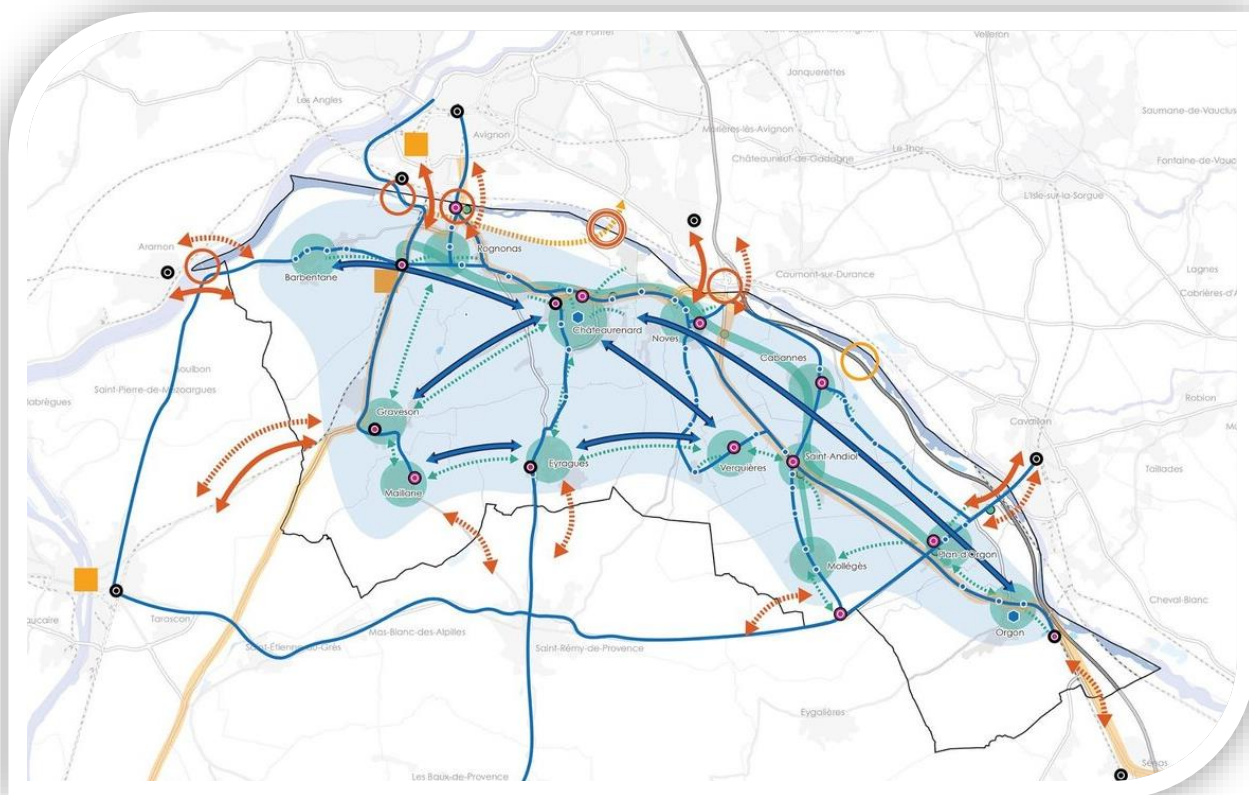


**Enquête Publique relative au projet de
Plan de Mobilité 2025-2035**



CONCLUSIONS MOTIVEES & AVIS

Pascal FAUCHER, Commissaire-Enquêteur
2 janvier 2026

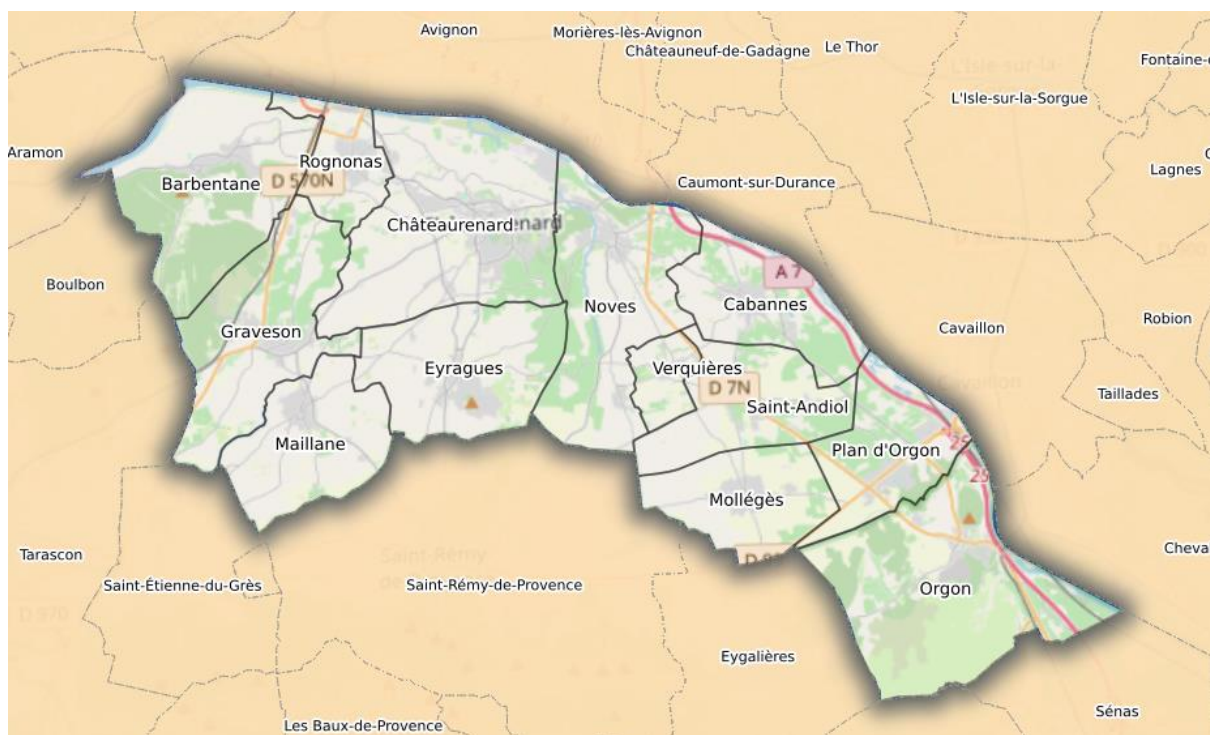
SOMMAIRE

1 I	INTRODUCTION.....	3
1.1	Objet de l'Enquête.....	3
1.2	Le Projet et ses Enjeux.....	4
1.3	L'Enquête Publique.....	7
1.4	Bilan quantitatif de l'Enquête.....	8
2 I	APPRECIATION DU PROJET.....	9
2.1	Qualité du dossier.....	9
2.2	Synthèse des observations reçues lors de l'Enquête Publique.....	10
2.3	Sujets et problématiques en débat.....	11
2.4	Synthèse sur l'appréciation du projet.....	13
3 I	CONCLUSIONS ET AVIS.....	14
3.1	Conclusions motivées.....	14
3.2	Avis.....	16

1 | INTRODUCTION

1.1 | OBJET DE L'ENQUETE

L'enquête publique a pour objet le **projet de Plan de Mobilités 2025-2035 de la Communauté d'Agglomération Terre de Provence**, composée de treize communes situées au nord-ouest du département des Bouches-du-Rhône, en rive gauche de la Durance (cf. carte de situation ci-dessous), et qui regroupe environ 60 000 habitants sur une superficie de 266 km².



Le Maître d'Ouvrage du projet est la **Communauté d'Agglomération Terre de Provence**, collectivité compétente en matière d'organisation de la mobilité.

