

Communauté d'Agglomération Terre de Provence

Projet de Plan de Mobilités 2025-2035

Observations du Commissaire Enquêteur sur le projet de dossier soumis à Enquête Publique

Généralités

D'une manière générale, le dossier est clair et bien présenté, et aborde l'ensemble des points nécessaires (cf. les 11 points listés à l'article L 1214-2 du Code des Transports), mais pas toujours de manière équilibrée ; ainsi, la thématique du stationnement public (point n°7 de l'article précité) n'est quasiment pas abordée en tant que telle, alors qu'une politique en la matière peut se révéler un levier très efficace dans l'objectif de réduction de la part modale de la voiture. De même, l'articulation urbanisme – transport (point n°1 de l'article L 1214-2 et article L 1214-4 du Code des Transports) n'est pas traitée, ce qui est d'autant plus étonnant que c'est une Agence d'Urbanisme qui a réalisé le dossier.

On peut également regretter certaines imprécisions, d'assez nombreuses fautes d'orthographe et l'absence d'une synthèse, sorte de « résumé non technique », permettant de disposer d'une approche globale tant des objectifs que du plan d'actions du Plan de Mobilités.

Plus important, il convient de signaler dès à présent l'absence d'un élément explicitement exigé à l'article R 1214-1 du Code des Transports, à savoir une « étude des modalités de son financement et de la couverture des coûts d'exploitation des mesures qu'il contient ». Les éléments très succincts, et de surcroît erronés, fournis aux pages 234 et 235 ne sauraient pallier cette absence (cf. plus loin).

On trouvera ci-après des remarques plus détaillées relatives à chaque pièce ou partie du dossier.

Délibération DEL 2025-149 du 17 juillet 2025

Cette délibération se conclut par « ... le Conseil Communautaire **approuve** le Plan de Mobilités (2025-2035) ... », alors que le terme approprié est « **arrête** ». Je ne sais pas s'il est nécessaire de reprendre ce document (d'autant que la Préfecture l'a visé), mais je le signale au cas où ...

Plan de Mobilités – Diagnostic partie 1 : Etat des lieux intercommunal

Ce document fournit des éléments d'état des lieux sur l'ensemble des thématiques relatives à la mobilité sur le territoire de l'agglomération, et sur les relations que celle-ci entretient avec les polarités voisines. Plusieurs observations sont à porter sur cette partie.

- p. 16 – le titre est un copier-coller de celui de la page 14 et ne correspond donc pas au sujet abordé.
⇒ **modifier le titre de ce paragraphe**
- p. 16 – le sigle « OCS GE » n'est pas explicité, et ne figure pas dans le glossaire en fin de document – on rappelle que l'enquête publique s'adresse à un public non familier des acronymes utilisés dans la profession ...
⇒ **explicitier ce sigle**

