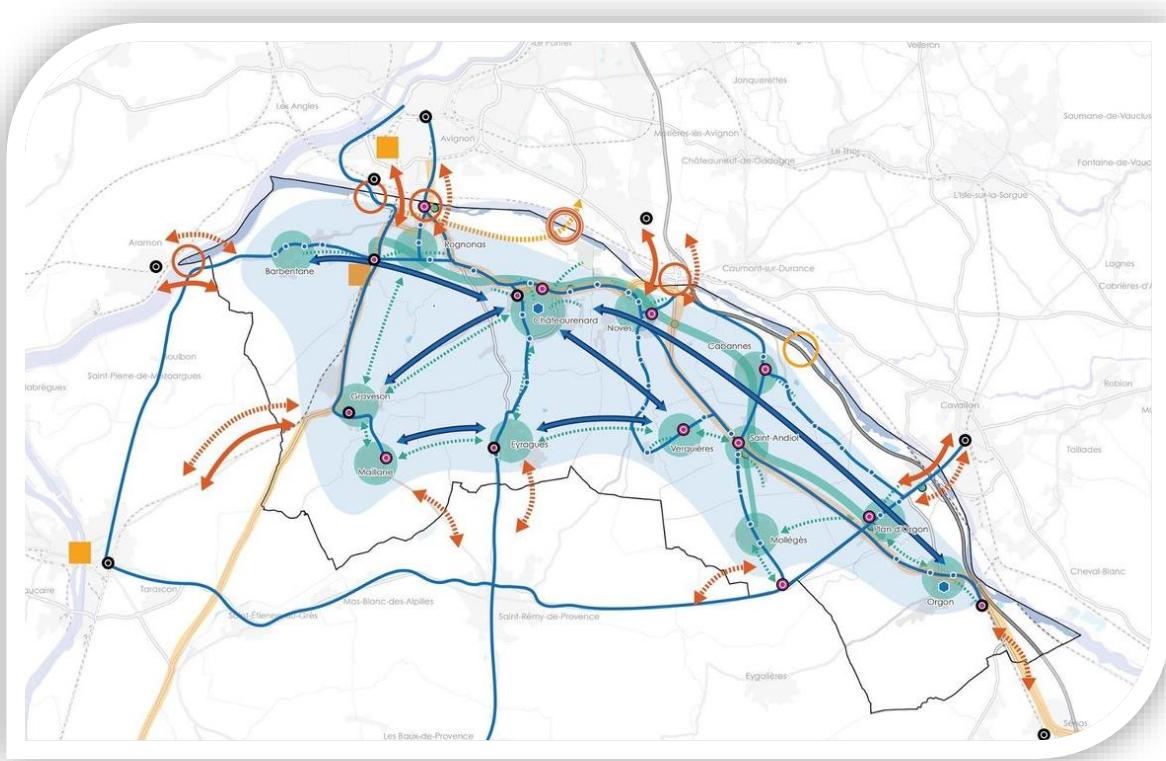




Communauté
d'Agglomération

Enquête Publique relative au projet de Plan de Mobilités 2025-2035



RAPPORT

Pascal FAUCHER, Commissaire-Enquêteur
2 janvier 2026

SOMMAIRE

1 I GENERALITES	3
1.1 Objet de l'Enquête.....	3
1.2 Cadre juridique du projet et de l'enquête publique	4
1.3 Nature et caractéristiques du projet	5
1.4 Composition du dossier soumis à enquête publique.....	11
2 I ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE	12
2.1 Désignation du Commissaire Enquêteur	12
2.2 Préparation de l'Enquête.....	12
2.3 Modalités de l'Enquête.....	12
2.4 Information effective du Public	13
2.5 Climat de l'Enquête et incidents relevés	14
2.6 Clôture de l'Enquête et modalités de transfert des dossiers et registres.....	14
2.7 Relation comptable des observations.....	14
3 I ANALYSE DES OBSERVATIONS.....	15
3.1 Avis émis durant la phase d'examen du projet.....	15
3.2 Contributions soumises lors de l'enquête publique	20
3.3 Mémoire en réponse transmis par le Maître d'Ouvrage	24
3.4 Synthèse globale.....	25

