

Compte-rendu Atelier de concertation 2 « Circulation, stationnement et sécurité routière »

Le mardi 13 mars 2018 de 14h à 16h30 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 « circulation, stationnement et sécurité routière ». 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
Frédéric JAUCH	Chargé de Mission Mobilité	DEPARTEMENT DE L'HERAULT
Freddy BASTIDE	Trésorier - Protocole	FNATH - Association des Accidentés de la Vie
Hélène MATHEVON	Directrice Générale des Services	MAIRIE DE BALARUC LES BAINS
Bernard FERRY	Directeur Ressources et Développement	SA ELIT
Lina SALOU	Membre	LA ROUE LIBRE
Anne-France OSMO	DAST	MAIRIE DE FRONTIGNAN
Alain MICHELETTI	Responsable PVRD - Adjoint DGAST	MAIRIE DE SETE - CTM
Damien GERTSCH	DGA - Services Techniques	MAIRIE DE SETE - CTM
Ludovic LANDA	Responsable	Brigade Territoriale SAM
Steve BETTLE	Gendarme	Gendarmerie
Patrick MERCIER	Directeur Services Techniques	MAIRIE DE GIGEAN
Catherine LOGEART	Adjointe Déléguée à la Sécurité	MAIRIE DE BALARUC LES BAINS
Michèle LE DROIT	Membre	CONSEIL DE DEVELOPPEMENT
Bernard BOURDON	Membre	CONSEIL DE DEVELOPPEMENT
Alain RUBIO	Adjoint au Maire, Délégué aux travaux et à l'urbanisme	MARIE DE VILLEVEYRAC
Jean-François NICAISE	Adjoint aux Finances et au personnel	MAIRIE DE VIC LA GARDIOLE
Mélie LEBOUCHER	Directrice Générale des Services	MAIRIE DE VIC LA GARDIOLE
Emile GALIANA	Président Départemental	Association Syndicale
Jean Claude ARNAL	Membre	Conseil de Quartier Jardin de l'étang Sète
Rodolphe BOYER	Membre	ASSOCIATION DES PARALYSES DE FRANCE
Pierre HARDY	Chargé Vélo	ASSOCIATION MDD BALARUC LE VIEUX
David COTTALORDA	Chargé de mission "SCOT"	SMBT
Patrick OLOMBEL	Conseiller municipal	VILLE DE MEZE
Laure TONDON	Maire	MontBazin
Bruno VANDERMEERSCH	Membre	CONSEIL DE DEVELOPPEMENT
Claude BIBAL	Conseiller municipal	VILLE DE LOUPIAN
Frédéric GAVELLE	Agent	Police municipale MEZE
Stéphane LOUBIE	Responsable, Mission Mobilité Durable, Pôle Routes et Transports	DEPARTEMENT DE L'HERAULT
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, sur notre territoire, à l'heure actuelle, « il est impossible de ne pas se servir de sa voiture. », notamment pour « les liaisons entre les communes périphériques et les communes centrales ». Ainsi, « le taux de remplissage de nos véhicules montre que nous sommes toujours dépendants de nos voitures. » De plus, pour certaines personnes handicapées, la voiture reste indispensable : « prendre un transport en commun : pas de confort et conduite dangereuse. »

Toutefois, les comportements sont en train de changer, mais « il faut encore du temps et faire preuve de volonté ». L'aspect social de l'automobile reste fort : « la voiture c'est la liberté ». Aussi, des alternatives sont à développer et à déployer : les parkings-relais aux entrées de ville, le covoiturage, le vélo... et les transports en commun. Les transports en commun doivent être plus attractifs. A cet égard, « il existe quand même un bon maillage des bus sur le territoire » et on constate une nette amélioration.

Pourtant cette dépendance à la voiture perdure. Les gens prennent leur voiture sur des petites distances : 29% des trajets en voiture font moins de 2 km. Ainsi, le matin, certains voudraient « pouvoir rentrer dans l'école avec leur voiture » en accompagnant leurs enfants par exemple.

