

Clermont : le temps des nouvelles mobilités



Le moment du bilan est arrivé pour les Rencontres citoyennes de la mobilité (RCM). Organisées en une concertation large des Clermontois sur leurs déplacements, elles ont été conçues pour nourrir les propositions d'un plan de développement des mobilités dans

un Clermont du XXI^e siècle, à la fois dense et écologique.

Nous nous saisissons de ce moment pour produire quelques propositions indispensables pour réussir la transition de notre agglomération vers une conception écologique de la mobilité.

Parler mobilité revient souvent à égrener une liste infinie de projets destinés à transporter les Clermontois-es. Il est pourtant essentiel de concevoir l'organisation alternative d'une offre multiple de mobilité pour répondre aux enjeux à la fois sociaux et écologiques majeurs de nos ville et agglomération.

Et de doter notre politique de mobilités d'axes politiques clairs, apportant des propositions concrètes.

Depuis plus de 40 ans, les écologistes affichent des positions claires, à la fois écologiques et sociales, sur les questions de mobilité. Les résultats des RCM récemment présentées sous forme de 22 propositions reprennent de nombreuses solutions avancées par les écologistes, mais ne constituent que la première étape d'une stratégie de long terme qui doit orienter les documents de planification et les décisions d'aménagement aussi bien en terme d'habitat, d'urbanisme que de développement économique pour construire la métropole équilibrée et plus égalitaire de demain.

En 1975, Ivan Illich écrivait « qu'à pied, les hommes sont plus ou moins à égalité. Ils vont spontanément à la vitesse de 4 à 6 kilomètres à l'heure, en tout lieu et dans toute direction, dans la mesure où rien ne leur est défendu légalement ou physiquement. Améliorer cette mobilité naturelle par une nouvelle technique de transport, cela devrait lui conserver son propre degré d'efficacité et lui ajouter de nouvelles qualités: un plus grand rayon d'action, un gain de temps, un meilleur confort, des possibilités accrues pour les handicapés. Au lieu de quoi, partout jusqu'ici, le développement de l'industrie de la circulation a eu des conséquences opposées. Dès que les machines ont consacré à chaque voyageur plus qu'une certaine puissance en chevaux-vapeur, cette industrie a diminué l'égalité entre les gens, restreint leur mobilité en leur imposant un réseau d'itinéraires obligés produits industriellement, engendré un manque de temps sans précédent. **Dès que la vitesse de leur voiture dépasse un certain seuil, les gens deviennent prisonniers de la rotation quotidienne entre leur logement et leur travail.** »*

*Ivan Illich, *Énergie et équité*, 1975.

Ce diagnostic d'Ivan Illich est depuis confirmé : la mécanisation de plus en plus poussée de nos

déplacements - via l'automobile notamment - , comme leur intensité énergétique croissante posent deux types de problèmes étroitement liés :

- **une mobilité inégalitaire** : l'accélération continue des déplacements creuse les distances, rallonge les temps de déplacement et accroît les inégalités sociales et territoriales entre nos concitoyens.

- **une mobilité à fort impact écologique et énergétique** : l'accélération continue des moyens de déplacement induit une consommation croissante d'espace et d'énergie, et par là une croissance continue des nuisances et pollutions engendrées par ces moyens de déplacement.

A ce double défi, nous devons donc construire des réponses fondées :

- d'une part sur l'exigence d'une mobilité égalitaire se fixant pour objectif de résorber les inégalités à la fois sociales et territoriales à laquelle notre territoire fait face ;
- d'autre part sur l'exigence d'une mobilité plus écologique, et donc plus sobre et plus efficace en énergie.

I- Exigence N°1 : une mobilité égalitaire

Pour faire face aux inégalités sociales et territoriales en matière de mobilité, dans une agglomération plus dense et plus écologique telle que celle dessinée par le nouveau PLU (Plan Local d'Urbanisme) de Clermont-Ferrand, nous devons à la fois

- 'ralentir' la ville et réduire la vitesse maximum des déplacements pour que chacun puisse se rapprocher d'une vitesse moyenne de déplacement plus élevée.
- La décloisonner et la rendre plus fluide, notamment sur ses espaces publics pour que chacun puisse se déplacer aisément et de manière autonome où qu'il soit.