- p. 17 – vous indiquez « suivant ainsi la tendance à la baisse au niveau national ». Quelle est la source de cette affirmation ? Peut-on quantifier cette tendance (depuis quand ? quel pourcentage de baisse ? etc.)
⇒ **mieux argumenter la diminution du nombre de déplacements au niveau national**
- p. 18 – l'analyse mérite d'être davantage développée. En effet, selon les éléments présentés, le nombre de déplacements en voiture passe de $206\ 000 \times 66\% = 136\ 000$ en 2008 à $185\ 000 \times 69\% = 128\ 000$ en 2019, soit une diminution de 8 000 déplacements/jour, soit une baisse de 6%, alors même que le parc automobile augmente. Certes, la part modale augmente, mais en volume, le nombre de déplacements en voiture diminue sensiblement ...
⇒ **l'analyse macroscopique des évolutions de la mobilité mériterait d'être développée**
- p. 18 – il est indiqué « 88 000 déplacements, soit 70% ». Or, 70% de 185 000 déplacements correspondent à 129 500 déplacements, et non 88 000 ...
⇒ **corriger cette erreur d'ordre de grandeur ou préciser la nature des déplacements pris en compte**
- p. 29 – il est indiqué dans l'encadré de synthèse que « l'amélioration des nuisances et des pollutions (...) représente le principal enjeu auquel le Plan de Mobilité doit répondre ». D'une part, il serait plus juste de parler de « réduction des nuisances et des pollutions » plutôt que d'« amélioration » ; d'autre part, si c'est le principal enjeu, le diagnostic mériterait davantage que les deux pages proposées et le graphique d'AtmoSud totalement inexpressif qui l'accompagne. Même l'étude complète et détaillée jointe en annexe (cf. plus loin) peine à montrer à quel point cet enjeu est « le principal » !
⇒ **la partie relative aux nuisances et pollutions atmosphériques mérite un développement un peu plus élaboré**
- p. 32 – une carte des 10 lignes de transport scolaire serait utile, pour montrer que toutes les communes sont desservies, par exemple
⇒ **le document peut-il être complété sur ce point ?**
- p. 34 – la carte schématique du réseau ferroviaire est illisible. Par ailleurs, cette page vient interrompre de manière incongrue l'analyse du réseau de transport par car (des pages 31 à 33 puis 35 à 38)
⇒ **joindre une carte plus lisible et reporter la page sur le réseau ferroviaire soit avant l'offre par car (p. 31) soit après (p. 38)**
- p. 35 – il y a deux erreurs de numérotation sur le graphique : la ligne Avignon – St-Rémy est la 707 et non la 705 – de même, la ligne Maillane – Avignon est la 708, et non la 705. Enfin, ce graphique intéressant ne comporte pas d'échelle en abscisse, ce qui ne permet pas d'apprécier le volume de la fréquentation
⇒ **corriger le graphique et ajouter une échelle horizontale**
- p. 37 – je me méfie de ces comparaisons : le temps de recherche du stationnement est-il pris en compte ? et le temps d'attente du car au point d'arrêt ?
⇒ **indiquer le protocole de mesure ayant conduit à ces résultats**
- p. 38 – il est fait le constat que « l'accessibilité au réseau de transport en commun reste faible ». Je trouve ce constat sévère compte tenu de la nature du territoire. Dispose-t-on de résultats sur des territoires comparables ?
⇒ **nuancer le constat, ou le démontrer avec des données comparatives précises**
- p. 40 – la carte ne fait pas apparaître les boucles cyclables, présentées à la page suivante. Or, elles me paraissent faire partie du réseau cyclable, non ?
⇒ **la carte pourrait-elle être complétée par les boucles cyclables ?**

Plan de Mobilités – Diagnostic partie 2 : Constats et enjeux généraux

- pp. 48 à 53 – le tableau de synthèse présente les constats et les enjeux dans un ordre différent des diagnostics thématiques présentés précédemment ; ce n'est pas très grave, mais un peu perturbant. Par ailleurs, il mélange points forts et points faibles (atouts et faiblesses) ce qui, là aussi, ne permet pas une lecture aisée des tableaux. On découvre certains constats qui n'ont pourtant pas fait l'objet de développements auparavant (ex. vitesse élevée, doublement du pont de Bonpas – d'ailleurs mal orthographié à plusieurs reprises en Bompas –, coût pour les ménages, présence de « plusieurs vélocistes, associations cyclistes et réparateurs », développement de l'emport vélo dans les TC, etc.)
⇒ **les tableaux peuvent-ils être repris en distinguant points forts et points faibles ? les sujets nouveaux évoqués dans les tableaux peuvent-ils faire l'objet de développements dans les paragraphes précédents ?**
- pp. 48 à 53 – aucune mention du stationnement comme levier d'une politique d'organisation des mobilités (alors que le SCOT du Pays d'Arles le mentionne explicitement, comme indiqué à la p. 237) – aucune analyse du lien entre urbanisme et mobilité (limitation de l'étalement urbain, par exemple) – l'organisation des livraisons n'est abordée qu'indirectement – la tarification des différents modes de déplacements n'est pas traitée
⇒ **tous ces points, explicitement énoncés à l'article L 1214-2 du Code des Transports, doivent obligatoirement figurer, même de manière succincte, dans le Plan de Mobilités, donc dans le diagnostic – compléter celui-ci dans ce sens**
- pp. 52 et 53 – le tableau s'intitule « synthèse des enjeux issus du diagnostic et de la concertation des acteurs ». C'est la première fois que l'on évoque cette concertation : peut-on y consacrer un paragraphe décrivant les modalités de cette concertation, la nature et le nombre de publics y ayant participé, les résultats principaux, etc. ? des éléments sont bien fournis, mais beaucoup plus loin (p. 90), et de manière succincte
⇒ **ajouter un paragraphe sur la concertation et le bilan qui en a été tiré**

Plan de Mobilités – Diagnostic partie 3 : Monographies communales

Cette partie est très intéressante, en ce qu'elle permet (théoriquement) d'analyser les problématiques de mobilité à l'échelle de l'habitant, de l'utilisateur. Néanmoins, plusieurs commentaires peuvent être apportés.

