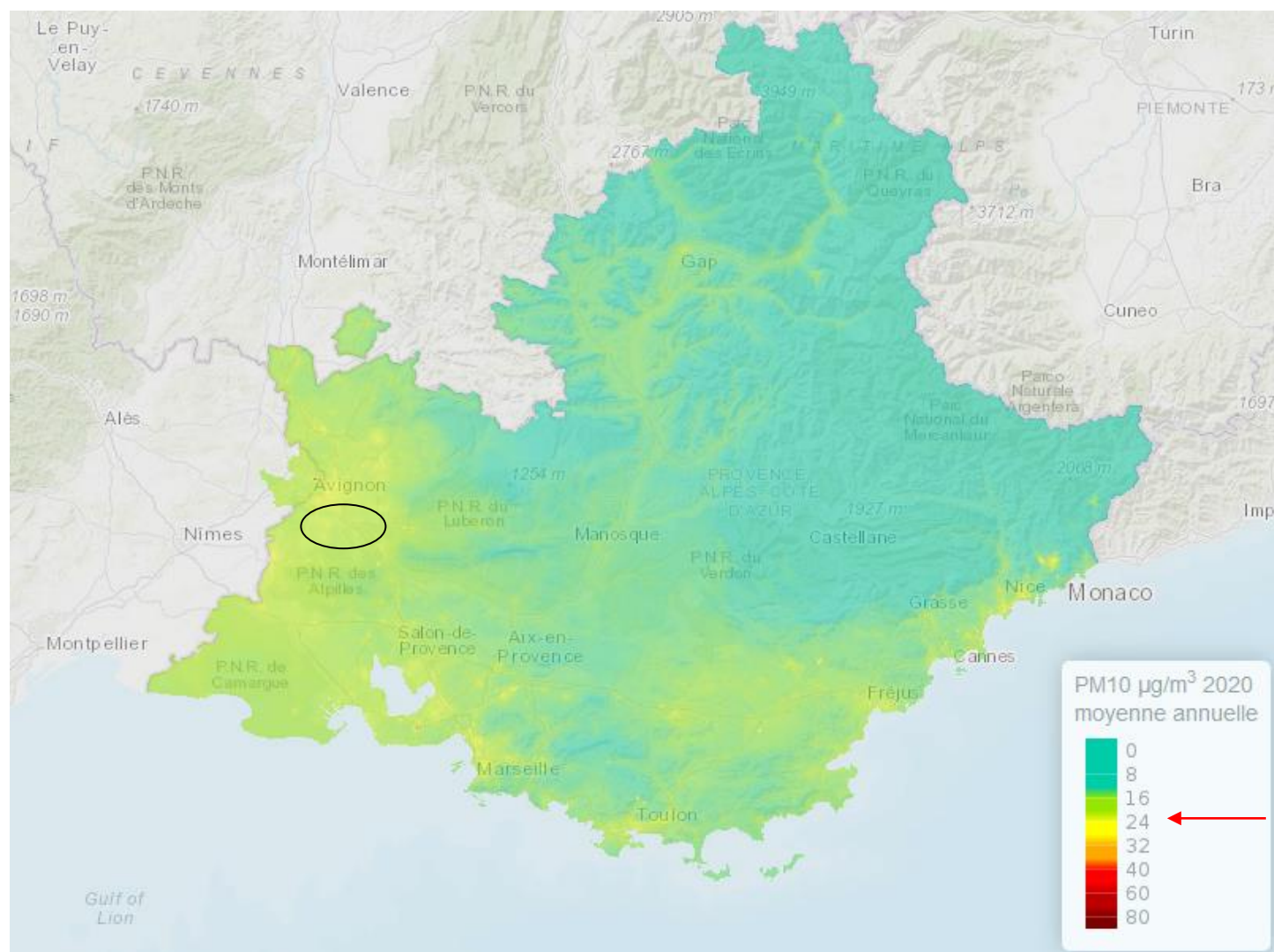


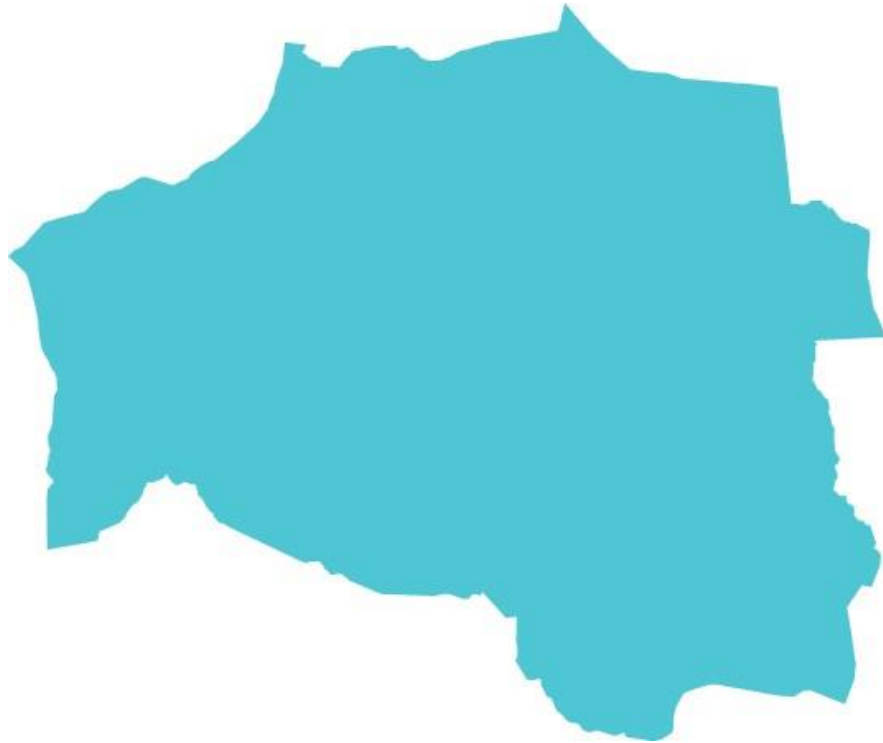
		BON	MOYEN	DÉGRADÉ	MAUVAIS	TRÈS MAUVAIS	EXTRÊMEMENT MAUVAIS
Moyenne journalière	PM _{2,5}	0-10	10-20	20-25	25-50	50-75	> 75
Moyenne journalière	PM ₁₀	0-20	20-40	40-50	50-100	100-150	> 150
Max horaire journalier	NO ₂	0-40	40-90	90-120	120-230	230-340	> 340
Max horaire journalier	O ₃	0-50	50-100	100-130	130-240	240-380	> 380
Max horaire journalier	SO ₂	0-100	100-200	200-350	350-500	500-750	> 750

*Concentrations µg/m³

2.3.2.2 Focus PM₁₀

Carte ATMO Sud (Observatoire de la qualité de l'air en Région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur)





Analyse de la performance des systèmes « modes actifs »

1 Le système vélo

1.1 Définition

« Le système vélo correspond à l'ensemble des aménagements, des matériels, des services, des règlements, des informations et des formations permettant d'assurer sur un territoire une pratique du vélo efficace, confortable et sûre ». Frédéric Héran, 2018. Économiste des transports et urbaniste.

1.1.1 Méthode générale d'analyse du système vélo

La cyclabilité d'un territoire est évaluée sur la base de la prise en compte de l'ensemble des leviers d'actions du « système vélo » pour en développer l'usage.

L'analyse de ce volet tient compte des approches suivantes :

- Les aménagements dédiés (sur et hors voirie),
- La qualité de l'apaisement du réseau routier de desserte locale (zones apaisées), le jalonnement,
- Le stationnement vélo en gare et autour des principaux pôles générateurs de flux,
- Les services vélo,



l'animation/information/communication

et enfin la gouvernance et la relation avec les acteurs du territoire.

Outre la vision classique du « système vélo », nous dressons notre bilan autour de l'aptitude des actions en faveur du vélo à s'inscrire en cohérence avec :

les documents de planification de la mobilité, et plus globalement avec les documents de planification urbaine,

la stratégie environnementale régionale et les stratégies environnementales intercommunales,

la vision d'une politique de santé publique,

le projet de développement économique et touristique du territoire.

Les analyses thématiques détaillées

L'analyse fera apparaître le degré d'avancement des volets suivants :

Apaisement

Aires piétonnes ouvertes aux cyclistes,

Zones de rencontre,

Zones 30,

Autres dispositifs réglementaires d'apaisement de la voirie.

Aménagement sur voirie

- Pistes cyclables sur voirie
- Bandes cyclables

Couloir bus vélo

Contre-allée aménagée

Aménagement hors-voirie

Voies vertes

Pistes cyclables hors voirie

Allées de parcs traversables à vélo

Passages dénivelés : passerelles et tunnels

Stationnement

Arceaux

Abris collectifs ouverts

Abris collectifs fermés,

Abris individuels fermés / consignes / boxes.

Services vélos



Information, communication

Information papier ou numérique

Déclinaison de l'information sur les supports d'information des acteurs du transport

Informations en gare ou dans les pôles d'échanges

Campagnes de sensibilisation à la sécurité routière

1.2 Baromètre des villes cyclables St-Rémy 2019

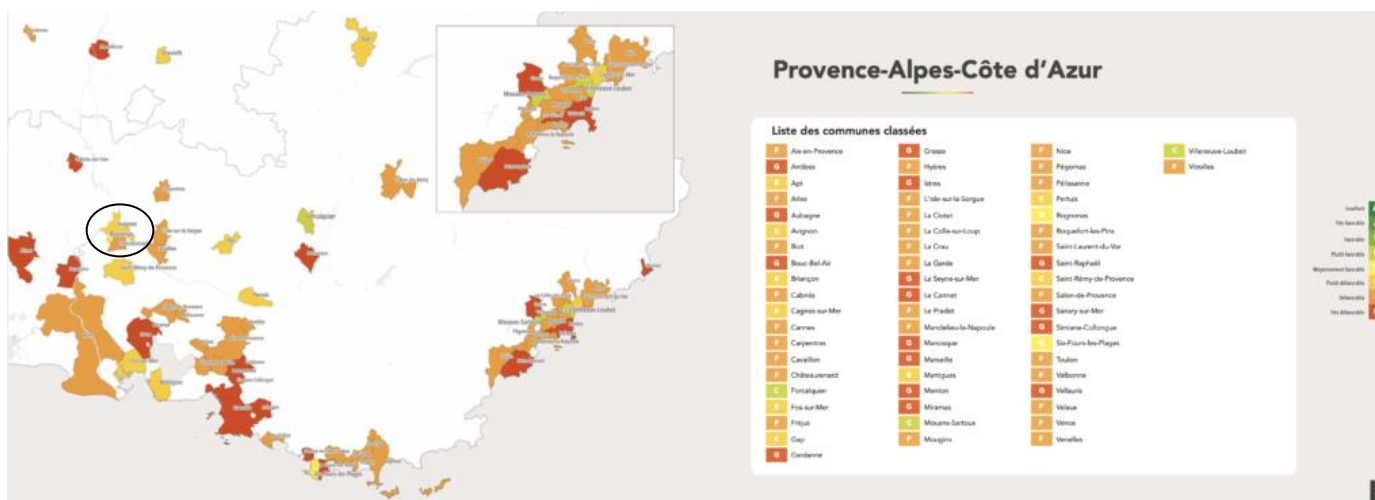
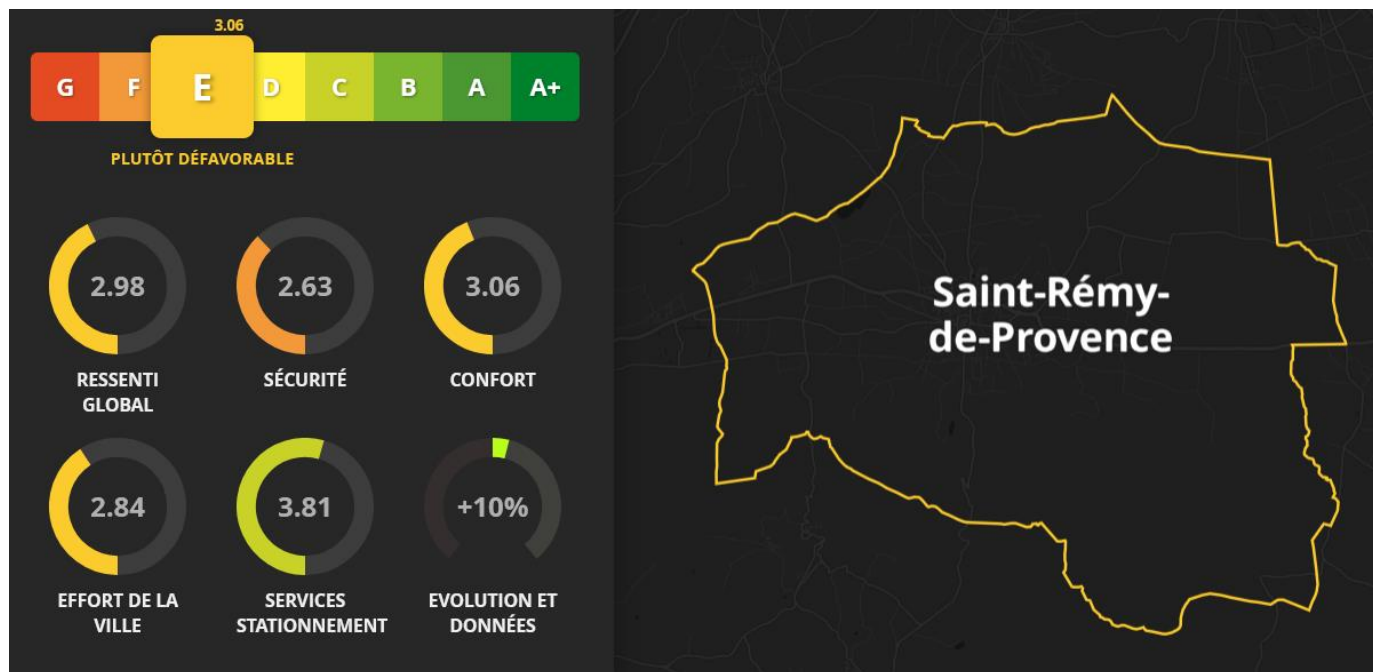
Le Baromètre des villes cyclables prend la forme d'un questionnaire de satisfaction et mesure le ressenti des usagers sur plusieurs critères de leur environnement cyclable.

Cette enquête participe ainsi d'une véritable campagne pour attirer l'attention sur les conditions de déplacement à vélo et créer un débat autour de cette question. L'enquête actuelle est ouverte aux réponses du 4 septembre au 30 novembre 2021. Les résultats seront publiés début 2022.

Les résultats des deux dernières enquêtes sont accessibles sur la plateforme : <https://palmares.parlons-velo.fr>

En 2019, la ville de St-Rémy a obtenu la note de 3,06 sur 5 (classe E) tandis que les communes de la région PACA obtiennent plus généralement la classe inférieure : notée F.

Sur le podium régional les villes de Villeneuve-Loubet et Mouans-Sartoux (06) obtiennent respectivement (3,76 pour 14 000 hab. et 3,69 pour 9 500 hab.).



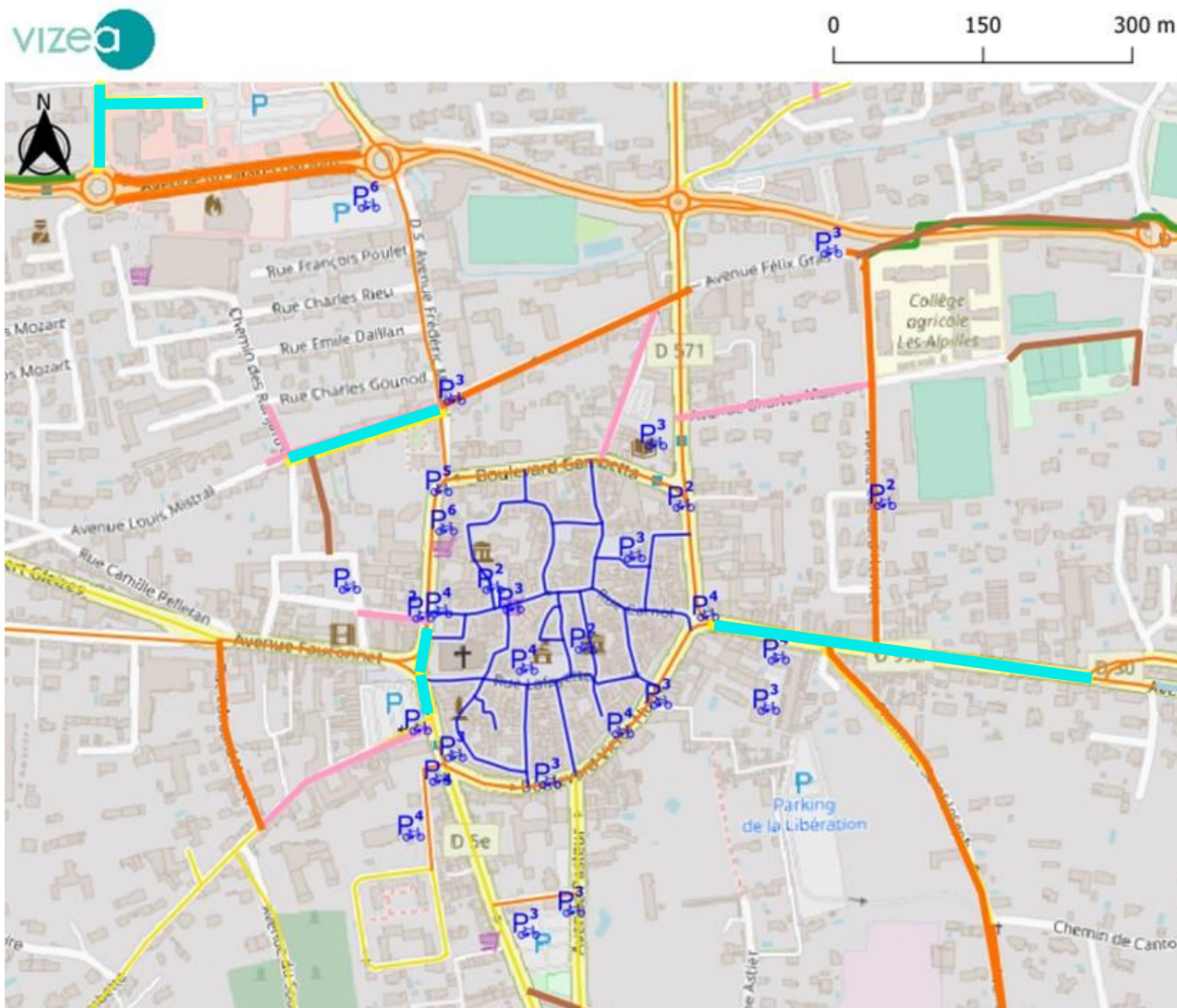
1.3 Les aménagements cyclables existant, en projet et en réflexion

1.3.1 L'offre de stationnement vélo sur la commune

La ville dispose d'arceaux de stationnement pour les modes actifs déjà réalisés permettant de sécuriser son vélo dans le centre-bourg.

Les relevés de terrain ont permis d'évaluer la qualité des aménagements existants ainsi que de repérer les potentiels à exploiter.

St-Rémy compte également des chemins multi-usages plutôt dédiés aux piétons mais utilisés également par les vélos.



Espaces de stationnement vélo dans l'hyper-centre de Saint-Rémy-de-Provence

Voie verte	Chemins multi-usages sauf motorisés	Limitations de vitesse sur la route
Bande cyclable	Zone de rencontre	20 km/h
Chaussée à voie centrale banalisée	Zone 30	30 km/h
Contre-sens cyclable	Arceaux à vélo (nombre)	50 km/h
		80 km/h

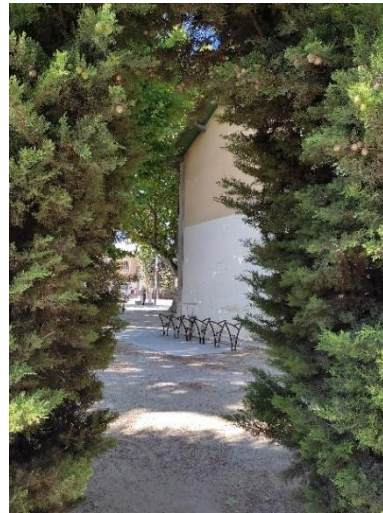


Figure 34 – Rack à vélo, Ecole de la République - Source : Vizea 2021



Une trentaine de sites de stationnement vélo sont répertoriés sur la commune. L'offre de stationnement est donc déjà développée en centre-ville (possibilité de garer et sécuriser plus de 200 vélos en centre-ville).

La zone d'activité de la Massane est traversée par l'Euro Vélo 8, elle ne semble pas disposer d'arceaux vélo afin de sécuriser les stationnements des usagers. Cependant, il est possible pour les travailleurs de la zone de garer leur vélo sur la parcelle de leurs entreprises.

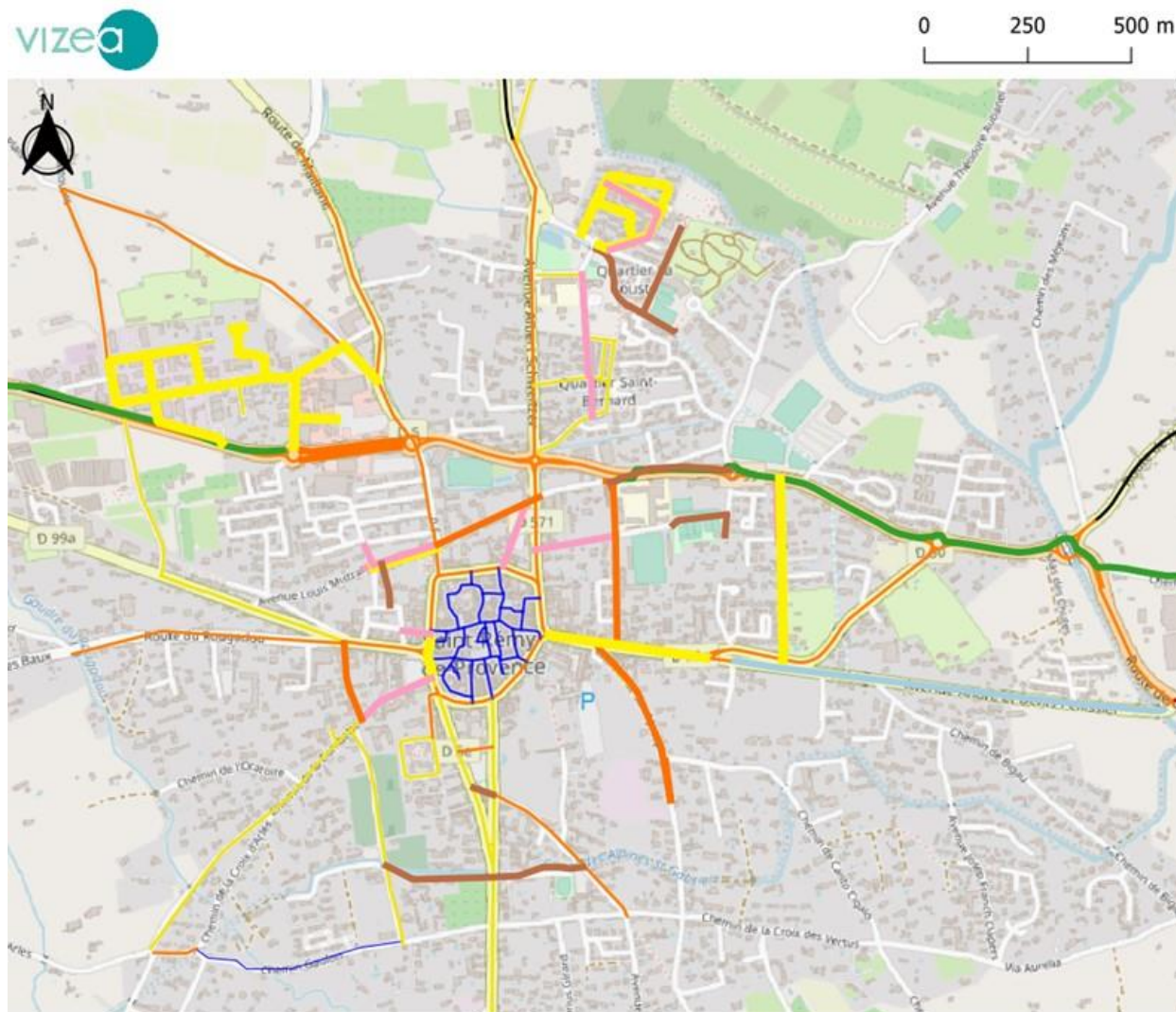


1.3.2 Les réseaux cyclables existants, en projet ou en réflexion

Plusieurs itinéraires cyclables existent sur la commune de St-Rémy-de-Provence.

Il est par exemple pratiquement possible de réaliser une traversée Est-Ouest par des aménagements cyclables existants et sécurisés (voie verte, bande cyclable, CVCB, ...). Les ronds-points de la D99 sont cependant dangereux et à prendre avec précaution.

La traversée Nord-Sud du centre-ville s'avère moins pratique et oblige quasi systématiquement à prendre les boulevards du village.