D'un strict point de vue réglementaire, « le plan de mobilité détermine les principes régissant **l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises**, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité. Il est élaboré par cette dernière en tenant compte de la diversité des composantes du territoire ainsi que des besoins de la population, en lien avec les collectivités territoriales limitrophes. **Le plan de mobilité vise à contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports**, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique, à la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore ainsi qu'à la préservation de la biodiversité. » (article L1214-1 du Code des Transports).

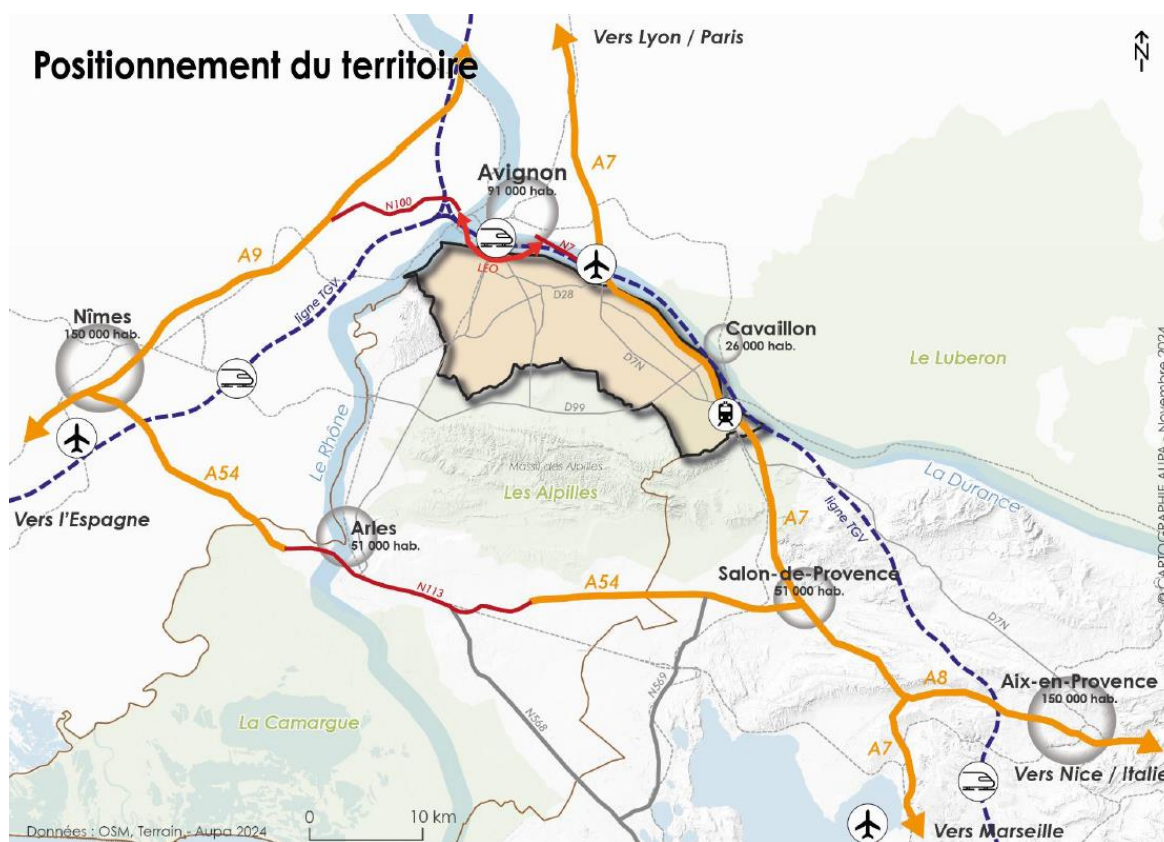
1.2 | LE PROJET ET SES ENJEUX

Au-delà des enjeux strictement réglementaires (respect des obligations issues du Code des Transports), le projet de Plan de Mobilités 2025-2035 de Terre de Provence Agglomération vise à mettre en place un système d'organisation des déplacements permettant d'améliorer sensiblement la qualité de l'offre de mobilité proposée aux habitants tout en limitant au maximum les nuisances et impacts environnementaux.

