

# **Collectif**

## **« En marche ! »**

### **Contribution**

#### **à l'enquête publique**

#### **sur le Plan de déplacements urbains angevin**

#### **(octobre 2004)**

#### **LES 10 COMMANDEMENTS DU NOUVEAU PDU**

1. PARTAGER LA VILLE
2. PREVENIR LES IMPACTS SANITAIRES DES DEPLACEMENTS
3. REDUIRE LA DEPENDANCE À LA VOITURE
4. PESER LES GRANDS CHOIX D'INFRASTRUCTURE
5. INVENTER UN SUD DE L'AGGLO PROCHE ET ATTRACTIF
6. PERMETTRE AUX MODES DOUX DE DEVENIR DES ALTERNATIVES CRÉDIBLES
7. ADAPTER L'OFFRE DE TRANSPORT EN COMMUN AUX EVOLUTIONS DES DEPLACEMENTS QUOTIDIENS
8. MULTIPLIER LES INTERMODALITÉS
9. ACCOMPAGNER LES PLANS DE MOBILITE
10. AFFIRMER UNE STRATEGIE

## INTRODUCTION

Le **Plan de déplacements urbains angevin** est actuellement soumis à enquête publique.

Il est important que le PDU atteigne ses objectifs :

- améliorer la sécurité de tous les déplacements,
- réduire le trafic automobile,
- proposer des alternatives à la voiture en développant les transports collectifs et des modes doux comme la marche ou le vélo,
- préserver la santé par une meilleure qualité de l'air,
- économiser l'énergie,
- préserver l'environnement,
- favoriser la mobilité et l'accessibilité de tous les citoyens.

Aux côtés de politiques et des structures d'étude, des citoyens sont prêts à s'engager dans la réflexion en cours. C'est pourquoi cinq associations se sont constituées en un "*groupement pour la qualité des déplacements angevins*", baptisé "En marche !" :

**Sauvegarde de l'Anjou** (Fédération départementale agréée des associations de protection de l'environnement et du patrimoine) : encourager la mise en place de politiques opérationnelles en matière de transports permettant d'améliorer la qualité de la vie et de préserver la santé humaine

**Association des usagers des transports en commun (AUTAN)** : participer à l'amélioration du service des bus et des déplacements dans l'agglomération

**Association des usagers du vélo angevin (AUVA)** : promouvoir l'usage de la bicyclette comme moyen de déplacement urbain et améliorer ses conditions d'utilisation dans l'agglomération angevine

- **Association du Camp de César** : protéger le site et le patrimoine des terres et des bâtiments situés dans l'angle formé par l'embouchure de la Maine et de la Loire, particulièrement sur les communes d'Angers et de Sainte Gemmes-sur-Loire.

**Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT) Pays de la Loire** : conseiller et défendre les usagers de tous les modes de transport et les représenter auprès des pouvoirs publics et des entreprises de transport.

Au terme de neuf mois de travail inter associatif sur des thématiques transversales, le collectif « En marche ! » apporte sa contribution, qu'il veut positive, au PDU de l'agglomération d'Angers dans un esprit de dialogue. Il ne s'agit pas d'opposer les différents modes de transport entre eux, mais d'imaginer comment il est possible de passer de l'un à l'autre : marche à pied, bicyclette, autobus, automobile, demain tramway.

Améliorer les déplacements, c'est aussi trouver les moyens d'une meilleure qualité de vivre ensemble.

Trois associations du collectif (Sauvegarde de l'Anjou, AUVA, Camp de César) ont demandé et obtenu l'annulation du premier Plan de déplacements urbains par un jugement du 22 août 2002. Le Tribunal administratif de Nantes a retenu comme moyen d'annulation le refus de la consultation légale avec les associations intéressées avant l'arrêt du document par le SYTRA ;

Une amélioration sensible de la consultation préalable a été relevée lors de l'élaboration de la seconde version du PDU avec l'organisation de trois réunions très rapprochées de consultation d'un milieu associatif plus élargi. Le Conseil de Développement a également intégré à ses travaux trois associations (Sauvegarde de l'Anjou, AUVA, FNAUT Pays de la Loire).

La motivation de l'action contentieuse auprès du Tribunal administratif de Nantes relevait néanmoins plus du contenu du premier PDU que de son élaboration en vase clos. Une faible importance était donnée aux piétons et aux vélos comme alternative à la voiture. De plus, tous les scénarios développés en 2000 prenaient en compte des projets routiers de grande ampleur déjà programmés au Dossier de Voirie d'Agglomération de 1995 : contournement nord autoroutier, rocade sud, liaison Bocquel (nouveau passage entre les deux rives de la Maine). La « *logique du scénario* » était là. Une capacité supplémentaire importante était créée sur la voirie périphérique, permettant de dégager les artères du centre des trafics de transit et, donc, de redéfinir un partage de l'espace entre utilisateurs de la voirie (cf PDU 2000, phase III p. 7). Or, dans le même temps, il était souligné que "*des capacités routières nouvelles seront offertes aux résidents du périmètre d'étude, ce qui risque d'entraîner une croissance importante des trafics véhicules et une désaffection encore plus forte des transports collectifs*" (PDU 2000, phase 1 p.77).

Ces remarques ne relèvent pas d'un rappel historique. Elles sont malheureusement toujours d'actualité. La lecture du nouveau PDU montre que le renouvellement de la démarche s'est arrêté à mi-chemin. Certes, la société civile a pu s'exprimer, le développement durable a été posé comme une orientation majeure du projet d'agglomération, le diagnostic des déplacements a été affiné. Mais toutes les conclusions n'en ont pas été tirées puisque la « *stratégie* » de ce deuxième PDU a été fondée sur la reprise obstinée du scénario choisi en 2000.

Le volume du nouveau projet de Plan de déplacements urbains dépasse les 300 pages. Il est difficile d'y répondre point par point. C'est pourquoi nous avons préféré synthétiser notre analyse et nos recommandations en les regroupant sur dix points. Le présent texte sera mis en ligne sur les sites Internet des associations du collectif « En marche ! ».

# DEVELOPPEMENT

## 1. PARTAGER LA VILLE

### 1-1 Harmoniser les occupations de l'espace public

Se déplacer autrement, c'est d'abord une autre approche de l'espace urbain, d'autres façons de partager la ville.

