

Compte-rendu Atelier de concertation 3 « Modes actifs et nouvelles mobilités »

Le mercredi 14 mars 2018 de 9h30 à 12h à Frontignan

Cet atelier de concertation du PDU se tenait à l'Hôtel d'Agglomération de Sète agglomération méditerranée à Frontignan.

Il était consacré au diagnostic et enjeux des déplacements sur le territoire : principaux dysfonctionnements, actions déjà menées, grands projets, enjeux pour le PDU.

Envoyé préalablement à la tenue de l'atelier aux participants, un guide de réunion précisait les thématiques et questions abordées, permettant d'amorcer la réflexion.

La première partie de l'atelier, présentée par le Bureau d'Etudes, était consacrée à la démarche du PDU (cadre légal, 11 objectifs, concertation, calendrier) et aux grandes tendances chiffrées du diagnostic (grands flux, répartition par mode, motifs...).

La deuxième partie était consacrée aux échanges et travaux sur 8 thématiques « modes actifs et nouvelles mobilités ». Chaque thématique était introduite par le Bureau d'Etudes, avec des éléments clés issus du pré-diagnostic, permettant de lancer les échanges (20 minutes environ par thématique).

En conclusion, chaque participant était invité à préciser l'idée force qu'il retenait prioritairement des travaux du jour (1 seule réponse par participant).

NB : les participants pouvaient apporter des compléments aux échanges avant, pendant et après la tenue de l'atelier au moyen du guide de réunion complété. Ceux-ci sont signalés en bleu dans le présent compte-rendu.

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
Jonathan VERCRUYSE	Responsable Développement - Relations institutionnelles	GARES CONNEXIONS SNCF
Anne-France OSMO	DAST	MAIRIE DE FRONTIGNAN
Alain MICHELETTI	Responsable PVRD - Adjoint DGAST	MAIRIE DE SETE - CTM
Frédéric DESPLATS	Responsable opérationnel	GIHP
Claudine BAQUERRE	Chargée de Projets d'éco-mobilité	DEPARTEMENT DE L'HERAULT
Gérard TRECANNE	Président Départemental	CLCV - Consommation Logement Cadre de Vie
Eric MELIN	Chargé de Mission Aménagements Cyclables	DEPARTEMENT DE L'HERAULT
Sylvain BONNET	Directeur	Thermes de Balaruc les Bains
Daniel RIGAUD	Secrétaire	LA ROUE LIBRE
Marion REBOTIER	Responsable Gestion Commerciale	FLYING CAT
Lucas LABORIE	Chargé de missions Modes Actifs	Communauté d'Agglomération Hérault Méditerranée
Alexis DARRAS	Directeur Général des Services	MAIRIE DE GIGEAN
Frédérique BADAROUX	Adjoint Chef Département Mobilité	DREAL Occitanie
Odette AMANTON	membre	CDCA_ conseil départemental de la citoyenneté et de l'autonomie
François VALERIE	Responsable de Service	MAIRIE DE SETE - Maison de la vie associative quartiers
Bernard BOURDON	Membre	CONSEIL DE DEVELOPPEMENT
Catherine JUDELL DUFOUR	Membre	CONSEIL DE DEVELOPPEMENT
Roger LABBE	1er Adjoint et membre de la commission extra-municipale	MAIRIE DE VIC LA GARDIOLE
Rodolphe BOYER	Membre	ASSOCIATION DES PARALYSES DE FRANCE
Pierre HARDY	Chargé Vélo	ASSOCIATION MDD BALARUC LE VIEUX
Jérôme CASSAGNES	Chargé d'études Mobilités Actives	CEREMA
Agnès d'ARTIGUES	Chargée de Mission "Contrat de Gestion Intégrée"	SMBT
Jérôme LEROYER	Chargé de Mission Mobilité	DDTM34
Bruno VANDERMEERSCH	Membre	CONSEIL DE DEVELOPPEMENT
Olivier DE BROSSIA	PDG	Modulauto
Daniel RODRIGUEZ	Adjoint au Maire	VILLE DE MEZE
Dominique MUNOZ	Conseillère Municipale	VILLE DE MEZE
Jean Louis ARQUILLIERE	Cabinet	Sète agglomération méditerranée
Marie CHALVET	Service Mobilité	Sète agglomération méditerranée
Jean MARCHAND	Service Mobilité	Sète agglomération méditerranée

1. Selon vous, sur le territoire de Sète agglomération méditerranéenne, sommes-nous toujours dépendants de la voiture dans nos déplacements quotidiens ? Pensez-vous qu'il soit possible de limiter l'usage de la voiture dans nos communes ? Pour quels déplacements en particulier ?

