



EFFET DE SERRE TOI-MEME !

<http://www.effetdeserretoimeme.fr/>
effetdeserretoimeme@gmail.com

Sabine, l'asso vélo de Rouen

<http://www.rouensabine.fubicy.org/>
e-mail: rouensabine@fubicy.org

PROJET DE LIAISON NORD SUD DE LA METROPOLE ROUEN NORMANDIE Par une nouvelle ligne de transport en commun à haut niveau de service (T4)

Contribution associative sur projet d'implantation

Version du 15 octobre 2015

SOMMAIRE

1] LE CONTEXTE STRATÉGIQUE D'AMÉLIORATION DE LA LUTTE CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE ET LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE ET POUR LA QUALITÉ DE VIE.

2] AVANCÉE DÉMOCRATIQUE

3] REVOIR LE DESSIN DES EXTRÉMITÉS DES LIGNES

3.1 Relier le Zénith au Technopole

3.2 *Desservir le CHU.*

4] LA CARBURATION

5] URBANISME DURABLE

5.1 Descriptif sommaire de l'aménagement :

5.2 Un urbanisme qui aide les habitants face au changement climatique.

5.3 Un Urbanisme qui améliore la qualité de vie des habitants.

Par la qualité et le confort des espaces publics.

Par la réduction et la fixation de la pollution atmosphérique.

5.4 Un urbanisme qui permet le maintien et le développement de la biodiversité.

5.5 Les fondements de ce projet présents le SCOT

6] LES PRINCIPES GÉNÉRAUX À APPLIQUER AUX AMÉNAGEMENTS T4:

6.1 Aménagements pour les vélos

6.2 *Traitement paysager comme principe d'atténuation du changement climatique*

6.3 *Partage de l'espace public pour l'ensemble des usages*

7] AXES D'AMÉLIORATION :

7.1 Parking relais

7.2 *Place des vélos dans les transports en commun*

7.3 *Tarifcation*

1. LE CONTEXTE STRATÉGIQUE D'AMÉLIORATION DE LA LUTTE CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE ET LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE ET POUR LA QUALITÉ DE VIE.

La CREA, devenue Métropole Rouen-Normandie, autorité organisatrice des transports compétente en matière de transport urbain, a souhaité en 2009 lancer la création d'une nouvelle ligne de Bus à Haut Niveau de Service sur un arc nord-sud au vu des besoins de nos concitoyens en déplacements entre le nord et le sud de l'aire urbaine rouennaise. Ce projet, dans son intention, ne peut que recevoir un satisfecit de principe de la part des associations de protection de l'environnement puisqu'il vient aider à la mise en place d'une intermodalité essentielle à la nécessaire réduction des émissions de gaz à effet de serre et à la réduction des polluants atmosphériques.

L'importance de la lutte pour la réduction des gaz à effet de serre n'est plus à démontrer, mais rappelons que si notre génération n'agit pas en ce sens, ce sont les générations futures qui devront financer le coût du changement climatique, estimé par des économistes à l'addition des deux guerres mondiales du 20^{ème} siècle et de la crise économique de 1929. L'humanité doit maintenir l'évolution des températures en deçà d'un seuil de 2 degrés sans quoi les impacts économiques, les souffrances humaines poseront la question de la supportabilité.

Pour nos associations, la diminution de la place de l'automobile individuelle est un objectif qui couvre des champs transversaux comme la maîtrise de la consommation de carburants fossiles, l'amélioration de la qualité de l'air, un espace public plus agréable et plus apaisé, une meilleure utilisation des espaces tant dans la densification urbaine que dans la protection ou la création d'espaces naturels et enfin une plus grande solidarité humaine.

Même si l'importance de l'atténuation des gaz à effet de serre n'est plus à démontrer, mais rappelons tout de même que si notre génération n'agit pas en ce sens, ce sont les générations futures qui devront financer le coût du réchauffement climatique, estimé par

des économistes à l'addition des deux guerres mondiales du 20^{ème} siècle et de la crise économique de 1929. L'humanité doit maintenir l'évolution des températures en deçà d'un seuil de 2 degrés sans quoi les impacts économiques, les souffrances humaines poseront la question de la supportabilité.