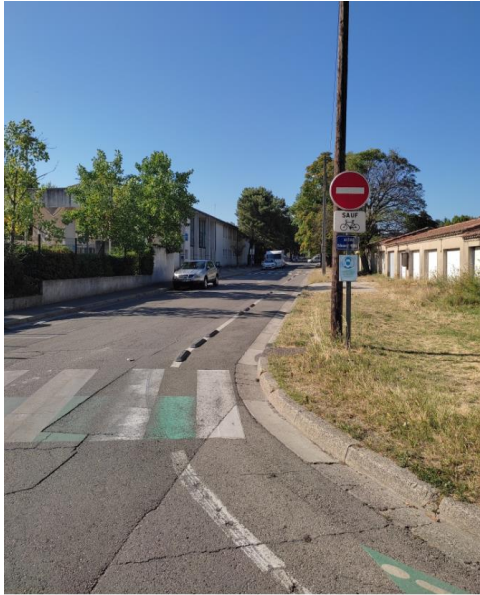
Aménagements "modes actifs" à Saint-Rémy-de-Provence

- | | | |
|------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|
| Voie verte | Chemins multi-usages sauf motorisés | Limitations de vitesse sur la route |
| Bande cyclable | Zone de rencontre | 20 km/h |
| Chaussée à voie centrale banalisée | Zone 30 | 30 km/h |
| Contre-sens cyclable | | 50 km/h |
| | | 80 km/h |

Figure 35 : Aménagements cyclables existants – Echelle centre-bourg- Source : SIG Vizea



Figure 36 : Focus rond-point collège Glanum et stade -
Montage Vizea



Bande cyclable, avenue Edouard Herriot

Il s'agit d'un itinéraire dédié dans un quartier éducatif (lycée agricole, CFPPA, école Marie Mauron, ...).



Bande verte, avenue Félix Gras

Chemin multi-usages sauf motorisé en parallèle de la voirie. Proche de la mission locale – maison de la jeunesse.



Fin de voie verte, D99, Rond-point de la gare

Voie verte faisant partie de l'Euro-Vélo 8 (également dénommée « route de la Méditerranée », est une vélo route faisant partie d'un programme d'aménagement de voie cyclable à l'échelle européenne. Longue de 5900 km elle relie Cadix en Espagne à Athènes en Grèce ; et existe aussi sur l'île de Chypre).

← Bandes cyclables de part et d'autre de l'avenue du Maréchal Juin

En direction du centre-ville après le rond-point de la gare.



CVCB, avenue Péllissier

La Chaussée à Voie Centrale Banalisée est en service depuis mars 2021. Cette voie centrale à double sens de 3,60 m de large, pour les véhicules motorisés à basse vitesse, bordée de part et d'autre par des « rives » de 1,20 m de large, conçues pour sécuriser la circulation des cyclistes. Sur le côté sud, l'avenue est longée par un véritable trottoir.



Contre-sens cyclable, rue des Pourpiers

Quartier résidentiel



Bande cyclable et SAS vélo, croisement Mauron-Schweitzer



Proche centre-ville – accès aux cours et boulevards en tournant à gauche (au niveau du bus) sur la D571.

1.3.3 Le réseau cyclable existant et en projet à l'échelle du territoire

Le réseau existant sur le territoire de la CCVBA est majoritairement composé d'itinéraires conseillés. Des voies vertes et bandes cyclables permettent de relier certains centres bourgs.

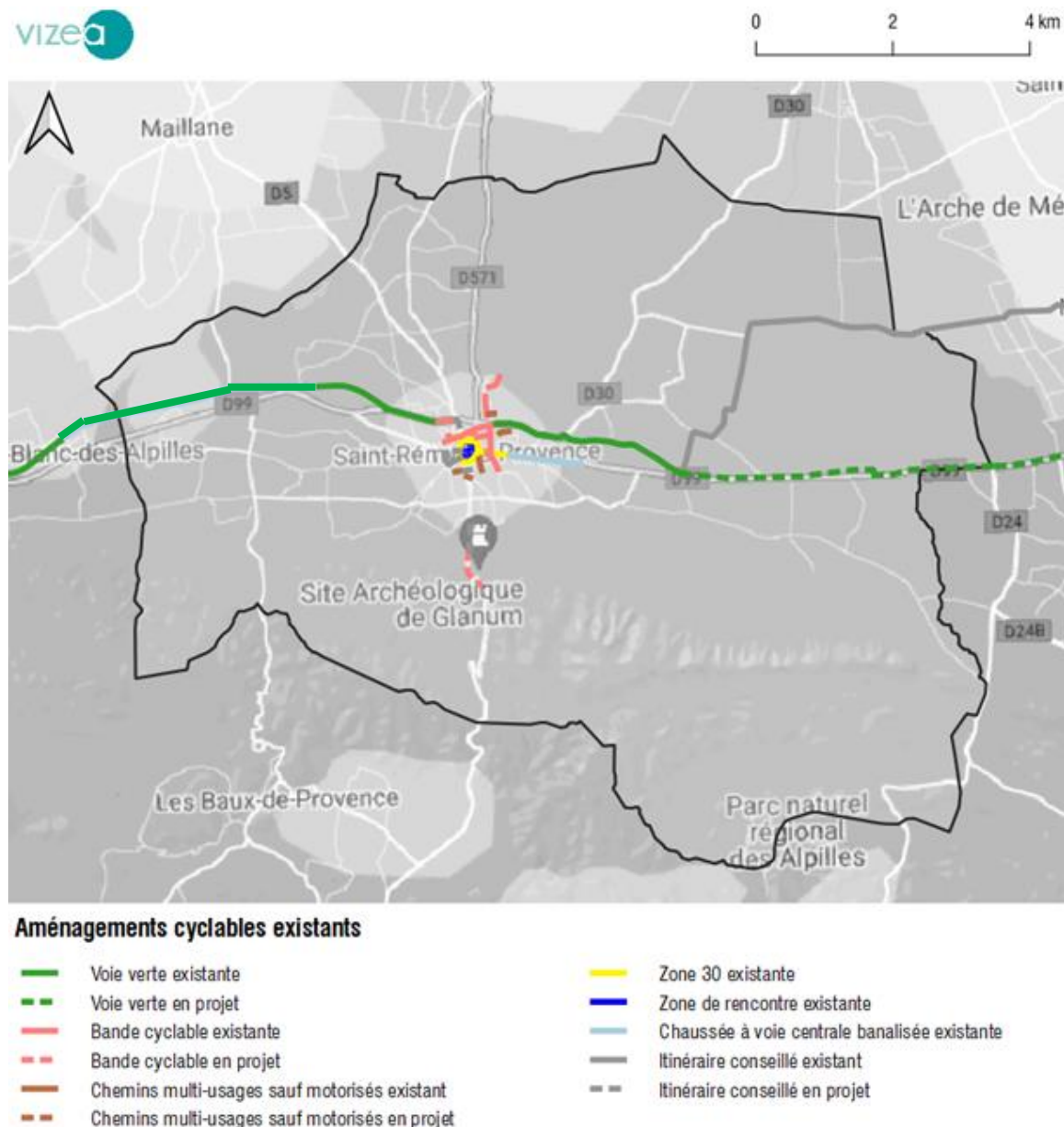
Dans les bourgs, les nouveaux lotissements sont parfois équipés de double sens ou bandes cyclables, comme avenue Renée de la Comble.

Quelques points noirs ont été identifiés sur le territoire, notamment la D99 et ses ronds-points. Ceux-ci correspondent à des ponts difficilement empruntables à vélo ou bien des départementales accueillant un fort trafic.

La liaison des principales polarités avec les bourgs voisins représente un enjeu majeur sur le territoire.

La carte ci-contre montre les aménagements cyclables existants et en travaux (pointillés) :

Figure 37 : Aménagements cyclables existants et en projet – Echelle communale à intercommunale - Source : SIG Vizea



****Focus sur le projet d'Euro Vélo 8 – La Méditerranée à Vélo :**

- Finalisation des aménagements, il reste des travaux sur la partie Est :
 - tracé vert clair : **site propre en travaux** La Galine St-Rémy jusqu'au Mas de L'Espine (B01-22).
 - Tracé bleu cyan pointillé : itinéraire partagé direction Nord jusqu'à Mollégès Gare.
- Le département soutient la vocation touristique de cet itinéraire structurant mais aussi une volonté de développer des itinéraires du quotidien qualitatifs entre les polarités (notamment ZAE La Massanne -St-Rémy-de-Provence (cœur de ville)).
- L'idée était aussi de sortir les vélos de la dangereuse route D99 (très fréquentée) en les redirigeant vers cet itinéraire sécurisé en site propre.

Autres aménagements ou jalonnements existants ou en projet au département :

- Les boucles du 13 : jalonnées par le département sur des itinéraires routiers de desserte locale.
- Un projet d'itinéraire alternatif à l'EB17 de la Via Rhôna

- Un futur projet « V862 – Durance à Vélo » devrait démarrer en 2022
- 3 projets dans le sud des Alpilles rassemblés au sein d'un grand projet de Vélo Route Voie Verte.

question des reports de trafic routier sur les itinéraires annexes devra être étudiée en collaboration avec le département.

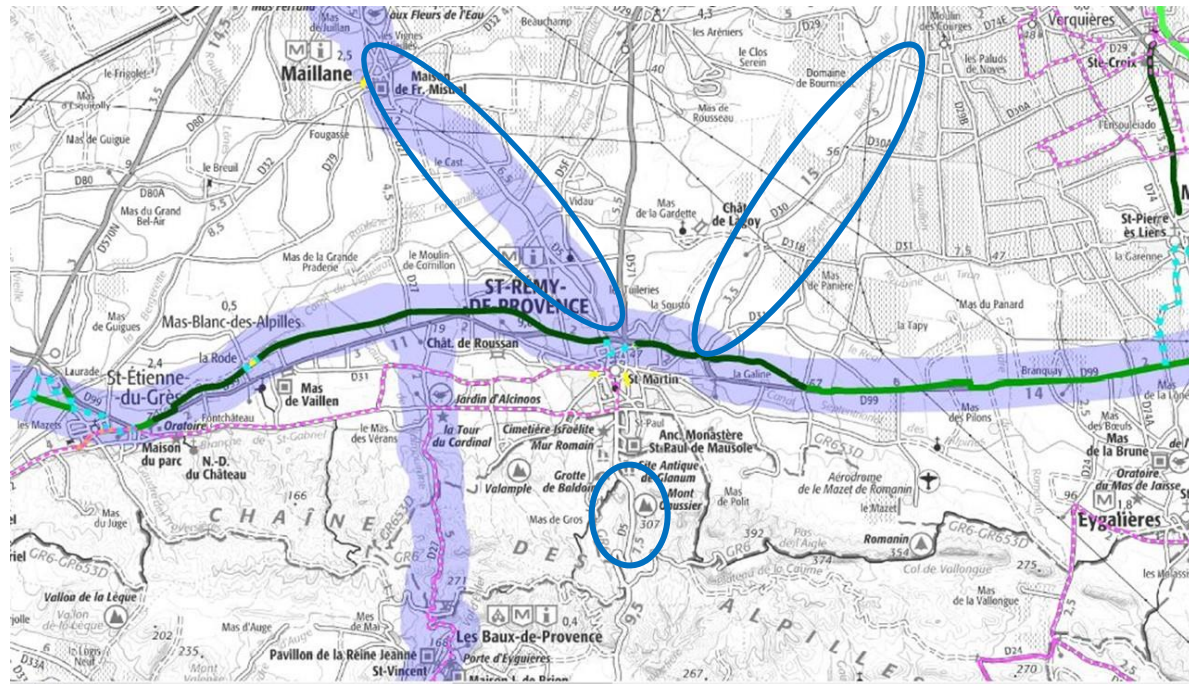


Figure 38 : Schéma Directeur Départemental - extrait St-Rémy-de-Provence – Source : DPT 13

Les pointillés roses définissent les boucles du 13.

La discontinuité proche des étoiles bleues sera traitée en phase stratégique.

Si la Ville de St-Rémy formule l'intention de mise en sens unique et/ou réalisation d'un aménagement cyclable de résorption ; alors la

La D5 (sur son coté montant) ainsi que la D30 (dans les 2 sens) ont hérité d'aménagements type « facilité cyclable » : revêtement ocre, ligne peinte et surlargeur (inférieur à la largeur officielle d'une bande cyclable).



Figure 39 : Prolongement de la voie verte (source af3v.org - Alain MICHEL)

Aménagement de 800 m, réalisé en 2018, le long de la D99 vers St-Rémy.



Figure 40 : Passage dans la zone d'activité de la Massane (source : Vizea)

L'Euro Vélo 8 dessert aussi des zones d'activités telle que la zone de la Massane à St-Rémy. Des aménagements sont mis en place pour bloquer les véhicules à 4 roues.



Figure 41 : Passerelle vélo (source : af3v.org - Alain MICHEL)

Franchissement piétons/vélos de l'A7 et de la ligne TGV à Plan d'Orgon.



1.3.4 Aménagement de type « jalonnement »

Il existe une offre de signalisation liés aux itinéraires véloroutes. Ce jalonnement correspond à la « Véloroute méditerranéenne » ou « EuroVélo8 ». Le département des Bouches-du-Rhône par son « Plan départemental vélo » est également à l'origine du jalonnement.

Le code de la route prescrit plusieurs types de jalonnement vélo :

- des panneaux d'identification d'itinéraires,
- des panneaux de pré-signalisation,
- des panneaux de position,
- des panneaux de confirmation (réservés aux carrefours complexes avec embranchements successifs).
- des panneaux de confirmation (réservés aux carrefours complexes avec embranchements successifs).

Les panneaux directionnels peuvent indiquer les pôles générateurs du territoire (mairies, pôles d'échange, pôle administratif, commerces...) et indiquer le temps de parcours moyen. Le jalonnement doit être lisible pour être rapidement compris par les usagers.

1.3.5 Les potentiels de déploiement du jalonnement sur le territoire

De nombreux itinéraires cyclables ne nécessitent pas d'aménagements lourds. En effet, le territoire est bien doté en voies de desserte locales peu fréquentées pouvant être empruntées par les cyclistes.



Figure 42 : Jalonnement EuroVélo 8 (source : departement13.fr)

Le réseau point nœud devra prévoir un léger renforcement du jalonnement à destination touristique.



Figure 43 : Jalonnement à St-Rémy (source : Vizea)



Figure 44 : Jalonnement EuroVélo 8 (source : af3v.org – Alain MICHEL)

1.4 Les services vélos à St-Rémy-de-Provence

Les services vélos font partie des conditions facilitatrices du développement de l'usage du vélo.

La commune dispose d'une offre satisfaisante de services vélo (souvent au travers d'entreprises privées). Certains services peuvent cependant être développés : aides à l'achat, expérimentation, station de gonflage, Vélos en Libre Services...

Le développement d'une offre complète et conséquente, tournée vers les usagers (habitants, actifs, touristes, ...) est identifiée comme un des enjeux de l'étude.

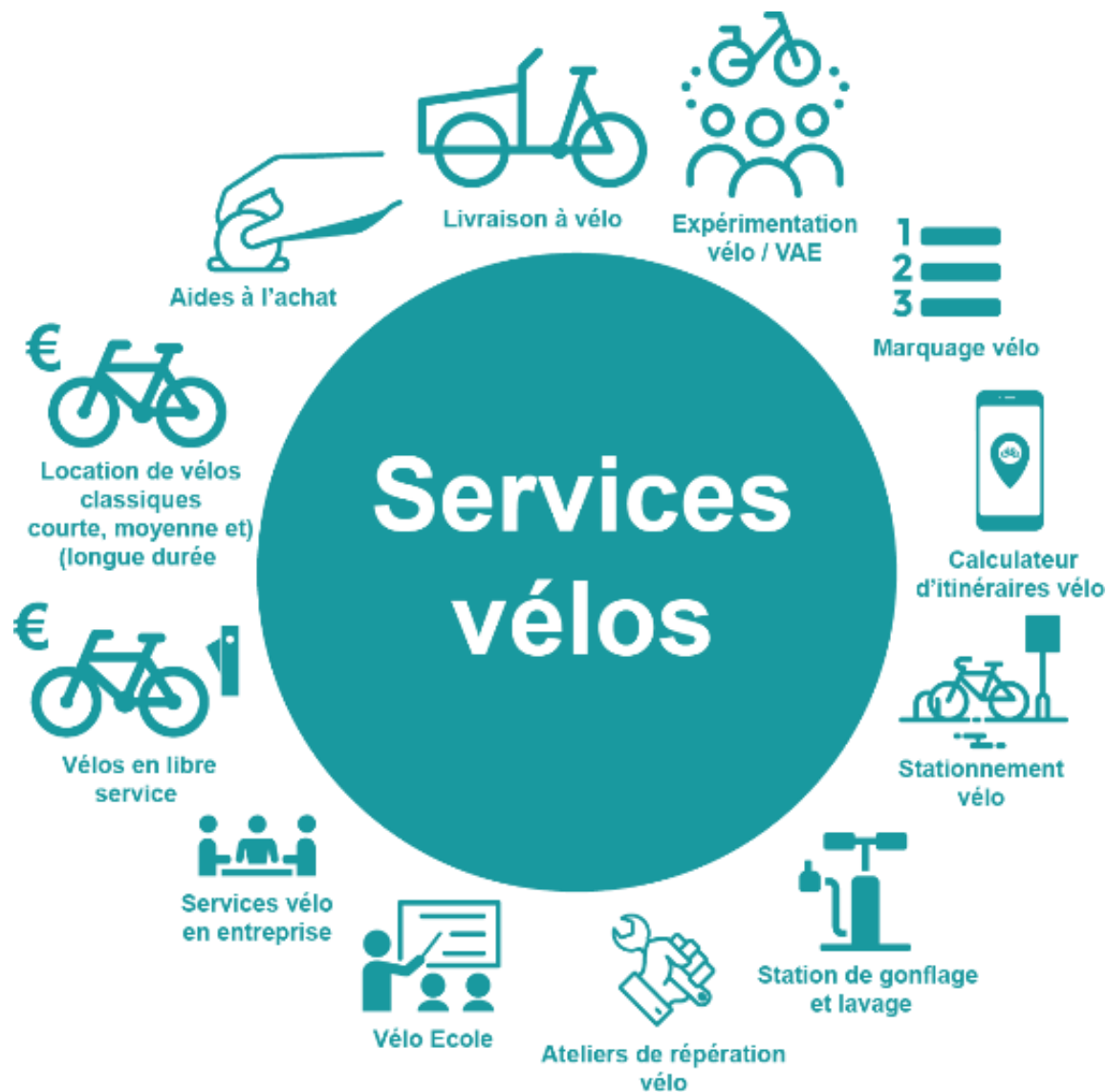
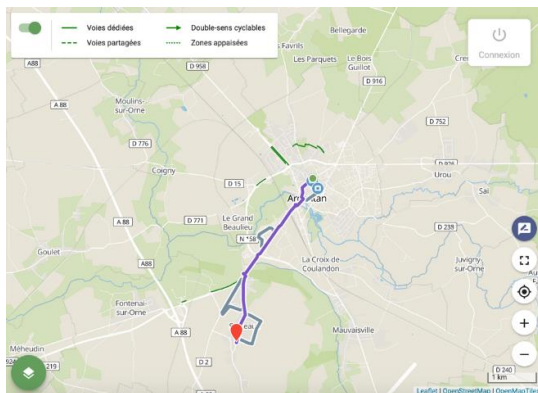


Figure 45 - Services vélo. Source : Vizea, 2019

1.4.1 Les calculateurs d'itinéraires



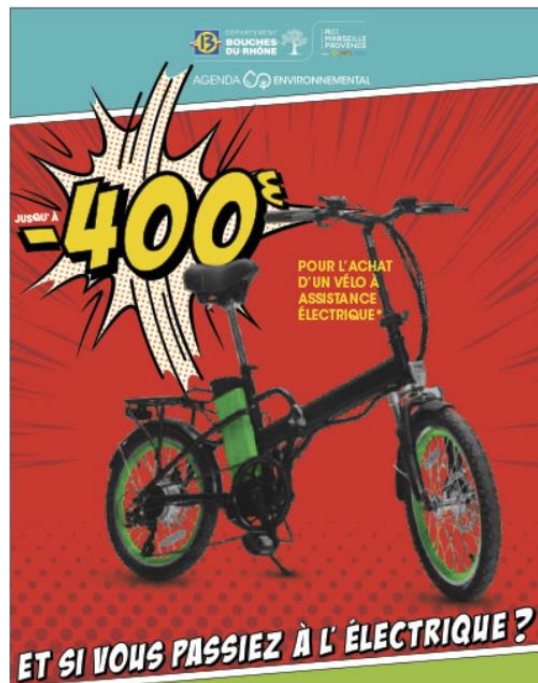
L'application Géovélo est un service de calcul d'itinéraire adapté aux cyclistes. En effet, pour un point de départ et un point d'arrivée, il propose plusieurs itinéraires avec les caractéristiques impactant le parcours à vélo. Ce service permet donc de choisir entre plusieurs itinéraires selon plusieurs critères :

- Les voies empruntées,
- Le taux d'aménagement de l'itinéraire,
- Le relief,
- Le temps de parcours.

De plus, il permet de calculer le total de calories brûlées et l'équivalent de taux de CO2 émis pour ce même parcours réalisé en voiture.

Pour le moment la commune ne dispose pas d'assez d'itinéraires cyclables recensés pour avoir un usage efficient de ce service.

1.4.2 Aide à l'acquisition de vélos à assistance électrique



Depuis le 1er janvier 2019 (date de la facture faisant foi), toute personne majeure ayant sa résidence principale dans le département des **Bouches-du-Rhône**, sans aucune condition de ressources, peut bénéficier d'une aide correspondant à 25% du prix d'achat d'un **vélo**

à **assistance électrique**, plafonnée à 400 euros.

Vélos éligibles : tous les vélos, cycles et tricycles neufs à assistance électrique (VTT inclus) répondant aux normes européennes en vigueur.

Vélos non éligibles : les vélos dits « speedbike » pouvant dépasser les 25 km/h.

1.4.3 Service de livraison à vélo

Il n'y pas de service de ce type sur le territoire.

1.4.4 Marquage à vélo

Afin de lutter contre les vols, le recel ou la revente illicite de bicyclettes, les vélos vendus neufs par des commerçants doivent faire l'objet d'un marquage depuis le 1er janvier 2021. Cette obligation est étendue aux vélos d'occasion vendus par des professionnels à partir du 1er juillet 2021. Leur numéro unique sera inscrit dans une base de données répertoriant les identifiants pour retrouver plus facilement les propriétaires.

L'association **RémyFacilaVélo** propose ponctuellement des animations avec marquage des vélos afin de lutter contre les vols.

1.4.5 Service de location de vélo et vélo-tourisme

Alpilles 13 propose des tours guidés. Cet acteur est présent à St-Rémy mais aussi à Eygalières. Il propose plusieurs parcours : deux à vélo et un en trottinette électrique tout terrain. Les itinéraires varient de 1h30 à 3h Il est possible de voir avec eux pour aller dans les Alpilles et faire des grandes boucles.

Sun-E-bike dispose de 5 points de location situés dans les départements 13, 84 et 30. Ils louent des vélos électriques, VTT, Vélo Tout Chemin et vélo de route. La durée de location peut varier de la demi-journée jusqu'au mois entier. Il propose également de livrer sur demande tout un panel d'accessoires vélo.

e Trott loue des trottinettes 100% électriques tout terrain pour découvrir de plus près le massif. Il propose aussi de nombreuses randonnées animées au guidon des trottinettes pouvant être réalisées du mardi au dimanche de 9h à 19h, sur une durée de 1h à 3h.

L'Office du tourisme de St-Rémy dispose de nombreuses fiches informations donnant plus de détails sur ces acteurs de la mobilité cyclable.

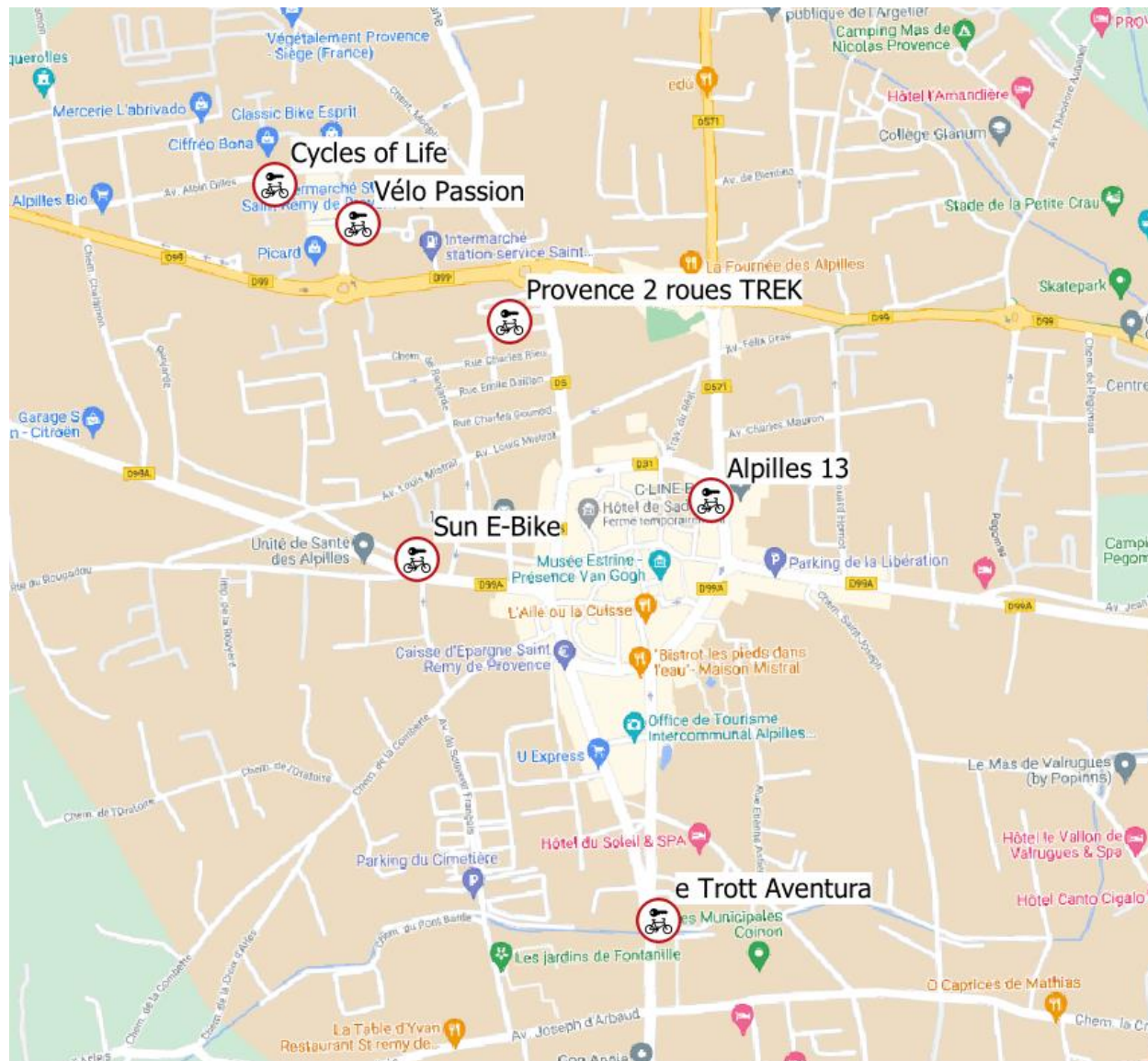


Figure 47 : Acteurs de la mobilité cyclable dans le centre de St-Rémy (source : Google Maps)

1.4.6 Vente et réparation de vélo

Cycles of Life, Provence 2 Roues et Vélo Passion travaillent principalement avec les locaux. Ils sont spécialisés dans la vente et la réparation des vélos. Accessoirement, ils réalisent quelques locations.