Constats et dysfonctionnements signalés

Premier constat : la réduction de la voiture n'est pas un objectif en soi. L'objectif reste avant « améliorer la qualité de vie ». A ce titre, le mot clé est le partage : il s'agit de « vivre et circuler ensemble ». Cela passe donc par la réduction de l'usage, mais aussi de la place de la voiture.

La dépendance à la voiture et le sentiment de supériorité de l'automobiliste sur les autres usagers ont de beaux restes : « en moto on se salue, en voiture, on s'insulte ».

Pourtant, « la nocivité de l'automobile n'est plus à démontrer : pollution de l'air, risques sanitaires, pertes économiques du temps passé dans les bouchons quotidiens, coût des accidents jamais réellement évalués... »

L'aménagement du territoire a bien évidemment une influence sur les déplacements. Il existe un besoin de densification de la ville. Par exemple, des projets immobiliers situés à 20 ou 30 km de la ville centre vont provoquer de nouveaux besoins et flux de déplacements.

De plus, dans la réflexion sur les déplacements sur notre territoire, il est important de prendre en compte aussi les flux occasionnels générés par les touristes. En effet, il existe une forte activité touristique en été et lors des festivals. Par exemple, « les Thermes de Balaruc sont ouverts 10 mois sur 12. Chaque jour, plus de 4000 curistes sont traités, sans compter les accompagnants ». Ces curistes peuvent être amenés « à utiliser les transports en commun, les voies cyclables et les voies habituellement utilisées pour les engins motorisés comme les voitures, les motos et les camping-cars ».

Ainsi les touristes et visiteurs ont des problématiques et des besoins de déplacement très spécifiques, par rapport aux résidents, qu'il est important de prendre en compte dans le PDU.

Par ailleurs, la notion de mode de transport ou de déplacement doit s'intégrer dans un système global, où les personnes sont des clients : « on n'est pas sur un marché où les choses sont équivalentes ». Chaque mode présente ainsi des avantages et des inconvénients. Pour certains, 2 variables sont essentielles dans le choix du mode par le client potentiel : le prix et le temps.

Il s'agit donc de diminuer la place et l'usage de la voiture, mais en proposant de réelles alternatives, au moins aussi performantes. Ainsi, c'est parce qu'il y aura des offres alternatives disponibles que l'on pourra agir sur la sensibilisation, l'éducation, la pédagogie. Par exemple, beaucoup d'agglomérations font le choix des nouvelles technologies, telles que l'électro ou l'écomobilité.

Sur notre territoire, la voiture se taille encore la plus grosse part de l'espace public. Lorsque l'on parle d'alternative à la voiture, certains jugent qu'aujourd'hui, « les moyens en transports en commun ne sont pas mis en place ». Au sein des communes, il est possible de faire de la pédagogie en incitant les automobilistes qui utilisent leur voiture pour des déplacements courts de moins de 3 km (marché, courses, déposer des enfants à l'école, visites en ville...) à recourir aux modes actifs (marche et vélos) ou doux (transports en commun, bus ou navettes fluviales...). Ceci implique que les transports en commun soient développés et sûrs en termes de ponctualité, de fréquence et d'amplitude horaire afin d'être de réelles alternatives à la voiture.

De plus, la pratique du vélo est dangereuse, car souvent pratiquée au milieu de la circulation auto. Ainsi, on pourrait faire un diagnostic en marchant ou en pédalant, pour voir les difficultés

quotidiennes rencontrées. Les piétons représentent 30% de part modale, mais combien représentent-ils en termes d'espace public ? Et lorsque l'on affecte un espace à un autre mode, la voiture revient en force : par exemple une voiture garée sur un parking réservé aux motos, ou sur le trottoir... Pour certains, « si on n'impose pas des choses de façon autoritaire, les gens continueront d'utiliser leur voiture ». Et cette problématique n'est pas réservée qu'aux seuls résidents. Ainsi, « si les clients des Thermes pouvaient rentrer dans le hall en voiture, ils le feraient ».

Pour certains, est-ce que le centre-ville de Sète ne pourrait pas être entièrement piéton ? C'est le cas lors de certaines manifestations : Escalade à Sète par exemple. Ne pourrait-on pas passer « du ponctuel au régulier ? ». On pourrait utiliser les canaux en compléments (navettes par exemple). De même dans les communes plus petites, pourquoi peut-on rentrer en voiture jusqu'au centre ? Aussi, « ne pourrait-on pas réserver les dimanches pour la mobilité douce ? »

On peut également constater une forte inégalité territoriale dans le choix du mode de déplacements. Dans le cœur d'agglomération (Sète-Balaruc-Frontignan), il est « relativement facile de se déplacer en bus, à pied ou à vélo ». Dans les petits villages, tel que Poussan, il existe peu de choix pour aller à Sète autrement qu'en voiture. De même les déplacements entre villages sont très compliqués autrement qu'en voiture. Il faut donc trouver le moyen de « relier les communes en périphérie » : avec des transports en commun, des pistes cyclables... Cela permettrait aussi de pouvoir combiner les modes de transports : l'intermodalité.

