



RAPPORT D'OBSERVATIONS DÉFINITIVES

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU GRAND AVIGNON ET SOCIÉTÉ PUBLIQUE LOCALE TECELYS

Enquête relative aux enjeux contemporains des mobilités (Département de Vaucluse)

Communauté d'agglomération du Grand Avignon : Exercices 2018 et suivants
Société publique locale Tecelys : Exercices 2018 à 2022

Le présent document, qui a fait l'objet d'une contradiction avec les destinataires concernés,
a été délibéré par la chambre le 23 juillet 2024.

TABLE DES MATIÈRES

TABLE DES MATIÈRES	2
SYNTHÈSE.....	4
INTRODUCTION.....	5
1 LES ENJEUX DE MOBILITÉ DU GRAND AVIGNON.....	5
1.1 Présentation du territoire	6
1.2 La compétence mobilité exercée par le Grand Avignon	7
1.3 Un territoire encore marqué par l'usage de la voiture individuelle.....	9
2 UNE VOLONTÉ D'ÉLARGIR L'OFFRE	11
2.1 Le choix d'une tarification sociale en 2022	11
2.2 La recherche d'une plus grande proximité avec l'exploitant par un nouveau mode de gestion	12
2.3 Une hausse de la fréquentation du réseau des transports collectifs urbains.....	13
3 LA SOUTENABILITÉ DU FINANCEMENT DES TRANSPORTS EN COMMUN DE L'AGGLOMÉRATION AVIGNONNAISE.....	16
3.1 Les transports urbains, premier budget annexe de la communauté d'agglomération.....	16
3.2 Les tensions sur l'équilibre financier du mode d'exploitation.....	17
3.3 Les enjeux sur les développements futurs du réseau.....	18
4 LES SOUTIENS PUBLICS EN FAVEUR DE LA MOBILITÉ EN TRANSPORTS COLLECTIFS DES JEUNES (DE 15 À 25 ANS).....	20
4.1 Les enjeux, caractéristiques et politiques de mobilité en transports collectifs des jeunes.....	20
4.1.1 Les jeunes de 15 à 25 ans sur le territoire du Grand Avignon	20
4.1.2 Caractéristiques et enjeux de la mobilité sur le territoire du Grand Avignon.....	21
4.1.3 Les politiques de mobilité en faveur des jeunes.....	22
4.2 L'adaptation de l'offre de transport collectif aux besoins des jeunes	24
4.3 Une tarification à destination des jeunes simplifiée.....	25
ANNEXES.....	28
Annexe n° 1. Carte des communes de la communauté d'agglomération du Grand Avignon.....	29
Annexe n° 2. Les intercommunalités de l'aire urbaine d'Avignon.....	30
Annexe n° 3. Compétences du Grand Avignon	31
Annexe n° 4. Le plan du réseau de transport en commun (édition Hiver 2023-2024)	32

Annexe n° 5. Le plan du réseau scolaire (édition septembre 2023).....	33
Annexe n° 6. Évolution des tarifs jeunes de 2016 à 2023.....	34

SYNTHÈSE

Les mobilités sur le territoire du Grand Avignon sont contraintes par une géographie marquée par les obstacles naturels (Rhône et Durance), un découpage administratif complexe, un territoire hétérogène en termes d'urbanisation et de richesse, polarisé sur la commune-centre d'Avignon, ainsi que par le morcellement de l'aire urbaine entre 14 intercommunalités, ce qui génère une complexité de coordination des politiques publiques.

La communauté d'agglomération du Grand Avignon (également désignée « le Grand Avignon ») a développé son réseau de transports en commun, notamment par l'inauguration d'une ligne de tramway fin 2019. La couverture du réseau demeure toutefois à étoffer, en particulier dans les communes rurales périphériques, afin de limiter un recours massif à la voiture individuelle, source de congestion en Avignon et ses abords.

Les développements du réseau à venir font encore débat. Un consensus existe néanmoins sur la nécessité d'améliorer la desserte ferroviaire au niveau de l'aire urbaine.

La communauté d'agglomération a voulu accroître la fréquentation du réseau au sortir de la crise sanitaire par des tarifs très attractifs, notamment sur les abonnements. Une augmentation de la fréquentation est constatée en 2023 sans qu'un lien de causalité certain puisse cependant être établi avec la nouvelle tarification.

L'exploitation du réseau, jusqu'alors concédée à un délégataire privé, a été confiée à une société publique locale, dénommée Tecelys, dont la communauté d'agglomération est l'actionnaire principal. La maîtrise des charges de la société constitue un enjeu financier important pour l'établissement public de coopération intercommunale.

Les jeunes de moins de 26 ans représenteraient 65 % des utilisateurs du réseau en semaine. La communauté d'agglomération du Grand Avignon n'a pas conduit d'étude spécifique sur la fréquentation des transports en communs par les jeunes de 15 à 25 ans, majoritairement composés de scolaires répartis sur un territoire hétérogène et dont la population lycéenne et étudiante est concentrée sur Avignon. Il est en conséquence difficile de connaître l'évolution de la fréquentation des transports en commun de ce public, ses motifs de déplacement et l'adaptation de l'offre à ses besoins.

Le Grand Avignon considère ce public comme captif et a simplifié sa grille tarifaire pour les attirer et les fidéliser, notamment au travers d'un abonnement unique pour les jeunes de six à 26 ans leur permettant de voyager sur l'ensemble du réseau à un tarif attractif.

L'enjeu pour la communauté d'agglomération et son exploitant est de mieux connaître les besoins et attentes des jeunes (usagers ou non des transports) pour développer une offre adaptée afin que le recours aux transports en commun ne recule pas au bénéfice de la voiture individuelle et demeure un mode de déplacement utilisé par les jeunes adultes.

INTRODUCTION

La chambre a inscrit à son programme 2024 le contrôle coordonné des comptes et de la gestion de la communauté d'agglomération du Grand Avignon (COGA) à compter de l'exercice 2018, et de la société publique locale (SPL) Tecelys, pour les exercices ouverts du 1^{er} janvier 2018 au 31 décembre 2022. Ce contrôle s'inscrit dans le cadre d'une formation commune à la Cour des comptes et aux chambres régionales des comptes relative aux enjeux contemporains des mobilités.

Le contrôle a été ouvert par lettres du 1^{er} mars 2024 de la présidente de la chambre adressées à Monsieur Joël Guin, président de la communauté d'agglomération, ainsi qu'à Monsieur Jean-Marc Roubaud et Monsieur Patrick Vacaris, et par courrier du 14 mars 2024, à Madame Cécile Helle, anciens ordonnateurs en fonction durant la période concernée.

Par lettre du 1^{er} mars 2024, la présidente de la chambre a informé Monsieur Joël Guin, président directeur général de la SPL Tecelys, dirigeant en fonctions, de l'ouverture du contrôle. Par courriers respectifs du 1^{er} mars 2024 et du 14 mars 2024, Messieurs Jean-Marc Roubaud, Jean-Louis Banino et Xavier Belleville d'une part, puis Madame Cécile Helle d'autre part, anciens dirigeants, ont également été informés de l'ouverture de la procédure.

Le rapport d'observations provisoires a été adressé au président de la communauté d'agglomération du Grand Avignon ainsi qu'à ses prédécesseurs, qui en ont respectivement accusé réception les 21 et 23 mai 2024. Il a été notifié au dirigeant en fonctions de la SPL ainsi qu'à ses prédécesseurs, qui en ont respectivement accusé réception les 21, 22 et 23 mai 2024.

Après avoir examiné les réponses écrites dont elle a été destinataire, la chambre a arrêté le 23 juillet 2024 les observations définitives ci-après qui portent sur les enjeux de mobilité du Grand Avignon, plus particulièrement en termes de tarification et de mobilité des jeunes âgés de 15 à 25 ans.

1 LES ENJEUX DE MOBILITÉ DU GRAND AVIGNON

La communauté d'agglomération du Grand Avignon, autorité organisatrice de la mobilité sur son territoire, a attribué, depuis juillet 2022, l'exploitation du réseau de transports à la société publique locale (SPL) Tecelys. Auparavant, l'exploitation était exercée par la société privée des « Transports en commun de la région d'Avignon » (TCRA), délégataire du service public.

1.1 Présentation du territoire

La communauté d'agglomération du Grand Avignon, établissement public de coopération intercommunale (EPCI) créée le 1^{er} janvier 2001, dont le territoire est situé dans les régions Provence-Alpes-Côte d'Azur et Occitanie, est composée de seize communes dont neuf dans le département de Vaucluse et sept dans le département du Gard (Occitanie)¹. L'intercommunalité regroupe près de 200 000 habitants sur une superficie de 302,8 km², et s'articule autour de la ville centre d'Avignon, qui concentre près de la moitié de la population.

La communauté d'agglomération est à la confluence du Rhône et de la Durance². Axes majeurs des flux territoriaux, les autoroutes A7 et A9 traversent le territoire, sur lequel se trouve également une gare TGV, en périphérie d'Avignon.

Le cœur urbain est constitué d'Avignon, dont le centre historique demeure ceint de remparts, de sa banlieue nord (communes de Vedène, Le Pontet, Saint-Saturnin-lès-Avignon), est (commune de Morières-lès-Avignon), et ouest (communes de Villeneuve-lès-Avignon et Les Angles, situées sur la rive droite du Rhône, dans le département du Gard).

Le reste du territoire est marqué par une emprise agricole et une périurbanisation importantes.

La communauté d'agglomération du Grand Avignon est de taille réduite au sein de l'aire urbaine avignonnaise (530 000 habitants). L'établissement public de coopération intercommunale (EPCI) ne représente en effet que 15 % de la surface et du nombre des communes, et environ 37 % de la population de l'aire urbaine.

Cependant, il en constitue le pôle économique principal et concentre 43 % de l'emploi. Les échanges sont nombreux avec les territoires voisins en termes de flux domicile-travail et d'accès aux services et aux lieux de consommation. Le morcellement de l'aire urbaine entre quatorze intercommunalités entraîne une complexité de coordination de politiques publiques³.

La commune d'Avignon a connu une baisse de population entre 2016 et 2021 (0,3 %), en raison d'un solde migratoire négatif. À l'inverse, les communes limitrophes (Le Pontet, Vedène, Villeneuve-lès-Avignon,) enregistrent une croissance de leur population, avec l'arrivée de jeunes actifs travaillant dans la ville centre. Les zones de concentration de l'emploi se situent sur le territoire d'Avignon et de sa proche périphérie : zones commerciales (Avignon Nord, Le Pontet), transport-logistique (Courtine, à la confluence de la Durance et du Rhône), industrie (Agroparc, au sud-est de la ville, à proximité de l'autoroute A7). Avignon concentre aussi des activités d'enseignement, de loisirs, d'administration et de services (établissements de santé et commerces).

¹ Avignon, Caumont-sur-Durance, Entraigues-sur-la-Sorgue, Jonquerettes, Le Pontet, Morières-lès-Avignon, Saint-Saturnin-lès-Avignon, Vedène et Velleron, dans le département de Vaucluse ; Les Angles, Pujaut, Rochefort-du-Gard, Roquemaure, Sauveterre, Saze et Villeneuve-lès-Avignon dans le département du Gard.

² Voir Annexe n° 1. Carte des communes de la communauté d'agglomération du Grand Avignon.

