

Compte-rendu Atelier de concertation 4

De nouvelles pratiques de mobilité pour des déplacements plus harmonieux

Le jeudi 27 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
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
Karine FAESSEL	Conseillère Collectivités Territoriales	GRDF
Claudine BAQUERRE	Pôle Route et Mobilité	DEPARTEMENT DE L'HERAULT

Marion MICHELON	Chargée de Mission Ville du Futur	EDF
Agnès D'ARTIGUES	Chargée de Mission "Contrat de Gestion Intégrée"	SMBT
François POUJADE	Conseiller de Sète	POLE EMPLOI DE SETE
Nicole HERISSON	Chef de service Politiques contractuelles et de coopération	Sète agglomère méditerranée
Antoine PLATE	Membre	Comité de Quartier Athéna Balaruc les Bains
Charly MUZIOTTI	Chargé de relation Client	MODULAUTO
Marie-Christine BOYER	Responsable du service Transports Mobilité	Région Occitanie
Inès L'HENORET	Service Voirie	VILLE DE SETE

► INVERSER LES MOBILITES ET MISE EN ŒUVRE DE L'AGENCE DE MOBILITE

Actions envisagées dans le pré-projet PDU

- ▶ Systématiser des plans de mobilité pour les entreprises de plus de 100 salariés
- ▶ Plans de déplacements scolaires PDES : l'autonomie des déplacements vers les collèges et écoles
- ▶ Des dispositifs de sensibilisation « coaching personnalisé aux TC et modes alternatifs »
- ▶ Innovation 3.0: site de mobilité et d'information multimodale

Selon vous, quelles autres missions pourrait jouer l'agence de la Mobilité intercommunale?

Éléments de réflexion

La Loi de Transition Energétique prévoit des Plans de Déplacements Inter-Entreprises (PDIE) sur les grandes zones d'activités.

Même si c'est une obligation légale, on constate que « les entreprises sont souvent laissées seules pour la mise en place de leurs Plans de Déplacements Entreprises ». Il faudrait pouvoir les accompagner dans cette démarche.

Par ailleurs, pour les entreprises, « des vélos ou des voitures électriques, cela a un coût, qui le prend en charge ? » Il faudrait des mesures incitatives. Par exemple, « une entreprise qui souscrit à un PDE pourrait voir une baisse des cotisations sociales, qui se justifie par rapport à la baisse des accidents ».

La question se pose : « quel doit-être le niveau d'intervention de l'agglomération dans les PDE et PDIE : information, conseil, financement des études, réalisation de l'étude ? ». Il faut définir les missions de SAM dans ce domaine. Le bon niveau d'intervention semble être celui de l'accompagnement et de la coordination des entreprises.

Le premier rôle d'une agence de la Mobilité sur le territoire serait d'informer et d'inciter à aller vers d'autres types de mobilité que la voiture solo. Cette incitation pourrait être fiscale par exemple (indemnité kilométrique vélo). Toutefois, certains jugent « l'indemnité fiscale vélo à 400 euros ridicule ». En effet, « c'est aberrant d'avoir des déductions fiscales quand on a une grosse cylindrée ».

L'information sur le coût réel des transports est aussi essentielle. Ainsi, le plus souvent on minimise le coût réel d'une voiture en ne tenant pas compte de l'assurance, de l'entretien, de l'amortissement

de l'achat... Toutefois, « il s'avère important de communiquer objectivement sur le coût des transports », sans minimiser les avantages financiers, y compris de l'automobile.

L'idée d'un site d'information multimodale, avec les durées de trajets en temps réel pour chaque option de mode apparaît clairement très séduisante. Pourtant, quelle serait la bonne échelle pour ce type d'application : intercommunale, départementale ou régionale ?

Il semblerait « qu'une centrale de mobilité pilotée par la seule agglomération semblerait vouée à l'échec », car pas compétente sur de nombreux modes ou trajets. De plus, il faudrait mettre en place une équipe projet dédiée. L'agglomération peut juste faire de l'information locale. Cette agence devrait donc être initiée à l'échelle de la région Occitanie, avec des antennes locales dans les territoires. Pour la Région, la difficulté serait d'intégrer le secteur privé dans une démarche publique.

Par ailleurs, le mode de fonctionnement de l'agence de la mobilité semble particulièrement complexe : comment la faire vivre sans subventions des différentes collectivités ?

Pour SAM, la première étape serait déjà d'avoir sur son territoire un lieu où l'on vend tous les titres de transports : une Boutique des transports. L'idéal pour les usagers serait d'avoir une tarification et un titre unique (bus, car, trains...). Cela doit être mis en place en collaboration avec la Région.