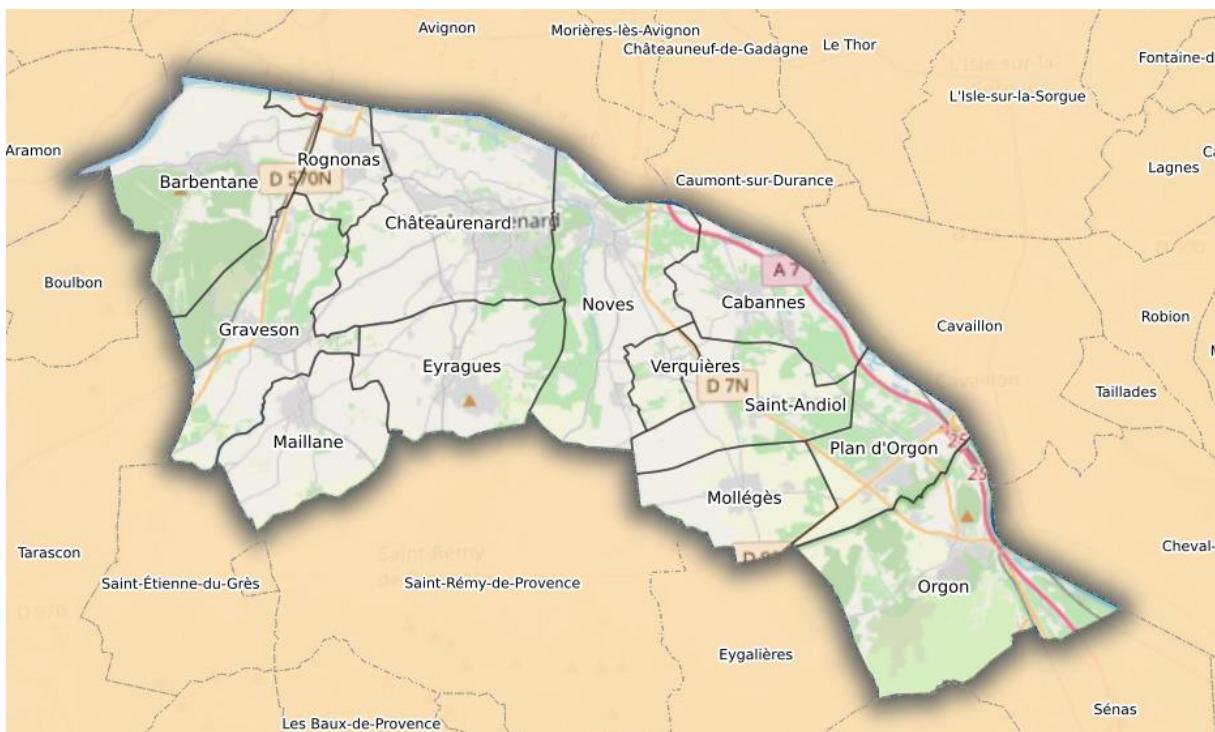
ANNEXES

- Annexe 1 : Délibération n° DEL2025_149 du 17 juillet 2025 arrêtant le Plan de Mobilités 2025-35
- Annexe 2 : Décision n°E25000075/13 du Tribunal Administratif de Marseille en date du 31/07/2025 désignant le Commissaire Enquêteur
- Annexe 3 : Arrêté n° AR2025_41 du 10 octobre 2025 d'ouverture de l'Enquête Publique
- Annexe 4 : Avis d'Enquête Publique et affichage sur différents supports
- Annexe 5 : Procès-Verbal de Synthèse et mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage

1 | GENERALITES

1.1 | OBJET DE L'ENQUETE

L'enquête publique, dont le présent document constitue le rapport rédigé par le Commissaire Enquêteur, 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 (compétence obligatoire).

D'un strict point de vue réglementaire, « le plan de mobilité détermine les principes régiissant 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 | CADRE JURIDIQUE DU PROJET ET DE 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.

L'article L1214-3 du Code des Transports stipule que « *l'établissement d'un Plan de Mobilités est obligatoire dans les ressorts territoriaux des autorités organisatrices de la mobilité inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants mentionnées au deuxième alinéa de l'article L. 221-2 du code de l'environnement ou recouvrant celles-ci.* »

➔ L'agglomération Terre de Provence, dont le périmètre est inclus dans l'agglomération d'Avignon, est donc **soumise à cette obligation**.

L'article L1214-15 du Code des Transports indique que « *le projet de Plan de Mobilités est arrêté par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice de transport. Il est soumis, pour avis, aux conseils municipaux, départementaux et régionaux, aux autorités organisatrices de la mobilité limitrophes ainsi qu'aux autorités administratives compétentes de l'Etat concernés dans un délai et des conditions fixés par voie réglementaire.* »

➔ 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

L'article L1214-16 du Code des Transports stipule que « *le plan, assorti des avis des personnes publiques consultées, est ensuite soumis par l'autorité organisatrice ou par l'autorité organisatrice des mobilités des territoires lyonnais à une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement.* »

➔ La Présidente de la Communauté d'Agglomération a pris un **arrêté d'ouverture d'enquête publique** le 10 octobre 2025

L'Enquête Publique est réalisée conformément aux articles L.134-1 et L.134-2, et R.134-3 à R.134-32 du Code des Relations entre le Public et l'Administration ; en l'espèce, elle est organisée par la Communauté d'Agglomération Terre de Provence.

Le **calendrier général** de la procédure est le suivant :

- 17 juillet 2025 : délibération DEL2025_149 du Conseil de Communauté décidant d'arrêter le Plan de Mobilités 2025-2035 ainsi que ses annexes (rapport environnemental et annexe accessibilité), ainsi que d'autoriser « *Madame la Présidente à prendre les mesures nécessaires à la poursuite de la démarche, notamment la consultation des Personnes Publiques Associées et l'Enquête Publique* » – cf. annexe 1 ;
- 31 juillet 2025 : décision du Tribunal Administratif de Marseille désignant M. Pascal FAUCHER en qualité de Commissaire Enquêteur et M. Jean-Philippe PERRIN en qualité de Commissaire Enquêteur suppléant – cf. annexe 2 ;
- 10 octobre 2025 : arrêté n° AR2025_41 « *portant ouverture et organisation de l'Enquête Publique* » – cf. annexe 3 ;
- du 3 novembre au 5 décembre 2025 inclus : Enquête Publique ;
- après avis du Commissaire Enquêteur, et en fonction du calendrier de l'instance délibérante (Conseil de Communauté), 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.

1.3 | NATURE ET CARACTERISTIQUES DU PROJET

A. OBLIGATIONS REGLEMENTAIRES

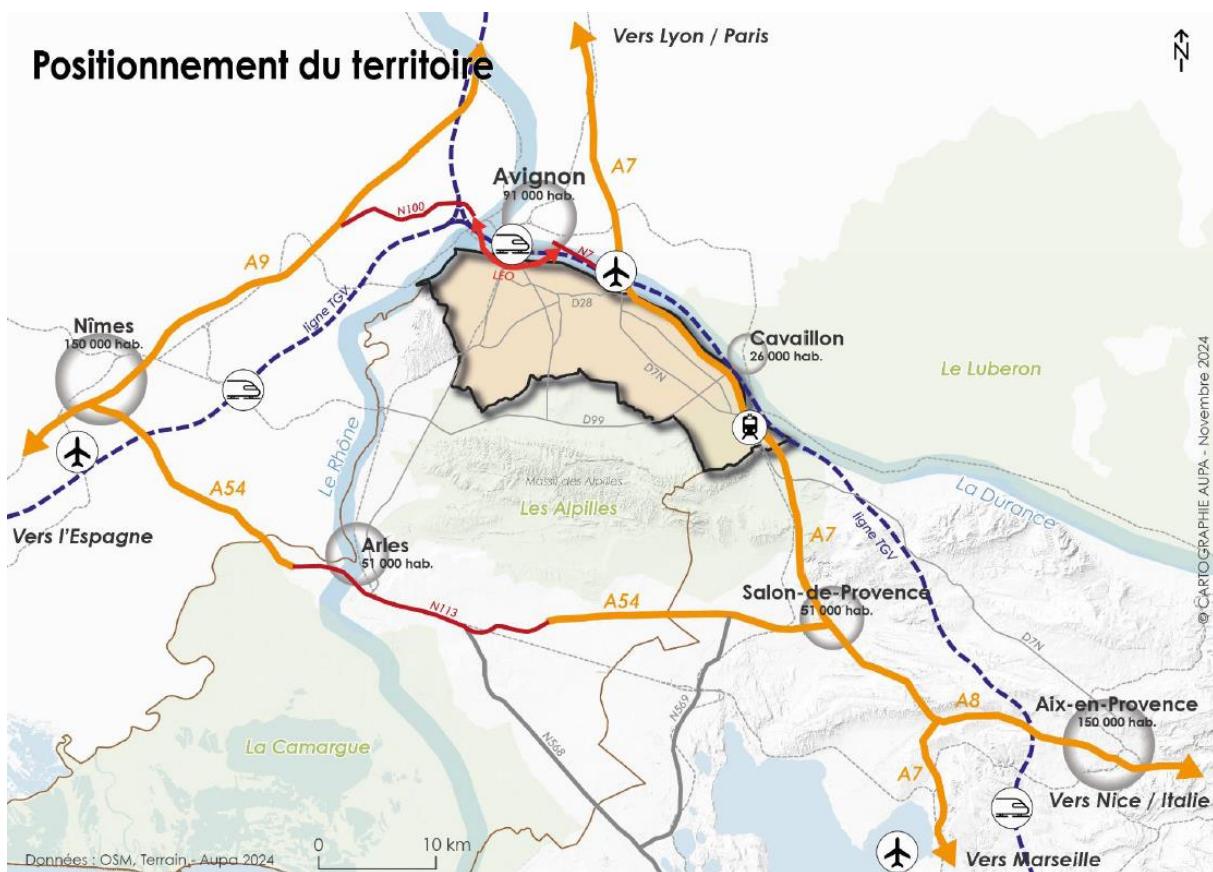
Le Plan de Mobilité doit notamment permettre d'assurer (article L1214-2 du Code des Transports) :