1.4.7 Nouveaux engins de déplacements personnels motorisés

Trottinettes électriques, gyropodes, hoverboards, vélo à assistance électrique... Les engins de déplacement personnel motorisés sont de plus en plus présents dans l'espace urbain. En octobre 2019, ces modes de déplacement doux ont d'ailleurs fait leur entrée dans le Code la route, afin d'encadrer leur usage.

Parmi ces nouveaux modes de déplacements, la commune de St-Rémy voit une augmentation du nombre de vélo et trottinettes électriques aux alentours du canal des Alpines et de VTT électriques sur les chemins de randonnées du massif des Alpilles. En raison des éventuelles nuisances que ces pratiques peuvent causer (vitesses de déplacements élevées, manque d'habitude et aspects nouveaux pour la population non avertie...), ces pratiques doivent

aujourd'hui être encadrées par des réglementations nationales mais aussi au travers des règles locales appliquées au cas par cas et sur mesure suite aux concertations réalisées avec les différents acteurs.

1.4.8 Informations et communication

Hormis les communications réalisées pour des motifs d'usage touristique du vélo, la commune ne compte pas de campagne de communication ou d'information visant à un usage plus important du vélo sur le territoire.

Le développement de ce volet des services vélo peut être un réel levier d'action sur le territoire, afin de favoriser le développement d'une culture vélo sur le territoire, notamment à travers une démarche pédagogique expliquant les démarches à l'œuvre, les services existants.

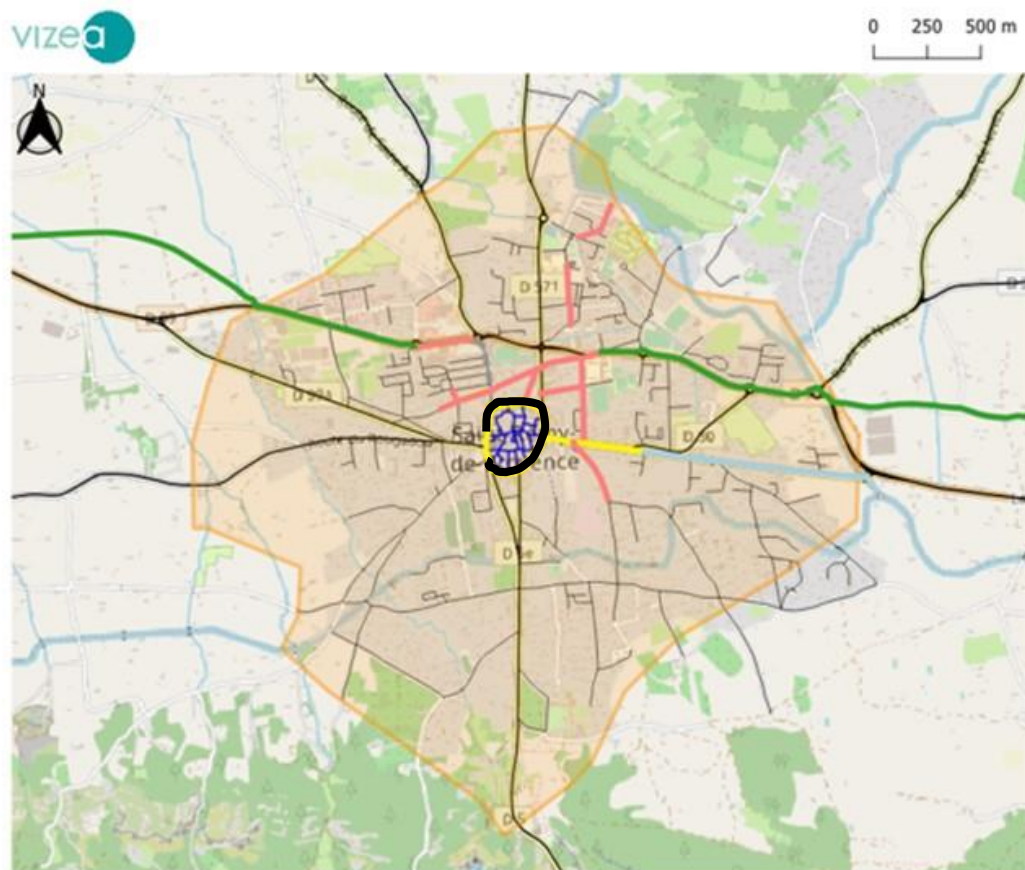


ENSEIGNEMENTS ET PRECONISATIONS

- Développer les services vélo en lien avec les déplacements utilitaires (services de location longue durée, atelier de réparation),
- Valoriser les initiatives existantes,
- Développer le jalonement permettant de mettre en valeur les initiatives existantes,
- Développer l'information et communication pour favoriser l'ancrage d'une culture vélo sur le territoire.

1.5 Le potentiel cyclable de Saint-Rémy

La commune de St-Rémy-de-Provence profite d'un potentiel cyclable remarquable avec un centre-ville traversable en 5 minutes à vélo et présentant une accessibilité aux villages alentours en 20 minutes.

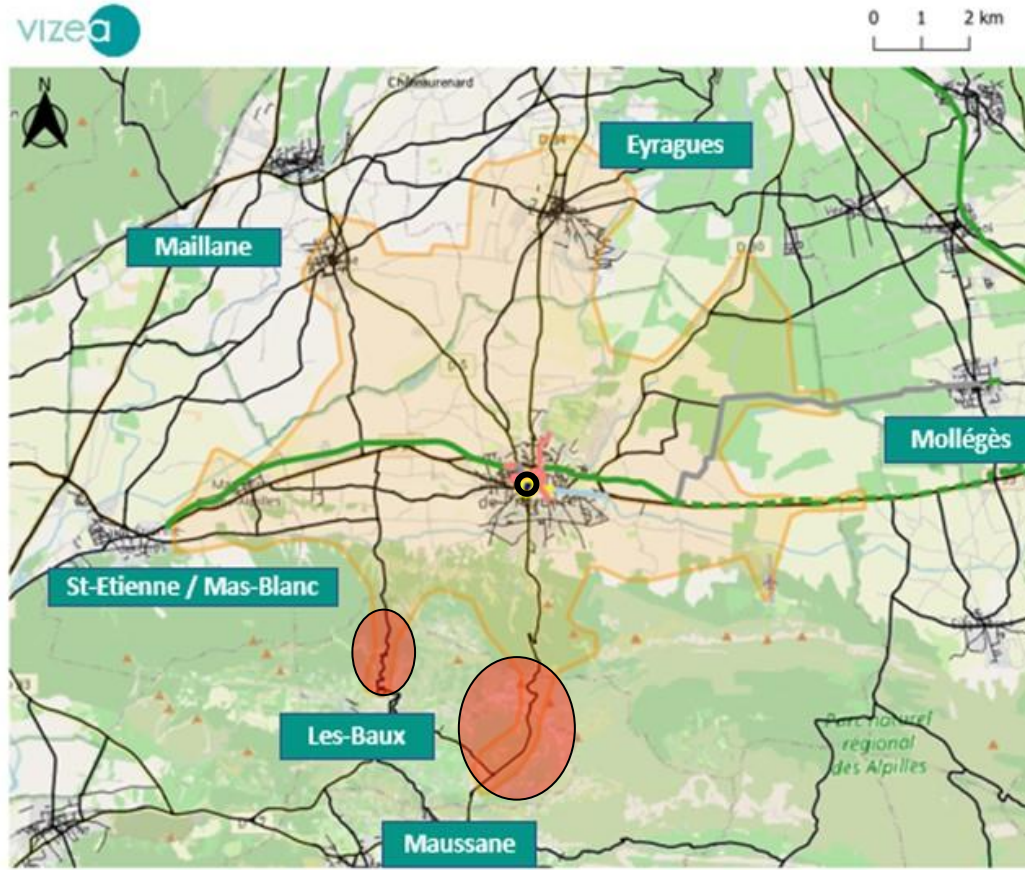


Potentiel cyclable

Isochrone vélo depuis la mairie

5 minutes

- Voie verte existante
- Bande cyclable existante
- Zone 30 existante
- Zone de rencontre existante
- - - Itinéraire conseillé en projet
- Chaussée à voie centrale banalisée



Potentiel cyclable

Isochrone vélo depuis la mairie

20 minutes

Fort dénivélé

- Voie verte existante
- Bande cyclable existante
- Zone 30 existante
- Zone de rencontre existante
- - - Itinéraire conseillé en projet
- Chaussée à voie centrale banalisée

Figure 48 : Isochrones 5 et 20 minutes à vélo depuis la mairie de St-Rémy-de-Provence - Source : SIG Vizea

2 Le système « marche à pied »

2.1 Les principes

2.1.1 Favoriser la marche

« *Le système marche à pied* » c'est l'ensemble des conditions et actions permettant **favoriser la marche** :

- Aménager les espaces publics,
- Prendre en compte des vulnérabilités individuelles,
- Rendre attractif de l'espace urbain,
- Modérer les vitesses de circulation et garantir la sécurité de circulation des piétons,
- Informer sur l'existant par une signalétique adaptée et pertinente.



Elaboré à partir des fiches « Favoriser la marche » du CEREMA (2020)

2.1.2 Apaiser les réseaux routiers

On recense de nombreux aménagements souvent ponctuels visant à ralentir les véhicules motorisés tels que : plateaux surélevés, coussins berlinois...

Les niveaux d'avancement des communes en la matière sont toutefois inégaux et un manque de cohérence d'ensemble dans l'apaisement des circulations existe en France.

Le choix des aménagements varie selon les caractéristiques et les envies des communes : entrées de zones avec des panneaux bien lisibles dans certaines villes, aménagements paysagers en entrée de zone avec signalisation horizontale (limitée au strict nécessaire dans la plupart des cas ; marquage « zone 30 »), etc.

L'implantation des zones apaisées se fait en général devant certains établissements scolaires ; dans certains centres-villes, dans certains quartiers résidentiels ou en centre ancien avec voirie étroite...

Certaines zones 30 ne sont pas aménagées de façon à ralentir les circulations et s'assimilent davantage à des portions limitées à 30km/h.

A l'inverse, certains tronçons limités à 30km/h (voire à 50km/h) sont aménagés comme des zones 30 voire comme des zones de rencontre et pourraient adopter ces réglementations par

simple mise en place d'une signalétique adéquate.

Aire piétonne :

- Zone affectée au piéton, temporaire ou permanente,
- Priorité du piéton sur tous les véhicules,
- Les vélos non prioritaires sur le piéton.



Zone de rencontre :

- Zone partagée à tous les modes de transport,
- Priorité des piétons sur tous les véhicules,
- Circulation des piétons sur toute la largeur de la voirie, sans y stationner,
- Limitation de vitesse à 20 km/h,
- Zone aménageable avec des dispositifs de ralentissement,
- Circulation à double sens des cyclistes (double sens cyclables généralisés).



Zone 30 :

- Limitation de vitesse à 30 km/h,
- Zone aménageable avec des dispositifs de ralentissement,



- Circulation à double sens des cyclistes (double sens cyclables généralisés).

2.2 Baromètre des villes et villages piétons 2020-2021

Initiative d'associations piétonnes, un questionnaire a été ouvert à tous pour établir un baromètre des villes marchables permettant d'avoir plus de visibilité sur les pratiques piétonnes et le ressenti des piétons. Ce baromètre a été initié par la Fédération Française de Randonnée Pédestre et ses partenaires de la plate-forme associative "Place aux piétons" (Rue de l'Avenir et 60 Millions de piétons), dans le cadre d'un **programme plus global qui vise à promouvoir la marche**. Il est soutenu par l'ADEME et les Ministères de l'Ecologie, des Sports et des Transports.



Figure 49 : Baromètre des villes et villages piétons 2020-2021

La ville de St-Rémy-de-Provence obtient la note globale de 7,5 légèrement en dessous de la moyenne régionale (7,8) et des villes de 5 000 à 20 000 habitants (9,7). L'analyse des 45 réponses St-rémoise (hommes et femmes de la commune, majoritairement dans la tranche d'âge « 55 à 74 ans ») fait ressortir les enjeux suivants :

ENJEUX / VOLONTÉ	Exemples cités par les habitants
<p style="text-align: center;">Des cheminements piétons (trottoirs) plus larges, bien entretenus, sécurisés et désencombrés</p> <p style="text-align: center;"><i>Mentionné par la moitié des répondants</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • avenue Mistral (nombreuses fois) • avenue Gleizes, • avenue Schweitzer, • avenue Durand Maillane (nombreuses fois), • avenue Pasteur, • avenue de la Libération (agrandi mais encombrés de parcmètres, poteaux, terrasses de bars) • avenue Fauconnet • avenue F. de Baroncelli, • D99 <p>« L'avenue Frédéric Mistral entre le boulevard Gambetta et le rond-point de l'avenue du 19 Mars 1962. Ce parcours est très dangereux pour les piétons car les trottoirs ne suffisent pas pour 2 piétons. En conséquence, lorsqu'ils se croisent, l'un est contraint de descendre sur la chaussée (extrêmement empruntée y compris par des PL en transit...). Lors des sorties de l'école Saint-Martin, à 50m. de l'avenue Frédéric Mistral, ce sont des dizaines de jeunes enfants et leurs parents qui empruntent ces trottoirs dangereux. »</p> <p>« Impossible de parvenir à la crèche Dorémi en poussette ou avec des jeunes enfants. »</p>
<p style="text-align: center;">Modérer la vitesse des véhicules motorisés</p>	<p>« Passage piéton sur le cours, aucun n'est libre visuellement, les véhicules motorisés roulent vite et cèdent rarement la priorité, aucun aménagement pour ralentir la circulation »</p> <p>« Les voitures roulent trop vite et nous avons souvent failli regretter des accidents lorsque nous emmenons nos enfants à l'école. C'est tout simplement un scandale sécuritaire et de plus une énorme source de pollution. » & « Des passages piétons effacés »</p>
<p style="text-align: center;">Réserver l'usage des trottoirs aux déplacements à pied</p>	<p>« Boulevard Marceau : revêtement soulevé, terrasses encombrant la chaussée. Boulevard Victor Hugo problème à chaque avancée de terrasse »</p> <p>« Les terrasses envahissent les trottoirs, difficulté pour les personnes à mobilité réduite de monter sur les trottoirs »</p>

<p>Verbaliser davantage le stationnement sur les passages piétons et trottoirs</p>	<p>« Les voitures stationnées avenue Taillandier sur les trottoirs en permanence et en toute impunité »</p> <p>« La grande tolérance à l'égard des usagers motorisés (automobilistes, motards qui se garent au niveau des trottoirs, passage piéton et appuis-vélos) doit être abandonnée. »</p>
<p>Des cheminements plus agréables (végétation, paysage...)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Chemin de Barrielle, • Route du Rougadou, • Rue Edouard Marrel, • Traverse du Réal, • Rue Charles Gounod, • Chemin de Saint Joseph, • Chemin Gaulois, • Avenue Jean Baltus, • Chemin de la Croix des Vertus, • Avenue Théodore Aubanel • Route d'Avignon • Chemin Monplaisir <p>« Revoir la planéité, supprimer les nombreux obstacles »</p>
<p>Renforcer la piétonnisation du centre-ville</p>	<p>« Dans l'hyper centre des voitures circulent encore, pourtant de nombreuses villes restreignent la traversée du centre mais pas ici. »</p> <p>« Le centre-ville historique devrait être piétonnisé totalement. Encore trop de voitures stationnées ou qui circulent ! »</p> <p>« Le centre-ville devrait être formellement interdit aux voitures, sauf dérogation une matinée par semaine pour livrer les petits commerces (place de la mairie, rue Carnot etc....) »</p> <p>« Le tour de ville est une vitrine de la commune qui n'est pas mise en valeur (encombré et dégradé) »</p>

2.3 L'apaisement du réseau routier à St-Rémy-de-Provence

Un centre-ville en zone de rencontre signalé par des panneaux ainsi que des sens interdit sauf vélo.



La D99 est limitée à 50 km/h à l'approche du centre-ville.

Les boulevards varient entre 30 et 50 km/h selon les endroits :

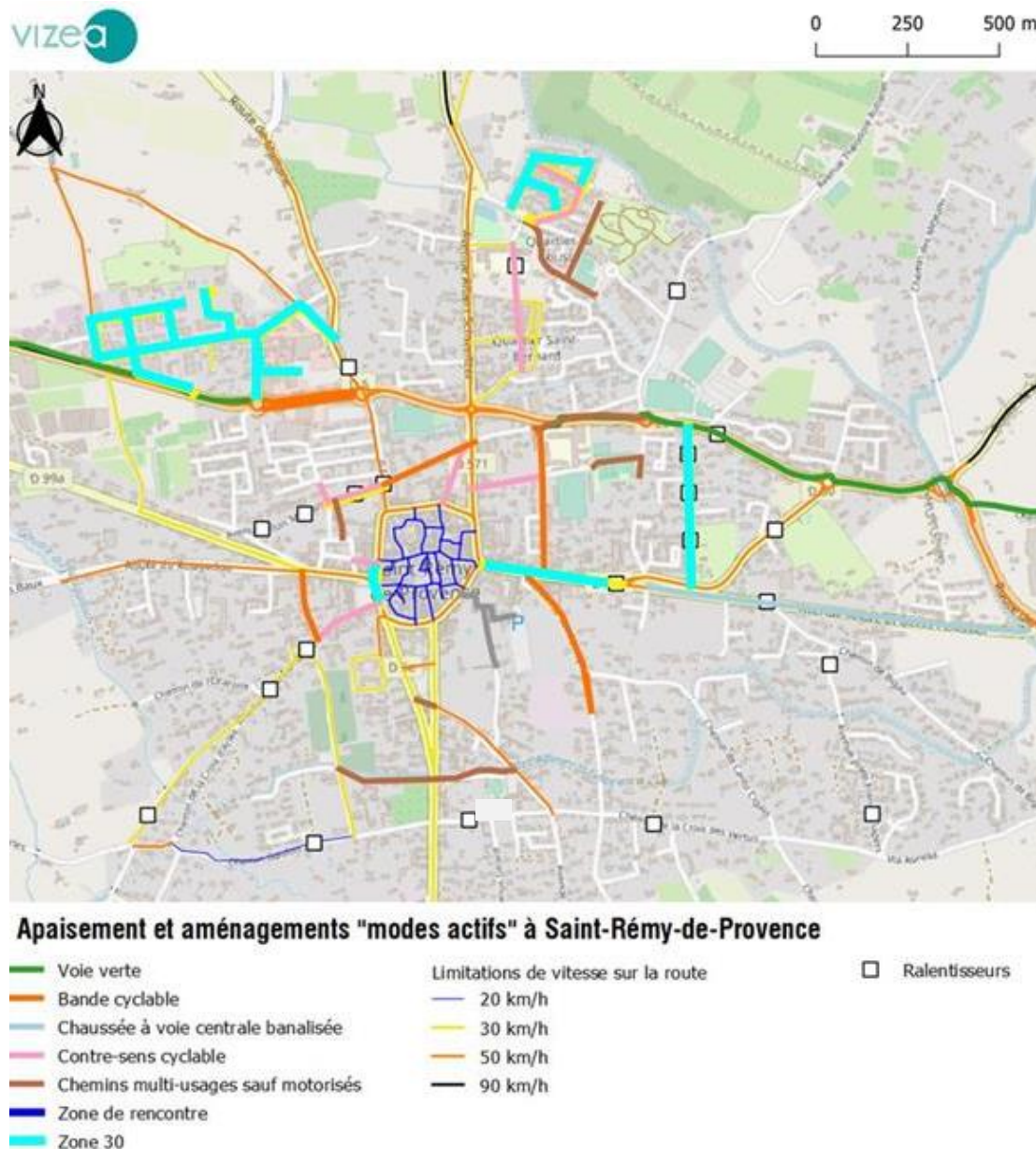


Figure 50 : Apaisement du trafic routier à St-Rémy-de-Provence – Source : SIG Vizea

2.4 Les cheminements piétons

2.4.1 Cœur du village

Le cœur de St-Rémy -de-Provence, centre-bourg apaisé à l'intérieur du cours, figure principalement comme une zone de rencontre avec mise à sens unique des voies et sens interdit « Sauf vélo ». Il se présente ainsi comme une zone de promenade agréable dans laquelle il est possible de croiser des visiteurs et riverains de tout âge. Les revêtements y sont généralement lisses, ce qui permet aux personnes à mobilité réduite de s'y déplacer plutôt librement.

2.4.2 Des principaux parkings au centre-bourg, dans la peau d'une PMR

Pour une vue globale des points durs piétons sur le centre-ville, une carte de synthèse est disponible dans la partie suivante.

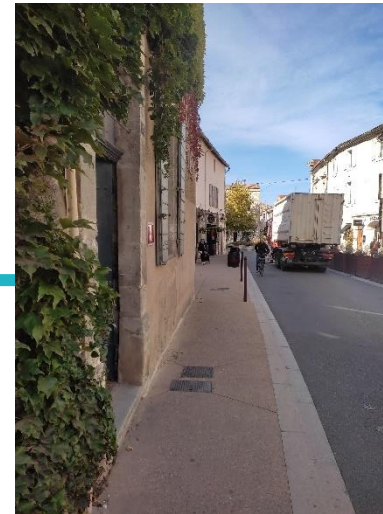
Le reportage photos suivant permet de repérer des trajets piétons entre le centre-ville et :

- A. Le parking de la Libération (à l'Est)
- B. Le parking de Gaulle (au Nord)



Figure 51 : Centre-bourg de St-Rémy-de-Provence - Source : Photo Vizea

2.4.2.1 Parking de la Libération – Cœur de ville

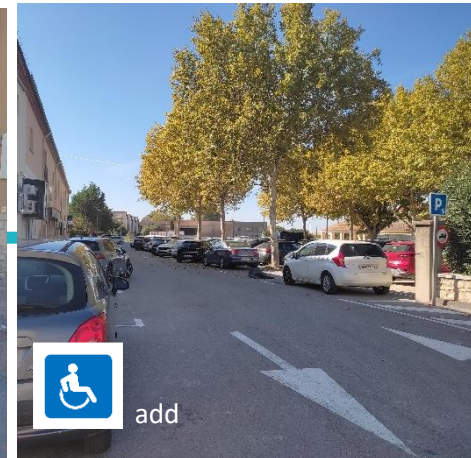
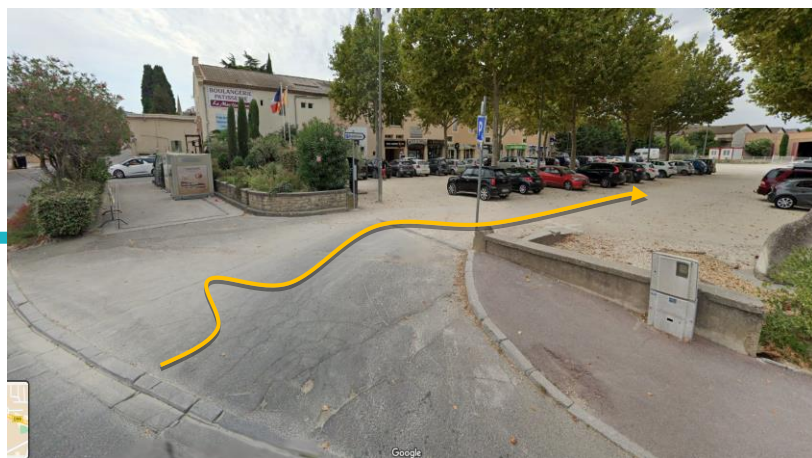


2.4.2.2 Parking du général de Gaulle – Boulevard Gambetta


Cheminement : — Satisfaisant

— Limite

— Insatisfaisant



2.5 Les points durs piétons

Les panneaux  indiquent points durs piétons remarquables lors des visites de sites. Il s'agit majoritairement de trottoir très étroits, encombrés par des végétaux et/ou impliquant des mauvaises co-visibilité.