Le déplacement automobile tend à rendre la route à usage unique et à monopoliser le domaine public, tant pour la circulation que pour le parking. Des estimations faites dans d'autres villes ont montré que 95% de l'espace public était dédié à l'automobile, alors que celle-ci représente « seulement » 60 % des déplacements dans l'agglomération d'Angers. La récente plaquette « *Le Tram, un lien pour tous* » d'Angers Agglomération et du SYTRA expose (p.8) que le même service de déplacement consomme par personne 8 m<sup>2</sup> en voiture, 1,5m<sup>2</sup> en vélo, 1 m<sup>2</sup> en transport en commun et 0,30 m<sup>2</sup> pour la marche à pied. La simple équité entre les usagers de l'espace public nécessite que soit donnée une priorité affirmée aux modes de déplacements les plus économes en espace.

De plus, les autres modes de déplacements intègrent plus facilement les différentes facettes de la vie urbaine. La rue est d'abord un espace de vie où doivent s'harmoniser les fonctions sociales (relations de quartiers, conversations... tout ce qui forme les liens sociaux), les fonctions commerciales (pour un vélo, il est facile de s'arrêter devant un commerce ; quant au piéton, il n'a pas même à songer à son stationnement...), les fonctions touristiques et culturelles (les flâneries des touristes découvrant le patrimoine local, les animations et spectacles de rue... ). Cette approche est encore plus nécessaire autour des écoles : les aménagements devraient y sécuriser les déplacements des enfants à pied, à vélo, en roller ou en transport en commun), permettant ainsi une meilleure convivialité à l'heure de la sortie des classes. Cela éviterait que les parents, par crainte de l'accident, ne systématisent la dépose minute nourrissant l'engorgement et l'insécurité des abords des établissements scolaires. En ville, chacun doit trouver sa place.

Le projet de PDU renvoie ces problématiques à une charte de partage modal (fiche 8), ainsi qu'à des schémas directeurs piétons ou vélo. Le calendrier et les modalités d'élaboration de ces documents d'application devraient être plus précis. Le renvoi ultérieur à ces documents, sans calendrier très précis, affaiblit la portée juridique des mesures, alors que leur intégration dans le PDU obligerait les Plans locaux d'urbanisme (PLU) à leur être compatibles. La définition par le PDU des principes minima d'aménagement de l'espace public est d'autant plus nécessaire qu'une procédure d'élaboration des nouveaux PLU va s'achever en 2005 sur l'agglomération d'Angers!

**Les propositions du collectif « En marche ! » sont les suivantes :**

définir des quartiers dans l'ensemble des communes de l'agglomération où serait mesuré l'espace public occupé par l'automobile et où seraient fixés des objectifs de reconquête pour plus de convivialité, notamment la création de « zones 30 ». Cela pourra à moyen terme être possible le long du tracé du tramway. Cela est d'ores et déjà envisageable dans les quartiers de centre ville, de centre- bourgs ainsi que dans d'autres quartiers « mangés » par l'automobile comme le secteur de Belle Beille.

Définir et généraliser des aménagements appropriés autour des établissements scolaires

sécurisant leur accès en modes doux et favorisant la convivialité de ces espaces.

Délimiter certains quartiers plus résidentiels comme des « zones sans ségrégation », avec des aménagement imposant de fait un partage de l'espace public à l'automobiliste afin qu'il ne se sente plus seul sur sa voie.

Dans d'autres secteurs, un nouveau partage de l'espace public peut être conçu dans le temps. Par exemple, les espaces consacrés aux modes doux peuvent être plus étendus le week-end par rapport aux jours de la semaine, cette politique pouvant être encore accentuée aux beaux jours.

## **1-2 Réduire les coupures urbaines**

Parmi les obstacles majeurs, Angers souffre de la périlleuse traversée des voiries monopolisées par la voiture :

- boulevards Foch ou Carnot : une personne âgée, à mobilité lente, peut avoir des difficultés à traverser en une fois dans le temps imparti et en sécurité (particulièrement si elle descend du bus à l'arrêt Foch-Lorraine ou si elle arrive du jardin des Plantes)
- boulevards "de ceinture intérieure" (Birgé, de Coubertin, d'Estienne d'Orves, Bédier,...) qui constituent de véritables murs, entraînant des coupures dans la ville et incitant au déplacement en voiture. Aujourd'hui, on préfère utiliser la voiture plutôt que la marche à pied pour passer ces barrières à la traversée périlleuse.
- Dans d'autres secteurs (liaisons entre les quartiers Belle-Beille – Lac de Maine,...), les piétons ou les cyclistes doivent avoir une connaissance géographique approfondie pour passer de part et d'autre d'une voie rapide, au prix parfois de détours non négligeables

Le projet de PDU évoque de manière générale ces effets de coupure de la voirie urbaine, sans les identifier précisément sur le territoire de l'agglomération. Seule la reconquête de la voie sur berges constitue un objectif d'atténuation de coupure urbaine heureusement affiché pour le centre ville d'Angers. Toutefois, sont prévues de nombreuses voiries nouvelles, y compris de grande capacité, présentées comme incontournables pour une meilleure gestion des flux routiers, sans que ne soient évalués ni le risque de création de nouvelles coupures, ni les augmentations induites de trafic que comporte tout nouvel aménagement routier.

## **Nos propositions**

Sur les boulevards, il est important que des aménagements permettent aux piétons et aux cyclistes de traverser de larges boulevards sans craintes. Une signalétique adaptée, des marquages au sol, voire des surélévations de la chaussée permettront au piéton de se sentir à sa place lors de la traversée des chaussées. Si nécessaire, des refuges mieux adaptés en milieu de chaussée lui éviteront de se retrouver au milieu du flot de voitures.

Le PDU doit poser le principe d'une capacité constante pour le réseau principal de voirie. Il ne doit pas être un plan de déplacement des nuisances et de l'encombrement automobiles du centre-ville vers les quartiers ou communes périphériques. Pour cela, les impacts des nouvelles voiries projetées doivent être évalués.

## **2 .PREVENIR LES IMPACTS SANITAIRES DES DEPLACEMENTS**

En matière de relation entre santé et déplacements, deux récents rapports de l'AFSSE (Agence Française de Sécurité Sanitaire Environnementale) portant sur l'impact sanitaire de la pollution atmosphérique urbaine (mars 2004) et sur les impacts sanitaires du bruit (mai 2004) ont souligné la responsabilité croissante du déplacement motorisé. Les accidents de la route constituent pour chaque citoyen le risque sanitaire le plus évident en la matière, l'amélioration de la sécurité de tous les déplacements étant désormais le premier objectif légal des PDU.