1. L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et la protection de l'environnement et de la santé ;
2. Le renforcement de la cohésion sociale et territoriale ;
3. L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, un partage de la voirie équilibré et un suivi des accidents ;
4. La diminution du trafic automobile et le développement des usages partagés des véhicules ;
5. Le développement des transports collectifs et de l'usage de la bicyclette et la marche à pied ;
6. L'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie par une répartition de son affectation entre les différents modes de transport ;
7. L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement, la localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes ainsi que la mise en place de stationnements sécurisés pour les vélos ;
8. L'organisation des conditions d'approvisionnement ;
9. L'amélioration des mobilités quotidiennes des personnels des entreprises et des collectivités publiques, ainsi que des élèves et des personnels des établissements scolaires ;
10. L'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements ;
11. La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

L'élaboration du Plan de Mobilités 2025-2035 de Terre de Provence Agglomération s'est faite en **concertation avec les autres acteurs concernés** (Etat, Région Sud, Conseils Départementaux 13, 30 et 84, Grand Avignon, Métropole Aix-Marseille-Provence, Pôle d'Equilibre Territorial et Rural du Pays d'Arles, Communauté d'Agglomération Arles Crau Camargue Montagnette, Communauté de Communes Vallée des Baux-Alpilles) et a été soumis à **concertation publique** concrétisée par deux réunions tenues respectivement les 26 mars et 12 juin 2025.

B. 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.

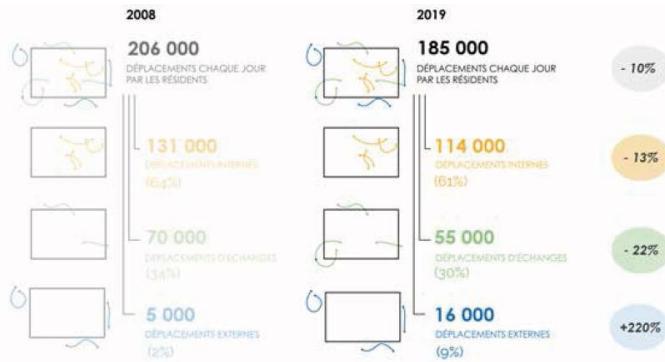


A l'exception de quelques équipements secondaires présents à Châteaurenard, la plupart des équipements structurants se trouvent à l'extérieur du périmètre de l'agglomération, principalement à **Avignon qui constitue le véritable pôle d'attraction** de tout le territoire de Terre de Provence.

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.

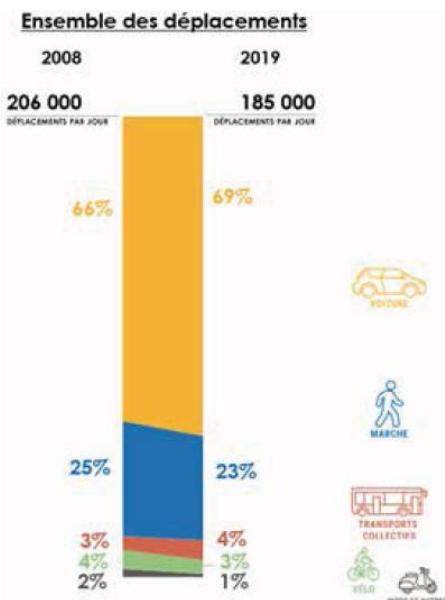
La mobilité des résidents de l'agglomération a pu être mesurée par l'Enquête Mobilité Certifiée CEREMA (EMC²) réalisée en 2019 sur le territoire. Cette enquête, réalisée sur un échantillon de population de 11 ans et plus a permis de recenser environ **185 000 déplacements quotidiens** effectués par les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



Sources : EDVM 2008, EMC² 2019

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.

C. STRATEGIE PROPOSEE PAR TPA

Le projet de Plan de Mobilités 2025-2035 se décompose en **cinq axes stratégiques**, déclinés en **quatorze objectifs** :

- **axe 1 : améliorer l'accessibilité et les connexions avec les territoires limitrophes**
 - objectif 1 : relier le territoire aux pôles générateurs limitrophes
- **axe 2 : canaliser et réduire l'impact du trafic automobile et poids lourds**
 - objectif 2 : limiter l'impact du trafic routier sur l'environnement et la santé des habitants
 - objectif 3 : moins 19 points de déplacements en voiture individuelle
 - objectif 4 : considérer l'activité logistique
- **axe 3 : apaiser les circulations et mailler les connexions en modes actifs internes à Terre de Provence**
 - objectif 5 : mieux partager l'espace public dans les coeurs de villes et villages
 - objectif 6 : favoriser le report modal sur les déplacements de courtes distances
 - objectif 7 : 6% des déplacements à vélo
 - objectif 8 : 30% des déplacements à pied
 - objectif 9 : relier les villes et villages entre eux
 - objectif 10 : développer le tourisme à vélo
- **axe 4 : calibrer une offre de transport collectif répondant aux besoins**
 - objectif 11 : 13% des déplacements en transport collectif
 - objectif 12 : garantir une mobilité pour tous
- **axe 5 : développer le covoiturage, la multimodalité et l'intermodalité**
 - objectif 13 : améliorer la connexion entre les différents modes de déplacement
 - objectif 14 : faciliter et encourager le report modal

En outre, un **axe transversal**, relatif à **la communication et la sensibilisation du public** sur l'offre de mobilité existante et les projets, vient compléter cette vision stratégique.