³ Voir Annexe n° 2. Les intercommunalités de l'aire urbaine d'Avignon.

Malgré son attractivité économique, l'intercommunalité connaît un taux de pauvreté monétaire élevé (22,5 % contre 19,9 % pour le département et 17,4 % pour la région), lié à un fort taux de chômage (17,1 % contre 15,3 % pour le département et 13,4 % pour la région). Pour la seule commune d'Avignon, le taux de pauvreté atteint 33 % en 2021, avec un revenu médian de 17 690 €, contre 21 370 € pour le département de Vaucluse. Le taux de chômage s'établit à 23 % et touche avant tout la catégorie des 15 à 24 ans (33,9 %).

La communauté d'agglomération du Grand Avignon constitue un territoire hétérogène, composé de communes urbaines, péri-urbaines et rurales, dont les caractéristiques mettent en lumière de profondes disparités économiques et sociales ainsi qu'une géographie marquée par l'empreinte du Rhône.

Le décret n° 2014-1750 du 30 décembre 2014 fixant la liste des quartiers prioritaires de la politique de la ville dans les départements métropolitains identifie cinq quartiers prioritaires sur les communes d'Avignon et du Pontet, qui représentent un total de 28 929 habitants, soit, selon le projet de territoire adopté en 2021, 14,7 % de la population du Grand Avignon.

La commune d'Avignon présente également la double caractéristique d'être un centre touristique et culturel important. Le chef-lieu du département de Vaucluse attire ainsi chaque année environ 1,2 millions de touristes, en particulier lors de la période estivale, en raison de son patrimoine remarquable classé au patrimoine de l'Unesco (Palais des papes, pont Saint-Bénézet) et du festival de théâtre et de spectacle vivant (115 000 spectateurs en 2023), lequel se déroule dans la cour d'honneur du palais et dans le cœur historique.

Enfin, avec 10 000 étudiants, dont un peu plus de 7 000 inscrits à l'université, le territoire constitue le quatrième pôle universitaire de la région.

1.2 La compétence mobilité exercée par le Grand Avignon

La communauté d'agglomération exerce la compétence obligatoire d'aménagement de l'espace⁴, qui comprend notamment l'organisation de la mobilité au sens des articles L. 1321-1 et suivants du code des transports.

Elle détient la compétence d'autorité organisatrice de la mobilité depuis le 1^{er} janvier 2003, après la dissolution du syndicat intercommunal des transports urbains de la région d'Avignon. De plus, depuis la loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, l'organisation des services de transport public réguliers et à la demande relève obligatoirement de sa compétence.

⁴ Voir Annexe n° 3. Liste des compétences du Grand Avignon.

En tant qu'agglomération de plus de 100 000 habitants, la communauté d'agglomération a adopté un plan de déplacement urbain (PDU) le 12 décembre 2016⁵. Ce document de planification définit la manière dont va s'organiser la mobilité sur le territoire pour les dix prochaines années. Un des enjeux est de rationaliser l'usage de l'automobile en développant une offre alternative moins polluante s'appuyant en particulier sur des transports collectifs plus attractifs.

L'objectif du PDU est ainsi de passer de 7,5 % de part modale pour les transports en commun sur l'agglomération en 2015 à 11,5 % en 2025, et en parallèle, de diminuer la part modale de la voiture particulière de 72,5 % à 63,5 %.

La volonté de diminuer l'usage de la voiture en développant les transports collectifs a été réaffirmée dans le projet de territoire adopté en 2021. À ce titre des accords et coopérations avec les autres autorités organisatrices de la mobilité voisines sont prévus, dont le projet de *pass* multiréseaux engagé avec la région Occitanie et l'Agglomération du Gard Rhodanien constitue une illustration.

Aucun chiffre récent et documenté sur la part modale n'a pu être produit à la chambre. Le projet de territoire affichait en 2021 une part modale des transports en commun de 8 %, ce qui constitue une évolution lente alors que le réseau, dénommé Orizo, a notamment bénéficié de la mise en service du tramway à la fin de l'année 2019 et de deux lignes de bus à haute fréquence.

Les documents stratégiques afférents aux mobilités sont anciens : 2011 pour le schéma de cohérence territoriale (SCOT) et 2016 pour le PDU. Si le schéma directeur d'organisation territorial est en cours de révision, la communauté d'agglomération ne s'est pas dotée d'un plan local d'urbanisme intercommunal (PLUI).

Le réseau (cf. annexes n° 4 et 5), se compose en juillet 2024 :

- d'une ligne de tramway T1 de 5,2 km⁶, inaugurée en 2019, qui permet de relier, en dix stations, le centre ville d'Avignon au parking relais de Saint-Chamand situé au sud-est de la ville et qui constitue l'armature du réseau urbain ;
- deux lignes de bus à haute fréquence dénommées Chron'hop⁷. Ces liaisons en prolongement du tramway sont pourvues, en partie, de bus hybrides d'une grande capacité et circulent parfois sur des portions de trajets aménagées pour donner la priorité aux passages des bus et pour gagner en rapidité, en fluidité et en fiabilité des horaires, même si des points noirs demeurent d'après l'exploitant du réseau ;
- vingt quatre lignes de bus régulières, avec au minimum une ligne desservant chaque commune, à l'exception de la commune de Velleron qui n'est desservie par aucune ligne ;
- trente deux lignes scolaires ;

⁵ Depuis le 1^{er} janvier 2021, aux termes de l'article L. 1214-3 du code des transports, les plans de déplacement urbains sont remplacés par des plans de mobilité, obligatoires pour les AOM de plus de 100 000 habitants. Le Grand Avignon n'a pas encore souscrit à cette obligation.

⁶ Pour un coût de 150 millions d'euros (M€), selon le Grand Avignon.

⁷ Les lignes C2 (« hôpital-Buld'Air ») et C3 (« Parking relais Agroparc-Avignon St Lazare ») représentant 25 km sur les communes d'Avignon et du Pontet.

- cinq parkings relais permettent d'emprunter des bus, tramway ou navettes gratuites pour se déplacer afin d'éviter les embouteillages et les problèmes de stationnement dans le centre ville d'Avignon ;
- un service de transports à la demande, dénommé « Allobus » a été mis en place afin de renforcer l'offre de transports en commun dans les secteurs les moins denses ;
- des navettes gratuites facilitent les déplacements en direction (navette Piot) et dans le centre ville d'Avignon (intramuros). Il s'agit des navettes « baladines » et « citizen » ;
- une offre de transport pour personnes à mobilité réduite ;
- 300 vélos en libre service⁸.

Si le réseau de transports publics urbains s'est développé avec la mise en service du tramway, des bus Chron'hop et des parkings relais, le Grand Avignon a prévu de l'étoffer avec l'extension de ces modes de transport, du réseau Vélopop' et le développement du covoiturage. L'un des enjeux identifié consiste à mieux desservir la périphérie, notamment la rive droite du Rhône, même si un effort a été fait par le développement du service de transport à la demande et qu'un parking relais en projet sur la commune de Les Angles devrait permettre une meilleure desserte de cette partie du territoire à terme.

1.3 Un territoire encore marqué par l'usage de la voiture individuelle

Une étude de l'agence d'urbanisme Rhône Avignon Vaucluse d'avril 2020, souligne que 60 % des actifs de l'aire urbaine d'Avignon se déplacent chaque jour pour travailler dans une autre commune que celle de leur lieu de résidence, ce qui fait de la planification de la mobilité à la bonne échelle un enjeu majeur de l'aire urbaine avignonnaise.

D'après le projet de territoire adopté en 2021, 22 000 actifs se rendent dans une autre commune du Grand Avignon pour le travail, tandis que 17 000 en sortent et 34 000 y entrent, en provenance d'autres territoires (majoritairement de Sorgues, Chateaufort et Montoux).

Du fait de la polarisation de l'emploi sur la commune d'Avignon, 22 000 habitants occupent un emploi sur place et 51 000 actifs de l'extérieur viennent travailler dans le cœur urbain⁹. Les réseaux routiers et ferroviaires y convergent, provoquant pour les premiers des congestions régulières, et pour les seconds une saturation de la gare d'Avignon centre. Le franchissement du Rhône, et dans une moindre mesure de la Durance, présente par ailleurs un enjeu primordial dans la mobilité quotidienne des habitants. Selon l'EPCI, les deux ponts routiers situés sur la commune d'Avignon accueillent 70 000 véhicules chaque jour.

⁸ Dénommé « Velopop' », le système de vélo en libre-service est constitué de 300 vélos répartis sur 30 stations sur les communes d'Avignon, Villeneuve-lès-Avignon et Le Pontet. Les stations vont être pourvues de vélos électriques courant 2024, ce qui devrait permettre à terme de déployer des stations sur d'autres communes du territoire. Créé en 2009, ce service a été géré par l'exploitant du réseau jusqu'à la fin de l'année 2023. La communauté d'agglomération en aurait confié la gestion à une autre société depuis le 1^{er} janvier 2024.

⁹ Données tirées du rapport de présentation du SCOT du bassin de vie d'Avignon 2011-2020. Le schéma couvre quatre intercommunalités : Grand Avignon, Communauté de communes de la côte du Rhône Gardoise, communauté de communes des Sorgues du Comtat, Communauté de communes des Pays de Rhône et Ouvèze.

D'après le SCOT, 60 % des étudiants d'Avignon ne résident pas sur place, ce qui induit, en plus des actifs, des déplacements importants. Ces migrations pendulaires proviennent à la fois de communes gardoises et vauclusiennes proches, mais aussi de villes voisines relevant de l'aire urbaine (Orange, Carpentras, Cavaillon).

La spécialisation des espaces, avec la séparation entre résidence et lieu de travail, a favorisé le recours aux déplacements automobiles, dans un contexte d'insuffisance de déplacements alternatifs, en raison de l'étalement urbain et des faibles densités en zone périurbaine.

Le territoire connaît une saturation de ses axes de circulation, en particulier aux heures de pointe, tant pour entrer dans l'agglomération (ponts du Rhône et de la Durance, entrées de ville au nord, à l'ouest et au sud) que pour contourner le centre afin de rejoindre des zones d'activité (boulevard périphérique autour du cœur historique).

Depuis 2003¹⁰, un projet de contournement sud de l'agglomération d'Avignon existe avec pour objectif d'assurer la liaison entre la RN 100 dans le Gard et la RN 7 dans le Vaucluse. Une première tranche, entre l'échangeur de la Courtine, au débouché du pont sur le Rhône, et l'échangeur de Rognonas, est en service. Des échanges ont lieu depuis février 2024 entre les élus locaux de la commune d'Avignon et de la communauté d'agglomération, et les représentants de l'État, pour modifier le tracé initial de la deuxième tranche.

Prenant en compte ces difficultés, la communauté d'agglomération du Grand Avignon mise sur la mobilité afin de renforcer les équilibres territoriaux, comme rappelé dans son projet de territoire adopté en 2021. L'établissement souhaite « *être moteur dans la coopération avec les territoires voisins, notamment sur les questions de mobilité [...]* » et « *changer résolument les usages, en particulier en s'appuyant sur un réseau de transports en commun performant* ».