Dans le projet de PDU, les diagnostics tant en matière de sécurité, de qualité de l'air ou de bruit souffrent de nombreux déficits de connaissances. Il est cependant dommage que certains éléments plus précis n'aient pas été mieux exposés, comme une cartographie des rues d'Angers les plus exposées au bruit. Seule la qualité sonore fait l'objet d'une stratégie arrêtée dans le temps avec une cartographie sonore de l'agglomération suivie d'un plan d'action. La sécurité des déplacements doit faire l'objet de suivi plus précis grâce à la mise en place d'un observatoire des accidents. Les mesures concrètes proposées relèvent pour l'instant des conséquences attendues d'autres actions (réduction du trafic automobile, réflexion dans le cadre de la politique d'urbanisme...). Les obligations réglementaires existantes ou à venir (notamment liées à la mise en œuvre de la Directive du 25 juin 2002 sur la gestion du bruit) ne sont pas rappelées. Aucun objectif adapté aux problématiques sanitaires n'est rappelé.

### **Nos propositions :**

En matière de qualité de l'air, le PDU doit définir a minima des objectifs chiffrés de réduction des principaux polluants et viser les orientations du Plan Régional de Qualité de l'Air avec lequel il doit être compatible.

En matière de nuisances sonores, les secteurs et les équipements connus pour être déjà fortement exposés doivent faire l'objet d'une stratégie affichée de réduction des bruits, avec la modification des revêtements routiers, la construction de murs anti-bruits. Il convient d'identifier d'ores et déjà les axes à fort trafic où les zones tampons doivent être systématisées.

En matière de sécurité, une priorité doit être donnée à l'amélioration de la sécurité des usagers les plus vulnérables : piétons, cyclistes, et surtout deux roues motorisés.

## **3. REDUIRE LA DEPENDANCE À LA VOITURE**

Au regard de la forme de nos villes, des contraintes professionnelles et des nécessités familiales, la voiture est devenue le principal moyen de nos déplacements quotidiens (part modale). Ceci n'est pas sans impacts sur notre environnement et notre qualité de vie, avec le développement des nuisances sonores et atmosphériques, mais également sur notre consommation d'énergie non renouvelable. Cette dépendance énergétique ne peut qu'augmenter la part du budget familial consacré à l'automobile. C'est notamment vrai pour les personnes qui ont choisi d'habiter une commune périurbaine à cause du moindre coût du foncier et qui sont souvent dans l'obligation de financer deux voitures.

Par ailleurs, l'accroissement des déplacements automobiles a des conséquences négatives sur les autres modes de déplacement : perte de compétitivité des transports en commun englués dans les embouteillages, perte de sécurité pour les piétons et les cyclistes. Afin de réduire les

coûts et les impacts négatifs d'un envahissement de la ville par les voitures, une politique durable des déplacements doit donc offrir des moyens de consommer l'automobile avec modération, pour que les personnes acquièrent progressivement le réflexe de se déplacer autrement quand cela est possible.

Le projet de PDU considère l'objectif légal de diminution du trafic automobile comme trop ambitieux pour l'agglomération d'Angers et propose une absorption partielle de l'augmentation des déplacements par un développement de l'offre en transport en commun. Il est dommage que la participation des modes doux à l'absorption de l'augmentation du nombre de déplacements n'ait pas été intégrée dans le scénario présenté. Par ailleurs, les moyens présentés dans la fiche action n°6 « *Réduire le trafic automobile* » sont pour l'essentiel de nouveaux aménagements routiers, « *afin de libérer les centres villes et les centres bourgs du trafic de transit* ». Ceci est pour le moins paradoxal alors même que le diagnostic montre (p. 79) que 5% seulement du trafic de l'agglomération d'Angers constitue un trafic de transit et qu'il est désormais établi que l'augmentation de l'offre de voirie conduit à une hausse de l'usage de la voiture. C'est une reprise du scénario établi pour le premier PDU qui avait toutefois souligné un risque majeur : « *Des capacités routières nouvelles seront offertes aux résidents du périmètre d'étude, ce qui risque d'entraîner une croissance importante des trafics en véhicule personnel (en particulier des flux vers le centre ville) et une désaffection encore plus forte des transports collectifs* ». En matière de réduction du trafic automobile, ce projet de PDU de l'agglomération d'Angers manque singulièrement de volontarisme.

### **Nos propositions :**

Le diagnostic montre que les flux automobiles sont générés à 20% par des trafics d'échange avec l'aire urbaine et à 75 % par les habitants de l'agglomération : il en déduit logiquement que les priorités de réduction des flux doit d'abord se porter sur l'usage de l'automobile dans ces territoires proches (p.89). Le PDU se doit de concrétiser et chiffrer ces priorités par des objectifs précis.

Comme il est également exposé dans le diagnostic, le stationnement en ville constitue un déterminant majeur du choix du déplacement en automobile. Les mesures proposées dans le projet de PDU n'utilisent malheureusement que timidement ce levier essentiel d'une politique de déplacement. Le PDU doit notamment se mettre en conformité avec la Loi Solidarité et Renouvellement Urbains de décembre 2000 qui impose un contenu très détaillé en la matière : organisation, réglementation, tarification, localisation des parcs de rabattement... ainsi qu'en limitant l'offre de stationnement établi par les documents d'urbanisme locaux. L'offre de stationnement est relativement forte à Angers au regard des villes de taille similaire. Il convient de poser le principe d'une stabilisation, voire d'une diminution des places de stationnement en centre ville. Tout nouveau parking constituerait un nouvel « *aspirateur à voitures* ».

Un autre instrument de la modération de l'usage de l'automobile consiste à jouer sur la diminution des vitesses de déplacements et l'accentuation des contrôles, mesures proposées par le Plan Régional pour la Qualité de l'Air avec lequel le PDU doit être compatible. Il s'agit de jouer sur les problématiques de temps d'accès entre les différents territoires, en modifiant l'offre classique en voies dites rapides : les grands axes gardent leur rôle de canaux d'irrigation de la ville tout en voyant s'abaisser la vitesse maximale autorisée. La maîtrise de la vitesse rend en effet plus efficace l'usage des infrastructures existantes en améliorant la fluidité du trafic (à vitesse réduite, une voirie peut accueillir plus de voitures), en faisant baisser la pollution de l'air et les nuisances sonores, en améliorant la sécurité routière et la compétitivité des autres modes du point de vue du

temps de déplacement... L'exemple de l'abaissement de 90km/h à 70 km/h sur la voie sur berges constitue déjà une première expérience probante sur l'agglomération. La diminution échelonnée de la vitesse autorisée sur la voirie d'agglomération doit donc constituer un objectif fort du PDU.

