

Compte-rendu Atelier de concertation 2

Meilleur partage de l'espace dans les centres de communes

Le mardi 25 septembre 2018 de 14h à 16h30 à Frontignan

Cet atelier se tenait à l'Hôtel d'Agglomération de Sète agglopôle 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 agglopôle méditerranée
Eric VANDEPUTTE	Chef de service Mobilité & Développement Durable	Sète agglopôle 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
Jean MARCHAND	Service Mobilité	Sète agglopôle méditerranée
Valérie FRANCOIS	Responsable de la Maison de la Vie Associative et des Quartiers & Du point Europe	VILLE DE SETE - VIE ASSOCIATIVE
Isabelle VERRIER	Membre	JEUNE CHAMBRE ECONOMIQUE
Jérôme LEROYER	"Pôle Mobilité Bruit Déplacements Publicité"	DDTM34

Emile GALIANA	Membre	Les Serpentins - CONSEIL DE QUARTIER Balaruc-les-Bains
Patrick GALBOIS	Responsable Projets Infrastructures	VILLE DE FRONTIGNAN
Marc SOLER	Pôle Route et Mobilité	DEPARTEMENT DE L'HERAULT
Roger LABBE	1er Adjoint	VILLE DE VIC-LA-GARDIOLE
Henri DESANLIS	Membre	CONSEIL DE QUARTIER VILLE DE SETE
Hélène MATHEVON	DGS	VILLE DE BALARUC LES BAINS
David CATTALORDA	Chargé de mission SCOT	SMBT
Emile FAURA	Président	CONSEIL DE QUARTIER VILLE DE SETE
Florence RAMOS	Instructrice des demandes de financements	Sète agglomération méditerranéenne
Christian HERNANDEZ	Membre	CONSEIL DE DEVELOPPEMENT
Catherine JUDELL-DUFOUR	Membre	CONSEIL DE DEVELOPPEMENT ET CONSEIL DE QUARTIER VILLE DE SETE
François MORENO	Attaché de gestion	OGEC St Joseph – St Pierre
Alain MICHELETTI	Responsable PVRD - Adjoint DGAST	VILLE DE SETE

▶ ASSURER L'ACCESSIBILITE DU TERRITOIRE ET DE LA VILLE CENTRE

Actions envisagées dans le pré-projet PDU

- ▶ Garantir l'accès au territoire et à la ville de Sète
- ▶ Hiérarchiser le réseau routier

Selon vous, y-a-t-il d'autres axes à envisager pour garantir l'accessibilité du territoire ? De Sète ?

Eléments de réflexion

Une voiture se déplace environ 10% de la journée. « Le reste du temps soit 90% de la journée, elle est à l'arrêt ou parkée. » Pour améliorer la qualité de vie dans les centres-villes, il faut donc réguler l'usage et la place de voiture.

Dans les centres de communes, il apparaît donc nécessaire d'agir à la fois sur les voiries pour réguler le flux automobile, mais aussi sur le stationnement, gros consommateur d'espace urbain.

Ainsi, « on ne peut pas « élargir les routes indéfiniment et il faut stocker les voitures ».

Ainsi, « toutes les villes du Nord de l'Europe ont pris le problème à bras le corps, avec des parkings de proximité hors des centres-villes. » Pour certains, « il faut mettre les voitures hors des villes ». Sur Balaruc les Bains, 2 parkings en périphérie sont ainsi projetés.

Encore faut-il qu'il y ait une offre de transports en commun. Ainsi, il n'existe pas de liaison en bus entre Balaruc et Frontignan : « on est obligé de passer par Sète ! ». Malheureusement, « on a l'impression que tout est fait pour l'usage de la voiture ».

L'usage de la voiture doit nécessairement changer, à l'instar du système d'autostop-covoiturage, réseau Pouce, soutenu par le département de l'Hérault et auquel SAM vient d'adhérer.

La complexité géographique de Sète est soulignée : « Sète est une île, avec 2 entrées à l'Est ». Dans la future ZAC, il est prévu de réserver du foncier pour un parking-relais. Toutefois, « est ce qu'un parking relais est une solution efficace pour une ville de 40 000 habitants ? » Sur Sète, « l'expérience des grands événements démontrent que les gens prennent le bus ». Il faut donc les encourager à en faire autant pour accéder au centre-ville lors des périodes normales (hors événement).