Nous affichons ici quatre axes majeurs, agrémentés de propositions concrètes :

1 – Rendre la ville et les services qu'elle procure facilement accessibles en tout point du territoire.

a- Maintien et le développement de services de proximité dans les quartiers, afin de rompre avec une vision sectorisée de la ville et de se diriger vers une ville multifonctionnelle. C'est notamment l'un des enjeux du nouveau PLU de Clermont-Ferrand et du futur PLUi (Plan Local d'Urbanisme intercommunal) de l'agglomération.

Les services non déconcentrables doivent faire l'objet d'une politique de desserte adaptée, socialement et territorialement juste.

b- Politique urbaine de reconstruction des espaces publics :

- par un meilleur partage de l'espace public entre les piétons et les différents modes de déplacement, en calant - notamment en hypercentre - le rythme des circulations sur le cycliste qui devient prioritaire ;
- par une politique urbaine de décloisonnement des espaces en atténuant fortement les coupures urbaines le plus souvent liées à une forte circulation automobile, voire à la continuité d'une voie de chemin de fer ;
- par une politique urbaine de dépassement des cloisonnements, en recourant à des modes de déplacement innovants tels que le téléphérique.

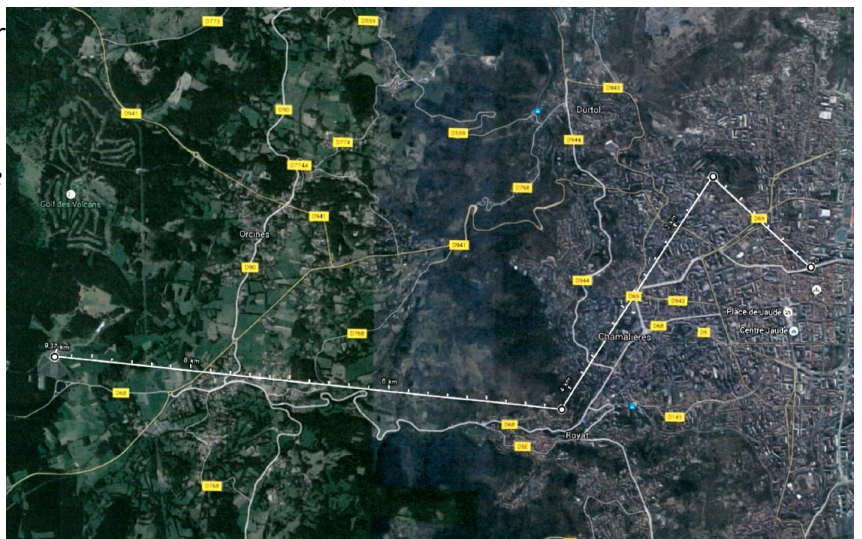
Proposition 1 - Un téléphérique à Clermont-Ferrand

Un téléphérique urbain reliant les buttes de Clermont aux volcans, en passant par les thermes de Royat – Chamalières.

Caractéristiques : 3 000 personnes par heure et par direction

Mairie – Montjuzet : 1,41 km
Montjuzet / Trémonteix – Puy-de-dôme
(via Chamalières, Royat) : 8 km
TOTAL : 9,5 km –

30' de liaison environ.
Chamalières : 10'
Royat : 13'
Orcines : 23'



Puy-de-Dôme : 30'

Connexions possibles : LUSO / Blds urbains / TCSP ligne B

Coût : entre 40 et 50 millions d'euros (Tramway : 290 millions)

Objectifs :

- Relier le cœur urbain aux périphéries naturelles : zones de fraîcheur, sources thermales, espaces montagnards.
- Désenclaver les quartiers nord-ouest de Clermont-Ferrand
- Proposer un accès en parking-relais facilité pour près de 9000 véhicules / jour en provenance de l'ouest clermontois, soit une capacité de 13 000 visiteurs / jour

- Attractivité de la ville qui gagne ses galons de métropole verte via un accès direct au Parc Naturel Régional des Volcans / un transport doux et économique.