#### **4. PESER LES GRANDS CHOIX D'INFRASTRUCTURE**

Les grands choix d'infrastructures, projets de voirie comme lignes de Transport en Commun en Site Propre, doivent être mûrement pesés au regard des problématiques propres de déplacement d'une agglomération comme Angers. Le PDU est un document stratégique qui, au regard d'un diagnostic de la situation, pose des priorités conformes aux objectifs posés par la loi et établit un ensemble de mesures cohérentes et hiérarchisées pour y répondre. Les grandes infrastructures constituent des mesures parmi d'autres pour répondre aux enjeux de déplacement d'une agglomération. Leur impact sur le territoire, leur difficile réversibilité, l'ampleur des moyens financiers qui doivent y être consacrés justifient qu'un minimum de réflexion y soit consacré... Poser comme préalable la réalisation de grands équipements consiste au regard de la logique d'un PDU à « *mettre la charrue avant les bœufs* ».

Le projet de PDU est particulièrement critiquable sur ce point puisqu'il refuse de tirer les conclusions d'un nouveau diagnostic pourtant pertinent : le parasitage par le trafic de transit étant mineur dans notre agglomération, la priorité de ce PDU est de trouver les moyens permettant de capter une partie du trafic en provenance des zones périurbaines pour pouvoir le reporter sur d'autres modes que le véhicule personnel motorisé. Or, une nouvelle fois, ce nouveau projet de PDU reprend notamment le refrain bien connu sur l'agglomération d'Angers de l'impérieuse nécessité de compléter le réseau routier et notamment de « *boucler* » une rocade complète par la création d'une rocade sud. Ainsi la présentation du scénario retenu (p. 191) énonce clairement la reprise pure et simple du scénario du PDU annulé, sans même qu'il en soit fait une présentation détaillée... Les associations du collectif avaient pourtant déjà souligné, lors de l'élaboration du premier PDU, la reprise systématique, dans le jeu de scénarios développés, des projets routiers définis de longue date, dans une logique antérieure à celle de la Loi sur l'Air de 1996. Nous sommes encore dans une démarche politique qui a pour réflexe de multiplier les infrastructures lourdes, mettant les éventuels moyens à la place de la définition d'une véritable stratégie au regard des enjeux posés dans le diagnostic. Il est d'ailleurs révélateur de cette démarche que le projet de TCSP soit inséré dans le diagnostic, alors que sa réalisation n'est programmée au mieux qu'à mi parcours de sa réalisation ...

#### **Nos propositions :**

Le PDU nouveau doit évaluer globalement les incidences des projets routiers programmés tant du point de vue des incidences sur l'environnement, des nuisances vis à vis des populations affectées, de la consommation d'espace rural et naturel et surtout des effets pervers des aménagements routiers qui constituent un terreau fertile pour la multiplication des déplacements et l'allongement des parcours en voiture individuelle. L'aménagement d'une rocade complète participe à ce cercle vicieux, engluant définitivement l'agglomération dans les encombrements des automobilistes qui tourneront autour d'Angers pour trouver de nouveaux accès à la ville.

Il est particulièrement aberrant que les grands projets routiers souffrent d'une absence totale d'estimation financière, sans lesquels nous voyons mal comment peuvent être crédibles les choix posés en la matière. Le nouveau PDU doit obligatoirement fournir une « *étude des*

*modalités de son financement et de la couverture des coûts d'exploitation des mesures qu'il contient* », pour l'instant absente du projet présenté à l'enquête publique. Nous savons que les aménagements routiers sont les plus consommateurs d'argent public : selon la propre plaquette de promotion du tramway proposée cet automne par le SYTRA et Angers Loire métropole, le coût du tramway sur fer est estimé à 192 millions d'euros, mais le contournement Nord par l'autoroute A11 fait plus que doubler la mise avec 450 millions d'euros. La plaquette affiche également qu'il « *s'agit d'inverser les choix des investissements qui, pendant 30 ans, se sont faits prioritairement en faveur de l'automobile* » (p. 17, disposition que nous eussions préférée voir inscrite dans le projet de PDU...). Combien de kilomètres de lignes de tramway supplémentaires peuvent être financés par le budget d'une rocade sud, quels seraient leurs effets respectifs sur le déplacement des Angevins ... ? De telles questions devraient faire l'objet de ce nouveau PDU, notamment dans une agglomération qui met le développement durable au cœur de son projet de territoire !

Le projet de PDU doit démontrer, avec ses objectifs fondamentaux, la cohérence de la rocade sud et de la petite liaison sud. Les projets de PLU déterminent leurs fuseaux et une étude de faisabilité a été réalisée en janvier 2004. Ces projets prédéterminés s'imposent ainsi sans que les habitants de l'agglomération ne disposent d'un réel droit de regard et de consultation sur les projets. Pourtant, au regard des éléments dont nous disposons, il est évident que le projet de petite liaison sud change de fonction par rapport à celle qui lui était assignée dans le dossier de voirie d'agglomération de 1995. Elle ne peut se justifier par un délestage du trafic de transit qui ne représente que 5% du trafic global. Elle aura de fait la fonction de relier les accès sud à la ville (A 87, RN 160, D 761) aux accès ouest (A 11, RN 23) via l'échangeur de la Baumette, en enserrant au plus près les quartiers sud de la ville d'Angers qui sont pourtant appelés à s'étendre à l'avenir. Les mêmes nuisances que sur les boulevards sud actuels apparaîtront. De plus, lorsque la voie des berges sera rétrécie, son trafic se reportera sur cette nouvelle infrastructure à 2 X 2 voies qui pourrait atteindre très rapidement 50 000 véhicules/jour.

## **5. INVENTER UN SUD DE L'AGGLO PROCHE ET ATTRACTIF**

La cohérence entre politique d'urbanisme et politique de déplacement constitue un enjeu fort d'une politique d'aménagement durable du territoire. Le développement périurbain génère une forte mobilité des habitants en voiture dont la maîtrise passe nécessairement par une politique globale : favoriser la proximité dans la ville, renforcer les pôles existants et densifier autour des transports collectifs, définir les priorités d'urbanisation au regard de la desserte en transport collectif...

