



Avis de l'ADTC sur les orientations du PDU 2014-2030 de l'agglomération grenobloise

7 décembre 2012

L'ADTC a participé à cette phase d'élaboration du PDU

- au travers des ateliers thématiques de 2011
- à travers la participation de ses représentants aux Conseils de Développement et au Comité des Sages.

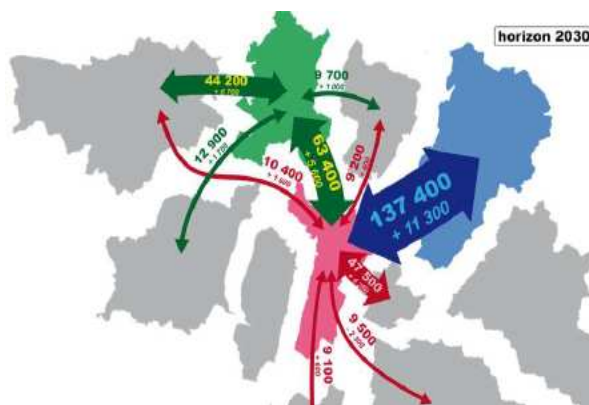
Cet avis, validé lors du CA de l'ADTC du 3 décembre 2012, est destiné à apporter des éléments aux élus du SMTC qui seront amenés le 7 décembre à donner des orientations au PDU de l'agglomération grenobloise en cours d'élaboration.

Synthèse

- ✓ Le PDU doit être étudié dans le cadre d'un périmètre élargi aux territoires voisins.
- ✓ Des objectifs politiques ambitieux de part modale sont à définir par les élus, en intégrant des paramètres que les modélisations ne savent pas décrire de manière fiable : le renchérissement du coût des énergies, l'impact des mesures d'incitation, les changements de comportement...
- ✓ Le péage urbain peut constituer un outil de maîtrise des trafics d'échange, les recettes permettant de financer les infrastructures de TC indispensables permettant pour mieux relier ces territoires, sous forme de tram-train et de tram périurbain.
- ✓ Il faut étudier un troisième scénario, faisant la synthèse des deux scénarios proposés :
 - un scénario reposant sur un report massif des flux automobiles vers la rocade sud, entraînant son passage à 2*3 voies est inacceptable ; il ne ferait que déplacer des problèmes sans les résoudre ;
 - le réseau TC urbain doit évoluer vers un réseau fortement maillé, permettant d'intégrer plus facilement le réseau TC périurbain convergeant vers le centre de Grenoble.
- ✓ Le réseau TC doit être structuré en trois niveaux correspondant à des échelles différentes :
 - le réseau ferroviaire,
 - le réseau périurbain avec un réseau de tram-trains et tram périurbains, renforçant le réseau de lignes express,
 - le réseau urbain.
- ✓ L'ADTC prend acte de la volonté forte exprimée par les élus de développer les modes actifs. L'ADTC attire leur attention sur l'urgence à construire des passerelles, afin de franchir les coupures urbaines parfois dissuasives que sont les rivières et les grandes infrastructures.
- ✓ Le covoiturage aura un rôle important à jouer ; il faut lever des obstacles culturels importants pour permettre son développement.
- ✓ L'ADTC souscrit à l'importance de mettre en œuvre des mesures fortes d'incitation au changement de comportement, en associant de nombreux partenaires dont les associations.
- ✓ En dehors du péage urbain, il est possible de trouver d'autres sources de financement, notamment en augmentant la participation des usagers en contrepartie d'une offre de meilleure qualité.
- ✓ Certaines mesures prévues dans la phase 2020-2030 doivent être engagées dès maintenant.
- ✓ Enfin, l'ADTC souhaite qu'une plus large place soit faite à la concertation avec les associations dans les prochaines étapes : finalisation de ce PDU, mise en œuvre, préparation de la révision du PDU dans le cadre de l'extension du périmètre.

1/ Ce PDU doit s'élargir aux territoires voisins de manière volontariste

Le projet qui nous est proposé ne prend que très modestement en compte les déplacements d'échange avec les territoires voisins, dont le nombre devrait augmenter de 24 000 d'ici 2030.



Prévision du nombre de déplacements – horizon 2030

Il est indispensable de prendre en compte dans ce PDU ces trafics d'échange, qui contribuent de manière significative aux difficultés de déplacements dans l'agglomération grenobloise.

