PDM DE GMVA – AVIS A L'ATTENTION DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Contact : chris.hazo@orange.fr

1 Résumé non technique

Aujourd'hui plus que jamais, le besoin d'améliorer nos mobilités constitue un enjeu majeur.

L'évidence des constats connus de tous et l'urgence de la situation, à commencer par le réchauffement climatique, conduisent à partager très largement les objectifs d'une mobilité moins tributaire de l'autosolisme, afin de répondre aux impératifs suivants :

- Limiter l'impact environnemental de nos mobilités (émissions, consommations foncières, artificialisation des sols…)
- Lutter contre le coût croissant des mobilités automobiles et contre les phénomènes d'exclusion sociale qu'il peut engendrer
- Améliorer en profondeur notre aménagement du territoire, en rompant avec le modèle de développement peu dense en périphérie, générateur d'une dépendance automobile et de difficultés de déplacement toujours croissantes. Un modèle connu, largement critiqué, mais pourtant encore trop souvent reproduit
- Rapprocher les habitants des services et des équipements, dans une logique de mobilité durable et d'équité territoriale, alors même que l'offre des équipements supra-communaux demeure très inégalement répartie sur notre territoire
- Repenser nos villes, nos rues et nos espaces publics afin que les mobilités durables ne soient pas simplement possibles, mais deviennent évidentes. La densification urbaine, lorsqu'elle est insuffisamment pensée, doit s'accompagner d'un véritable verdissement de nos villes, de la création d'espaces verts conçus en continuités et en corridors, susceptibles de devenir les trames structurantes de demain pour nos modes actifs. Il s'agit ainsi de tendre vers une ville désirable, l'articulation entre urbanisme et déplacements constituant l'un des fondements essentiels de toute politique de mobilité.

Localement, cette même urgence se vérifie quotidiennement. Les congestions des entrées de notre agglomération témoignent des déséquilibres de localisation des équipements, de l'insuffisance de la stratégie d'aménagement du territoire et des limites des réseaux communautaires de transports collectifs et cyclables.

Les transformations urbaines à venir, notamment celles induites par les objectifs de densification du SCoT-AEC, rendent cette exigence encore plus déterminante. Sans une planification cohérente des mobilités, les choix d'aménagement réalisés aujourd'hui vont renforcer durablement la dépendance automobile et compromettre des possibilités d'évolution qui seront demain difficilement réversibles.

Ce rappel de constats largement partagés souligne l'importance de produire aujourd'hui un Plan de Mobilité à la hauteur des enjeux du territoire.

Dans son contenu, un PDM doit permettre trois exigences principales :

1) **Fixer un cap à la hauteur des enjeux précédents en partant d'un diagnostic territorial précis**
   Le projet de PDM le fait-il ? Non
   Dès l'évocation des objectifs de parts modales (page 15 du plan d'action), le PDM n'expose pas clairement les objectifs relatifs aux transports collectifs urbains (TCU), ceux-ci étant confondus avec le ferroviaire. Il est nécessaire de se reporter au SCoT-AEC pour comprendre que l'objectif est de passer de 4 % à 5 %.
   Comme l'indique le SCoT-AEC, GMVA dispose déjà d'une offre très inférieure à celle d'agglomérations moyennes comparables et présente une part modale parmi les plus faibles.
   L'objectif affiché interroge : alors que GMVA reconnaît elle-même dans son SCoT-AEC le retard structurel de son offre de transports collectifs, le passage de 4 % à 5 % de part modale ne traduit pas une ambition de rattrapage à la hauteur des enjeux.

2) **Expliquer avec clarté ce que l'AOM (GMVA) entend réaliser concrètement pour atteindre ce cap.**
   Le projet de PDM le fait-il ? Non.

En matière de vélo, il est impossible de comprendre ce que GMVA entend réaliser concrètement, notamment pour corriger les déséquilibres manifestes de son réseau. Rien ne permet de comprendre précisément la consistance du réseau cyclable réalisé sous maîtrise d'ouvrage intercommunale. La carte de la page 20 du plan d'action juxtapose des informations de nature très disparate, sans permettre d'identifier clairement la stratégie de développement du réseau structurant.
En matière de transports collectifs, aucune évolution précise de l'offre n'est décrite en dehors de Vannes, alors même que les enjeux de mobilité se situent, de manière majeure, dans les territoires périurbains. La résorption des points noirs du réseau, le développement de lignes performantes et la création de couloirs bus sur les principales pénétrantes constituent des leviers structurants couramment mobilisés dans les politiques de mobilité. Aucune stratégie de développement suffisamment explicite ni aucune programmation concrète ne sont présentées en la matière.
Certains thèmes sont même totalement absents, comme la logistique urbaine, alors que le SCoT-AEC souligne l'importance de leur prise en compte.

Plus généralement, les actions proposées ne présentent pas de contenu opérationnel suffisamment consistant. Elles évoquent de simples intentions, des possibilités, des propositions d'études ou des réflexions ultérieures, reprenant parfois la formulation générale des textes législatifs. L'emploi récurrent du conditionnel, le renvoi à des études ultérieures et l'absence de précisions sur les modalités de mise en œuvre ne permettent pas d'identifier ce que GMVA entend réellement engager.

3) Expliquer avec clarté les orientations et dispositions du PDM que les PLU devront traduire dans le cadre de leur obligation de compatibilité.

Le projet de PDM le fait-il ? Non.
Le document ne prévoit aucune orientation suffisamment précise à destination des PLU, alors même que ces derniers ont besoin de repères et d'une cohérence intercommunale pour organiser l'articulation entre urbanisme et déplacements.
Le SCoT-AEC formule certaines orientations pertinentes sur ce sujet. Toutefois, il demeure relativement général, ce qui est compréhensible au regard de sa vocation transversale. Il appartient précisément au document thématique qu'est le PDM de décliner et de préciser ces orientations.
Or, le PDM n'apporte aucun élément substantiel sur ce sujet pourtant crucial. Il ne définit pas de principes permettant d'encadrer la desserte multimodale des centralités, des zones d'activités ou des principaux pôles générateurs de déplacements. Il ne fournit pas davantage de repères permettant aux communes de traduire concrètement la politique intercommunale de mobilité dans leurs documents d'urbanisme.
Cette carence est d'autant plus préoccupante que l'organisation de l'urbanisme et la localisation des activités, des équipements et des logements conditionnent une part essentielle des besoins et des pratiques de mobilité.

Nous avons coutume, lorsque nous comparons la France à d'autres pays où la marche, le vélo et les transports collectifs sont nettement plus développés, d'expliquer cette différence par un retard culturel en matière de mobilité.

Ce retard culturel existe... Mais il ne saurait être imputé à la population, dont les générations actuelles et futures aspirent largement à des alternatives à l'automobile. Ce retard est bien plus le fait des décideurs locaux (élus et services peu conscients de l'importance de l'incontournable articulation entre urbanisme et déplacements).

Il résulte aussi, et de manière déterminante, de choix d'aménagements et d'organisation territoriale qui ont longtemps privilégié la voiture. Il est donc nécessaire de revoir en profondeur les ambitions et le contenu du PDM afin qu'il soit véritablement en mesure de répondre à ces enjeux.

Le projet de PDM, en l'état, ne constitue pas le cadre stratégique, opérationnel et urbanistique que le territoire est en droit d'attendre d'un document de planification consacré aux mobilités.

Les quelques lignes qui suivent ne constituent qu'une contribution à cette nécessaire évolution.

2 Remarques sur le diagnostic

Attendus généraux

Le diagnostic d'un PDM doit permettre de comprendre le détail des besoins des mobilités du territoires. Il doit également mettre en évidence les points à améliorer concernant de l'offre tous modes et l'aménagement du territoire.