- les chiffres-clés ne concernent que les déplacements domicile-travail, qui comptent pour seulement 22% des déplacements selon l'enquête mobilité (cf. p. 19)
- aucune analyse des nuisances et pollutions à l'échelle communale : il serait pourtant certainement possible à AtmoSud de fournir une carte à l'échelle de chaque commune pour caractériser cet « enjeu principal » du Plan de Mobilités
⇒ **serait-il possible de disposer d'une analyse plus globale de la mobilité commune par commune, et de demander à AtmoSud de fournir une carte de synthèse par commune de la qualité de l'air en localisant les populations les plus exposées ?**
- p. 69 Graveson – la thématique des « mobilités solidaires » n'est abordée que pour cette commune. Y a-t-il une spécificité (dans ce cas, dire pourquoi) ou bien cette thématique peut-elle être évoquée pour d'autres communes (dans ce cas, l'indiquer pour ces communes)
- pp. 74 & 75 Noves – aucune mention du pont de Bonpas dont cette commune constitue pourtant l'accès sud et qui fait l'objet de nombreuses initiatives dans les fiches actions
- p. 83 Rognonas – supprimer la mention relative à la poursuite de la LEO
⇒ **le document peut-il être corrigé sur ces points de détail ?**

Plan de Mobilités – Stratégie

La stratégie de TPA en matière d'organisation des mobilités se décline en 6 axes et 14 objectifs ; elle se décline ensuite selon un plan d'actions comprenant au total 70 actions. Avant d'entrer dans le détail des actions (voir ci-après), les axes stratégiques et les objectifs soulèvent déjà quelques questions.

- p. 89 – les calculs relatifs à l'évolution tendancielle des déplacements apparaissent incohérents. En effet, comme indiqué dans les notes de bas de page, le nombre de déplacements motorisés diminue entre 2008 et 2019, ainsi que le trafic automobile qui, de plus, continue à décroître en 2023. Dès lors, on s'attend naturellement à ce que **l'évolution tendancielle** soit une **diminution** du nombre de déplacements ; or, le tableau présenté montre un accroissement du nombre de déplacements, qui plus est très important : +19% entre 2025 et 2030, soit environ + 4%/an !! Une ligne est consacrée à la population de + de 60 ans, alors que ce pourcentage n'entre pas dans le calcul de la mobilité ; en revanche, il serait utile de connaître la part des moins de 11 ans, puisque le nombre de déplacements par jour et par personne (3,6 en 2020) ne concerne que les personnes de 11 ans et plus
⇒ ***une note de calcul détaillée, intégrant l'ensemble des paramètres, peut-elle être fournie sur ce point évidemment déterminant pour la suite des analyses ?***
- p. 91 – l'amélioration des franchisements de la Durance est énoncée comme une nécessité, dans le but notamment de fluidifier la circulation des bus et d'améliorer la sécurité des modes actifs. Mais il apparaît aussi un nouveau franchissement, au nord de Châteaurenard, dont on comprend qu'il vient pallier l'ouvrage prévu dans la tranche 2 de la LEO, qui vient d'être annulée. Or, ce franchissement sans le projet routier qui l'accompagnait n'a plus grand sens
⇒ ***quel est l'argumentaire sous-tendu par l'inscription de ce projet de nouveau franchissement ? les partenaires (l'Etat, la Région, les deux départements) sont-ils d'accord sur ce projet ? qui le portera ? le cas échéant, apporter les éléments caractérisant l'engagement de ces acteurs dans le projet***
- p. 92 – l'intitulé de l'axe 2 « canaliser et réduire l'impact du trafic automobile et poids lourds » apparaît en contradiction avec les projets présentés, dont un échangeur à Cabannes qui apparaît pour la première fois dans le document, et que l'on ne retrouve dans aucun document de planification d'autres collectivités ni de Vinci. Par ailleurs, on imagine mal la RD24 supporter le trafic induit par un tel échangeur ...
⇒ ***mêmes questions que ci-dessus quant à l'opportunité et la faisabilité d'un tel projet d'échangeur autoroutier un peu « sorti du chapeau »***
- p. 92 – on note une flèche au niveau du pont de Rognonas dont la légende est « aménager un franchissement routier de la Durance au nord du territoire », sans que l'on comprenne s'il s'agit d'un nouveau franchissement ou de l'aménagement du pont existant (mais alors il faudrait également une flèche du même type pour les ponts de Barbentane et de Bonpas).
⇒ ***éclaircir le sens de la flèche***
- p. 93 – des objectifs chiffrés sont présentés en matière de réduction des émissions de polluants atmosphériques et d'évolution des parts modales, avec notamment l'objectif de faire passer la part modale de la voiture de 69% à 50% à l'horizon 2035. Ce dernier objectif devrait logiquement passer par des mesures coercitives en matière d'usage de la voiture (réduction des capacités des voiries, réduction du nombre de places de stationnement, mise en place d'une tarification dissuasive, etc.) ; or, les actions présentées sont soit contraires à l'objectif (augmentation des capacités routières de franchissement de la Durance, création d'un nouvel échangeur), soit absentes (rien sur le stationnement, rien sur les livraisons).
⇒ ***quels arguments TPA peut-elle présenter pour justifier des objectifs aussi élevés tout en programmant des actions aussi opposées ?***

