

Compte-rendu Atelier de concertation 3

Une mobilité apaisée sur les courtes et moyennes distances

Le jeudi 27 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
Jean MARCHAND	Service Mobilité	Sète agglomération méditerranée
Valérie FRANCOIS	Responsable de la Maison de la Vie Associative et des Quartiers & Du point Europe	VILLE DE SETE - VIE ASSOCIATIVE
Jérôme LEROYER	"Pôle Mobilité Bruit Déplacements Publicité"	DDTM34

Régis CAPELLE	Service "Habitat"	Sète agglomération méditerranéenne
Emile GALIANA	Membre	Les Serpentins - CONSEIL DE QUARTIER VILLE DE SETE
Claudine BAQUERRE	Pôle Route et Mobilité	DEPARTEMENT DE L'HERAULT
Alice SANDEVOIR	Directrice Pôle Cadre de Vie	VILLE DE FRONTIGNAN
Catherine LOGEART	Adjointe Déléguée à la Sécurité Sociale	VILLE DE BALARUC LES BAINS
Agnès d'ARTIGUES	Chargée de Mission "Contrat de Gestion Intégrée"	SMBT
David COTTALORDA	Chargé de mission SCoT	SMBT
Jean-Marc MOLLE	Vice-Président	CONSEIL DE QUARTIER VILLE DE SETE
Florence RAMOS	Instructrice des demandes de financements	Sète agglomération méditerranéenne
Christian DAVID	Membre	CONSEIL DE DEVELOPPEMENT
Inès L'HENORET	Service Voirie	VILLE DE SETE
Alain MICHELETTI	Responsable PVRD - Adjoint DGAST	VILLE DE SETE

► REALISER DES PLANS PIETONS COMMUNAUX

Actions envisagées dans le pré-projet PDU

- ▶ Promouvoir le dispositif de la Slow Città, la ville des solidarités et la ville partagée.
- ▶ Aménager des lignes de désir et magistrales piétonnes en ville.
- ▶ Le jalonnement piéton pour orienter les flux selon les cheminements les plus directs ou les plus confortables.
- ▶ Encourager les courtes distances : densité de l'espace, temps de vie, accessibilité physique et horaires.
- ▶ La sécurisation des cheminements piétons : abords des établissements scolaires ou en lien avec les réseaux de transports en commun.

Selon vous, les actions envisagées sont-elles suffisantes ? Faut-il aller encore plus loin ?

Éléments de réflexion

La notion de partage de l'espace public est essentielle et concerne tout le monde. En effet, « un jour on est cycliste, un autre jour on peut être piéton et le lendemain usager de l'automobile ». Il faut sensibiliser sur ce fait. Ainsi, lorsque l'on parle d'incivisme, cela ne concerne pas uniquement les automobilistes. Cela concerne aussi les cyclistes, qui « vont à fond comme s'ils faisaient le Tour de France. Ils sont aussi dangereux pour les piétons. » Pour mémoire, « les Vélos à Assistance Electrique qui se multiplient de plus en plus sont limités à 25 km/heure en France ». Il faudrait donc plus d'éducation de tous les usagers de la voirie publique. Ainsi, « sur la route, c'est la Loi du plus fort ».

Favoriser la pratique des modes actifs, c'est aussi permettre aux personnes à mobilité réduite, contrainte ou forcée, de se déplacer facilement et sans risque. Ainsi, « avec près de 4000 curistes par jour, Balaruc les Bains concentre beaucoup de personnes à mobilité réduite qui ont des difficultés à se déplacer ». Il est impératif de prévoir un aménagement urbain favorable : circulation apaisée, cheminements larges, espaces de repos... Ainsi, la pacification de ces zones urbaines ne peut se faire qu'avec beaucoup d'aménagements qui montrent que c'est une zone partagée. « Il ne faut pas uniquement se contenter d'un panneau de limitation de vitesse ».

On constate aussi « un déficit de communication sur les zones de rencontres. C'est mal connu du grand public ». Sur le territoire de SAM, il existe très peu de vraies zones de rencontre (Cœur de Frontignan par exemple). Ainsi, « une zone de rencontre, c'est le dernier rempart avant de piétonner ». Il faut dans tous les cas, communiquer sur les conduites à tenir dans cet espace protégé. A Frontignan, le centre ancien est en zone 20 depuis 5 ou 6 ans. « Cela s'est très bien passé alors qu'il y avait beaucoup de craintes. On a souvent peur du changement alors que parfois cela passe sans problème ».