Sur les aspects polluants atmosphériques, la Métropole Rouen-Normandie est dans le juste en développant les transports en communs puisque c'est une des réponses, parmi un faisceau d'action, qui vient limiter un phénomène menaçant directement ses habitants. En effet, il serait coupable sur ce sujet d'oublier que la pollution atmosphérique tue sur notre aire urbaine rouennaise : En 2002 il y avait 62 décès anticipés^[1] et en 2012 il y avait 111 décès évitables ^[2]. Les études menées par les scientifiques s'enchaînent et se corrént. C'est ainsi que l'expertise de l'INSERM indique qu'à Grenoble, Strasbourg, Paris et Rouen, 10% des cancers du poumon sont attribuables à l'exposition aux particules fines.^[3] C'est le sens même de l'engagement de La Métropole dans le cadre de l'appel à projet « Ville respirable » du ministère de l'Environnement.

Sur la rive sud, l'arrivée de cette nouvelle ligne T4 va permettre une régénération du tissu urbain en respectant une mixité sociale et fonctionnelle, et en densifiant l'habitat et les activités en bordure du transport en commun structurant ce qui représente la seule solution alternative à l'étalement urbain, générateur de déplacements et de son cortège de nuisances environnementales.

Sur les aspects économiques étroitement liés au transport collectif urbain, nous considérons que le commerce de proximité est, au contraire des grands centres commerciaux, un atout pour la reconstruction du lien social et la réappropriation des espaces publics comme lieux de vie commune porteuse de sens. De plus, les grands centres commerciaux sont d'importants générateurs de flux de voitures individuelles.

Enfin, la finitude de la planète doit nous inciter, collectivement à économiser les ressources naturelles et l'énergie. Le transport en commun répond à cette nécessité bien plus que l'utilisation de la voiture individuelle et offrira à nos concitoyens en difficulté économique des modes de déplacements peu onéreux dans une perspective d'augmentation du coût des déplacements par l'augmentation du coût des énergies fossiles ou fissiles.

La Métropole, à travers ce projet de transport en commun nommé T4, apporte des réponses globalement positives, à ces grandes problématiques du siècle, ce qui nous semble aller dans le bon sens. Néanmoins, certains aspects doivent être approfondis ou redimensionnés pour réussir un projet qualitativement exemplaire. Nous ne souhaitons pas rester dans la qualité médiane. Notre territoire par ses problématiques, ses retards, notre population par ses difficultés et ses aspirations, méritent une exemplarité fonctionnelle, environnementale et économique et à plus forte raison pour des projets comme la création d'une nouvelle ligne de transport en commun.

C'est pourquoi nous soutiendrons et défendrons ce projet dans sa vision stratégique. A cette étape de la concertation il manque une série de données et des plans d'aménagements pour pouvoir affirmer une cohérence entre la vision stratégique et les opérationnalités. C'est pourquoi nous proposerons, également, des variantes ou des compléments en terme d'aménagement dans l'objectif d'être dans la recherche cohérente d'un investissement générant le maximum de plus value en terme de qualité de service de transport, de partage de l'espace public apaisant, et de protection de l'environnement.

[1] http://www.invs.sante.fr/publications/2002/psas_020624/programme.html

[2] http://opac.invs.sante.fr/doc_num.php?explnum_id=8433

[3] <http://www.inserm.fr/index.php/thematiques/cancer/dossiers/cancers-et-environnement>

2- AVANCÉE DÉMOCRATIQUE :

Lors de l'étape précédente de travail sur ce dossier, la Métropole n'ayant pas présenté les plans des aménagements des grandes places et des intersections, nous avons demandé à avoir accès à l'intégralité du parcours et les coupes de voiries qui y étaient associées. Nous tenons à souligner que la Métropole a accédé à cette demande et nous a fourni non seulement la totalité des documents mais en nombre suffisant pour y travailler sérieusement avec nos bénévoles et militants associatifs. Nous tenons à souligner l'effort démocratique consenti, qui devrait être durable et largement renforcé. Néanmoins, le budget global et par segment, ainsi que le bilan stationnement global ne nous a pas été transmis.

3- REVOIR LE DESSIN DES EXTRÉMITÉS DES LIGNES

La future ligne T4 sera une ligne de bus à haut niveau de service longue de 8,5km et de 15 stations entre Boulingrin et Zénith. Ce segment qui correspond à la volonté de porter un arc nord-sud correspond à un besoin intermodal de déplacement de véhicules légers en intra agglomération ou en trafic d'échange qui diminuerait la circulation automobile. C'est la raison pour laquelle lors des premières phases d'élaboration du projet, l'arc nord-sud avait été retenu comme étant une solution pour relier les plateaux nord et l'extrémité sud de l'agglomération. La nécessité de limiter les ruptures de charge sur une ligne de transport en commun est impérieuse si on veut améliorer l'intermodalité.