Il s'appuie sur un diagnostic partagé et concerté, à partir duquel a été définie une stratégie déclinée en plan d'actions.

A. ELEMENTS DE DIAGNOSTIC

Le territoire de Terre de Provence, à dominante rurale (les communes comptent toutes moins de 6 000 habitants, à l'exception de Châteaurenard et ses 17 000 habitants), est situé à **proximité d'agglomérations importantes et attractives** (Avignon et Cavaillon au nord, Arles et Salon-de-Provence au sud, voire Nîmes à l'ouest) mais aussi d'un **nœud stratégique d'infrastructures de transport** (autoroutes A7, A9 et A54, lignes ferroviaires à grande vitesse vers Paris, Marseille et Montpellier accessibles à partir de la gare Avignon-TGV, aéroport d'Avignon). Il est aussi bordé de **contraintes géographiques** très pénalisantes pour ce qui concerne la mobilité : la Durance au nord, franchie par quatre ponts, le Rhône à l'ouest (un seul pont) et le massif des Alpilles au sud.



A l'exception de quelques équipements secondaires présents à Châteaurenard, la plupart des équipements structurants se trouvent à l'extérieur du périmètre de l'agglomération, principalement à **Avignon qui constitue le véritable pôle d'attraction** de tout le territoire de Terre de Provence.

Le réseau de voirie, connecté à l'autoroute A7 à Cavaillon et Bonpas, peine à assurer des flux mélangeant trafic local et trafic de transit, notamment de poids lourds généré par le MIN de Châteaurenard mais aussi par une liaison plus courte entre les autoroutes A7 et A9 ; les flux recensés sur les franchissements de la Durance montrent une certaine saturation, en particulier aux heures de pointe. Ces **flux importants** génèrent de **nombreuses nuisances** (bruit, insécurité, pollution atmosphérique, qualité de l'air), notamment dans les traversées de villages, qui pénalisent la vie locale. **Le réseau de transport collectif**, quant à lui, est **très faiblement développé** : aucun service de train régional, seulement cinq lignes régulières de transport par car organisées par la Région Sud, une navette interne à Châteaurenard ; des services de transport scolaire viennent pallier cette faiblesse pour le public particulier des scolaires.

Enfin, en ce qui concerne les modes actifs, on note un **schéma cyclable en cours de développement** qui permet progressivement un usage du vélo d'autant plus intéressant que la topographie se prête idéalement à ce mode de déplacement.

La mobilité des résidents de l'agglomération a pu être mesurée par l'Enquête Mobilité Certifiée CEREMA (EMC²) réalisée en 2019 sur le territoire. Cette enquête, réalisée sur un échantillon de population de 11 ans et plus a permis de recenser environ **185 000 déplacements quotidiens** effectués par les résidents du territoire, soit -10% par rapport à la précédente enquête réalisée en 2008.

Ces 185 000 déplacements se répartissent en 114 000 déplacements internes au territoire (origine ET destination dans le territoire), 55 000 déplacements d'échanges (origine OU destination dans le territoire, mais pas les deux) et 16 000 déplacements externes (origine ET destination hors du territoire). En ce qui concerne les modes de déplacements utilisés, on note qu'une **très large majorité s'effectuent en voiture** (69%), 23% à pied, 4% en transport collectif, 3% à vélo et 1% autres.

Enfin, on relève que 70% des déplacements font moins de 3 km, mais que près de la moitié sont quand même réalisées en voiture ...

L'ensemble de ces éléments de diagnostic ont été partagés avec la population du territoire, les partenaires techniques, les Personnes Publiques Associées (PPA) et les représentants d'associations, dans le cadre d'une concertation qui s'est déroulée entre novembre 2024 et juin 2025. Cette concertation a permis d'identifier 38 enjeux dont 17 ont été considérés comme prioritaires ; c'est à partir de ces enjeux que la Communauté d'Agglomération Terre de Provence a élaboré une stratégie d'organisation de la mobilité à l'horizon 2035.

B. STRATEGIE PROPOSEE PAR TPA ET PLAN D'ACTIONS

Tant sur les domaines de compétences « internes » de la Communauté d'Agglomération (compétences propres ou compétences des communes la composant) que sur des compétences « externes » (exercées par d'autres acteurs publics avec lesquels un étroit partenariat devra être construit), des actions très ambitieuses sont proposées dans six axes stratégiques :

- **transport collectif** : création d'un réseau organisé par Terre de Provence, financé partiellement par le prélèvement d'un Versement-Transport, connecté aux réseaux voisins et permettant de desservir les principaux pôles générateurs de déplacements internes (équipements publics, notamment à Châteaurenard), mais aussi externes (gare Avignon TGV,

hôpitaux, université et zones d'activités d'Avignon, pôles d'emploi d'Arles, Cavaillon et Salon-de-Provence) et doté d'une tarification adaptée aux caractéristiques sociales du territoire ;