Le PDU étant lié au périmètre de la Métro, il est nécessaire de trouver des modalités de fonctionnement avec les territoires voisins afin de traiter ces trafics d'échange :

- pour l'horizon 2020, il est nécessaire d'établir dès 2014 des collaborations ponctuelles avec les AOT des territoires voisins sur plusieurs thématiques (tarification, billettique, actions de sensibilisation...) ou la gestion de certaines lignes TC (ex : liaison Grésivaudan – Agglomération) ; la création d'un syndicat type SRU est une possibilité de structurer ces collaborations.
- Pour l'horizon 2030, il est nécessaire de mettre en place dès 2020 une Autorité Organisatrice des Transports unique couvrant les territoires voisins (Voironnais, Sud-Grenoblois, Grésivaudan).

Une révision du PDU est à prévoir d'ici 2020 pour préparer l'extension géographique du périmètre du PDU.

2/ Les élus doivent définir des objectifs quantifiés par type de déplacements

L'outil d'aide à la décision qui nous est proposé est la modélisation des déplacements à l'horizon 2030. Lors des différentes réunions auxquelles nous avons participé, les techniciens ont explicitement indiqué que ces modèles ne prennent aucunement en compte les évolutions de type : incitations au changement de comportement, impact de l'évolution du prix du pétrole, impact du changement culturel par rapport à la mobilité, prise en compte du télétravail...

Les actions menées ces dernières années montrent pourtant que de plus en plus de citoyens sont désormais prêts à changer de comportement dans leurs déplacements. De nombreux facteurs tels que le coût des énergies, les impacts sur la santé de la pollution, le temps perdu dans les embouteillages, devraient contribuer à accélérer ces transferts modaux sur la durée de ce PDU.

Nous demandons donc aux élus de fixer des objectifs de part modale par mode de déplacement ⁽¹⁾, en distinguant les déplacements suivant leur type (ex : domicile/travail, courses, loisirs...) et leur longueur.

Pour chaque catégorie, il nous paraît essentiel d'avoir :

- le nombre de ces déplacements et leur part modale actuelle
- les objectifs attendus en 2020 et en 2030
- les principaux leviers définis pour atteindre ces objectifs.

1 Noter que les déplacements multimodaux (exemple : vélo + TER + tram + marche à pied) sont aujourd'hui mal comptabilisés, alors que le volume devrait croître significativement.

De telles informations pourraient servir de base à la mise en place d'indicateurs permettant un suivi régulier de l'avancée de ce PDU.

3/ L'ADTC propose de faire émerger un scénario 3 reprenant les bonnes idées contenues dans chacun des deux scénarios et évitant leurs points faibles.

Au cours des réunions de travail auxquelles des représentants de l'ADTC ont participé, les deux familles de scénarios ont été comparées. Des idées sont à retenir de chacun des deux scénarios qui se différencient essentiellement sur le réseau de TC et les voiries routières.

Voiries routières :

Le scénario 2 apparaît en rupture par rapport à l'existant. Il est probable qu'à long terme - avec les changements de comportements, l'impact de la raréfaction et de l'augmentation du prix des énergies – ce scénario devienne plausible. Vouloir l'imposer avec notre vision de 2012 peut le rendre inacceptable aux décideurs et aux citoyens d'aujourd'hui. En particulier le report de la circulation automobile sur la seule rocade Sud ⁽²⁾ imposerait un passage à 2*3 voies de celle-ci, qui nous paraît incompatible avec la volonté exprimée de réduire la circulation automobile et ses nuisances (voir Plan Action Climat).

Le PDU doit proposer d'aller par étapes vers une réduction de la circulation automobile, en commençant par des expérimentations au cœur de Grenoble (rues Montorge, Lafayette, places Sainte-Claire et Notre-Dame...) avant un élargissement progressif vers un périmètre Rey/Sembat-Jean Pain-Leclerc-quais. Cette progressivité doit aller de pair avec l'évolution déjà engagée de l'activité commerciale du centre-ville de Grenoble qui doit rester attractif.

Le scénario 2 permettrait une augmentation de la capacité de la rocade Sud, mais les techniciens ont signalé que les différents échangeurs et les voiries connexes ne sont pas adaptés à supporter cette augmentation de trafic. Si le passage à 2*3 voies permet *a priori* une augmentation de capacité pour les Heures de Pointe, il renforcerait l'attractivité de la voiture particulière aux autres heures ! Enfin, en fonctionnement perturbé (accidents...), le report du trafic sur un seul axe rend ce scénario très fragile.

