

Les déplacements urbains en Ile-de-France : vivre la ville...

Toujours plus de voitures, toujours plus de camions, avec un trafic routier qui augmente de plus de 3 % par an, c'est-à-dire qui a doublé dans les 20 dernières années : les Franciliens disent, enquête par enquête, qu'il faut changer le cap. Le contrat de plan 2000-2006 qui vient d'être signé entre l'Etat et la Région ainsi que le plan de déplacements urbains qui sera arrêté par le Préfet de Région avant la fin de l'année 2000 visent à apporter des réponses permettant de modifier la politique de déplacements en Ile-de-France.

par Chantal Duchène
*Directrice des infrastructures
et des transports*
*Direction régionale de
l'Equipement d'Ile-de-France*

Les déplacements de personnes comme les transports de marchandises sont le corollaire indispensable à la vie et au développement économique des agglomérations, a for-

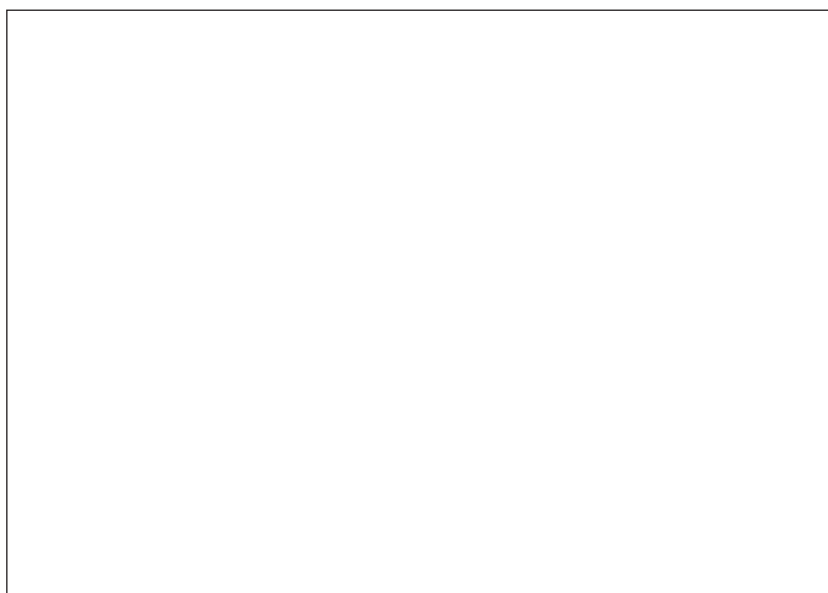
tiori quand il s'agit d'une métropole de la taille de l'Ile-de-France.

La politique de planification, mise en œuvre depuis 1965 avec les schémas directeurs de la région Ile-de-France (SDRIF), a permis un développement coordonné entre l'urbanisation dans ses différentes composantes - habitat et emploi - et les infrastructures de transport. Des emprises ont notamment été réservées pour les réalisations futures. C'est un atout que n'ont pas toujours les autres métropoles d'une taille comparable.

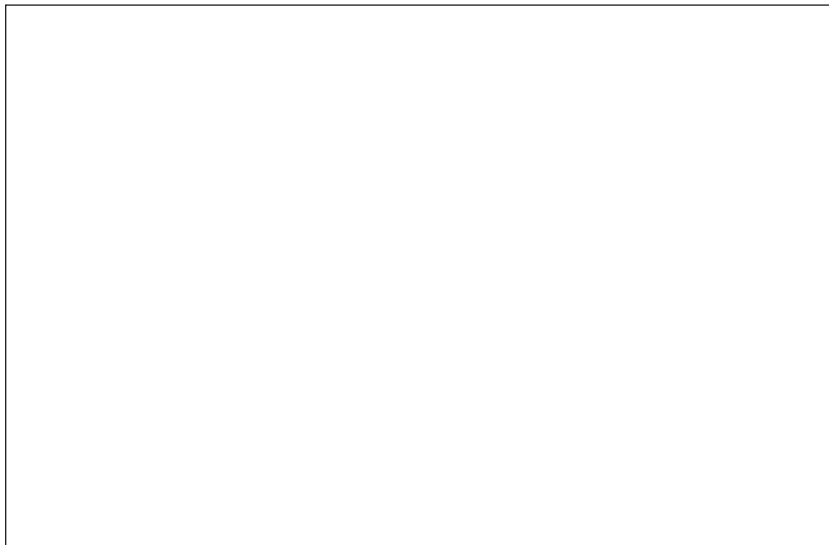
Mais, aujourd'hui, l'exercice est proche de son terme. La réalisation des nouvelles infrastructures inscrites au SDRIF de 1994 demanderait plus de 50 ans, sur la base des financements actuels et des délais de réalisation liés, notamment, à l'acceptabilité