Enjeux pour le PDU

- ▶ Prendre en compte les déplacements et les problématiques touristiques dans la réflexion.
- ▶ Mieux partager l'espace public en diminuant la place de la voiture au profit des modes actifs et des transports en commun.
- ▶ Agir sur les déplacements courts de moins de 3 km, pouvant être réalisés en vélo, à pied ou en transports en commun.
- ▶ Prendre des mesures contraignantes pour la voiture dans les villes, sur le stationnement, l'espace public...
- ▶ Développer aussi des alternatives à l'auto (transports en commun, pistes cyclables) dans et entre les villages périphériques.
- ▶ Réserver les dimanches pour la mobilité douce dans les communes.

▶ L'USAGE DU VELO

2. Pour vous, l'usage du vélo comme moyen de déplacement quotidien (travail, études...) est-il possible sur notre territoire ? Quels sont les freins à cet usage ?

Constats et dysfonctionnements signalés

Le vélo est redevenu un outil de mobilité urbaine.

Pourtant, pour de nombreuses personnes, la représentation du vélo est encore considérée comme le « véhicule des pauvres ». Cette image reste à moderniser, même si l'on constate de plus en plus d'adeptes au quotidien...

Il est désormais nécessaire de le considérer comme un moyen de déplacement à part entière, ce qui suppose de le doter d'équipements et d'infrastructures nécessaires à son utilisation. A cet égard, à l'image d'Albi, aux caractéristiques assez proches des communes de Sète agglomération méditerranéenne, « il est possible de faire une place aux vélos. »

D'une façon générale, « la distance du trajet ne doit pas être supérieure à 4/6 kms, en fonction du vélo (à assistance électrique ou mécanique) ».

Pourtant, **70% des déplacements tous modes entre 3 et 5 km et 55% des déplacements tous modes entre 1 et 3 km se font en voiture...** (Enquête Ménages déplacements 2012/2015). Ces distances sont précisément les distances de pertinence de la marche et du vélo

La principale difficulté pour l'usage du vélo est la rupture de continuité sur le linéaire cyclable. De même, les croisements de voies vertes avec les voies auto ne sont pas prioritaires, comme à Bouzigues par exemple. Cela renforce un sentiment d'insécurité réel ou perçu, défavorisant l'usage du vélo, notamment au quotidien.

Ainsi, l'absence de voies sécurisées ou de cheminements vélos constituent des freins importants pour son usage. C'est particulièrement vrai pour les déplacements entre les communes : « au niveau de Balaruc les Bains, il est possible d'utiliser des vélos pour se rendre à son travail, aux thermes par exemple. En revanche il est difficile de se rendre à Sète à vélo ! »

Il n'existe pas un réseau suffisamment maillé pour que les usagers décident d'utiliser le vélo de façon quotidienne. Aujourd'hui « lors de leur décision sur le choix d'un moyen de transport pour faire un déplacement quel qu'il soit, les usagers vont dans la majorité des cas s'orienter vers la voiture car tout a été fait pour favoriser ce déplacement que ce soit en ville ou en rase campagne ».

Le stationnement constitue aussi un frein non négligeable. Il faut de vrais « emplacements de stationnement vélo ». Ainsi, il faut prévoir des parkings sécurisés pour pouvoir « déposer son vélo sans avoir la crainte d'avoir une selle volée à son retour ». Si ce n'est pas le cas, les gens garent leurs vélos n'importe où. Ainsi, certains considèrent que les aménagements d'arceaux dans les villes, sont souvent faits par des non cyclistes : « sur les aménagements du Lido, il est impossible d'accrocher son vélo ! ». Aussi, les arceaux sont considérés « comme des arrêts minute » mais avec une confiance limitée. Les cyclistes ont donc besoin de parkings sécurisés aux points névralgiques : gares, parkings de centre-ville, lieux publics.... voir les plages. Ainsi, dans les gares régionales, les simples arceaux vélo sont souvent inutilisés, car les gens veulent de la surveillance. Des vélobox ont été mis en place dans certaines gares, permettant de garer individuellement les vélos dans un caisson sécurisé, et cela fonctionne. Souvent cité en exemple, « en Hollande, les parkings à vélo dans les gares sont énormes ».