Le parvis de la gare d'Avignon-centre accueille un pôle d'échanges multimodal. Ce dernier permet la connexion entre gare ferroviaire, gare routière et transports urbains (tramway, bus haute fréquence et lignes classiques, vélos en libre-service). Le projet a fait l'objet d'un financement croisé de la communauté d'agglomération, de la commune d'Avignon, de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et de la SNCF.

¹⁰ Déclaration d'utilité publique du 16 octobre 2003 pour le projet LEO (liaison est ouest).

CONCLUSION INTERMÉDIAIRE

Les mobilités sur le territoire du Grand Avignon sont contraintes par la présence d'un obstacle naturel majeur, le Rhône ; la complexité administrative résultant de la situation de l'intercommunalité sur deux départements et deux régions ; la polarisation des activités et services sur la commune d'Avignon ; un territoire hétérogène en termes d'urbanisation et de richesse et le morcellement de l'aire urbaine entre quatorze intercommunalités qui génère une complexité de coordination des politiques publiques.

La communauté d'agglomération, autorité organisatrice de la mobilité, a intégré ces problématiques à ses documents stratégiques (SCOT, PDU) depuis dix à quinze ans, avec pour suite la création d'une ligne de tramway, inaugurée fin 2019, qui constitue l'armature du réseau actuel de transports en commun.

Le réseau demeure toutefois à étoffer, notamment dans les communes rurales périphériques, afin de limiter un recours massif à la voiture individuelle, source de congestion sur Avignon et ses abords.

2 UNE VOLONTÉ D'ÉLARGIR L'OFFRE

2.1 Le choix d'une tarification sociale en 2022

Par une délibération du 30 mai 2022, le conseil communautaire du Grand Avignon a adopté une nouvelle orientation en matière de tarifs des services publics de mobilité. Une nouvelle délibération du 6 février 2023 a modifié à la marge les tarifs de certaines prestations, sans remettre en cause l'architecture tarifaire.

La nouvelle grille tarifaire a deux objectifs : d'une part, permettre l'accès à une offre de mobilité aux populations précaires dans un contexte d'inflation ; d'autre part, inciter au report modal du véhicule individuel vers les transports en commun.

Selon le Grand Avignon, ces objectifs résultent d'une analyse du territoire. Celui-ci est marqué par son caractère rural et un habitat diffus, ce qui a favorisé le recours à la voiture individuelle, dans un contexte de faible desserte du territoire par les transports en commun. La faible industrialisation du territoire et le manque d'attractivité en terme de services offrent également peu d'emplois qualifiés, ce qui explique un taux de chômage et de pauvreté élevé.

La délibération du 30 mai 2022 précitée a arrêté les dispositions tarifaires suivantes :

- maintien du prix du ticket unitaire (1,40 €) et des titres de courte durée ;
- baisse du prix des abonnements mensuels ;
- abonnements annuels pour les jeunes (moins de 26 ans) et les seniors (plus de 65 ans) fixés à 100 € ;
- l'abonnement annuel (tout public) est fixé à 200 €. Cependant, la participation de l'employeur pour un adulte actif réduit le reste à charge à 100 € annuels ;

- les demandeurs d'emploi et les bénéficiaires du revenu de solidarité active (RSA) et de la complémentaire santé solidarité (CSS) bénéficient d'un accès gratuit au réseau dans la limite de 50 voyages mensuels, ainsi que leurs ayants droits¹¹. L'extension de la gratuité aux bénéficiaires de la CSS permet d'englober la population des étudiants précaires. Les personnes de plus de 65 ans et les usagers à mobilité réduite bénéficient également de la gratuité, sans limite de trajets, sous conditions de ressources ;
- les droits d'accès au parking relais de Saint-Chamand située à l'extrémité de la ligne de tramway au sud-est d'Avignon sont fixés à cinq euros.

Les abonnements intermodaux dits « BAGRO » (réseau liO pour la région Occitanie ; réseau UGGO pour les transports de la communauté d'agglomération du Gard Rhodanien et réseau Orizo pour la communauté d'agglomération du Grand Avignon) conservent leurs tarifs antérieurs (400 € annuels tous publics, 200 € pour les moins de 26 ans). La communauté d'agglomération du Grand Avignon rembourse la moitié du montant de leur abonnement aux usagers de quatre communes gardoises (Saze, Pujaut, Sauveterre, Roquemaure), utilisateurs des lignes liO qui desservent ces localités en complément. Cette solution présente l'avantage de s'appuyer sur l'offre déjà existante d'un autre réseau et d'éviter le doublement des lignes, et par conséquent des dépenses supplémentaires.

L'exposé des motifs de la délibération du 30 mai 2022 indique que les diminutions de tarif sont susceptibles de représenter une perte de recettes de 660 000 €, soit 13 % des recettes d'exploitation.

La gratuité de l'accès au réseau des transports urbains pour tous les usagers a fait l'objet de débats au sein du conseil communautaire. Elle n'a cependant pas été retenue en raison notamment des pertes de recettes qui mettrait en difficulté l'équilibre des comptes du budget annexe.

Une gratuité s'applique toutefois sur des périmètres limités pour :

- des publics déterminés (demandeurs d'emploi, bénéficiaires du RSA et de la CSS ainsi que leurs ayants droits scolarisés de moins de 25 ans, enfants de moins de six ans) ;
- la totalité du réseau lors d'événements festifs (fêtes de fin d'année par exemple) ou de contraintes particulières (lors d'inondations limitant la circulation automobile, tel que par exemple lors de l'épisode pluvieux du 15 au 18 décembre 2023) ;
- des lignes intramuros (Citizen et Balladines).

2.2 La recherche d'une plus grande proximité avec l'exploitant par un nouveau mode de gestion

Au 1^{er} juillet 2022, la communauté d'agglomération a modifié l'exploitation de son réseau de transport en le confiant à Tecelys, qui a succédé au délégataire historique, la société TCRA.

¹¹ Il n'est cependant pas fait mention des ayants droits dans la grille tarifaire annexée à la délibération du 30 mai 2022 ni à celle du 6 février 2023 alors que la gratuité leur est appliquée, selon la communauté d'agglomération et la SPL Tecelys.

Le Grand Avignon souhaitait faire évoluer ses relations avec la société chargée du réseau afin de les inscrire dans un cadre moins contraignant qu'une délégation de service public tout en offrant une plus grande réactivité en cas de demande d'évolution, comme par exemple la mise en place de lignes supplémentaires ou de prestations gratuites pour les usagers. La ré-internalisation de l'exploitation du réseau par le truchement d'une société satellite de la communauté d'agglomération devait offrir cette souplesse. De surcroît, rapprocher les métiers d'aménageur et de transporteur au sein de la même entité – la SPL Tecelys pilotant par ailleurs des opérations de restructuration urbaine et de développement du réseau pour le compte de la communauté d'agglomération – lui semblait pertinent afin de garantir la cohérence et le caractère fonctionnel des prochaines extensions du réseau.

Par ailleurs, la communauté d'agglomération anticipait, avec la reprise de la gestion des transports par la Tecelys, une baisse du coût d'exploitation. L'économie escomptée devait d'une part résulter de l'exonération de la taxe sur les salaires, les recettes étant perçues par le Grand Avignon, et d'autre part de la suppression des frais de siège et de la marge commerciale du délégataire. Les dotations aux amortissements, portées antérieurement par le délégataire, devaient également pouvoir être supportées par le budget annexe des transports urbains de la communauté d'agglomération. Au final, l'économie attendue, de l'ordre de deux millions d'euros annuels en fonctionnement, pourrait alors être consacrée à l'amélioration du réseau et supporter une baisse des tarifs.

2.3 Une hausse de la fréquentation du réseau des transports collectifs urbains

Le réseau a transporté 13,1 millions de voyageurs¹² en 2023, soit une progression de 18 % par rapport à 2022. En 2018 et 2019, le niveau de fréquentation maximum se situait aux alentours de 11 millions de voyageurs avant un recul lié à la pandémie (7 millions de voyageurs en 2020, 9 millions en 2021), puis un retour à un niveau d'utilisation d'avant crise en 2022. Il convient toutefois de relever que le périmètre du réseau a connu une extension majeure avec la mise en service de la ligne de tramway en octobre 2019.

Sur les 13,1 millions de voyageurs comptabilisés en 2023, 11,4 millions ont été pris en charge sur des lignes Tecelys et 1,7 million par des sous-traitants (pour l'essentiel des lignes secondaires du réseau, les dispositifs Baladine et Allobus ainsi qu'une partie du transport scolaire). La fréquentation 2023 des lignes du réseau Orizo se décompose de la façon suivante :

- les quatre lignes structurantes représentent 7,1 millions de voyageurs¹³, soit 54 % du total ;

¹² Pour mesurer la fréquentation du réseau, la société Tecelys utilise le terme de « voyageurs », qui correspond non pas à une personne physique mais à un trajet ayant donné lieu à une validation de titre de transport, qu'il s'agisse d'un titre temporaire ou d'un abonnement. Ainsi, un abonné validant son titre à chaque trajet effectué sera décompté comme voyageur à chaque validation.

¹³ 2,6 millions pour le tramway ; bus haute fréquence C2 et C3 respectivement 2,4 millions et 1,4 million ; ligne 4 de bus Agroparc – Avignon Poste 0,7 million

- les principales lignes de bus desservant les communes périphériques (Villeneuve-lès-Avignon, Morières-lès-Avignon, Entraigues, Jonquerettes, Le Pontet, Saze, Rochefort-du-Gard) en direction du centre d'Avignon représentent 3,3 millions de validations, soit 25 % du total ;
- les navettes Citizen ont transporté 0,8 million de voyageurs, soit 6 % du total ;
- les transports dédiés aux seuls scolaires représentent 0,6 million de voyageurs (5 % du total) ;
- les navettes desservant les parkings Piot et Amandiers, qui permettent un report modal depuis la voiture individuelle pour l'accès à la ville-centre, ont transporté 0,6 millions voyageurs (4 % du total) en 2023. Par ailleurs, la ligne reliant la gare TGV d'Avignon à Agroparc, en connexion avec la ligne de bus haute fréquence C3, a enregistré 0,2 million de validations ;
- les transports à la demande (Allobus, Allobus PMR, Baladine) et les vélos en libre-service (Velopop') enregistrent pour leur part un volume de voyageurs de respectivement 0,1 million (1 % du total) et 0,05 million voyageurs (0,4 % du total).

Les abonnements de tous types (mensuels ou annuels, liés aux différentes catégories d'âge ou de publics) représentent 46 % des trajets (soit 6 millions de validations) et les titres individuels, vendus à l'unité ou bien en carnet de dix, 20 % (soit 2,6 millions de trajets). Les offres combinées occupent une place très faible (combiné SNCF 116 084 unités, soit 0,9 % ; offres BAGRO 95 168 trajets soit 0,7 % des trajets). Les titres payants à tarif spécifique liés aux parkings représentent 0,5 millions de titres (3,7 % des trajets).

Les billets individuels et les *pass* valables pour une ou deux journées représentent en moyenne 61 % des recettes tarifaires, avec un pic les mois d'été lié à la fréquentation touristique, et les différentes formules d'abonnement 27 %. Le solde se répartit entre le produit des *pass* multi-réseaux, des tickets de parkings et la vente de supports (cartes d'abonnements).