des nouvelles infrastructures. Or, le développement de l'urbanisation se fait en tenant compte de ces infrastructures qui ... n'existent pas et ne verront sans doute pas le jour avant longtemps. Cela est particulièrement vrai pour des zones d'habitat ou d'emplois qui devraient être desservies par les transports collectifs et ne le sont pas, ou pour des zones de logistique sans desserte ferrée ni routière satisfaisante. Nous devons donc revoir notre façon de faire. L'un des objectifs de la loi « solidarité et renouvellement urbain », qui devrait être adoptée d'ici la fin de l'année 2000, est précisément de remédier à cette contradiction.

Il s'agit donc travailler sur la base de l'existant, sachant que nous disposons, en matière de routes, d'un réseau de



Le grand Tram, rocade tramway en proche couronne, réalisé sur deux contrats de plan, à partir des tramways déjà en service de Bobigny à Saint-Denis et de La Défense à Issy-les-Moulineaux, constituera l'élément structurant du réseau maillé de transports en commun grâce aux nombreuses correspondances qu'il offrira avec les lignes de métro et les RER.



Le contrat de plan entend donner une nette priorité au développement des transports collectifs puisque plus des deux tiers du volet transport leur sont consacrés. Les extensions de réseaux (22 milliards de francs) portent principalement sur les liaisons entre banlieues.

voirie rapide de plus de 600 km bien constitué désormais, même s'il reste encore à le compléter pour achever les bouclages des rocades et les raccordements des autoroutes interurbaines à ces rocades.

La situation est, par contre, moins brillante en transports collectifs.

Si nous disposons d'un excellent réseau de métro dans Paris intra-muros et d'un réseau de qualité sur les liaisons radiales en RER et en trains de banlieue, le réseau de rocades, par contre, n'en est qu'à ses balbutiements avec les deux tramways, Saint-Denis / Bobigny au nord, et Issy-les-Moulineaux / La Défense à l'ouest.

De plus, si beaucoup a été fait pour la construction des infrastructures, les services associés à ces infrastructures de transport ont été relativement délaissés : cela est particulièrement criant pour le réseau ferré. Or, la qualité de service est un élément déterminant, pour les voyageurs comme pour les marchandises. Une fréquence ou une amplitude insuffisantes des trains de banlieue, et les voyageurs prennent leur voiture... Une vitesse commerciale ou une régularité qui laissent à désirer et les marchandises se retrouvent sur la route... Toujours plus de voitures, toujours plus de camions, avec un trafic routier qui augmente de plus de 3 % par an, c'est-à-dire qui a doublé dans les 20 dernières années : les Franciliens

disent, enquête par enquête, qu'il faut changer le cap.

Le contrat de plan 2000-2006 qui vient d'être signé entre l'Etat et la Région ainsi que le plan de déplacements urbains qui sera arrêté par le Préfet de Région avant la fin de l'année 2000 visent précisément à apporter des réponses permettant de modifier profondément la politique de déplacements en Ile-de-France. Elles s'inscrivent dans l'objectif de réduction de 3 % du trafic automobile que les décideurs politiques (Préfet de région, Conseil régional, Conseil de Paris) ont fixé dans le cadre du plan de déplacements urbains.

Le trafic du transport des marchandises augmente, en Ile-de-France, deux fois plus vite que le PIB

Les poids lourds sont les plus décriés : polluants, bruyants, dangereux... Et pourtant, ils sont un élément essentiel de la vitalité économique de l'agglomération et sont donc un mal nécessaire.