Ce projet de PDU reprend l'orientation du projet d'agglomération d'organiser le territoire autour de pôles. Malheureusement, ainsi que l'a souligné l'avis du Conseil de Développement, aucun pôle n'est identifié au sud de l'agglomération alors que les problématiques de déplacement y sont très fortes.

### **Nos propositions :**

Imaginer un espace de haute qualité environnementale au sud de la première ligne de tramway, faisant le pendant du quartier des Capucins au nord. Le nord des communes des Ponts-de-Cé et de Sainte Gemmes-sur-Loire constituent un espace où peuvent se conjuguer les activités horticoles qui portent concrètement l'image originale d'une agglomération au cœur du pôle Végétal, l'agriculture périurbaine offrant des services de proximité aux habitants avec d'autres activités et un habitat de qualité dont l'attractivité serait assurée par le Val de

Loire, inscrit sur la liste du Patrimoine mondial de l'Unesco, et par la proximité de la ville centre (absence de traversée de cours d'eau, déplacements facilités en transport en commun et à vélo... ). A partir de cet espace charnière pourrait se développer un pôle sud autour des communes des Ponts-de-Cé et de Mûrs-Erigné, en lien avec les communes périurbaines du Sud Loire.

Le projet structurant de tramway doit pouvoir anticiper sur ces évolutions souhaitables, notamment en proposant un second terminus dans le quartier d'Orgemont, aux portes des Ponts-de-Cé. Ce terminus serait relié à la gare par une branche rejoignant la ligne partant de la Roseraie vers le Chapeau de Gendarme. Cette proposition aurait pour avantage d'offrir deux liaisons directes avec la gare avec deux points d'échanges avec le trafic automobile, l'un au sud-est (ligne des ponts sur la Loire), l'autre plus au sud-ouest (Sainte Gemmes-sur-Loire, Bouchemaine...), permettant de mieux répartir les flux. Par contre, le projet d'une pénétrante gare à partir de la « petite » rocade sud apparaît à l'opposé d'une politique de déplacement durable : facilitant l'accès des voitures en centre-ville, ce nouveau projet routier ne peut que créer une concurrence rédhibitoire à une desserte sud de la gare par le tramway ! Mettre en place simultanément les deux projets serait à la fois coûteux et contradictoire du point de vue des effets sur les déplacements. Par contre, il peut être judicieux que le PDU propose une liaison entre les pôles d'échanges Saint Laud et les pôles générateurs de trafic situés au sud de l'agglomération.

## **6. PERMETTRE AUX MODES DOUX DE DEVENIR DES ALTERNATIVES CRÉDIBLES**

Dans bien des cas, il est possible de se déplacer par ses propres moyens, à pied pour des distances de moins d'un kilomètre, à vélo ou en roller pour des distances de moins de trois kilomètres. Pas de pollution, ni de bruit, pas de consommation d'énergie fossile, contribution à une bonne santé..., les modes doux améliorent également l'accessibilité de la ville tout en réduisant les coûts de déplacement. Pour inciter à la pratique des modes doux, il est nécessaire de donner envie de marcher à pied, d'aller à vélo ou en roller et de faciliter le déplacement en fauteuil roulant. Pour cela, il faut que l'espace public soit un espace pratique d'utilisation pour tous, où chacun trouve sa place et se sente à l'aise. Pour rendre les déplacements à pied, à vélo, à roller plus agréables et faciliter le déplacement des personnes à mobilité réduite, il est nécessaire que les cheminements des uns et des autres soient respectés. Quoi de plus désagréable pour un piéton que devoir descendre du trottoir pour contourner une voiture mal stationnée ? Comment valoriser les modes doux et les déplacements alternatifs quand tous les soirs, dimanches et fêtes, le stationnement sur les voies de bus (où continuent à circuler les cyclistes lorsque les bus ne roulent pas) devient la règle ?

Le projet de PDU est généreux quant aux mesures envisagées pour les modes doux et il faut espérer que la politique vélo de l'agglomération puisse prochainement changer de braquet, passant d'une stratégie de réinsertion du vélo en ville à sa véritable promotion. Cette générosité affichée voit toutefois sa stratégie de mise en œuvre renvoyée à des schémas directeurs vélo et continuités piétonnes, ainsi qu'à des chartes des aménagements piétonniers et de partage modal, dont le calendrier et les modalités d'élaboration (en concertation avec les usagers ?) ne sont pas précisés. Le calendrier des actions vélo montre par ailleurs une certaine confusion entre le vélo loisir et le vélo utilitaire.

## Nos propositions :

Il convient de donner toute leur place aux modes doux comme alternative à l'automobile, y compris dans les hypothèses d'évolution des déplacements à échéance 2015. Dans une agglomération où les trajets courts sont encore possibles, une politique volontariste d'encouragement de la marche et du vélo doit permettre une amélioration de leur part modale, contribuant avec les transports en commun à mieux « absorber » l'augmentation globale des déplacements. Un objectif en ce sens doit donc être fixé.

En matière d'accessibilité des personnes à mobilité réduite, il s'agit non seulement de respecter la réglementation en vigueur, mais de faire mieux.

Alors que les voitures possèdent un droit acquis à circuler, les piétons et personnes à mobilité réduite voient quotidiennement les trottoirs grignotés par un stationnement sauvage, tandis que les cyclistes slaloment entre les véhicules garés sur les bandes de courtoisie. Les ronds points sans feux tricolores sont particulièrement pénalisants pour les piétons du fait de l'allongement de la distance à parcourir et de l'absence de possibilité d'arrêt du flux automobile par le piéton. La place de chacun doit être préservée, en particulier celle des usagers de l'espace public les plus fragiles, vulnérables. Il est dès lors nécessaire de faire évoluer la police du stationnement et de la circulation vers une police des déplacements, avec une action conjuguée des pouvoirs publics pour permettre le respect entre tous les usagers et la continuité de leurs itinéraires respectifs.

Comme il est dit dans le diagnostic, l'autorisation donnée aux cyclistes de circuler sur les couloirs de bus s'est faite sans que tous ces derniers n'aient été élargis à la dimension réglementaire en vigueur (au minimum 3,50 m, sachant que certaines agglomérations ont établi une largeur de 4,20 m). Cela génère des conflits d'usage entre vélo et transport en commun et conduit notamment à une baisse de la vitesse commerciale des bus. La pérennité de cette mesure passe par une mise aux normes programmée des largeurs de couloirs de bus ou à des aménagements d'itinéraires cyclables distincts des voies de bus sur les mêmes axes.