Seize agents de la SPL Tecelys sont chargés du contrôle des voyageurs. Le taux de fraude sur les lignes ayant fait l'objet de contrôles en décembre 2023 est compris entre 0,22 % et 5,56 %. Les quatre lignes principales du réseau (tramway, C2, C3 et ligne 4 de bus) ont un taux de fraude s'établissant à 2 % pour la première, et à moins de 1 % pour les trois autres. D'après le Grand Avignon, ce niveau, qu'il qualifie de très bas, s'expliquerait par les difficultés matérielles rencontrées pour verbaliser.

S'agissant des mobilités douces, le vélo en libre-service est une offre proposée depuis 2009. La SPL Tecelys a dans un premier temps repris ce service avant de le transférer à un autre prestataire le 1^{er} janvier 2024. Le recours à ce mode de transport représente moins de 4 000 voyages par mois, avec un pic d'utilisation en juillet, au moment du festival d'Avignon. Les recettes annuelles se situent aux alentours de 40 000 € en 2023. Selon le site internet de la commune, Avignon dispose de 241 kilomètres de voies cyclables (voies vertes, pistes séparées, aménagements sur chaussée).

La société Tecelys communique en direction de la population par voie d'affichage (boutiques Orizo, arrêts de bus), à travers son site internet ou via les réseaux sociaux (Facebook, Twitter, Instagram). Une campagne sur les tarifs pratiqués est organisée à chaque rentrée scolaire, avec une mise en avant du prix des abonnements. Des communications ciblées accompagnent également le lancement de nouveaux services et de nouvelles lignes, ainsi que les opérations de gratuité ponctuelles.

Tecelys procède chaque année à une enquête de satisfaction auprès des usagers. Le taux de satisfaction global s'élevait à 88,9 % en 2023. Les motifs d'insatisfaction concernent avant tout la propreté ou l'état des stations, la conduite des chauffeurs, la ponctualité et la fréquence des dessertes.

Sur l'item du titre de transport, les insatisfactions sont liées notamment au prix jugé trop élevé du ticket unitaire et à des réductions insuffisantes pour des publics cibles (familles nombreuses et retraités), tandis que la demande de gratuité reste marginale. Tecelys indique que les usagers des lignes principales et les plus jeunes sont ceux portant le regard le plus critique sur le rapport qualité/prix du service.

En l'absence d'études disponibles sur les comportements en matière de mobilités, tant du côté de le Grand Avignon que de Tecelys, les raisons précises de la hausse de la fréquentation constatée en 2022 et 2023 sur le réseau de transport Orizo demeurent difficiles à expliquer, d'autant qu'il convient de tenir compte de l'extension du réseau avec la mise en service de la ligne de tramway, qui représente désormais plus de 2,5 millions de voyages annuels ; et de la mise en place d'une tarification plus accessible à travers les abonnements.

Il n'est pas possible d'apprécier dans quelle mesure le lancement d'une offre de transport en site propre a pu infléchir les comportements. La hausse du prix des carburants constitue également un facteur ayant pu favorablement contribuer à l'augmentation du recours aux transports en commun en lieu et place de la voiture individuelle, pour de courts trajets urbains.

De même, aucune étude récente sur le report modal n'a été effectuée à l'échelle du territoire de la communauté d'agglomération, ce qui ne permet pas de mesurer l'impact de l'ouverture de plusieurs parkings relais sur le volume du trafic routier.

CONCLUSION INTERMÉDIAIRE

Au sortir de la crise sanitaire, la communauté d'agglomération du Grand Avignon a fait le choix de mettre en place des tarifs attractifs, sur les formules d'abonnement notamment, afin d'augmenter la fréquentation de son réseau de transport.

Celle-ci a effectivement progressé en 2023 sans qu'il soit possible d'en identifier les déterminants de façon précise, qu'il s'agisse de la mise en service de nouvelles lignes ou de la politique tarifaire renouvelée.

Ces évolutions se sont accompagnées d'une ré-internalisation de l'exploitation du réseau, désormais confié à la société publique locale Tecelys, dont il est attendu, une meilleure maîtrise des coûts et un fonctionnement associant plus étroitement l'autorité organisatrice des mobilités et l'exploitant.

3 LA SOUTENABILITÉ DU FINANCEMENT DES TRANSPORTS EN COMMUN DE L'AGGLOMÉRATION AVIGNONNAISE

3.1 Les transports urbains, premier budget annexe de la communauté d'agglomération

En 2023, les dépenses du budget consolidé de la communauté d'agglomération du Grand Avignon s'élevait à 376,5 millions d'euros (M€) (247,7 M€ en fonctionnement, 128,8 M€ en investissement). Le budget annexe dédié aux transports collectifs urbains représentait l'équivalent de 38 % de la section de fonctionnement du budget principal (51,9 M€ contre 135,1 M€ pour le budget principal), et presque deux tiers de la section d'investissement (34,7 M€ pour 55,1 M€).

Entre 2015 et 2023, le budget annexe des transports a augmenté de 77 % (de 29,2 M€ à 51,9 M€), soit une progression plus rapide que celle du budget principal (15 %). Son poids relatif au sein du budget du Grand Avignon s'est donc accru. En effet, alors qu'elle consacrait 15 % de son budget aux transports en 2015, ils représentent 21 % du budget consolidé en 2023.

Les transports en commun ont représenté 37 % des crédits d'investissement inscrits au budget de la communauté d'agglomération (soit un total de 425 M€ sur la période contrôlée), avec un pic en 2018 et 2019, lorsque la moitié du budget d'investissement a été consacré à ce secteur, en raison du chantier de la ligne de tramway.

Les recettes du budget annexe des transports se décomposent de la manière suivante :

- le versement mobilité versé par les employeurs publics et privés employant plus de onze salariés et relevant du périmètre de l'AOM. Au 1^{er} janvier 2024, le taux de versement mobilité est de 2 % pour la communauté d'agglomération ;
- les participations reçues de l'État et de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur ;
- la subvention d'équilibre versée depuis le budget principal ;
- les recettes tarifaires.

En 2023, première année pleine d'exploitation du réseau par Tecelys¹⁴, le versement mobilité s'élève à 40 M€, soit 70 % des produits. Il a progressé de 43 % depuis 2015. Sa part relative dans les recettes a cependant diminué en raison de l'augmentation de la subvention d'équilibre versée par le budget principal, qui s'élève à 7 M€ en 2023. Les recettes tarifaires représentent environ 10 % des recettes totales (5,7 M€), les participations de l'État et de la région 3,6 % (2 M€).

¹⁴ L'ancien exploitant du réseau, la société TCRA, percevait directement les recettes tarifaires dans le cadre de la délégation de service public. Depuis la reprise de l'exploitation du réseau par la SPL Tecelys, ces recettes sont perçues directement sur le budget annexe transport de la communauté d'agglomération du Grand Avignon.

Tableau n° 1 : Les produits du budget annexe transports en 2023

<i>Produits</i>	2023	En %
<i>Recettes tarifaires</i>	6 008 788	10,59 %
<i>Versement mobilité brut</i>	40 049 296	70,57 %
<i>Compensation VM</i>	16 317	0,03 %
<i>Subvention d'équilibre du budget principal</i>	7 000 000	12,33 %
<i>Contribution de la région</i>	1 427 304	2,52 %
<i>Dotation Globale de Décentralisation (DGD)</i>	647 787	1,14 %
<i>Produits financiers nets</i>	240 246	0,42 %
<i>Autres produits d'exploitation</i>	1 359 222	2,40 %
<i>Reprises sur provisions</i>	500	0,00 %
Total des produits	56 749 461	100,00%

Source : Communauté d'agglomération du Grand Avignon.

Les charges s'élevaient à 51,9 M€ en 2023. Les trois principaux postes de dépenses (96 % du total) sont les dotations aux amortissements (3,3 M€), les charges financières (3,6 M€) et le versement à la SPL Tecelys au titre du contrat d'objectifs de service public (43 M€).

3.2 Les tensions sur l'équilibre financier du mode d'exploitation

Le passage d'une gestion sous forme de délégation de service public à une exploitation assurée par un satellite de la communauté d'agglomération avait pour principal objectif la maîtrise des charges d'exploitation, afin de financer le développement du réseau. Le forfait consacré à la couverture des charges liées au contrat d'objectif de service public devait ainsi être abaissé à 38 M€, selon les prévisions du Grand Avignon, contre 40 M€ dans le cadre de la délégation de service public.

Cet objectif n'est à ce jour pas atteint. En effet, le forfait 2023 a été porté à 43 M€.

Pour financer ce surcoût, la subvention d'équilibre du budget principal a dû augmenter après avoir déjà couvert une perte d'exploitation de 618 948 € en 2022.

Les services de la communauté d'agglomération ont indiqué rencontrer des difficultés pour obtenir de la part de Tecelys les documents et les indicateurs financiers nécessaires à l'exercice de leur contrôle sur l'exploitant, de même que la transmission du rapport annuel d'activité. En l'état, le contrôle financier sur l'activité et la gestion de la société exploitante n'est par conséquent pas assuré.

3.3 Les enjeux sur les développements futurs du réseau

Les transports en commun urbains de l'agglomération avignonnaise sont confrontés à plusieurs enjeux.

Tout d'abord, le financement du fonctionnement des transports a bénéficié de la progression constante du versement mobilité (29,2 M€ en 2017, 40,2 M€ en 2023), en lien avec la croissance économique du territoire. La communauté d'agglomération prévoit néanmoins un ralentissement dans les prochaines années de la recette. En parallèle, la mise en place de tarifs préférentiels pour les usagers ne permet pas d'envisager une progression des recettes tarifaires, sinon celle qui serait issue de l'effet volume des ventes.

La subvention d'équilibre versée depuis le budget principal constitue dès lors la seule variable d'ajustement en recettes. La dépendance financière rend cruciale la question de la maîtrise des charges par l'exploitant, sous peine de mettre en difficulté les finances de la communauté d'agglomération.

Selon une simulation réalisée par le Grand Avignon, si une quasi-gratuité était mise en place, la communauté d'agglomération devrait porter la subvention d'équilibre à 19 M€ d'ici 2028. La structure des produits serait alors la suivante : versement mobilité (67,7 %), subvention d'équilibre (28,2 %), autres produits (3,5 %), recettes de tarification (0,6 %).

Même si les recettes tarifaires se maintenaient à un montant de 5,5 M€ par an, la subvention d'équilibre nécessaire pour que le budget annexe dégage une épargne brute couvrant *a minima* le paiement du capital des annuités des emprunts devra être maintenu à un niveau significatif. La subvention d'équilibre de 7 M€ versée en 2023 est ainsi susceptible d'être reconduite dans les années à venir.

Ensuite, plusieurs investissements importants sont envisagés à court et moyen terme tels que l'extension du tramway, le renouvellement de la flotte de bus avec l'acquisition de véhicules électriques ou la mise en place de lignes de bus haute fréquence supplémentaires desservant des parkings relais. Sur la période 2024-2028, le montant de ces investissements est estimé à 125 M€, qui serait financé à 90 % par l'emprunt.

La communauté d'agglomération est en phase de réflexion sur la programmation de ces investissements, compte tenu des incertitudes sur sa capacité à financer l'ensemble des opérations liées à la mobilité.

La priorité est donnée aux travaux liés à la ligne Chron'hop 2 et au parking relais situé sur la commune de Les Angles, tandis que la deuxième phase du tramway est repoussée à 2026. Le Grand Avignon souhaite également étaler les travaux dans le temps afin de ne pas perturber davantage la circulation par la conduite de multiples chantiers concomitants.