Les Franciliens sont de plus en plus réticents à la construction de nouvelles infrastructures routières, car ils crai-

gnent, à juste titre, qu'elles n'accueillent toujours plus de trafic de poids lourds. De plus, la nécessaire protection environnementale des voiries renchérit considérablement le coût des projets. Ces deux facteurs conjugués expliquent que la construction de nouvelles voies routières ne sera que marginale dans les années à venir. Il convient donc d'utiliser au mieux les voiries existantes, notamment en améliorant leur exploitation - la généralisation du système « Sirius » va dans ce sens - et de préserver la capacité pour le transport de marchandises sur le réseau de voiries rapides, ce qui implique de transférer des voyageurs sur les transports collectifs.

Les objectifs fixés dans le cadre du plan de déplacements urbains sont un transfert de 3 % du trafic de marchandises vers la voie ferrée et la voie d'eau. Cette diminution ne pourra porter que sur le trafic de transit (celui n'ayant ni pour origine, ni pour destination l'Ile-de-France) et le trafic d'échange (point d'origine ou de destination en Ile-de-France), le trafic interne étant peu susceptible d'un tel transfert, vues les faibles distances qu'il parcourt.

Le projet est de favoriser le développement du transport combiné, avec le développement du port de Gennevilliers, et la confortation des ports situés dans la partie dense de l'agglomération (notamment pour le transport de matériaux et de céréales), l'agrandissement de la plate-forme de Valenton (Val-de-Marne) et des études sur une plate-forme située dans le nord-est de l'Ile-de-France, ces deux derniers projets étant inscrits au contrat de plan 2000-2006 entre l'Etat et la Région.

Il faudra aussi préserver, dans le cadre de la réalisation des tangentes ferrées et du nouveau service ainsi offert aux voyageurs, la capacité pour le fret sur la grande ceinture ferrée de l'Ile-de-France. De plus, une troisième voie entre Sucy et Valenton sera réalisée au

La construction de nouvelles voies routières ne sera que marginale dans les années à venir cours du contrat de plan, afin d'accroître la capacité de cette

liaison au profit du fret.

Tous les efforts déployés pour le transfert notamment sur la voie ferrée ne porteront leurs fruits que si la qualité de

service offerte aux professionnels par ce mode de transport est au rendez-vous : cela implique une amélioration tout à fait significative et un défi particulièrement audacieux à relever par la SNCF. Il n'en reste pas moins que la moitié du tonnage transporté en Ile-de-France se situe à l'intérieur de l'agglomération. Avec la reprise de l'activité économique et le développement du commerce électronique, le tonnage transporté en intrarégional augmente à nouveau et à rythme soutenu. De plus, ce transport intrarégional est effectué, pour une part de plus en plus importante, avec des véhicules de moins de 3,5 tonnes, ce qui engendre une augmentation importante du nombre de véhicules en circulation.

Les problèmes d'enlèvement et de livraison sont particulièrement cruciaux. En effet, la réglementation des livraisons fait partie des pouvoirs de police des maires, ce qui explique que la réglementation soit totalement disparate, avec des horaires et des gabarits qui varient d'une commune à l'autre ; inapplicable, elle est donc inappliquée. C'est pourquoi l'harmonisation de la réglementation devient indispensable et doit obligatoirement s'accompagner de moyens pour la faire respecter. Ainsi, les efforts menés en commun par la profession, la préfecture de police et la Ville de Paris, qui ont abouti, pour la

seule Ville de Paris, à un nouvel arrêté (septembre 1999) réglementant les livraisons afin de préserver les couloirs réservés aux autobus durant les heures de pointe, n'ont eu qu'un succès limité, faute de forces de police ou d'agents assermentés par la RATP, pour faire respecter cette réglementation.

Si la construction d'aires de stationnement est prévue lors de la construction de nouvelles surfaces commerciales, la livraison pour les petits commerces, ou même les supermarchés de centres-villes, ou encore chez les particuliers est un véritable casse-tête. Faute d'aires privées disponibles, ces livraisons se font sur la voirie : la gestion des aires de livraison sur voirie est donc un enjeu particulièrement important ; certaines villes, telles que Nantes ou Dijon, ont partiellement résolu ce problème en réintroduisant la présence humaine pour faire respecter le stationnement.

