

## Compte-rendu Atelier de concertation 1

### Performance et attractivité des transports en commun

Le mardi 25 septembre 2018 de 9h30 à 12h à Frontignan

Cet atelier se tenait à l'Hôtel d'Agglomération de Sète agglomération méditerranée à Frontignan. Cette deuxième phase d'ateliers de concertation était consacrée au pré-projet PDU : évaluation des actions à mettre en œuvre selon la thématique, propositions de solutions complémentaires. Envoyé préalablement à la tenue de l'atelier aux participants, un ordre du jour prévisionnel précisait les grands chantiers envisagés selon la thématique, permettant d'amorcer la réflexion.

En première partie de l'atelier, l'équipe projet faisait un rappel synthétique de la démarche du PDU (cadre légal, démarche de concertation, calendrier) et des grands enseignements de la première phase de concertation sur le diagnostic et les enjeux du PDU.

La deuxième partie était consacrée aux échanges et travaux sur les grands chantiers de l'objectif. Chaque grand chantier était introduit par le Bureau d'Etudes, avec notamment des cartographies illustrant les actions/projets prévus dans le pré-projet PDU, permettant de lancer les échanges (20 à 30 minutes environ par grand chantier).

En conclusion, chaque participant était invité à préciser l'action prioritaire à intégrer selon lui dans le PDU (1 seule réponse par participant).

### Equipe Projet PDU

| Membres présents   | Fonction   | Organisme                       |
|--------------------|--|---------------------------------|
| Laura JOURDAN      | Chef de projet PDU et transition énergétique     | Sète agglomération méditerranée |
| Eric VANDEPUTTE    | Chef de service Mobilité & Développement Durable | Sète agglomération méditerranée |
| Marco DI BENEDETTO | Bureau d'Etudes – Chef de projet                 | Horizon Conseil                 |
| Philippe DI SCALA  | Bureau d'Etudes - Concertation                   | Stratis                         |

### Composition de l'atelier

| Membres présents    | Fonction  | Organisme                       |
|---------------------|---|---------------------------------|
| Valérie FRANCOIS    | Responsable de la Maison de la Vie Associative et des Quartiers & Du point Europe | VILLE DE SETE - VIE ASSOCIATIVE |
| Corinne BEAUJARD    | Directrice Adjointe   | OFFICE TOURISME DE SETE         |
| Jérôme LEROYER      | "Pôle Mobilité Bruit Déplacements Publicité"                                      | DDTM34                          |
| Denis BAVIERE       | Principal   | COLLEGE JEAN-MOULIN SETE        |
| Jean-Jacques LIAGRE | Responsable Sécurité / Logistique   | AUCHAN DE SETE                  |

|                       |  |  |
|-----------------------|--|--|
| Marion FELTER         | Service "Prospective et Aménagement de l'Espace"                 | Sète agglomération méditerranéenne                         |
| Mohamed EL ASRI       | Conseiller en Insertion - Référent Mobilité                      | Mission Locale Intercommunale des jeunes du Bassin de Thau |
| Alice SANDEVOIR       | Directrice Pôle Cadre de Vie                                     | VILLE DE FRONTIGNAN  |
| Stéphane LOUBIE       | Responsable, Mission Mobilité Durable, Pôle Routes et Transports | DEPARTEMENT DE L'HERAULT                                   |
| Pierre LARY           | Directeur  | OFFICE TOURISME DE BALARUC LES BAINS                       |
| Rodolphe BOYER        | Représentant du Bassin de Thau                                   | ASSOCIATION DES PARALYSES DE FRANCE – FRANCE HANDICAP      |
| Jacques RAUZY         | Membre   | CONSEIL DE QUARTIER VILLE DE SETE                          |
| Agnès d'ARTIGUES      | Chargée de Mission "Contrat de Gestion Intégrée"                 | SMBT   |
| Jean-Louis GUIRAUDIE  | Chargé de mission Intermodalité - Voyageurs                      | DREAL OCCITANIE  |
| Ludovic LANDA         | Chef de service  | BRIGADE TERRITORIALE DE POLICE MUNICIPALE S.A.M            |
| Pierre ECHARDOUR      | Président  | CONSEIL DE QUARTIER VILLE DE SETE                          |
| Florence RAMOS        | Instructrice des demandes de financements                        | Sète agglomération méditerranéenne                         |
| Marion REBOTIER       | Membre   | CONSEIL DE DEVELOPPEMENT                                   |
| Frédéric DESPLATS     |  | GIHP LR  |
| Inès L'HENDRET        | Service Voirie   | VILLE DE SETE  |
| Jean-Jacques TAILLADE | DGA  | Sète agglomération méditerranéenne                         |