C



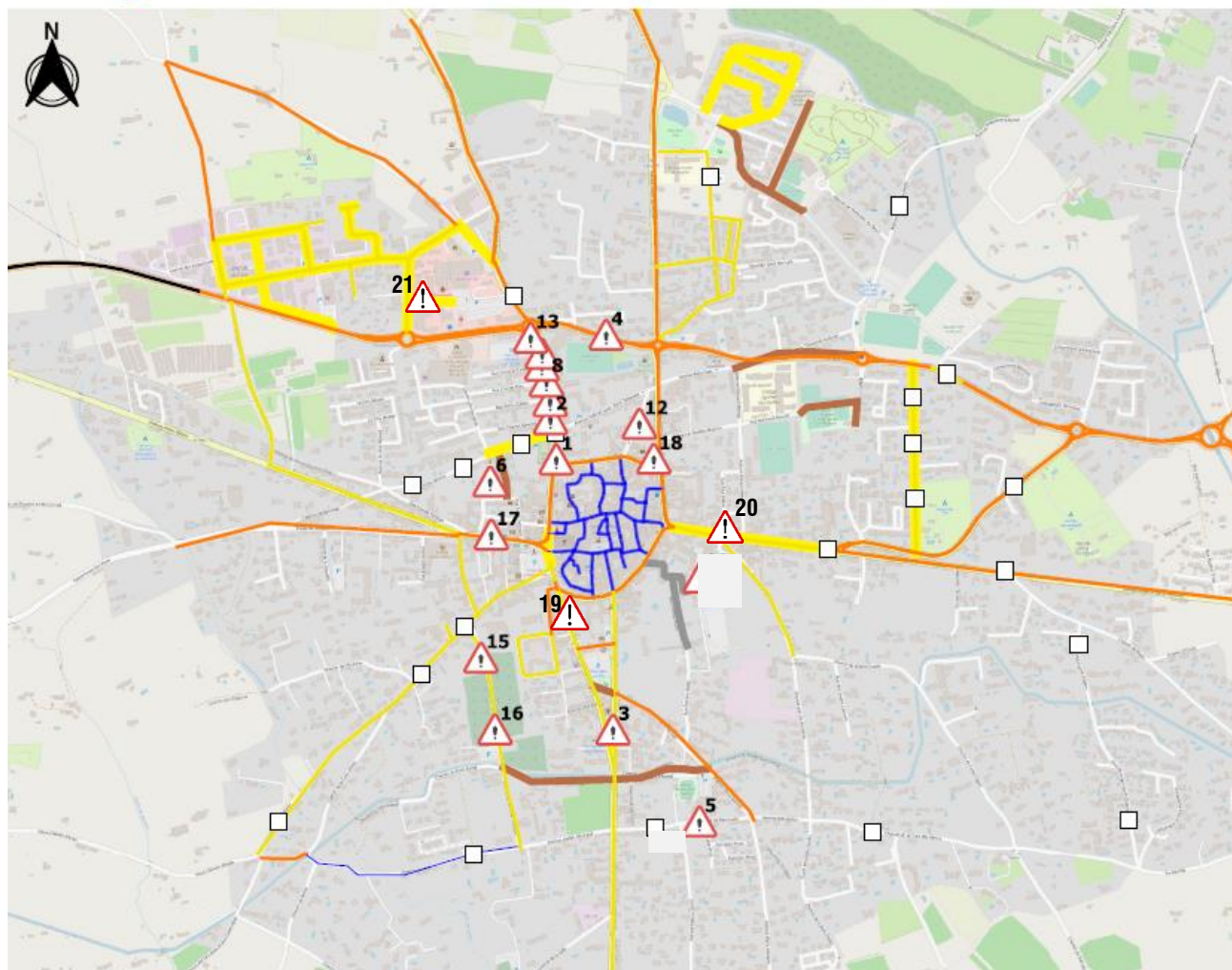
Figure 52 : Point dur n°1 (trottoir très étroit de part et d'autre de la voirie – Photos Vizea)



Figure 54 : Point dur n°4 (jogging sur les stationnements voirie, à côté des camions)



0 250 500 m



Points durs piétons et apaisement du trafic routier à St-Rémy-de-Provence



Figure 53 : Points durs piétons à St-Rémy-de-Provence - Source : SIG Vizea



Point n°19 - Trottoir dégradé avenue Durand Maillane

Point n°4 - Tassement de sol et trottoir en pente sur la D99



Point n°20 – Av. de la Libération, point dur PMR en cas de mobilier ou stationnement sur le trottoir.

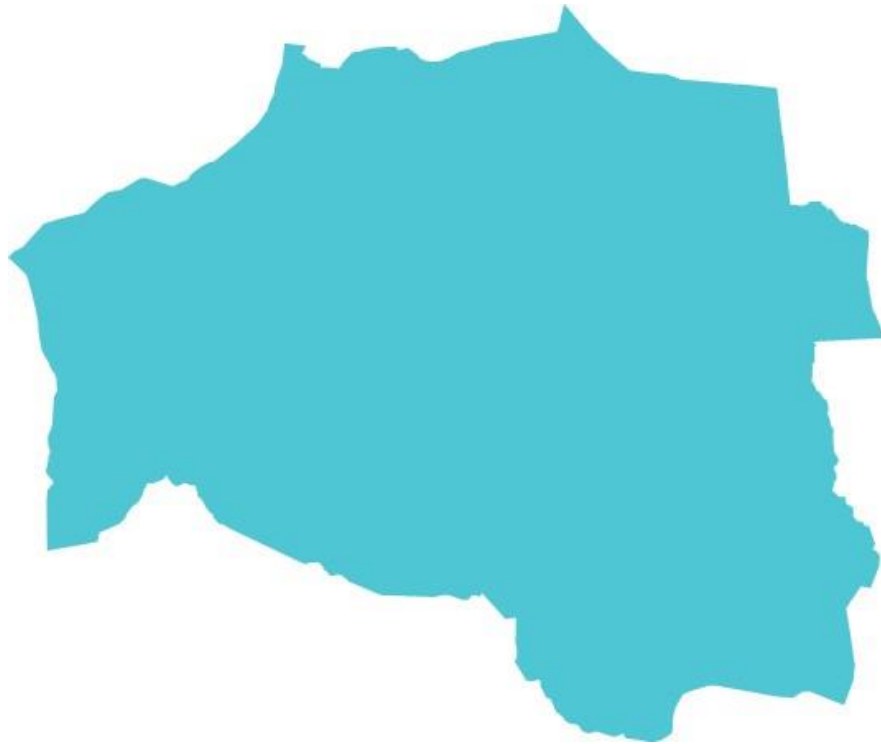
Mobiliers installés sur le cours coupant totalement les cheminements piétons sur trottoir.



#17 - Av. Fauconnet – trottoir extrêmement étroit

Av. Edouard Herriot – Stationnement gênant sur bande cyclable





Organisation de l'intermodalité

1 L'utilisation des transports ferroviaires et des aires de covoiturage

1.1 Une utilisation des transports ferroviaires limité à l'échelle de St-Rémy

Le territoire n'est pas desservi par une ligne ferroviaire directe, cependant de nombreuses gares TER sont présentes à moins de 30 km : Plan d'Orgon, Cavaillon, St-Martin-de-Crau, Fontvieille, Beaucaire, Tarascon, Chateaufrenard, Salon de Provence, Miramas, Arles... La ville d'Avignon possède aussi une gare TGV.



Figure 56 : Gare TER de Plan d'Orgon

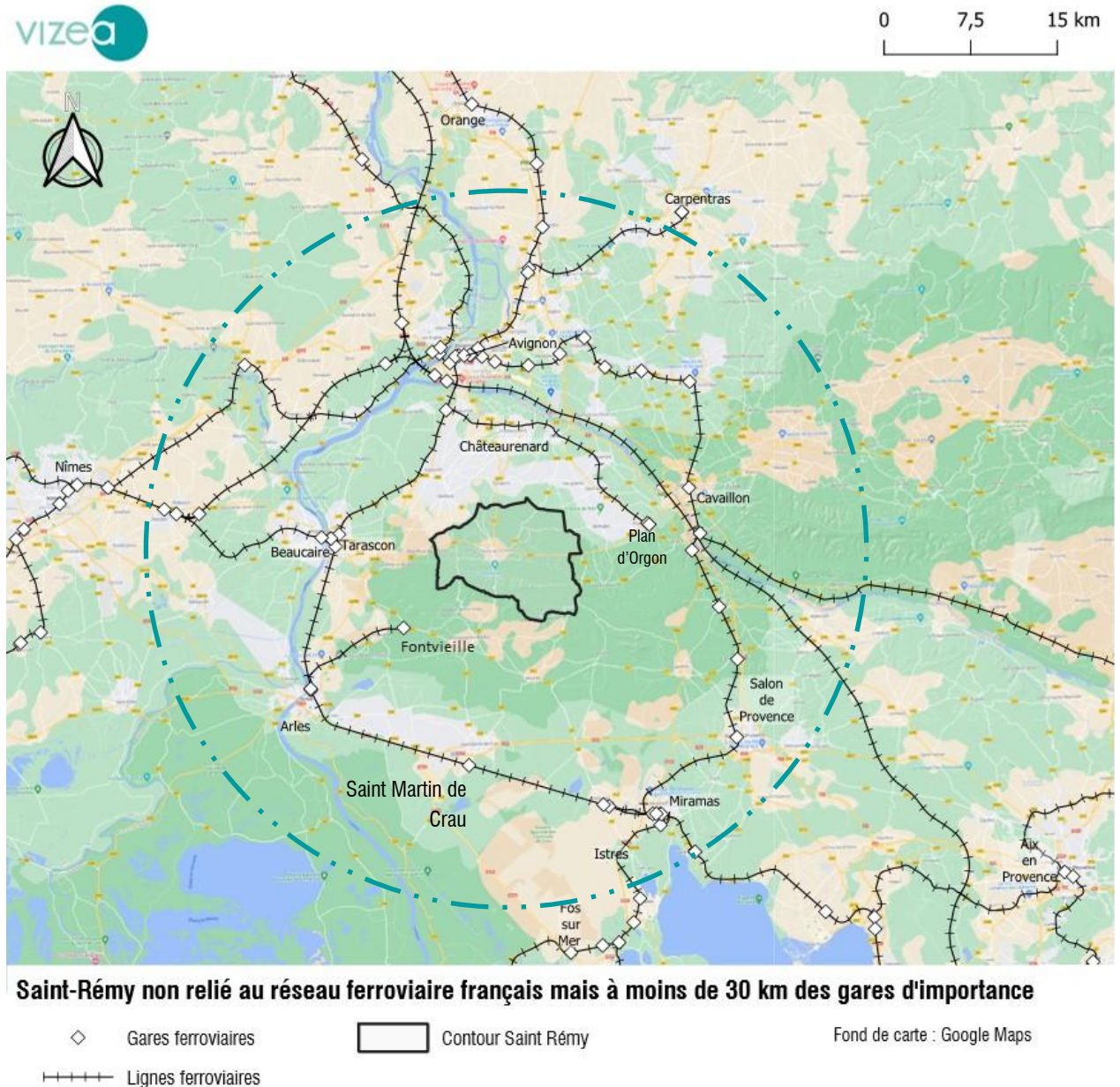


Figure 55 : Réseau ferroviaire autour de St-Rémy-de-Provence - Source : SIG Vizea

1.2 Des aires de covoiturage peu nombreuses mais en développement

Il y a deux aires de covoiturage recensées sur le territoire de Saint-Rémy-de-Provence :

- Aire de covoiturage récente (2021) dans la Zone de Laurade (SAINT-ÉTIENNE-DU-GRÈS)
- Aire de covoiturage SIMONES en cours de création à la ZA de la Massane

Les autres zones les plus proches sont situées à Berre-l'Étang et à Bagnols-sur-Cèze.

2 plateformes de covoiturations en ligne peuvent être citées :

- Une à échelle internationale qui propose quotidiennement de trajet à passant par St-Rémy : <https://www.blablacar.fr>
- Une à échelle locale, la plateforme SIMONE développée pour le territoire du Pays d'Arles : <https://www.roulons-avec-simones.fr>

En partenariat avec le PETR, l'ADEME et la MACIF.

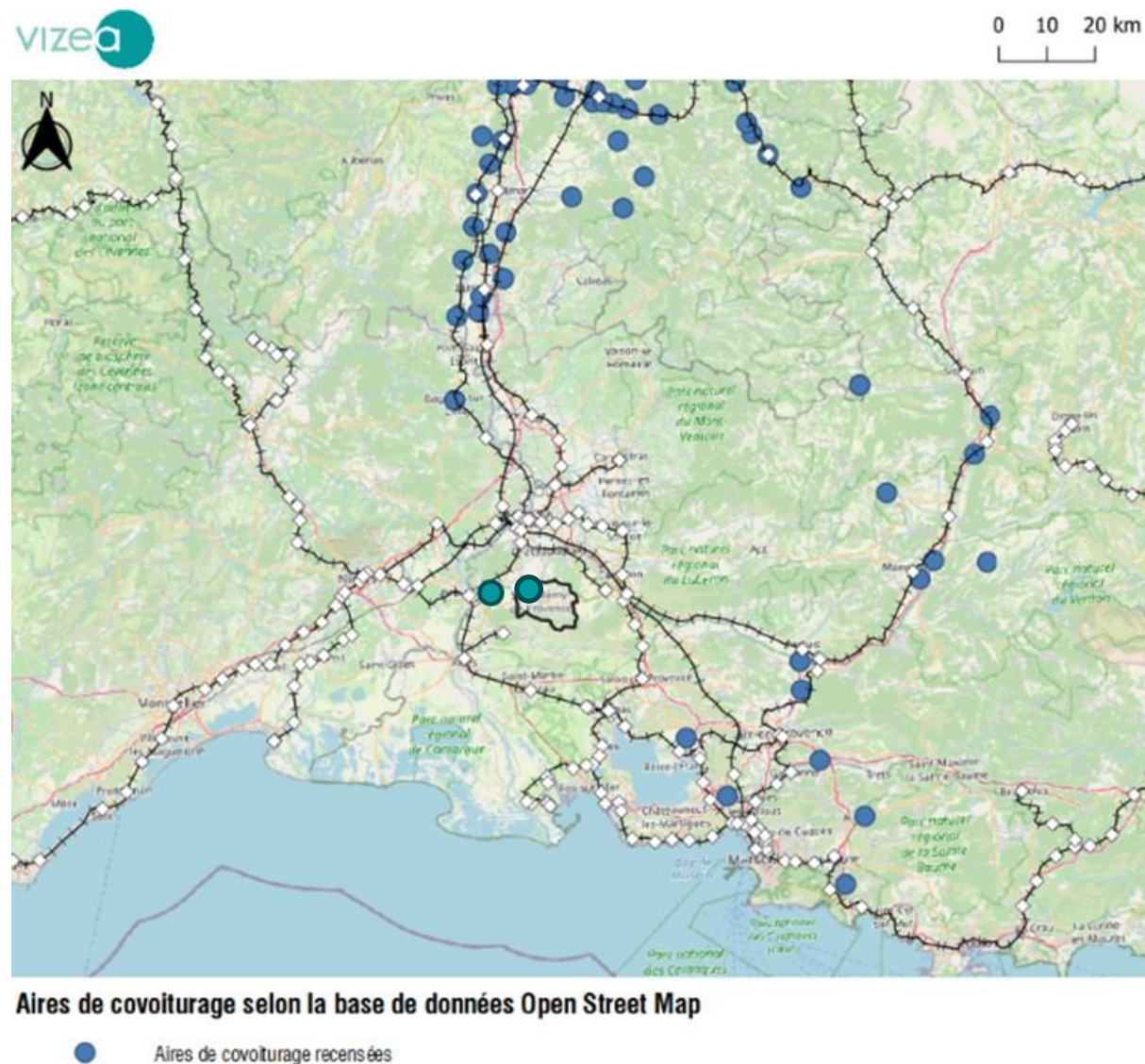


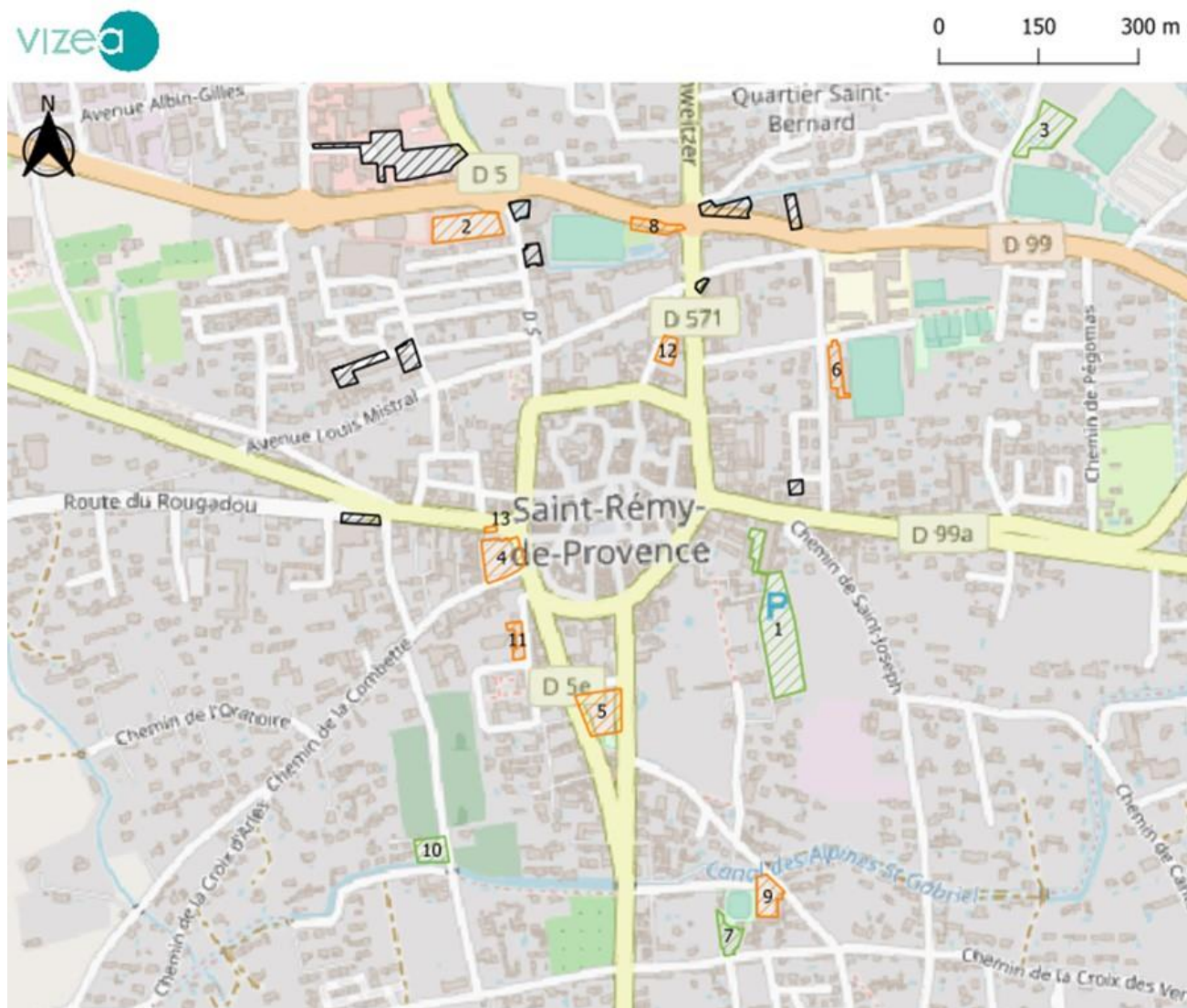
Figure 57 : Aires de covoiturage - Source : SIG Vizea

2 Les espaces de stationnement automobile et la navette du marché

2.1 Les principaux parkings de la commune

1. Parking de la Libération
2. Parking place du Général de Gaule
3. Parking du stade et collège Glanum
4. Parking de la République – Marché
5. Parking J. Jaurès – Office du Tourisme
6. Parking stade Sans Souci
7. Parking Arènes Chomel Coinon
8. Parking de la piscine municipale
9. Parking Coste – Avenue Barbier
10. Parking du Cimetière
11. Parking Jean Macé
12. Parking espace Camille Douguin

A une échelle plus large, les parkings suivants sont disponibles : L'Argelier, crèche, Cossec (espace loisir et sportif), l'Alpilium et le parking des Antiques. Egalement, le parking du Cimetière des juifs et le parking du tennis.



Parkings automobiles du centre-ville de St-Rémy-de-Provence

Gratuit

Payant

Parkings commerciaux ou privés

Figure 58 : Parkings automobiles du centre-ville de St-Rémy-de-Provence – Source : SIG Vizea

2.2 Comptages sur les parkings à moins de 10 minutes du centre

2.2.1 Période estivale

Mercredi 28 juillet 2021 – Jour de marché

ID	Nom	Tarification	Capacité	Nombre de places occupées				Taux de remplissage			
				7h45	10h30	16h45	19h45	7h45	10h30	16h45	19h45
1	Parking de la Libération	Gratuit	400	51	433	237	187	13%	108%	59%	47%
2	Place du Général de Gaulle	Payant	150	10	110	74	42	7%	73%	49%	28%
3	Collège Glanum et Stade D99	Gratuit	145	5	13	3	5	3%	9%	2%	3%
4	République - Marché	Payant	115	Marché	Marché	101	100	/	/	88%	87%
5	Place Jean Jaurès - Office du Tourisme	Payant	100	55	99	91	90	55%	99%	91%	90%
6	Stade Sans Souci	Payant	40		36	15	10	0%	90%	38%	25%
7	Arènes Chomel	Gratuit	40	4	28	2	8	10%	70%	5%	20%
8	Parking Piscine municipale	Payant	40	10	38	24	18	25%	95%	60%	45%
9	Coste - Avenue Barbier	Payant	70	5	55	14	12	7%	79%	20%	17%

* Seul parking légèrement au-delà de l'isochrone de 10 minutes à pied du centre-bourg (place de la mairie)

Horaires de passage	7h45	10h30	16h45	19h45
Remplissage moyen pondéré par la capacité des parkings sans le parking du collège Glanum *	16 %	90 %	56 %	46 %

Dysfonctionnement ponctuel

Mercredi 28 juillet 2021 - 10h30

Parking Coste – avenue Barbier : une seule machine bien trop lente pour assurer une fluidité lors de ces pics de fréquentation. Les touristes ne sont pas contents et demande une machine supplémentaire ou application.

PREMIÈRES PRÉCONISATIONS

1. Favoriser les continuités piétonnes entre des parkings relais et le centre-ville,
2. Renforcer la dualité des réglementations de stationnement entre la période estivale et hivernale,



Figure 59 : Dysfonctionnement ponctuel estival - Photo Vizea

2.2.2 Période scolaire

Mardi 12 octobre 2021

ID	Nom	Tarification	Capacité	Nombre de places occupées				Taux de remplissage			
				7h45	10h45	16h45	19h45	7h45	10h45	16h45	19h45
1	Parking de la Libération	Gratuit	400	121	251	246	163	30%	63%	62%	41%
2	Place du Général de Gaulle	Payant	150	16	56	68	22	11%	37%	45%	15%
3	Collège Glanum et Stade D99	Gratuit	145	1	5	26	15	1%	3%	18%	10%
4	République - Marché	Payant	115	27	65	101	50	23%	57%	88%	43%
5	Place Jean Jaurès - Office du Tourisme	Payant	100	48	125	106	78	48%	125%	106%	78%
6	Stade Sans Souci	Payant	40	8	23	45	48	20%	58%	113%	120%
7	Arènes Chomel	Gratuit	40	0	1	0	0	0%	3%	0%	0%
8	Parking Piscine municipale	Payant	40	2	24	33	20	5%	60%	83%	50%
9	Coste - Avenue Barbier	Payant	70	2	2	3	1	3%	3%	4%	1%
SOMME			1370	309	717	814	519	24%	56%	61%	43%

Remplissage moyen pondéré par la capacité des parkings (hors collège Glanum)			
7h45	10h45	16h45	19h45
23%	57%	63%	40%

Synthèse des périodes estivales et scolaires :

Les parkings peuvent accueillir les personnes souhaitant se garer sans aucune difficulté le matin avant 10h peu importe la période. Passé cette heure le parking de l'office du tourisme est très souvent saturé. De même pour le parking du stade sans souci en période scolaire et celui de la République l'été.

2.3 Un service de navettes estivales mis en place

Durant l'été 2021, la ville de St-Rémy-de-Provence a expérimenté un système de navette parking relais – centre-ville. Elle a été mise en place chaque mercredi à partir du 30 juin, de 9h à 13h avec une fréquence d'un passage toutes les 30 minutes. Ce service était 100% gratuit utilisant le parking gratuit du stade et collège Glanum et ne nécessitant pas de ticket.