3.1 Relier le Zénith au Technopole

Les besoins de déplacements et d'intermodalité exigent que la future ligne T4 ait son terminus connecté avec celui du métro-bus sur le technopole. Le Technopôle du Madrillet c'est : 100 hectares d'activités, des lycées, de l'enseignement supérieur, de la recherche et un nombre d'entreprises encore en développement. Pour les déplacements doux, une véritable coupure urbaine, liée au trafic voiture de la sortie de voie rapide, existe entre le rond-point du Zénith et l'entrée dans le Technopôle du Madrillet. Cette zone en plein développement doit être connectée au parking P+R du zénith.

3.2 Desservir le CHU.

Les besoins en déplacements entre pôles générateurs de flux et zones de stationnement ou résidentielle nous poussent à proposer que la gare soit reliée, au C.H.U via les boulevards.

Depuis la mise en service du Métrobus la question récurrente des rouennais est pourquoi ne pas avoir réalisé une ligne jusqu'au CHU ? Il faut donc rappeler que le C.H.U représente 5 000 personnes qui se déplacent quotidiennement et la Faculté de Médecine et de Pharmacie en représente 7 000. Durant les prochaines années qui viennent, le développement de Rouen Innovation Santé va générer encore plus de déplacements et la qualité de la liaison avec la gare rive-droite, tant qu'elle reste la seule gare à Rouen, orientera certains choix de déplacements des salariés et des

visiteurs. Or la rupture de charge comme le manque de visibilité du trajet sont des obstacles à cette intermodalité.

Le plan de déplacement des employés de la ville de Rouen et du C.H.U mené en 2009 présentait un potentiel d'agents du C.H.U habitant à moins de 3 km d'une gare relié à ville de Rouen de 13,34%. Ce sont principalement des personnes qui utilisent leur voiture.

4] LA CARBURATION:

Nous sommes pour des véhicules au GNV ou au bioGNV : pour protéger notre air, limiter les émissions de gaz à effet de serre et devenir autonomes.

Les matériels roulants sur TEOR 1, 2 et 3 roulent avec de l'Euro 3 ou de l'Euro 5 en fonction des modèles roulants (1).

En ce qui concerne les matériels roulants, l'annexe des données techniques fournie à l'appui du rapport du délégataire à la CREA indique la politique d'acquisition du matériel roulant comme suit :

Modèle	Type	Parc	Age moyen	Niveau de dépollution	Carburant
Renault Agora TEOR	articulé	3	11,85	Euro 2	gazole
Renault Agora	articulé	34	11,85	Euro 2	gazole
Irisbus Citelis TEOR	articulé	28	6,28	Euro 3	diester 30 %
Irisbus Néocralis TEOR	articulé	38	0,46	Euro 5 (EEV)	diester 30 %
Irisbus Agora L	articulé	26	7,79	Euro 3	diester 30 %
Evobus 0405N2	Standard	14	13,47	Euro 2	Gazole
Irisbus Agora	Standard	76	7,83	Euro 3	diester 30 %
Irisbus Citelis	Standard	14	4,53	Euro 5 (EEV)	Gazole
Heuliez GX117L	minibus	16	9,66	Euro 3	Gazole
Irisbus Crossway	Standard	37	4,29	Euro 5 (EEV)	Gazole
Fiat Ducato	minibus	7	1,41	5	Gazole

Les bus récemment acquis comme l'Irisbus Néocralis, Citelis et Crossway, ayant moins de cinq ans d'âge sont pourvus de la norme de dépollution « Euro 5 EEV » en vigueur. La CREA s'est dotée d'un parc de véhicules avec échappement vers le haut dont les effets sont en cours d'analyse. Si cette solution s'avère pertinente au regard de la qualité de l'air, elle sera étendue à l'achat de tous les nouveaux véhicules.