Transports en commun :

En préambule, rappelons que l'indispensable renfort des dessertes périurbaines va renforcer le nombre de véhicules rentrant dans le centre de Grenoble. Pour éviter la saturation du centre-ville, une évolution du réseau des lignes urbaines vers un réseau maillé est nécessaire, comme proposée par le scénario 2.

A contrario, le scénario 1, concentre trop les TC sur le centre-ville, ce qui le rend fragile :

- la capacité en fonctionnement normal des nœuds principaux, comme Chavant et V.Hugo, à accueillir un nombre plus important de véhicules, est très limitée ;
- un réseau trop concentré est moins robuste qu'un réseau plus maillé en cas de perturbations (pannes, manifestations...).

Notons qu'à ce jour, nous n'avons pas eu communication de données sur les capacités des infrastructures à supporter les flux envisagés (ex : TC sur les lignes concernées par les trafics d'échanges).

L'impact du renforcement du nombre de dessertes radiales, lié à l'évolution de l'offre périurbaine, sur la saturation du centre-ville peut être compensé par l'évolution du réseau des lignes urbaines vers un réseau maillé, proposé par le scénario 2.

En conclusion, pour l'ADTC, le scénario retenu doit avoir comme principales lignes directrices :

- **une réduction progressive de l'usage de la voiture s'accompagnant d'une réduction progressive des capacités des voiries internes à l'agglomération, sans augmentation de capacité ni sur l'A480 ni sur la rocade Sud**
- **un réseau TC maillé reliant les différentes polarités de l'agglomération, permettant de prendre en compte l'augmentation du nombre de véhicules des lignes périurbaines.**

² Des axes comme les Grands Boulevards et le boulevard de l'Europe peuvent conserver un rôle d'axe routier important même avec une part plus importante de l'espace dédié aux TC et aux modes actifs.

4/ Le péage urbain doit être étudié indépendamment du scénario retenu

Le péage urbain est associé au scénario 2. Pourtant, le scénario 1 aussi risque de nécessiter le recours à ce type de mesures pour des contraintes financières.

Associer le péage urbain à un seul scénario peut amener des élus à rejeter ou privilégier le scénario 2 en fonction de ce seul critère. I

Pour l'ADTC, le péage urbain doit être étudié rapidement indépendamment du scénario retenu.

A l'intérieur de l'agglomération, les contraintes sur le stationnement sont l'outil à privilégier.

Le péage urbain est un outil destiné à réduire les flux automobiles d'échanges avec les territoires voisins.

→ Cet outil doit donc être étudié en collaboration étroite avec ces territoires voisins.

→ Enfin, il doit permettre de financer les infrastructures de TC reliant l'agglomération avec ces territoires voisins.

5/ Propositions de l'ADTC pour chaque mode de déplacement

a) aménagements de voirie

Deux types d'aménagement sont évoqués, les ZTL et les ZAPA : il sera nécessaire d'engager un débat approfondi sur ces deux types d'aménagement en précisant les finalités de ces outils, les modalités de mise en œuvre, leur efficacité attendue...

Le concept « rejoignez l'autoroute » est destiné à réduire les flux automobiles sur les axes routiers (RD 523, 1075, 1085, 1090, 1532) pour améliorer la qualité de vie des habitants des communes traversées. Ces axes doivent ainsi être réaménagés pour faciliter les déplacements en modes actifs, mais également pour les lignes de transports en commun qui empruntent ces axes.

Même si l'aménagement de l'échangeur du Rondeau paraît indispensable, l'ADTC est opposée au passage à 2*3 voies de l'A480 et de la rocade Sud, mesures contraires à la volonté de réduire le trafic automobile.

Enfin, nous considérons que des mesures sophistiquées de régulation de trafic par systèmes informatiques peuvent être remplacées par des dispositifs plus simples et beaucoup moins coûteux en investissement et en exploitation. Ainsi, une limitation de vitesse à 70km/h peut être mise en place sur l'ensemble des Voies Rapides Urbaines à très court terme sur des périodes fixes (7h-10h et 16h-19h).

b) des transports en commun hiérarchisés en trois niveaux

Dans le contexte de l'élargissement de la démarche PDU aux territoires voisins, il est nécessaire de préciser le rôle que doit jouer chacune des solutions en transport en commun :

1/ le réseau ferroviaire est destiné à amener rapidement vers l'agglomération des personnes ⁽³⁾ habitant à partir d'une limite qui pourrait être fixée par les gares de Moirans, Brignoud, Vif, Jarrie.