Pour lutter contre ces déplacements courts réalisés en voiture et généralement intra communaux, des alternatives existent, comme les transports en commun ou les itinéraires sécurisés en modes actifs (marche, vélo...). Le temps pourrait être un allié : « à Sète, on va plus vite en vélo » lorsqu'il y a des bouchons. Ainsi, le vélo, mais La marche à pied aussi peuvent être des solutions à promouvoir, mais il faut travailler sur le confort des trajets (trottoirs) et la sécurisation (aménagement cyclables). Cela passe par un autre partage de l'espace et de la voirie dans les centres des communes du territoire.

Le vélo pourrait ainsi offrir une réelle alternative à la voiture. Pourtant, on constate des dysfonctionnements et de l'insécurité (discontinuité d'itinéraire, visibilité des potelets, accotements dangereux, entretien...) qu'il faudra nécessairement régler si l'on veut promouvoir ce mode déplacement.

Pour limiter l'usage de la voiture pour ce type de déplacements courts et urbains, un autre argument pourrait être le coût d'une voiture, beaucoup plus élevé que celui du vélo, de la marche et des transports en commun.

Ainsi, pour certains les transports en commun sont encore chers : « la gratuité des transports en commun pourrait être incitative », comme cela se fait dans d'autres agglomérations (Châteauroux par exemple). Toutefois, les transports en commun même gratuits ont un coût pour la collectivité et ses habitants. De plus « ce qui est gratuit n'a que peu de valeur » dans l'inconscient collectif.

Pour d'autres, le coût des transports en commun n'est pas un facteur discriminant, surtout lorsqu'on le compare au coût annuel d'une voiture : 5000 euros selon l'Ademe, contre 190 euros pour un abonnement annuel sur le réseau de Sète agglomération méditerranéenne. Les critères de choix pour basculer de la voiture aux transports en commun sont plutôt la régularité et la fiabilité. On veut pouvoir être sûr de partir à l'heure et de revenir...

Enjeux pour le PDU

- Offrir des alternatives à la voiture sur les déplacements de courte distance (moins de 2 km).

- ▶ Renforcer le confort des trajets à pied (trottoirs) et à vélo (aménagements cyclables) dans les centres des villes et villages.
- ▶ Sensibiliser sur le coût réel d'une voiture, comparativement au prix des transports en commun.

▶ ORGANISATION DU STATIONNEMENT ET RABATTEMENT VERS LES TRANSPORTS EN COMMUN

2. Pour vous, faut-il contraindre, limiter ou réglementer le stationnement dans certains secteurs (centres-villes et villages, zones bien desservies par les transports en commun, cœur d'agglomération, zones touristiques...)?

3. Pour vous, comment favoriser l'intermodalité sur notre territoire, notamment le rabattement de la voiture vers les transports en commun ?

Constats et dysfonctionnements signalés

Une voiture va là où elle peut stationner. Ainsi, si on facilite le stationnement, on facilite la circulation automobile... Pourtant, les capacités viaries ne peuvent plus absorber le trafic à l'heure actuelle, aux heures de pointe et lors de la saison touristique.

Pour les centres-villes, il faudrait mettre en place des parkings-relais périphériques avec une tarification combinée avec le réseau de transports en commun. On laisse sa voiture en entrée pour monter dans un bus et rejoindre le centre-ville.

A cet égard, l'aménagement de l'entrée Est de Sète est prioritaire. Elle va permettre d'apporter des équipements périphériques : parking-relais reliés aux transports en commun, cheminements vers centre-ville... permettant de réorganiser le stationnement en centre-ville. Par exemple, « à Strasbourg, le prix du parking relais est couplé à celui des transports en commun et le parking en voirie en centre-ville est limité à 3 heures. » Certains proposent même de rendre ces parkings gratuits pour augmenter le rabattement vers les transports en commun. On peut aussi inverser : « il faudrait prévoir des parkings relais pour tout type de véhicules (comme à Saint-Jean de Vedas) associés à la gratuité du trajet en bus. »

Ainsi, on pourrait imaginer un réseau de pôles d'échanges, ou « gares routières à chaque entrée/sortie d'agglomération comprenant un parking, des transports en commun de grande capacité pour les heures de pointe, et des transports en commun de petite capacité avec des départs toute la journée ». A Sète, il faudrait augmenter la fréquence des bus, avec des bus plus petits. Sur les grosses liaisons (Verdun Blanc et RD2), il faut mettre en place des voies en site propre. Les navettes maritimes sont également à développer en priorité.