(1) : <https://www.ccomptes.fr/Publications/Publications/Communaute-d-agglomeration-Communaute-d-agglomeration-Rouen-Elbeuf-Austreberthe-CREA-volet-Transports-urbains-de-voyageurs-Rouen-Seine-Maritime>

Le GNV répond déjà à la norme Euro 6, qui est entrée en vigueur en 2014, contrairement aux motorisations diesel pour lesquelles les constructeurs vont devoir créer des systèmes anti-pollution à intégrer aux nouveaux modèles. Le GNV et le bioGNV représentent une réelle avancée sur le plan écologique et ont pleinement leur place dans le nouveau mix énergétique (2).

(2) : http://atee.fr/sites/default/files/ATEE/brochure_biogmv_club_biogazweb.pdf

Dans ce tableau les émissions des principaux polluants pour les bus en fonction du carburant (3)

■ Pour les PL, bus et autocar

Des normes exigeantes pour les émissions des poids lourds, bus et cars

Masse, en grammes par kilowatt-heure (g/kWh), des oxydes d'azote (NOx), monoxyde de carbone (CO), hydrocarbures (HC) et valeur limite pour les particules.

Normes	Textes de référence (directives)	Date de mise en application (tous types)	NOx (g/kWh)	CO (g/kWh)	HC (g/kWh)	Particules (g/kWh)
Euro 0	88/77	01-10-1990	14,4	11,2	2,4	-
Euro 1	91/542 (A)	01-10-1993	9	4,9	1,23	0,36
Euro 2	91/542 (B)	01-10-1996	7	4	1,1	0,15
Euro 3	1999/96	01-10-2001	5	2,1	0,66	0,13
Euro 4	1999/96	01-10-2006	3,5	1,5	0,46	0,02
Euro 5	1999/96	01-10-2009	2	1,5	0,46	0,02
Euro 6	Règlement (CE) n° 595/2009	31-12-2013	0,4	1,5	0,13	0,01

+ mesures particules en nombre
+ mesure NO2 prévue

Source : MEEDDM / DGITM

Un exemple concret explicité dans cette interview d'Eric Quiquet Premier Vice-président de Lille Métropole, Chargé des Transports urbains, Adjoint au Maire de Lille :

« Pour lutter contre la pollution de l'air et le réchauffement climatique, Lille Métropole s'est investi dans l'étude des énergies alternatives. Nous avons donc décidé de développer une nouvelle filière de carburant propre répondant aux problèmes d'environnement des villes et de valoriser une source d'énergie locale renouvelable. Dès 1990, Lille Métropole a mis sur pied un projet pilote en Europe visant à faire fonctionner huit bus urbains avec un biogaz purifié produit à partir de la fermentation des boues d'une station d'épuration. Ce programme ambitieux d'autobus au gaz a été développé avec la participation de la Commission Européenne, le Conseil Régional Nord Pas-de-Calais et l'ADEME. Lille Métropole a été la première collectivité de France à mettre en exploitation commerciale, le 14 mars 1994, un

véhicule à énergie gaz: un autobus PR 100.2 de la marque RENAULT V.I. L'expérience tirée de ce prototype de bus au gaz a permis à la Société RENAULT V.I. de produire en série un modèle de bus fonctionnant au GNV. Après 500 000 km d'exploitation et de suivi de tous les paramètres, Lille Métropole décide en 1999 de remplacer progressivement la flotte de bus urbains diesels par des modèles fonctionnant au gaz. A fin 2013, la flotte de bus urbains sera 100% au gaz soit 423 bus (standards et articulés) et 5 minibus de 8 mètres. » (4)

Un autre exemple d'une ville pionnière en matière de mobilité durable Strasbourg a ouvert sa première station GNV dès 1997. Un second équipement ouvert au public a été inauguré en 2009. Les stations GNV approvisionnent les véhicules des collectivités, des entreprises, des taxis et des clients particuliers.

(3) : http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/1- Transports_140212_JJB_V2.pdf

(4) : http://atee.fr/sites/default/files/ATEE/brochure_biogmv_club_biogazweb.pdf, p 19.

5. URBANISME DURABLE:

Pour une Croix Verte et Bleue naissant sur le Boulevard des Belges.

Le projet important de T4, le projet de "Ville respirable" et le projet de requalification du centre ville dense offrent la possibilité de façonner un projet global de type Trame Verte et Bleue Urbaine liant tous ces objectifs en s'appuyant sur le Boulevard des Belges qui est aujourd'hui une zone de très grande dégradation environnementale. Prenons donc ce grand virage du 21^{ème} siècle dans ce secteur de la ville et envoyons un signal indiquant que Rouen entre dans le 21^{ème} siècle.