La présentation claire de ces éléments de diagnostic sert de justification aux objectifs fixés par le PDM. La qualité et la clarté du diagnostic est donc le moyen de comprendre si les objectifs et ambitions annoncées dans le PDM sont à la hauteur des enjeux.

Le diagnostic actuel du PDM ne permet pas de comprendre la situation actuelle (pratiques de mobilités détaillées, dysfonctionnements et points à améliorer des offres…).

Il ne répond donc pas à sa fonction.

Les points suivants signalent des pages du projet de PDM à améliorer.

Relecture par page

Page 14 : évaluation de l'ancien PDU

■ Constat

Le plan d'actions de l'ancien PDU est très sommairement évalué par des dessins de curseurs par objectif. L'atteinte des objectifs n'est pas du tout expliquée. A titre d'exemple, le déséquilibre manifeste du réseau cyclable intercommunal, n'est pas justifié et autoqualifié comme objectif très bien atteint.

■ Réponse attendue

Produire en annexe du PDM une évaluation techniquement précise avec des cartographies et indicateurs lisibles.

Page 19 : évolution démographie

■ Constat

La carte de la croissance démographique s'appuie sur des données obsolètes (les données Insee proposent des données à N-2). En février 2025, les données auraient dû dater au pire de 2023.

L'analyse de la démographie, essentielle pour les enjeux de mobilité, est dérisoire. Il est nécessaire de mettre en évidence

- que la population de la ville de Vannes progresse bien moins vite que ses 2 couronnes et de souligner que les enjeux de mobilités portent donc aujourd'hui dans les communes périphériques
- les différences notoires de dynamiques des soldes naturels et migratoires. Si les soldes naturels s'effondrent, la démographie est soutenue par un solde migratoire qui peut rapidement se fragiliser comme cela s'est fréquemment constater sur d'autres agglomérations.

■ Réponse attendue

Se rattacher au but d'un diagnostic : étoffer l'analyse démographique en appuyant sur le constat de la croissance démographique vers le périurbain et la nécessité d'adapter l'offre d'équipements (notamment communautaires) et de services (à commencer par les TCU), de manière efficace et équitable.

Page 25 : évolution de la population active et des emplois

■ Constat

La distribution des actifs et emplois n'est pas lisible. Les données sur les flux domicile-travail, de commune à commune, sont parfaitement accessibles et exploitables depuis le site de l'Insee. L'analyse de ces fichiers détails permet de mettre en évidence la réalité des mobilités et les besoins à satisfaire.

■ Réponse attendue

Se rattacher au but d'un diagnostic : étoffer l'analyse de la population active et des emplois et exprimer précisément les enjeux de mobilité et les dysfonctionnements de l'offre de mobilité actuelle.

Page 27 : enseignement

■ Constat

De la même manière, la distribution des navettes domicile-études n'est pas lisible. Les données sur les flux domicile-études, de commune à commune, sont parfaitement accessibles et exploitables depuis le site de l'Insee. L'analyse de ces fichiers détails permet de mettre en évidence la réalité des mobilités et les besoins à satisfaire.

Par ailleurs, une présentation des sectorisations scolaires est incontournable. Elle permet de mettre en évidence les mobilités imposées aux élèves et étudiants compte tenu des zonages et des choix d'implantations d'équipements. Il apparaît alors que certains lycéens doivent se rendre de l'autre côté de la ville-centre pour étudier avec des temps de transports scolaires très élevés et des offres inexistantes passé 17h00. Un tel constat met en évidence un besoin fort à satisfaire, et donc un plan d'actions, ce que le projet de PDM ignore.

■ Réponse attendue

Se rattacher au but d'un diagnostic : étoffer l'analyse des déplacements au motif étude (et la sectorisation) et exprimer précisément les enjeux de mobilité et les dysfonctionnements de l'offre de transports en commun actuelle.

Page 32 : comment se déplace-t-on sur le territoire ?

■ Constat

Les comportements sont décrits « à plat » (chiffres bruts sans analyse) selon l'exploitation standard EMC2 réalisée en 2023. Sont listés les volumes de déplacements, le nombre quotidien de déplacement par personne, les parts modales (fusionnant toujours à tort les TC). Aucune conclusion n'en est tirée comme le faible usage des transports en commun. Les trafics automobiles et les congestions sont rappelés sans apporter d'explication.

■ Réponse attendue

Se rattacher au but d'un diagnostic : expliquer les besoins qui résultent de ces constats.

Page 54 : L'offre du réseau Kieco

■ Constat

Les cartes du réseau et les fréquences sont « lues » comme chacun pourrait le faire sur internet. Mais le déséquilibre des niveaux d'offre entre les communes n'est ni expliqué, ni justifié.

En première couronne, il apparaît que l'axe Nord-Sud a un niveau d'offre très nettement supérieur à l'axe Est-Ouest sur lequel se concentrent aujourd'hui les principaux problèmes de circulation et les embouteillages aux heures de pointe.

Par ailleurs, la conception du réseau (1 ligne = 1 commune) provoque un émiettement du service qui ruine son potentiel.

Encore, la dédiamétralisation des lignes Est-Ouest contraint les usagers à des ruptures de charge très pénalisantes. Les temps perdus dans l'attente d'une correspondance sont parfois supérieurs aux temps de trajets.

Encore, les points noirs du réseau, aux entrées de l'agglomération faute de couloirs bus sur les axes stratégiques (bien plus pertinents que les couloirs bus actuels) sont connus de tous les usagers et parfaitement mesurables depuis la billettique avec les chutes de vitesses commerciales entre points d'arrêts.

Encore, l'absence de lisibilité du réseau scolaire, avec aucun affichage aux points d'arrêts et une page internet illisible, conduisent les captifs à prendre les lignes régulières par méconnaissance du réseau.

■ Réponse attendue

Se rattacher au but d'un diagnostic : expliquer le fonctionnement du réseau et ses faiblesses au lieu d'imprimer les cartes commerciales connues de tous.

Page 63 : La fréquentation du Kieco

■ Constat

Le graphique des voyages 2022 par ligne est un parfait exemple de surrogation. Il laisse entendre une fausse conclusion à partir d'une mauvaise présentation. Il pourrait laisser entendre que les lignes 8 à 10 ont un moindre potentiel.

Il convient davantage de constater que les lignes diamétralisées (4, 7…), profitent ainsi d'un potentiel et d'une efficacité bien meilleurs qui correspondent beaucoup mieux aux besoins des utilisateurs.

Il faut conclure que les lignes dédiamétralisées (donc coupées en deux) avec de plus faibles fréquences génèrent très logiquement moins de voyages.

Une analyse des offres (fréquences, vitesses commerciales…) au vu des flux réels (domiciles-travail, domicile-études) montre des distorsions de service dans un rapport de 1 à 4 en première couronne.

■ Réponse attendue

Se rattacher au but d'un diagnostic : approfondir l'analyse de la fréquentation en tenant compte des paramètres très inégaux des offres. Il faut analyser les besoins, pas lire l'exploitation actuelle inadaptée (surrogation).

Page 67 : La marche à pied

■ Constat

La marche à pied est présentée comme un mode majeur. C'est une réalité en « part modale ». Mais il convient de rappeler que ce mode n'est pas performant dans les boucles de déplacements de plus de 2 km.

Le calcul EMC2 donne une version erronée des parts modales. Il donne en effet le reflet d'un mode utilisé pour un motif sans apprécier les distances ou les boucles de déplacements.

Exemple illustratif : dans sa journée, une personne fait 50 km en voiture aller-retour pour venir au travail et fait 100m à pied le midi pour aller chercher un sandwich.