Enfin, les priorités à donner aux différents usages font encore l'objet de débats au sein de l'assemblée délibérante. Les représentants des communes centrales soutiennent le développement des mobilités douces et l'extension progressive de la gratuité, quand les représentants des communes rurales et périphériques priorisent l'augmentation du nombre de parkings relais et leur articulation à des bus haute fréquence, ainsi que l'amélioration de la desserte routière afin de faciliter l'accès des usagers aux zones d'emploi d'Avignon et de sa proche banlieue.

De 2022 à 2023, six présidents d'intercommunalités du département de Vaucluse, dont celui de la communauté d'agglomération du Grand Avignon, ont porté le projet de création d'un syndicat mixte qui aurait eu dans son champ de compétences les sujets de mobilité, d'aménagement du territoire, de gestion des déchets et du risque inondation. La création de l'établissement, qui avait reçu l'aval de la commission départementale de coopération intercommunale et de la préfecture de Vaucluse, a finalement été abandonnée en raison des oppositions formulées par le département et la commune d'Avignon.

L'un des projets que devait porter le syndicat, à savoir la demande de financement d'un service express régional métropolitain (SERM), fait néanmoins l'objet d'un consensus entre les élus. Le volet mobilité du contrat de plan état-région 2023-2027, signé le 1^{er} décembre 2023 par le préfet de région et le président de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, a prévu la réalisation d'une étude sur la pertinence d'un SERM pour l'aire avignonnaise et d'une autre sur l'amélioration de l'exploitabilité du nœud ferroviaire existant d'Avignon. Des financements ont également été votés pour l'électrification de la ligne Avignon-Carpentras et l'amélioration des infrastructures des gares. La desserte ferroviaire à destination d'Avignon depuis les communes de Cavaillon, Carpentras et Orange constitue un enjeu majeur pour diminuer à terme le recours à la voiture individuelle pour les trajets domicile-travail, en complément de la couverture assurée par les transports en commun sur le périmètre du Grand Avignon, et dépasser ainsi les discontinuités liées au morcellement de l'aire urbaine.

CONCLUSION INTERMÉDIAIRE

Les transports constituent le premier budget annexe de la communauté d'agglomération du Grand Avignon en termes de masse financière, sa part relative est croissante.

Le versement mobilité est la principale ressource, tandis que les recettes tarifaires demeurent modestes. L'équilibre du budget annexe repose sur la subvention d'équilibre versée par le budget principal. Les gains attendus suite à la ré-internalisation de l'exploitation du réseau ne se sont pour l'heure pas réalisés. La maîtrise des charges de la SPL Tecelys constitue un enjeu financier pour le Grand Avignon, sous peine de menacer son propre équilibre.

Les développements du réseau envisagés diffèrent selon qu'ils sont envisagés par les communes urbaines, périurbaines ou rurales. Un consensus existe sur la nécessité d'améliorer la desserte ferroviaire au niveau de l'aire urbaine entre les représentants de la communauté d'agglomération et les autres structures supra communautaires.

4 LES SOUTIENS PUBLICS EN FAVEUR DE LA MOBILITÉ EN TRANSPORTS COLLECTIFS DES JEUNES (DE 15 À 25 ANS)

4.1 Les enjeux, caractéristiques et politiques de mobilité en transports collectifs des jeunes

4.1.1 Les jeunes de 15 à 25 ans sur le territoire du Grand Avignon

Selon l'Insee, le territoire de la communauté d'agglomération du Grand Avignon comptait, en 2020, 17,1 % de jeunes âgés de 15 à 29 ans, soit un taux équivalent au taux national de 17,5 %, mais supérieur au taux départemental de 15,4 %. En incluant la tranche d'âge des 0-15 ans, dont une partie utilise régulièrement les transports en commun pour se rendre dans un établissement scolaire, les jeunes représentent 35,4 % de la population, très proche du taux national de 35,3 % et du taux départemental de 33,2 %.

La communauté d'agglomération du Grand Avignon a indiqué que le nombre de jeunes âgés de 15 à 25 ans sur son territoire était de 22 454 en 2020, soit un peu plus de 11,5 % de sa population¹⁵. Ce taux est en diminution constante depuis 2015 (environ 4 %¹⁶). Au-delà de 2020, l'EPCI n'a communiqué que des données éparses sur des millésimes divers (10 435 étudiants en 2021 ; 10 814 collégiens et 9 946 lycéens en 2022), sans indication sur le nombre de jeunes âgés de 15 à 25 ans ni la proportion de non urbains.

La ville centre d'Avignon se différencie du reste du territoire par l'importance de sa jeunesse qui représente près de 40 % de sa population, dont 20,1 % pour la tranche d'âge des 15-29 ans et 19,5 % pour les 0-14 ans. La tranche d'âge des 15-29 ans affiche également un taux proche de la moyenne nationale dans la commune du Pontet (18 %). La plupart des autres communes de l'agglomération affichent des taux moindres, compris entre 13,7 % et 15 %¹⁷, à l'exception des communes situées à l'est qui sont les plus proches d'Avignon¹⁸ et de la commune de Jonquerettes (10,9 %).

La moitié (50,8 %) des 15 239 jeunes âgés de 18 à 24 ans en 2020 est scolarisée, soit légèrement moins que la moyenne nationale (52,1 %), mais beaucoup plus que la moyenne départementale (41,5 %). Sur la tranche des 15 à 17 ans, le taux de scolarisation est de 93,9 %, en-deçà du taux national (95,7 %) et du taux départemental (94,8 %). Le taux de chômage des 15-24 ans (31,7 %) est en revanche beaucoup plus élevé que le taux national (25,3 %) et un peu supérieur au taux départemental (30,2 %).

¹⁵ La population totale du Grand Avignon était de 193 914 habitants en 2020.

¹⁶ 23 546 jeunes en 2015.

¹⁷ 15,2 % pour Vedène et Entraigues-sur-la-Sorgue, 14,6 % pour Roquemaure, 14,5 % pour Saint-Saturnin-lès-Avignon et Morières-lès-Avignon, 14,3 % pour Caumont-sur-Durance, 14,1 % pour Velleron, 13,8 % pour Saze et 13,7 % pour Rochefort-du-Gard.

¹⁸ 11,6 % pour Villeneuve-lès-Avignon, 11,7 % pour Pujaut, 12,2 % pour Sauveterre et 12,3 % pour Les Angles.

La tranche d'âge des 15-25 ans, est donc composée majoritairement de scolaires (collégiens, lycéens et étudiants¹⁹), mais également de jeunes majeurs salariés ou en recherche d'emploi sur un territoire hétérogène : urbain, péri-urbain et rural.

4.1.2 Caractéristiques et enjeux de la mobilité sur le territoire du Grand Avignon

Le territoire du Grand Avignon compte cinq quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV), situés à Avignon et Le Pontet.

Le diagnostic de territoire réalisé dans le cadre de l'élaboration du plan local d'urbanisme d'Avignon relève, comme c'est le cas au niveau national, une importante population des moins de 20 ans dans les nouveaux quartiers prioritaires de la politique de la ville puisque sept des neuf secteurs ayant une proportion d'habitants âgés de moins de 20 ans supérieure à 30 % sont situés dans ces quartiers.

Au 31 mars 2024, d'après la communauté d'agglomération, le territoire compte 171 établissements d'enseignement dont dix-neuf collèges, dix-sept lycées, quatre unités de formation et de recherche et trois instituts universitaires, principalement situés sur la commune d'Avignon.

La commune d'Avignon accueille plus de la moitié des collèges sur son territoire et trois sont situés à l'est sur des communes limitrophes. Les autres collèges sont implantés à l'ouest, dont deux sur des communes éloignées.

Quatorze des dix-sept lycées sont situés sur la commune d'Avignon. Les autres sont situés à Vedène (deux lycées) et Villeneuve-lès-Avignon.

Outre plusieurs écoles spécialisées (par exemple l'école supérieure d'art), la commune d'Avignon accueille en centre ville le campus Hannah Arendt²⁰, le campus sciences et techniques au sud-ouest²¹ de la ville, le campus Jean-Henri Fabre²², l'établissement régional de formation des professions paramédicales (ERFPP)²³ et l'IUT au sud-est, sur le site d'Agroparc.

Si les cartes scolaires de l'enseignement public permettent aux élèves d'éviter le franchissement des ponts, les temps de parcours entre leur domicile et leur établissement n'excédant pas l'heure, le Grand Avignon fait valoir que la grande attractivité des établissements privés sous contrat, situés intra-muros, nécessite des déplacements pendulaires d'une rive à l'autre.

¹⁹ D'après le diagnostic de territoire du PLU de la commune d'Avignon qui semble dater de 2021, les étudiants seraient 10 000 et représenteraient 6 % de la population du Grand Avignon.

²⁰ Enseignement dans les domaines des arts, lettres, langues, sciences humaines et sociales, droit, économie et gestion.

²¹ Il regroupe le Lycée Général et Technologique Philippe de Girard, la Section d'Enseignement Professionnelle (SEP) Philippe de Girard, et le GRETA-CFA Vaucluse pour la formation continue et apprentissage. Les formations s'échelonnent du CAP à la préparation à l'Université et aux écoles d'ingénieurs en passant par les baccalauréats professionnels, les baccalauréats généraux et technologiques, les BTS (Brevets de Technicien Supérieur), les CPGE (Classe Préparatoire ATS), une mention complémentaire (technicien en énergies renouvelables option A).

²² 5 000 étudiants d'après le site de l'établissement.

²³ Il regroupe 4 instituts de formation : institut de formation en soins infirmiers, institut de formation d'aide-soignant, institut de formation d'auxiliaire de puériculture et institut de formation d'ambulancier.

La communauté d'agglomération est ainsi confrontée à la nécessité de développer une offre de transports en commun adaptée aux besoins des jeunes.

Aucune étude n'a pu être produite à la chambre sur la connaissance de la mobilité de la tranche d'âge spécifique des 15-25 ans, notamment les motifs de déplacement et son évolution dans le temps.

Quelques documents permettent toutefois d'approcher le taux d'utilisation du réseau de transport par les jeunes. Selon la dernière étude d'envergure intitulée « *origine et destination du réseau de transports urbains Orizo* », menée en octobre 2021 et hors lignes de transport scolaire, près de 65 % des utilisateurs en semaine auraient moins de 26 ans, et 39 % moins de 18 ans. Les jeunes représenteraient donc une part importante des usagers du réseau de transport collectif.

Des enquêtes de satisfaction sur l'utilisation de plusieurs lignes de transports en commun, hors transport scolaire, sont menées sur des échantillons d'usagers plus réduits. Selon ces études 47,1 % des usagers avaient entre 16 et 25 ans en 2018, et 49,8 % en mai 2022. La fréquentation des jeunes de cette tranche d'âge a ainsi progressé de 5 % en quatre ans. Cette évolution, concomitante à la restructuration du réseau (arrivée du tramway et des lignes de bus à haute fréquence entre 2018 et 2022), ne prend cependant pas en compte l'effet de la baisse des tarifs, entrée en vigueur à compter de juillet 2022.