2/ le réseau périurbain : le concept de tram-train et de tram périurbain est à mettre en œuvre pour les habitants se déplaçant entre l'agglomération et cette limite, soit sur une distance comprise entre 10 et 20 km. Ces solutions sont destinées à compléter et remplacer une partie du réseau de lignes Express du Conseil général.

3/ le réseau urbain constitué de tram et de bus est destiné à irriguer l'agglomération.

Ces trois réseaux doivent naturellement être complémentaires et fortement maillés entre eux.

³ Naturellement, le flux inverse est concerné à savoir des habitants de l'agglomération allant travailler dans des Zones d'activités éloignées de l'agglomération.

Le réseau ferroviaire

Le rail doit jouer un rôle plus important qu'aujourd'hui, à la mesure de ses possibilités, dans le réseau de TC reliant l'agglomération aux territoires voisins. Il doit favoriser le déplacement des voyageurs venant des territoires voisins pour leur permettre d'atteindre rapidement l'agglomération. De ce fait, l'ADTC ne souhaite pas que se développent de nouvelles gares dans l'agglomération, sauf éventuellement à Domène ⁽⁴⁾

Le rail doit également jouer un rôle plus important pour les usagers se rendant à (ou venant de) Lyon, Valence, Chambéry/Annecy/Genève et le Sud (Veynes-Gap).

Le passage à 4 voies de la ligne Grenoble-Moirans doit être inscrit au PDU pour préserver le foncier nécessaire.

L'extension des services TER périurbains est également à envisager :

- de Rives jusqu'au Grand Lemps, voire St André le Gaz,
- de Brignoud jusqu'à Montmélian, voire Chambéry.

Enfin, un effort doit être apporté sur la ligne Grenoble-Gap avec des services TER jusqu'à Clelles.

Le réseau de TC périurbain

L'augmentation du nombre de déplacements d'échanges prévue d'ici 2030, cumulée à un transfert modal vers les TC plus important que pour les déplacements internes, impose d'envisager de construire entre 2020 et 2030 des infrastructures lourdes, complémentaires au TER et aux lignes Express du Conseil Général de l'Isère.

Comme nous l'avons déjà proposé de manière détaillée ⁽⁵⁾, l'ADTC demande que figure au PDU l'étude de :

- la desserte en tram-train de Vizille
- la desserte en tram périurbain de Moirans via Centr'Alp et du Grésivaudan rive droite jusqu'à Crolles/Brignoud.

A court terme (d'ici 2020), ces dessertes sont à réaliser sous forme de lignes type Chrono

La desserte en tram-train de Vizille rendra indispensable l'extension de la ligne E vers le Sud

Le réseau de TC urbain :

Même s'il s'agit de schémas qualifiés « de principe », les lignes proposées seront les bases du schéma définitif. Nous alertons les élus sur plusieurs points :

- certaines lignes sont classées comme BHNS, ce qui suppose un site propre, indépendant de la circulation automobile ; nous doutons de la faisabilité technique d'un tel site propre sur la rue des Alliés, à l'est de Grand-Place, comme sur Eybens et St Martin d'Hères.
- le boulevard de l'Europe est surdimensionné et l'insertion d'un tram ou d'un BHNS est possible sans gêner la circulation automobile
- il manque sur ce schéma une liaison entre Sassenage et Saint-Egrève, ainsi qu'entre Meylan et le Domaine Universitaire.

Les schémas TC proposés dans les deux scénarios sont à peu près identiques en matière de tracé et distinguent quatre niveaux de lignes : tram, BHNS, Chrono, bus. Ces quatre niveaux se regroupent en deux familles :

- des lignes en site propre avec une plateforme réservée aux TC : tram et BHNS
- des lignes sans plateforme dédiée, mais avec couloirs de bus et priorités aux feux : Chrono et bus.

Notons qu'un BHNS demande une emprise plus large qu'un site tram et qu'il peut évoluer à terme en tram

⁴ Pour l'ADTC comme pour la Région Rhône-Alpes, Domène est la seule nouvelle gare à envisager dans l'agglomération).

⁵ Voir ADTC-Informations n° 124 et 131

quand le nombre d'usagers le nécessitera.