Le trafic automobile toujours en hausse

Les résultats de la dernière enquête sur les déplacements réalisée à la fin de 1997 montrent les évolutions des déplacements des Franciliens entre

La réglementation des livraisons est totalement disparate, avec des horaires et des gabarits qui varient d'une commune à l'autre

1991 et 1997. On constate une poursuite des tendances antérieures, avec une augmentation de 3 % de la part modale de la voiture particulière (46 % des déplacements), la diminution de 2 % de celle des transports collectifs (18 % des déplacements) et la stabilisation de celle de la marche (34 % des déplacements) ; la part du deux-roues, qu'il soit motorisé ou non, reste encore marginale (moins de 2 % des déplacements motorisés), mais elle est en augmentation (6 %), notamment pour les déplacements entre domicile et lieu de travail (20 %).

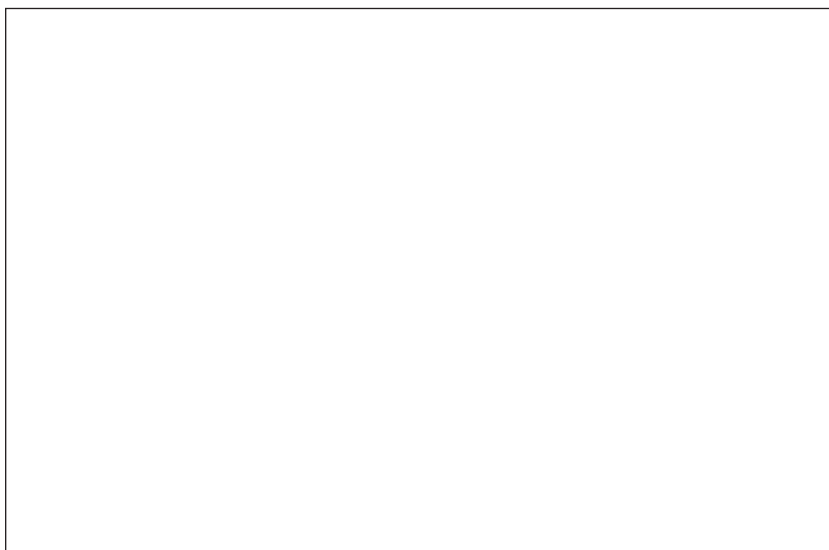
Pour ces derniers, la part de la voiture augmente de 2 % perdus par les transports collectifs. Le même phénomène est observé pour les déplacements entre domicile et école.

Si les déplacements motorisés des résidents de Paris (16 % de l'ensemble) sont restés stables, ceux des départements de petite couronne (37 % de l'ensemble) ont augmenté de 16 %, à un rythme plus rapide que dans la période précédente, et ceux de la grande couronne (47 % de l'ensemble) de près de 30 %. De plus, si le nombre de déplacements motorisés internes à Paris et pour les liaisons entre Paris et la banlieue (30 % de l'ensemble) s'est stabilisé, il a augmenté de 20 % pour les liaisons de banlieue à banlieue (70 % de l'ensemble).

De plus, la part de la voiture s'est accrue de 3 % pour les déplacements internes à la petite couronne et de 2 % pour ceux internes à la grande couronne, atteignant dans ces zones des niveaux jamais atteints (respectivement 77 % des déplacements et 87 %). Or, la répartition géographique des véhicules * kilomètres (3 % pour les déplacements Paris-Paris, 19 % pour Paris-Banlieue, et 14 % internes à la petite couronne, 43 % internes à la grande couronne, 21 % entre les couronnes périphériques) montre que ce sont les déplacements de banlieue à banlieue qui pèsent le plus lourd.

Inverser les tendances

La poursuite de telles tendances serait incompatible avec les orientations de la



Le principal problème reste le stationnement illicite qu'il faut impérativement combattre : cela permettra non seulement de réduire les déplacements en voiture particulière, mais aussi de permettre un meilleur fonctionnement du réseau d'autobus, un plus grand confort pour les piétons et les cyclistes et de meilleures conditions de livraison.

loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie - notamment la diminution du trafic automobile - et avec les engagements de la France en matière d'émissions de gaz à effet de serre. C'est cette tendance, contraire à la volonté de renforcement des solidarités et de préservation de l'environnement, que le plan de déplacements urbains (PDU) ainsi que le contrat de plan 2000-2006 entre l'Etat et la Région veulent inverser, en abordant la question des déplacements en liaison avec celle de la densité, de la qualité urbaine et environnementale, de la cohésion sociale et de l'équilibre géographique de la région, afin de mettre en œuvre une stratégie de développement durable. Ces outils que sont le PDU et le contrat de plan doivent ainsi permettre de mieux combattre la dualisation sociale et territoriale, de renforcer les atouts de l'Ile-de-France face à la concurrence des grandes métropoles mondiales et de polariser la croissance urbaine en maîtrisant ses conséquences.