- Un mode de déplacement pro-climat : entièrement électrique, il n'émettra que 10 gCO₂ par km/passager, contre respectivement, 17,23 et 75 gCO₂ par km/passager pour le tramway, le métro et le bus. [moyennant une production d'électricité renouvelable ou partiellement renouvelable]

c- Faire foisonner l'offre de mobilités actives et collectives en tout point du territoire afin de faciliter l'accès le plus large possible :

L'objectif est ici de faciliter l'autonomie de déplacement ; faire en sorte que chaque Clermontois-e trouve la réponse rapide à son besoin de déplacement , quel que soit son motif et son lieu de résidence. Cela induit une autre approche de la ville dans laquelle chaque point de la ville devient « accessible » en incluant les modes actifs – marche et vélo - dans la chaîne de mobilité.

Cela passe

- par des aménagements de l'espace public – pistes cyclables, espaces et voies piétonnes ;
- par une information accrue du public quant aux possibilités de déplacement ;
- ainsi que par une articulation croissante de tous les moyens de déplacement.

Nous retiendrons notamment les propositions suivantes :

- **Plan d'action pour la mobilité des personnes à mobilité réduite :** face à la situation de saturation des services dédiés (Transport à la demande...), il nous faut réaliser un diagnostic des besoins actuels, des services rendus et des besoins non satisfaits en partenariat avec les associations d'usagers concernées. Puis proposer de compléter les prestations assurées à ce jour par Moovicité, par des services achetés à des privés comme les taxis ou autres minibus, afin de compléter la palette de l'offre en fonction des motifs de déplacement.
- **Faciliter l'accès à toutes les offres via l'instauration d'un titre unique de transport et/ou compte transport.**
- **Libérer et mobiliser l'information sur les mobilités en créant une plate-forme numérique unique des mobilités sur l'agglomération permettant de développer une mobilité dynamique et à la carte, croisant la diversité de l'offre.**
- **Faire contribuer les Clermontois-es à la définition de leur propre mobilité en**

instaurant des comités d'usagers des transports (privés comme professionnels : transports, stationnement...).

2- Affirmer le principe d'une politique tarifaire solidaire et incitative :

Le principe de financement des mobilités doit être double :

- par l'impôt et notamment le Versement Transport acquitté par les entreprises de plus de 11 salariés sur le bassin (puis les subventions des collectivités) ;

- et par une tarification à la fois solidaire et incitative aux usages vertueux des moyens de mobilité : la transition vers une mobilité écologique doit s'appuyer sur la tarification des pollutions et sur l'incitation aux alternatives.

L'égalité visée dans nos politiques de mobilité ne doit pas s'entendre qu'en termes de coûts pour l'utilisateur (y compris de gratuité) mais de coût global, environnemental et fiscal notamment pour chacun de nos concitoyen-nes.

Proposition 2 - Un kit mobilité étudiant.

Seconde ville la moins chère de France pour les étudiants, Clermont-Ferrand peut viser la première place et gagner en attractivité en confortant son pôle universitaire : l'une des conditions est de faciliter leurs déplacements, à coût réduit, sur tout le territoire de l'agglomération, voire du Grand Clermont. Elle doit pour cela poser sérieusement la question de leurs mobilités.

Avec 709,97 euros de dépenses mensuelles, Clermont-Ferrand talonne Brest (679,95 euros). La différence se fait sur le second poste de dépenses étudiantes, le transport.

C'est la raison pour laquelle les élu(e)s écologistes de Clermont-Ferrand proposent la mise en œuvre d'un **kit mobilité étudiant**, à la fois économique et écologique.