La communauté d'agglomération estime que sur 13,1 millions de voyages réalisés en 2023, 7,1 millions (54 %) auraient été réalisés par les jeunes de moins de 26 ans, alors que les tableaux produits n'évoquent pas de chiffres pour cette population. Selon le tableau de validation des titres 2023 de Tecelys, exploitant du réseau depuis 2022, les jeunes représentent un peu plus de 30 % des validations. La proportion demeure toutefois approximative car les jeunes qui voyagent gratuitement pour des raisons sociales²⁴ et ceux qui bénéficient d'un abonnement multi réseaux ne sont pas différenciés des autres usagers ayant plus de 25 ans et utilisant le réseau avec ce type d'abonnement. De la même manière, un jeune voyageant sans abonnement n'est pas différencié des autres usagers.

4.1.3 Les politiques de mobilité en faveur des jeunes

La communauté d'agglomération entend inciter tous les publics, et pas seulement les jeunes, à utiliser les transports en commun. Elle n'identifie pas les jeunes comme un public prioritaire pour lequel un traitement et un suivi spécifiques sont menés.

D'après le Grand Avignon, l'offre, sa lisibilité et sa fiabilité sont les priorités de sa politique de mobilité, quelle que soit la catégorie d'usagers.

²⁴ Jeunes de moins de 25 ans rattachés à un bénéficiaire d'un *pass* solidaire « *facili'pass* » (ce *pass* est destiné à une personne en demande d'emploi indemnisée par le Pôle Emploi dont le revenu est inférieur ou égal au S.M.I.C. et domiciliée dans l'une des 16 communes du Grand Avignon et aux bénéficiaires de la Complémentaire Santé Solidaire (CSS)).

Les documents internes ou publics abordant la mobilité des jeunes sont peu nombreux. Seul le plan de déplacement urbain approuvé en 2016 évoque la catégorie d'usagers constituée par les jeunes. Une action intitulée « sensibiliser tous les publics aux nouvelles mobilités », prévoit la mise en place de plans de mobilités à destination des établissements scolaires sous cinq ans. En juillet 2024, ce document n'avait toutefois pas été établi.

Outre l'usage des transports en commun, la communauté d'agglomération promeut l'usage du covoiturage et des vélos en libre-service à destination de l'ensemble de la population, sans viser plus particulièrement les jeunes. À ce titre, le plan « climat air énergie territorial » arrêté en 2023 prévoit la réalisation d'un plan vélo. Aucune action spécifique à destination des jeunes n'a été menée.

Si le Grand Avignon ne priorise pas les déplacements des jeunes dans sa politique en faveur des mobilités par rapport à ceux des autres usagers, l'établissement n'ignore pas pour autant cette tranche de population considérée comme traditionnellement captive car non motorisée. Selon l'établissement, la politique suivie a pour objectif d'offrir un service public attractif à cette population et de développer son habitude de transport public, dans le but de la fidéliser ensuite.

En l'absence d'étude sur le nombre de voyages et les kilomètres annuels parcourus l'année qui précède l'atteinte de la limite d'âge de la catégorie « jeunes », l'année suivante, puis trois et cinq ans après, le Grand Avignon ne peut mesurer l'efficacité de sa politique de fidélisation fondée notamment sur une tarification attractive pour cette tranche d'âge. L'établissement reconnaît toutefois qu'un jeune d'une zone mal desservie (communes rurales au-delà de la première couronne) abandonnera l'utilisation des transports en commun s'il a les moyens de se déplacer autrement.

Des initiatives pédagogiques pour lutter contre les incivilités dans les bus ont été mises en place. L'opération « Like mon bus » (désormais « Like Orizo »), portée et pilotée par la communauté d'agglomération de 2015 à 2022, puis par Tecelys a été organisée en partenariat avec des centres sociaux. Elle a pour objectif la familiarisation, chaque année, d'une centaine de jeunes de 9 à 13 ans avec le réseau de bus, leur sensibilisation aux valeurs de respect et au bien vivre ensemble dans l'environnement urbain, et notamment à leur apprendre les bons comportements à adopter dans les transports en commun. L'initiative a débouché sur l'élaboration d'une bande dessinée par l'exploitant du réseau, distribuée notamment lors d'interventions dans des classes de collège. Selon Tecelys, les animations auxquelles elle participe concourent non seulement à favoriser un usage du réseau par les élèves mais constituent également des occasions de présenter le réseau, les lignes scolaires et de délivrer une information commerciale, en l'absence de campagne ciblée.

L'opération commerciale menée à l'occasion de chaque rentrée scolaire pour présenter la nouvelle grille de services et promouvoir l'usage du réseau est destinée à l'ensemble des publics. Pour autant, les rapports d'exploitation 2022 et 2023 de la SPL Tecelys font état d'une participation à des manifestations et animations destinées à faire connaître le réseau auprès d'un public de jeunes (journée d'accueil des étudiants).

En novembre 2023, la communauté d'agglomération a créé le dispositif « club Orizo », qui s'adresse à tout public, et permet, selon l'établissement, d'offrir du pouvoir d'achat aux abonnés tout en soutenant l'économie locale sur les seize communes²⁵ du territoire. Les offres destinées plus spécialement à un public jeune d'abonnés sont peu nombreuses.

4.2 L'adaptation de l'offre de transport collectif aux besoins des jeunes

Depuis février 2020, la communauté d'agglomération a mis en service les lignes de bus à haute fréquence Chron'hop (16,37 M€ d'investissement). La ligne C3 est particulièrement favorable aux déplacements des étudiants puisqu'elle relie notamment les deux sites de l'université d'Avignon. C'est la troisième ligne la plus fréquentée du réseau avec 1,36 millions de voyages enregistrés en 2023. La part que représentent les jeunes parmi les voyageurs n'est pas connue.

Le Grand Avignon a également développé un réseau de 32 lignes scolaires ouvertes en priorité aux collégiens, lycéens et élèves du primaire²⁶. Ces lignes sont, sauf exception, assurées par autocars sur les temps scolaires avec des horaires fixes fonction des heures de rentrée et de sortie des établissements. Grâce à la simplification des différents abonnements jeunes, ces derniers ont accès à l'ensemble du réseau ce qui leur permet d'emprunter n'importe quelle ligne, y compris les lignes régulières qui desservent certains établissements. Cela offre aux scolaires une certaine souplesse d'organisation pour se rendre dans leur établissement d'enseignement ou pour accéder à leurs lieux de loisirs.

Le tracé de la ligne 1 du tramway permet de désenclaver les quartiers prioritaires situés au sud d'Avignon. Ce mode de transport permet ainsi aux habitants du quartier de Saint-Chamand de rejoindre le centre d'Avignon en un quart d'heure. La ligne Chron'hop C2 dessert quant à elle les quartiers prioritaires situés sur la commune du Pontet. La fréquentation 2023 cumulée du tramway et de la ligne C2 dépasse cinq millions de voyages (38 % de la fréquentation du réseau). La mobilité sur ces lignes est donc très importante.

L'offre Orizo proposée aux territoires ruraux par la communauté d'agglomération s'avère moindre que celle à laquelle ont accès les populations urbaines.

Faute d'enquêtes et de données disponibles, le Grand Avignon et Tecelys ne sont pas en mesure d'identifier des motifs, autres que la desserte ou les modalités d'offres, qui constitueraient des freins à l'accès aux transports collectifs pour les jeunes (tels que la sécurité autour des arrêts par exemple). Tecelys a indiqué ne pas avoir de constat négatif établi sur le terrain par ses équipes.

De même, les problématiques de sécurité dans et autour des transports collectifs urbains en lien avec les populations jeunes ne sont pas identifiées. Tecelys a toutefois précisé que les actes d'incivilité étaient commis principalement par les jeunes, sans toutefois fournir de données détaillées à l'appui de son affirmation.

²⁵ Les abonnés peuvent bénéficier d'offres et bons plans en matière de restauration, shopping, loisirs, services.

²⁶ Les lignes scolaires sont accessibles à tous sous réserve de places disponibles.

Aucune étude sur la connaissance de la mobilité de la tranche d'âge spécifique des 15-25 ans et son évolution dans le temps n'a été réalisée. Les données produites ne permettent pas de tirer d'enseignement particulier, d'une part du fait de l'évolution de la gamme tarifaire depuis 2015, et d'autre part en raison du changement d'exploitant en 2022. De plus, les remontées du terrain faites par les ambassadeurs de réseau²⁷ ne sauraient suffire à caractériser les habitudes et les besoins des 15-25 ans.

Il ressort de l'enquête de satisfaction 2023 réalisée par Tecelys, que les moins de 25 ans sont globalement satisfaits du réseau de transport (89 %, soit dans la moyenne de l'échantillon). Les motifs d'insatisfaction portent sur l'offre de transport, et plus spécifiquement sur la ponctualité du réseau et la fréquence de passage le week-end, le taux de satisfaction se situant cette fois en-deçà de l'échantillon représentatif²⁸.

Le résultat de l'enquête menée à partir de 527 réponses aux questionnaires, qui ne s'adresse qu'à des usagers, ne saurait suffire pour permettre au Grand Avignon et à Tecelys de qualifier le niveau d'adaptation du réseau aux besoins des jeunes. Une étude spécifique à cette tranche de population permettrait d'être beaucoup plus précis et complet sur leurs besoins et attentes spécifiques (usagers ou non des services de transport). L'enjeu pour la communauté d'agglomération est de proposer une offre potentiellement plus adaptée, notamment les soirs et les week-ends ou pour rejoindre les lieux de loisirs en fonction des lieux de vie, afin de fidéliser les usagers jeunes, avec pour objectif une diminution à terme du recours à la voiture individuelle. Si les jeunes prennent l'habitude d'utiliser les transports en commun, il est en effet possible qu'une partie d'entre eux y ait toujours recours une fois dépassée la limite d'âge pour bénéficier d'un abonnement jeune (26 ans).

4.3 Une tarification à destination des jeunes simplifiée

La tarification des transports en commun a fait l'objet de plusieurs modifications entre 2015 et 2023. L'un des objectifs poursuivis a été de favoriser l'usage des transports en commun par tous. Selon la communauté d'agglomération, la politique tarifaire « *doit être bâtie sur le principe qu'un service rendu doit être payant* » et elle « *doit être suffisamment simple et attractive pour les usagers* ».

Depuis 2015 et à l'exception des *pass* multi réseaux, la gamme des tarifs pour les jeunes a été réduite de cinq offres en 2015 à deux offres aujourd'hui²⁹ (cf. annexe n° 6).

²⁷ Il s'agit d'utilisateurs quotidiens du réseau, tout public et donc pas seulement des jeunes, qui remontent des informations à l'équipe Orizo et qui collaborent avec elle pour partager leur expérience en tant que voyageur (réponse à des enquêtes, avis) moyennant un abonnement transport offert pendant 6 mois minimum. Un *casting* a lieu chaque année.

²⁸ La ponctualité sur le réseau est évaluée à 60,2 % par les moins de 25 ans (alors que pour les plus de 25 ans, elle est de 69,2 %) ; la fréquence de passage le week-end est évalué à 67,8 % par les moins de 25 ans (les plus de 25 ans la juge meilleure avec un taux de 70,1 %).