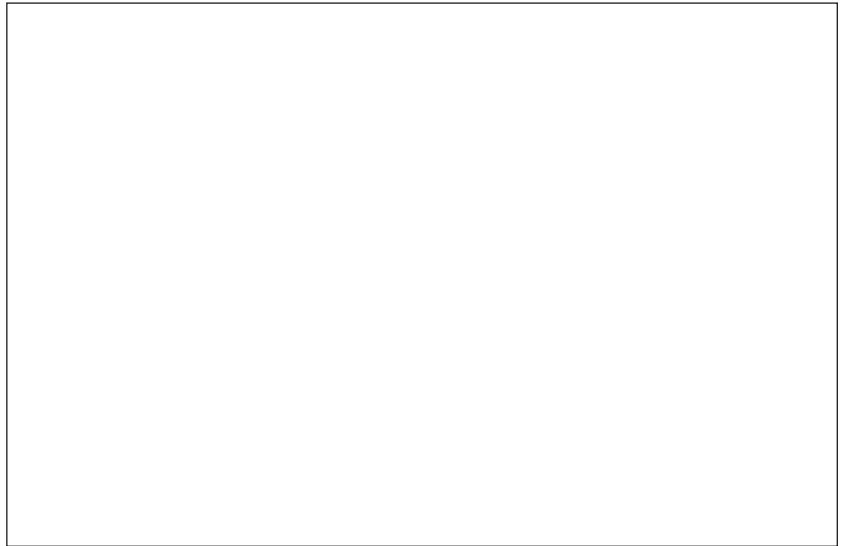
Les actions du PDU de l'Ile-de-France visent, en cinq ans, à atteindre les objectifs fixés par les décideurs politiques (Préfet de région, Conseil régional, Conseil de Paris) pour les déplacements des personnes, à savoir :

- une diminution de 3 % du trafic automobile, exprimé en véhicules * kilomètres, différenciée selon les zones de l'agglomération et leur desserte en transport collectif ;
- une diminution de 5 % pour les déplacements à l'intérieur de Paris et des départements de la petite couronne et entre Paris et les autres départements, et de 2 % pour les déplacements internes à la grande couronne et entre la petite et

la grande couronne ; la part de la voiture particulière dans le nombre des déplacements

- une diminution de 5 % pour les déplacements à l'intérieur de Paris et des départements de la petite couronne et entre Paris et les autres départements, et de 2 % pour les déplacements internes à la grande couronne et entre la petite et la grande couronne ;
- une augmentation de l'usage des transports collectifs de 2 %, leur part modale devant représenter le tiers des déplacements entre domicile et lieu de travail et entre domicile et école, grâce notamment à la carte Imagine'R ;
- une augmentation de 10 % de la part de la marche à pied pour les déplacements

Le contrat de plan entend donner une nette priorité au développement des transports collectifs puisque plus des deux tiers du volet transport leur sont consacrés



Les cheminements piétonniers seront progressivement aménagés pour offrir aux habitants des déplacements sûrs et confortables, Cela passe par le développement des zones où la vitesse est limitée à 30 km/h, ou "quartiers tranquilles", à l'élargissement des trottoirs au détriment des voies de circulation, ainsi qu'à l'aménagement et la signalisation des itinéraires.

ments inférieurs à 1 kilomètre et pour les trajets entre domicile et école ;

- le doublement du nombre de déplacements à vélo.

Dans cette optique, le contrat de plan entend donner une nette priorité au développement des transports collectifs puisque plus des deux tiers du volet transport leur sont consacrés. Les extensions de réseaux (22 milliards de francs) portent principalement sur les liaisons entre banlieues.