1) Les parts modales seront de 50 % en voiture et 50 % à pied, ce qui montre la distorsion
2) Il n'est pas expliqué que la boucle complète de déplacement est rendue possible et dominée par la voiture.

La marche à pied est bien le premier mode de déplacement à promouvoir mais ne peut se concevoir sans son articulation avec une offre de mobilité performante, à commencer par les transports en commun.

Par ailleurs, il convient aussi d'expliquer que la marche se développe lorsque la typo-morphologie des rues est pensée pour. La mesure de la marchabilité des territoires se fait aisément et les outils existent.

■ Réponse attendue

Se rattacher au but d'un diagnostic : mieux expliquer et relativiser la part modale de la marche pour ne pas induire le citoyen en erreur. Apporter davantage d'explications sur les boucles de déplacement (analyse EMC2).

Présenter factuellement la marchabilité des territoires. Une simple analyse des zones d'emplois en la matière permet de constater l'ampleur du travail à accomplir.

Page 70 : Le réseau cyclable

■ Constat

Une carte incompréhensible est présentée pour décrire le réseau cyclable actuel et projeté. On ne comprend rien du réseau intercommunal porté, réalisé et financé par GMVA. Il est impossible de comprendre l'offre.

■ Réponse attendue

Se rattacher au but d'un diagnostic : en la matière, GMVA doit présenter :

- son réseau intercommunal actuel de manière lisible avec des indicateurs adaptés par commune
- analyser alors le déséquilibre manifeste de ce réseau, sa discontinuité, largement appuyée sur le fait qu'il n'est pas défini
- présenter le réseau intercommunal futur, tel qu'il était prévu dans le PDU, avant le PDM
- critiquer cette projection : axes non réalisés, discontinuités…
- une seconde carte doit permettre de lire les maillages à garantir avec les autres maîtrises d'ouvrage à commencer par les communes. Ne faire l'amalgame.

Page 72 : logistique urbaine

■ Constat

Le constat se limite à la l'exploitation SIRENE de la localisation d'entreprises de logistiques et de généralités nationales rédigées par le CEREMA.

Le sujet n'est donc absolument pas traité, en contradiction avec le SCOT.

■ Réponse attendue

Se rattacher au but d'un diagnostic : traiter le sujet et contextualiser le problème sur le territoire car il est bien réel.

Page 74 : conclusion du diagnostic

■ Constat

La conclusion se limite à refaire l'inventaire de volumes généraux de déplacements.

La faiblesse du TCU, rappelée dans le SCOT, n'est accompagnée d'aucun constat du besoin d'amélioration de l'offre (fréquences, efficacité des tracés, manque de cohérence territoriale …).

Il en est de même pour le réseau cyclable communautaire.

Le diagnostic du PDM n'apporte rien de concret en matière d'urbanisme.

■ Réponse attendue

Se rattacher au but d'un diagnostic : conclure sur la mesure du niveau d'inadéquation entre les besoins de mobilités et l'offre actuelle pour permettre de dessiner les objectifs et le plan d'action.

Tel n'est pas le cas dans le projet de PDM. Le diagnostic n'éclaire donc pas le plan d'actions, contrairement à sa mission.

3 Remarques sur le plan d'actions

Attendus généraux

Comme son nom l'indique, le plan d'actions d'un PDM doit expliquer clairement ce qui va être fait.

En premier point, le plan d'actions doit donc nous permettre de comprendre avec précision ce que va faire concrètement GMVA en maîtrise d'ouvrage directe et notamment :

- comment l'offre de transport collectif urbain va s'améliorer : lignes, arrêts de bus, résorption des points noirs, gains de vitesses commerciales, connexion des pôles générateurs,
- comment GMVA va terminer la réalisation de son réseau cyclable intercommunal, dont elle porte la maîtrise d'ouvrage, de telle manière que le territoire soit efficacement et équitablement couvert
- expliquer dans le détail les actions qui seront mises en place pour le covoiturage

En second point, le PDM est le document thématique de la mobilité du SCOT. Il doit donc reprendre les objectifs inscrit dans le SCOT en matière d'articulation entre urbanisme et transports, en précisant finement ses prescriptions de telle manière que les PLU les respectent pour permettre une mobilité durable. En la matière, le PDM n'a aucun contenu.

Ainsi, aussi bien sur la présentation claire et détaillée de l'action de GMVA que sur la portée juridique du document, le PDM n'a pas de contenu. Les points suivants signalent des pages du projet de PDM à améliorer.

Relecture par page

Page 15 : Part modales

■ Constat

La part modale du TCU est actuellement particulièrement faible 4 % avec un niveau de service que le SCOT a justement qualifié de faible. Cet objectif n'est pas cohérent avec le renforcement majeur de la densification imposée par le SCOT, notamment en première couronne.

■ Réponse attendue

Fixer un objectif de part modale du TCU supérieure pour répondre aux enjeux de mobilité durable, d'accessibilité aux déplacements et de lutte contre le changement climatique.

Plan d'actions – AXE 1

Poursuivre la dynamique actuelle de développement du vélo et renforcer l'usage de la marche

En résumé, les actions décrites au sein de cet axe ne sont pas de nature à atteindre l'objectif fixé par l'axe. Trois raisons majeures

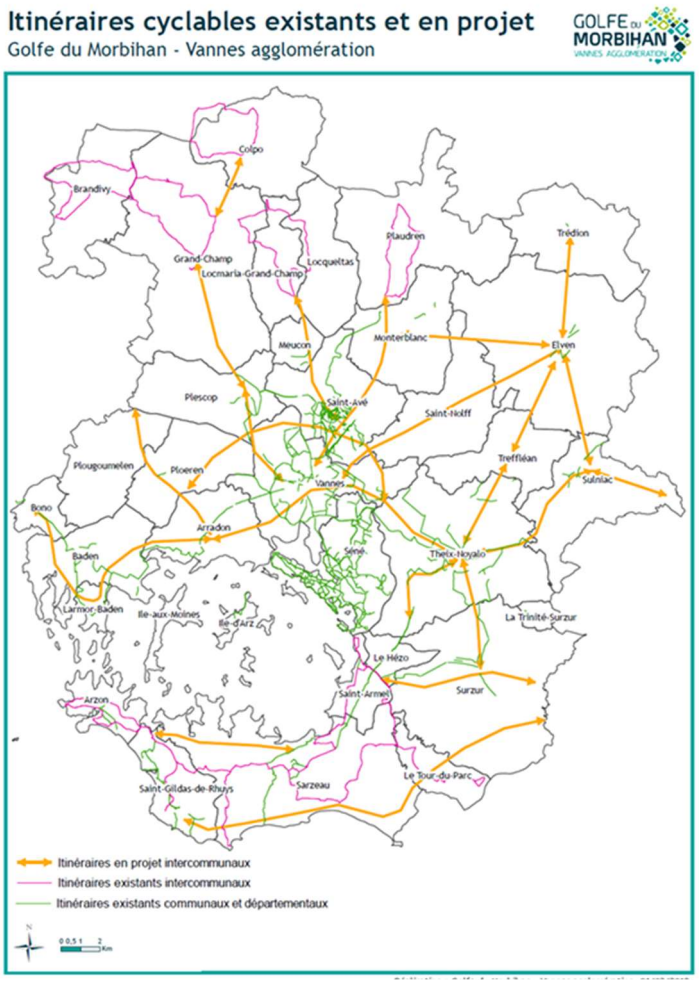
- **Il est impossible de comprendre ce que GMVA va faire concrètement pour atteindre cet objectif. GMVA ne décrit pas les actions qu'elle doit réaliser sous maîtrise d'ouvrage directe**
- **Le PDM ne fixe aucune prescription applicable aux communes dans leurs PLU et aux aménageurs privés. En ce sens, le PDM n'a pas d'utilité, ne précisant en rien les prescriptions pourtant inscrites dans le Scot**
- **Le PDM est un document de planification. La formule répétée des actions sous forme d'hypothèses, d'études à mener, de projet possible… montre que le plan d'action n'est clairement pas arrêté.**

Les actions décrites ne sont donc pas de nature à « développer le vélo et renforcer l'usage de la marche ». Ces 3 manquements sont de nature à invalider le PDM.