Propositions complémentaires pour le PDU

- ▶ Mettre en place des mesures incitatives pour la mise en place des PDE et l'achat de véhicules électriques.
- ▶ Accompagner et coordonner les entreprises dans la mise en place de leurs PDE.
- ▶ Informer sur les coûts réels des différents modes de transports.
- ▶ Envisager une agence de la mobilité à l'échelle régionale.
- ▶ Travailler avec la Région Occitanie à la mise en place d'une tarification et d'un titre unique (bus, cars, trains) sur le territoire.

▶ UN PLAN D'AUTOPARTAGE ET DE COVOITURAGE A DEPLOYER

Actions envisagées dans le pré-projet PDU

- ▶ Innover pour une mobilité connectée : autopartage solidaire et covoiturage en temps réel
- ▶ Maillage d'aires de stationnement covoiturage sécurisées

Selon vous, comment mettre en place des solutions de covoiturage/efficace efficaces sur le territoire ? Vers quel public en priorité : salariés, visiteurs... ?

Éléments de réflexion

SAM vient d'adhérer à Rezo Pouce, réseau national d'autostop au quotidien. 85 panneaux de rencontre sont déployés sur le territoire communautaire. On s'inscrit sur internet avec une pièce d'identité. Le Département de l'Hérault a aussi signé une convention avec Rezo Pouce et souhaite insuffler ce dispositif sur tout le département : « les trajets ne s'arrêtent pas aux seules frontières des intercommunalités. » Une solution professionnelle est aussi proposée Rezo Pouce Pro.

De plus, il faut apporter des réponses et solutions différenciées à chaque public, en définissant leurs besoins. Le Département de l'Hérault souhaite mutualiser les moyens, notamment les actions inter-entreprises. C'est le cas sur le plan de mobilité interentreprises sur le quartier d'Alco. Une plateforme de covoiturage interentreprises vient d'être lancée. La difficulté du covoiturage est bien souvent de trouver un covoitureur dans l'heure, pour le retour notamment. En mutualisant les moyens, on apporte un plus grand choix et on minimise le risque. Ainsi, le covoiturage en temps réel doit être recherché, avec éventuellement une charte garantissant une solution pour le retour.

Pour SAM, la question se pose : faut-il plutôt privilégier le Rezo Pouce, ou faut-il développer un système de covoiturage, notamment dans les entreprises ?

Lorsque l'on traite du covoiturage, il faut aussi raisonner vers l'extérieur du territoire, vers Montpellier notamment. La problématique du stationnement est importante, avec des aires de covoiturage où les personnes se retrouvent et laissent au moins une voiture. Il est ainsi essentiel d'avoir « un système de sécurité sur les parkings ou aires de covoiturage où l'on va laisser sa voiture plusieurs heures ». De même, l'accès à ces aires de covoiturage ne doit pas être difficile ou contraignant, « sinon, on n'abandonne pas sa voiture ».

Pour soutenir le covoiturage, des avantages sont également à mettre en place : voies réservées comme aux USA, places dédiées et gratuites dans les P+R...

L'autopartage est aussi une autre solution à envisager sur le territoire de SAM. À Montpellier, cela a mis du temps à prendre : « il faut beaucoup de véhicules au début ». Le système d'autopartage est en boucle : on doit ramener sa voiture à sa place initiale. Gros avantage, ce système s'inscrit dans une vision globale des déplacements. Les adhérents au service d'autopartage n'ont plus de voiture personnelle. Naturellement, « ils roulent peu et ils reportent aussi leurs déplacements vers les modes actifs ou les transports en commun ». Ainsi, « une étude de l'ADEME démontre que 40% des déplacements des personnes qui sont passées à l'autopartage se font en modes actifs ».

Toutefois, la mise en place d'un service d'autopartage nécessite un fort investissement de base. Au départ, il faut plus de voitures que d'utilisateurs inscrits, pour éviter les craintes. Le système mis en place à Montpellier vient ainsi d'être transposé à Narbonne, Nîmes et Perpignan. Il pourrait donc l'être à Sète.

Propositions complémentaires pour le PDU

- ▶ Promouvoir le Rezo Pouce, réseau d'autostop au quotidien.
- ▶ Mutualiser les solutions d'autostop ou covoiturage dans les entreprises.
- ▶ Sécuriser et faciliter l'accès aux aires de covoiturage.
- ▶ Etudier la mise en place d'un service d'autopartage sur le territoire de SAM.