D. PLAN D'ACTIONS

La stratégie adoptée par Terre de Provence Agglomération en matière de mobilité se décline en un programme de 70 actions, réparties en :

- 11 actions sur les transports collectifs et l'offre ferroviaire
- 9 actions sur l'intermodalité et les mobilités partagées
- 26 actions sur la pratique cyclable
- 6 actions sur la marche et le partage de l'espace public
- 12 actions sur la voirie et l'organisation de la logistique
- 6 actions transversales sur les services et la communication



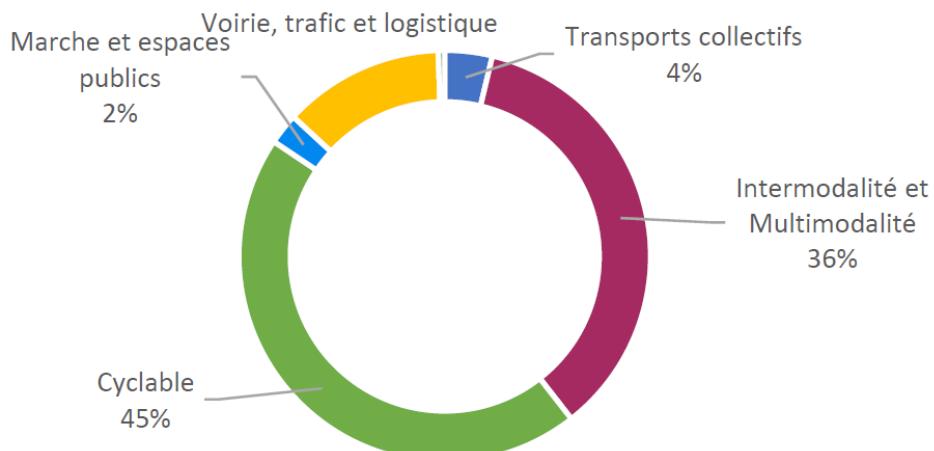
E. EVALUATION FINANCIERE

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.

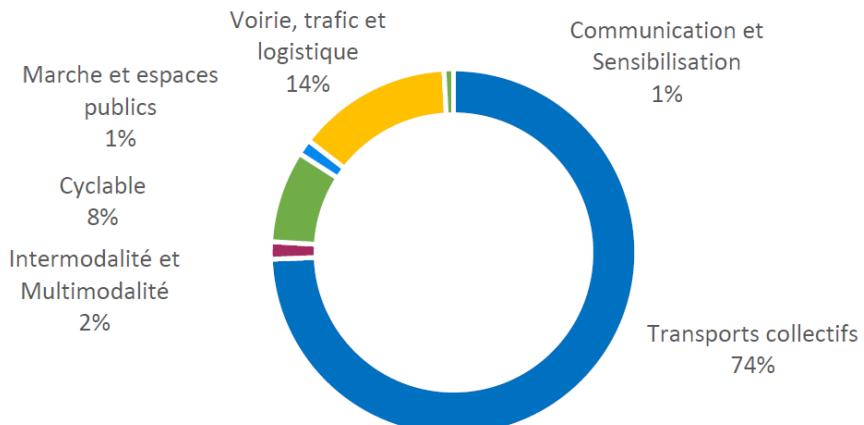
Au total, le budget d'investissement s'élève à près de 60 M€, dont une grande partie (90%) de travaux d'infrastructures, essentiellement pour étendre le réseau cyclable (24,6 M€) et créer des pôles d'échanges multimodaux (21,3 M€). Le budget de fonctionnement s'élève quant à lui à 42,6 M€, le principal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

Thématique	Investissement				Fonctionnement	
	Travaux	Etudes	Services aux usagers	Total des investissements	Fonctionnement des actions	Fonctionnement sur la durée du PDM
Transports collectifs	0 €	2 231 000 €	0 €	2 231 000 €	3 301 800 €	31 697 200 €
Intermodalité et Multimodalité	21 259 000 €	117 000 €	44 000 €	21 420 000 €	125 000 €	650 000 €
Cyclable	24 601 000 €	2 149 175 €	199 000 €	26 949 175 €	548 400 €	3 464 800 €
Marche et espaces publics	1 399 800 €	60 000 €	0 €	1 459 800 €	97 600 €	585 600 €
Voirie, trafic et logistique	6 702 000 €	430 000 €	453 000 €	7 585 000 €	588 000 €	5 840 000 €
Communication et Sensibilisation	0 €	150 000 €	150 000 €	300 000 €	45 000 €	355 000 €
TOTAL	53 961 800 €	5 137 175 €	846 000 €	59 944 975 €	4 705 800 €	42 592 600 €

Le programme global d'investissement par axe thématique (MAJ) / TPA



Le programme global de fonctionnement sur la durée du PDM (MAJ) / TPA



F. SYNTHESE DU PROJET

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.**

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 :

- **création d'un réseau de transport collectif** 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 ;
- **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
- **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
- **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
- engagement d'une **vaste réflexion partenariale visant à améliorer le réseau routier**, et 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 ferrouillage** au niveau de la gare de Barbentane afin d'améliorer les capacités de transfert de marchandises de la route vers le fer
- **campagnes de communication et de sensibilisation** à de meilleures pratiques de mobilité – amélioration de l'information relative aux différentes offres de mobilité selon la nature des déplacements

1.4 | COMPOSITION DU DOSSIER SOUMIS A ENQUETE PUBLIQUE

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)

2 | ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

2.1 | DESIGNATION DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

Par décision n°E25000075/13 en date du 31 juillet 2025 (cf. annexe 2), le Président du Tribunal Administratif de Marseille a désigné M. Pascal FAUCHER en qualité de Commissaire Enquêteur et M. Jean-Philippe PERRIN en qualité de Commissaire Enquêteur suppléant.

2.2 | PREPARATION DE L'ENQUETE

Sitôt sa désignation effective, le Commissaire Enquêteur a sollicité le Pôle Aménagement et Cadre de vie de la Communauté d'Agglomération Terre de Provence, en la personne de son responsable des services Mobilités M. Patrice FOURNIER, en vue de disposer d'une version papier du dossier pour lui permettre une étude approfondie. A l'issue de celle-ci, le Commissaire Enquêteur a rédigé une **note d'observations** qu'il a transmise au Maître d'Ouvrage et sollicité la tenue d'une séance de présentation et d'explication du projet, qui s'est tenue en visioconférence le 8 septembre 2025.

A la suite de cette réunion, le Maître d'Ouvrage s'est engagé à produire une **note complémentaire** répondant aux principales observations, et à la transmettre aux Personnes Publiques Associées afin qu'elles en tiennent compte dans leurs avis. Cette note a été transmise le 16 octobre 2025 aux Personnes Publiques Associées et ajoutée au dossier d'enquête publique.