- **intermodalité** : réouverture de la gare de Barbentane et aménagement de la halte d'Orgon, sous forme de pôles d'échanges multimodaux, ce qui permettra de doter le territoire de points d'accès plus attractifs au réseau ferroviaire – création de parkings-relais, facilitant la pratique du covoiturage encouragée par la création d'un site de mise en relation dédié au territoire ;
- **vélo** : extension et sécurisation du réseau d'itinéraires cyclables, afin de faciliter les liaisons intra-communales et les déplacements de courte distance, trop souvent réalisés en voiture, et création de traversées sécurisées de la Durance et du Rhône pour les vélos, afin de rejoindre les grands itinéraires cyclables (Durance à Vélo et Via Rhona, notamment) et de permettre des accès plus sûrs à Avignon et ses équipements ;
- **marche** : aménagement des espaces publics des centres-bourgs, afin de faciliter les déplacements à pied de très courte distance et de libérer des espaces pour les modes actifs et les personnes à mobilité réduite ;
- **réseau routier** : engagement d'une vaste réflexion partenariale visant à améliorer le réseau routier, notamment les traversées de la Durance vers Avignon et Cavaillon, dont l'objectif est de soulager le réseau routier local des flux de transit et de poids lourds inadapté à la nature des voies et à leur environnement – étude d'un projet de plateforme de ferroutage au niveau de la gare de Barbentane afin d'améliorer les capacités de transfert de marchandises de la route vers le fer ;
- **communication** : campagnes de sensibilisation à de meilleures pratiques de mobilité – amélioration de l'information relative aux différentes offres de mobilité selon la nature des déplacements.

C. EVALUATION FINANCIERE

Chacune des 70 actions a fait l'objet d'une estimation financière par les services de Terre de Provence Agglomération, tant en investissement qu'en fonctionnement sur les 10 années de mise en œuvre du Plan de Mobilités.

Au total, le budget d'investissement s'élève à près de 60 M€, dont une grande partie (90%) de travaux d'infrastructures, essentiellement pour étendre le réseau cyclable (24,6 M€) et créer des pôles d'échanges multimodaux (21,3 M€). Le budget de fonctionnement s'élève quant à lui à 42,6 M€, le principal poste concernant l'exploitation des services de transport collectif (31,7 M€, soit 74%).

1.3 | L'ENQUETE PUBLIQUE

La Communauté d'Agglomération Terre de Provence, créée le 1^{er} janvier 2013, est la **collectivité compétente** en matière d'organisation de la mobilité et doit, en application de l'article L1214-3 du Code des Transports, élaborer un Plan de Mobilité, soumis à enquête publique en application de l'article L1214-6 du Code des Transports.

Le Conseil de Communauté a arrêté le projet de Plan de Mobilités 2025-2035 lors de sa séance du 17 juillet 2025. Le projet a ensuite été adressé aux Personnes Publiques Associées pour examen et avis le 28 juillet 2025. La Présidente de la Communauté d'Agglomération a pris un arrêté d'ouverture d'enquête publique le 10 octobre 2025.

Le dossier soumis à Enquête Publique comprend les pièces suivantes :

- projet de Plan de Mobilités Terre de Provence 2025-2035 ;
- annexe 1-1 : rapport d'évaluation environnementale ;
- annexe 1-2 : résumé non technique de l'évaluation environnementale ;
- annexe 1-3 : évaluation sur les émissions de polluants et l'exposition des populations ;
- annexe 2 : annexe accessibilité, accompagnée du PAVE de Châteaurenard ;
- avis des Personnes Publiques Associées :
 - avis délibéré de la MRAe
 - avis du Département des Bouches-du-Rhône
 - avis du Département du Gard
 - avis du Département de Vaucluse
 - avis de la Métropole Aix-Marseille-Provence
 - avis du Pôle d'Equilibre Territorial et Rural du Pays d'Arles
 - avis de la Communauté d'Agglomération Arles Crau Camargue Montagnette
 - avis de la Communauté de Communes Vallée des Baux-Alpilles
 - avis des communes de l'Agglomération Terre de Provence :
 - commune de Graveson
 - commune de Plan d'Orgon
- note sur les précisions apportées au PDM (ajoutée au dossier le 16 octobre 2025).

Après concertation entre la Communauté d'Agglomération Terre de Provence et le Commissaire Enquêteur, les dates de l'enquête publique ont été fixées du 3 novembre au 5 décembre 2025 inclus (soit 33 jours calendaires). Sept permanences du Commissaire Enquêteur ont été programmées, équitablement réparties dans le temps et sur le territoire, et une intense campagne de communication a été organisée, sur de multiples supports (affiches et presse, mais aussi sites internet, réseaux sociaux et panneaux d'information à messages variables le long des principales voies du territoire).

A l'issue de l'Enquête Publique, et après remise par le Commissaire Enquêteur du rapport et du présent document, le Conseil de Communauté de Terre de Provence Agglomération devra se prononcer sur l'approbation du Plan de Mobilités 2025-2035, « *éventuellement modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête publique* » conformément à l'article L1214-16 du Code des Transports.

1.4 | BILAN QUANTITATIF DE L'ENQUETE

L'enquête s'est déroulée dans **d'excellentes conditions**, et aucun incident n'est à déplorer. Il convient toutefois de signaler la **très faible participation aux permanences** du Commissaire Enquêteur, avec seulement trois visites lors de la permanence à Barbentane et aucune lors de toutes les autres permanences.