## ▶ LE DEVELOPPEMENT D'UNE OFFRE SAM PLUS FIABLE EN TRANSPORT EN COMMUN EN SITE PROPRE (TCSP) ET PLUS ATTRACTIVE

### Actions envisagées dans le pré-projet PDU

- ▶ Le TCSP suivant la RD2 connecté sur le futur PEM de Sète
- ▶ Le TCSP sur Verdun-Blanc pour garantir l'accès à Sète et offrir une solution fiable en été

Aller plus loin :

- ▶ l'entrée Est de Sète
- ▶ vers les quais de Sète suivant l'axe du boulevard Hugo

### Selon vous, y-a-t-il d'autres axes à envisager en TCSP ? Sur la totalité de l'itinéraire ou sur une partie ?

### Éléments de réflexion

En préalable, la mise en place d'un site propre implique nécessairement une augmentation de la fréquence. Cela nécessite donc « un accompagnement pour éviter de voir des couloirs bus vides », et donner l'impression qu'ils ne servent que très peu. A cet égard, dans Sète, le rôle des gestionnaires de voiries est stratégique pour mettre en place une nouvelle répartition de l'espace viaire au profit des transports en commun.

Un avantage non négligeable est signalé : « lorsque l'on crée un TCSP, cela crée de nouvelles recettes » dues à l'augmentation de la fréquentation.

Les points de congestion sont à traiter en couloirs bus en priorité (Entrée Est de Sète notamment). Toutefois, « il faut faire une distinction entre les heures de pointe et les heures creuses ». C'est donc aux heures de pointe qu'il est nécessaire de mettre en place des sites propres de transports en commun, protégés de la circulation et de la congestion automobile. Ainsi, on pourrait prévoir « des aménagements réversibles, en fonction des horaires », voire en fonction de la saison touristique.

De même, il n'est pas indispensable de prévoir un site propre sur la totalité de l'itinéraire. Ainsi, certains points sensibles sont à traiter en priorité, car ils sont souvent sources de bouchons : entrées de communes, traversées de ronds-points...

Pour envisager la performance des transports en commun, « le temps est plus important que le facteur financier ou que le facteur distance ». Ainsi, « une personne qui se déplace raisonne en temps, plutôt qu'en distance de parcours ».

A cet égard, concernant l'entrée Est de Sète (avenue Martelli), le flux de circulation provoquant une congestion provient essentiellement du Nord et de l'Est de l'agglomération. Le traitement doit donc se passer dès l'amont de l'entrée Est. Il serait donc judicieux de prévoir un parking-relais en amont pour que les gens puissent monter dans un transport en commun performant pour accéder au centre-ville... et passer moins de temps qu'en voiture.

### **Propositions complémentaires pour le PDU**

- ▶ Mettre des TCSP en priorité sur les points de congestion : entrées de Sète notamment.
- ▶ Envisager des aménagements réversibles en fonction des heures de pointe et des heures creuses.
- ▶ Prévoir des aménagements ponctuels priorisant les transports en commun sur des points sensibles : entrées de ville, traversées de ronds-points.
- ▶ Prévoir un TCSP sur l'entrée Est de Sète couplé à un parking-relais en amont.

## **▶ L'EXPERIMENTATION D'UNE DESSERTE MARITIME SUR L'ETANG**

### **Actions envisagées dans le pré-projet PDU**

- ▶ Mise en place d'un service expérimental en été
- ▶ Construction en partenariat d'une flotte adaptée
- ▶ Annualisation de la desserte interne dans Sète

**Selon vous, quel(s) service(s) faut-il prévoir en priorité sur les navettes maritimes ? Estival, annuel quotidien, événementiel ? Vers quel public ?**

### **Eléments de réflexion**

Un réseau inter-étang est envisagé dans le pré-projet PDU, reliant Mèze, Bouzigues, Balaruc-les-Bains et le PEM de Sète. De même, le renforcement de la navette inter-canaux dans Sète est proposé. Toutefois, il subsiste encore à ce jour beaucoup de contraintes techniques (accostage, passages sous les ponts, points de correspondances...).