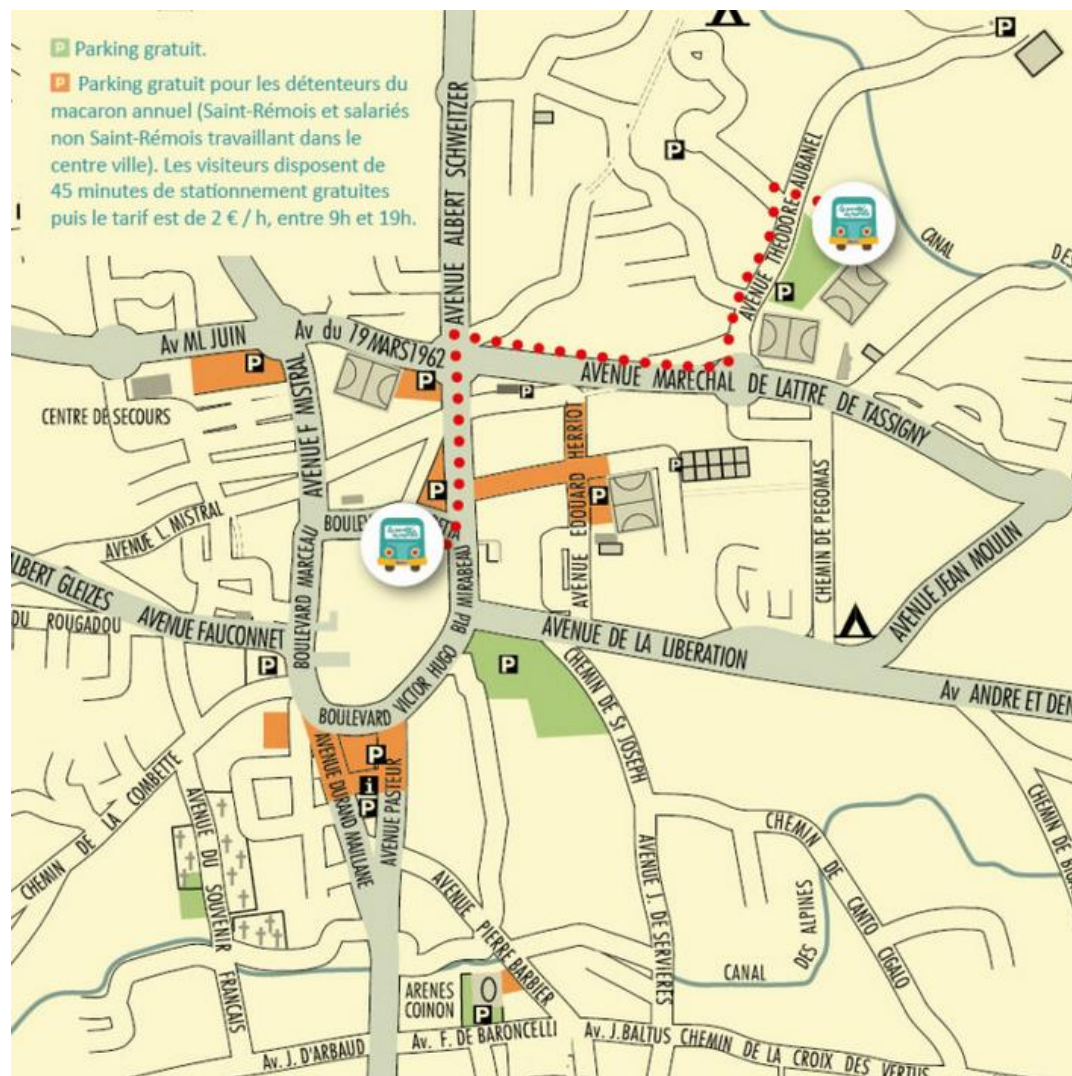


Figure 60 : Navette Collège Glanum-Cœur de village – Source : site web Ville de St-Rémy

2.4 La navette sociale du CCAS

Le Centre Communal d'Actions Sociales à mis en place des navettes destinées aux personnes de plus de 65 ans et aux personnes en situation de handicap.

Ce service de transport en commun permet aux personnes isolées géographiquement ou rencontrant des difficultés pour se déplacer de se rendre dans différents lieux de la ville, pour des rendez-vous, des courses...

La navette circule l'après-midi (13h30 – 17h30) du lundi au vendredi ainsi que le mardi matin (8h30 – 12h).

Elle est utilisable à partir de 65 ans ou sur critères sociaux et médicaux pour les moins de 65 ans (dérogation sur avis du conseil d'administration et présentation d'un certificat médical).

Figure 61 : Extrait du dépliant (<https://www.mairie-saintremydeprovence.com/wp-content/uploads/2021/02/flyer-navette.pdf>)



Tél. 04 90 92 49 08

Sur rendez-vous uniquement

La Navette est à réserver au plus tard la veille avant midi.

Tarifs

ABONNEMENT POUR 12 MOIS DE DATE À DATE

Sur demande

Lieu de ramassage

- soit à votre domicile
- soit au bout de votre rue

Les horaires de passage et le lieu de ramassage seront déterminés lors de la prise de rendez-vous.

Les horaires

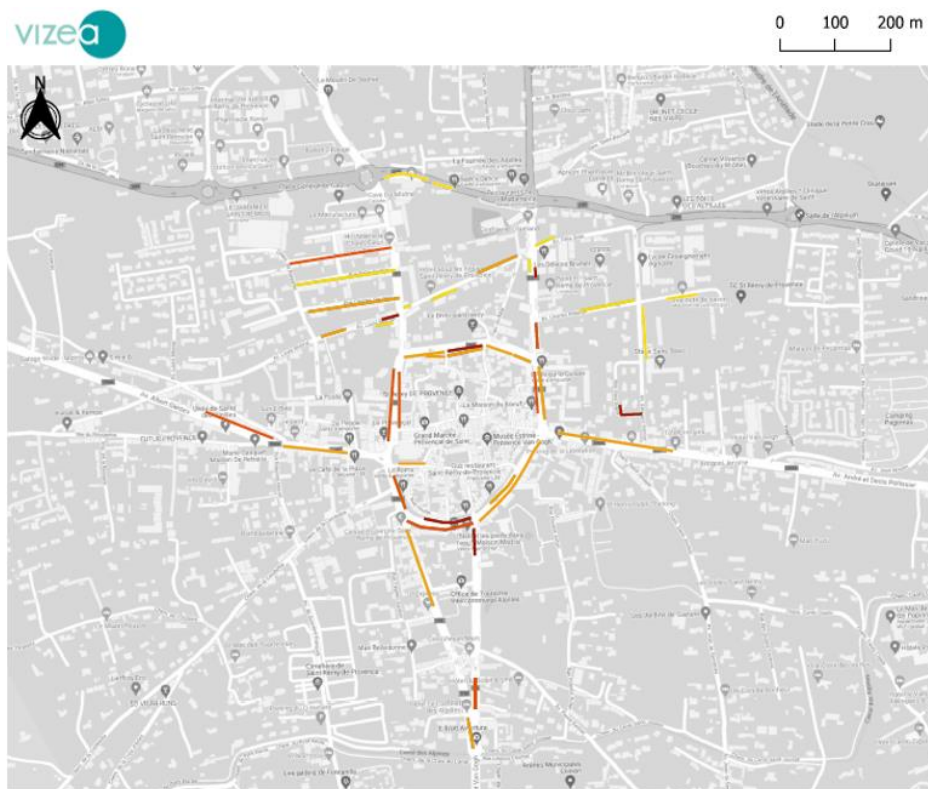
●
●
●
●
●
●
●
●

	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi
De 8h30 à 12h00		TRANSPORTS			
De 13h30 à 14h15	RAMASSAGE AU DOMICILE : CLUB DE L'AMITIÉ OU ES13				
De 14h15 à 16h30	TRANSPORTS				
De 16h30 à 17h30	RETOUR AU DOMICILE				

Horaires exceptionnels en août : mardi et jeudi 8h30-12h et 13h30-17h30

2.5 Comptages stationnement automobile sur voirie

2.5.1 Période estivale



Occupation des stationnements sur la voirie

Août 2021 - Mercredi 7h30



7h30

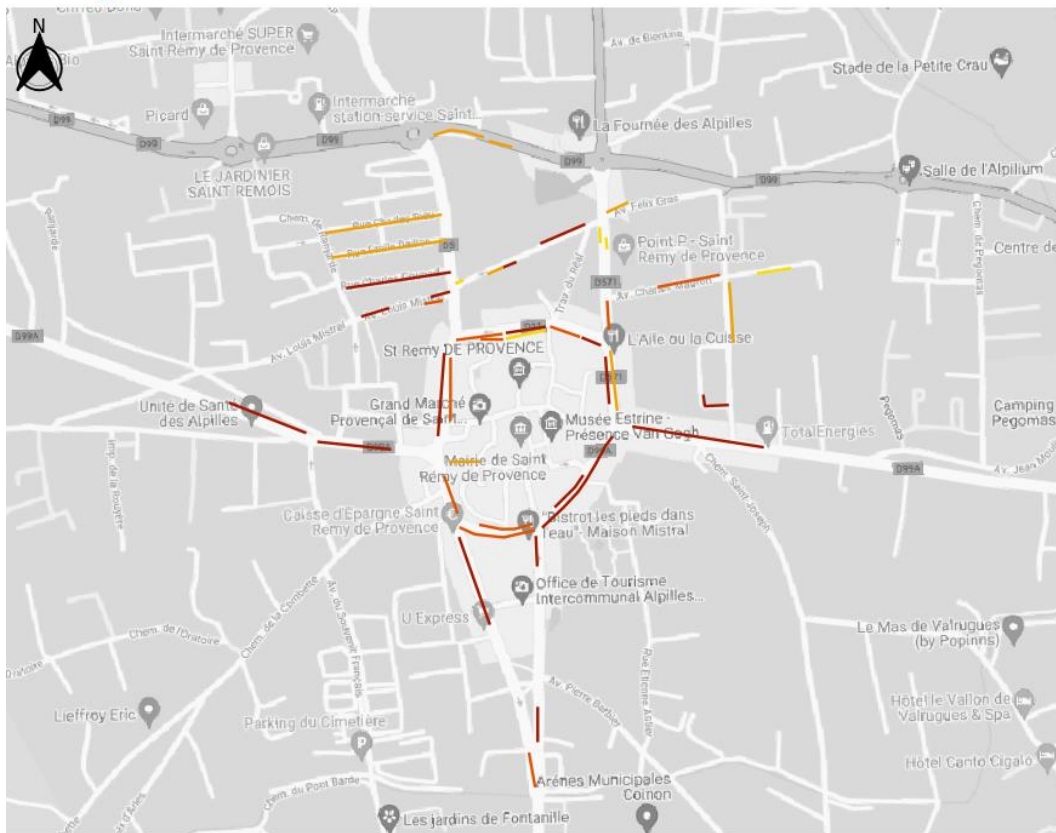


Occupation des stationnements sur la voirie

Août 2021 - Mercredi 10h30



10h30

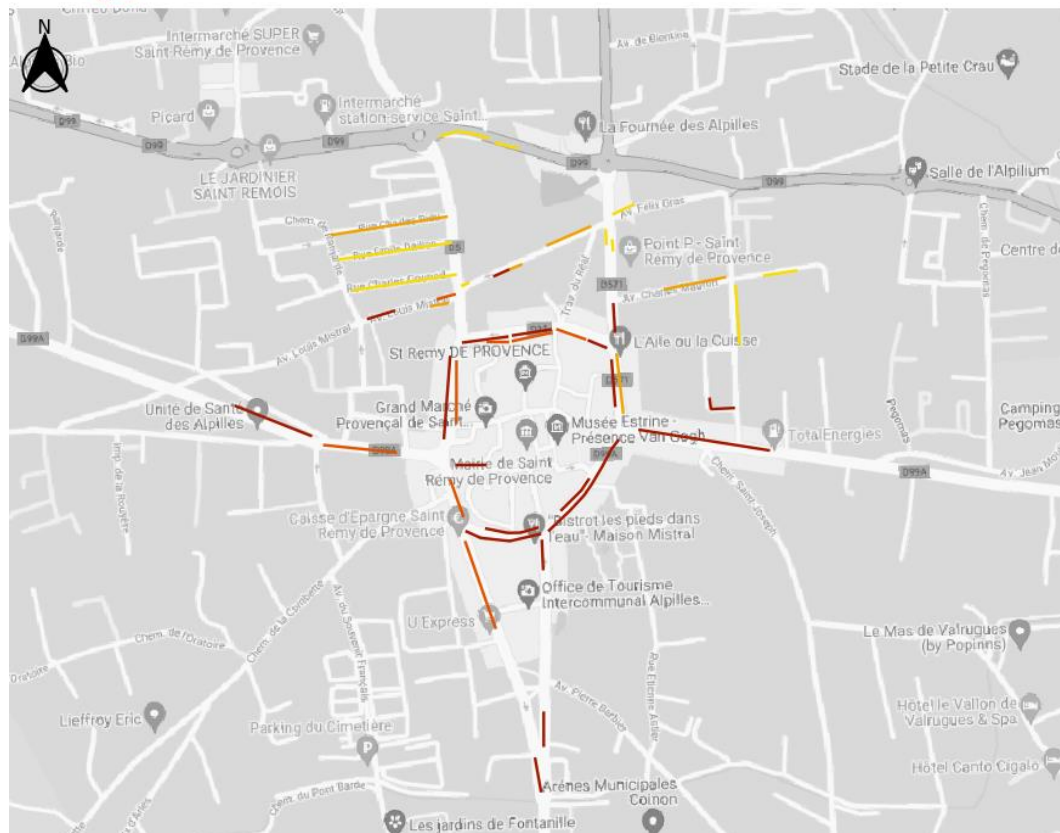


Occupation des places de stationnement sur la voirie du centre-ville

Août 2021 - Mercredi 16h30



16h30

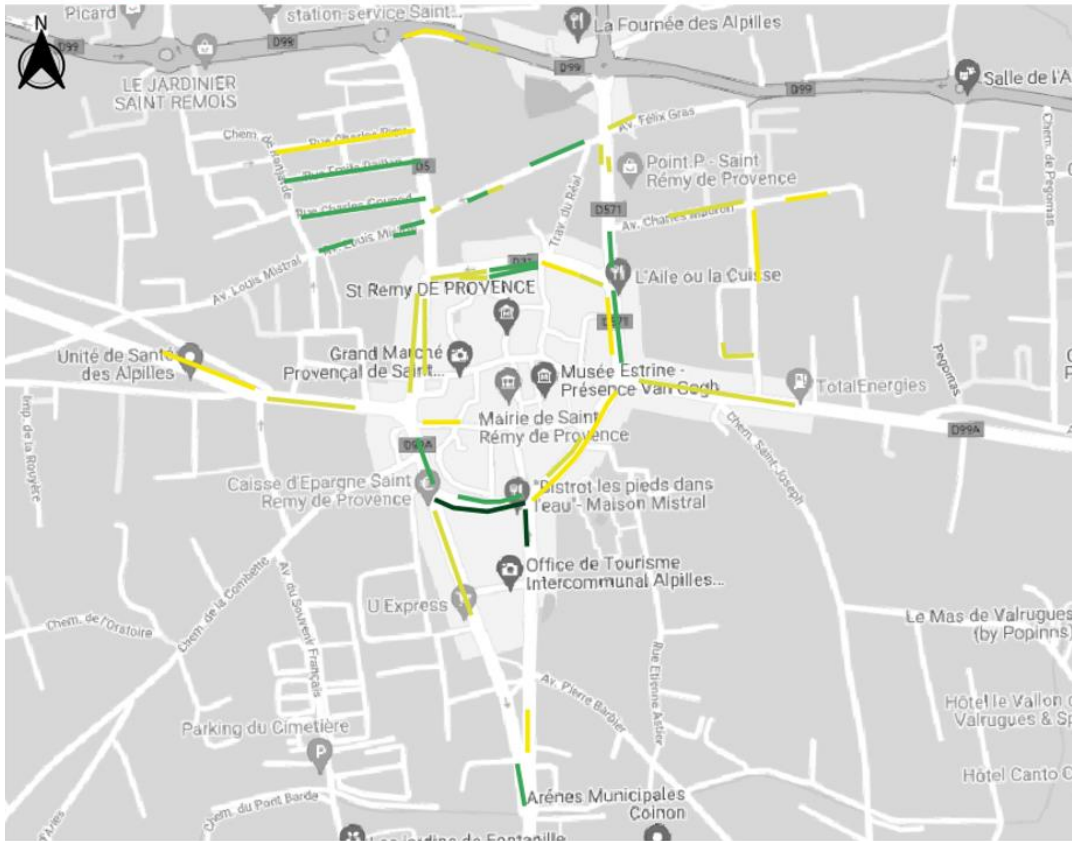


Occupation des places de stationnement sur la voirie du centre-ville

Août 2021 - Mercredi 19h30



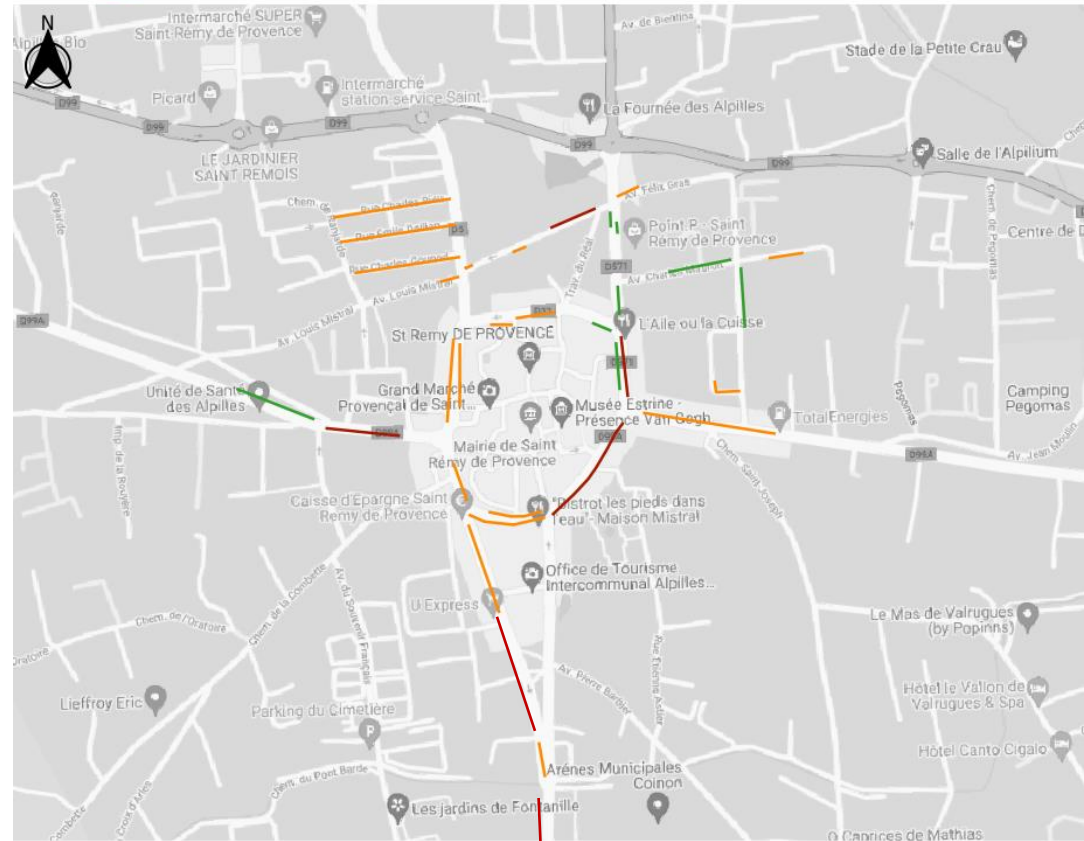
19h30



Part des véhicules stationnés restant plus de 3 heures consécutives sur les segments repérés

- < 20%
- 20 à 40%
- 40 à 60%
- > 60%

Une rotation importante sur les stationnements "voirie" reflet du tourisme estival Saint-Rémois



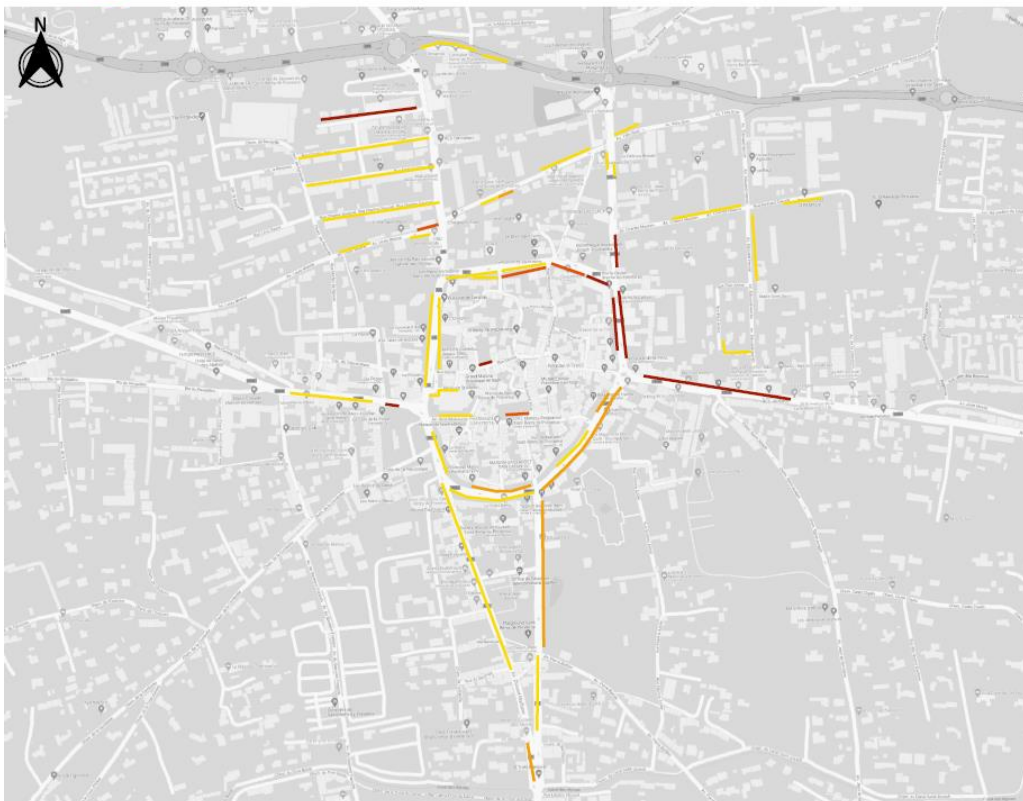
Stationnement informel moyen relevé lors des passages