5.1 Descriptif sommaire de l'aménagement :

Principe d'aménagement sur la Croix verte et bleue : Suppression de 2 voies de circulations automobiles pour réaliser des cheminements doux végétalisés et avec la présence d'eau sur les itinéraires suivants qui permettront de relier les pôles principaux de l'ouest de la ville

Les projets de réintroduction de la nature en ville sont nécessairement des projets intégrés, à même de traiter des enjeux multiples. En s'appuyant sur la présence des éléments naturels dans les espaces urbanisés, ils permettront de constituer une trame

naturelle urbaine. Les aménagements urbains devront intégrer des principes généraux relatifs à la qualité environnementale: gestion des eaux pluviales au plus près du cycle naturel, perméabilité des sols contre les îlots de chaleur urbaine, recours aux énergies renouvelables et aux éco-matériaux, gestion durable des déchets...

5.2 Un urbanisme qui aide les habitants face au réchauffement climatique.

Face à l'inéluctabilité des impacts liés au changement climatique, il apparaît nécessaire d'adapter les milieux urbains avec l'objectif principal de réduire la vulnérabilité des territoires et des populations. La végétalisation urbaine et l'introduction de l'eau sont des actions les plus régulièrement mises en l'avant en matière d'« adaptation » aux effets du changement climatique, notamment pour lutter contre l'aggravation du phénomène d'îlots de chaleur urbain. À ce même titre, les Trames Vertes Urbaines (TVU) apparaissent comme des mesures possibles d'adaptation des villes au changement climatique, en contribuant également à l'intégration progressive des principes d'un développement durable en milieu urbain. Les îlots de fraîcheur créés par des programmes de végétalisation accrue ont déjà montré leur performance sur le microclimat urbain.

En matière d'aménagement les grands principes sont de retrouver des zones de déplacements confortable avec des parties enherbées, avec de la végétation arbustive basse et des îlots plus denses qui permettent la genèse de lieux intimes et de rencontre. Pour ce qui est de la présence de l'eau on peut imaginer des fontaines ou des petits cours d'eau du type de ce qui existe rue Eau de Robec.

5.3 Un Urbanisme qui améliore la qualité de vie des habitants.

- Par la qualité et le confort des espaces publics.

Cette démarche propose aux habitants des espaces de détente et de loisirs en plein air, gratuits et accessibles à tous. Pour voir et vivre la ville autrement avec de réels espaces qualitatifs loin du bruit, des dangers et de la pollution des grands trafic dans un cadre où le bâti présente une très bonne qualité architecturale.

- Par la réduction et la fixation de la pollution atmosphérique.

Des expositions en laboratoire mettent en évidence les capacités d'absorption des polluants (NOx, COV, ozone) par les végétaux, qui varient selon le polluant et l'espèce végétale (arbres, arbustes, herbacées, feuillus, conifères, feuillage caduque ou persistant, etc.). Cependant peu d'évaluations concrètes sur le terrain ont été réalisées. Le piégeage des particules par les feuilles est avéré, mais il est transitoire et reste difficile à calibrer, car de nombreux facteurs interviennent. Les données actuelles ne permettent pas de dresser une liste d'espèces à implanter pour réduire la pollution atmosphérique, la diversité de la végétation étant un facteur favorable à la qualité de l'air.

5.4 Un urbanisme qui permet le maintien et le développement de la biodiversité.

La Trame verte et bleue est une démarche qui vise à maintenir et à reconstituer un réseau de continuités écologiques pour que les espèces animales et végétales puissent, comme l'homme, circuler, s'alimenter, se reproduire, se reposer... et assurer ainsi leur cycle de vie. Elle joue un rôle essentiel pour la préservation de la biodiversité, capital naturel aujourd'hui menacé.

5.5 Les fondements de ce projet présents dans le SCOT

Ce projet entre en résonance particulière avec les pages 42-43 DU SCOT DE LA MÉTROPOLE ROUEN NORMANDIE PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLES (PADD) Octobre 2014 :

"Si l'accès aux grands espaces naturels est important, le SCOT promeut également la réintroduction de la nature en ville, au cœur du tissu urbain. Il entend répondre ainsi à plusieurs enjeux :

Développer la multifonctionnalité des espaces,

Reconquérir des paysages et de la qualité de vie en ville,

Assurer le confort thermique des habitants (afin de prendre en compte les effets du réchauffement climatique).