Page 20 : Action 1.1 poursuivre le développement des aménagements, équipements et services en faveur du vélo

■ Constat

La carte présentée dans le projet de PDM n'explique aucun plan d'actions contrairement à celle de l'ancien PDU qui présentait le réseau intercommunal en flèche orange (carte ci-dessous).



Dans un premier temps, cette carte du PDU qui expliquait ce que GMVA devait réaliser sous maîtrise d'ouvrage directe n'a été que très partiellement réalisée avec d'importants écarts territoriaux. Ce constat remet en cause l'auto-évaluation sur cette action.

Ensuite la nouvelle carte du PDM n'explique plus ce que GMVA va réaliser en maîtrise d'ouvrage direct. En conclusion, GMVA n'explique pas sa politique cyclable dans le PDM. **Ce point peut invalider le PDM.**

■ Réponse attendue

Dans son PDM, GMVA doit impérativement décrire concrètement son plan d'actions, détaillant son programme de terminaison des itinéraires cyclables réalisés sous maîtrise d'ouvrage intercommunale. Dans la mesure où GMVA compte essentiellement sur le développement de la pratique du vélo pour rééquilibrer ses parts modales, GMVA doit présenter un plan de réalisation d'itinéraires cyclables en maitrise d'ouvrage directe ambitieux et territorialement beaucoup plus équilibré qu'actuellement.

Par ailleurs, dans sa manière d'accompagner les communes, GMVA expliquer limiter son intervention à l'octroi d'une subvention. Il conviendrait de définir en annexe du PDM des principes de réalisation des itinéraires cyclables communaux (continuités, traitement des intersections, largeurs des sections, différenciations visuelles en milieu urbain, traitement adapté à la hiérarchisation du réseau en encourageant la réalisation de zones 20 sur les voies résidentielles…). Ce guide servirait de repère aux bonnes pratiques et les subventions pourraient être conditionnées au respect de ces pratiques en privilégiant le raccordement au réseau intercommunal (maîtrise d'ouvrage GMVA).

Concernant l'intermodalité TC-vélo, le PDM est un document stratégique qui doit préciser un plan d'actions précis. Nous retrouvons ici des formulations qui n'ont pas leur place dans un PDM.

- *« propose de poursuivre les réflexions »*
- *« Les solutions à développer dépendront »*
- *« les solutions envisageables pouvant concerner »*

Un PDM décrit un plan d'actions. Par ces expressions, nous constatons qu'aucun plan d'actions n'est arrêté. Le plan d'actions manque donc de maturité en la matière. Le PDM suggère ainsi la réalisation d'un PDM L'intermodalité TC-Vélo doit notamment reposer sur l'inventaire des arrêts de bus par commune, nécessitant la réalisation de parcs vélos adossés à des arrêts de bus stratégiques. Exemple à déployer : Mairie de Saint-Nolff.

Page 22 : Action 1.2 : Développer la signalétique vélo et piétonne

■ Constat

Le développement d'une signalétique pour le vélo et la marche participent à un effet nudge qui concourt au report modal attendu. C'est donc un sujet important.

Le PDM est un document stratégique qui doit préciser un plan d'actions précis. Nous retrouvons ici des formulations qui n'ont pas leur place dans un PDM.

- *« propose de développer »*
- *« propose d'étudier l'opportunité »*
- *« qui pourrait se traduire »*
- *« préconise de développer »*

Un PDM décrit un plan d'actions. Par ces expressions, nous constatons qu'aucun plan d'actions n'est arrêté. Le plan d'actions manque donc de maturité en la matière. Le PDM suggère ainsi la réalisation d'un PDM.

■ Réponse attendue

Dans un PDM, GMVA doit expliquer un plan d'actions plutôt que de suggérer des hypothèses. Une signalétique claire avec une charte graphique claire doit être posée par GMVA pour renforcer cette action. Cette signalétique doit faire l'objet d'un déploiement par GMVA, explicité dans le PDM, ciblant les nœuds stratégiques importants (ex : pôle de Since).

Page 24 : Action 1.3 : Promouvoir le développement de la marche

■ Constat

Le PDM rappelle à juste titre l'importance de la marche à pied dans la lutte contre la surutilisation de la voiture. Le PDM est un document stratégique qui doit préciser un plan d'actions précis. Nous retrouvons ici des formulations qui n'ont pas leur place dans un PDM.

- *« Pour développer l'usage de la marche, le Plan De Mobilité propose de travailler »*
- *« GMVA propose de promouvoir»*
- *« études visant à recenser»*
- *« préconise de développer »*

Un PDM décrit un plan d'actions. Par ces expressions, nous constatons qu'aucun plan d'actions n'est arrêté. Le plan d'actions manque donc de maturité en la matière. Le PDM suggère ainsi la réalisation d'un PDM.

Le PDM est un document thématique qui doit traduire de manière concrète les orientations mobilités du SCOT. Dans le cas présent, le PDM n'apporte pas de matière alors que le SCOT propose des orientations dans les PLU pour développer la marche. Au vu des formulations, aucun plan d'actions pour la marche n'est donc arrêté dans le PDM. **Ce point peut invalider le PDM.**

■ Réponse attendue

Le PDM doit fixer des orientations claires pour le développement de la marche, orientations que les PADD et règlements des PLU devront prendre en compte dans un principe de compatibilité. Le PDM doit prévoir des dispositions claires comme suit :

- Les PADD et règlements des PLU doivent intégrer la formalisation et réalisation d'un Plan Marche. Ce plan identifie les centralités et pôles générateurs de déplacement. Dans ces secteurs, le PLU doit mettre en œuvre des dispositions garantissant la pacification des circulations et la pratique de la marche de manière non pas possible, mais évidente.
- Les PADD et règlements des PLU doivent identifier et préserver les espaces verts stratégiques des communes dans une logique de corridors et de continuités vertes, participant au développement d'ilots de fraîcheur, et s'intégrant de manière pleine et entière au TSP (transport en site propre) des réseaux piétons et cyclables de la commune. A cela s'ajoutent les places piétonnes et les ZTL (zones à trafic limité) que les communes doivent clairement identifier dans le PLU.

Page 26 : Action 1.4 : Favoriser un développement urbain propice à l'essor des modes actifs

■ Constat

Bien qu'exprimées de manière laconiques et non contextualisés sur le territoire, les erreurs classiques d'aménagement du territoire, de conception des rues et des quartiers sont résumées très brièvement.

La résolution de ce problème majeur est l'action prioritaire de tout PDM et passe inévitablement par des préconisations claires et explicites.

Le PDM est un document stratégique qui doit préciser un plan d'actions précis. Nous retrouvons ici des formulations qui n'ont pas leur place dans un PDM.

- *« Le Plan De Mobilité préconise d'assurer une vigilance»*

Un PDM décrit un plan d'actions. Par ces expressions, nous constatons qu'aucun plan d'actions n'est arrêté. Le plan d'actions manque donc de maturité en la matière. Le PDM suggère ainsi la réalisation d'un PDM.