- Non remarqué
- 1 à 2 véhicule(s)
- 3 ou 4 véhicules

2.5.2 Période scolaire



0 100 200 m

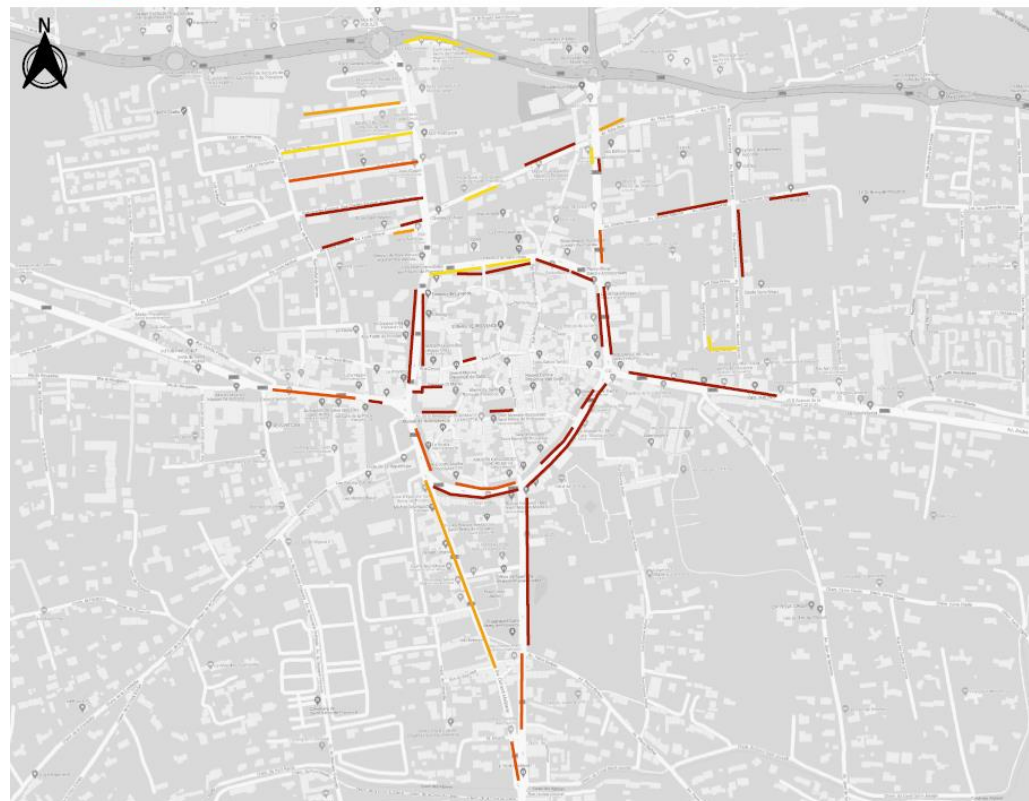


Occupation des stationnements sur la voirie

Mardi 12 Octobre 2021 - Heure : 7h45



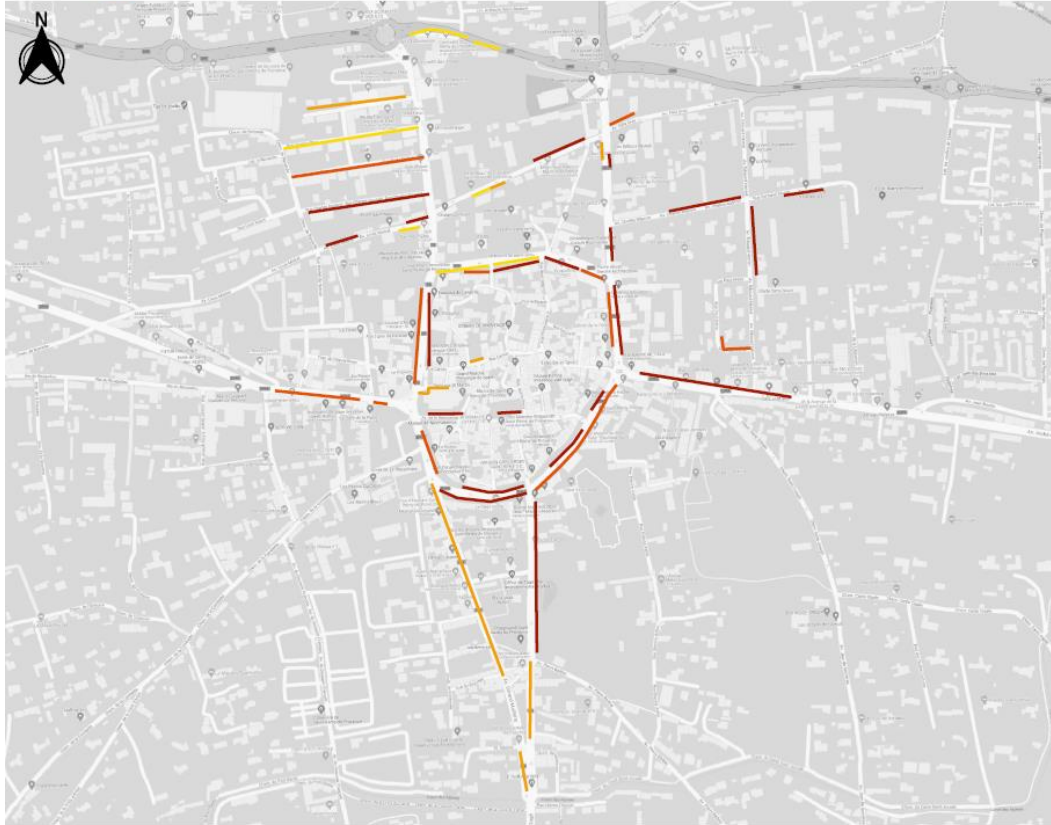
0 100 200 m



Occupation des stationnements sur la voirie

Mardi 12 Octobre 2021 - Heure : 9h45

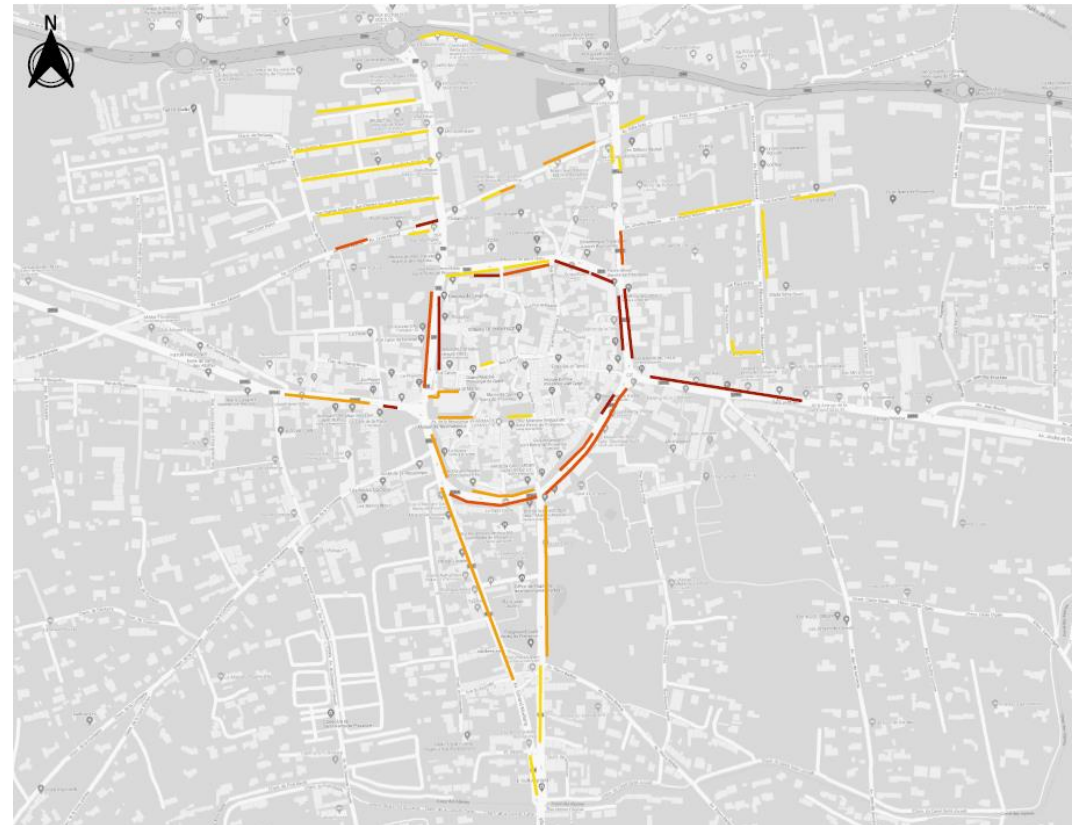




Occupation des stationnements sur la voirie

Mardi 12 Octobre 2021 - Heure : 16h30

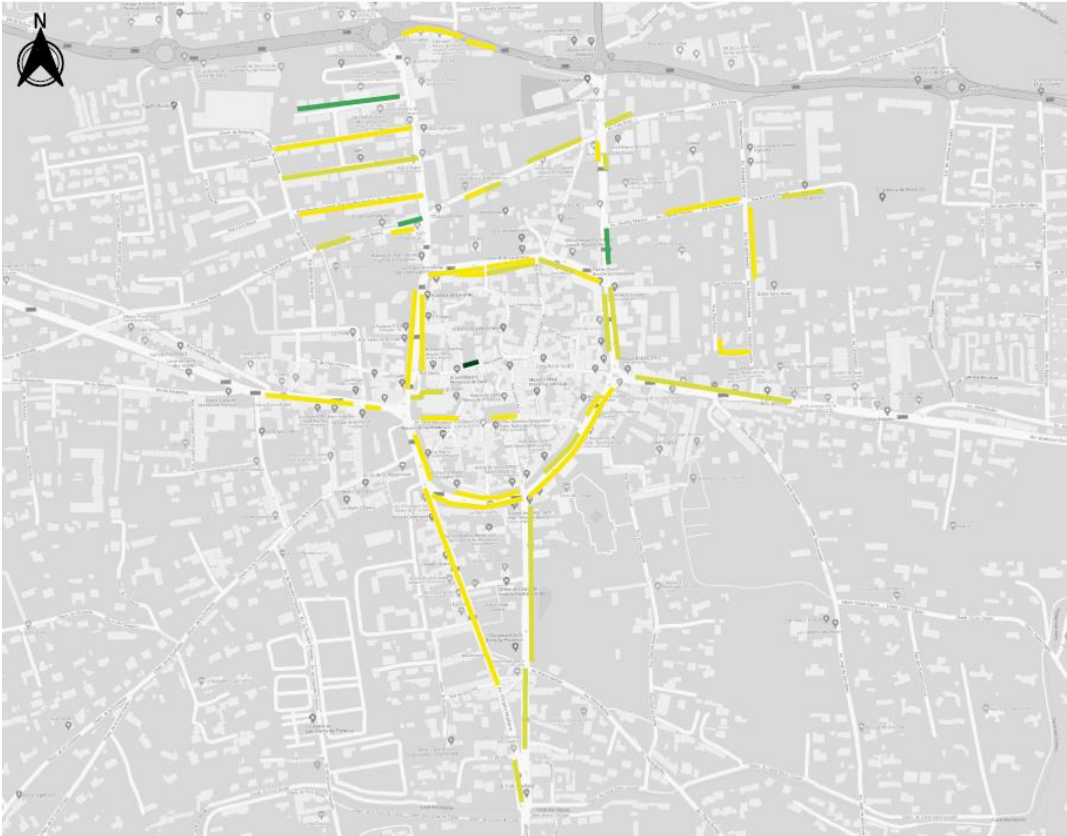
- < 50 %
- 50 à 70 %
- 70 à 85 %
- > 85 %



Occupation des stationnements sur la voirie

Mardi 12 Octobre 2021 - Heure : 19h30

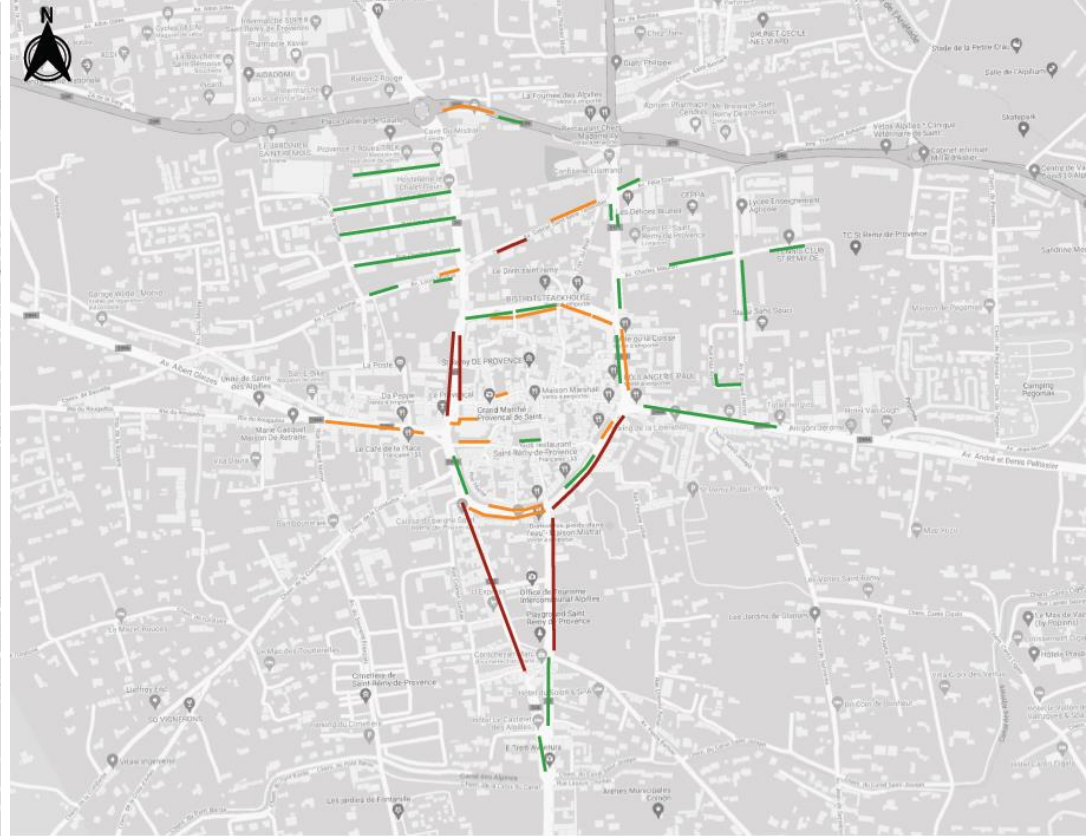
- < 50 %
- 50 à 70 %
- 70 à 85 %
- > 85 %



Part des véhicules stationnés restant plus de 3 heures consécutives sur les segments repérés

- < 20%
- 20 à 40%
- 40 à 60%
- > 60%

Une rotation très importante sur les stationnements "voirie" reflète d'un centre-ville dynamique



Stationnement informel moyen relevé lors des passages

- Non remarqué
- 1 à 2 véhicule(s)
- 3 ou 4 véhicules

3 Les services de borne de recharge des véhicules électriques

3.1 Echelle cœur de ville



Figure 63 : Proche du parking

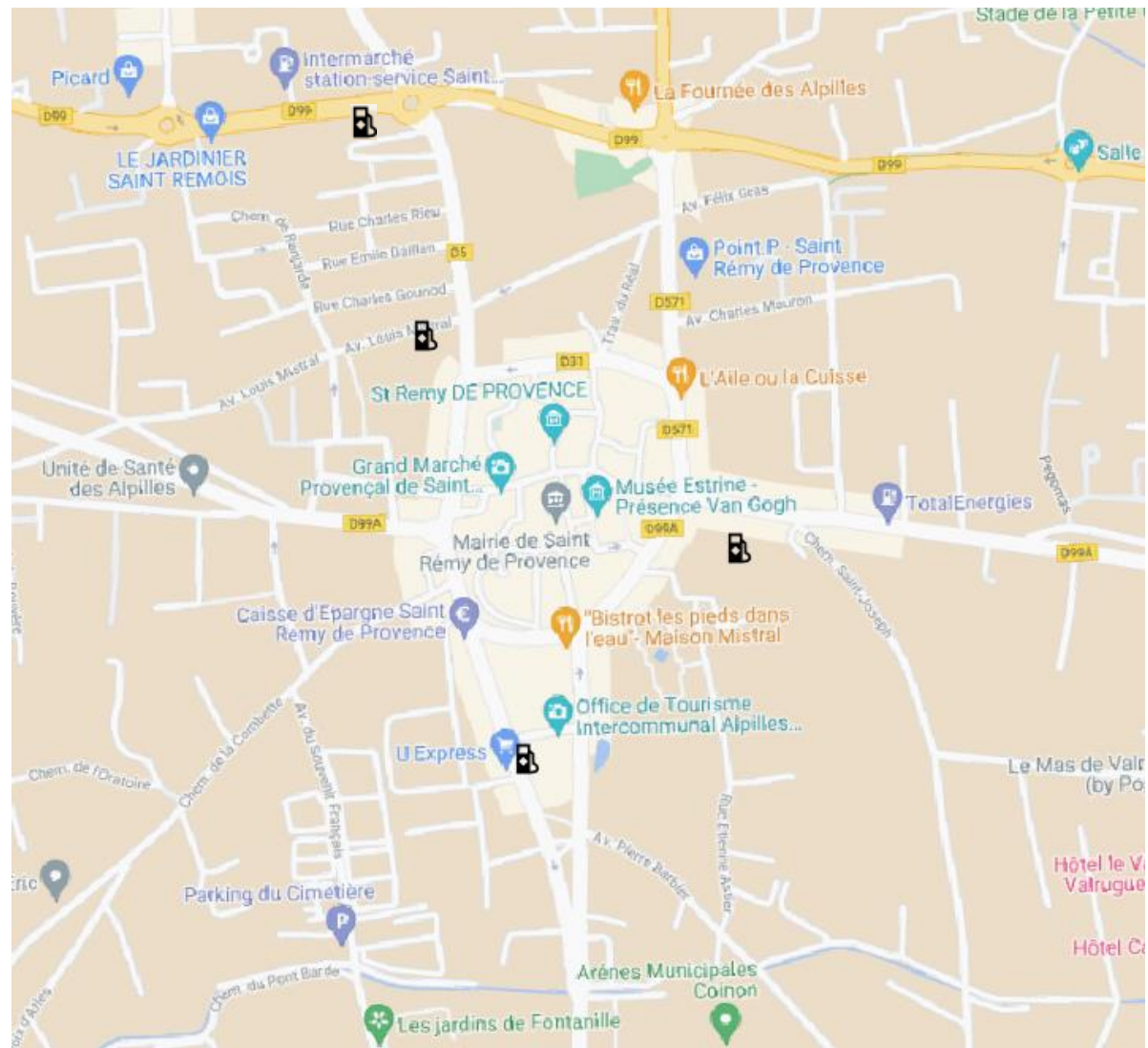


Figure 62 : Référencement des bornes de recharge des véhicules électriques - Source : SIG Vizea

3.2 Echelle intercommunale

Le territoire compte 14 bornes de recharges des véhicules électriques.

Elles sont toutes opérationnelles et aujourd'hui gérées par la Communauté de Communes Vallées Baux Alpilles.

Le Syndicat Mixte d'Électrification du Département des Bouches du Rhône a aidé à développer cette démarche de réseau public de bornes de recharge nommées « Simone ». A l'échelle du département c'est environ 160 bornes qui ont été installées ces dernières années

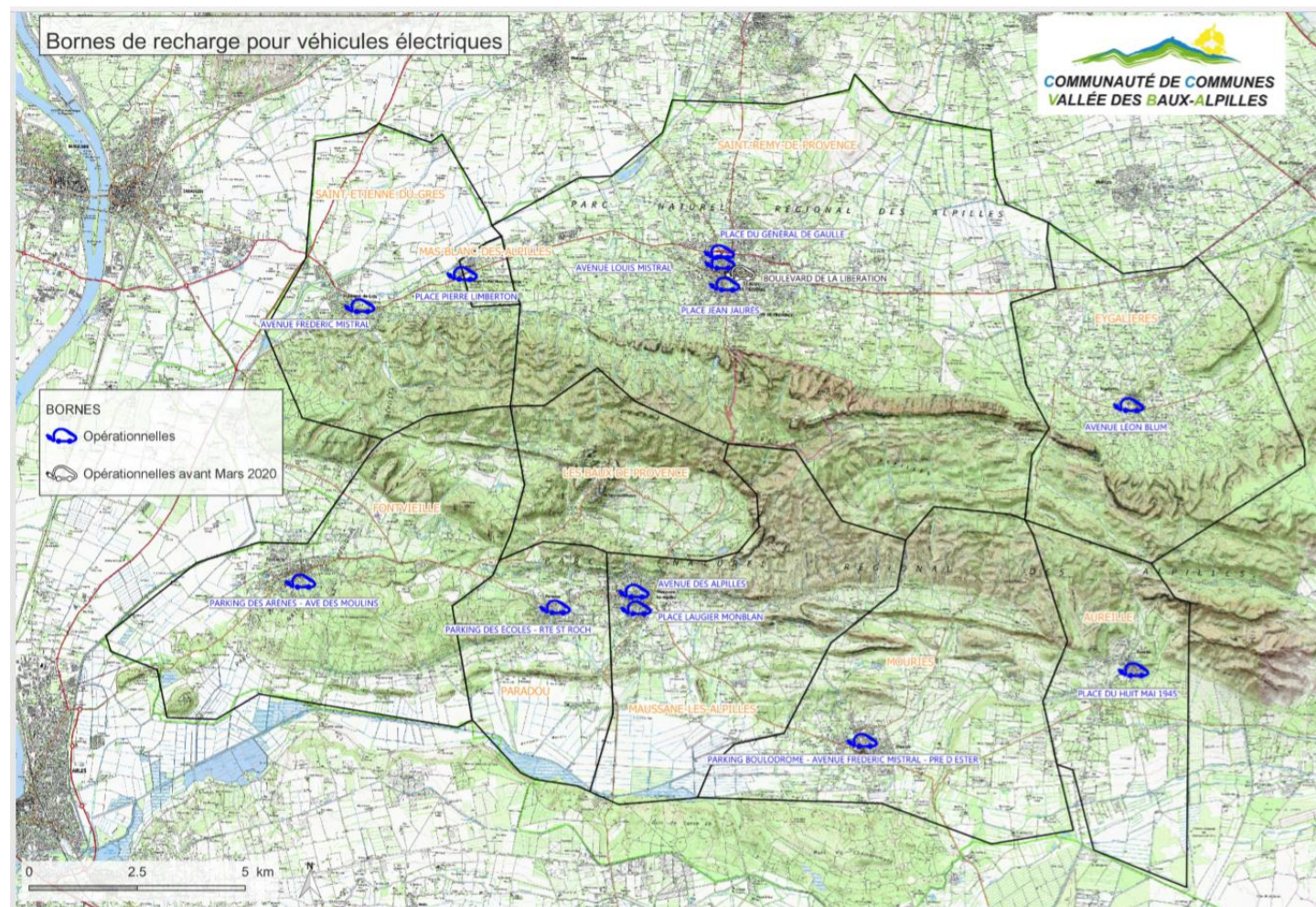
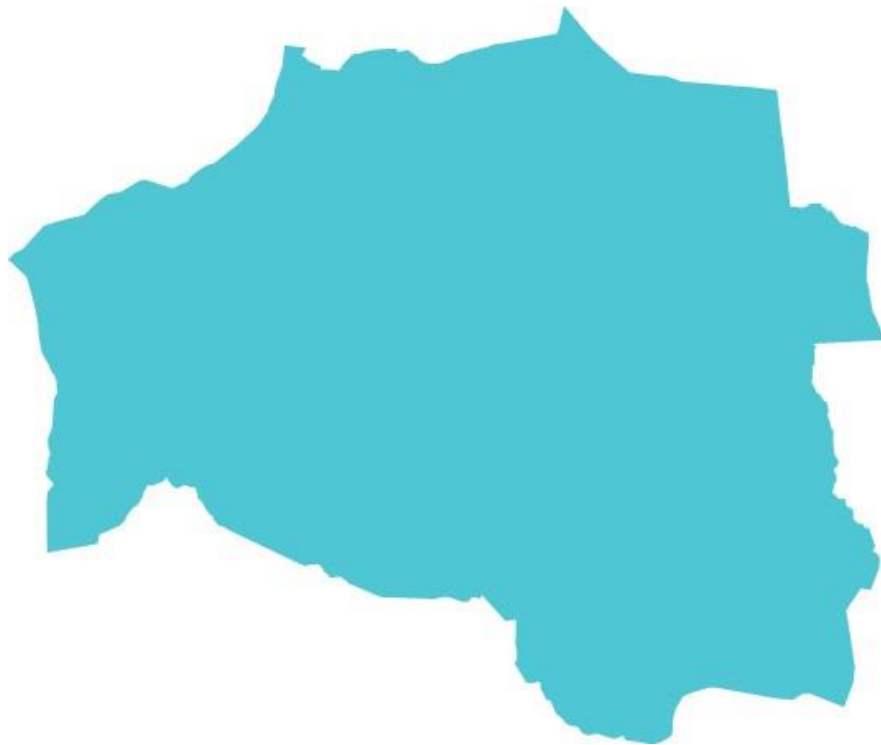


Figure 64 - Bornes de recharges VE à l'échelle de la Communauté de Communes - Source : CCVBA



Orientations stratégiques

1 Premières orientations stratégiques



La valorisation du réseau routier secondaire desservant notamment les entreprises et commerces locaux saint-rémois

- Apporter une dimension utilitaire au réseau routier en identifiant, jalonnant et sécurisant les itinéraires les plus fréquentés.
- Traiter l'**insécurité très forte** sur les axes principaux et sur le réseau secondaire qui n'est pas exempt de risques et avec ses difficultés propres (voies de délestages très empruntées)
- Mettre en place un **jalonement** orienté mobilités du quotidien
- Travailler sur un **plan de circulation** et optimiser la logistique du dernier kilomètre pour les entreprises et commerces de proximité



Le jalonement, l'accessibilité PMR et les continuités « modes actifs » notamment piétonne

- Améliorer la **qualité** et la **lisibilité** des cheminements piétons, notamment depuis les parkings et pôles d'attractivités vers le centre-bourg et les espaces résidentiels
- Instaurer une **signalétique complète** et efficace en centre-ville et aux abords (réglementation vitesse et stationnement, rabattement vers les aménagements cyclables et les transports en commun, ...)
- Améliorer et **optimiser** les dispositifs d'**apaisement** existants (plateaux surélevés, coussins berlinois béton, sécuriser les traversées au niveau des passages piétons en les rendant visibles) ainsi que les cheminements pour les piétons (dont les personnes à mobilité réduite)
- Travailler à une **échelle supra-communale** pour penser les abords des établissements d'enseignement secondaire et l'accès vers les gares du territoire



Le développement de l'intermodalité

- Développer l'intermodalité (aires de covoiturage et d'auto-stop, interface vélo-piéton-transports en commun, ...)
- Créer des espaces ou aires de covoiturages / autostop équipées : éclairages, bancs, abris, stationnements modes actifs sécurisés type box, kits réparations vélos en libres services, bornes de recharge voiture / vélo / trottinettes électriques...
- **Jalonner** vers les espaces d'intermodalité type aire de covoiturage largement aménagée et équipée
- Améliorer le **rabattement** vers les gares ferroviaires et routières par de la communication et de la signalétique (échelle intercommunale)
- Etudier l'opportunité de coopération avec le département pour le projet de Maison Stop ou Maison du vélo sur l'ancienne gare des Agriottes.



Le traitement des abords des établissements scolaires

- Veiller à faire perdurer l'**apaisement** des **circulations** aux abords des établissements scolaires
- Travailler avec les établissements scolaires afin de proposer une offre de stationnement adaptée et sécurisée
- Proposer des dispositifs innovants aux heures de pointes devant les établissements (fermeture des voies aux voitures aux heures de sorties d'école, travail signalétique agréable sur les cheminements et sens de circulation, ...).



Les connexions avec les territoires voisins et l'accès aux pôles d'attractivités de la commune

- Travailler en **cohérence et complémentarité** avec les territoires voisins
- Mettre en valeur le patrimoine saint-rémois ainsi que les entreprises et commerces locaux par des connexions travaillées et jalonnées
- Valoriser le potentiel important de desserte cyclable en offrant les itinéraires correspondants aux besoins des cyclistes



Le développement de l'offre de stationnement et de services

- Réduire la place de la voiture déjà omniprésente à St-Rémy (notamment sur les voiries)
- Valoriser l'Office du Tourisme déjà actif dans l'information sur les modes actifs
- **Mettre en place un maillage du réseau avec mise à disposition de services** : stationnement courte et longue durée, sanitaires et point d'eau, prises, kits de réparation, station de gonflage... Ne pas négliger les contraintes des entreprises et commerces de proximités nombreux en cœur de ville et dans la zone d'activité de la Massane.
- Répondre à la demande des habitants concernant le **stationnement sécurisé**, le **marquage vélo**, le renforcement de l'**offre vélo à assistance électrique**...
- Travailler à la source pour réduire le stationnement anarchique (clarté de la réglementation, meilleure lisibilité, repérage et jalonnement vers les bornes, ...) sur le cœur de ville, les cours et boulevards et en attendant sanctionner le non-respect.