De quoi s'agit-il ? C'est la réponse à un double objectif :

- faciliter la mobilité globale des étudiants dans et autour de l'agglomération tout en limitant au maximum le recours à la voiture individuelle ;
- augmenter l'utilisation des transports collectifs et doux.

Concrètement, ce kit étudiant pourrait prendre la forme suivante :

1- Un **pass mobilité annuel** donnant accès aux transports en commun (*TER inclus, régional, interrégional*) ainsi qu'au C'Vélo [et, à terme, à un service d'autopartage] soit sous forme de carte unique, soit sous forme entièrement dématérialisée (via des applications smartphone).

La conception de cette billettique unique et numérique pourrait être confiée à un appel à projet dans le cadre de la démarche *French Tech Mobilités* dans laquelle le territoire clermontois vient de s'inscrire.

Un service de transport public dédié serait également expérimenté le dimanche soir à partir de certains parkings-relais.

2- Une **offre de stationnement sécurisée** en entrée de ville sur un réseau de Parkings-relais dont le tarif serait compris dans le kit mobilité : ce tarif serait progressif

selon le nombre de sorties hebdomadaires du véhicule garé le dimanche

et/ou

selon le nombre de passagers détenteurs du kit mobilité, afin d'inciter au co-voiturage.

3- Il serait doublé d'un **kit mobilité sport, culture et nature** garantissant un accès étudiant d'une part aux équipements sportifs et culturels à tarif réduit, d'autre part aux espaces naturels régionaux via les transports en commun ou la location de voiture.

Ces droits à une mobilité complémentaire seraient proportionnels à la dégressivité du tarif de stationnement hebdomadaire : moins la voiture quitte le parking, plus baisse le coût du stationnement, plus sont ouverts de droits d'accès sport, culture et nature.

II- Exigence N°2 : une mobilité propre **au sein de laquelle est réduite la place de la voiture en** **ville :**

Comment passer d'une politique de gestion de la concentration automobile en cœur de ville à une politique de mobilité urbaine adoucie ? Bref, d'un plan de circulation à un plan de parcours urbains qui allie efficacité des mobilités et plaisir des déplacements ?

L'objectif central consistera à réduire progressivement mais avec une volonté affichée, la place de la voiture en ville afin de désengorger et d'assainir l'espace urbain.

Cela passe par un bouquet de propositions convergentes touchant à la fois aux infrastructures et à l'espace public, à l'offre de transport en commun, comme aux usages de l'automobile et aux modes doux, ainsi qu'à un nouveau partage de l'espace public visant à un rééquilibrage en faveur de modes alternatifs (Transports en commun et modes actifs etc.)

1- Construire un schéma complet de lignes structurantes de transport en commun à l'échelle de l'agglomération,
en s'appuyant sur une **seconde ligne de tramway** passant par la gare ;
confortant le **développement de lignes de bus en site propre** afin de parvenir à **l'existence de quatre lignes structurantes** ;
et oeuvrant à la **valorisation de la croix ferroviaire clermontoise** (notamment sur un axe est-ouest reliant le Val d'Allier aux volcans et Combrailles).

Le schéma de transport communautaire devra ensuite prévoir les solutions de rabattement optimales sur ces lignes, des voyageurs issus des communes les plus éloignées.

Propositions pour reconquérir le temps urbain et apaiser la ville

Dans nos engagements municipaux, nous avons fait figurer la proposition d'un 'Bureau des temps' à verser au plan d'action du Plan Air Énergie Climat Territorial de l'agglomération.

Il s'agissait de répondre à plusieurs demandes :

- **Étaler les arrivées et les sorties dans l'hypercentre :**

La « désynchronisation » peut contribuer à répondre à la saturation du tramway aux heures de pointe, autour de 8h00 le matin, la ligne doit absorber près de 7500 voyageurs / heure, contre 2 900 vers 10h00 et 1 300 le soir à 20h00.