Propositions de l'ADTC :

Nous proposons que ce réseau cible du PDU :

a) repose sur plusieurs principes ⁽⁶⁾ dont :

- la diamétralisation systématique des lignes (urbaines et périurbaines),
- la possibilité de relier avec au maximum une correspondance n'importe quels points du réseau en dehors des « zones peu denses ».

b) soit constitué :

- de lignes diamétrales passant par le centre (améliorations des lignes existantes en Chrono ou BHNS),
- de lignes de rocade en correspondance avec les autres lignes dans des points de maillage (qui doivent être situés dans les pôles définis) dont la plus logique relierait : Meylan, le Domaine Universitaire, Saint Martin d'Hères, Echirolles et Le Pont de Claix passant au Sud de la rocade Sud.

En complément du réseau tram actuel, la ligne de rocade Meylan – le Pont de Claix devrait être du ressort du BHNS ou du tram, les autres lignes plutôt du type de lignes Chrono.

L'ADTC demande à ce que le trolleybus ⁽⁷⁾ soit réétudié pour les lignes de bus de type Chrono.

L'amélioration du service rendu aux usagers passe notamment par :

- une extension de l'amplitude horaire (Grenoble est l'une des grandes agglomérations françaises à ne pas avoir un véritable réseau de soirée, à la différence de villes comme Nantes et Strasbourg)
- la suppression de la vente de tickets à bord de 7h à 19h00.

c) modes actifs

Dans les résultats présentés, les chiffres vélos et Marche à Pied sont regroupés dans « modes actifs » ; il est indispensable de les dissocier.

Nous demandons que le PDU prévoie (comme dans d'autres villes comme Nantes ou Strasbourg) que 50% de l'espace public soit réservé aux modes actifs.

Comme présenté au cours du séminaire « marche à pied » organisé par le SMTC, nous proposons que le PDU prévoie un véritable plan piéton à l'image de celui de Genève.

La réalisation de pistes cyclables sur trottoirs a contribué à aggraver les conflits entre vélos et piétons, mal acceptés par les piétons. La place des cyclistes est sur la chaussée (sans aménagements dans les zones 30, sous forme de bandes ou pistes cyclables ailleurs).

L'ADTC rappelle la nécessité de dimensionner les aménagements cyclables dans la perspective d'une part modale vélos en forte augmentation. L'ADTC tient ainsi à rappeler que les aménagements réalisés sur les cours Jean-Jaurès et Libération ne s'inscrivent pas dans un tel cadre.

Le Vélo à Assistance Électrique ⁽⁸⁾ a une image très positive dans la population. La technologie semble atteindre un niveau de maturité, permettant d'envisager son développement dans l'agglomération : pour des déplacements longs, la desserte de secteurs pentus, certaines populations peu sportives... Des mesures fortes d'aide à l'achat ou à la location de VAE (Métrovélo ?) sont à prévoir dans le PDU.

6 Voir ADTC-Informations n°124 et 131

7 Voir ADTC-Informations n°126

8 Voir dossier central ADTC-Informations n°122

Enfin, l'ADTC rappelle l'urgence à construire de nouvelles passerelles, nécessaires pour éliminer des coupures urbaines. L'ADTC a déjà proposé une liste de passerelles classées en trois niveaux d'urgence :

- urgence 1 : Bizanet-Chantourne ; St.Egrève-Sassenage (dans le prolongement de la Vence) ; Mistral-Seyssinet (dans le prolongement d'Anatole France) ; Gières-Meylan par la Taillat
- urgence 2 : Campus-Meylan (pont vélo-bus) ; Rcade sud (vers Alpexpo) , Ile verte-Petite Tronche
- urgence 3 (car prévus dans des opérations d'urbanisme) : Polygone-Fontaine par la rue Horowitz ; Passerelle en encorbellement sur le pont de l'A480 ; Passerelles de l'esplanade : rues de Villard de Lans et de l'Isère.

Un point particulier concerne la gestion des travaux : de nombreux travaux perturbent les déplacements au quotidien, pour les automobilistes, les usagers des TC, les piétons et les cyclistes.

Nous demandons que le PDU définisse une véritable politique de gestion des chantiers permettant aux modes actifs de se déplacer dans de bonnes conditions de confort et de sécurité. C'est loin d'être le cas à ce jour.

d) covoiturage

Le covoiturage peut jouer un rôle important sur les déplacements de plus de 15 à 20 km, en complément des transports en commun. Un changement culturel profond est un préalable pour que ce dispositif prenne de l'ampleur. Des mesures d'incitation (places de stationnement réservées dans les parkings d'entreprises) doivent être mises en place.