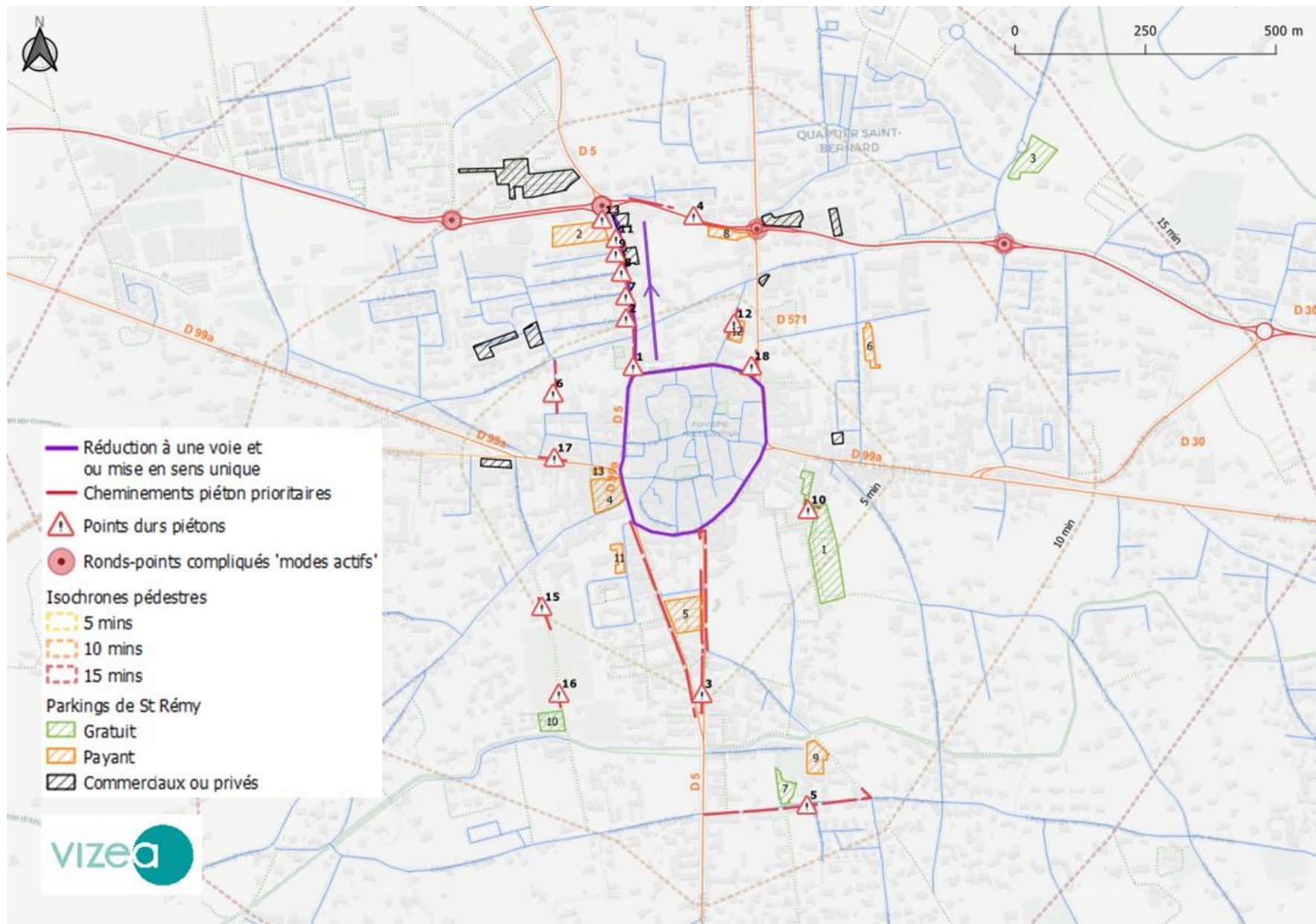


Figure 65: Premiers enjeux et prémices de stratégie mobilité durable - Source : SIG Vizea

4 Atouts et contraintes du territoire

	Atouts	Contraintes
Urbanisme et organisation des zones urbaines	<ul style="list-style-type: none"> Des <u>pôles générateurs</u> de déplacements <u>regroupés</u> principalement sur l’empreinte du cœur de ville élargie. Ville-pôle <u>à taille humaine</u> pouvant se traverser facilement à vélo dans la mesure d’aménagement sécurisés continu. Un centre-ville ancien traité au niveau de la <u>cohabitation</u> vélo, voiture, piéton. 	<ul style="list-style-type: none"> Un <u>travail conséquent</u> restant sur les zones urbaines situées en proximité immédiate (mais <u>en dehors</u>) du cœur de ville.
Besoins des usagers	<ul style="list-style-type: none"> La <u>mobilité des seniors</u> au cœur des réflexions. Des <u>associations actives</u> et des opportunités de discussions / concertations nombreuses. La ville de St-Rémy-de-Provence présente un <u>éventail complet de catégories d’usagers</u> car elle héberge aussi de nombreux jeunes (établissements scolaires nombreux) et actifs (cadre de vie agréable). 	<ul style="list-style-type: none"> Besoins d’effectuer des <u>déplacements du quotidien</u> (proches et lointains) <u>Éloignement domicile-travail</u> rendant souvent difficile de se passer de la voiture. Donc besoin de <u>renforcer l’intermodalité</u> et la qualité des lieux de transits entre 2 modes déplacements différents (aires) En extérieur du centre-ville : <u>faible densité de population</u> – rendant complexe les services.
Réseau viaire	<ul style="list-style-type: none"> Maillage intéressant avec des <u>typologies routières</u> très <u>variées</u>. 	<ul style="list-style-type: none"> Un <u>fort trafic sur les routes départementales</u>, les rendant dangereuses pour les piétons et cyclistes Maillage cheminements piétons / modes actifs / non-motorisés <u>discontinu</u> et parfois peu qualitatif.
Transports en commun et intermodalité	<ul style="list-style-type: none"> Une liaison d’envergure (57 Nord-Sud) et une liaison secondaire (54 Est-Ouest) <u>Nombreux arrêts</u> en centre-ville et sur les routes d’accès aux boulevards 	<ul style="list-style-type: none"> <u>Absence de réelle gare routière</u> <u>Fréquences des passages assez faibles</u> et absence de bus après 19h15 (voir 15h dans le sens Cavailon → St-Rémy-de-Provence) Certaines zones ne sont pas desservies en transports collectifs.

<p style="text-align: center;">Système vélo</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Potentiel de <u>connexions supplémentaires</u> à l'<u>Euro Vélo 8</u>. à aménager pour développer les <u>liens vers les territoires voisins</u>. • De <u>nombreux acteurs</u> du vélos présents sur le territoire : associations, magasins de réparation, de location vélo, VTT, trottinettes électriques tout terrain • <u>Boucles cyclables</u> locales existantes • Stationnements type <u>arceaux nombreux</u> en centre-ville 	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Discontinuité des aménagements</u> au Nord du cœur de ville • <u>Dangerosité</u> aux niveaux des ronds-points (absence d'aménagement type peinture au sol recommandée par le CEREMA) • Dangerosité sur les départementales D99, D5, ... et axes secondaires qui présentent des points durs spécifiques • Peu de stationnement <u>sécurisé</u> dans les polarités éloignées (ZA, collège Glanum, Antiques, ...) • <u>Peu de jalonnement cyclable</u> • Absence de services vélo communaux (type vélo à assistance électrique, kit de réparation, ...) à nuancer avec la présence d'acteurs privés locaux mais cibles différentes (mobilité touristique vs. mobilité du quotidien)
<p style="text-align: center;">Système marche</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Un <u>cœur de village</u> attractif, agréable et apaisé • Des cheminements offrant parfois des <u>points de vue remarquables</u> sur le massif des Alpilles • Un centre-ville à <u>taille humaine</u> présentant de nombreuses opportunités d'<u>achats et services</u> dans un périmètre « <u>marchable</u> » 	<ul style="list-style-type: none"> • Des cheminements piétons (trottoirs) à <u>élargir, entretenir et sécuriser</u> • Des cheminements avec des limitations de vitesse voiture mitoyenne encore trop importantes donnant une sensation d'<u>insécurité</u> aux habitants • Réserver l'usage des trottoirs aux déplacements à pied (travailler la <u>réglementation</u> sur l'extension des terrasses, surveiller les <u>infractions</u> type stationnements sur trottoir ou stationnement sur les passages piéton, ...) • Travailler sur l'aspect agréable des cheminements (<u>végétalisation</u>, mises en valeur paysagères...)

<p align="center">Commerces – Livraisons Trafic PL</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Des commerces nombreux et diversifiés qui font en partie le charme de la commune. • Des axes routiers qui permettent la circulation des camions au Nord de St-Rémy (D99) 	<ul style="list-style-type: none"> • Des camions encore trop présents en centre-bourg causant des émissions de particules polluantes et nocives pour les riverains et touristes • 2 stations-services toujours présente en centre-ville. Elles drainent les flux motorisés sur un espace de vie locale. Hausse les polluants et impact donc la santé des riverains et usagers du centre-bourg. • Les gabarits routiers ne permettent pas aux camions de grande taille d’aller faire le plein d’essence sur celles-ci. • Peu de respect de la réglementation livraison (nombreux véhicules en double-file)
<p align="center">Nouveaux modes de déplacements Engin Personnel Motorisés Mobilité électrique</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il s’agit généralement des modes actifs donc favorables à la santé, à bilan carbone convenable et donnant une image attrayante et moderne à la commune. 	<ul style="list-style-type: none"> • Trotinette électrique, e-VTT, hoverboard... peuvent effrayer les passants et présenter un danger en raison des vitesses atteintes • Le sentier, espaces de promenades ou zones naturelles ne sont généralement pas adaptés à la pratique des ces nouveaux modes de déplacements. • Le cadrage réglementaire est à développer ainsi que la communication autour du respect mutuel.

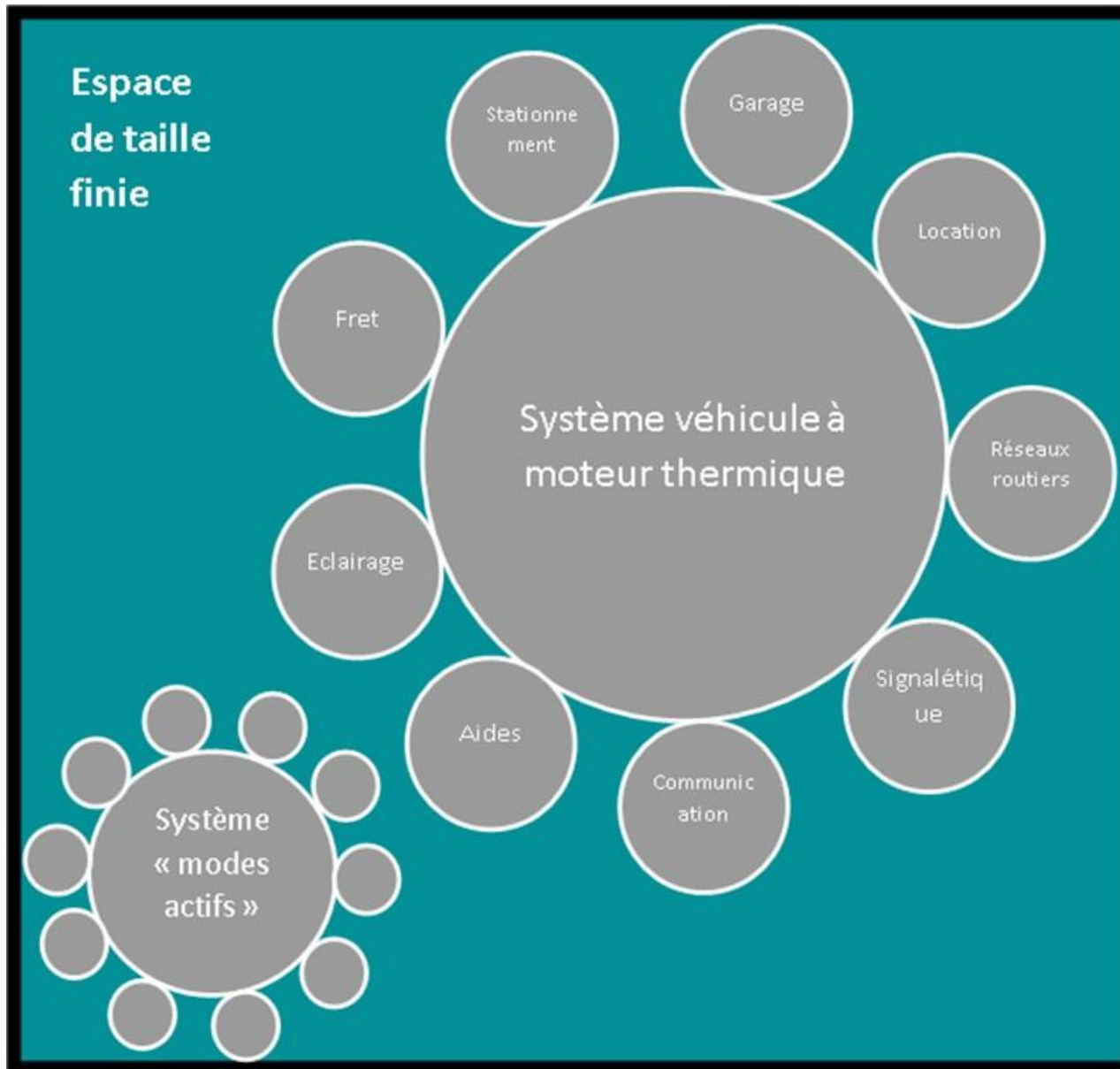
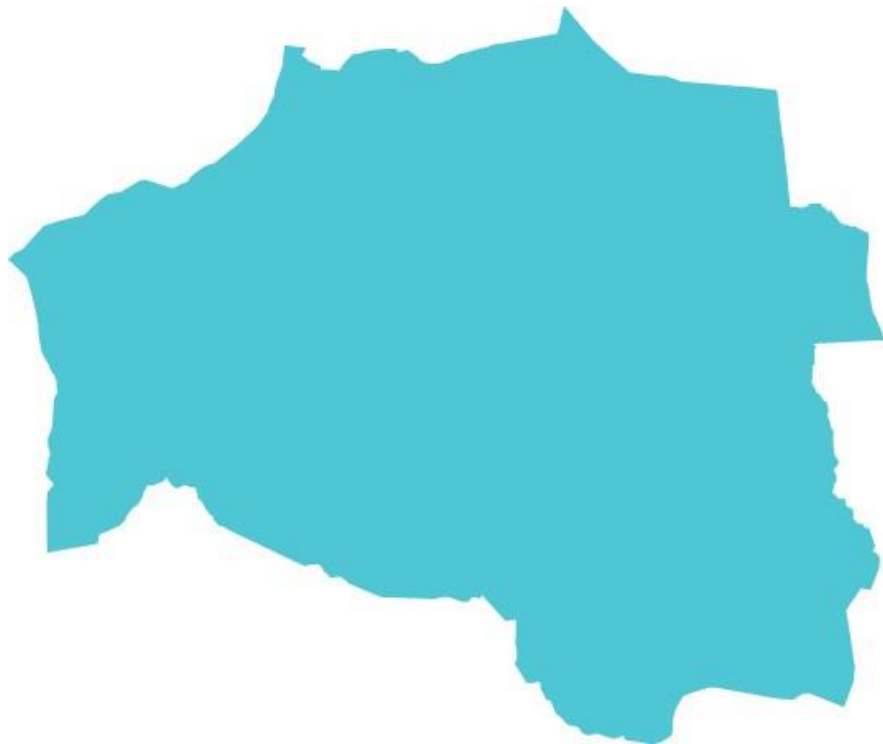


Figure 66 : Représentation conceptuelle Vizea

Place du système « voiture » (ou véhicule à moteur thermique) face au système « modes actifs » -

Mise en valeur de la nécessité de réduire la place de la voiture (sur l'espace fini qu'est la ville) si l'on veut encourager la pratique des modes de transports actifs ou alternatifs.



Annexes

1 Quelques définitions

1.1 La mobilité durable

Le Plan de Mobilité Durable se présente comme un outil permettant d'organiser les réseaux de déplacements et d'offrir une meilleure qualité de vie aux habitants. A l'échelle locale, cela permet de concilier les besoins de mobilité et la préservation de la santé. Le plan de mobilité durable vise à réduire les nuisances générées par l'augmentation du trafic automobile : le bruit, la pollution atmosphérique, l'insécurité routière... Redonner de la convivialité à l'espace urbain en réduisant la place de la voiture permet d'augmenter l'attractivité du centre-ville et des quartiers, où chaque mode trouve sa place, et d'améliorer la lisibilité de l'espace urbain pour un suivi d'itinéraire plus confortable.



Pour organiser les mobilités, il est important d'intégrer ces différents axes de réflexion :

- **Apaisement de la circulation.** Les mobilités durables passent par un apaisement de la circulation en centre-ville pour d'un côté augmenter le sentiment de sécurité des usagers en réduisant le différentiel de vitesse entre chaque mode, et de l'autre côté restreindre l'emprise de la voiture sur la voirie ;
- **Réseau maillé et continu des mobilités actives.** La continuité des aménagements est le facteur clé du succès d'un plan de mobilité durable. En effet, un aménagement en faveur des modes actifs de déplacements est efficace uniquement si l'itinéraire peut être emprunté de bout en bout, sans mise en danger (même ponctuel) des usagers ;
- **Intermodalité.** L'interconnexion entre les différents modes de déplacements est fondamentale pour inciter l'utilisateur à utiliser les modes de déplacements durables. Augmenter la complémentarité entre les transports en commun et les modes actifs permet de développer l'accessibilité à tous les modes de déplacement, directement ou indirectement. L'intermodalité nécessite le développement de services connexes aux modes actifs de déplacements, tels que les parkings à vélo, les ateliers de réparation vélo, etc. à organiser entre eux et répartir sur le périmètre d'étude ;

- **La concertation.** Les habitants, associations et acteurs clés du territoire sont directement impliqués au cœur du projet. Ce travail collaboratif avec ces acteurs permettra d'optimiser bien mieux que tout bureau d'études les mobilités et proposer les services adaptés sur leur territoire. Cette concertation permet d'améliorer le diagnostic et d'aboutir à un Plan de Mobilité Durable adapté à leurs besoins. Elle permet en complément une meilleure prise de conscience par les habitants de la nécessité de changer de mobilité ;
- **Liens sociaux.** Développer les mobilités durables permet de renforcer les liens sociaux entre passants et commerçants. D'une part, les mobilités actives permettent de se connecter avec l'économie locale, de se déplacer moins loin pour faire ses courses etc. D'autre part, le développement de services connexes aux mobilités actives tels que les ateliers de réparation vélo ou de l'événementiel autour du cyclisme permet de créer des liens entre les différents utilisateurs du vélo.

Ecomobilité, mobilité durable, mobilité verte, mobilité alternative... Il existe dans la littérature autant de définitions à la mobilité alternative à la voiture individuelle que d'auteurs. Afin de fixer les idées, certains termes seront définis ci-

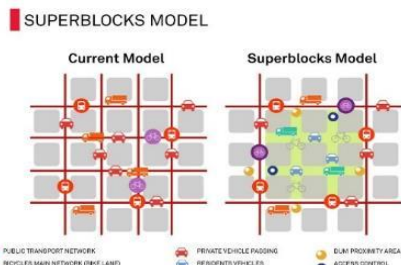


Figure 67 - Superblock model. Source : Urban Mobility Plan of Barcelona 2013-2018

après pour clarifier leur utilisation tout au long de ce rapport.

- **Mobilité alternative** : modes de transports différents de la voiture individuelle thermique ;
- **Ecomobilité** : modes de transports moins polluants, moins dangereux et à moindre impact en termes de contribution aux émissions de gaz à effet de serre et parfois en termes de fragmentation éco-paysagère ;
- **Intermodalité** : utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement (tramway + bus, train + tramway...);
- **Mobilité active** : déplacement sans apport d'énergie autre qu'humaine (sans moteur : marche à pied, vélo...);
- **Mobilité douce individuelle** : lorsqu'on associe des formes de mobilité active à des moyens de transports assistés, on parle de mobilité douce, ou encore de circulations douces ou modes doux, ou déplacements doux ou transports doux.

1.2 Les « distances de confort » par mode de déplacement

Le vélo apparaît comme le mode de déplacement le plus efficace pour les déplacements inférieurs à 6 kilomètres. Ce seuil correspond à la distance jusqu'à laquelle la pratique utilitaire et quotidienne du vélo pour une personne non pratiquante est acceptable. La pratique utilitaire et quotidienne du vélo sur des distances plus importante reste possible.

La pratique du vélo pour motif « loisirs » ou « touristique » s'inscrit dans un rayon plus large que ces 6 kilomètres.

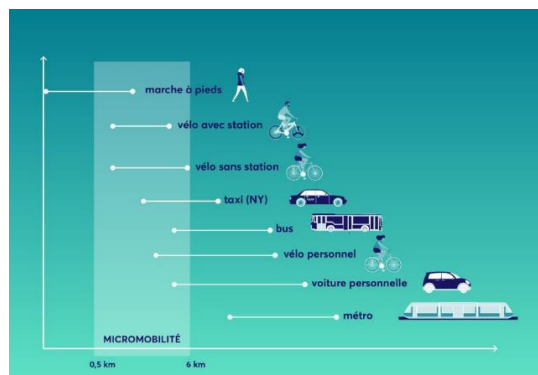
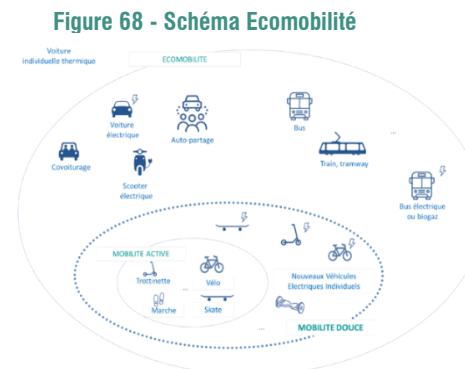


Figure 69 – Modes de déplacements et distances optimales - <https://15marches.fr/non-classe/manifeste-pour-les-micromobilites>



1.3 L'intermodalité

L'intermodalité consiste en l'utilisation, pour un déplacement d'un point A à un point B, de plusieurs modes de mobilité différents : la marche, le vélo, la trottinette, les transports en commun (bus, tramway, métro...), la voiture individuelle, etc. L'intermodalité traite donc de l'aménagement de la rupture de charge entre l'utilisation de 2 modes de déplacement.

Afin de développer l'intermodalité, il est indispensable de réfléchir à une échelle plus large. Il faut alors interconnecter les différents modes de déplacements via des aménagements et des services.

Pour apporter de l'efficacité au report modal, il se pose plusieurs problématiques : les temps d'attente incertains, la signalétique, le stationnement (vélo ou parking relais), le confort des espaces d'attente et la mauvaise inter-accessibilité.

L'intermodalité s'associe à des services annexes indispensables au bon fonctionnement et à la fidélisation des usagers. Aménager l'espace public est un mélange d'aménagements de tous les modes réunis à un endroit, organisés de manière sécurisée et efficace. Les aménagements vélo sont indispensables pour améliorer le périmètre d'accessibilité de cet espace

Ces espaces sont des pôles d'échanges, et concentrent plusieurs fonctions :

- La fonction transport : l'optimisation de l'intermodalité et les différents flux des usagers permettant une bonne connexion entre les modes de transports est primordiale pour fiabiliser les reports modaux et les correspondances associées ;
- La fonction urbaine : la conception d'un espace public valorisant l'offre des transports présents sur le site et son insertion urbaine. Il est important de limiter les coupures urbaines, d'améliorer la lisibilité et d'intégrer le pôle d'échanges dans son environnement ;
- La fonction service : les lieux doivent être agréables et fonctionnels. Les espaces d'attente doivent être confortables



2 Les outils réglementaires et financiers

2.1 Le partage de la voirie

Le partage de la voirie est une démarche visant à favoriser la diversification des usages du réseau routier, ce dernier étant conçu depuis plusieurs années pour des usages privilégiant la voiture.

Plusieurs dispositifs réglementaires ont été déployés à cet effet ces dernières années.

2.2 L'article L. 228-2 du Code de l'environnement

L'article L. 228-2 du Code de l'environnement consacre depuis plus de vingt ans¹ une obligation, pesant sur les gestionnaires de voirie, de créer des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants. Cette obligation naît à l'occasion des réalisations ou des rénovations de voies urbaines et doit être satisfaite en fonction des

¹ Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) - L'article 20 de la loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996

besoins et contraintes de la circulation. Cette disposition, précisée au fil des ans par la jurisprudence, fait aujourd'hui l'objet d'une réécriture par la **loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, dite « LOM »**.

2.3 Loi d'Orientation des Mobilités

La **Loi d'Orientation des Mobilités (LOM)** vient renforcer et préciser les **obligations des gestionnaires de créer des aménagements cyclables**² lors des rénovations de voirie et la création d'aménagements cyclables :

- En agglomération, en précisant notamment la forme que doivent prendre ces aménagements : « *pistes cyclables, bandes cyclables, voies vertes, zones de rencontres, ou pour les chaussées à sens uniquement à une seule file, des marquages au sol* ».³ De plus, et en cas de « *réalisation ou rénovation de voies en site propre destinées aux transports collectifs et dans le cas où*

² Les articles 61 à 63 modifient les dispositions relatives à l'obligation d'aménagement d'itinéraires cyclables à l'occasion des réalisations ou rénovations de voies.

³ Objectif du plan vélo national : 9% de part modale. 12% de part modale du vélo à 2030 inscrit dans la Stratégie National Bas Carbone.

l'emprise disponible est insuffisante pour permettre de réaliser ces aménagements, l'obligation de mettre au point un itinéraire cyclable peut être satisfaisante en autorisant les cyclistes à emprunter cette voie ».

- Hors agglomération, la LOM impose d'évaluer le besoin, la faisabilité technique et financière d'aménagements cyclables lors d'une rénovation de voirie, en tenant compte des orientations du schéma des véloroutes, des plans de mobilité et plans de mobilité simplifiés, du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET). La loi précise que « *Pour les aménagements ou itinéraires inscrits dans l'un de ces plans ou schémas, le besoin est réputé avéré* ». Le gestionnaire doit rendre publique cette évaluation.