De plus, les technologies évoluent, créant ainsi un contexte favorable à l'usage du vélo, même si l'aspect économique reste important. Ainsi, Sète agglomération méditerranéenne a mis en place depuis plusieurs années une aide à l'achat de Vélo à Assistance Electrique (VAE) qui fonctionne bien. Toutefois, il demeure compliqué d'accéder au train avec un VAE et il faudrait proposer des solutions de stationnement sécurisé, compte-tenu du coût de l'équipement.

Il paraît également important de bien différencier le stationnement des 2 roues et celui des 2 roues motorisées. À moto, « on se gare le plus près possible de l'endroit où on va », et là où la moto ne va pas tomber ou être volée. Les aménagements de stationnement des 2 roues motorisées sont bien spécifiques et doivent être réalisés à des emplacements différents de ceux des vélos. C'est déjà le cas à Sète et les retours sont positifs à ce jour. En complément, comme dans certaines gares, il faudrait prévoir des consignes pour les équipements motos (blousons, casques...).

En matière de circulation, « 87 km de réseau cyclable sur le territoire, ça paraît peu ». En réalité, il faudrait que tout le réseau de voirie soit cyclable, avec la multiplication des zones apaisées, et l'augmentation des contraintes dans l'usage de la voiture. Ainsi dans les communes, la multiplication des zones 30 est à renforcer.

Un débat est lancé sur les doubles sens cyclables. Un arrêté pris à Perpignan interdisant le double sens cyclable a été annulé récemment par la cour d'appel administrative. Cela devrait faire jurisprudence, notamment à Sète qui vient de prendre le même type d'arrêté.

Le double sens cyclable part d'un constat simple : « il vaut mieux être 2 à se voir plutôt que d'avoir le danger qui vient de derrière si on est cycliste ». L'effet induit est que cela réduit aussi la vitesse de la voiture, notamment dans des petites rues étroites. Ainsi, Paris a développé les doubles sens cyclables, ce qui a diminué l'accidentologie selon une étude récente. En réalité, le danger ce sont les carrefours, où il faut du marquage au sol et à hauteur de vue pour sensibiliser les automobilistes. En effet, les contre-sens cyclables ne sont pas encore assez connus à ce jour. Cette pédagogie est également à faire au niveau des cyclistes, dont certains comportements sont également dangereux.

Enjeux pour le PDU

- ▶ Privilégier la continuité des itinéraires cyclables, en évitant les ruptures et les croisements.
- ▶ Moderniser l'image du vélo, comme un mode de déplacement à part entière.
- ▶ Envisager des modes de stationnement vélo sécurisés (vélobox par exemple) dans les points névralgiques : gares, lieux publics, parkings de centre-ville....
- ▶ Différencier les équipements et zones de stationnements vélo et 2 roues motorisées.
- ▶ Continuer à soutenir l'achat de Vélo à Assistance Electrique (VAE).
- ▶ Renforcer la mise en place de zones 30 dans les centres-villes, au profit des piétons et des cyclistes.
- ▶ Envisager la mise en place de contre-sens cyclables dans les centres-villes [accompagnés d'actions de sensibilisation et de communication adaptées](#).

▶ LES LIAISONS ET LES SERVICES CYCLABLES

3. Selon vous, faut-il privilégier le développement du vélo dans les communes ? Entre les communes ? Avec quels aménagements ? Quels services faudrait-il proposer ou promouvoir pour développer l'usage du vélo ? Vers quels publics (scolaires, étudiants, salariés, touristes...) ?

Constats et dysfonctionnements signalés

Dans le cœur d'agglomération, il manque des petits bouts de liaisons cyclables (bandes ou pistes) entre Frontignan et Balaruc, sur la future voie verte de la RD2 entre Balaruc et Sète, entre Frontignan et Sète via la RD2 et via le quai des Moulins.

Ainsi, sur l'axe Frontignan-Balaruc où les routes sont dangereuses, il n'existe aucune piste cyclable permettant à des balarucois (scolaires) d'aller au collège de Frontignan à la Peyrade.

Itinéraire, à forte vocation touristique, « il faudrait terminer certaines sections cyclables autour du bassin de Thau pour réaliser la boucle de Thau sans avoir à passer par des routes hautement fréquentées par des véhicules motorisés ».

Il faudrait également travailler sur le tracé de l'euro- véloroute n°8 "la Méditerranée à vélo" et sur la connexion de cet axe vers les lieux touristiques, commerciaux, emblématiques du territoire par des aménagements, du jalonnement et de l'information.