Plan de Mobilités – Plan d'Actions

Il est à souligner que le plan d'actions est présenté de manière particulièrement lisible et attrayante, chaque action étant décrite selon une organisation identique, avec les illustrations nécessaires et l'ensemble des éléments permettant de comprendre le contenu de l'action.

Une petite critique toutefois : le pavé en haut à droite présente cinq items d'évaluation, mais qui ne vont pas tous dans le même sens, ce qui nuit à la lisibilité rapide. En effet, le premier (impact sur le report modal) est d'autant plus positif que le nombre de ronds colorés est élevé, tandis que, pour les autres, c'est le contraire (plus le nombre de ronds colorés est élevé, plus l'impact est négatif).

⇒ ***peut-on améliorer la lisibilité de la grille d'évaluation des impacts ?***

- p. 106 – il est indiqué que 17 enjeux apparaissent prioritaires ; or, nulle part le caractère prioritaire des enjeux n'apparaît précédemment dans les tableaux d'enjeux
⇒ ***peut-on faire apparaître les 17 enjeux prioritaires ?***
- actions 1.1.1 et suivantes – le coût de l'étude globale de transport en commun (80 000 €) apparaît dans plusieurs actions ; il ne faudrait pas que le lecteur croie qu'elle entre dans le financement de chacune des actions.
⇒ ***ne pourrait-on pas indiquer le coût de l'étude uniquement dans l'action 1.1.1, et indiquer « p.m. » dans les autres actions ?***
- action 1.1.2 – on ne peut pas dire que l'offre proposée (3 à 6 AR/j) soit « structurante » (titre de l'action) ou de « fréquence élevée » (encadré Détails de l'action).
⇒ ***le volume d'offre ne peut-il pas être revu à la hausse, ou au moins selon une progression dans le temps justifiant à terme le qualificatif « structurante » ?***
- action 2.1.7 – l'accessibilité PMR des aménagements de pôles d'échanges est automatiquement prévue, me semble-t-il.
⇒ ***ne pourrait-on pas simplement inclure cette fiche dans la fiche 2.1.3, en précisant que les aménagements prévus garantiront l'accessibilité ?***
- action 3.5.2 – il semble que le jalonnement des itinéraires cyclables est déjà prévu dans l'action 3.3.4
⇒ ***ne pourrait-on pas fusionner ces deux actions ?***
- action 3.5.6 – l'évaluation de l'action est de 25 €/an ???
⇒ ***revoir l'estimation financière de l'action***
- action 3.5.8 – on doit chercher un peu pour comprendre ce que signifie SRAV.
⇒ ***donner la signification de l'acronyme dès le titre de l'action***
- actions 4.1.1 à 4.2.3 – ces actions sont, de manière un peu incompréhensible, programmées à l'horizon 2030.
⇒ ***TPA peut-elle justifier ce choix ou, le cas échéant, corriger la date de programmation ?***
- action 5.1.1 – le coût des études de trafic (10 000 €), de faisabilité (10 000 €) et d'impact environnemental (10 000 € également) apparaît largement sous-estimé.
⇒ ***TPA peut-elle justifier ces coûts ou, le cas échéant, les corriger ?***
- action 5.1.4 – dans les partenaires n'apparaît pas Vinci, alors que des mesures sur l'A7 sont envisagées
⇒ ***ajouter Vinci à la liste des partenaires***
- action 5.2.2 – cette action me semble « naturellement » incluse dans l'action 5.1.5.
⇒ ***ne pourrait-on pas fusionner ces deux actions ?***
- action 5.2.3 – cette action me semble « naturellement » incluse dans l'action 5.2.1.
⇒ ***ne pourrait-on pas fusionner ces deux actions ?***