Le grand Tram, rocade tramway en proche couronne, réalisé sur deux contrats de plan, à partir des tramways déjà en service de Bobigny à Saint-Denis et de La Défense à Issy les Moulineaux, constituera l'élément structurant du réseau maillé de transports en commun grâce aux nombreuses

correspondances qu'il offrira avec les lignes de métro et les RER. Il sera, par ailleurs, un support

essentiel de la politique de reconstruction de la ville sur la ville.

Les tangentiels ferrés, réalisés par des aménagements de la grande ceinture ferroviaire, permettront, à terme, de relier les principaux pôles de la grande couronne. Les réalisations de la tangentielle nord, entre Sartrouville et Noisy-le-Sec, ainsi que de la tangentielle sud, entre Versailles et Corbeil, seront enga-

gées significativement durant le plan 2000-2006.

Le maillage du réseau de banlieue en correspondance avec ces rocales complètera la desserte du territoire régional. Ce réseau, qui favorisera la requalification urbaine de la première couronne, sera principalement réalisé en surface. Pour la première fois, ce contrat de plan comporte aussi un article relatif à la qualité de service dans les transports collectifs pour laquelle l'Etat et la Région consacrent près de 4 milliards de francs qui seront abondés, hors contrat de plan, par le Syndicat des transports parisiens, pour 2 milliards de francs. Ces enveloppes seront principalement utilisées pour financer les actions du PDU sur les transports collectifs.

Une politique globale s'appuyant sur la hiérarchisation des réseaux

La politique de déplacements dans l'agglomération ne peut être que globale. Elle implique une articulation des mesures décidées à chaque échelon : métropole, ville agglomérée dense, villes nouvelles et centres anciens, quartiers. Elle repose sur une exploitation plus efficace des réseaux routier et ferroviaire, ainsi qu'un autre partage de l'espace public, en limitant le recours à

la voiture particulière, via, notamment, la mise en place d'une politique globale de stationnement, principal outil de régulation des déplacements automobiles. Cette politique doit permettre d'améliorer fortement le confort des piétons et des cyclistes ainsi que la qualité de service des transports publics et de diminuer la pollution atmosphérique et les émissions de gaz à effet de serre, d'aider à combattre les nuisances sonores et, aussi, d'améliorer de façon significative la sécurité routière.

Pour diminuer le trafic automobile, la stratégie à mettre en œuvre se doit d'abord de gommer les différences dans les temps de déplacements selon les modes utilisés, en tenant compte de leur zone de pertinence, et de contribuer, notamment, à l'amélioration des conditions de circulation des modes alternatifs à la voiture particulière. Elle conduit donc à une hiérarchisation du réseau tant routier que de transport collectif.

Le réseau des voies ferrées et des voiries rapides (dit « magistral ») doit permettre des déplacements plus efficaces à l'échelle de la métropole. Le PDU prévoit que le réseau ferré sera exploité de façon à mieux desservir les zones denses de la première couronne de banlieue, sur l'ensemble de la journée, ainsi que les villes nouvelles et les

pôles urbains anciens. Il prévoit également de préserver les capacités pour l'acheminement du fret sur la grande ceinture ferroviaire. Par ailleurs, des lignes express d'autobus seront développées en deuxième couronne afin d'assurer, là où il n'existe pas de liaison ferrée de qualité, les liaisons de pôle à pôle.

Vues les difficultés pour accroître de façon significative le réseau de voirie rapide, les efforts portent principalement sur l'exploitation grâce à une politique adaptée de régulation : il s'agit d'offrir aux usagers une meilleure information, une véritable sécurité ainsi que des garanties quant au temps de déplacement.

Il revient, alors, au réseau principal de voirie où coexistent les différents modes de transport, d'assurer les déplacements au sein de la zone dense et de structurer les déplacements dans les villes nouvelles et les centres anciens.