On constate certains comportements parfois problématiques : « en vélo, je préfère prendre un passage clouté plutôt que de prendre un rond-point ». Faut-il pour autant blâmer ces usagers ?

Il faudrait que les gestionnaires de voirie prennent le problème en mains. Bien souvent, les outils existent, mais il faut les expérimenter. Ainsi, un Plan de Mobilité Active pourrait être mis en œuvre avec des actions simples : marquage au sol, sas vélo, jalonnement...

Aussi, il faudrait éduquer les personnes qui font du vélo. Des propositions sont faites pour multiplier les services vélo : école du vélo, atelier de réparation... Ainsi, une Maison du Vélo pourrait être mise en œuvre sur le territoire avec un service itinérant sur les 14 communes. [Elle pourrait proposer « des](#)

services de type auto-réparation, recyclage de vélos et vente à prix modique, information sur les parcours et usages du vélo, vélo-école pour adultes souhaitant se remettre en selle ou ayant besoin d'accompagnement pour rouler en milieu urbain... »

Et, « ce serait aussi un vecteur d'emploi ». Cela pourrait d'ailleurs être fait dans le cadre d'ateliers d'insertion. De plus, la maison du vélo pourrait également proposer un système de location longue durée (pour les habitants, les scolaires et les salariés) et de courte durée pour les touristes.

De plus, « le vélo est aussi important et préventif pour la santé... ». C'est « un facteur de santé, de bien être... »

Ainsi, des campagnes de promotion et de communication pourraient être menées sur l'agglomération : « sur les bienfaits du vélo, sur le tourisme à vélo... ou dans les entreprises sur l'usage du vélo ». On pourrait également organiser des déplacements à vélo pour les événements culturels, par la mise à disposition (payant ou gratuit) de VAE, encadrée par les organisateurs des événements. On pourrait également associer les commerçants à ces déplacements vertueux.

En matière de sensibilisation, l'accent devrait également être mis sur les scolaires, futurs citoyens.

A cet égard, un intérêt tout particulier doit être porté « aux publics jeunes, scolaires de la maternelle au lycée, afin qu'ils se familiarisent avec les modes de déplacements actifs (marche et vélo). L'apprentissage du vélo en maternelle (ainsi que les bases de la mécanique vélo) est un outil pédagogique très puissant (équilibre, respect des autres et des règles, etc.) qu'il conviendrait de développer et d'amplifier. »

Par ailleurs, le vélo doit également être pris en compte à sa juste place dans l'intermodalité. Ainsi, il faut prévoir des parkings en périphérie des communes où l'on trouverait des parkings à vélo et de covoiturage, de l'autopartage, des points de départ/arrivée de transports en commun et de pistes cyclables... Ainsi, le vélo pourrait notamment trouver une certaine pertinence pour le dernier kilomètre. Toutefois, il faut mettre en place en parallèle une politique contraignante pour l'usager de la voiture. Ainsi, « les centres-villes ne seraient plus défigurés par la voiture ». Pour cela, il faudrait que « les communes s'attachent à réserver du foncier dès maintenant ».

Dernier point envisagé en matière de soutien des modes actifs, des actions pédagogiques pourraient être mises en place dans les établissements scolaires. Ainsi, une prime pourrait être donnée au collégien réussissant son brevet : un vélo.

A noter, dans les modes actifs, il faut également considérer d'autres modes : trottinettes, rollers...

Enjeux pour le PDU

- ▶ Aménager les « petits bouts » manquants de liaisons cyclables entre Balaruc-Frontignan et Sète.
- ▶ Offrir un itinéraire cyclable entièrement continu et sécurisé autour du bassin de Thau, en terminant les sections manquantes.
- ▶ Travailler sur le tracé de l'euro- véloroute n°8 "la Méditerranée à vélo.
- ▶ Mettre en place une Maison du Vélo, avec des services itinérants dans les 14 communes.
- ▶ Prévoir un système de location vélo longue durée pour les habitants et courte durée pour les visiteurs/touristes.
- ▶ Prévoir des aménagements cyclables dans les parkings de périphérie : parkings à vélo, départ/arrivée de liaisons cyclables...
- ▶ Promouvoir le vélo : campagne de communication sur les bienfaits, les circuits touristiques, prêts lors des manifestations culturelles, sensibilisation des scolaires, [auprès des entreprises](#)
- ▶ Réserver du foncier dans les communes pour des aménagements intermodaux en entrée de ville.
- ▶ Mettre en place des actions en faveur du vélo dans les collèges : un vélo offert en cas de réussite à un examen.