L'agglomération doit financer de vraies zones 30 avec des vrais aménagements, « pas juste un coup de peinture ». Ainsi, « dans une zone 30, on donne la priorité aux modes actifs ». Il y a ainsi de vrais choix urbains à faire entre l'implantation de giratoires ou de carrefours à feux par exemple. A cet égard, dans le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de SAM, il y a une volonté d'élargir les zones 30 sur le territoire. « Il faut aussi prévoir qu'elles soient respectées par les automobilistes et... les cyclistes. » La vitesse excessive est ainsi souvent pointée du doigt.

Dans cette optique, l'exemple du BUC à Frontignan est parlant. Jusqu'en 2011, il y avait beaucoup d'accidents mortels. Depuis les aménagements, c'est devenu un axe sécurisé avec une vitesse qui est passée de 70 km/h à moins de 50 km/h.

Le Plan d'Actions pour les Mobilités Actives (PAMA) lancé par l'Etat en 2015 a permis de mettre en place de nouveaux outils à porter à la connaissance du public Il introduit un principe essentiel de prudence à l'égard des usagers les plus vulnérable. Ainsi, « le non-respect d'un passage piéton, c'est désormais 6 points de retrait de permis ». Ainsi, « le dispositif législatif est en place, c'est désormais aux communes de le mettre en œuvre. »

L'exemple de l'implantation des passages piétons est flagrant : « on a vraiment l'impression, que les passages piétons sont plus au service des automobilistes que des piétons ». D'ailleurs, « il faudrait aménager les passages en fonction du flux des piétons en évitant de leur faire faire des détours ». Sinon, « les gens vont au plus court et traversent en dehors de clous ». Attention, à Sète, il existe de vraies problématiques techniques (notamment sur les ponts), avec des distances à respecter pour la sécurité des piétons.

À Sète, il serait compliqué de tout piétonner, car il y a une forte densité d'acteurs dans l'hypercentre qui nécessitent un accès en véhicule (services de secours, livraisons, commerces, banques, pharmacies...). Il faut donc hiérarchiser par rapport à l'usage. Pour certains, « il ne faut pas toujours supprimer le stationnement, car il amène aussi des ressources ».

La problématique des établissements scolaires est également essentielle : « il serait bon que les voitures ne prennent pas toute la place, souvent en double file devant les écoles ». Pour cela, il s'avère nécessaire de « sensibiliser les parents par les enfants ». De plus, l'activité physique, c'est bon pour la santé. De même, « un enfant arrivant à pied ou à vélo est plus actif et concentré que s'il arrive en voiture ».

Propositions complémentaires pour le PDU

- ▶ Eduquer tous les usagers de la voie publique et sensibiliser sur le partage de cet espace.
- ▶ Permettre aux personnes à mobilité réduite de se déplacer facilement et en toute sécurité.
- ▶ Aménager physiquement de vraies zones de partage pour obliger les automobilistes à respecter les limitations.
- ▶ Mettre en œuvre le Plan d'Actions pour les Mobilités Actives (PAMA), pour protéger les usagers les plus vulnérables.
- ▶ Prioriser la circulation piétonne dans les centres-villes.
- ▶ Sensibiliser sur les bénéfices pour la sécurité et la santé des accès aux établissements scolaires en modes actifs.

▶ AMENAGER DES CONTINUITES CYCLABLES POUR LES DEPLACEMENTS QUOTIDIENS

Actions envisagées dans le pré-projet PDU

- ▶ Déployer un réseau maillé et jalonné sur le territoire
- ▶ Les relations prioritaires : axe d'Est en Ouest 'Frontignan-Sète' et le maillage du tour de l'Etang
- ▶ Objectif : déployer un réseau maillé de 150 km d'ici 2030
- ▶ Concrétiser les schémas vélos : Marseillan, Gigean, Frontignan, Sète, Balaruc les Bains...
- ▶ Assurer le bon entretien des voies cyclables

Selon vous, existe-t-il d'autres zones (voies) à aménager prioritairement ?

Eléments de réflexion

Actuellement, il existe 93 km d'aménagements cyclables sur le territoire de SAM. Pourtant, de réels besoins subsistent encore.

Ainsi, « il faudrait assurer la continuité cyclable vers les zones d'emploi (Eaux Blanches par exemple) ».

Un constat : la signalétique vélo n'est absolument pas homogène sur l'ensemble du territoire. En effet, il y a 5 niveaux d'intervention sur les vélos : communes, département de l'Hérault, agglomération, Région Occitanie, associations. Ils ont chacun leur propre signalétique. Il faudrait donc « un interlocuteur unique en charge de la signalétique vélo ». Cette maîtrise d'ouvrage de la signalétique vélo devrait être portée par l'agglomération (schéma directeur). Il y a là « un vrai choix à faire pour les élus ». Si c'est le cas, l'agglomération ne financeraient que les aménagements entrant dans ce schéma.