La question majeure de l'articulation entre urbanisme et déplacement est déchargée sur les communes, désignées pilotes. Le PDM ne fixe aucun cadre précis ni aucune préconisation dans les PLU. **Ce point peut invalider le PDM.**

■ Réponse attendue

Le PDM doit fixer des orientations claires pour le développement de la marche, orientations que les PADD et règlements des PLU devront prendre en compte dans un principe de compatibilité. Le PDM doit prévoir des dispositions claires comme suit :

- Les PADD et règlements des PLU doivent poser une sectorisation stratégique des quartiers définissant les centres historiques, économiques, pôles d'équipements, zones d'activités et quartiers résidentiels. Les secteurs susceptibles d'accueillir de nouveaux équipements et services doivent être définis pour rapprocher les habitants des commerces, équipements et services dans le respect des objectifs fixés par le SRADDET et le DAACL du SCOT,
- Les PADD et règlements des PLU doivent fixer des dispositions concourant à l'amélioration architecturale et fonctionnelle des constructions en front de rue inscrite dans le réseau viaire prioritaire. Ces constructions doivent notamment prévoir un stationnement souterrain ou en cas d'impossibilité aérien mais non visible depuis la voie principale. Une surélévation par rapport aux règles constructives de la zone est permise à ces équipements, notamment pour favoriser l'installation de commerces, équipements ou services. Toute disposition contraire dans la création ou la modification d'une construction inscrite dans ce périmètre doit faire l'objet d'une impossibilité motivée sous peine d'irrecevabilité du permis de construire ou de la demande d'autorisation de travaux
- Les PADD et règlements des PLU doivent définir une hiérarchisation des voies. Concernant les axes prioritaires (pénétrantes, grands axes), le PLU prévoit des dispositions intégrant l'insertion prioritaire de la marche et du vélo par des emplacements réservés pour la réalisation de continuités d'axes piétons et cyclables, le traitement des intersections dans le respect des préconisations du CEREMA, « en annexe du présent PDM » (mettre l'annexe)
- Les PADD et règlements des PLU définissent l'organisation fonctionnelle des communes par grands secteurs. Concernant les secteurs strictement résidentiels (sans équipement, commerce, emploi…), les PLU doivent développer de manière prioritaire la réalisation de zones de rencontre, zones 20 à l'intérieur desquelles les piétons et cyclistes peuvent circuler en pleine voie en toute sécurité. Afin de garantir la requalification des rues résidentielles en zone 20 ou zone de rencontre, les PLU détaillent dans la hiérarchisation de leur réseau viaire, les rues à double sens pouvant évoluer en rues à sens unique pour un meilleur partage de la voie.
- En application du document d'aménagement artisanal, commercial et logistique (DAACL) du SCOT, le PDM doit traduire concrètement les conditions du développement d'une mobilité durable dans les « localisations préférentielles de commerces » intégrant les centralités urbaines et les secteurs d'implantation stratégique (SIP). Dès lors,
    - Le PDM définit dans son annexe (à joindre) les conditions de desserte en transports en commun de ces localisations comprenant le tracé de lignes performantes et la réalisation d'arrêts de bus respectant toutes les conditions d'accessibilité
    - Le PDM impose à toute création, modification ou extension d'équipement, commerce ou service inscrite dans ces localisations une étude d'accessibilité garantissant l'accessibilité prioritaire par les modes alternatifs à la voiture. Chaque maître d'ouvrage doit expliciter les mesures qu'il met en place sous pleine d'irrecevabilité pour incomplétude de la demande de permis de construire ou d'autorisation de travaux.
    - Ces dispositions d'analyse préalable de l'accessibilité multimodale s'étendent aux équipements éducatifs, sportifs, culturels, touristiques ou administratifs situés en dehors de ces périmètres.

L'écriture de ce type de disposition permet de redonner une utilité au PDM.

Plan d'actions – AXE 2

Améliorer l'usage collectif et partagé des transports

En résumé, les actions décrites au sein de cet axe ne sont pas de nature à atteindre l'objectif fixé par l'axe. Trois raisons majeures

- **Il est impossible de comprendre ce que GMVA va faire concrètement pour atteindre cet objectif. GMVA ne décrit pas les actions qu'elle doit réaliser sous maîtrise d'ouvrage directe**
- **Le PDM ne fixe aucune prescription applicable aux communes dans leurs PLU et aux aménageurs privés. En ce sens, le PDM n'a pas d'utilité, ne précisant en rien les prescriptions pourtant inscrites dans le Scot**
- **Le PDM est un document de planification. La formule répétée des actions sous forme d'hypothèses, d'études à mener, de projet possible… montre que le plan d'action n'est clairement pas arrêté.**

Les actions décrites ne sont donc pas de nature à « améliorer l'usage collectif et partagé des transports ». Ces 3 manquements sont de nature à invalider le PDM.

Page 28 : Action 2.1 Poursuivre la mise en œuvre d'aménagements en faveur des TC

■ Constat

L'agglomération de Vannes est pensée pour la voiture.

La circulation des transports en commun est très difficile, les bus étant systématiquement bloqués dans les embouteillages à tous les points de franchissement de la RN165.

Le PDM ne propose aucune analyse concrète, aucune cartographie des points noirs… Il n'y a donc aucun contenu clair. On ne sait pas ce que GMVA va faire, où et quand en la matière.

Par ailleurs, la qualité de la circulation des bus est prévue dans les textes règlementaires. Le PDM n'en fait nullement référence et forcément ne sait donc pas le traduire territorialement.

Le PDM ne prévoit encore rien dans les PLU en la matière.

■ Réponse attendue

Premier point, le PDM doit obligatoirement identifier les points noirs du réseau de bus (exemple ; entrée Est de l'agglomération).

Second point, le PDM doit décrire les actions qu'il prévoit pour résoudre ces problèmes majeurs en expliquant dans le détail la localisation, la nature des travaux et la planification prévue pour la réalisation des aménagements nécessaires, comme la réalisation de couloirs bus sur les pénétrantes.

Troisième point, Le PDM doit prévoir des dispositions applicables dans les PLU des communes expliquant les aménagements autorisés et interdits sur les trajets des courses des lignes régulières. La présence répétée de ralentisseurs ou de ronds-points à rotation courte sont des freins à la fluidité des parcours et au maintien d'une vitesse commerciale satisfaisante. A ce titre, le PDM doit expliciter à minima les dispositions du code des transports ou le décret 94-447 du 27 mai 1994.

Charge au PDM de traduire cartographiquement les tronçons à traiter par commune et d'apporter un guide méthodologique des règles d'aménagements (documents déjà réalisés par le CEREMA).

Quatrième point, bien rappelé dans le Scot, l'anticipation et l'articulation entre urbanisme et déplacements est essentielle pour assurer un report modal efficace.

Le PDM doit prévoir des dispositions claires comme suit :

- Les PADD et règlements des PLU doivent définir des corridors de développement des transports collectifs. Ces corridors doivent dessiner des parcours de lignes de transports en commun actuelles et futures. L'inscription de routes et rues au sein de ces périmètres implique :
  - Le respect des règles de voirie garantissant une circulation fluide des transports collectifs urbains
  - Une mise en accessibilité prioritaire des arrêts de bus et de leur abords, travaux réalisés sous maîtrise d'ouvrage intercommunale
  - Une description détaillée des continuités piétonnes et cyclables y compris les traversées
  - Une capacité de construction supérieure pour les parcelles donnant directement sur le corridor afin d'inscrire autant que possible les constructions principales en accès direct des transports en commun.

Page 29 : Action 2.2 : Proposer des solutions adaptées pour la desserte des communes les plus excentrées

■ Constat

Le Scot rappelle à la fois que l'offre de transport en commun est bien inférieure aux autres agglomérations de taille comparable et que la part des déplacements réalisés par le TCU par les transports collectifs est très faible.

Le PDM oublie de rappeler ce double constat.

Le PDM explique que des partenariats sont à poursuivre avec la Région sans précision claire en termes d'actions.