La **très faible mobilisation du public** peut s'expliquer par l'absence de caractère opérationnel du projet, les administrés ne se sentant pas directement concernés par les actions contenues dans le Plan de Mobilités, et par l'horizon relativement lointain de sa mise en œuvre (10 ans, c'est long ...). Pour autant, cela ne rend pas justice aux **efforts importants déployés par le Maître d'Ouvrage** en matière de communication grand public, via différents médias. On ne peut que déplorer ce constat, et remercier d'autant plus les administrés qui ont fait l'effort de participer à cette enquête.

Au cours de l'enquête, le Commissaire Enquêteur a recensé 69 observations :

- 58 observations reçues sur le Registre Numérique ;
- 6 observations adressées par mail ;
- 5 observations portées sur le registre papier mis à disposition du public en Mairie de Barbentane (par trois personnes s'étant déjà exprimées sur le Registre Numérique), de Plan d'Orgon et de Rognonas (par une personne s'étant aussi exprimée sur le Registre Numérique, et qui est l'une des trois personnes ayant déposé une contribution à Barbentane) ;
- aucune observation reçue par voie postale.

Il est à noter que 34 contributions ont été reçues dans les trois derniers jours de l'enquête (soit près de la moitié !), et que près des deux tiers proviennent de résidents de la commune de Barbentane, où le tissu associatif a joué un rôle de relais très efficace.

Parmi les 69 contributions reçues, on note 9 doublons (contributions déposées deux fois, que ce soit par la même personne ou par deux personnes différentes), et même un « triplon » (contribution reçue trois fois). Il reste donc **60 contributions recevables** sur lesquelles l'analyse a été menée.

2 | APPRECIATION DU PROJET

2.1 | QUALITE DU DOSSIER

Le dossier soumis à Enquête Publique comprend l'ensemble des pièces et documents nécessaires à la **bonne compréhension** du projet et des objectifs du Maître d'Ouvrage. Toutefois, au-delà de quelques remarques de détail ou de forme sur le dossier, le Commissaire Enquêteur a relevé un certain nombre de **manques ou d'insuffisances notables**, qui ont fait l'objet d'une **note d'observations** présentée au Maître d'Ouvrage le 8 septembre 2025 ; les principaux griefs exposés sont les suivants (on notera que la MRAe, dans son avis délibéré transmis le 23 octobre 2025, reprend un certain nombre de ces griefs) :

- le projet de Plan de Mobilité doit inclure une « **étude des modalités de son financement et de la couverture des coûts d'exploitation des mesures qu'il contient** » (article R 1214-1 du Code des Transports) ; or, cette étude est **totaleme nt absente** du dossier présenté ;
- de même, le dossier doit répondre de manière explicite aux 11 items listés à l'article L 1214-2 du Code des Transports ; or, **plusieurs de ces thèmes sont, sinon absents, du moins très insuffisamment développés** dans le projet de Plan de Mobilités :
 - l'articulation urbanisme – transport (point n°1 de l'article L 1214-2 et article L 1214-4 du Code des Transports) ;
 - le stationnement (point n°7 de l'article L 1214-2) ;
 - l'organisation des livraisons (point n°8 de l'article L 1214-2) ;
 - la tarification des différents modes de déplacements (point n°10 de l'article L 1214-2) ;
- plusieurs actions présentées, notamment en matière d'infrastructures lourdes (nouveau pont de franchissement de la Durance, nouvel échangeur sur l'A7 à Cabannes, plateforme logistique en gare de Barbentane, etc.), ont **un échéancier qui dépasse largement l'horizon du Plan de Mobilités (2035)** ; de plus, **ni leur opportunité, ni leur faisabilité ne sont à ce jour étudiées, ni a fortiori validées par les partenaires institutionnels**. Il convient donc de les présenter dans le Plan de Mobilités que dans leur phase d'étude ;
- l'évaluation de la démarche fait apparaître 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 ; 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). Il faut bien sûr être 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'un projet présenté dans le cadre d'une enquête publique, de décrire honnêtement la méthode utilisée et d'expliquer les raisons du choix retenu pour cette méthode.

Suite à cette note d'observations, le Maître d'Ouvrage a complété le dossier par une « **note de précisions** » qui a été transmise le 16 octobre 2025 aux Personnes Publiques Associées et ajoutée au dossier d'enquête publique.

Celui-ci a été mis à la disposition du public dans les **formes idoines**, et l'enquête a bénéficié d'une **publicité importante** sur des médias variés.

2.2 | SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS REÇUES LORS DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Les **Personnes Publiques Associées** ont toutes émis un **avis favorable au projet**, parfois accompagné d'observations ou de réserves sur des aspects techniques de certaines actions (aménagement des ponts permettant la traversée de la Durance ou du Rhône, notamment).

Sur les 60 contributions du public analysées, on en relève :

- 27 sur le volet 1 (transports collectifs) ;
- 27 sur le volet 2 (intermodalité) ;
- 35 sur le volet 3 (pratique du vélo et les aménagements cyclables) ;
- 7 sur le volet 4 (marche et aménagement de l'espace public en faveur des piétons) ;
- 26 sur le volet 5 (circulation – trafic – aménagements routiers) ;
- 9 sur le volet 6 (communication) ;
- enfin, 7 contributions traitent d'un sujet n'entrant pas dans l'un des volets du PDM (« autres »).