- action 5.2.4 – cette action apparaît en contradiction avec l'aménagement d'un pôle d'échanges multimodal en gare de Barbentane (cf. action 2.1.1)
 - ⇒ ***TPA peut-elle confirmer la compatibilité des deux actions ? en cas d'incompatibilité, laquelle des deux est prioritaire ?***
- action 5.3.1 – les véhicules de transport collectif ne sont pas inclus dans cette action.
 - ⇒ ***qu'en est-il des véhicules de TC des délégataires ? de l'exploitation de la navette de Châteaurenard ?***
- action 6.1.1 – l'impact de cette action sur le report modal est évalué à 5*, ce qui apparaît très exagéré.
 - ⇒ ***évaluation à revoir***
- action 6.2.1 – il est indiqué le nombre de 21 entreprises concernées : est-ce le nombre d'entreprises de plus de 50 salariés présentes sur le territoire ?
 - ⇒ ***si c'est le cas, le préciser et peut-être les localiser sur un plan pour montrer l'intérêt de mutualiser les PDM d'entreprises voisines***

Plan de Mobilités – Evaluation de la démarche

Le document indique, à la page 233, que « l'évolution des parts modales induites par le PDM permet de réduire le trafic routier de 4,3% d'ici 2035 (...) ce qui représente 48 260 millions de km évités » : comment ces valeurs ont-elles été calculées, puisqu'aucun modèle de trafic n'a été utilisé pour mesurer l'impact de chacune des mesures du plan d'actions ? De même, comment les cartes d'AtmoSud ont-elles été produites sans un travail préalable d'affectation du trafic sur les voiries du territoire, que seul un modèle de trafic permettrait de déterminer ?

En fait, on trouve les réponses à ces questions dans l'annexe au rapport d'évaluation consacrée à la qualité de l'air et rédigée par AtmoSud (p. 17). Et c'est là qu'apparaît un **biais méthodologique majeur** : la méthode de calcul confond **OBJECTIFS** et **IMPACTS** !! En effet, tous les calculs sont conduits en supposant que les objectifs, fixés de manière arbitraire par TPA, seront atteints en 2035 ; c'est-à-dire que si TPA avait fixé un objectif de réduction à 30% et non 50% de la part modale de la voiture, c'est cette valeur qui aurait servi de base aux évaluations ! Le document n'est donc pas l'évaluation de l'impact des **ACTIONS** du Plan de Mobilités, et rien ne permet d'affirmer que le programme d'actions présenté permettra d'atteindre les objectifs visés (et même, on peut penser qu'il atteindra des résultats opposés, comme explicité plus haut avec les nombreux investissements capacitaires prévus en matière routière).

Je suis conscient de la difficulté, du délai et des coûts qu'aurait représentés l'utilisation d'un modèle de trafic qui seul aurait permis d'obtenir une évaluation plus sérieuse du plan d'actions. Mais il apparaît indispensable, dans le cadre d'une enquête publique, de décrire honnêtement la méthode utilisée et d'expliquer les raisons du choix retenu pour cette méthode.

- ⇒ ***ajouter un encart expliquant dans le détails les choix méthodologiques effectués et les raisons qui ont conduit TPA à ces choix***

Le programme financier global, comme indiqué en préambule de cette note, ne répond absolument pas à la réglementation ; de plus il comporte des erreurs manifestes dans l'évaluation financière.

Le premier point est le plus important : si une estimation des dépenses d'investissement et de fonctionnement est bien fournie, en revanche aucun élément ne permet d'analyser les modalités de financement ni d'évaluer la répartition entre les différents acteurs de la couverture des coûts d'exploitation et de fonctionnement. On ne dispose même pas d'une évaluation de la part prise par TPA dans la couverture des dépenses.