Concernant les parkings relais, un plan sommaire sans détail est joint au PDM. Sachant qu'un parc relais n'est envisageable qu'en connexion avec un TCSP ou un BHNS avec des voies en site propre, aucune cohérence de l'action n'est proposée.

Le PDM envisage des cars à haut niveau de service pour les communes les plus excentrées. L'action est évoquée au stade de l'étude. Une intention d'action n'est pas une action.

Le PDM est un document stratégique qui doit préciser un plan d'actions précis. Nous retrouvons ici des formulations qui n'ont pas leur place dans un PDM.

- *« Le Plan De Mobilité prévoit »*
- *« cherche à développer »*
- *« souhaite poursuivre »*
- *« étudier l'opportunité »*
- *« Ce dispositif peut être un bon outil »*
- *« nécessite des études »*
- *« Le Plan De Mobilité prévoit de mener ces études »*

Un PDM décrit un plan d'actions. Par ces expressions, nous constatons qu'aucun plan d'actions n'est arrêté. Le plan d'actions manque donc de maturité en la matière. Le PDM suggère ainsi la réalisation d'un PDM.

Page 31 : Action 2.3 : Repenser l'organisation des lignes urbaines

■ Constat

Tout d'abord, le PDM est confus dans l'explication du périmètre de cette action.

Il est entendu que l'action 2.2 fait référence aux communes les plus excentrées.

Il est donc convenu que l'action 2.3 porte sur les autres communes, à savoir les communes du cœur d'agglomération (donc limitrophes de Vannes), mais aussi, probablement, des communes desservies, par les lignes autre que le réseau régional traité dans l'action 2.1.

A titre d'exemple, la commune de Surzur est-elle traitée dans le 2.1 ou le 2.2 ?

L'absence répétée de clarté des documents montre une nouvelle fois que les actions ne sont pas compréhensibles.

Le PDM a bien pour objectif de comprendre les faiblesses du réseau et de proposer des solutions. Ici, encore une fois le PDM ne propose aucune action renvoyant une nouvelle fois le sujet à des études ultérieures.

■ Réponse attendue

Les lacunes sur la description des améliorations apportées au réseau de transport en commun sont telles que le PDM est irrecevable en l'état.

Le PDM doit expliquer en quoi le réseau actuel est défaillant et comment cette offre va progresser.

Compte tenu des évolutions démographiques rappelées dans le Scot, la population de la ville de Vannes progressant nettement moins vite que la périphérie, il convient de décrire avec précisions un nouveau réseau adapté avec des objectifs clairs que lui assigne le PDM :

- Rechercher des lignes dont les tracés et vitesses commerciales sont compétitives avec la voiture,
- Rediamétraliser les lignes Est-Ouest pour garantir des trajets correspondant à la réalité des besoins sans rupture de charge
- Repenser des lignes par secteur (des lignes express prenant les passagers de plusieurs communes), pour améliorer les performances et la fréquentation, avec des performances à contreflux.

Page 32 : Action 2.4 : Développer l'offre TER en coordination avec la Région et les EPCI de l'Alliance Bretagne Sud Mobilité

■ Constat

L'intermodalité avec l'offre ferroviaire est une force que l'agglomération de Vannes doit réussir à développer.

Le partenariat existant est rappelé.

Le PDM ne prévoit rien d'autre donc aucune action spécifique en la matière.

■ Réponse attendue

Il convient de rappeler que la gare est un point d'intermodalité sur un parcours, pas une destination finale en tant que telle.

Il convient donc d'assurer cette coordination à l'échelle du territoire en renforçant la connexion du réseau à la gare, notamment aux horaires matinaux des montées avec le maintien de services tels que Matinéo dont la communication doit être renforcée.

Afin de renforcer l'accessibilité de nœuds stratégiques comme la gare depuis les communes périphériques, le PDM doit identifier les points de connexion possibles depuis les communes périphériques sur le tracé des lignes à destination de la gare et renforcer l'intermodalité (rapprochement des arrêts de bus).

Page 33 : Action 2.5 : Améliorer l'attractivité tarifaire des transports collectifs

■ Constat

Le Scot et l'EMC2 rappellent que les TCU sont peu utilisés sur le territoire de GMVA.

L'optimisation de la gamme tarifaire a donc pleinement son sens dans les objectifs forts du PDM.

Parmi les fragilités connues de la gamme tarifaire actuelle :

- Le tarif étudiant est relativement cher comparé à l'offre ; par ailleurs les étudiants ne bénéficiant pas de participation employeur contrairement aux actifs, leur reste à charge est au final supérieur à celui des actifs
- Les tarifs scolaires ont été pensées avec un usage très restrictif (2 voyages par jour maximum). Le message donné aux jeunes est donc de ne pas trop prendre les transports en commun
- Le CEREMA soutient activement la mise en place de tarifications progressivement pour les AOM équipées de billetique. Le prix de votre abonnement est donc progressif avec l'usage. Ces abonnements sont particulièrement adaptés à des publics qui aujourd'hui ne prennent jamais le bus :
    - Les cyclistes : par temps de pluie, ils prennent la voiture
    - Les horaires de travail irréguliers : s'ils ne peuvent prendre le bus qu'une semaine sur 2, l'abonnement actuel les incitent à prendre la voiture.

Le PDM est un document stratégique qui doit préciser un plan d'actions précis. Nous retrouvons ici des formulations qui n'ont pas leur place dans un PDM.

- *« prévoit de travailler la grille»*
- *« travailler la tarification »*

Un PDM décrit un plan d'actions. Par ces expressions, nous constatons qu'aucun plan d'actions n'est arrêté. Le plan d'actions manque donc de maturité en la matière. Le PDM suggère ainsi la réalisation d'un PDM.

■ Réponse attendue

Le PDM doit expliquer les forces et fragilités de sa tarification actuelle et proposer des actions concrètes dans son plan d'actions.

Par exemple :

- Un tarif étudiant adapté
- Un tarif scolaire incitant à l'usage des transports en commun
- Un tarif progressif adapté aux cyclistes et aux horaires décalés.

Page 34 : Action 2.6 : Améliorer l'offre de transport spécifique

■ Constat

Matinéo a été oublié.

Le PDM n'explique pas les fonctionnements actuels et les résultats, alors que ces informations sont disponibles avec la billettique.

Le PDM est un document stratégique qui doit préciser un plan d'actions précis. Nous retrouvons ici des formulations qui n'ont pas leur place dans un PDM.

- *« Le PDM prévoit donc d'auditer»*

Un PDM décrit un plan d'actions. Par ces expressions, nous constatons qu'aucun plan d'actions n'est arrêté. Le plan d'actions manque donc de maturité en la matière. Le PDM suggère ainsi la réalisation d'un PDM.

■ Réponse attendue

Comme pour le reste du PDM.