▶ LA MARCHÉ A PIED

4. Pour vous, quels sont les dysfonctionnements que vous constatez sur la marche à pied dans les villes et villages du territoire ? Quels publics vous semblent particulièrement touchés (personnes à mobilité réduite, scolaires, visiteurs...) ?

5. Pour vous, existe-t-il des axes « verts » dans nos communes, où l'usage des modes actifs (marche, vélo...) est à privilégier, notamment lors des périodes estivales et touristiques (promenades, cyclotourisme...) ?

Constats et dysfonctionnements signalés

Le territoire du bassin de Thau présente des caractéristiques favorables aux déplacements actifs sur la très grande majorité de son territoire avec d'évidentes qualités paysagères : des centres villes pittoresques et de caractère (quand ils ne sont pas défigurés par l'excès de voitures stationnées), des littoraux et des bords d'étang, des espaces naturels et agricoles... A cela s'ajoutent une topographie plate (si l'on excepte le Mont St Clair et la Gardiole) et un temps sec et ensoleillé qui rendent particulièrement agréables et adaptés les déplacements à vélo ou à pied.

De plus, les modes actifs sont bons pour la santé ! 1 personne sur 2 pratique une activité physique, et même 1 sur 4 est licenciée. Pourtant cela n'empêche pas de retrouver des « parents taxis qui font du fitness et payent pour faire du sport » mais accompagnent leurs enfants à l'école... en voiture.

Malgré ses 30% de part modale, il y a encore bien des efforts à accomplir pour promouvoir la marche.

Dans les communes des parcours urbains piétons, avec des aménagements peu coûteux pourraient être mis en place : fontaine à eau, mobilier sportif, aménagements ludiques, touristiques... Cela permettrait aussi de rendre les trajets plus agréables, notamment pour les visiteurs.

Dans les villes et villages, actuellement l'emprise de la voiture sur la voie publique reste encore trop importante (voies de circulation, stationnement). L'espace public des villes reste massivement le domaine de la voiture ou des deux-roues motorisés qui envahissent trottoirs, quais...

A cet égard, le problème de la marche, bien souvent, c'est le confort du cheminement : trottoirs défoncés, carrefours difficiles à franchir, passages piétons défraîchis, obstacles, déjections canines... Dans certains cas, les piétons doivent accepter de faire des détours importants pour trouver des passages protégés ou même se débrouiller avec l'absence de trottoirs dans certaines rues... C'est particulièrement pénalisant pour les publics les plus vulnérables (personnes handicapées ou à mobilité réduite, enfants, personnes âgées, mal voyants...). A Balaruc les Bains, il y a un label « Destination pour tous », à destination des Personnes à Mobilité Réduite. C'est un vrai investissement. Le plus souvent, « les aménagements piétons et PMR permettent l'apaisement de la ville » et profitent également aux 2 roues. Cette pacification du centre-ville est également source d'attractivité pour les touristes. Pour cela, il faut une politique publique en faveur des modes actifs et notamment des parcours piétons. Il est proposé de faire des visites d'élus avec des poussettes, lors des journées de l'écomobilité par exemple. Ainsi, l'ambition doit être de multiplier les zones 30 ou zones de rencontres, où les piétons sont prioritaires et la vitesse apaisée. Dans cette optique, la « politique de stationnement doit aussi contraindre plus les voitures : limitation du stationnement en ville, plus de rotations, parkings relais en entrée de ville ou village... La place ainsi libérée permettra aux piétons de se réapproprier l'espace urbain. »

La Ville de Sète a mis en place un plan d'accessibilité, avec 35 km de voies à aménager, mis en œuvre progressivement. Toutefois, elle se heurte à de fortes contraintes techniques sur les traversées de ponts.

En matière de cheminement, on constate souvent un souci sur les projets neufs en limite de l'aménagement, pour lesquels la continuité n'est pas respectée. De même, les accès piétons des zones d'activités sont aussi défaillants le plus souvent.

Enjeux pour le PDU

- ▶ Aménager des parcours urbains propices à la marche sportive : fontaine à eau, mobilier sportif, aménagements ludiques et/ou touristiques...
- ▶ Améliorer le confort des cheminements piétons et notamment des Personnes à Mobilité Réduite dans les communes.
- ▶ Apaiser les centres-villes de la voiture, au profit de modes actifs et des visiteurs.
- ▶ Mettre en place une politique de stationnement plus contraignante dans les centres-villes.
- ▶ Veiller à la continuité des aménagements piétons aux limites des projets neufs.
- ▶ Traiter les accès piétons vers les grandes zones d'activités.