Les projets de protection, de reconquête et de valorisation des rivières, ruisseaux et mares participent à cet objectif (projet de restauration à ciel ouvert d'une partie du Cailly). La végétalisation et l'eau devront être le plus possible partie prenante de l'aménagement urbain."

6 Les principes généraux à appliquer aux aménagements T4:

Ces principes sont déclinés dans le document technique.

6.1 Aménagement pour la circulation des vélos :

Les aménagements suivants pour faciliter et sécuriser la circulation des vélos sont à généraliser :

- *Sas vélos à chaque carrefour*
- *Continuité du marquage au sol à chaque traversée de carrefour :
Généralisation des symboles aux intersections comme av de Caen*
- *Piste cyclable sur trottoir :
Pour minimiser les conflits d'usage piétons / cycles, le traitement au sol doit permettre une claire distinction entre espace piéton et espace vélo par des revêtements de couleur différente, et par une ligne séparatrice détectable par les personnes non voyantes.*
- *Piste cyclable qui devient bande cyclable avant les intersections
En amont des feux, la piste rejoint la route et devient une bande pour passer le carrefour, assurant ainsi une bonne co-visibilité entre automobilistes et vélos et permettant un passage plus fluide et plus sécurisé des cyclistes au carrefour. Exemple avenue des Canadiens à St Etienne du Rouvray.*
- *Bonne visibilité aux abords des intersections :*
 - *En tenir compte pour l'implantation de la végétation. Les arbres au bord de carrefour sont souvent trop près de celui-ci.*
 - *Eviter les panneaux d'informations ou publicitaires devant les passages piétons.*

- *Eviter les obstacles :*

Ils gênent la circulation fluide des vélos et représentent un danger comme :

- *Les potelets*
- *Les angles droits*
- *L'implantation d'aménagement en double sens sous les arbres (pas pertinent à cause des racines).*

- *Aménagement de stationnement pour vélos selon besoins (cf document technique par segment) :*

Les emplacements pour vélos devraient être implantés selon les 3 types suivants:

- *Par des arceaux*
- *Par des arceaux couverts*
- *Par station sécurisée*

6.2 Traitement paysager:

Le traitement paysager du futur aménagement est essentiel comme principe d'atténuation au réchauffement climatique pour éviter les îlots de chaleur par les actions suivantes :

- *privilégier le maintien des alignements remarquables d'arbres de haute tige anciens existants,*
- *aménager des places végétalisées plutôt que minéralisées.*

6.3 Partage de l'espace public pour l'ensemble des usages :

Les aménagements accompagnant le tracé de la nouvelle ligne, proposera à l'ensemble des usagers de la ville, une qualité d'espace urbain et non routier, et un partage l'espace public sans conflit. Pour ce faire, il serait bon de :

- *revoir les abords de stations pour éviter les conflits d'usages pour les usagers des transports en commun (exemple : flot de piétons sortant du bus et se retrouvant à traverser une piste cyclable présente sur le trottoir)*
- *supprimer les pincements des espaces publics aux extrémités des stations par les nouveaux aménagements*

7. Axes d'amélioration :

7.1 Parking relais :

Nous considérons que la complémentarité entre les déplacements et le stationnement est très importante et passe par un véritable développement des parkings relais (dits P+R) notamment sur l'est où nous tenons à réaffirmer que la possibilité d'agrandir le parking du Boulingrin n'est pas une solution viable car bien trop centrale par rapport aux périmètres urbains. Nous préconisons une solution vers Darnetal, au plus près.

7.2 Place des vélos dans les transports en commun.

Nous ne pouvons nous résigner à exclure les vélos des transports en commun au jour où l'on veut lutter contre le réchauffement climatique. Or, le système actuel qui autorise les vélos entre 19h et 7h revient à une quasi exclusion. La Métropole nous a partiellement entendus puisque l'engagement a été pris d'ouvrir le chantier d'une évolution de ces règles.

7.3 Tarification

Notre volonté d'amélioration des conditions de déplacements alternatifs à la voiture s'appuie aussi sur une analyse économique qui démontre le coût astronomique de la voiture, et donc nous souhaitons que la tarification des transports en commun diminue fortement, et nous sommes en débat sur la gratuité.