Sachant que la mise en œuvre de la tarification solidaire a attiré de nouveaux utilisateurs dans les transports publics clermontois, il est donc urgent d'expérimenter le lissage des heures d'entrée (et de sortie) entre les principaux pôles générateurs de trafic le long des lignes structurantes du réseau : A, B et C.

La Ville de Rennes a étudié, expérimenté puis mise en œuvre cet étalement : en décalant de 15 minutes la grille horaire de l'université, elle a engendré une certaine fluidité du trafic... qui ne manque pas d'attirer de nouveaux voyageurs et de repenser la question de la densité du trafic.

Il s'agit ici de rendre les transports publics plus attractifs, d'inciter à leur utilisation et donc de continuer à en déployer les dispositifs.

- **Un bureau des temps ?** Mais au-delà de la désynchronisation des temps administratifs, universitaires et industriels, les élus écologistes posent plus largement la question du temps dans la ville via le « bureau des temps ». De tous les temps.

Dans le modèle d'urbanisme expansif et désordonné que nous avons connu jusqu'à présent, marqué par une dissociation forte des quartiers et des principales fonctions de la ville, la mobilité devient nécessaire et croissante, toujours plus loin, ouvrant la voie à la congestion des trafics, notamment automobile et à la hausse des pollutions.

- **Des coûts urbains :** Les conséquences se mesurent en termes de coûts urbains, qu'ils soient sociaux (temps gaspillé qui n'est consacré ni à la famille, ni à la vie sociale), financiers et environnementaux : le coût environnemental de la congestion automobile est évident en ce qui concerne la qualité de l'air ; les véhicules consomment bien plus dans une circulation hachée que dans un trafic fluide et émettent donc plus de gaz nocifs et de particules.

La facture annuelle des embouteillages en France s'élève, en 2013, à 17 milliards d'euros en 2013. Elle passera à 22 milliards en 2030, soit une hausse de 31 % par rapport à la situation actuelle, d'après une étude de l'INRIX, fournisseur leader dans le monde de services d'info-traffic.

Le coût de la congestion des transports en commun saturés pourrait lui aussi être chiffré.

- **Vers la transition :** Le bureau des temps vise donc à décongestionner la ville en appréhendant l'ensemble des déplacements pour en réguler les horaires, donc l'intensité des flux.

Il s'agit de

réduire les pollutions en cas de risque important en matière de qualité de l'air

fluidifier les circulations propres et notamment celles des transports en commun

et, in fine, de faire levier pour faciliter le report modal de la voiture vers les modes de déplacement alternatifs.

Le bureau des temps est une institution-clef pour le lancement d'un tel processus de transition écologique urbaine.

2- Révision du plan de circulation clermontois :

Objectifs : Apaiser le cœur urbain / limiter les pollutions, les nuisances / reconquérir le cadre urbain ; réduire puis supprimer le trafic de transit à l'intérieur de Clermont-Ferrand

Pour cela, nous proposons de construire un schéma de circulation construit sur trois éléments :

- Un cœur historique en zone 100 % douce (butte+ Montferrand)
- trois couronnes concentriques aménagées en boulevards urbains : contournements + la future Liaison Urbaine Sud-Ouest (LUSO), les grands boulevards XIXe et les anciens murs de la ville.
- Les axes radiaux reliant ces trois couronnes.

Cette révision du plan de circulation s'appuie sur les propositions qui suivent.

3- Zone 100 % partagée en cœur de ville historique

Une zone pensée dans le cadre d'une politique globale d'aménagement qui revalorise le centre de l'agglomération à la fois en termes patrimoniaux et commerçants.

Proposition - Une zone cernée par les boulevards périphériques du cœur historique (anciens murs) qui seront transformés en ramblas et/ou zones partagées avec priorité donnée aux vélos et

piétons .