▶ DEPLACEMENTS DES SALARIES

6. Les Plans de Déplacements d'Entreprises (PDE) et d'Administrations (PDA) sont devenus obligatoires pour les établissements de plus de 100 salariés ? Selon vous, comment peut-on contribuer au développement d'une mobilité durable pour les salariés ?

Constats et dysfonctionnements signalés

Pour les déplacements domicile-travail, le développement du covoiturage couplé avec une forte incitation (par les collectivités) à la mise en œuvre de plans de déplacement d'entreprise (PDE) pourrait permettre de limiter le recours à l'autosolisme (une personne seule par voiture) et de favoriser un travail précis à l'échelle de chaque salarié pour étudier le meilleur moyen de déplacement.

Sur le système actuel d'indemnisation kilométrique, on assiste à un paradoxe : « plus on a une grosse voiture, plus elle est polluante et plus on est indemnisé ! » Ne faudrait-il pas baisser ou supprimer les indemnités kilométriques automobiles ?

Dans les entreprises, la mise en place de l'indemnité kilométrique vélo pourrait constituer un réel soutien à son usage. Cette indemnité a été mise en place à titre expérimental au sein du Ministère de l'Ecologie, mais sur le plan national il n'y a pas encore d'obligation.

Sur le territoire, l'indemnité kilométrique vélo a été mise en place depuis janvier 2017 par Sète agglomération méditerranée. De même, certaines initiatives associatives concerneraient une indemnité calculée sur le prix d'un ticket de transport en commun.

A noter, le cadre légal : l'indemnité kilométrique vélo peut être cumulée avec le remboursement de l'abonnement en transports en commun, si le salarié utilise plusieurs modes pour se rendre à son travail.

Dans les entreprises, il faudrait prévoir systématiquement « des locaux sécurisés pour inciter les salariés à déposer leurs vélos ». L'agglomération pourrait soutenir les entreprises et les communes sur ces aménagements.

De même des accompagnements pourraient être mis en œuvre pour l'apprentissage des modes actifs : vélo-école et remise en selle, coaching vélo pour repérer les trajets domicile-travail, apprentissage de la conduite vélo en milieu urbain, espaces permettant de se changer et de se doucher dans l'entreprise, aménagements pour l'accessibilité cyclable et piétonne des zones d'activité...

Parmi les autres mesures à envisager, on peut citer : la gratuité des transports en commun, le prêt de VAE pour les salariés des entreprises ayant signé un PDE/PDA, la mutualisation des moyens inter-entreprises, la mise à disposition d'un vélo pour ceux qui renoncent à une place de parking voiture (ex : métropole de Montpellier)...

Enjeux pour le PDU

- ▶ Inciter et soutenir les entreprises dans la mise en place de leur PDE.
- ▶ Soutenir la mise en place d'une indemnité kilométrique vélo sur le territoire dans les PDE/PDA.
- ▶ Accompagner l'aménagement de locaux vélo sécurisés et l'apprentissage des modes actifs dans les entreprises.
- ▶ Mutualiser les moyens par des actions et des moyens inter-entrepris.

▶ ENVIRONNEMENT ET NOUVELLES MOBILITES

7. Pour vous, les nuisances environnementales (pollution, bruit) liées aux déplacements motorisés (voiture, moto, bus, poids lourds...) sont-elles suffisamment prises en compte dans nos communes ?

8. Selon vous, quel type de mobilité, moins polluante et moins consommatrice d'énergie faudrait-il développer sur le territoire (covoiturage, autopartage, véhicules électriques, électromobilité, navettes maritimes, GNV dans les transports en commun, télétravail...) ?

Constats et dysfonctionnements signalés

Même si la voiture va encore rester le mode dominant pendant plusieurs années, il faut élargir l'offre de mobilité. A cet égard, la voiture doit devenir un mode de transport parmi d'autres, avec une offre très large.

Premiers concernés, les transports en commun permettent de mutualiser et d'optimiser les déplacements de masse. Ils offrent une alternative à la voiture avec un meilleur coût et surtout c'est un retour gagnant concernant l'environnement.

Le système de l'autopartage, développé à Montpellier par Modulauto, permet d'inverser la logique de propriétaire de la voiture. Il y a un maillage du territoire avec des petites stations. Les réservations se font simplement via une application digitale. Avec ce système, la voiture prend moins de place dans la ville. On économise ainsi de la surface. L'autopartage est aussi un bon complément des transports en commun. Ainsi, il présente aussi l'avantage de « penser autrement les petits déplacements de 1 ou 2 km », car le plus souvent, on ne les fait plus en voiture, mais à pied, ou en bus.