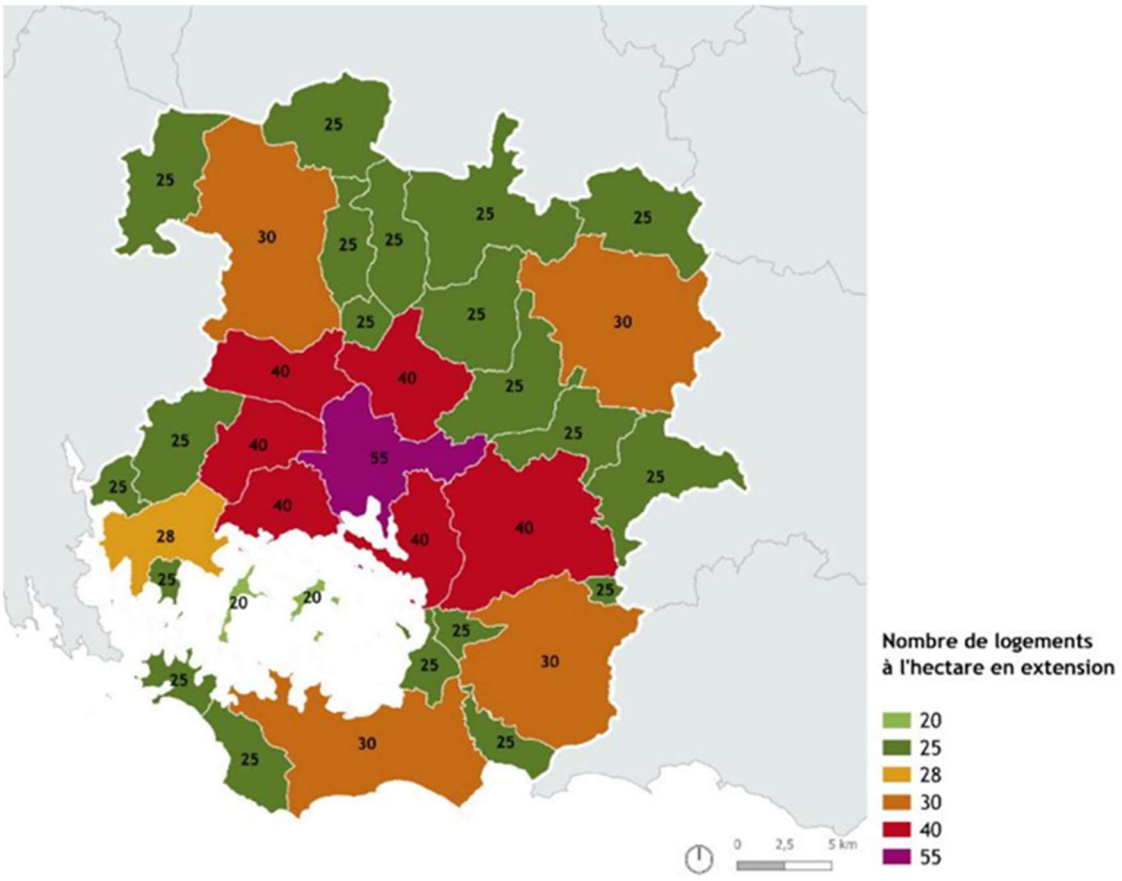
1) Expliquer clairement les résultats
2) Expliquer clairement les actions à mettre en œuvre

Les autres actions du PDM n'ont pas été étudiées dans le cadre du présent avis

4 Remarques sur la cohérence entre SCOT et PDM

Le manque de cohérence entre obligation de densification et mobilités

Extrait de DOO du SCOT, la carte suivante impose aux commune une densité traduite par un nombre minimum de logements à produire à l'hectare. La modération de la consommation foncière est un objectif qui se comprend parfaitement.



En revanche, le zonage tel qu'il est défini n'est pas cohérent avec l'organisation des mobilités à double titre.

Vu précédemment dans cet avis, l'offre de TCU est très inégale et le PDM n'explique rien de concret pour rectifier ces grands déséquilibres.

Afin que cette densification soit supportable, équitable et acceptable, il est nécessaire que les communes ayant les mêmes contraintes de densité bénéficient d'un même niveau de desserte de transports en commun et de maillage de réseau cyclable communautaire (maîtrise d'ouvrage GMVA).

1) **Il appartient au PDM de garantir cet équilibre en apportant des solutions de mobilité égales à densités égales. Aujourd'hui, les offres TC et vélos communautaires sont très déséquilibrées**

2) **Il appartient au Scot de s'assurer d'une répartition cohérente des équipements communautaires (équipements sportifs, culturels, touristiques, administratifs). Cette cohérence entre l'offre d'équipement communautaire et l'obligation de densité imposée par le Scot est indispensable pour promouvoir une mobilité durable en rapprochant les équipements des habitants. Aujourd'hui, la situation est tellement déséquilibrée qu'elle appelle à une redéfinition des zonages de densité.**

Les ratios de densité présentés dans la carte précédente appellent des observations immédiates :

L'écart d'objectif de densité entre la ville-centre et sa première couronne est particulièrement faible.

- La densité de 55 logements à l'hectare dans la ville de Vannes se comprend aisément compte tenu de son tissu urbain actuel et son hyper-concentration des équipements et services du territoire. Cet objectif est facilement absorbable correspondant de fait à des ratios souhaités par les opérateurs publics et privés du territoire pour rentabiliser le foncier
- La densité de 40 logements à l'hectare en première couronne interpelle beaucoup plus. Elle oblige un choc de morphologie urbaine contrairement à la ville de Vannes. Par ailleurs cette densité n'est aujourd'hui pas supportable au vu des offres de mobilité et d'équipements communautaires actuels.
- L'égalité de densité, à 40 logements à l'hectare, des communes de première couronne est également la preuve manifeste d'une absence d'analyse des territoires. Les communes concernées ont des niveaux d'équipements publics supra-communaux et des niveaux de dessertes en transports en commun et réseau cyclable intercommunal qui n'ont rien à voir. A cela s'ajoute des contraintes loi littorale, des tissus de bâti historiques très différents.
- Ainsi, au lieu d'étudier la soutenabilité et la capacité clairement différente d'accueil, un ratio basique, simple et scolaire de 40 logements à l'hectare a été décrété.

Il apparaît essentiel de penser l'articulation entre urbanisme et déplacements dans ce type de production

Comme le rappelle le préambule du SCOT et les textes nationaux, l'agglomération doit rechercher une urbanisation de qualité, basée sur une densité soutenable et souhaitable, donc réfléchie, plutôt qu'une densité imposée sans nuance ni analyse des territoires.

Puisqu'il incombe au PDM de déterminer les solutions de mobilité du projet d'aménagement du SCOT, le travail a mené doit être fait en deux temps :

Phase diagnostic du PDM : mesure **précise** par commune

- des niveaux de desserte en transports en commun et réseau cyclable intercommunal. Un premier indicateur de capacité de mobilité durable va ainsi apparaître avec des résultats très différents par commune.
- des niveaux d'équipements publics **supra-communaux** en équipements culturels, sportifs, éducatifs, touristiques, administratifs… montrant l'effort de GMVA pour rapprocher les habitants des services dans une logique de marchabilité et de ville du quart d'heure. Un second indicateur d'équipement supra-communal va apparaître avec des résultats très différents par commune.
- La combinaison de ces 2 indicateurs donnera un indice de soutenabilité de la densité en terme de mobilités

Il appartient bien au PDM d'expliquer la soutenabilité de telles densités.

Phase plan d'actions du PDM : planification de l'adéquation entre urbanisme, densités et mobilités

Les écarts manifestent de desserte et de niveau d'équipements supra-communaux et les ambitions politiques de densification par commune (si les ratios précédents inadaptés sont maintenus) donnera la feuille de route du PDM pour le renforcement et le rééquilibrage des solutions de mobilité à développer sur le territoire.