Les trop nombreux dispositifs existants, privés, associatifs, ou gérés par des collectivités, ne facilitent pas suffisamment la vie des usagers potentiellement intéressés. Une réflexion sur la cohérence et la complémentarité de ces outils est à mener au niveau du PDU.

e) intermodalité

L'intermodalité apparaît dans les documents présentés, mais essentiellement entre voitures et TC. Pour l'ADTC la notion de Parkings Relais (P+R) déjà en œuvre dans l'agglomération et dans les principales gares TER doit se développer aux principales stations du réseau périurbain (exemple de Vizille).

L'intermodalité vélo ou marche à pied + TC est oubliée, alors qu'elle peut jouer un rôle important, notamment pour réduire le nombre de « deuxièmes voitures » et qu'elle permet d'éviter la saturation de parcs-relais dans les zones relativement denses (proximité des gares).. Il est nécessaire de prévoir des stationnements sécurisés pour les vélos dans les Parkings Relais (P+R) et d'étendre ce dispositif aux secteurs périurbains et ruraux.

Il faudrait pouvoir identifier des catégories de déplacement multimodales telles que Vélo+train, marche à pied+bus etc.

6/ Mesures d'accompagnement

Nous souscrivons pleinement aux mesures prévues dans les documents présentés, notamment la généralisation des PDE, PDIE , la mise en place de télétravail...

Nous souscrivons à la proposition d'un « bureau des temps » chargé de travailler sur les « usages » en matière de déplacement en jouant à la fois sur la demande et l'offre.

Des mesures sont à prévoir pour rendre progressivement possibles les déplacements loisirs autrement qu'en voiture individuelle :

- d'ici 2020 : permettre les activités de loisirs en semaine (soirées et samedis) : activités associatives, sorties culturelles (cinéma, théâtre, restaurants...), manifestations sportives
- après 2020 : organiser les capacités de déplacement en week-ends hors espaces urbanisés (lié à l'élargissement du périmètre du PDU), et hors RUG (TER ski...).

7/ Financement

Augmenter les recettes des TC est nécessaire et possible :

- les usagers peuvent accepter une augmentation de leur participation si un service de qualité est proposé.
- le péage urbain constitue une nouvelle source de recettes à envisager.

Nous tenons à alerter les élus sur une sous-estimation manifeste des coûts d'investissements du scénario 2 liée aux travaux sur la rocade, les échangeurs, les travaux de voirie sur l'ensemble de l'agglomération...

D'autre part, nous rappelons que le coût d'investissement de tram périurbain (cf paragraphe 5) est très inférieur à celui d'un tramway urbain, et que cet élément doit être pris en compte dans les évaluations financières de ce PDU.

Enfin, nous demandons de cesser le gaspillage d'argent public depuis plusieurs années consistant à développer en concurrence des outils informatiques d'information aux usagers (Métro/SMTC, Conseil général). Les collectivités doivent se mettre d'accord pour développer un outil commun, avec ouverture des données publiques permettant à des tiers de développer des applications adaptées à différents besoins.

8/ Nécessité d'anticiper certaines mesures avant 2020

Dans le programme proposé, certaines mesures prévues dans la deuxième phase après 2020 nous apparaissent comme prioritaires et devant être réalisées avant 2020.

Parmi les mesures proposées figure la requalification du point de blocage routier qu'est le Rondeau. Mais rien n'est prévu pour son équivalent sur le réseau TC, à savoir le nœud de Chavant dans lequel les trams, cars et bus perdent à chaque passage de nombreuses minutes. Une requalification de ce nœud (20 000 voyageurs/jour), en le séparant mieux des flux routiers, est indispensable d'ici à 2020.

La billétique et le système de tarification zonale doivent être unifiés avant 2020

Il est nécessaire de mener des expérimentations sur la desserte de zones peu denses.

Le réseau de soirée de TC doit être étendu.

L'expérimentation de restrictions d'accès (type ZTL) doit être menée sur le cœur de Grenoble (ex : rue Montorge, places Sainte-Claire/Notre-Dame)

9/ Participation des associations à l'élaboration du PDU, son suivi et sa révision

L'importance donnée aux mesures de changement de comportement dans ce PDU, notamment dans la première étape, exige qu'une concertation exemplaire soit mise en place avec les habitants et leurs représentants.

Dans ce cadre, l'ADTC demande aux élus du SMTC qu'un dispositif de concertation et de suivi soit mis en place :

- pour la phase de finalisation du PDU (début 2013),
- pour le suivi permanent des mesures mises en œuvre, leur ajustement permanent et leur évaluation,
- pour la préparation de la révision du PDU, dans le cadre de l'extension du périmètre.