Tout le monde a le droit de se déplacer : « il ne faut pas faire de sélection par l'argent ».

Moins de voitures en ville, c'est plus de passage pour les transports en commun. Ainsi, « on revit en communauté ». En plus, « si les transports en commun sont à l'heure, on les prend ».

L'enjeu est donc aussi de s'adapter aussi aux nouveaux modes de mobilité, notamment auprès des jeunes actifs. La mise en place d'une « application multimodale (bus, vélo, covoiturage, P+R...) serait judicieuse pour faciliter et donner envie de laisser sa voiture ».

Propositions complémentaires pour le PDU

- ▶ Réguler l'usage et la place de la voiture en ville au profit d'une meilleure qualité de vie.
- ▶ Prévoir une liaison directe en transports en commun entre Balaruc et Frontignan, sans passer par Sète.
- ▶ Mettre les voitures en stationnement hors des centres-villes : des parkings de périphérie.
- ▶ Mettre en place une application multimodale pour informer et donner envie de laisser la voiture.

▶ DEPLOYER DES PLANS DE CIRCULATION EN FAVEUR DES MODES ACTIFS

Actions envisagées dans le pré-projet PDU

- ▶ Sortir la voiture des centres villes : fluidifier et apaiser les cœurs de village
- ▶ Filtrer les accès aux centres villes : zones de trafic restreintes
- ▶ Accompagner les opérations routières de projet de pacification des villes et villages
- ▶ Limiter les circulations et canaliser le stationnement aux abords des écoles et établissements scolaires

Selon vous, ces actions sont-elles envisageables (acceptables) sur le territoire ? Y-a-t-il des périodes (été ?) ou d'autres lieux prioritaires ?

Éléments de réflexion

En préambule, il faut rappeler que le Plan de Protection de l'Atmosphère englobe actuellement le nord de l'agglomération (zone de Vic et Mireval). Le PPA propose déjà des mesures très restrictives. Sur l'ensemble du périmètre de Sète agglomération méditerranéenne, il faut donc prendre des mesures fortes pour réduire les émissions de gaz issues des transports routiers. C'est d'ailleurs, l'objectif principal des PDU.

Il est également important de ne pas oublier les déplacements des personnes à mobilité réduite dans la réflexion, en identifiant tous les types de handicaps (mental, physique, malvoyants...). Les aménagements en faveur des PMR bénéficient le plus souvent à tous les usagers.

Premier constat : « à Sète, le mercredi on circule normalement lorsqu'il n'y a pas école ! ». Hérault Transport ne transporte pas un enfant de 0 à 3 km. Une solution pourrait être de mettre en place un système performant de ramassage scolaire de courte distance pour que les parents n'amènent plus systématiquement leurs enfants à l'école en voiture.

Il y a eu des tentatives de mise en place de Pédibus sur Sète. Mais « pédibus est basé sur le volontariat des parents et généralement cela ne dure que quelques mois ». Il y a pourtant des expériences innovantes ailleurs : « à rennes ils ont mis en place des Scoutbus, avec un véhicule vélo électrique de 9 places, avec un animateur ».

La sécurité devant les établissements scolaires est aussi un axe fort. Il faut mieux marquer la signalisation (« pas uniquement un panneau de limitation de vitesse »), en généralisant la mise en place de zones 20-30.

Sur tous ces aspects de mobilité, sécurité, accès, les Plans de déplacements des Etablissements Scolaires (PDES) sont donc à généraliser sur le territoire. Toutefois, il faut nécessairement les accompagner dans cette démarche.

Aussi, « il faut lutter contre l'illusion de la vitesse en voiture ». La voiture ne fait pas toujours gagner du temps. Mais cette prise de conscience ne marche pas toute seule. Il faut aussi contraindre l'usage. D'ailleurs, la culture de la voiture ne se désagrège pas chez les plus de 50 ans : « on a un sentiment de puissance dans sa voiture ». Ainsi, chez les aménageurs et les décideurs, ce problème persiste : « pourquoi n'a-t-on pas prévu de passage vélo sur le nouveau pont Sadi Carnot actuellement en travaux ? ». Pourtant, « on peut se déplacer autrement qu'en voiture. »

Dans le PDU, il faudrait également aller plus loin : « on vit dans une région où il fait beau et où d'autres modes de déplacements que la voiture peuvent être privilégiés ». Pourquoi pas mettre en place un système de vélobib intercommunal, avec des places de stationnement vélo dans les parkings-relais ? Cela résoudrait aussi le manque de places sécurisées pour garer son vélo. Pour certains, les vélos en libre-service semblent adaptés à la taille de l'agglomération. Un système d'abonnement à l'année pourrait être mis en place (40 euros par exemple à Grenoble).