Ce seront notamment les rue Montlosier – Bld Trudaine – Maréchal Joffre – Place Renoux – Bld Desaix – Place de Jaude – Avenue des Etats-Unis [avec une (re)végétalisation des places Delille, du square de l'Hôpital, de la place Renoux, du carrefour de Balainvilliers, square de la rue d'Assas, Gaillard, Square Blaise Pascal...)

Et des voies d'accès à la butte clermontoise, telles que :

- + Balainvilliers - Avenue Vercingétorix – Rabanesse
- + Avenue Charras : Liaison gare – Delille

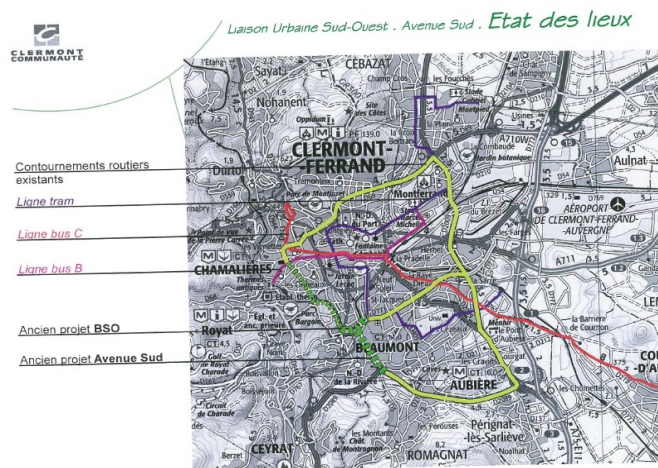
NB- Une expérimentation de véhicule autonome (type VIPA - Ligier) serait possible sur cette avenue.

Exemple - La Rochelle fait parler d'elle en matière d'innovation de transports durables avec CityMobil. La ville sert de support à un test en situation réelle de véhicules entièrement automatisés, mis en circulation sur une voie réservée aux piétons, aux cyclistes et aux véhicules de livraison.

4- Transformation des boulevards XIX^e en boulevards urbains

comprenant des voies de transport en commun réservées.

Ce sont les avenues et boulevards suivants : Jaurès – Briand – cote Blatin – Italie – Berthelot
Plus les contournements routiers actuels.



5- Choisir et expliquer une politique de stationnement incitative fondée sur la dépenalisation (décentralisation) du stationnement (janvier 2018)

et dédier ces recettes nouvelles à l'investissement dans les aménagements de piste cyclable ou de trame piétonne.

- Mise en place d'un réseau de P+R (parkings-relais) branché sur les liaisons centre-périphérie.
- Reprise en régie des parkings gérés par DSP (délégation de service public) en cœur de ville dans l'objectif d'initier une gestion active de la politique de stationnement via des tarifs modulés selon l'usage :

- moins la voiture sort, moins le coût de l'abonnement (résidents) est élevé.

- appel à projet pour une structure proposant et organisant le prêt des véhicules stationnés durablement : source de revenus, allègement du coût de stationnement et promotion des usages partagés de la voiture en ville.

6- Inciter aux modes de circulation partagée : augmenter le taux d'occupation des véhicules individuels (aujourd'hui entre 1,1 et 1,2 personnes / véhicule)

Covoiturage :

- Inciter les entreprises à encourager le covoiturage parmi leurs employés grâce, par exemple, à des avantages financiers (pour les employés et/ou les entreprises).
- Faciliter la vie des covoitureurs sur la route
 - en mettant en place, aux endroits stratégiques, des voies leur étant réservées (ex : avenue Édouard Michelin), dans un premier temps, les jours de pollution de l'air ;
 - en leur facilitant le stationnement (points accumulés réduisant le coût horaire du stationnement).
- Inciter au télétravail (notamment les jours de pollution de l'air) dans une optique de réduction des déplacements inutiles.
- Développer le covoiturage dynamique via des applications numériques.
- Créer des arrêts pour du covoiturage urbain spontané / Taxis collectifs (+ Application numérique de covoiturage via smartphone)

Exemple - WayzUp est une application destinée aux personnes à la recherche de transport quotidien vers leur lieu de travail. 100% mobile, elle permet aux covoitureurs de se retrouver et de s'organiser même à la dernière minute pour se rendre sur son lieu de travail ou rentrer chez soi. Le service permet aussi aux utilisateurs de partager leur frais de déplacement. Disponible sur Android et iPhone, WayzUp séduit également les grandes entreprises, qui se servent de l'application pour leurs salariés.