2.4 Plan national d'Action pour les Mobilités Actives (PAMA)

Le Plan national d'action mobilités actives (PAMA) a modifié le Code de la Route par décret n°2015-808 du 2 juillet 2015 relatif au « partage de la voirie », afin de faciliter la circulation des vélos :

- Généralisation des doubles sens cyclables : Article R412-28-1 du Code de la Route

« Lorsque la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 30 km/ h, les chaussées sont à double sens pour les cyclistes sauf décision contraire de l'autorité investie du pouvoir de police. »

- **Sas cyclistes aux feux de signalisation** : Article R415-15 alinéa 2 du Code de la Route

« L'autorité investie du pouvoir de police peut décider de mettre en place sur les voies équipées de feux de signalisation communs à toutes les catégories d'usagers deux lignes d'arrêt distinctes, l'une pour les cycles, l'autre pour les autres catégories de véhicules. La ligne d'arrêt pour les cycles peut être autorisée pour les cyclomoteurs. »

- Contraventions renforcées pour les véhicules motorisés : Article R417-11 du Code de la Route

- I. Est considéré comme très gênant pour la circulation publique l'arrêt ou le stationnement d'un véhicule motorisé à l'exception des cycles à pédalage assisté
- II. Tout arrêt ou stationnement très gênant pour la circulation publique prévu par le

présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe⁴

- III. Lorsque le conducteur ou le titulaire du certificat d'immatriculation est absent ou refuse, malgré l'injonction des agents, de faire cesser le stationnement très gênant pour la circulation publique, l'immobilisation et la mise en fourrière peuvent être prescrites dans les conditions prévues aux articles L. 325-1 à L. 325-3.

- **Circulation des cyclistes élargie** : Article R412-9 du Code de la Route

« Un conducteur de cycle peut s'éloigner du bord droit de la chaussée lorsqu'une trajectoire matérialisée pour les cycles, signalisée en application des dispositions de l'article R. 411-25, le permet. Sur les voies où la vitesse maximale autorisée n'excède pas 50 km/ h, un conducteur de cycle peut s'écarter des véhicules en stationnement sur le bord droit de la chaussée, d'une distance nécessaire à sa sécurité. »

⁴ Article R49 Code de procédure pénale : Le montant de l'amende forfaitaire prévue est de 135 euros pour les contraventions de la 4e classe.

- **Meilleur partage de la chaussée voiture/vélo** : Article R412-19 du Code de la Route

« Lorsque des lignes longitudinales continues axiales ou séparatives de voies de circulation sont apposées sur la chaussée, [...] leur chevauchement est autorisé pour le dépassement d'un cycle dans les conditions prévues par l'article R. 414-4. »

- **La chaussée à voie centrale banalisée (CVCB)** : Article R.431-9 du Code de la Route

Un état des lieux des CVCB a été publié en mars 2017 par le CEREMA. Il montre que cet aménagement, encore peu présent en France, est particulièrement intéressant pour faire le lien entre deux aménagements cyclables plus traditionnels et lorsqu'un aménagement cyclable spécifique n'est pas envisageable (pour manque de place par exemple). L'article R.431-9 du Code de la Route depuis 2015 [Décret n°2015-808] la mise en place de cet aménagement en agglomération.

:

2.5 Les aides aux déplacements domicile-travail

- **Salariés - Indemnité kilométrique vélo :**
Article L3261-3-1 du Code du Travail

« L'employeur peut prendre en charge, dans les conditions prévues à l'article L. 3261-4, tout ou partie des frais engagés par ses salariés pour leurs déplacements à vélo ou à vélo à assistance électrique entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail, sous la forme d'une " indemnité kilométrique vélo ", dont le montant est fixé par décret. Le bénéfice de cette prise en charge peut être cumulé, dans des conditions fixées par décret, avec celle prévue à l'article L. 3261-2⁵ lorsqu'il s'agit d'un trajet de rabattement vers une gare ou une station. ».

Traduction du Décret dans l'Article D3261-15-1 et 15-2 :

« Le montant de l'indemnité kilométrique vélo mentionnée au premier alinéa de l'article L.

⁵ Article L3261-2 du Code du Travail : « L'employeur prend en charge, dans une proportion et des conditions déterminées par voie réglementaire, le prix des titres d'abonnements souscrits par ses salariés pour leurs déplacements entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail accomplis au moyen de transports publics de personnes ou de services publics de location de vélos. »

3261-3-1 est fixé à 25 centimes d'euro par kilomètre » (Article D3261-15-1)

« Le bénéfice de la prise en charge des frais engagés pour se déplacer à vélo ou à vélo à assistance électrique pour les trajets de rabattement vers des arrêts de transport public peut être cumulé avec la prise en charge des abonnements de transport collectif ou de service public de location de vélo prévue à l'article L. 3261-2, à condition que ces abonnements ne permettent pas d'effectuer ces mêmes trajets. Le trajet de rabattement effectué à vélo pris en compte pour le calcul de la prise en charge des frais engagés pour se déplacer à vélo ou à vélo à assistance électrique correspond à la distance la plus courte entre la résidence habituelle du salarié ou le lieu de travail et la gare ou la station de transport collectif. » (Article D3261-15-2)

2.6 Autres réglementations régissant l'usage des modes actifs

- **Limitation de vitesse :** Article L2213-1-1 du Code général des collectivités territoriales, introduite par la Loi sur "la transition énergétique pour la croissance verte"

« [...] Le maire peut, par arrêté motivé, fixer pour tout ou partie des voies de l'agglomération ouvertes à la circulation publique une vitesse maximale autorisée inférieure à celle prévue par le code de la route, eu égard à une nécessité de sécurité et de circulation routières, de mobilité ou de protection de l'environnement. »

Illustration : 42 communes de la métropole de Grenoble ont ainsi abaissé la limite de vitesse de 50 à 30 km/h (avec des exceptions sur certaines portions qui restent à 50km/h mais représentent des exceptions).

- **Signalisation routière** - Arrêté du 23 septembre 2015 relatif à la modification de la signalisation routière en vue de favoriser les mobilités actives

A l'entrée et à la sortie d'une Zone 30, Zone de rencontre ou d'une Aire piétonne, telles que définies aux articles R. 110-2 et R. 411-3 et 4 du code de la route, un panneau est installé pouvant être complété par un marquage au sol réalisé conformément à l'article 118-7.

- **Réforme du stationnement** - Loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) du 27 janvier 2014

La réforme du stationnement est entrée en vigueur le 1er janvier 2018. Elle consiste à

dépénaliser le stationnement sur voirie, et à mettre en place une « redevance d'utilisation du domaine public » relevant de la compétence du conseil municipal ou de l'EPCI.

Cette nouvelle réglementation devrait permettre un renforcement de la surveillance et du montant des forfaits, et une meilleure adaptation au contexte local.

Les bilans à l'issue d'une année de mise en œuvre font apparaître un meilleur respect de la réglementation du stationnement et une amélioration de la rotation du stationnement

2.7 Les financements et subventions

2.7.1 Plans vélo et mobilités actives

En septembre 2018 l'État a annoncé le Plan vélo national. Il repose sur 25 mesures concrètes, et s'appliquera à travers 4 grands axes. Son objectif est de faire passer la part modale vélo de 3 à 9% d'ici 2024. Le Plan vélo national a été inscrit dans le projet de la LOM.



Le développement des infrastructures cyclables :

- Rénovation du réseau cyclable existant
- Création d'autoroutes à vélo
- Développement de réseaux cyclables structurants pour un maillage du territoire optimal.

Rouler à vélo en sécurité :

- Systématisation du « sas vélo » (espace présent au niveau des feux tricolores, en amont de la file de voitures. Celui-ci permet aux vélos de redémarrer avant les voitures et de pouvoir manœuvrer en sécurité.
- Déploiement du double-sens cyclable sur toutes les zones 50 en agglomération (chaque ville décidera les rues concernées, pour exclure les axes dangereux).

La lutte contre le vol :

- Le marquage vélo avec un numéro d'identification de chaque vélo sera rendu obligatoire : cette mesure permettra de retrouver les vélos volés et de les restituer à leur propriétaire.

- Le développement de parkings sécurisés, dans les immeubles de bureau et d'habitation
- La généralisation des parkings sécurisés aux abords des gares par la SNCF.

La création d'un « forfait mobilité durable » :

- L'indemnité kilomètre vélo disparaîtra au profit d'un « forfait mobilité durable » qui élargirait le système à toutes les mobilités durables (prise en compte du covoiturage) avec un budget plus important (de 200 à 400€).

Le développement d'une culture vélo :

- Sensibilisation en milieu scolaire, par le projet « Savoir rouler » : chaque enfant rentrant en 6ème doit parfaitement être capable de rouler à vélo.

Le programme interministériel « Savoir rouler à vélo » détaille le volet de la promotion du vélo en milieu scolaire avec pour objectif que chaque nouvel entrant au collège ait la capacité de se déplacer de son domicile jusqu'au collège en total autonomie. Plus globalement il vise à développer une culture vélo auprès des jeunes de 6 à 11 ans.

Cette formation décomposée en trois temps (« savoir pédaler », « savoir circuler » et « savoir rouler à vélo ») peut être enseignée

collectivement au sein des établissements scolaires (par un enseignant ou un personnel encadrant extérieur compétent pour le dernier bloc avec l'insertion dans la circulation courante) ou individuellement.

- Déploiement de plans de mobilité à vélo pour que les enfants puissent venir à vélo à l'école.

Selon le plan, les collectivités locales, les employeurs, les entreprises de la filière vélo et les associations d'usagers jouent un rôle essentiel pour le développement des mobilités actives et cyclables. C'est d'abord grâce à leurs efforts que l'écosystème et l'usage du vélo progresseront. Ce plan vise donc avant tout à leur donner les moyens pour enclencher une dynamique favorable à la pratique du vélo dans tous les territoires.

Le plan constitue donc un socle sur lesquels les acteurs s'appuieront pour décliner notre ambition collective dans les territoires. Sous l'animation du ministère des transports, il fera l'objet d'un suivi régulier avec les parties prenantes et a vocation à être actualisé et enrichi.

Au niveau de l'État, deux subventionnements sont donc à retenir :

- L'appel à projets « Vélo et territoires », opéré par l'ADEME, est lancé dès le 14 septembre 2018, afin de permettre aux territoires d'anticiper la mise en œuvre du Fonds national « mobilité actives » et plus généralement de soutenir les territoires, notamment les agglomérations moyennes, dans la définition de leur politique cyclable.
- La dotation de soutien à l'investissement local (DSIL) qui accompagne la transformation des territoires peut être utilisée par les collectivités pour « développer des services de transport de proximité durables ». 500 M€ sont réservés sur le quinquennat aux enjeux de mobilité. Ils pourront notamment financer des aménagements permettant de développer les mobilités actives, en portant une attention particulière aux installations facilitant l'intermodalité.

Figure 70 - Caricature (Alexis Nouailhat)



2.7.2 Programme ALVEOLE

Apprentissage et Local Vélo pour Offrir une Liberté de mobilité Econome en énergie

Le programme ALVEOLE (Apprentissage et Local Vélo pour Offrir une Liberté de mobilité Econome en énergie) aide les collectivités à développer leur offre de stationnement vélo et permet de les accompagner dans le changement de comportement en sensibilisant à l'écomobilité. Le programme prévoit la création de 30 000 places de stationnement vélo et l'accompagnement de 18 000 usagers dans le cadre d'actions de sensibilisation à l'écomobilité.

Les financements du programme permettent :

- La mise en place de stationnement vélo (à 60%),
- Les actions de mobilisation, de sensibilisation à l'écomobilité des usagers (à 100%), ces actions sont obligatoires pour les écoles élémentaires.

L'implantation du stationnement éligibles dans certains lieux :

- Pôles d'échanges multimodaux
- Établissements scolaires et universitaires
- Logement social

- Établissements publics

Le public visé par ce programme est constitué de collectivités, de bailleurs sociaux, d'établissements publics, d'acteurs privés à vocation de service public, d'acteurs privés à vocation d'enseignement.

Les financements d'abris vélo et d'attaches vélo sont financés à 60%.

Les actions de sensibilisations à l'écomobilité des usagers sont accompagnées par ce programme. Le financement est de 100%. « Elles sont à choisir entre le porteur de projet et une association locale membre de la FUB, en fonction des besoins identifiés (quelques exemples : apprentissage du vélo, contrôle technique des vélos, atelier d'autoréparation...). ».

Les supports éligibles : « Tous les emplacements vélos doivent être couverts, séparés des espaces de stationnement motorisés, le système d'attache doit permettre d'attacher le cadre et la roue du vélo avec un antivol en U. »

Un programme ambitieux

« Grâce au mécanisme des Certificats d'Economies d'Energie, le programme Alvéole a pour ambition d'accélérer la création de places de stationnement vélo et d'accompagner au

changement de comportement avec un large panel d'actions de sensibilisation à l'écomobilité.

Les porteurs du programme

« La Fédération française des Usagers de La Bicyclette apporte des réponses concrètes aux préoccupations quotidiennes des cyclistes et promeut l'usage du vélo comme mode de déplacement quotidien.

ROZO est une société de conseil en performance énergétique qui vise à réduire l'impact environnemental des organisations et des individus de manière durable ».

2.7.3 Dotation de Soutien à l'Investissement Local (DSIL)

La Dotation de Soutien à l'Investissement Local (DSIL) permet aux communes et intercommunalités de profiter d'une source de financement complémentaire pour réaliser leurs projets. Les infrastructures de mobilité font partie des projets éligibles. La circulaire inscrit « le développement de solutions de transports innovants répondant aux besoins des territoires » parmi les projets éligibles. Sont concernés : les plateformes de mobilité, l'aménagement d'itinéraires cyclables, les installations pour la pratique de mobilités actives (en premier lieu le

vélo, dont les investissements pour le « savoir-rouler » : pistes d'entraînement, vélo et équipement pour les enfants), les services vélos, l'offre de stationnement vélo...

Ce fonds est à destination de :

- Rénovation thermique, transition énergétique, développement des énergies renouvelables ;
- Mise aux normes et sécurisation des équipements publics ;
- Développement d'infrastructures en faveur de la mobilité ou de la construction de logements.

3 Documents d'urbanisme

ORIENTATION 1 | Une intermodalité facilitée pour simplifier la vie du voyageur

Objectif 38

Développer avec l'ensemble des AOMD une information facilement accessible, une billettique simplifiée, une tarification harmonisée et multimodale



Objectif 39

Fluidifier l'intermodalité par l'optimisation des pôles d'échanges multimodaux



Objectif 40

Renforcer la convergence entre réseaux et services, en lien avec la stratégie urbaine régionale



ORIENTATION 2 | Une offre de transport adaptée, simplifiée et performante pour tous et pour tous les territoires

Objectif 41

Déployer des offres de transports en commun adaptées aux territoires, selon trois niveaux d'intensité urbaine

Objectif 42

Rechercher des complémentarités plus étroites et une meilleure coordination entre dessertes urbaines, interurbaines et ferroviaires



Objectif 43

Accompagner les dynamiques territoriales avec des offres de transport adaptées aux évolutions sociodémographiques (en cohérence avec la stratégie urbaine régionale)

ORIENTATION 3 | Infrastructures : des réseaux consolidés, des pôles d'échanges hiérarchisés

Objectif 44

Accélérer la réalisation de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur pour renforcer l'offre des transports du quotidien

Objectif 45

Arrêter un schéma d'itinéraires d'intérêt régional contribuant à un maillage performant entre les polarités régionales



Objectif 46

Déployer un réseau d'infrastructures en site propre couplées à des équipements d'accès et de stationnement en cohérence avec la stratégie urbaine régionale



Figure 71 : SRADET Région Sud

Développer les mobilités alternatives et leurs complémentarités

- Rechercher et mettre en œuvre des alternatives à l'autosolisme, favoriser le covoiturage notamment, l'autopartage ou l'autostop organisé ;
- Encourager le développement et la mise en œuvre de plans de déplacements urbains et de plans de mobilité des entreprises (cf. mesures 2.1.3 et 3.2.1) faisant le lien entre mobilité active, véhicules électromobilités, parking relais, tiers lieux... ;
- Contribuer à la recherche de solutions efficaces pour développer les modes alternatifs de mobilité en cherchant à tendre vers une mobilité zéro émission ;
- Développer l'autopartage pour des usages quotidiens mais également pour favoriser les derniers kilomètres et la mobilité des visiteurs ;
- Rechercher et mettre en œuvre des solutions pour la problématique du dernier kilomètre touristique et logistique ;
- Accompagner l'émergence des nouvelles mobilités propres ou alternatives pour leur développement harmonieux et cohérent ;
- Communiquer et faire connaître les dispositifs existants ;
- Offrir à tous une information exhaustive de l'offre en matière de mobilité à tous les âges de la vie.



Rechercher et mettre en œuvre des alternatives à la mobilité

- Promouvoir un urbanisme favorable aux déplacements doux, impliquant des distances courtes entre lieu de résidence et besoins de la vie quotidienne (commerces, équipements, emploi...) (cf. mesure 2.1.3) ;
- Promouvoir le télétravail comme solution alternative au déplacement quotidien ;
- Étudier les possibilités de développement de tiers-lieux ou d'espaces de travail mutualisés sur le territoire en relation avec le réseau numérique ;
- Œuvrer pour un changement de mentalité des conducteurs pour faciliter une transition vers des alternatives à la mobilité ou à l'autosolisme ;
- Favoriser le développement des circuits courts et locaux permettant de réduire les transports ;
- Appuyer les projets permettant de réduire les besoins en déplacements ou facilitant les modes de déplacements doux.



Développer une offre adaptée de transports en commun

- Impulser une réflexion pour repenser les formes de transport collectif en fonction des besoins des utilisateurs : format des véhicules, horaires, destinations, carburant, transport à la demande... ;
- Renforcer les connexions Nord-Sud internes au territoire, voire maintenir celles existantes à l'année ;
- Développer une offre attractive répondant aux besoins des usagers et permettant de relier les grands pôles urbains tels que la métropole d'Aix-Marseille Provence et la communauté d'agglomération du Grand Avignon et le pôle Nîmes-Montpellier ;
- Développer en complément une politique de rabattement des points d'intermodalité qui complète l'offre de transport en commun (parking-relais, liaisons douces connectées, covoiturage...) ;
- Aménager les espaces publics pour favoriser l'intermodalité, notamment les cheminements piétons : équipement, accès... ;
- Valoriser l'offre ferroviaire au travers des gares existantes sur le territoire et les connexions possibles avec les autres modes de déplacements existants (lien avec l'intermodalité) ;
- Soutenir entre les villages le développement de services de navette à carburant décarbonée, adaptée notamment au rythme des déplacements pendulaires ;
- Identifier les potentialités d'anciennes voies ferrées.



L'État s'engage à :

- Favoriser la connaissance de la mobilité, notamment en soutenant des enquêtes ménages déplacements ;
- Accompagner l'émergence de pôles d'échanges multimodaux et de parking relais ;
- Favoriser l'aménagement d'infrastructures facilitant les modes de déplacements doux ;
- Promouvoir le développement des nouvelles mobilités permettant de diminuer les émissions de gaz à effet de serre.

Partenaires identifiés et potentiels :

PETR du Pays d'Arles, associations de covoiturage organisé, Les Simones, ACTUS, acteurs socio-professionnels de l'hébergement et de la restauration du tourisme, loueurs de vélo et autres, Offices de Tourisme et Bureaux d'Information Touristique, SNCF, associations de commerçants, associations de quartiers, FUBICY...

Indicateurs :

- ✓ Mode de transport pour se rendre au travail (voiture/TC/autre moyen) - SRADET.
- ✓ Nombre de navetteurs (entrants/sortants).
- ✓ Nombre d'actions/aménagements réalisés en faveur des modes actifs.
- ✓ Nombre de démarche engagées type PDU et PDE.

Références au Plan de Parc :

◆ Développer l'intermodalité et les mobilités alternatives



◆ Développer les pistes cyclables



Références SRADET :

RÈGLE LD1-OBJ5 C

OBJECTIF 22

RÈGLE LD1-OBJ22 A

OBJECTIF 23

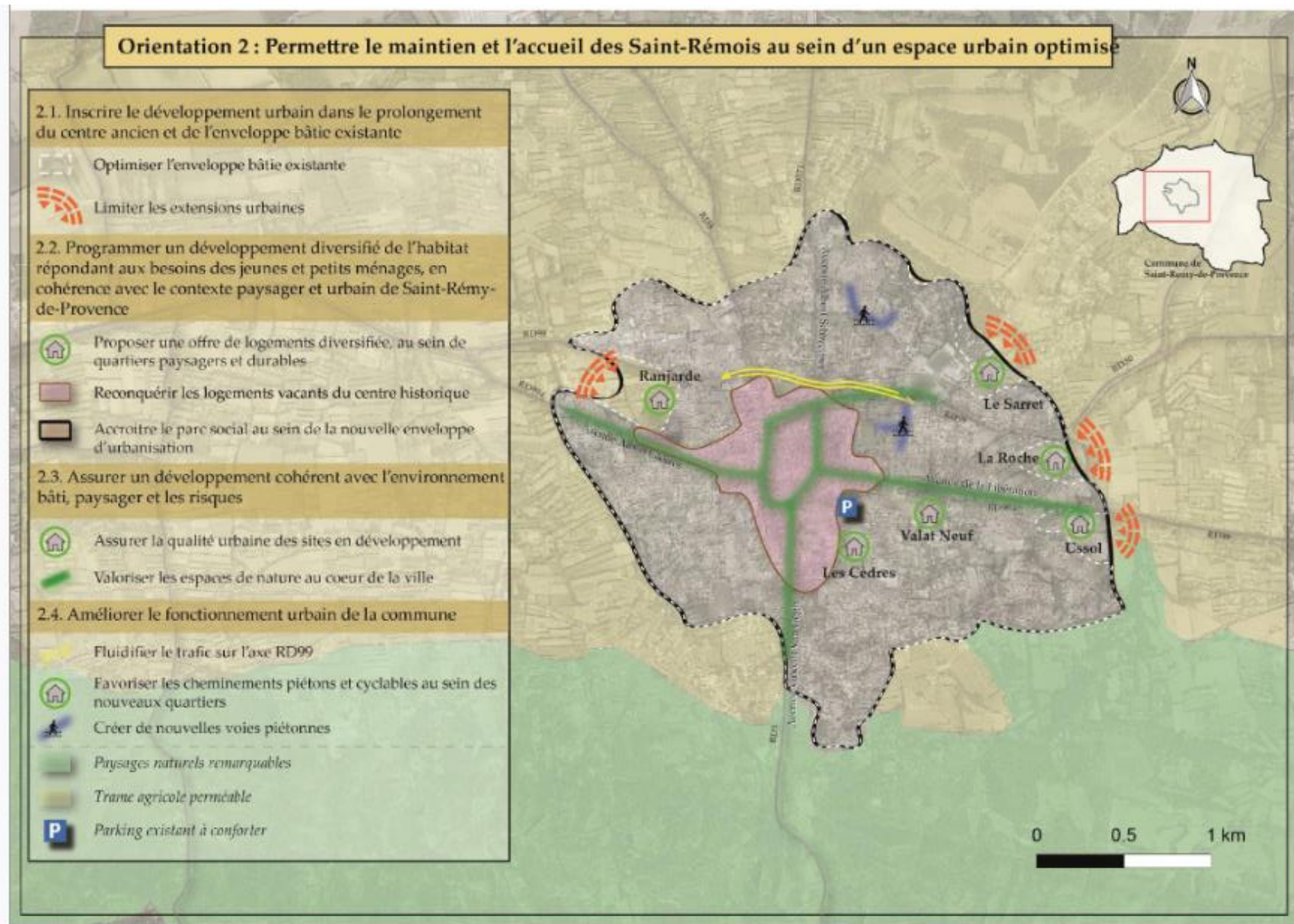


Figure 72 : PLU de St-Rémy-de-Provence

Acteurs ressources sur la commune de St-Rémy

Personnes ressources pour les entretiens d'acteurs Etude Mobilité, stationnement et circulation

INSTITUTIONS
CONSEIL DEPARTEMENTAL 13
PETR DU PAYS D'ARLES
CCVBA
OFFICE DE TOURISME INTERCOMMUNAL ALPILLES PROVENCE
PARC NATUREL REGIONAL DES ALPILLES
POMPIERS DE SAINT REMY
GENDARMERIE
Région Sud PACA - transports

PERSONNEL MUNICIPAL
LIBER ESPACE
MAISON DES ASSOCIATIONS
POLICE MUNICIPALE
SERVICE SCOLAIRE
CCAS
MAISON DE LA JEUNESSE

ELUS CONCERNES PAR LA MOBILITE
Urbanisme, plan de circulation, stationnement
Mobilités
Travaux, Environnement, entretien des réseaux
Economie, commerce, tourisme
Seniors, Club de l'amitié
Handicap
Enfance et jeunesse

ASSOCIATIONS DE QUARTIERS
Amicale des locataires de la Ranjarde
Association des Jardins
Association de sauvegarde du quartier Plantier Major

ASSOCIATIONS	
Remyfacilavelo	Association de cyclistes Saint rémois
Vélo Club des Alpilles	Cyclisme de loisir et compétition
Vélo club saint-rémois	Promotion et pratique du cyclisme sous tous ses formes
Athlétic Club Saint-Rémy	Course à pied hors stade
Label Union	Associations des commerçants
Z'actifs de la Gare	Associations des commerçants
La Draille	Développement de la randonnée pédestre
Les Amis du Canal des Alpilles	Valorisation du Canal des Alpines
Patrimoine et perspectives	Environnement et urbanisme
Club de l'amitié	Lutte contre l'isolement et la solitude des personnes âgées
Âge et partage	Aide à la personne âgée
ADMR	Aide à la vie quotidienne (section marche à pieds)
Une si belle différence	Aide à l'handicap
La Maison d'Accueil Spécialisée Les Iris	Accueil, hébergement adultes handicapés
RAM Relais d'Assistants Maternelles	Ecoute, échange, accompagnement des parents, assistants maternels et enfants