Attention toutefois, « à ne pas multiplier les signalétiques routières, piétonnes, vélo... ».

Une question est posée : « en signalétique vélo, faut-il mettre les indications en km ou en temps ? ».

Pour certains, « rouler sur piste cyclable ou sur la route est tout aussi dangereux ». Il faut absolument veiller à leur bon entretien. Par exemple, « sur les accotements il faut faire attention aux ronces, dangereuses pour les cyclistes et leurs vélos ».

Par ailleurs, de nombreux projets de contournements routiers sont prévus sur les communes du territoire, dans le but d'apaiser les centres-villes. Toutefois, sur ces contournements, il faut aussi indiquer l'obligation de prévoir des aménagements cyclables.

Propositions complémentaires pour le PDU

- ▶ Assurer la continuité cyclable vers les zones d'emploi.
- ▶ Homogénéiser la signalétique vélo sur l'ensemble du territoire communautaire, avec un interlocuteur unique (SAM ?).
- ▶ Prévoir obligatoirement des aménagements cyclables sur tous les projets de contournement de commune.

▶ GARANTIR UN STATIONNEMENT VELO SECURISE

Actions envisagées dans le pré-projet PDU

- ▶ Créer des places de stationnement de proximité devant les établissements publics, administratifs, scolaires et commerces
- ▶ Faciliter le stationnement sur les pôles intermodaux : le vélo maillon du dernier ou 1er kilomètre
- ▶ Veiller au bon entretien des pistes cyclables.
- ▶ Proposer une offre de stationnement privée

Selon vous, existe-t-il d'autres actions à mettre en œuvre pour garantir le stationnement vélo ?

Éléments de réflexion

On recense actuellement 1500 arceaux environ sur le territoire de SAM.

Le positionnement des arceaux vélo est important : « un cycliste recherche du stationnement au plus près de sa destination ». Il faut prévoir des arceaux à proximité des générateurs commerciaux, administratifs, scolaires...

Ainsi, pour le stationnement vélo, « il faut rapprocher le plus possible les cyclistes du centre-ville (à moins de 500 mètres) ». Il faut aussi des lieux de stationnement vélo visibles et avec du passage. Cela sécurise. Ainsi, faudrait-il des parkings vélos payants sécurisés ? Autrement dit, le stationnement vélo doit-il être payant également ? Pour beaucoup, si on crée une nouvelle contrainte (payant), cela ne marchera pas. En attendant, « les cyclistes se garent sur le mobilier urbain ».

On pourrait également prévoir des parkings-relais vélo. Par exemple, au Mole, les gens viennent à vélo et terminent leur trajet à pied.

Toutefois, où faudrait-il rajouter des parkings vélos sécurisés dans Sète ? Il y a aussi un problème d'espace dans un environnement urbain très contraint.

La question se pose : quelle implication doit avoir l'agglomération SAM dans le stationnement vélo ? SAM pourrait aider à « l'implantation de box vélos sécurisés à des endroits phares (Thermes de Balaruc par exemple) ». A titre d'exemple, la Région a mis en place des Vélobox, mais elle se heurte à des problématiques de gestion au quotidien. La plus-value de l'agglomération se ferait sur le financement et la gestion au quotidien.

Un problème complémentaire est également évoqué : « les gens n'utilisent pas les arceaux, car ils ne sont pas compatibles avec les vélos d'aujourd'hui ». Ainsi, à l'instar de la signalétique, il existe une très grande diversité de stationnement vélo sur les communes. Un effort d'homogénéisation est nécessaire.

Propositions complémentaires pour le PDU

- ▶ Prévoir des stationnements vélos à proximité des pôles générateurs de déplacements.
- ▶ Prioriser l'implantation d'arceaux vélo dans des lieux bien visibles et avec du passage.
- ▶ Aider les communes à implanter des vélos box sécurisés sur les endroits phares du territoire.
- ▶ Homogénéiser les types de stationnement vélos sur les communes.

▶ DES ACTIONS INNOVANTES POUR FACILITER L'USAGE DU VELO

Actions envisagées dans le pré-projet PDU

Inciter et communiquer autour de l'usage du vélo avec les offices de tourisme, les sites web, les CCAS, les associations ...