La plupart des observations reconnaissent le **caractère d'intérêt général du projet**, et vont globalement dans le sens des actions portées par TPA, dans chacun des six volets que comporte le Plan de Mobilités. Pour autant, les critiques ne manquent pas qui portent principalement sur deux sujets :

- un sujet qui suscite des regrets : l'abandon, même s'il est provisoire, du **prolongement de la Liaison Est-Ouest**, qui conduit à un surcroît de circulation (notamment de poids lourds) sur les routes de l'agglomération, principalement à Châteaurenard ;
- un sujet qui concentre de nombreuses critiques : la réalisation d'une **plateforme de feroutage** au niveau de la gare de Barbentane, les opposants craignant à la fois les conséquences environnementales (bruit, pollution, imperméabilisation des sols, sacrifice de zones agricoles) et fonctionnelles (accroissement du nombre de poids lourds).

Mais on retiendra surtout les points de convergence d'avis positifs sur le dossier :

- **la création d'un réseau de transport collectif propre à TPA**, desservant mieux prioritairement Avignon et ses équipements, avec des horaires et une tarification adaptés, est largement réclamée ;
- **la réouverture de la gare de Barbentane au trafic voyageurs** est souhaitée, avec un certain nombre de mesures d'accompagnement (desserte ferroviaire renforcée, parking-relais, desserte par le réseau de transport collectif, correspondances assurées, etc.) ;
- de même, **les aménagements en faveur de la pratique du vélo** sont plébiscités, ce mode se prêtant particulièrement bien aux déplacements de courte et moyenne distance sur un territoire globalement plat. L'attention est attirée sur les franchissements de la Durance et du Rhône, qui devront être facilités et sécurisés ;
- **la création d'une plateforme locale de covoiturage** est largement souhaitée ;
- **des actions de sensibilisation et de communication** devront accompagner les projets.

D'autres sujets, d'importance moindre, ont été évoqués (préoccupations environnementales, expérimentations sur des projets innovants, etc.).

2.3 | SUJETS ET PROBLEMATIQUES EN DEBAT

Une très grande majorité des contributions recueillies lors de l'Enquête Publique vont dans le sens du projet de Plan de Mobilités 2025-2035, et approuvent globalement le plan d'actions qu'il propose. Compte tenu de la présentation de la stratégie du Maître d'Ouvrage par mode de déplacements, on peut synthétiser les apports de l'Enquête Publique selon cette décomposition.

A. VOLET « TRANSPORT COLLECTIF »

Globalement, l'ensemble des 27 contributions relatives à ce thème s'accordent pour demander un développement important de l'offre de transport public, une gouvernance rapprochée (un réseau local plutôt que le réseau ZOU ! organisé par la Région SUD), ainsi qu'une tarification adaptée.

*On notera que, dans son mémoire en réponse au Procès-Verbal de Synthèse, le Maître d'Ouvrage semble ne pas reprendre l'idée, pourtant plébiscitée lors de l'enquête publique, de la création d'un réseau propre à l'agglomération : en effet, il est seulement fait référence à une « extension des horaires » du réseau ZOU !, pour lequel la Communauté d'Agglomération « sollicitera les services de la Région pour obtenir leur avis sur le sujet » ; **cette réponse apparaît en-deçà de l'ambition affichée dans le PDM 2025-2035, et ne saurait être considérée comme satisfaisante.***

B. VOLET « INTERMODALITE »

Ce thème fait l'objet de 27 contributions, largement dominées par la question de la réouverture de la gare de Barbentane : celle-ci est en effet plébiscitée, 14 contributions y étant favorables, avec des mesures d'accompagnement : création d'un parking-relais gratuit, rabattement en bus et par des aménagements cyclables, augmentation de l'offre ferroviaire dans le cadre du SERM, correspondances à assurer vers d'autres destinations (Marseille, Nîmes, etc.). Le développement d'un système local de covoiturage, accompagné des aménagements afférents (parkings dédiés à cette pratique), est également largement soutenu.

C. VOLET « PRATIQUE DU VELO – AMENAGEMENTS CYCLABLES »

C'est le volet qui fait l'objet du plus grand nombre de contributions (35), dont une large part portées par les associations locales. Le développement et la sécurisation d'un réseau complet d'itinéraires cyclables et la résorption des points noirs sont les thèmes les plus abordés par les requérants, en pointant des secteurs spécifiques :

- franchissement de la Durance. 6 contributions souhaitent la création d'une piste cyclable sur le pont de la LEO (mais 1 est contre), 5 favorables à l'aménagement du pont de Rognonas (mais 1 contre), 2 souhaitent une passerelle indépendante, 1 est favorable à un aménagement sur le pont de Bonpas mais 1 est contre – la liaison à vélo vers la gare Avignon-TGV est d'ailleurs évoquée par 4 contributions ;
- franchissement du Rhône. 4 contributions souhaitent un aménagement cyclable sur le pont d'Aramon, et l'aménagement subséquent de la RD35 entre Barbentane et ce pont ;
- 2 contributions évoquent un aménagement pour franchir la voie ferrée à la gare de Barbentane ;
- 5 contributions souhaitent un aménagement de la RD35 entre Barbentane et le rond-point du Mas du Temple, mais une considère que la route n'est pas adaptée à un tel aménagement ;

- les aménagements du rond-point du Mas du Temple et du Moulin sont jugés incomplets par 4 contributions ;
- des actions de sensibilisation à l'usage du vélo et au respect des cyclistes sont souhaitées par plusieurs contributeurs, l'un souhaitant même la création d'une Maison du Vélo.

On notera la forte concentration des préoccupations dans le quart nord-ouest du territoire (Barbentane et Rognonas), qui produit la plus grande partie des contributions.