Sur l'étang de Thau, il existe un fort potentiel touristique pour un service de navettes maritimes. Toutefois, « l'agglomération a-t-elle vocation à faire un service touristique ? ». A cet égard, il y a déjà un projet avec un prestataire privé « qui va prendre d'importants risques financiers ». Ainsi, ne vaut-il mieux pas promouvoir les entreprises citoyennes en mettant les moyens pour les soutenir ? En résumé, « faut-il laisser faire le privé ? ».

En complément, il faudrait prévoir une liaison vers Frontignan du dispositif inter-étang. Le Palais des Sports va accueillir un parking de 900 places. « Celui-ci pourrait aussi servir de parking-relais », avec un point d'accès maritime. A priori, « les quais existent déjà ». Le canal vers Frontignan, sur lequel la vitesse est limitée à 5km/h ne semble pas convenir à une desserte de passagers. Toutefois, il pourrait servir au transport de marchandises, « ce qui permettrait de désengorger les routes et les centres-villes des camions ».

Par ailleurs, une solution serait à étudier en prévoyant une ligne maritime en saison sur l'axe Marseillan-Sète. En effet, l'entrée Ouest de Sète connaît d'importantes difficultés lors de la saison estivale : « la ligne 9 Marseillan-Sète est une catastrophe » pour un grand nombre d'utilisateurs. Elle bloque dès le Lido et à l'approche de Sète. Une navette maritime directe sur l'axe Marseillan, serait un bon complément à une desserte de proximité assurée par la ligne 9. Dans cette optique, des questions se posent : « faut-il faire rentrer la ligne 9 en centre-ville ? Ne faudrait-il pas l'arrêter au Théâtre de la Mer ? »

Aussi, on pourrait envisager « un départ de navette maritime des Quilles pour rejoindre le centre. »

### Propositions complémentaires pour le PDU

- ▶ Promouvoir et soutenir les initiatives privées touristiques inter-étang.
- ▶ Prévoir un quai d'accès de navette maritime au parking du Palais des Sports, qui peut servir aussi de parking-relais.
- ▶ Envisager la mise en place d'une ligne maritime estivale Marseillan-Sète, en complément de la ligne 9.
- ▶ Etudier la mise en place d'une navette estivale Quilles-centre-ville de Sète.

## ▶ LE MAILLAGE D'UNE OFFRE DE PARKINGS-RELAIS (P+R) DE STATIONNEMENT SERVICIELS

### Actions envisagées dans le pré-projet PDU

- ▶ Implantation aux gares de Sète, de Frontignan et à termes Marseillan et Vic
- ▶ Implantations en lien avec les dessertes TCSP et maritimes : Balaruc-les-Bains, Frontignan, entrée Est de Sète, Mèze

#### Offre de services envisagée :

- ▶ services à la personne, commerces de proximité, livraison colis
- ▶ stationnement (covoitureurs, vélos, motos) avec consignes
- ▶ recharge des véhicules électriques IRVE, location de vélo
- ▶ espace de covoiturage dédié, espace d' « auto partagée »

**Selon vous, y-aurait-il d'autres P+R à envisager ? Quel(s) service(s) faut-il prévoir ? Dans tous ou dans certains uniquement ?**

### Eléments de réflexion

Le futur réseau de TCSP n'a de sens qu'avec un maillage complet de parkings-relais sur le territoire. Toutefois, si l'on veut garantir un réel usage de ces parkings-relais, « il faut à la fois inciter et contraindre ».

Pour l'entrée Est de Sète, il faudrait des parkings-relais sur les 2 principaux axes : sur la RD2 et sur l'avenue Martelli. Une implantation est à envisager sur l'ancien Lidl à la Peyrade qui permettrait de désengorger le Mas Coulet. Sur Mas Coulet, il est prévu une élévation en silo. Dans ce secteur, la Région Occitanie a aussi un projet portuaire pour une activité en lien avec le port. Essence et Carburant de France sont vendeurs de leur terrain. En réalité, « il faudrait faire une étude pour voir les surfaces nécessaires et l'impact sur les flux sur l'entrée Est ». Ce lien entre habitat, urbanisme,

mobilité, stationnement doit être traité en articulation avec le SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale).