Pour terminer, on peut également signaler qu'agir sur les modes actifs est aussi un enjeu de santé publique : « faire du vélo ou de la marche, c'est aussi faire une activité physique, bonne pour la santé. » Et c'est important notamment, « pour les personnes sédentaires qui restent toute la journée derrière un bureau ».

Propositions complémentaires pour le PDU

- ▶ Ne pas oublier les déplacements des Personnes à Mobilité Réduite en identifiant tous les types de handicap (mental, physique, malvoyants...).
- ▶ Mettre en place un système de transports scolaires de courte distance pour éviter que les parents amènent leurs enfants en voiture à l'école.
- ▶ Accompagner les établissements scolaires dans la mise en place de leurs PDES.
- ▶ Prévoir une place pour les autres modes de déplacements que la voiture dans tout nouvel aménagement routier.
- ▶ Mettre en place un système de location de vélo intercommunal, avec des places/espaces dans les parkings -relais.
- ▶ Mettre en place un dispositif de location de vélos en libre-service, avec un abonnement annuel modéré.
- ▶ Favoriser les modes actifs, au profit de la santé publique.

▶ REDISTRIBUER ET DEFINIR L'OFFRE DE STATIONNEMENT SELON LES USAGES

Actions envisagées dans le pré-projet PDU

- ▶ Mailler le territoire de parcs relais
- ▶ Réglementer le stationnement : Favoriser la rotation
- ▶ Libérer l'espace public du stationnement sur voirie
- ▶ Améliorer le respect du stationnement horodateurs
- ▶ Canaliser le stationnement vers des parcs de proximité
- ▶ Développer des cartes résidents et professions mobiles
- ▶ Faciliter une gestion mutualisée du stationnement
- ▶ Limiter l'offre sur les corridors de TCSP et autour des PEM
- ▶ Stationnement 3.0 : Guidage du stationnement

Selon vous, existe-t-il d'autres leviers d'action sur le stationnement dans les communes ?

Éléments de réflexion

Le levier du stationnement apparaît crucial pour mieux répartir l'espace dans les centres urbains, au profit des autres modes de déplacements. Pour cela, il faut contraindre le stationnement.

Ainsi, pour retrouver de l'espace sur le domaine public, il faut proposer des parkings en ouvrage et supprimer tout stationnement en voirie.

Une hiérarchie incitative pourrait même être établie en matière de stationnement sur le modèle d'Albi. Il y a 3 niveaux de stationnement : au centre-ville c'est très cher ; autour, généralement en zones 20/30 les parkings sont fléchés et un peu moins chers, et en périphérie ils sont beaucoup moins chers.

L'enjeu tourne donc bien autour de la mise en place de parkings-relais en périphérie, couplés à une offre efficace de transports en commun pour relier le centre-ville de Sète notamment.

Le système des parkings-relais en périphérie, où on laisse sa voiture pour prendre un bus paraissent ainsi être une solution à mettre en œuvre sur Sète, notamment à l'Est, près du rond-point de la RD600 où commencent les bouchons généralement.

Pour garantir la viabilité d'un parking-relais à l'entrée Est de Sète, il faut une offre alternative performante, avec un site propre bus pour accéder au centre-ville. Mais pour certains, cela passe aussi par la contrainte : « il faut supprimer des places de stationnement en centre-ville pour qu'il n'y ait plus le choix ». C'est notamment le cas à Montpellier.

Ces parkings-relais sont bien entendu à hiérarchiser et peuvent avoir plusieurs fonctions ou usages selon la période de la journée ou de l'année. Ainsi 'le parking du Lido, payant l'été, pourrait être gratuit le reste de l'année avec des navettes bus fréquentes et régulières vers le centre-ville ». En effet, l'entrée Ouest de Sète, notamment en été, reste problématique.