D. VOLET « MARCHÉ – AMÉNAGEMENT DES ESPACES PUBLICS »

Peu de contributions sur ce thème (7), presque toutes émises par des résidents de Barbentane, notamment de l'association Habilis. Celle-ci suggère de nombreuses initiatives innovantes (défis citoyens « TCAP », opérations « Marchons vers l'Ecole » vers l'école des Moulins, jalonnement en temps et non en kilomètres, etc.) et propose même que la commune de Barbentane devienne commune-pilote pour expérimenter certaines de ces initiatives.

E. VOLET « VOIRIE – CIRCULATION – TRAFIC »

Ce volet recueille un nombre très important de contributions (26), tant les difficultés de circulation, notamment d'accès à Avignon, sont ressenties par la population pour laquelle la voiture constitue le mode dominant de déplacement.

Un sujet cristallise les préoccupations (7 contributions) : l'abandon (provisoire ?) de la tranche 2 de la LEO, qui prive les territoires d'une traversée supplémentaire de la Durance et surtout d'un itinéraire de délestage pour tous les flux qui, aujourd'hui, passent par le réseau routier de Terre de Provence (RD571). Seule une contribution est opposée au prolongement de la LEO, pour des motifs environnementaux.

Un second sujet provoque des réactions vives : la plateforme de ferroutage en gare de Barbentane. Si 2 contributions y sont favorables, 10 y sont farouchement opposées, pour des raisons environnementales (imperméabilisation de sols, préservation de terres agricoles, nuisances générées par le trafic de poids lourds, etc.) et fonctionnelles (la plateforme de Courtine est très proche, et le projet ferait donc « double emploi »).

C'est également sur ce volet que portent principalement les avis des Personnes Publiques Associées, notamment les Départements (Bouches-du-Rhône, Vaucluse et Gard), Maîtres d'Ouvrages et principaux financeurs des aménagements projetés, qui appellent à une certaine prudence dans la présentation des projets, pour la plupart non validés sur le plan technique et dont les plans de financement n'ont pas encore été étudiés.

F. VOLET « COMMUNICATION – SENSIBILISATION DU PUBLIC »

Ce volet est souvent considéré comme implicite, mais plusieurs contributions (9) l'évoquent explicitement ; en particulier, la communication autour de services alternatifs à la voiture (covoiturage, transport collectif, usage du vélo) et de la sécurité routière.

2.4 | SYNTHÈSE SUR L'APPRECIATION DU PROJET

Le projet de Plan de Mobilités 2025-2035 porté par la Communauté d'Agglomération Terre de Provence répond bien aux enjeux soulevés par le diagnostic ; il propose une stratégie cohérente et ambitieuse, ainsi qu'un plan d'actions adapté et concret, que le public a pu comprendre et analyser grâce à une présentation didactique et soignée du dossier soumis à l'Enquête Publique.

Toutefois, des compléments doivent être apportés pour le mettre en conformité aux dispositions du Code des Transports, notamment sur certaines thématiques mais surtout vis-à-vis de son évaluation financière et des modalités de répartition des financements entre les différents partenaires publics et privés.

Les contributions du public doivent également être prises en compte qui, si elles valident globalement le projet, mettent l'accent sur certains sujets de nature à entraîner quelques modifications dans le projet qui sera soumis à l'approbation du Conseil Communautaire :

- affirmation plus claire de la volonté de l'Agglomération de se doter d'un réseau de transport collectif propre, répondant mieux aux besoins de déplacements de la population et susceptible d'entraîner un report modal significatif de la voiture vers les TC ;
- lancement d'une initiative partenariale visant à définir un schéma de voirie à moyen terme, incluant la question des traversées de la Durance (maintien de la LEO ou, à défaut, création d'une nouvelle traversée dont la position et le gabarit devront être définis) et de la circulation des poids lourds ;
- intégration, à la précédente réflexion partenariale, de la question des traversées cyclistes sécurisées de la Durance ;
- mise à plat, par une étude ad hoc, du projet de plateforme de ferroutage en gare de Barbentane, avec analyse objective des avantages et inconvénients, et des impacts environnementaux générés par ce projet. Les résultats de cette étude pourraient avantageusement faire l'objet d'une présentation publique.

Enfin, il convient d'accorder une attention toute particulière à la suggestion, émise par des associations de Barbentane, de faire de cette commune un « territoire-pilote » d'expérimentation de certaines actions susceptibles d'agir sur la mobilité quotidienne et qui pourraient ensuite, en fonction des résultats constatés, « essaimer » sur les autres communes du territoire. Cette initiative mérite d'être soutenue, et encadrée par la Communauté d'Agglomération et la commune de Barbentane.

3 | CONCLUSIONS ET AVIS

Après avoir analysé le dossier soumis à enquête, recueilli et analysé les avis des Personnes Publiques Associées et les contributions consignées sur les registres mis à la disposition du public, nous pouvons émettre les conclusions motivées et avis suivants.

3.1 | CONCLUSIONS MOTIVEES

Le système actuel de transport montre **d'importantes carences** qui entraînent des difficultés de déplacements pour les habitants du territoire de Terre de Provence Agglomération :

- **un réseau de transport collectif trop faible** pour faire face aux besoins de mobilité quotidienne : un réseau régional avec une seule véritable ligne (707) et un réseau scolaire – de plus, malgré la présence d'une voie ferrée, on déplore **l'absence d'une desserte ferroviaire à l'ouest** ;
- un réseau de voirie qui doit faire face à **d'importants bouchons**, notamment aux abords des traversées de la Durance – l'arrêt (provisoire ?) de la LEO ne permet pas d'élaborer de véritables perspectives d'amélioration des conditions de circulation à moyen terme ;
- **des liaisons cyclables assez nombreuses mais perfectibles** du point de vue de la continuité et de la sécurité, et qui ne permettent pas actuellement une liaison satisfaisante vers Avignon – le constat est d'ailleurs que la pratique du vélo est trop peu développée, malgré une topographie et un climat favorables.