- ▶ Guide bonnes pratiques du vélo - Plans vélo habitants et visiteurs

- ▶ Manifestions en faveur du vélo : 'journées sans la voiture'
- ▶ Engager des plans de mobilités scolaires ou d'entreprises
- ▶ Déployer une flotte de VAE en location longue durée
- ▶ Ouvrir un relais (maison) vélo : *atelier mobile, accueil, marquage...*

Mettre en œuvre le PAMA

- ▶ Généraliser l'obligation légale du Double Sens Cyclable dans les zones à vitesse limitée à 30km/h et moins. Désormais à 50km/h
- ▶ Mettre en place des SAS vélo aux croisements à feu/Giratoire

**Selon vous, quel(s) autre(s) service(s) faudrait-il prévoir en faveur de l'usage du vélo ?
Vers quel(s) public(s) : Scolaires, Touristes, Adultes ?...**

Éléments de réflexion

Pour certains, « il est indispensable de prévoir une flotte de vélo en libre-service : « il faut des choses fortes dans le PDU ». Toutefois, pour d'autres, « le système du vélo en libre-service a montré ses limites, notamment financières ».

En matière de sensibilisation, on pourrait prévoir un label écomobilité, avec une aide de l'agglomération, pour les entreprises, administrations, qui mettraient en place des aménagements cyclables : local vélo, vestiaires, douche... De même, « dans les grandes villes, il existe des entreprises qui interviennent en vélos : on pourrait les aider financièrement ».

En matière d'intermodalité, il faudrait augmenter le nombre de racks de stockage des vélos dans les TER. En effet, les cyclistes ne peuvent bien souvent pas monter dans le train. D'ailleurs, « il faudrait autoriser (tolérer ?) les vélos à monter dans les bus, en utilisant les plateformes PMR par exemple ».

Le sujet de la Maison du Vélo est au centre de nombreuses propositions. Tout d'abord, il faudrait qu'il soit poussé et porté par une association, et soutenu par l'agglomération. Sa première vocation serait de « (re)former à pédaler avec des écoles du vélo ». Parmi les services à envisager pour la Maison du Vélo, on peut citer la location de courte durée, le gravage, la réparation... attention, toutefois, « à ne pas être en concurrence avec des opérateurs privés ». Pour cela, il est impératif que la Maison du Vélo n'ait pas le même fonctionnement qu'un marchand de cycles. Elle doit donc rester dans un esprit associatif, de partage et de bien vivre ensemble, et pas dans un esprit de concurrence. Il est donc important d'encadrer et de réglementer ses missions.

Cette Maison du Vélo doit bien entendu être fixe, mais avec des services/actions itinérants dans les communes (lors de manifestations par exemple).

Dernier point et non des moindres, l'aide à l'achat de Vélos à Assistance Electrique mise en place par SAM depuis plusieurs années doit être prolongée et surtout... être clairement affichée dans le PDU.

Propositions complémentaires pour le PDU

- ▶ Etudier la mise en place d'un système de vélo en libre-service sur l'agglomération.
- ▶ Aider et labelliser les entreprises et administrations pour la mise en place de local vélo, vestiaires/douches...
- ▶ Autoriser et faciliter l'accès des vélos dans les TER et les bus.
- ▶ Bien cadrer et réglementer les missions de la Maison du Vélo pour éviter toute concurrence avec des opérateurs privés.
- ▶ Fixer la Maison du Vélo à un endroit de passage et prévoir des services ponctuels ou réguliers itinérants dans les communes.

- ▶ Prolonger l'aide à Vélos à Assistance Electrique.

▶ CONCLUSION : ACTIONS PRIORITAIRES DE L'ATELIER

Une attente forte : des centres urbains apaisés et partagés

- ▶ Partager les voiries
- ▶ Le partage de l'espace entre tous les modes
- ▶ La slow città : communiquer le plus possible sur cette notion auprès des usagers
- ▶ Appliquer les mesures du Plan d'Actions pour les Mobilités Actives (PAMA)

Favoriser les déplacements à vélo du quotidien avec des continuités cyclables

- ▶ Aménager des continuités cyclables pour les déplacements quotidiens (3 citations)
- ▶ Aménager des continuités cyclables pour les déplacements quotidiens, dont les déplacements vers les zones d'emplois
- ▶ La continuité cyclable en incluant l'accès aux zones d'activités
- ▶ La continuité et la sécurisation des pistes cyclables

Le stationnement vélo sécurisé : un enjeu de second plan

- ▶ Développer des parkings vélos sécurisés

Le vélo : un mode de déplacement à part entière à soutenir

- ▶ A fond sur le vélo dans toute sa pratique
- ▶ Faciliter l'accès aux nouveaux modes de déplacement (VAE...)