Généralement, « les personnes qui utilisent les P+R ont peu de réels besoins de services de proximité (commerces), ils ont avant tout besoin de stationner leur véhicule ». Les services associés aux P+R sont donc essentiellement liés aux problématiques de mobilité : tarifs, sécurité, stationnement, accès centre-ville...

En termes de services incitatifs, la tarification des P+R doit être nécessairement couplée avec celle des transports en commun. Aussi, une harmonisation tarifaire des P+R est à privilégier sur l'ensemble du territoire de SAM.

Par ailleurs, pour améliorer l'attractivité de ces P+R, on pourrait prévoir des avantages pour les covoitureurs. A cet égard SAM vient d'adhérer au Rezo Pouce, service d'autostop et de covoiturage solidaire, qui pourrait être favorisé dans les parkings relais (gratuité du stationnement pour les inscrits ?).

La sécurité est également importante dans les parkings-relais. En effet, il faut « sécuriser les voitures, mais aussi les vélos et... les personnes », y compris « dans l'accès et la sortie du parking ». Dans cette optique, l'éclairage est indispensable. Il existe d'ailleurs « des possibilités d'éclairage solaire, comme à Carcassonne, avec des aides financières de l'ADEME ».

Les bornes de recharge de véhicules électriques sont aussi à multiplier dans les P+R. Toutefois, il s'avère « quelles sont peu utilisées lorsqu'elles sont proches du centre urbain. Si elles sont éloignées elles sont utilisées, mais il faut gérer la rotation pour éviter que les gens ne laissent leur voiture toute la journée. » Il faut donc prévoir une présence humaine sur le site.

L'intermodalité et les relations avec les vélos notamment sont aussi à développer dans les parkings-relais. Ainsi, il faut prévoir « des parkings vélos sécurisés, avec un accès par badges ». Cela permettrait « un gain de temps lorsque l'on arrive en voiture et que l'on peut faire le dernier km en vélo ».

L'usage des P+R par les touristes est aussi crucial. Souvent, « les touristes préfèrent la solution de facilité. Les parkings-relais peuvent être une véritable alternative pour eux s'ils restent attractifs, notamment au niveau du tarif ». En effet, le tarif n'est pas rédhibitoire, surtout s'ils savent que l'accès au centre-ville de Sète est compliqué en voiture.

La problématique des campings cars est aussi évoquée Il y en a beaucoup l'été sur le territoire, qui peuvent aussi utiliser les parkings-relais. Pourtant « il faut veiller à ce que les campings cars n'utilisent pas les parkings-relais plus longtemps que nécessaire ». Ainsi, Auchan à Sète connaît régulièrement cette problématique d'usage longue durée de son parking.

### **Propositions complémentaires pour le PDU**

- ▶ Prévoir des parkings-relais sur les 2 axes de l'entrée Est de Sète.
- ▶ Lancer une étude sur les besoins de surfaces nécessaires pour un parking-relais à l'entrée est de Sète.
- ▶ Prévoir une tarification couplée P+R – Transports en commun, harmonisée sur l'ensemble de l'agglomération et cohérente avec celle des parkings et stationnements en centre-ville.
- ▶ Prévoir des avantages (tarifaires ?) pour les covoitureurs et les adhérents du réseau Pouce dans les parkings-relais.
- ▶ Garantir la sécurité des véhicules et des personnes dans les parkings-relais
- ▶ Etudier la mise en place d'éclairages solaires dans les P+R pour garantir la sécurité.
- ▶ Implanter les bornes de recharge électriques dans les P+R mais en garantissant leur rotation.
- ▶ Prévoir des parkings vélos sécurisés avec accès par badge dans les P+R.
- ▶ Promouvoir les P+R auprès des touristes, comme véritable alternative pour accéder facilement au centre-ville.
- ▶ Accepter l'accès des P+R aux campings car, tout en veillant à leur bon usage.