▶ L'ELECTROMOBILITE (ET L'ECOMOBILITE) A ENCOURAGER

Actions envisagées dans le pré-projet PDU

- ▶ Plan bornes IRVE (installation de Recharge de Véhicules Electriques)
- ▶ Promotion d'une flotte de VAE
- ▶ Equipement des parcs publics en véhicules sobres et électriques
- ▶ Faciliter le stationnement des véhicules sobres
- ▶ Aider au changement d'habitudes : former à l'écoconduite

Selon vous, quelles autres actions pourrait-on prévoir en faveur de l'électromobilité ?

Éléments de réflexion

Pour rappel, le respect de la qualité de l'air fait partie des objectifs réglementaires du PDU. Sur l'étang de Thau, on flirte avec les seuils d'alerte en monoxyde de carbone. Si on n'anticipe pas on devra subir les très fortes contraintes du Plan de Protection de l'Atmosphère.

Lorsqu'on parle de nouvelles énergies, il n'y a pas que l'électricité... Ainsi, sur le territoire, « on peut également prévoir un plan de développement du gaz au même titre que les IRVE ». Ainsi, le bio GNV fonctionne en économie circulaire avec la valorisation des déchets issus du territoire. Il existe aussi des projets de méthanisation des boues de stations d'épuration : « à partir des boues on

produit du bio gaz». Gros avantage, cela favorise la récupération et la production d'énergie localement. On pourrait ainsi implanter des stations de biogaz pour le transport routier de marchandises et d'autres plus petites pour les petits véhicules de particuliers ou d'entreprises. De plus, actuellement en France, près de 2500 bus fonctionnent au gaz (Béziers, Nîmes...). De plus en plus de collectivités s'y engagent, sur les transports en commun mais aussi sur les bennes à ordures ménagères.

SAM a fait l'appel à projet de l'ADEME pour l'implantation d'une station public/privé et des bornes adaptées pour les véhicules plus petits sur son territoire.

En matière d'énergie électrique, l'autopartage peut aussi être développé. « 4 véhicules électriques fonctionnent sur le service d'autopartage de Montpellier et 8 en plus le seront bientôt ». Leur usage dépend quand même de l'implantation de bornes IRVE. Ainsi le déploiement d'un plan de bornes IRVE est la première condition pour le développement des véhicules électriques, partagés ou pas. De plus, « on pourrait équiper les bornes de recharge avec des panneaux solaires. » Cela pourrait être mis en place sur les Pôles d'Echanges Multimodaux régionaux, comme Sète, voire Frontignan. Ce serait une action exemplaire.

En matière de transports en commun, le principal frein réside encore dans le coût : « un bus diesel vaut environ 300 000 euros. Pour un bus électrique il faut compter 600 000 euros ! ». Le 2^{ème} frein est aussi qu'un bus électrique compte tenu de son autonomie actuelle, ne peut être utilisé que sur des lignes courtes. Le 3^{ème} frein est celui de la puissance nécessaire pour alimenter un réseau entièrement électrique. Il y a aussi des contraintes sur l'aménagement du dépôt, la formation des mécaniciens... Cela va donc nécessiter un très fort investissement pour l'agglomération.

Propositions complémentaires pour le PDU

- ▶ Prévoir un plan de développement du bio gaz, favorisant la récupération et l'économie circulaire.
- ▶ Implanter des stations de biogaz pour les particuliers et les entreprises.
- ▶ Déployer un Plan de bornes IRVE bien réparties sur le territoire.
- ▶ Envisager l'implantation de bornes IRVE équipées de panneaux solaires sur les PEM de Sète et Frontignan.
- ▶ Initier le remplacement progressif de la flotte de bus par des énergies propres : électricité, biogaz...

▶ UNE ECOMOBILITE TOURISTIQUE POUR VALORISER LE TERRITOIRE

Actions envisagées dans le pré-projet PDU

- ▶ Elaborer un plan de mobilité touristique avec un bouquet de service intermodal
- ▶ Des réseaux de transport ferré, terrestre et maritime encore mieux adaptés
- ▶ Des plans de circulation sélectifs pour limiter les conflits piétons-vélos-VL

**Selon vous, ces actions contribueront elles à garantir l'attractivité touristique du territoire ?
Faut-il en prévoir d'autres ?**

Eléments de réflexion

Sur la RD600, il faudrait avoir une piste cyclable tout le long. « Il manque très peu : la traversée du trou de Lafarge ». Cette liaison serait complémentaire à celle prévue dans le programme du TCSP de la RD2.

Ainsi, dans le schéma cyclable du territoire, il existe plusieurs niveaux : Eurovélo 8 réseau européen, traversant le territoire et un réseau de mobilité touristique interne. Il faudrait les différencier. Ou tout

au moins indiquer les Eurovélo 8 sur les représentations cartographiques. Ainsi, en matière d'aménagements cyclables, pour les touristes, il faudrait unifier les sources d'information sur un portail internet unique.