La lutte contre l'autosolisme est également à mettre en œuvre (1,3 passagers par voiture actuellement). Le covoiturage constitue une solution possible, notamment pour les déplacements réguliers des salariés : « en plus c'est convivial, on rencontre des gens ». D'ailleurs, Sète agglomération méditerranéenne va mettre en place un service de covoiturage très prochainement.

A terme, il faudra prévoir une application multimodale : vélo, transports en commun, covoiturage...

En parallèle, dans un objectif de complémentarité, il faudrait développer les lignes de transports en commun vers les parkings de covoiturage.

Par ailleurs, « le développement des navettes maritimes entre Sète, Balaruc, Bouzigues, Mèze serait vraiment novateur et apporterait un nouveau service ».

Ainsi, ces navettes maritimes « relieront le nord et le sud avec des bateaux petits et rapides plutôt que des grosses embarcations ».

Au quotidien, les difficultés de circulation automobile ont conduit de nombreux habitants à s'équiper de deux-roues motorisés pour se déplacer en ville. Malheureusement, beaucoup de ces deux-roues ne respectent pas les normes en matière de bruit et constituent de véritables nuisances sonores. Une sensibilisation de ces conducteurs, voire un contrôle du volume sonore des engins pourraient être mis en œuvre.

Enjeux pour le PDU

- ▶ Envisager la mise en place d'un système d'autopartage sur le territoire.
- ▶ Développer l'usage du covoiturage quotidien sur le territoire.
- ▶ Déployer une application multimodale dynamique : vélo, covoiturage, transports en commun...
- ▶ Relier les services de transports en commun aux parkings de covoiturage.
- ▶ Développer les navettes maritimes inter-bassin
- ▶ Sensibiliser les conducteurs de 2 roues motorisées sur les nuisances sonores.

▶ CONCLUSION : IDEES FORCES DE L'ATELIER (1 PAR PERSONNE)

Principaux enjeux pour les modes actifs

VOIES VERTES, **SÉCURITÉ**
PIÉTONS ^{PMR} **ÉQUILIBRE** **VÉLO** **ZONES**
SERVICES **PARTAGE** **CONTINUITÉS**
COHÉRENCE **ITINÉRAIRES**
INTERMODALITÉ
COOPÉRATION **APPLICATION MULTIMODALE**
MODES ACTIFS
ÉCHANGES **VOITURE AUTREMENT**
AUTOPARTAGE **NAVETTES MARITIMES** **MUTUALISATION**

L'intermodalité au cœur du système de déplacements

L'intermodalité, c'est-à-dire les correspondances facilitées entre tous les modes de déplacements, apparaît comme l'une des principales attentes des acteurs du territoire (6 citations). Les lieux d'intermodalité (parking périphériques), la diversité des services offerts aux « clients », les échanges entre tous les modes... sont des axes d'amélioration pour le PDU.

Des centres de ville et villages « plus doux »

Pour beaucoup, un nouveau partage de l'espace est nécessaire dans les centres des villes et villages (cité 9 fois sous différents aspects). Il s'agit notamment d'apaiser la ville, au profit d'une meilleure qualité de vie des habitants, des salariés, des visiteurs, des touristes. Les zones 30, de rencontre, piétonnes y sont privilégiées, avec un nouveau partage au profit des piétons, des cyclistes et des personnes à mobilité réduite.

Le vélo, un mode de déplacement à part entière

Avec 2% de part modale, le vélo est devenu un mode de déplacement non négligeable. Le développement de son usage est désormais à prendre en compte dans les politiques publiques (5 citations). Ainsi, le développement de voies vertes est souhaité, notamment pour les liaisons intercommunales. Le stationnement des vélos, ainsi que des aménagements cyclables apparaissent également incontournables.

La sécurité des modes actifs

Les acteurs et habitants du territoire souhaitent pouvoir marcher et pédaler en toute sécurité (4 citations). A ce titre, les discontinuités piétonnes et cyclables sont à traiter en priorité.

Des services innovants à mettre en œuvre

L'ambition du PDU doit pouvoir être de proposer une gamme de services de déplacements élargie, avec notamment de nouveaux usages de l'automobile. A ce titre, la voiture doit devenir « un mode de déplacement parmi d'autres ». L'autopartage, le covoiturage sont largement attendus pour lutter contre l'autosolisme, tout comme le lancement d'une application multimodale. Les navettes maritimes sont également citées comme un axe à développer dans le PDU.

Une réelle ambition politique motrice du changement de comportements

Pour certains, les décideurs politiques de l'agglomération devront faire preuve d'ambition et de volonté : mesures contraignantes vis-à-vis de la voiture, mutualisation des moyens, coopération entre tous les acteurs, soutien des solutions alternatives et innovantes... la réussite du PDU en dépend.