Pour certains, « le parking-relais du futur PEM de Sète paraît sous-dimensionné avec seulement 250 places ». Peut-être faudra-t-il l'agrandir (en étage ?) à terme.

Propositions complémentaires pour le PDU

- ▶ Reporter le stationnement en voirie dans les centres-villes dans des parkings en ouvrage.
- ▶ Envisager une politique incitative sur le stationnement : très cher en centre-ville, moins cher autour et peu cher en périphérie.
- ▶ Prévoir des parkings-relais à l'entrée Est de Sète, couplés à des lignes de bus.
- ▶ Prévoir des parkings-relais saisonniers payants l'été et gratuits le reste de l'année (Lido notamment).
- ▶ Envisager la possibilité d'augmenter la capacité du P+R du PEM de Sète.

▶ MIEUX PRENDRE EN COMPTE LA MOBILITE EN 2 ROUES MOTORISEES

Actions envisagées dans le pré-projet PDU

- ▶ Sécurité routière et sensibilisation
- ▶ Réglementation de l'offre de stationnement
- ▶ Services à offrir

Selon vous, quel(s) action(s) ou service(s) faut-il entreprendre en faveur (ou contre) des 2 roues motorisées ?

Éléments de réflexion

La problématique des 2 roues motorisées est particulièrement importante sur l'agglomération. Pour rappel, 3% des déplacements sont effectués en 2 roues motorisées (soit environ 13 000 chaque jour). Un constat est également fait : « si on reporte la voiture à l'extérieur, il y aura spontanément plus de 2 roues motorisées dans le centre-ville ».

A cet égard, « les adolescents ont le plus souvent un comportement incivique ». Ainsi, sur Sète il y a beaucoup de stationnement pour les 2 roues, mais les ados ne veulent pas y aller, car ils craignent les vols. Du coup, ils se garent n'importe où, au plus près de leur destination. Il faut donc proposer des parkings sécurisés pour les 2 roues motorisées. Cependant, « faut-il faire payer le stationnement des 2 roues motorisées ? ». Si on le fait payant, il ne sera pas utilisé !

De plus, si l'on veut empêcher que les motos et scooters se garent sur des emplacements dédiés aux vélos, il faut installer des racks spécifiques et adaptés aux 2 roues motorisés. Ces emplacements pourraient être multipliés à la proximité immédiate des intersections, où ils ne provoqueraient pas de nuisances sur la visibilité des automobilistes.

Propositions complémentaires pour le PDU

- ▶ Prévoir plus de stationnement sécurisé pour les 2 roues motorisées.
- ▶ Empêcher le stationnement des 2 roues motorisées sur des emplacements dédiés aux vélos.
- ▶ Multiplier les stationnements des 2 roues motorisées aux intersections.

▶ CONCLUSION : ACTIONS PRIORITAIRES DE L'ATELIER

Des centres de communes à apaiser de la circulation automobile

- ▶ Diminuer la place de la voiture
- ▶ Reconquête de l'espace public
- ▶ Délester les voiries des centres urbains et des noyaux villageois

Des centres-villes à rendre accessibles en vélo

- ▶ Faciliter les déplacements doux
- ▶ Favoriser la continuité cyclable sur l'agglomération : sécurité des voies et des parkings vélo, double sens cyclable dans les traversées de communes, signalétique unique
- ▶ Favoriser les déplacements vélo et piétons dans les centres des 14 communes de SAM
- ▶ Rendre accessible les centres-villes en 2 roues par des pistes cyclables moins dangereuses
- ▶ Favoriser les déplacements en vélo, avec des parkings sécurisés

Un stationnement à reporter en périphérie des centres-villes

- ▶ Augmenter l'offre de stationnement pour les riverains
- ▶ Réduire le stationnement en centre-ville pour orienter vers de nouvelles alternatives
- ▶ Des parkings-relais hiérarchisés sur le territoire
- ▶ Développer des parkings de délestage des centres-villes.
- ▶ Reporter et augmenter l'offre de stationnement à l'extérieur des centres urbains

Des actions de sensibilisation à entreprendre pour faire changer les habitudes de déplacements

- ▶ Education et prévention
- ▶ Education civique et évolution culturelle