Enfin, le Commissaire Enquêteur a rencontré la Présidente de la Communauté d'Agglomération, ainsi que son adjoint aux Transports, le 2 octobre 2025 au siège de l'agglomération situé à Eyragues.

2.3 | MODALITES DE L'ENQUETE

Après concertation entre le Maître d'Ouvrage et le Commissaire Enquêteur, les dates de l'enquête publique ont été fixées **du 3 novembre 2025 au 5 décembre 2025 inclus** (soit 33 jours calendaires).

Par arrêté en date du 10 octobre 2025 (cf. annexe 3), la Présidente de la Communauté d'Agglomération a fixé les modalités d'organisation de l'Enquête Publique :

- ouverture le lundi 3 novembre 2025 et clôture le vendredi 5 décembre 2025 ;
- dossier d'enquête tenu à la disposition du public au siège de la Communauté d'Agglomération et dans chacune des treize Mairies sur toute la durée de l'enquête, de 8h30 à 12h30 et de 14h00 à 17h30 ;
- ouverture d'un Registre Numérique sur lequel les personnes intéressées peuvent consulter le dossier et déposer des contributions pendant toute la durée de l'enquête (<https://www.registre-numerique.fr/plandemobilite-terredprovence-agglo>) ;
- dossier également consultable sur le site de la Communauté d'Agglomération <https://www.terredprovence-agglo.com> ;

- organisation des permanences du Commissaire Enquêteur
 - au siège de la Communauté d'Agglomération Terre de Provence (Eyragues)
 - le lundi 3 novembre 2025 de 8h30 à 12h00
 - le vendredi 5 décembre 2025 de 14h00 à 17h30
 - dans les Mairies des communes suivantes :
 - Orgon le jeudi 13 novembre 2025 de 8h30 à 12h00
 - Graveson le jeudi 13 novembre 2025 de 14h00 à 17h30
 - Châteaurenard le mardi 18 novembre 2025 de 14h00 à 17h30
 - Barbentane le jeudi 27 novembre 2025 de 8h30 à 12h00
 - Noves le jeudi 27 novembre 2025 de 14h00 à 17h30
- les observations du public sont reçues soit :
 - par le Commissaire Enquêteur lors de l'une de ses permanences ;
 - sur l'un des registres disponibles à cet effet respectivement au siège de la Communauté d'Agglomération et dans les Mairies ;
 - par voie postale adressée au Commissaire Enquêteur, au siège de la Communauté d'Agglomération ;
 - par courriel : plandemobilite-terredeprovence-agglo@mail.registrenumerique.fr

2.4 | INFORMATION EFFECTIVE DU PUBLIC

L'avis d'information du public a été affiché au siège de la Communauté d'Agglomération et dans les Mairies à compter de la mi-octobre 2025, jusqu'à la clôture de l'enquête.

Par ailleurs, l'avis a été **publié dans la presse locale** :

- dans le quotidien La Provence (éditions Bouches-du-Rhône et Vaucluse du 14 octobre 2025, puis dans ces mêmes éditions du 4 novembre 2025) ;
- dans le quotidien La Marseillaise (édition du 17 octobre 2025, puis dans l'édition du 10 novembre 2025).

Outre ces canaux réglementaires d'information du public, le Maître d'Ouvrage a développé une **vaste campagne de communication** en direction du public, via différents médias :

- sites internet de la Communauté d'Agglomération TPA et des communes (Cabannes, Châteaurenard, Maillane, Mollégès, Orgon, Rognonas, notamment) ;
- site internet de la Compagnie Nationale des Commissaires Enquêteurs ;
- réseaux sociaux :
 - Facebook sur les profils de la Communauté d'Agglomération TPA et des communes de Cabannes, Maillane et Orgon)
 - Instagram (Cabannes et Orgon)
- les panneaux à messages variables de nombreuses communes ont affiché l'information sur l'enquête publique en permanence et durant toute la période d'enquête.

On trouvera en annexe 4 les documents attestant des différents canaux d'information du public utilisés dans le cadre de la présente enquête publique.

2.5 | CLIMAT DE L'ENQUETE ET INCIDENTS RELEVES

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.

2.6 | CLOTURE DE L'ENQUETE ET MODALITES DE TRANSFERT DES DOSSIERS ET REGISTRES

L'Enquête Publique s'est terminée le 5 décembre 2025 à 17h30, et l'ensemble des registres ont été remis le 9 décembre au Commissaire Enquêteur, qui en a signé la clôture.

2.7 | RELATION COMPTABLE DES OBSERVATIONS

Le nombre de personnes reçues lors des permanences s'est élevé à 3 seulement :

date	lieu	personnes reçues
lundi 3 novembre 2025	Eyragues (siège)	0
jeudi 13 novembre 2025	Orgon	0
jeudi 13 novembre 2025	Graveson	0
mardi 18 novembre 2025	Châteaurenard	0
jeudi 27 novembre 2025	Barbentane	3
jeudi 27 novembre 2025	Noves	0
vendredi 5 décembre 2025	Eyragues (siège)	0

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 résidants de la commune de Barbentane, où le tissu associatif a joué un rôle de relais très efficace.

3 | ANALYSE DES OBSERVATIONS

Les observations sur le projet de Plan de Mobilités 2025-2035 proviennent de deux sources :

- les avis émis par les Personnes Publiques Associées durant la phase d'examen ;
- l'enquête publique elle-même, au cours de laquelle le public a pu s'exprimer sur le dossier.

3.1 | AVIS EMIS DURANT LA PHASE D'EXAMEN DU PROJET

Une fois le projet de Plan de Mobilités arrêté, les Personnes Publiques Associées ont été sollicitées conformément à l'article L 1214-15 du Code des Transports afin qu'elles puissent émettre un avis sur le projet. Ces avis, ainsi que les mémoires en réponse du porteur de projet, ont été joints au dossier d'Enquête Publique. On en trouvera ci-après une présentation succincte, accompagnée des commentaires du Commissaire Enquêteur.

A. AVIS DELIBERE EMIS PAR LA MISSION REGIONALE D'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE PACA

L'avis délibéré a été émis le 23 octobre 2025 ; comme c'est l'usage, la MRAe avertit qu'il n'est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur l'opportunité du projet ; il porte « simplement » sur la qualité de l'évaluation environnementale et la prise en compte de l'environnement dans le dossier.

La MRAe souligne l'attitude volontariste du projet, qui conduit a priori à des **impacts positifs** sur de nombreuses thématiques environnementales ; elle indique que l'évaluation environnementale est complète, claire et facile à appréhender.