Le projet de Plan de Mobilités 2025-2035 a été élaboré de façon à **répondre à ces difficultés** et à **proposer des actions** susceptibles tout à la fois **d'améliorer les conditions de déplacements** des habitants du territoire Terre de Provence et de **respecter les objectifs supra-territoriaux** en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre et des nuisances environnementales, et d'amélioration de la qualité de l'air.

Le dossier présenté à l'Enquête Publique a permis au public d'apprécier **l'ambition de la stratégie** mais aussi le **réalisme du plan d'actions** proposé. Si des améliorations peuvent – et doivent – être apportées à ce dossier avant son approbation, il doit être considéré comme d'autant plus satisfaisant que c'est le premier Plan de Mobilités sur le territoire et que son élaboration s'est faite à partir d'une feuille blanche. Il convient également de saluer **l'esprit de concertation** qui a prévalu à son élaboration, qui s'est traduit par une intense campagne de communication autour de l'Enquête Publique.

Une fois ceci exposé, le Commissaire Enquêteur, après avoir :

- pris connaissance de l'ensemble des pièces du dossier et rédigé une note d'observations qu'il a adressée au Maître d'Ouvrage le 8 septembre 2025 ;
- rencontré l'équipe technique sur le dossier (visioconférence du 8 septembre) et la Présidente de l'Agglomération (réunion du 2 octobre 2025) ;
- vérifié la réalité de l'information par affichage et par voie de presse, qu'elle a été réalisée conformément à l'article 9 de l'arrêté n°AR2025_41 du 10 octobre 2025 ;
- vérifié que les conditions de consultation du dossier étaient conformes à l'avis d'enquête publique et à la réglementation ;
- constaté que l'enquête, sur une durée totale de 33 jours calendaires, a permis au public de prendre connaissance du dossier et d'émettre ses observations ;
- analysé les avis des Personnes Publiques Associées, tous favorables au projet, ainsi que la totalité des observations du public consignées dans les registres d'enquête et sur le Registre Numérique ou reçues par mail, en très grande majorité favorables au projet ;

estime que le projet de Plan de Mobilités 2025-2035 de Terre de Provence Agglomération propose une stratégie ambitieuse et un plan d'actions adapté aux problématiques de mobilité rencontrées quotidiennement par la population du territoire et les usagers qui s'y déplacent.

Conscient que les projets les plus structurants (notamment en matière de voirie et d'ouvrages de franchissement de la Durance et du Rhône) requièrent une démarche institutionnelle qui dépasse ses compétences propres, le Maître d'Ouvrage se positionne comme partenaire actif sur les actions concernées ; sur les sujets dont il dispose de la compétence, il s'engage à mettre en œuvre les actions lui-même, ou à soutenir les communes qui en assurent la Maîtrise d'Ouvrage.

L'attention du Maître d'Ouvrage est toutefois attirée sur la nécessité d'apporter des modifications au dossier pour qu'il respecte de manière plus rigoureuse les dispositions du Code des Transports. De même, il doit apporter des éléments complémentaires sur certains sujets ayant fait l'objet de contributions lors de l'Enquête Publique (transport collectif, voirie, plateforme de ferroutage).

3.2 | AVIS

En conclusion, le Commissaire Enquêteur considère que le projet de Plan de Mobilités 2025-2035 porté par la Communauté d'Agglomération Terre de Provence est **satisfaisant** pour répondre aux différents enjeux soulevés, et formule un **AVIS FAVORABLE** à l'approbation de ce document, avec la **réserve** et les **recommandations** suivantes :

- **Réserve** : le dossier doit être mis en conformité avec les dispositions du Code des Transports, en y ajoutant une étude sur les modalités de financement du projet et de la couverture des mesures d'exploitation qu'il contient, d'une part, et en développant davantage les volets relatifs à l'articulation urbanisme/transport, au stationnement, à la livraison des marchandises et à la tarification des différents modes de déplacements, d'autre part ;
- **Recommandation 1** : corriger les points mineurs relevés dans la note d'observations du 8 septembre 2025 ;
- **Recommandation 2** : affirmer de manière plus explicite l'ambition en matière de transport collectif, en indiquant clairement la volonté de doter le territoire d'un réseau propre et d'une tarification adaptée, en complément du réseau régional qui devra ne s'adresser qu'aux relations intercommunautaires ;
- **Recommandation 3** : initier une réflexion partenariale complète visant à définir un schéma de voirie partagée (voitures – poids lourds – transport collectif – vélos) à moyen terme, incluant la question des traversées de la Durance ;
- **Recommandation 4** : inclure au dossier une action relative à l'étude préalable d'opportunité et de faisabilité du projet de plateforme de ferroutage en gare de Barbentane, avec analyse objective des impacts environnementaux générés par ce projet, et en présenter les résultats au public de manière transparente ;
- **Recommandation 5** : prendre en compte, dans la mesure du possible, les contributions du public qui ont été jugées recevables, y compris les contributions mineures, consignées dans le Procès-Verbal de Synthèse joint en annexe au Rapport. En particulier, examiner l'opportunité d'identifier la commune de Barbentane comme commune-pilote pour expérimenter certaines mesures innovantes en matière de mobilité de proximité.

Fait à Aix-en-Provence, le 2 janvier 2026
Pascal FAUCHER, Commissaire Enquêteur