Concernant la ligne maritime estivale Marseillan-Sète, très attendue apparemment, la Région pourrait intervenir au niveau des quais. Par contre, il y a un coût de fonctionnement très important à prévoir pour l'agglomération.

La problématique des trains est signalée : « il est très difficile de prendre un train le soir entre Sète et Montpellier ». De même, « on pourrait prévoir plus de trains l'été à Marseillan Plage ». La Région précise qu'il faudrait un 4^{ème} sillon entre Lunel et Sète qui dépend de la gare nouvelle de Manduelle.

Dernière proposition, avec l'arrivée de bateaux de croisière sur le port, on assiste souvent au débarquement de 200 personnes en même temps. Or, les 2/3 montent dans un car vers d'autres sites touristiques : Carcassonne, Montpellier ou ailleurs. Pourtant, le potentiel touristique de l'agglomération est réel, mais pas suffisamment exploité auprès de ce public.

Propositions complémentaires pour le PDU

- ▶ Terminer la continuité cyclable sur la RD60 : le trou de Lafarge.
- ▶ Unifier les sources d'information sur les aménagements cyclables pour les touristes, avec un site dédié.
- ▶ Mettre en place une navette maritime estivale Marseillan Plage – Sète, avec un financement des quais possible par la Région.
- ▶ Etudier des solutions pour capter sur l'agglomération le public des croisiéristes.

▶ FRET ET LIVRAISON DURABLE AU SERVICE DU DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

Actions envisagées dans le pré-projet PDU

- ▶ Réglementer les opérations de livraison
- ▶ Développer livraisons et distribution urbaine responsables : Innover dans la gestion du dernier km
- ▶ Maîtriser la mutation de la flotte PL : limitation et verdissement

Selon vous, quelles actions complémentaires pourraient être mises en place ? Quel(s) acteur(s) faut-il intégrer dans la gestion des livraisons : commerçants, transporteurs, acteurs économiques...?

Éléments de réflexion

La problématique des livraisons est essentielle. Les livraisons conditionnent l'activité et l'attractivité commerciales des centres-villes. Pourtant, « il faut éviter d'avoir des semi-remorques dans le centre-ville de Sète ». Cela nécessite une logistique et un intermédiaire pour la gestion du dernier kilomètre, avec des capacités de stockage. Il est également important « de faire respecter les horaires de livraison ». Ainsi, on constate « de plus en plus de poids lourds qui rentrent dans les villes, pas toujours plein d'ailleurs, et qui provoquent de l'insécurité. » En plus, « les poids lourds abiment les voiries », ce qui a un coût pour les collectivités.

Cette thématique des livraisons est donc à travailler en collaboration avec Montpellier Méditerranée Métropole, qui a lancé une réflexion sur la logistique urbaine. La source d'approvisionnement est la même : la zone de CLESUD à Miramas.

En matière d'interface avec le port, il y a également un travail à entreprendre avec la région Occitanie.

Propositions complémentaires pour le PDU

- ▶ Harmoniser et faire respecter les horaires de livraison.
- ▶ Coopérer avec Montpellier Méditerranée Métropole pour mutualiser les moyens d'actions.

▶ CONCLUSION : ACTIONS PRIORITAIRES DE L'ATELIER

L'écomobilité à développer... avec l'électricité ou le bio gaz

- ▶ Promouvoir de nouveaux modes de carburation (GNV, électrique...)
- ▶ Mettre les bus d'Agglomération en mode sobre : électricité et/ou GNV
- ▶ Encourager la mobilité durable au travers du bio GNV avec les bus, poids lourds et autres modes de transports

L'autopartage et le covoiturage : 2 solutions à développer conjointement

- ▶ Mettre en place un plan autopartage et covoiturage mutualisé dans les entreprises
- ▶ Déployer un plan d'autopartage et de covoiturage
- ▶ Mise en place d'un service d'autopartage
- ▶ Mutualisation des parkings pour le covoiturage, l'autopartage, l'électromobilité, les transports en commun (PEM)

Une information digitale, multimodale et en temps réel

- ▶ Mettre en place une plateforme numérique partagée avec les usagers
- ▶ Développer des solutions numériques pour faciliter la multimodalité
- ▶ Rendre visible les offres de transport via une application unique en privilégiant les transports décarbonés, avec une énergie solaire locale

Des actions à envisager en faveur de l'écomobilité touristique

- ▶ Intégrer la navette maritime Marseillan-Sète dans le schéma d'écomobilité touristique

La clé du succès : faire changer les habitudes de déplacements

- ▶ Faire changer les habitudes de déplacements
- ▶ Inciter au changement de comportement
- ▶ Prévoir un téléphérique