Par ailleurs, il est important que les trajets réalisés en modes doux soient directs. Or, si le piéton peut emprunter toutes les rues en tous sens, ce n'est pas forcément le cas des cyclistes, tenus de respecter les sens interdits. Ce fait peut réellement rallonger les déplacements ou obliger à emprunter des rues à forte circulation automobile, dissuadant de l'usage de la bicyclette. Dans ce but, nous proposons que les contresens cyclables (voies à deux sens de circulation dont l'une réservée aux cyclistes) deviennent la règle et l'interdiction aux cyclistes l'exception sur l'ensemble de l'agglomération, afin de faciliter la vie des usagers de la petite reine.

## **7. ADAPTER L'OFFRE DE TRANSPORT EN COMMUN AUX EVOLUTIONS DES DEPLACEMENTS QUOTIDIENS**

Les transports publics doivent mailler le territoire de l'agglomération et permettre à chaque habitant, depuis son domicile, de relier les zones d'emploi, de services et de commerces de l'agglomération, mais aussi des territoires extérieurs à celle-ci. Alors que 95 % des déplacements sont générés par des habitants de l'agglomération ou de l'aire urbaine d'Angers, il s'agit d'organiser des services de déplacement offrant des alternatives crédibles à la voiture, tant sur la durée du trajet que sur sa compétitivité économique

Le projet de PDU fait de la mise en place programmée des lignes de TCSP la colonne vertébrale de sa politique de transport en commun. Ce projet fort de l'agglomération doit permettre une mise en cohérence de l'ensemble de la politique de transport en commun (réorganisation du réseau avec rabattement sur le TCSP, amélioration de 10% de l'offre complémentaire...). Le périmètre des transports urbains étant restreint par rapport aux pratiques de déplacement quotidien, le projet de PDU ne peut qu'esquisser des solutions pour les habitants hors agglomération.

### **Nos propositions :**

avant la mise en service de la première ligne de TCSP, programmée au mieux pour 2009, il est urgent que le SYTRA établisse une stratégie à court terme en faveur des transports en commun : expérimentation de lignes express, liaisons bus-taxis entre communes périphériques sans passer par l'hyper centre, amélioration des fréquences et des amplitudes horaires, respect des horaires, offre de tarification élargie notamment pour les familles. A l'instar des comités de lignes qui font leur preuve sur les réseaux TER régionaux, une concertation organisée avec les « pratiquants actuels » des transports en commun, tant usagers que conducteurs, permettrait de faire remonter du terrain de nombreuses idées qu'il conviendrait à l'autorité de transport de hiérarchiser dans un plan de promotion du réseau urbain.

parallèlement à l'amélioration du service, il s'agit de faire œuvre de pédagogie envers les habitants, en montrant la compétitivité du service offert en matière de transport en commun, que ce soit en termes de temps comme de coût de déplacement : il s'agit de bien intégrer dans le bilan du déplacement automobile le coût global, comme le temps de recherche de stationnement.

Dans le même ordre d'idée, le nouveau PDU doit obligatoirement comprendre un compte déplacements « *dont l'objet est de faire apparaître pour les différentes pratiques de mobilité dans l'agglomération et dans son aire urbaine les coûts pour l'utilisateur et ceux qui en résultent pour la collectivité* » (art 27-1 LOTI).

L'exploitation de l'étoile ferroviaire à l'échelle des déplacements de l'aire urbaine, et notamment l'amélioration du service pour la ligne Saumur Angers qui dessert le Val de Loire et la commune de Trélazé (gare à recréer), méritent d'être rapidement approfondies, en collaboration avec le Conseil Régional et en complémentarité avec les lignes interurbaines du Conseil Général.

## **8. MULTIPLIER LES INTERMODALITÉS**

L'inter modalité concerne toutes les améliorations permettant de passer simplement et rapidement d'un mode de transport à un autre. C'est d'abord une inter modalité horaire : rien ne sert d'investir sur des sites propres, des tramways, des lignes de bus directs et des lignes TGV si, pour passer d'un mode de transport à l'autre, le citoyen doit attendre de longues minutes. Les horaires des différents transports publics mis à disposition de l'utilisateur doivent être harmonisés. L'inter modalité est également tarifaire : quelle que soit la succession des transports publics utilisés, un citoyen résidant dans l'agglomération ou y venant doit pouvoir effectuer un déplacement en transports publics au moyen d'un seul titre de transport. L'inter modalité est également fonction de l'accessibilité des moyens de transports et de l'aménagement de pôles d'échange entre les modes.

Le projet de PDU prévoit de pousser la réflexion sur l'inter modalité à travers l'élaboration du schéma directeur des transports en commun, le développement d'une centrale de mobilité, une billettique intégrée liée au tramway et la mise en place de parcs relais et de pôles intermodaux. Encore une fois, il est dommage que ces propositions ne fassent pas l'objet d'objectifs et d'un calendrier plus précis.

### **Nos propositions :**

L'harmonisation des horaires des différents transports publics doit constituer un objectif clair du PDU. Des indicateurs de performance doivent être créés rapidement pour mesurer la progression de l'inter modalité horaire : temps d'attente entre l'arrivée des TGV et TER et l'ensemble des lignes de bus desservant la gare, temps moyen de correspondance entre deux lignes de bus, ...

L'inter modalité tarifaire entre les réseaux urbains, interurbains et TER doit constituer une autre ambition : si l'automobiliste se soucie peu de rouler successivement sur des voiries nationales, départementales ou communales, il doit pouvoir en être de même pour un usager des transports en commun. A charge pour les autorités organisatrices de transport de coordonner la gestion des recettes. Dans cette même logique, tout doit être fait pour qu'il puisse aussi se procurer facilement les titres de transports et horaires des réseaux des territoires voisins (Nantes, Le Mans, Cholet, Saumur et Paris...).

Les espaces d'intermodalité (gare, tramway, parking,...) doivent clairement intégrer les modes doux (accessibilité, parkings à vélos sécurisés).

## **9. ACCOMPAGNER LES PLANS DE MOBILITE**

Les plans de mobilité, aussi nommés plans de déplacement d'entreprise ou d'école (PDE), permettent d'initier des solutions concrètes, adaptées à des populations ayant des besoins de déplacement du même type au cours de la semaine comme dans les entreprises, les organismes publics, les universités....