Le réseau principal de voirie est constitué à la fois de routes nationales et départementales. Le PDU et le contrat de plan prévoient la requalification de ce réseau, pour améliorer la sécurité des usagers et des riverains, diminuer les nuisances, notamment sonores, tenir compte de la vie locale et offrir aux autobus des conditions de circula-

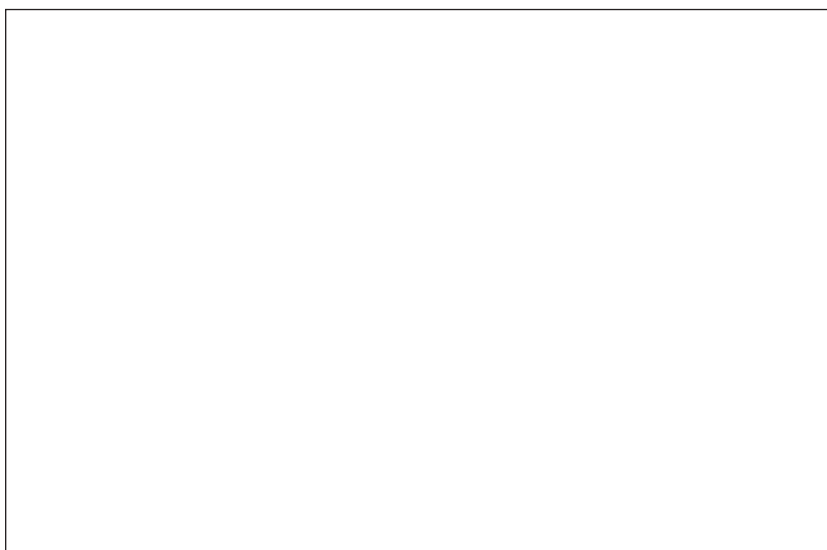
tion plus aisées. Cela conduit à une exploitation coordonnée entre, d'une part, les maîtres d'ouvrage des voiries et, d'autre part, les communes pour le stationnement et les livraisons, afin d'assurer efficacement les déplacements.

Le PDU définit un « réseau principal d'autobus », tant sur les radiales que sur les rocades. Ce réseau a pour ambition d'offrir, à l'instar du tramway, une alternative efficace à la voiture particulière : vitesse commerciale augmentée de 20 % par rapport à la situation actuelle avec l'objectif d'atteindre les 18 km/h, régularité grâce à des sites protégés partout où cela est nécessaire et la priorité aux feux, fréquence supérieure dans la journée y compris aux heures creuses avec des délais d'attente inférieurs à 10 mn (amplitude identique à celle du métro et du RER), sécurité, accessibilité et confort. Ce réseau comprend 500 km de lignes dans la zone agglomérée dense et sera complété par des lignes dans les villes nouvelles et les centres anciens de la deuxième couronne.

Utiliser pleinement l'outil de régulation qu'est le stationnement

Les orientations du PDU visent à ce que la politique de stationnement sur le lieu de travail conduise à y diminuer progressivement le nombre de places gratuites et que, sur une base volontaire, des plans de déplacements des salariés soient élaborés dans les entreprises. Cela doit conduire à la diminution du nombre de places de stationnement gratuites mises à la disposition des employés.

Le PDU prévoit que le stationnement des voitures particulières autour des stations de transport collectif sera réglementé. Dans la zone dense où il n'est pas souhaitable que le rabattement sur les stations de RER et les gares se fasse en voiture particulière, le stationnement de longue durée en surface sera progressivement supprimé, et le stationnement payant de courte durée généralisé, afin de favoriser le recours à la marche à pied, au vélo ou à l'autobus. En dehors de la zone dense, par contre, les parcs



Il est essentiel de redonner toute leur place à la marche à pied et au vélo quand on sait que la moitié des déplacements sont faits sur moins de 3 km, dont plus de 20 % à moins de 1 km.

de stationnement régionaux seront développés afin d'inciter les automobilistes à y laisser leur voiture et à continuer leur trajet en transport collectif.

Le principal problème reste le stationnement illicite qu'il faut impérativement combattre : cela permettra non seulement de réduire les déplacements en voiture particulière, mais aussi de permettre un meilleur fonctionnement du réseau d'autobus, un plus grand confort pour les piétons et les cyclistes et de meilleures conditions de livraison.

Enfin, les politiques de stationnement public et de livraisons doivent être harmonisées entre les communes.

Rendre leur place à la marche et au vélo

Il est essentiel de redonner toute leur place à la marche à pied et au vélo quand on sait que la moitié des déplacements sont faits sur moins de 3 km, dont plus de 20 % à moins de 1 km.