⇒ ***il est indispensable de compléter le dossier par la fourniture de l'étude exigée par l'article R 1214-1 du Code des Transports***

Par ailleurs, les estimations fournies p. 234 appellent plusieurs commentaires :

- la part du budget d'investissement consacrée à la voirie représente 66% du total, ce qui apparaît en contradiction totale avec l'objectif de réduction de la part modale de la voiture, d'autant plus que la quasi-totalité de cette somme est affectée à des aménagements capacitaires, dont on sait par expérience que leur impact est systématiquement favorable à l'accroissement du trafic – en outre, ces aménagements seront très probablement réalisés au-delà de 2035 ; il n'est donc pas opportun de faire figurer dans le budget le montant des travaux
 - la tableau récapitulatif de la page 234 est erroné ou trompeur : les budgets de fonctionnement présentés semblent être des budgets annuels, alors que le Plan de Mobilités s'étale sur 10 ans (à titre d'exemple, le budget fonctionnement de la thématique « marche et espaces publics » est de 109 000 €/an ; sur 10 ans, cela représente plus de 1 M€)
 - le graphique de la page 235 présente des budgets dont on ne comprend pas à quoi ils correspondent
 - ce graphique indique une évaluation en 2035. Or, un Plan de Mobilités doit faire l'objet d'une évaluation tous les cinq ans (article L 1214-8 du Code des Transports), soit une première évaluation en 2030
- ⇒ ***TPA peut-elle fournir le tableau détaillé des budgets d'investissement et de fonctionnement, afin de comprendre le processus de construction du tableau de synthèse ? je me suis livré à l'exercice, en reprenant action par action les budgets présentés dans chacune des fiches et en suggérant un taux de participation de TPA ; le tableau résultant est joint***

En ce qui concerne la compatibilité du Plan de Mobilités avec les documents de planification de rang supérieur, il est fait mention du SRADDET de 2019 ; or, celui-ci a fait l'objet d'une modification votée en assemblée régionale le 23 avril 2025.

⇒ ***il convient de mettre à jour les tableaux de concordance des pages 239 à 248***

Enfin, dans le suivi du Plan de Mobilités n'apparaît pas l'observatoire des accidents exigé par l'article R 1214-3 du Code des Transports.

⇒ ***faire mention de cet observatoire et budgétiser ses mises à jour annuelles***

Plan de Mobilités – Annexe accessibilité

Cette annexe se compose d'une douzaine de pages seulement, et de deux annexes.

Dans les 12 pages du document, on ne retrouve qu'une évaluation partielle des besoins (à partir de données de l'association *Handitoit*) et un simple rappel des obligations légales en matière de mise en accessibilité des réseaux de transport et de l'espace public. Enfin, un rappel des huit actions traitant, au moins partiellement, de la question de l'accessibilité, est fourni en fin de document.

Quant aux annexes, l'une peut être considérée comme obsolète (PAVE de Châteaurenard datant de 2011) et l'autre doit être intégrée au bilan de la concertation (compte-rendu de réunion en date du 21 mai 2025 avec trois associations dédiées aux personnes en situation de handicap).

⇒ ***il serait utile de faire ressortir davantage les mesures spécifiquement en faveur du public en situation de handicap intégrées dans les 8 actions citées, et d'en extraire le budget propre, de manière à pouvoir disposer d'une évaluation du financement consacré à ce public***

Plan de Mobilités – Evaluation environnementale

Cette évaluation se compose de trois documents :

- un résumé non technique, accompagné d'une note sur la méthode
- le rapport d'état initial et d'évaluation
- l'étude réalisée par AtmoSud sur la qualité de l'air

Ces évaluations n'apportent pas de remarque particulière, si ce n'est le biais méthodologique important sur lequel elles sont conduites (cf. plus haut).

En conclusion, outre les corrections de pure forme et les compléments mineurs à apporter au dossier, les principaux points dont la correction est demandée par le Commissaire Enquêteur avant mise à disposition du dossier au public sont les suivants :

- l'évaluation financière doit être revue, et une étude des modalités de financement et de la couverture des coûts d'exploitation des mesures du Plan de Mobilités doit être produite
- la méthode d'évaluation du Plan de Mobilités sur le volume et la nature des déplacements doit être explicitée
- certaines thématiques doivent être davantage développées, argumentées et étayées, et des plans d'actions spécifiques établis (stationnement, livraisons, tarification, relations urbanisme/transport)
- justifier ou, le cas échéant, supprimer les projets routiers qui apparaissent de manière parfois curieuse dans le dossier (échangeur de Cabannes, nouveau franchissement de la Durance, etc.)
- compléter l'annexe accessibilité et préciser le plan d'actions spécifiques à cette thématique
- vérifier la compatibilité du Plan de Mobilités avec la modification récente du SRADDET

Le 08/09/2025,

Pascal FAUCHER, Commissaire Enquêteur