²⁹ *Pass* jeune mensuel (22 €) et annuel (100 € avec une dégressivité en fonction des enfants de la fratrie)

Le tarif jeune s'applique pour les personnes âgées de six à 26 ans puisque les enfants de moins de six ans voyagent gratuitement. La limite d'âge à 26 ans a été fixée dans un souci de cohérence avec les tarifs SNCF, ZOU !³⁰ et liO³¹, et dans la perspective de tarification combinée. Elle inclut également l'âge socle pour bénéficier du RSA (25 ans) et limite donc la zone tampon entre le bénéfice de tarifs jeune réduits et l'application du plein tarif tout public.

Pour l'élaboration de sa tarification jeune en 2022, la communauté d'agglomération a opté pour une tarification tout public à 200 € par an (45 € par mois) et une tarification réduite à 100 € par an pour les jeunes de moins de 26 ans (22 € par mois). Pour les jeunes scolarisés, un principe de dégressivité a été retenu (le deuxième enfant de la fratrie bénéficie d'une réduction sur son *pass* annuel de 20 % et à partir du troisième enfant, la réduction est de 40 %). Le tarif annuel inclut l'abonnement au vélo libre-service.

Une tarification multi réseaux tout public à 400 € par an (45 € par mois) a également été instaurée ainsi qu'une tarification réduite à 200 € par an pour les jeunes de moins de 26 ans (26 € par mois).

Entre 2021 et 2022, le nombre d'abonnements jeunes délivrés a progressé de près d'un tiers sur les périodes de juin à décembre, d'après Tecelys, qui a constaté un report des abonnements mensuels sur les abonnements annuels sans pouvoir en déduire, comme pour les autres publics, un lien direct avec la baisse tarifaire.

La communauté d'agglomération n'a pas connaissance de la prise en charge éventuelle d'une partie des abonnements jeunes par certaines communes du territoire.

Les tarifs appliqués aux jeunes sont donc moins élevés que les tarifs tout public. Pour autant, une personne de plus de 26 ans paiera un abonnement au même prix qu'un jeune si elle est salariée grâce à la prise en charge par son employeur de la prime transport³². Un salarié pourra même payer un abonnement encore moins cher qu'un jeune non salarié s'il travaille dans une entreprise conventionnée PdME³³ : 20 € par an pour un salarié de moins de 26 ans, et 40 € par an pour un salarié au-delà de 26 ans. Une réflexion sur la grille tarifaire pourrait être menée par le Grand Avignon afin de prendre en compte cette singularité.

Enfin, la gratuité des transports publics est octroyée aux personnes sous conditions de revenus et à leurs ayants-droits, ce qui inclut des jeunes. Le nombre de jeunes concernés par la mesure n'est pas connu de la communauté d'agglomération et de Tecelys car la validation de leurs titres de transport n'est pas identifiée dans les tableaux de suivi.

³⁰ Nom donné au réseau de transport en commun de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur qui s'étend à l'ensemble des bus et trains du réseau de transport régional et remplace progressivement les anciennes marques : TER, LER, Chemins de Fer de Provence, Carreize, Varlib, TransVaucluse, Hautes-Alpes en car et Lignes d'Azur.

³¹ Nom donné au réseau de transport en commun de la région Occitanie qui regroupe les trains régionaux, les lignes régulières de car, le transport à la demande, le transport scolaire et le co-voiturage.

³² Depuis le décret n° 2008-1501 du 30 décembre 2008 relatif au remboursement des frais de transport des salariés, l'employeur a l'obligation de prendre en charge 50 % du prix des titres souscrits par le salarié et ce sans limite géographique pour ses déplacements domicile-travail.

³³ Depuis la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte (LTECV), toutes les entreprises et administrations sur le périmètre d'un Plan de Déplacements Urbains et regroupant plus de 100 personnes travaillant sur un même site doivent élaborer un Plan de Mobilité Employeur (PdME). Ces entreprises peuvent conventionner avec le Grand Avignon afin d'obtenir des abonnements à tarifs préférentiels pour leurs salariés.

CONCLUSION INTERMÉDIAIRE

Alors que 65 % utilisateurs du réseau en semaine auraient moins de 26 ans, le Grand Avignon n'identifie pas les jeunes comme un public prioritaire et les considère comme captifs. L'établissement estime toutefois définir sa politique avec l'objectif de leur offrir un service public attractif et de développer leur habitude de recours au transport collectif dans le but de les fidéliser ensuite. Aucune étude n'existe sur la connaissance de la mobilité des jeunes, notamment sur les motifs de déplacement.

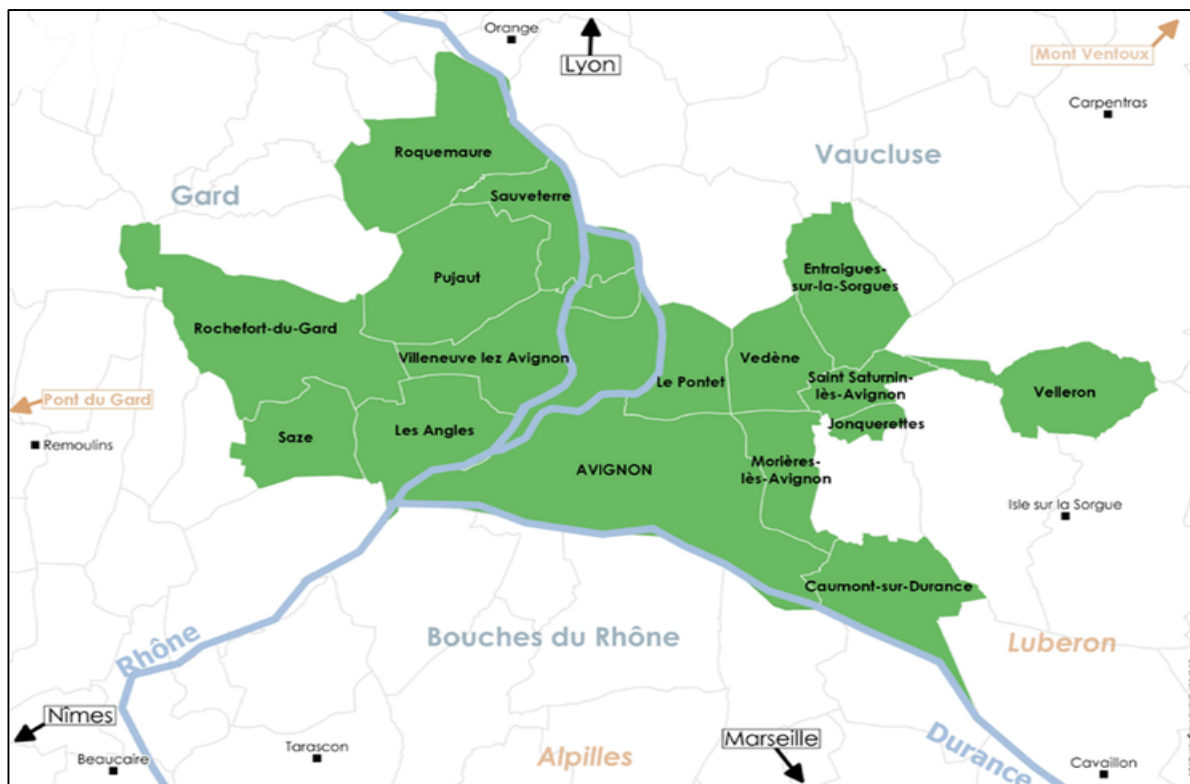
La communauté d'agglomération a simplifié sa grille tarifaire pour proposer aujourd'hui un abonnement unique pour les jeunes âgés de six à 26 ans, ce qui leur permet de voyager sur l'ensemble du réseau à un tarif attractif, voire gratuitement dans certains cas. La grille présente toutefois la singularité d'offrir la possibilité à un salarié remplissant certaines conditions de payer l'abonnement transport moins cher qu'un jeune non salarié.

Le Grand Avignon convient que les territoires ruraux disposent d'une offre de transport moins étoffée et qu'un jeune de ces territoires abandonnera plus certainement l'utilisation des transports publics s'il a les moyens de se déplacer autrement. L'enjeu pour la communauté d'agglomération et Tecelys est donc de mieux connaître les besoins et attentes de cette population (usagers ou non des transports) afin de pouvoir éventuellement faire évoluer son offre.

ANNEXES

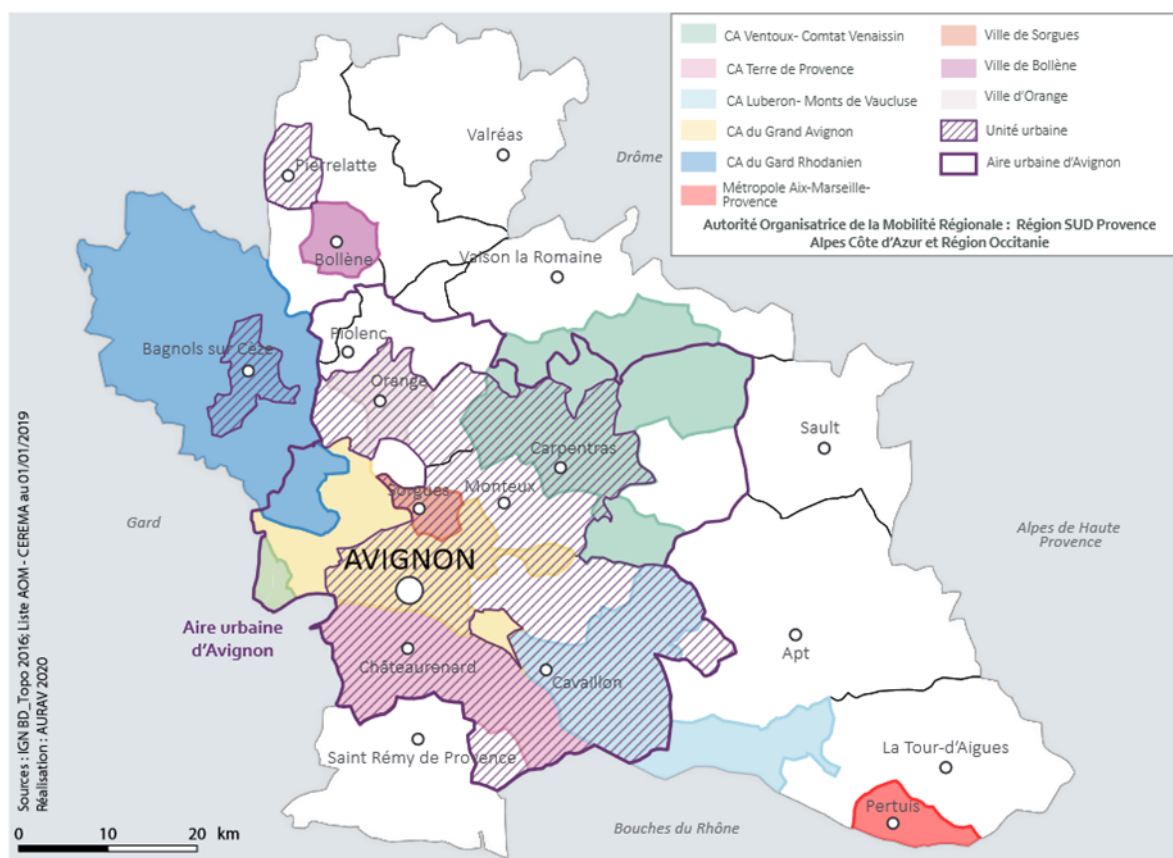
Annexe n° 1. Carte des communes de la communauté d'agglomération du Grand Avignon.....	29
Annexe n° 2. Les intercommunalités de l'aire urbaine d'Avignon.....	30
Annexe n° 3. Compétences du Grand Avignon	31
Annexe n° 4. Le plan du réseau de transport en commun (édition Hiver 2023/2024).....	32
Annexe n° 5. Le plan du réseau scolaire (édition septembre 2023).....	33
Annexe n° 6. Évolution des tarifs jeunes de 2016 à 2023	34

Annexe n° 1. Carte des communes de la communauté d'agglomération du Grand Avignon



Source : https://wiki.openstreetmap.org/wiki/File:Communes_du_Grand_Avignon_-2019.png.