Elle considère toutefois que **le projet mériterait d'être affiné**, tant dans son diagnostic que dans sa stratégie et son plan d'action, sur trois points particuliers :

- proposer des **objectifs de report modal** plus proches de ceux fixés par le SRADDET ;
- présenter **plusieurs scénarios de mobilité** et exposer les raisons du choix du projet retenu ;
- renforcer l'opérationnalité du plan d'action sur le volet **cohérence urbanisme / transport**.

Le Maître d'Ouvrage a rédigé une note en réponse à l'avis délibéré de la MRAe, en date du 28 octobre 2025 ; il s'est attaché à répondre point par point aux observations détaillées de la MRAe. Le tableau ci-après résume les éléments de réponse apportés, et intègre les commentaires du Commissaire Enquêteur sur chacun d'eux.

observation MRAe	réponse Maître d'Ouvrage
<i>Commentaire Commissaire Enquêteur</i>	
1. Compléter la stratégie par des objectifs chiffrés en correspondance avec les différents enjeux affichés (répartition modale, consommation d'énergie, émissions de GES et pollution atmosphérique).	<i>Les objectifs chiffrés sont fournis (p. 93) et basés tant sur les objectifs nationaux, régionaux que locaux. Les impacts sont évalués dans le rapport AtmoSud.</i>
<i>La réponse du Maître d'Ouvrage est satisfaisante. Toutefois, il est à noter que la méthode d'évaluation retenue fait apparaître un biais méthodologique majeur : elle confond en effet OBJECTIFS et IMPACTS. En effet, tous les calculs sont conduits en supposant que tous les objectifs 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.</i>	

observation MRAe	réponse Maître d'Ouvrage
Commentaire Commissaire Enquêteur	
2. Compléter le diagnostic par un état des lieux des problématiques de stationnement, de fréquentation des pôles d'échanges et parcs-relais, et par une analyse des projets susceptibles d'avoir une incidence sur les déplacements.	<i>La note complémentaire sur les précisions au PDM apporte une partie des réponses à cette observation. En ce qui concerne la fréquentation des pôles d'échanges, les données manquent pour établir une analyse satisfaisante.</i>
<i>L'avis délibéré de la MRAe reprend un certain nombre d'observations émises par le Commissaire Enquêteur dans sa note du 8 septembre 2025. Le Maître d'Ouvrage y a effectivement répondu de manière satisfaisante.</i>	
3. Revoir l'ambition générale du PDM en proposant des objectifs de reports modaux plus proches de ceux fixés par le SRADDET.	<i>Le Maître d'Ouvrage répond que les objectifs de réduction de l'émission de GES proposée par le SRADDET (-75% d'ici 2050) sont difficilement atteignables sur le territoire de TPA en raison de la présence de l'A7, principal générateur de GES, et sur laquelle TPA n'a pas de réel moyen d'action.</i>
<i>Le Maître d'Ouvrage répond « à côté » : l'observation de la MRAe porte en effet sur les objectifs de report modal ; or, ceux-ci sont très ambitieux, supérieurs même à ceux du SRADDET pour la réduction de la part modale de la voiture (-15% pour le SRADDET, -19% pour le PDM). En revanche, l'objectif de part modale du vélo est plus faible (6% contre 12,5%), alors même que les aménagements cyclables constituent la majeure part des investissements envisagés ; de même, l'objectif de part modale des TC est légèrement plus faible (13% contre 15%).</i>	
4. Détailler l'examen de la compatibilité du PDM avec le SCOT du Pays d'Arles.	<i>Le Maître d'Ouvrage s'appuie dans sa réponse sur l'avis émis par le PETR du Pays d'Arles, qui souligne le « très bon alignement de ce PDM avec le SCOT en cours de validité sur le Pays d'Arles ainsi qu'avec les ambitions détaillées dans la démarche TEPOS ».</i>
Pas de commentaire.	
5. Présenter les scénarios de mobilité étudiés et exposer les motifs qui ont déterminé le choix des actions, notamment au regard des objectifs de protection de l'environnement.	<i>Le Maître d'Ouvrage indique que les scénarios structurants les plus impactants en matière environnementale échappent à sa prise de décision : LEO, évolution du trafic sur l'AY, réalisation du SERM avignonnais, etc. Le mode de travail choisi (ateliers participatifs) a permis de retenir les actions locales les plus favorables.</i>
<i>La réponse du Maître d'Ouvrage n'est pas satisfaisante ; en effet, comme dans toute démarche de projet, il est sain que plusieurs scénarios soient étudiés, puis évalués, dans le but de retenir le plus favorable vis-à-vis des objectifs visés. Dans le cas du PDM, un seul scénario a été produit et évalué, sans permettre aux citoyens de juger si d'autres scénarios n'auraient pas été plus favorables sur certains points.</i>	
6. Estimer les trafics journaliers 2035 sur les principaux axes routiers, et les comparer au scénario de référence (i.e. tendanciel).	<i>Le Maître d'Ouvrage indique qu'il ne s'est pas doté d'un modèle de simulation de trafic, les données de comptages disponibles n'étant par ailleurs pas suffisantes pour alimenter un tel modèle.</i>
<i>Cette observation reprend une de celles que le Commissaire Enquêteur a consignées dans sa note du 8 septembre. Elle rejoint l'observation précédente sur les modalités d'évaluation du PDM. Il s'agit réellement d'un des points faibles du PDM, dont la méthode d'évaluation présente un biais méthodologique majeur, en ce que seuls les objectifs sont évalués, et non le plan d'actions : on ne sait donc pas si le plan d'actions proposé permet d'atteindre les objectifs visés ou non !</i>	

observation MRAe	réponse Maître d'Ouvrage
Commentaire Commissaire Enquêteur	
7. Renforcer l'opérationnalité du plan d'actions du PDM sur le volet de la cohérence entre urbanisme et transport, en édictant des principes opposables aux PLU permettant de traduire les ambitions du PDM.	<i>Le Maître d’Ouvrage répond en mettant en avant la prise en compte des projets urbains dans l’élaboration du PDM, et en soulignant la faible densité du territoire, peu favorable à la mise en œuvre de lignes de transport public structurantes..</i>
<i>La réponse du Maître d’Ouvrage n'est pas réellement satisfaisante, en ce qu'elle ne prend en compte que la relation urbanisme → transport, et pas la relation inverse qu'évoque la MRAe : quels principes de mobilité peuvent être édictés et imposés aux PLU (ex. normes de stationnement, partage de l'espace public, emplacements réservés pour équipements de transport, etc.).</i>	
8. Quantifier les impacts du projet de PDM sur le bruit.	<i>Le Maître d’Ouvrage répond que le PDM est un document de planification stratégique, et non un projet physique aux impacts mesurables. Chaque projet concret fera l’objet d’une analyse de ses impacts propres.</i>
<i>La réponse du Maître d’Ouvrage est pertinente.</i>	
9. Intégrer l'analyse des incidences du projet de PDM sur le phénomène d'îlot de chaleur urbain.	<i>Même réponse que la précédente.</i>
<i>La réponse du Maître d’Ouvrage est pertinente.</i>	
10. Revoir la démarche ERC et l'évaluation des impacts bruts et résiduels du PDM sur le milieu naturel.	<i>Même réponse que la précédente.</i>
<i>La réponse du Maître d’Ouvrage est pertinente.</i>	
11. Mettre à jour les inventaires écologiques, et consolider la conclusion sur le niveau d'incidences sur les sites Natura 2000.	<i>Même réponse que la précédente.</i>
<i>La réponse du Maître d’Ouvrage est pertinente.</i>	