Alors que le premier PDU ignorait cette démarche, l'actuel projet de PDU montre qu'une prise de conscience de son intérêt a eu lieu. Comme l'oblige la LOTI (Loi d'orientation des transports intérieurs), la mise en place d'un service de conseil en mobilité à destination des employeurs est prévue afin d'inciter à la mise en chantier de plans de mobilité par un travail de communication ciblé et de jouer un rôle d'appui méthodologique. Outre le fait que ni le calendrier, ni la participation du SYTRA au fonctionnement de ce service ne sont précisés, il est dommage que le PDU n'inscrive pas un certain nombre de principes directeurs volontaristes en vue de promouvoir

et mener à bien la réalisation de plans de mobilité, en les renforçant d'ores et déjà par l'annonce de mesures concrètes de soutien aux entreprises qui s'engagent dans la démarche.

### **Nos propositions :**

Le plan de mobilité, d'initiative privée, est basé sur des mesures incitatives internes à l'entreprise. Ces mesures internes ne pourront qu'avoir un impact négligeable si elles ne sont pas accompagnées, en particulier, d'un traitement approprié des « points noirs » en termes de sécurité piéton et vélo et si le quartier n'est pas doté d'infrastructures appropriées (lignes de bus, pistes cyclables, continuité des itinéraires piétons et cyclables). La collectivité doit agir sur l'offre et les infrastructures de transport à l'extérieur de l'entreprise afin de renforcer les résultats du plan de mobilité. Il est donc nécessaire que le PDU marque clairement cette orientation volontariste de l'agglomération et inscrive la mise en place d'un programme organisé d'appui au développement des plans de mobilité dans les entreprises de l'agglomération.

Le covoiturage peut être une mesure centrale des plans de mobilité et le PDU doit proposer des mesures d'accompagnement, par exemple en favorisant le stationnement des véhicules pour cet usage.

## **10. AFFIRMER UNE STRATEGIE**

*« Le plan de déplacements urbains définit les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement, dans le périmètre de transports urbains. Il doit être compatible avec les orientations des schémas de cohérence territoriale et des schémas de secteur, des directives territoriales d'aménagement définies par le code de l'urbanisme, ainsi qu'avec le plan régional pour la qualité de l'air s'il existe. Il couvre l'ensemble du territoire compris à l'intérieur du périmètre. Il vise à assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part. Il a comme objectif un usage coordonné de tous les modes de déplacements, notamment par une affectation appropriée de la voirie, ainsi que la promotion des modes les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie. Il précise les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin de renforcer la cohésion sociale et urbaine ainsi que le calendrier des décisions et réalisations. Il est accompagné d'une étude des modalités de son financement et de la couverture des coûts d'exploitation des mesures qu'il contient ».* Cette définition légale (art. 28 de la LOTI) montre que le PDU doit être une planification stratégique, fondatrice d'une nouvelle approche des déplacements.

Le projet de PDU de l'agglomération d'Angers présenté à l'enquête ne répond que très partiellement à ces attentes :

- Par rapport au PDU annulé, le diagnostic exposé en partie I a été enrichi par de nouvelles études qui mettent en évidence les problématiques des déplacements sur l'agglomération d'Angers. Si beaucoup sont similaires à celles connues dans d'autres agglomérations (nombre de déplacements croissant, augmentation de la longueur des trajets, mais stabilisation de leur durée, augmentation de 2,7% par an sur la période 1989-1998 du nombre de déplacements en voiture particulière au détriment des autres modes de transport...), d'autres sont plus singulières. Le diagnostic montre notamment que 75 % du trafic est généré par les propres habitants de l'agglomération et 20% par les habitants des autres communes de l'aire urbaine : nous sommes les principaux acteurs des déplacements en voiture, les

marges de manœuvre sont donc réelles pour une politique volontariste et durable de déplacement

- Devant ces nouveaux éléments, il est particulièrement regrettable que le renouvellement de la démarche ne se poursuive pas, avec le choix délibéré de reprendre le scénario 4 ter du PDU : aucun jeu de scénarios multiples et contrastés n'est développé, étant considéré que « *les principes qui ont amené à la définition d'un scénario approuvé dans le cadre du PDU en octobre 2000 restent fondés* » (p. 191). Avec l'affinement du diagnostic réalisé, il est pourtant aujourd'hui encore plus illogique de maintenir cette pseudo ligne de conduite dans la partie II. De même, l'ambition d'un développement durable portée par le projet d'agglomération aurait du transparaître dans ce nouveau PDU, symbole d'une démarche volontariste, prospective et innovante en matière de déplacements urbains. Cette démarche ne peut pas s'accorder avec la confirmation à tout prix d'un scénario préétabli, sans cohérence vis-à-vis des enjeux soulevés. Il en résulte d'ailleurs un PDU bancal qui ne trouve pas sa ligne directrice, comme le montre les faibles développements consacrés aux « *éléments de proposition pour la gestion des déplacements* ». Dans son avis de janvier 2004, le Conseil de Développement avait déjà souligné le déficit de cohérence du PDU, suggérant une construction du document devant « *toujours s'appuyer sur une logique de démonstration à partir du diagnostic plutôt que de justification d'orientations considérées comme définitives* ».
- Cette absence de stratégie rend dès lors peu lisible la politique de déplacements projetée. Cela se ressent dans les fiches actions développées en partie III qui constituent un catalogue de mesures, sans que ne soient fixés ni objectifs précis, ni priorités, ni échéancier, ni modalités de financements... En témoigne le renvoi à cinq schémas directeurs (voirie d'agglomération, transports en commun, vélo, continuités piétonnes, transport de marchandises) et trois chartes, censées préciser les mesures suggérées. Cette démarche ne fait que retarder la mise en œuvre d'une politique globale de déplacements. Or, si l'on souhaite améliorer les conditions de circulation dès à présent, il est indispensable d'expliquer clairement les enjeux aux Angevins, d'engager des actions concrètes visant à faire changer les comportements et d'amorcer sans attendre, de manière significative, la création d'une offre alternative crédible au tout voiture. De plus, la rédaction très floue du projet de PDU ne lui permettra pas d'avoir une quelconque influence sur les planifications d'urbanisme, repoussant à des révisions ultérieures la nécessaire cohérence entre urbanisme et déplacements. Pour l'évaluation obligatoire du PDU, seul le principe d'un comité de suivi est posé, auquel est renvoyée la définition ultérieure des différents indicateurs. Enfin, les éléments de financement proposés sont indigents, avec de nombreux montants non chiffrés et des modalités de financement encore moins précisées : cela ne correspond pas à l'obligation légale qu'a le PDU de comprendre une « *étude des modalités de son financement et de la couverture des coûts d'exploitation des mesures qu'il contient* ».