Autopartage :

Exemple - SunMoov', l'autopartage solaire à Lyon

Les véhicules SunMoov' feront bientôt la fierté des Lyonnais et des habitants de l'écoquartier Lyon Confluence. L'idée est de mettre à disposition 6 stations équipées de véhicules partagés utilisant uniquement de l'électricité d'origine renouvelable. Après une alimentation avec de l'énergie hydraulique, c'est ensuite le solaire qui prendra le relais dès 2014, grâce aux nombreux panneaux photovoltaïques aménagés sur les toits de l'écoquartier. Depuis les huit heures nécessaires à la recharge de la voiture, les choses ont bien changé : seulement 30 minutes suffisent à charger la voiture. Le site rappelle que le coût moyen annuel d'une voiture individuelle en ville coûte plus de 5000 €, alors que l'abonnement mensuel au service est de 12 €...

7- Mettre en œuvre une politique cyclable active.

a- Rédiger une **charte du partage de l'espace public** consacrant la place centrale accordée au vélo en ville.

b- Lancer **des grands travaux du vélo** en étudiant notamment (depuis l'agglomération), les franchissements de coupures urbaines telles que la voie ferrée par une voie dédiée la possibilité d'une « autoroute » cyclable pour relier les pôles générateurs de flux (zones d'activité, universités etc.)

c. Soigner et généraliser la signalisation, le jalonnement minuté des déplacements à vélo.

d. Densifier les services offerts aux cyclistes : Proposer des parkings sécurisés / développer un réseau professionnel et associatif - collaboratif autour du vélo / Faciliter l'achat de vélos, notamment à assistance électrique sous-forme de crédits-bails.

Cette nouvelle offre de services pourrait trouver toute sa place dans le cadre de

Maisons des services de mobilité qu'il faut créer pour dynamiser et structurer le développement des mobilités alternatives à Clermont-Ferrand.

Exemple :

Nous avons proposé la création d'une telle structure lors de l'aménagement du PEI (Pôle d'Échange intermodal) de la gare de Clermont. Il est temps de passer à l'acte.

Nous pourrions nous inspirer également, en matière de stationnement, de l'initiative Cyclehoop à Londres, au travers de laquelle des parkings-vélos sont installés sur des places de parking-voitures, et sont gérées entièrement par Internet (DSP).

e. Sensibiliser au vélo : lancer un processus de consultation et de formation pour

- promouvoir le développement de la pratique du vélo et ses nombreux atouts (santé, etc)
- apprendre dès le plus jeune âge, le partage de la voirie et le respect de l'espace public.