Commentaire global du Commissaire Enquêteur

Les observations et critiques formulées par la MRAe portent principalement sur les objectifs et impacts du PDM, et déplore l'absence d'évaluations quantitatives de ces impacts, notamment du point de vue environnemental et des nuisances ; elle regrette aussi l'insuffisance de l'analyse du lien urbanisme-transport dans le dossier. Sur l'ensemble de ces points, qui rejoignent les observations formulées par le Commissaire Enquêteur lors de sa prise de connaissance du projet, les réponses du Maître d’Ouvrage sont globalement insuffisantes, mais le plus souvent par manque de données et de moyens pour procéder à une modélisation suffisamment fiables des évolutions de parts modales.

B. AVIS EMIS PAR LES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES

Sept avis ont été transmis à la Communauté d'Agglomération Terre de Provence :

- avis du Département des Bouches-du-Rhône
- avis du Département de Vaucluse
- avis du Département du Gard
- 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

Tous ces avis se révèlent favorables au projet de Plan de Mobilités 2025-2035 élaboré par Terre de Provence, avec toutefois quelques observations :

PPA	observations
Département des Bouches-du-Rhône	<i>Le CD13, tout en saluant le travail effectué, émet quelques demandes de corrections, notamment sur la question de la dangerosité de certains axes évoquée dans le dossier, et que les statistiques semblent ne pas confirmer. Il transmet par ailleurs un tableau des actions, sur lesquelles il apporte certaines observations quant à leur maîtrise d'ouvrage (en ce qui concerne notamment les aménagements cyclables et les traversées de la Durance et du Rhône).</i>
Département de Vaucluse	<i>Le CD84 accompagne son avis favorable d'une réserve concernant les actions relatives à l'aménagement du pont de Bonpas, dont la validation de la faisabilité nécessite des études approfondies non menées à ce jour. De même, le traitement du pont de Rognonas nécessite une approche coordonnée. Enfin, les accès cyclables au pont de Bonpas, en rive gauche de la Durance, doivent faire l'objet d'aménagements visant à les sécuriser davantage.</i>
Département du Gard	<i>La faisabilité d'une traversée du Rhône par une liaison cyclable sécurisée devra être étudiée par le Département du Gard dans le cadre d'une opération d'entretien de l'ouvrage existant. L'inscription de cette liaison cyclable semble donc prématurée.</i>
Métropole Aix-Marseille-Provence	<i>La Métropole souligne les articulations nécessaires entre le PDM 2025-2035 et les projets métropolitains : SERM avec le rôle de la halte ferroviaire d'Orgon, liaison cyclable le long du canal des Alpines entre Orgon et Sénas.</i>
PETR Pays d'Arles	<i>Le PETR souligne l'importance de l'axe transversal « communication » dans la mise en œuvre du Plan de Mobilités. Quelques observations de forme sont formulées, auxquelles la note complémentaire transmise par TPA le 16 octobre 2025 répond.</i>
CA Arles Crau Camargue Montagnette	<i>La CA ACCM insiste sur le développement de l'intermodalité et de l'interopérabilité des réseaux de transport, qui pourra être traduit dans le Contrat Opérationnel de Mobilité dont les deux Communautés d'Agglomération sont signataires.</i>
CC Vallée des Baux-Alpilles	<i>La Communauté de Communes VBA souligne la nécessaire collaboration sur plusieurs sujets : l'amélioration de la ligne 707 – la continuité et la sécurisation des réseaux cyclables – la promotion du covoiturage et des solutions multimodales – la communication et la sensibilisation autour des actions engagées</i>

Commentaire global du Commissaire Enquêteur

La prise en compte de l'ensemble de ces avis doit inciter Terre de Provence Agglomération à préciser avec davantage de rigueur l'aspect partenarial de chacune des actions qu'il intègre au Plan de Mobilités, tant du point de vue de la maîtrise d'ouvrage que de celui des ressources financières à mobiliser pour leur mise en œuvre.

C. AVIS EMIS PAR LES COMMUNES DE TERRE DE PROVENCE

Deux communes ont transmis leur avis à la Communauté d'Agglomération Terre de Provence :

- Graveson
- Plan d'Orgon

Ces deux avis sont favorables au projet de Plan de Mobilités 2025-2035.

3.2 | CONTRIBUTIONS SOUMISES LORS DE L'ENQUETE PUBLIQUE

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.

Dans un premier temps, le contenu des contributions a été distribué sur les six volets du Plan de Mobilité (une contribution pouvant naturellement concerner plusieurs volets), en ajoutant un volet « autres ». On relève ainsi :

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

On trouvera dans le Procès-Verbal de Synthèse (cf. annexe 5) l'intégralité des observations recueillies, accompagnées des commentaires du Commissaire Enquêteur à chacune d'elles.

Compte tenu du nombre important de requêtes et d'observations, il a été privilégié un exposé thématique des observations recueillies, analysées ci-après dans l'ordre des volets du Plan de Mobilité.

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. Les principaux arguments et/ou contributions développés sont les suivants :

- l'extension des horaires du réseau de transport collectif fait l'objet d'une dizaine de contributions : plus tard le soir, les dimanches et jours fériés, supplément de desserte en période de festivals ;
- la création de navettes vers la gare Avignon TGV est demandée par 9 contributions, mais plus généralement, c'est vers Avignon que la demande de liaisons en TC est la plus importante ;
- plusieurs requérants ne comprennent pas pourquoi les cars d'Occitanie (réseau LIO) ne s'arrêtent pas à Barbentane, alors qu'ils traversent le village ;
- la demande de bus ou navettes électriques concerne 4 contributions (essentiellement à Barbentane, pour l'accès à l'école des Moulins) ;
- la mise en place d'une tarification adaptée est souhaitée, ainsi qu'une information plus lisible ;
- à noter 2 oppositions à la mise en service d'une voie bus sur le pont de Bonpas.