Les rabattements sur les gares, à pied et en deux-roues seront facilités et sécurisés pour toutes les catégories de clients (y compris les personnes à mobilité réduite). La priorité sera donnée, dans la gestion des espaces, à l'accès des piétons, des cyclistes et des autobus. Le stationnement des vélos aux abords des gares les mettra à l'abri du vol et du vandalisme.

La définition du réseau cyclable, y compris le stationnement des bicyclettes, doit aussi permettre la desserte des équipements publics - notamment scolaires et de loisirs - et des équipements commerciaux. Il s'agit de constituer un véritable réseau permettant les liaisons à travers la zone dense de l'agglomération et à l'intérieur des villes nouvelles et des centres anciens. Ce réseau sera progressivement maillé, continu et muni d'une signalétique et d'un jalonnement adaptés.

A l'échelle du quartier, c'est l'amélioration de la qualité de la vie et la sécurité des déplacements, notamment des enfants et des personnes âgées, qui doivent être privilégiées à travers l'aménagement de l'espace public. Les cheminements piétonniers seront progressivement aménagés pour offrir aux

habitants des déplacements sûrs et confortables, Cela passe par le développement des zones où la vitesse est limitée à 30 km/h, ou « quartiers tranquilles », à l'élargissement des trottoirs au détriment des voies de circulation, ainsi qu'à l'aménagement et la signalisation des itinéraires.

Ne pas oublier les non-Franciliens...

L'Île-de-France est la première région touristique : elle accueille plus de 20 millions de touristes chaque année.

Le fait que les touristes puissent se déplacer facilement en transport collectif entre les différents lieux d'intérêt qu'offre l'Île-de-France représente un enjeu particulièrement important pour l'attractivité de la région.

Le PDU a prévu un certain nombre d'actions qui vont se mettre en place progressivement : produits combinés d'entrée sur un site touristique et de transport collectif (comme cela se fait déjà pour EuroDisney ou pour le Stade de France), guide synthétique sur l'offre de transport collectif, charte expliquant la réglementation pour un meilleur accueil des autocars dans Paris et sur les sites touristiques.

Pour une concertation de l'ensemble des partenaires

Le succès de la nouvelle politique de déplacements mise en œuvre au travers du PDU ainsi que du contrat de plan demande l'adhésion la plus large, ce qui ne peut être obtenu que par la concertation.

De plus, la stratégie globale liée à la mise en œuvre du PDU suppose une triple articulation. La première concerne les mesures prises par les institutions agissant au niveau régional et départemental, notamment sur le réseau structurant de l'agglomération francilienne. La deuxième intéresse les communes, seules compétentes (à l'exception de

Paris) en matière de stationnement et de police de la circulation. La troisième porte sur les initiatives propres au monde économique.

Le succès des actions portant sur le réseau principal nécessite d'imposer des prescriptions aux collectivités locales, pour permettre notamment de faire fonctionner le réseau principal d'autobus en lui offrant une vitesse et une régularité attractives. C'est pourquoi, afin de permettre la concertation, les aménagements sont définis par des comités d'axes et des comités de pôles, qui rassemblent l'ensemble des partenaires concernés. Pour favoriser une plus grande cohésion entre les différents acteurs, les dispositions locales du PDU seront élaborées par les comités locaux.

De même, pour l'élaboration du contrat de plan entre l'Etat et le Région, les départements ont été associés aux choix qui ont été faits et ont aussi accepté de participer au financement des transports collectifs et des requalifications de voiries.

Vivre la ville

La politique de déplacements mise en œuvre en Île-de-France s'inscrit dans une stratégie globale de développement durable et solidaire de la région, basée sur la reconstruction de la ville sur la ville, et porte une attention toute particulière au transport des marchandises dans un souci de compétitivité.

Pour permettre à chacun de profiter au maximum de toutes les potentialités offertes par l'agglomération, que ce soit pour l'emploi, la formation, la culture ou le sport, tout en diminuant le nombre de véhicules * kilomètres parcourus en automobile, il faut encourager des déplacements plus courts, effectués par les modes alternatifs à la voiture que sont la marche, les transports publics, et le vélo.

L'idéal poursuivi pourrait se définir ainsi : « se déplacer pour vivre la ville, mais ne pas user sa vie dans les déplacements ».