### **Nos propositions :**

- L'affirmation d'une véritable stratégie pour une politique durable de déplacements doit partir des besoins de déplacements des usagers et des territoires afin de rechercher la réponse la mieux adaptée, en termes d'exploitation, d'amélioration de l'existant, de renforcement de l'inter modalité puis, si nécessaire, de création de nouvelles infrastructures, afin de mettre les moyens publics là où ils sont les plus utiles et de préserver l'environnement. La recherche de cette stratégie passe a minima par le développement de scénarios véritablement contrastés, afin de trouver la meilleure articulation entre les services de déplacement offerts à la population, les incitations à une modification durable des comportements et les infrastructures mises au service de ce projet.

- Une telle stratégie doit ensuite se décliner à travers un programme comprenant des objectifs à atteindre, les mesures précises à mettre en œuvre, leurs coûts et leurs modalités de financement, le calendrier de mise en œuvre avec un séquençage des étapes... Le nouveau PDU doit parler aux Angevins et proposer des mesures à court terme pour illustrer concrètement chaque thème phare du PDU : tel a été le sens de nos propositions développées tout au long de ce document.
- Pour la bonne conduite d'une politique de déplacement, il faut savoir d'où l'on vient (état zéro) où l'on va (objectifs) et définir, dès le début, les moyens de mesurer les progrès (démarche d'évaluation). Plus encore que l'élaboration, l'évaluation du PDU doit être participative en associant des représentants de la société civile. Le PDU nouveau doit fixer dès à présent des objectifs à atteindre et une série d'indicateurs permettant de donner les premières bases de l'évaluation. Dans ce sens, le collectif En Marche ! sera attentif aux indicateurs permettant de mesurer la progression de la mise en œuvre du PDU (une liste non exhaustive figure en annexe).

## CONCLUSIONS

En conclusion, le Collectif « En marche ! » a l'honneur de demander aux membres de la commission d'enquête de prendre en compte l'ensemble de ses propositions dans ses recommandations et de formuler quatre RESERVES qui conditionneront son avis favorable :

- **1. Améliorer la définition d'une stratégie qui prenne véritablement en compte les éléments pertinents du diagnostic posé et les orientations durables du projet d'agglomération afin d'engager rapidement une réorientation de la politique de déplacements ;**
- **2. Reconsidérer les choix délibérés récurrents en faveur des projets d'infrastructures routières, notamment le principe d'un contournement complet et d'une pénétrante gare, en évaluant leurs impacts sur tous les modes de déplacement et en les confrontant aux objectifs légaux gouvernant les PDU, particulièrement celui de réduction du trafic automobile ;**
- **3. Affiner l'étude obligatoire des modalités de son financement et la couverture des coûts d'exploitation des mesures du PDU ;**
- **4. Fixer des objectifs et des indicateurs permettant que le processus d'évaluation exigé par la loi soit réalisable, ainsi qu'un calendrier des décisions et réalisations beaucoup plus précis.**

## **ANNEXE**

### **Propositions d'indicateurs**

#### **1. PARTAGER LA VILLE**

- Part de l'espace public consacré à l'automobile
- Quantification des carrefours / traversées de boulevards dont l'équipement facilite l'usage des modes doux (marquage/éclairage renforcé ; trottoir surbaissé pour fauteuil roulant et poussette)

#### **2. PREVENIR LES IMPACTS SANITAIRES DES DEPLACEMENTS**

- Air : part respective d'émissions polluantes par mode de transport à l'échelle de l'agglomération
- Bruit : nombre d'habitants exposé à un bruit supérieur à 65 dB(A), km d'infrastructures dont le classement sonore est en catégorie 1 et 2
- Taux d'accidents selon les modes de transport, en distinguant bien les deux roues motorisés des vélos.

#### **3. REDUIRE LA DEPENDANCE À LA VOITURE**

- Capacité de stationnement en ouvrage, sur voirie
- Quantification du stationnement illicite (hors place de stationnement)
- Offre de stationnement pour résidents en centre ville
- Part modale de l'automobile dans les déplacements
- Evolutions du trafic interne, du trafic d'échanges et du trafic de transit
- Evolution nombre de déplacements automobiles, longueur des trajets et temps de trajet

#### **4. PESER LES GRANDS CHOIX D'INFRASTRUCTURE**

- Capacité du réseau principal de voirie

#### **5. INVENTER UN SUD DE L'AGGLO PROCHE ET ATTRACTIF**

#### **6. PERMETTRE AUX MODES DOUX DE DEVENIR DES ALTERNATIVES CRÉDIBLES**

- Evolution des parts modales vélo, piéton, autres modes doux...
- Quantification du réseau 'modes doux' (kms de voies piétonnes – kms de pistes cyclables – zones 30)
- Sur des parcours cibles (par exemple, pôles de quartiers à centre-ville), isochrones entre déplacement en voiture, en vélo et en transport en commun
- Nombre d'itinéraires cyclables complets sans coupures

## 7. ADAPTER L'OFFRE DE TRANSPORT EN COMMUN AUX EVOLUTIONS DES DEPLACEMENTS QUOTIDIENS

- Offre transport en commun (en km/an/h)
- Fréquentation transport en commun (en voyages/an/h)
- Part de l'offre transport en commun en site propre / total transport en commun
- Maillage territoire par TC, isochrones

## 8. MULTIPLIER LES INTERMODALITÉS

- Indicateur d'intermodalité extraterritoriale : fréquence des liaisons train/TC avec villes voisines et Paris, disponibilité des informations sur leurs modes de déplacement, possibilité d'acquisition de leurs titres de TC voisins
- Progression de l'intermodalité horaire : temps d'attente entre l'arrivée des TGV et TER et l'ensemble des lignes de bus arrivant en gare, temps moyen de correspondance entre deux lignes de bus, ...

## 9. ACCOMPAGNER LES PLANS DE MOBILITE

- Nombre de conventions de plans de mobilité signées entre l'agglomération et une entreprise,
- Nombre de salariés concernés

## 10. AFFIRMER UNE STRATEGIE