On notera que les actions 1.1.1 (navette de Châteaurenard), 1.1.6 (accompagnement des PMR) et 1.2.5 (desserte du futur collège d'Eyragues) n'ont fait l'objet d'aucune observation.

B. VOLET « INTERMODALITE »

Ce thème fait l'objet de 27 contributions, largement dominées par la question de la réouverture de la gare de Barbentane :

- la réouverture de la gare de Barbentane 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.) – à noter toutefois que 4 contributions s'opposent à la réouverture de la gare (toutes déposées en l'espace de 10 minutes ...) ;
- une dizaine de contributions souhaitent le développement d'un système local de covoiturage, et des aménagements afférents (parkings dédiés à cette pratique) ;
- la création de parkings relais (à Rognonas, à Barbentane) est souhaitée par 4 requérants.

En revanche, les actions 2.1.2 (PEM en gare d'Orgon), 2.1.4 (halte routière de Châteaurenard), 2.1.6 (emport vélos dans les cars), 2.1.7 (accessibilité PMR des PEM) et 2.2.2 (autopartage) n'ont fait l'objet d'aucune observation.

C. VOLET « PRATIQUE DU VELO – AMENAGEMENTS CYCLABLES »

Comme indiqué plus haut, 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 recueillent la plus grande partie des contributions. A l'inverse, les actions relatives à Orgon (3.2.3, 3.3.3 et 3.4.7), Mollégès (3.4.6) ou même Châteaurenard (3.3.2) n'ont fait l'objet d'aucune contribution.

D. VOLET « MARCHE – AMENAGEMENT 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.

D'autres contributions, plus classiques, visent à sécuriser certains itinéraires (route de Boulbon à Barbentane), à libérer l'espace public des mobiliers urbains trop nombreux, à sensibiliser les piétons à la sécurité, notamment la nuit (port de vêtements clairs), à mettre en place des zones 30, etc.

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 ferrouillage 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 »).

5 contributions souhaitent des aménagements pour réduire la vitesse des automobiles sur des routes à fort trafic en secteur urbain. 2 contributions souhaitent un contournement de Barbentane par le nord-ouest (route le long du contre-canal).

Enfin, le projet d'échangeur de Cabannes sur l'A7 recueille un avis positif et un avis négatif.

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.

G. VOLET « AUTRES »

Quelques thèmes supplémentaires ont été évoqués par certains intervenants, sans réelles conséquences sur le projet ou la procédure.

Une contribution s'étonne qu'il n'y ait pas de permanence sur la commune de Rognonas, et que les horaires des permanences ne soient pas adaptés aux actifs. Une autre contribution se plaint des modalités de consultation du dossier (« un dossier volumineux sur une table de petite taille »). On rappellera simplement que la communication autour de l'enquête publique a été massive (cf. § 1.2 plus haut) et que les horaires des permanences sont calés sur les horaires d'ouverture des mairies ... Quant à la taille du dossier et des tables, nul doute qu'une demande auprès de la mairie concernée aurait permis d'obtenir une table plus grande ...

Plusieurs contributions évoquent les questions environnementales :

- nuisances sonores de la circulation automobile et nécessité de réaliser des murs anti-bruit, notamment le long de la tranche 1 de la LEO ;
- pollution lumineuse des éclairages publics ;
- confusion relevée entre polluants chimiques et CO₂ (p. 29 du rapport).

Une contribution, déjà évoquée, propose de désigner la commune de Barbentane comme commune-pilote pour « tester » diverses pistes de solutions, et même de réaliser sur cette commune une enquête-déplacements permettant de recueillir doléances et souhaits de la population.

Une contribution d'un ancien Directeur Départemental de l'Equipement de Vaucluse semble remettre en cause à la fois le périmètre du Plan de Mobilités (TPA devant être englobé dans l'agglomération avignonnaise) et la pertinence de certains projets présentés, dont la Maîtrise d'Ouvrage échappe à TPA. Ces remarques semblent révéler une méconnaissance des prescriptions du Code des Transports, d'autant plus curieuse qu'elle émane d'un « ancien serviteur de l'Etat » comme il se présente lui-même.

On notera enfin une contribution lapidaire « AVIS NEGATIF », sans qu'on sache vraiment sur quoi ...

3.3 | MEMOIRE EN REPONSE TRANSMIS PAR LE MAITRE D'OUVRAGE

Le Procès-Verbal de Synthèse (cf. annexe 5) a été remis et présenté au Maître d’Ouvrage lors d’une réunion tenue le 9 décembre 2025 ; celui-ci disposait alors de 15 jours pour transmettre au Commissaire Enquêteur son mémoire en réponse. Ce dernier (cf. annexe 5) a été transmis le 18 décembre 2025, et appelle les observations suivantes.

La réponse sur le volet « transport collectif » ne semble 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.**

En ce qui concerne les autres volets, la réponse du Maître d’Ouvrage est satisfaisante, à l’exception de la question du projet de plateforme de ferrouillage, massivement rejetée par les contributeurs à l’enquête publique : **le Maître d’Ouvrage n’apporte aucune réponse ni commentaire à cette question.**

3.4 | SYNTHESE GLOBALE

L'enquête publique sur le projet de Plan de Mobilités 2025-2035 de la Communauté d'Agglomération Terre de Provence s'est réalisée dans **d'excellentes conditions**, le Maître d'Ouvrage ayant mis en œuvre d'importantes actions de communication pour en informer le public ; pour autant, celui-ci ne s'est guère manifesté pour se rendre aux permanences du Commissaire Enquêteur, ce que l'on peut regretter, mais a **massivement contribué** via le Registre Numérique, ce qui témoigne d'un certain intérêt pour les sujets abordés dans ce dossier.

Il est à noter que **la quasi-totalité des observations**, tant des Personnes Publiques Associées que du public, **reconnaissent l'intérêt général du projet** et valident la plupart des actions que celui-ci entend mettre en œuvre ; néanmoins, **un projet particulier** concentre d'assez **nombreuses critiques**, du fait de ses impacts presupposés sur l'environnement et l'imperméabilisation des sols : la création d'une plateforme logistique au droit de la gare de Barbentane (projet Terminal Ouest Provence).

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 ;
- amélioration des **traversées routières de la Durance** vers Avignon et plébiscite pour un « retour » du **projet de prolongement de la LEO**
- **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, devront toutefois être pris en compte (préoccupations environnementales, expérimentations sur des projets innovants, etc.).

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