## ▶ LA PROMOTION D'UNE DESSERTE FERREE AUTOUR DE PEM ET DE GARES SECONDAIRES ET LES LIAISONS VERS LES TERRITOIRES VOISINS

### Actions envisagées dans le pré-projet PDU

#### Renforcer la desserte ferroviaire

- ▶ Complémentaire aux lignes SAM internes au bassin
- ▶ Grille horaire simplifiée. Offre améliorée en soirée
- ▶ Offre renforcée sur les gares de Marseillan et Vic Mireval (en été notamment)

#### Favoriser l'accès tous modes aux trains

- ▶ Favoriser l'intermodalité en vélo - Services de proximité
- ▶ Conditions de stationnement sélectives (abonnés)
- ▶ Harmoniser le stationnement entre futurs PEM de Sète et Frontignan

### Selon vous, quels sont les priorités sur la desserte ferrée Interne, externe ? Annuel, estival ? Quels services faut-il envisager : billettique/tarifcation... ?

### Éléments de réflexion

Tout d'abord, le Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) de Frontignan est une priorité, à afficher clairement dans le PDU (notamment dans les représentations cartographiques).

Aujourd'hui, « la formule du train n'est pas attractive dans les relations internes à SAM : c'est lourd et il y a du retard. » Dans le projet de LGV jusqu'à Perpignan, avec l'ouverture de la gare nouvelle de Nîmes, la partie Montpellier-Béziers va désormais être relancée. Cela devrait donc libérer à terme des sillons ferroviaires sur l'axe Vic-Frontignan-Sète-Marseillan, ce qui pourrait permettre de relancer l'offre TER.

L'intégration et l'harmonisation tarifaire entre les TER et le réseau de bus de SAM est également un sujet important à ne pas oublier.

Montpellier Méditerranée Métropole relance actuellement son PDU. Il est donc nécessaire de se coordonner avec eux, « en matière de transports en commun, mais aussi en matière de continuité cyclable entre nos 2 territoires ». Ainsi, la prolongation du tramway montpellierain jusqu'à Poussan est évoquée, mais semble difficile à mettre en œuvre. Attention toutefois, à ne pas mettre en concurrence les services fer et route, qui doivent plutôt être complémentaires.

### Propositions complémentaires pour le PDU

- ▶ Profiter de la libération de sillons offerte par la LGV pour renforcer l'offre TER de Vic à Marseillan.
- ▶ Harmoniser les tarifs entre TER et réseau de transports en commun de SAM.
- ▶ Coordonner le PDU de SAM avec celui de 3M dans les liaisons entre les 2 territoires (train, bus, vélo...).

## ▶ CONCLUSION : ACTIONS PRIORITAIRES DE L'ATELIER

### Des navettes maritimes très attendues... sur l'étang et sur le front de mer

- ▶ Expérimenter la desserte maritime sur l'étang (7 citations)
- ▶ Une navette estivale Marseillan-Sète-Frontignan par la mer

- ▶ Déployer des dessertes maritimes entre les communes, pour habitants et touristes confondus, en évitant de le faire porter par des privés

### **La fiabilité et l'attractivité des transports en commun avec un réseau de TCSP...**

- ▶ Le développement d'une offre en transports en commun plus attractive (2 citations)
- ▶ Développer une offre fiable en TCSP
- ▶ Améliorer la fréquence des transports en commun en heure de pointe
- ▶ Innover dans le Haut Niveau de Service, avec des transports en commun terrestres et maritimes
- ▶ Ne pas oublier le transport scolaire, notamment du nord vers les lycées Sétois

### **...s'adossant à un maillage de parkings-relais sur le territoire**

- ▶ Développer des TCSP, en prévoyant conjointement des pistes cyclables et des parkings-relais liés
- ▶ Fiabiliser l'offre en transports en commun par le développement de sites propres, adossés à des P+R bien positionnés
- ▶ Un maillage du territoire autour de parkings-relais (5 citations)
- ▶ Création de parkings-relais
- ▶ Un P+R à l'entrée de Sète, connecté à un Transport en Commun en site Propre
- ▶ Lancer une étude de modélisation de TCSP, P+R, trafic à l'échelle du cœur d'agglomération

### **Une véritable desserte ferrée du territoire sur l'axe Vic-Frontignan-Sète- Marseillan**

- ▶ Une desserte ferrée autour de PEM et gares secondaires (3 citations)