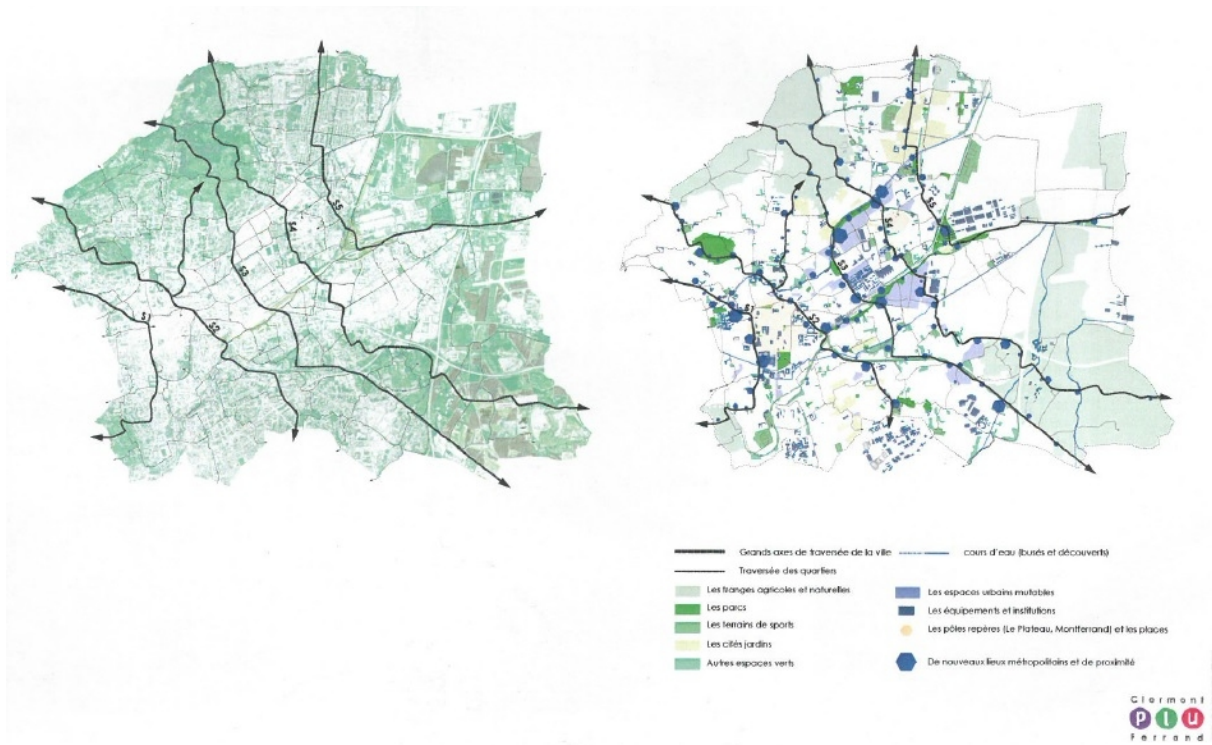
8- Mettre en œuvre un véritable plan piéton principalement basé sur la trame verte et bleue.

- **Faire de la marche un vecteur de l'intermodalité** clermontoise et remettre la marche à pied à sa place comme mode de déplacement reconnu, inscrit dans les aménagements urbains, valorisé et encouragé sur les trajets de moins de 2 kilomètres.

Exemple : Le Carrefour des mobilités à la Rochelle.

Le dispositif « Carrefour des mobilités » incite les Rochelais et les visiteurs à opter pour la marche à pied, favorisant l'intermodalité dans la ville. Il s'adresse aussi aux automobilistes, encore trop enclins à utiliser leur véhicule. Un affichage des temps de parcours, des lieux de repos et des espaces ludiques est signalé au sol et sur des panneaux.

- Adapter et généraliser le jalonnement / minutage à travers toute la ville
- Constituer les sentes urbaines identifiées par le nouveau Plan Local d'Urbanisme en s'appuyant notamment sur les Trames vertes et bleues (TVB).



- Associer les habitants des quartiers ainsi que tous les propriétaires institutionnels (département, bailleurs sociaux etc.) à la conception, voire la remise en état des sentiers de quartier.

Conclusion - Lutter contre les inégalités sociales et territoriales et apaiser la ville en la rendant plus dense, plus diverse et plus fluide, c'est un projet de mobilités mais aussi et surtout un projet de ville. Poser des perspectives et énoncer des réalisations concrètes comme autant d'étapes devant y mener est certes nécessaire. Mais il est tout aussi urgent de déterminer les moyens permettant d'atteindre ces objectifs, qu'il s'agisse de financement ou de partenariat avec d'autres collectivités.

Car un schéma n'a de sens qu'une fois déployé et mis en œuvre : le phasage des projets est essentiel, comme le sont les moyens. Et en définitive la volonté politique de dégager des priorités.