Annexe n° 2. Les intercommunalités de l'aire urbaine d'Avignon



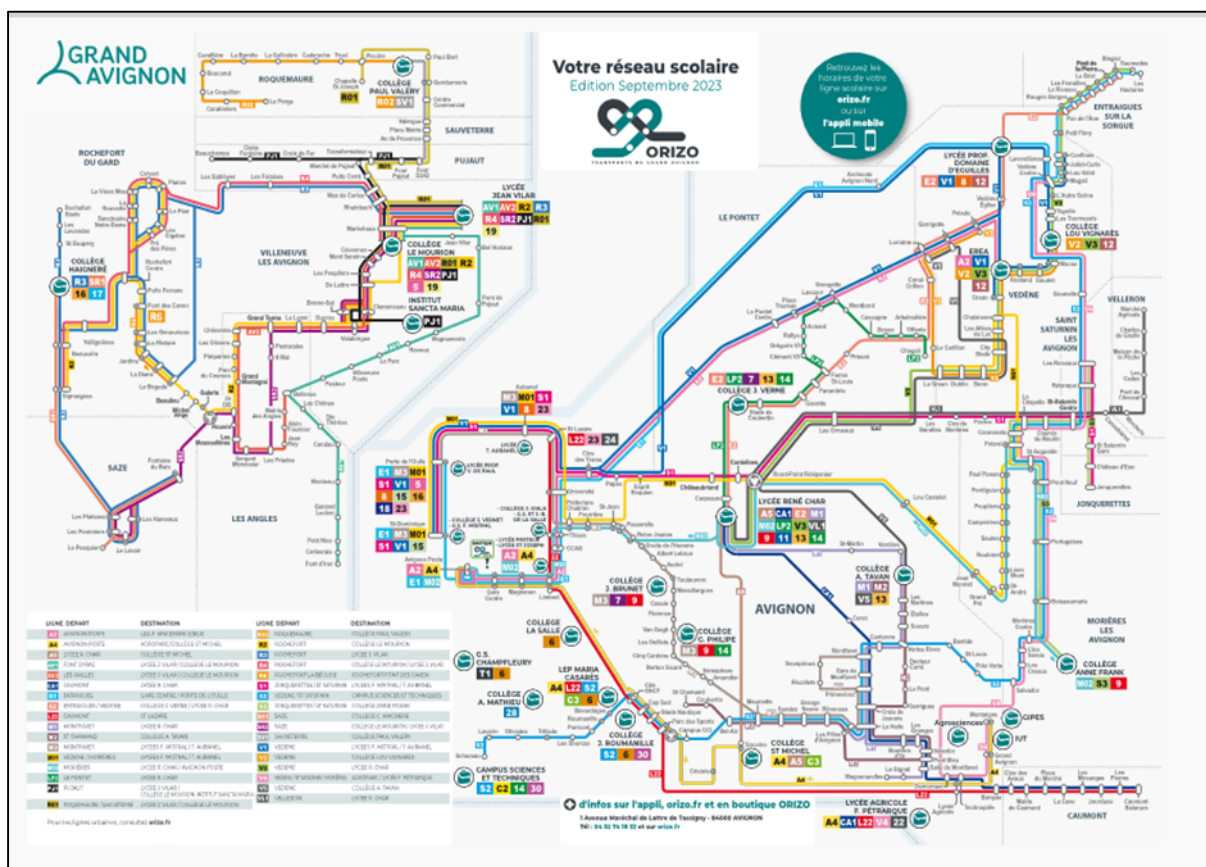
Source : Publication de l'agence d'urbanisme Rhône Avignon Vaucluse sur la « Loi d'orientation des mobilités : l'essentiel » (avril 2020).

Annexe n° 3. Compétences du Grand Avignon

Obligatoires	Optionnelles	Facultatives
Développement économique Aménagement des espaces communautaires Équilibre social de l'habitat Politique de la ville Gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations Accueil des gens du voyage Collecte et traitement des déchets des ménages et déchets assimilés	Création ou aménagement et entretien de voirie d'intérêt communautaire Assainissement Eau Construction, aménagement, entretien et gestion d'équipements culturels et sportifs d'intérêt communautaire	Protection et mise en valeur de l'environnement Construction, aménagement, gestion de bâtiments pour l'accueil des services publics Construction, gestion et entretien des installations et réseaux de collecte et de traitement des eaux pluviales Constitution de réserves foncières en vue d'opérations d'aménagement communautaires Création de la participation pour le financement des voiries et réseaux publics Installation, aménagement, gestion, entretien et maintenances des abris des stations de transports urbains et de leurs accessoires

Source : CRC PACA d'après les statuts de la communauté d'agglomération.

Annexe n° 5. Le plan du réseau scolaire (édition septembre 2023)



Source : site internet Orizo.

Annexe n° 6. Évolution des tarifs jeunes de 2016 à 2023

	Avant le 01/07/2016		à compter du 01/07/2016 (délibération du 21 mars 2016)		à compter du 01/07/2017 (délibération du 26 juin 2017)		à compter du 01/07/2018 (délibération du 25 juin 2018)	
	Tarif	Public concerné	Tarif	Public concerné	Tarif	Public concerné	Tarif	Public concerné
	Gratuit	Enfant de moins de 6 ans	Gratuit non prévu par la délibération	Enfant de moins de 6 ans	Gratuit non prévu par la délibération	Enfant de moins de 6 ans	Gratuit non prévu par la délibération	Enfant de moins de 6 ans
	110,00 €	Enfant entre 6 ans et l'entrée au collège	110,00 € La délibération n'est pas explicite	Enfant entre 6 ans et l'entrée au collège				
Pass collégien annuel	110,00 €	Enfant de la 6 ^{ème} à la 3 ^{ème} (donc théoriquement entre 11 ans et 15 ans). Accès uniquement aux transports scolaires pour aller au collège en période scolaire	100,00 €	Enfant de la 6 ^{ème} à la 3 ^{ème} (donc théoriquement entre 11 ans et 15 ans). Accès uniquement aux transports scolaires pour aller au collège en période scolaire	100 € pour le 1 ^{er} enfant 80 € pour le 2 ^{ème} enfant 64 € à partir du 3 ^{ème} enfant	enfant de 6 ans jusqu'à la 3 ^{ème} (donc théoriquement entre 6 et 15 ans). Accès uniquement aux transports scolaires pour aller à l'école/collège en période scolaire	100 € pour le 1 ^{er} enfant 80 € pour le 2 ^{ème} enfant 64 € à partir du 3 ^{ème} enfant	enfant de 6 ans jusqu'à la 3 ^{ème} (donc théoriquement entre 6 et 15 ans). Accès uniquement aux transports scolaires pour aller à l'école/collège en période scolaire
Pass junior mensuel	22,20 €	jeunes après le collège ayant moins de 19 ans						
Pass junior annuel	199,80 €							
Pass jeune mensuel	30,00 €	jeunes de 19 ans jusqu'à 26 ans	24,00 €	jeunes après la 3 ^{ème} jusqu'à 26 ans	25,00 €	jeunes après la 3 ^{ème} jusqu'à 26 ans	26,00 €	jeunes après la 3 ^{ème} jusqu'à 26 ans
Pass jeune annuel	240,00 €		200,00 €		200,00 €		200 € pour le 1 ^{er} enfant 160 € pour le 2 ^{ème} enfant 128 € à partir du 3 ^{ème} enfant	
Facili'pass solidarité								
Multi réseaux jeunes mensuel								
Multi réseaux jeunes annuel								

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU GRAND AVIGNON ET
SOCIÉTÉ PUBLIQUE LOCALE TECELYS

	à compter du 01/01/2020 (Délibération du 17/12/2019)		à compter du 08/07/2022 (délibération du 30/05/2022)		à compter du 1er mars 2023 (délibération du 06 février 2023)	
	Tarif	Public concerné	Tarif	Public concerné	Tarif	Public concerné
	Gratuit non prévu par la délibération	Enfant de moins de 6 ans	gratuit	enfant de moins de 6 ans	gratuit	enfant de moins de 6 ans
Pass collégien annuel	100 € pour le 1 ^{er} enfant 80 € pour le 2 ^{ème} enfant 64 € à partir du 3 ^{ème} enfant	enfant de 6 ans jusqu'à la 3 ^{ème} (donc théoriquement entre 6 et 15 ans). Accès uniquement aux transports scolaires pour aller à l'école/collège en période scolaire				
Pass junior mensuel						
Pass junior annuel						
Pass jeune mensuel	26,00 €	jeunes après la 3 ^{ème} jusqu'à 26 ans	22,00 €	enfant de 6 ans jusqu'à 26 ans	22,00 €	enfant de 6 ans jusqu'à 26 ans
Pass jeune annuel	200 € pour le 1 ^{er} enfant 160 € pour le 2 ^{ème} enfant 128 € à partir du 3 ^{ème} enfant		100 € pour le 1 ^{er} enfant 80 € pour le 2 ^{ème} enfant 60 € à partir du 3 ^{ème} enfant		100 € pour le 1 ^{er} enfant 80 € pour le 2 ^{ème} enfant 60 € à partir du 3 ^{ème} enfant	
Facili'pass solidarité			gratuit	enfant à charge de - de 25 ans dont le parent bénéficie de la complémentaire santé solidaire dans la limite de 50 voyages par mois	gratuit	enfant à charge de - de 25 ans dont le parent bénéficie de la complémentaire santé solidaire dans la limite de 50 voyages par mois
Multi réseaux jeunes mensuel	26,00 €	Jeune de moins de 26 ans utilisant les réseaux Orizo et/ou LIO et/ou UGGO	26,00 €	Jeune de moins de 26 ans utilisant les réseaux Orizo et/ou LIO et/ou UGGO	26,00 €	Jeune de moins de 26 ans utilisant les réseaux Orizo et/ou LIO et/ou UGGO
Multi réseaux jeunes annuel	200,00 €		200,00 €		200,00 €	

Source : CRC PACA d'après données de la communauté d'agglomération.



Les publications de la chambre régionale des comptes
Provence-Alpes-Côte d'Azur
sont disponibles sur le site :

[www.ccomptes.fr/ provence-alpes-cote-d-azur](http://www.ccomptes.fr/provence-alpes-cote-d-azur)

Chambre régionale des comptes de Provence-Alpes-Côte d'Azur
17 traverse de Pomègues
13295 Marseille Cedex 08
paca-courrier@crtc.ccomptes.fr
www.ccomptes.fr/fr/crc-provence-alpes-cote-dazur