La mise en adéquation de l'urbanisation (à marche forcée) **du SCOT avec les solutions de mobilités à mettre en œuvre, commune par commune, pour y parvenir est une obligation assignée au PDM.**

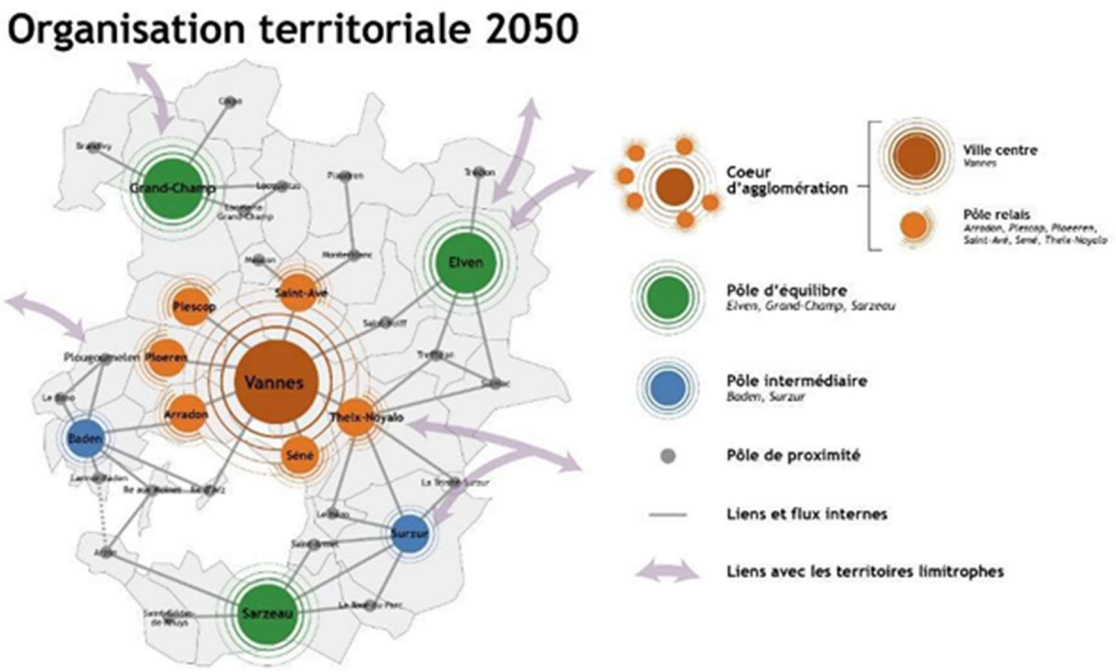
Ce travail n'est pas fait dans le projet de PDM. Le risque est donc grand de décider de la production quantitative de logements sans apporter les solutions incontournables d'équipements (ville du quart d'heure) et de mobilités (réseau de bus équilibré et réseau cyclable intercommunal équitablement réparti) qui doivent impérativement l'accompagner.

Construire sans penser la soutenabilité n'est pas recevable.

Le manque de cohérence entre organisation territoriale 2050 et mobilités

Extrait de DOO du SCOT, la carte suivante a pour objectif de « conforter une répartition et un développement équilibré des fonctions économiques et des services ».

Reprenant le point précédent, il est logique de mieux équiper les communes qui sont les plus impactées par des obligations de densification.



Premier point, rappel du sujet précédent, l'offre d'équipement communautaire est très inégalement répartie sur le territoire. Un tel zonage doit donc s'appuyer sur un inventaire détaillé des équipements et services (dont l'offre de mobilité TC et vélo communautaire) pour mettre en évidence la réalité de ce zonage et les rééquilibrages manifestement nécessaires.

A ce stade, cette cartographie est donc une idée très théorique, loin d'une réelle organisation territoriale.

Second point, cette cartographie imagine des connexions entre communes par cercles concentriques auxquelles les transports en commun doivent apporter une traduction concrète.

Les pôles relais sont bien identifiés en connecteur du cœur d'agglomération. Il appartient donc au PDM de dessiner des lignes par secteur, express, directes, performantes passant par ces connecteurs pour augmenter les populations embarquées et générer des flux en contresens au lieu des bus vides que nous constatons aujourd'hui.

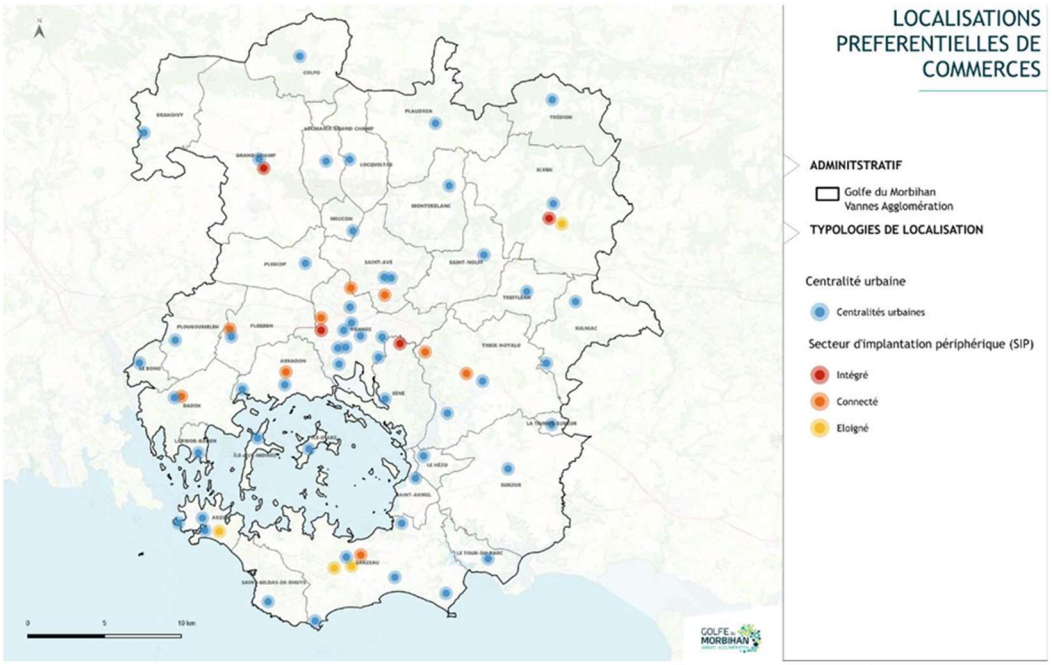
Il a été souligné que le PDM ne propose rien de concret concernant l'amélioration de la structuration du réseau de bus

1) **Il appartient au PDM de garantir cet équilibre en apportant des solutions de mobilité égales à densités égales. Aujourd'hui, les offres TC et vélos communautaires sont très déséquilibrées**

2) **Il appartient au Scot de s'assurer d'une répartition cohérente des équipements communautaires (équipements sportifs, culturels, touristiques, administratifs). Cette cohérence entre l'offre d'équipement communautaire et l'obligation de densité imposée par le Scot est indispensable pour promouvoir une mobilité durable en rapprochant les équipements des habitants. Aujourd'hui, la situation est tellement déséquilibrée qu'elle appelle à une redéfinition des zonages de densité.**

Le manque de cohérence entre localisations préférentielles de commerces et mobilités

Extrait de DOO et du DAACL du SCOT, la carte suivante identifie avec pertinence les implantations préférentielles pour les activités économiques et commerciales, distinguant les centralités urbaines et les secteurs d'implantation périphérique (SIP)



A très juste titre, le Scot identifie comme enjeu prioritaire l'amélioration de la desserte multimodale, notamment bus et vélos, de ces zones pour garantir des déplacements compatibles avec la nécessaire transition écologique qui s'impose au Scot et au PDM.

Dans son niveau de compétence générale, le SCOT (DOO et DAACL) aborde le sujet au niveau des objectifs avec pertinence.

En revanche, le PDM ignore totalement le sujet et n'apporte aucune précision permettant de traduire concrètement cet objectif majeur, les mobilités domicile-travail, par leur effet levier sur les boucles de déplacement, devant être traitées avec la plus grande attention.

Il appartient au PDM de traduire concrètement dans son plan d'actions les enjeux et objectifs bien exposés dans le SCOT.

N'abordant pas le sujet et ne proposant rien de précis en la matière, il est légitime d'observer une contradiction entre le Scot et le PDM.