Une question émerge : faut-il contraindre, voire interdire la voiture dans le centre-ville ? Des craintes demeurent. Ainsi, « à Douai, le tramway est un échec, car l'activité du centre-ville a été totalement neutralisée ». De même, « aucun véhicule dans un centre-ville peut provoquer des effets désastreux sur les commerces ».

La solution de neutraliser le centre-ville se heurte aussi à un constat fort : « les gens ne veulent pas payer le parking ! ». Ainsi, sur le parking Effia de la gare de Sète, il n'y a que 35 abonnés, alors que l'on recense 3 500 clients quotidiens.

Pour d'autres, « le stationnement doit être interdit sauf pour les PMR et les 2 roues dans certaines zones touristiques, pour laisser place aux transports en commun ».

On le voit la problématique du stationnement est cruciale, mais pas simple : pourtant, « une voiture passe plus de temps à l'arrêt qu'en mouvement ».

Ainsi, des outils existent et qui marchent bien : des sucettes avec gyrophare qui se déclenchent quand le temps de stationnement est dépassé. Plusieurs ont déjà été mises en place à Sète.

Ainsi, « il est impératif de réglementer le stationnement en proposant des alternatives aux riverains du centre-ville : zone bleue 1h30, zone courte durée inférieure à 10 minutes, horaires jour et nuit, limitation à 1 heure, pour faciliter le turn over... »

De même, à l'exemple des applications actuelles en matière de guidage, on pourrait prévoir une application d'aide au stationnement sur l'ensemble du territoire, avec un affichage des places disponibles et un guidage.

Dans nos communes, la place de la voiture est due à l'urbanisation : « on paye le prix de choix historiques » d'organisation des villes. Ainsi, « les centres-villes n'ont pas été construits pour accueillir le flux actuel de voitures ».

Sur notre territoire, il existe une grosse problématique estivale, avec des congestions importantes de circulation. Durant cette période, il est indispensable d'offrir aux touristes, visiteurs et habitants des alternatives à la voiture. L'enjeu est essentiel pour pacifier les centres-villes et les libérer de l'emprise de la voiture. De plus, cela permettrait de « mieux partager l'espace public en centre-ville au profit des déplacements doux, à pied, en vélo ou en trottinette », à l'exemple de Balaruc.

Il faut « des secteurs sans voitures dans les villes et les villages, et c'est plus sympa pour les touristes ». De plus, « sur le territoire, il fait beau, on peut se balader à pied ».

Toutefois, le public des commerçants, notamment Sétois, est plus dubitatif : « no parking, no business ! ». Cette subtile combinaison à trouver entre attractivité et activité du centre-ville reste la clé de la politique de stationnement.

L'exemple proche de Montpellier est cité en exemple, avec la limitation de la voiture et la piétonnisation du centre-ville, liés à l'arrivée du tramway, qui ont été compliqués au départ avec les commerçants. La communication et la sensibilisation des commerçants sur ces problématiques est essentielle.

Ainsi, dans les villages du territoire, les problématiques sont souvent différentes de la ville centre. Ces communes souhaitent également ne pas être oubliées dans le PDU.

Dans les petits villages, la problématique de stationnement existe aussi. Là aussi un changement des mentalités s'impose. Parfois, « les gens prennent plus de temps à trouver une place devant la boulangerie plutôt que de se garer en amont ». C'est aussi un problème d'éducation. Ainsi, le plus souvent « les gens veulent se garer devant chez eux ». Pour certaines personnes « se garer en périphérie n'est pas acceptable ». En effet, il peut y avoir des problèmes de sécurité (vol, dégradation...) dans ces parkings. A Mèze une solution a été mise en œuvre qui porte ses fruits : la vidéoprotection.

Des jalonnements piétonniers avec un minutage du temps nécessaire pour aller au centre-ville pourraient être déployés.

Autre enjeu évoqué, la gare de Vic la Gardiole pourrait offrir des opportunités pour les liaisons vers Sète ou Montpellier en été. En effet, aujourd'hui, « il faut 1h30 en bus pour aller de Vic à Sète ». La gare pourrait être un pôle de développement.

Enjeux pour le PDU

- ▶ Mettre en place des parkings relais en entrée de ville, avec une tarification combinée aux transports en commun.
- ▶ Prévoir une application d'affichage et de guidage vers les places de parking disponibles.
- ▶ Pacifier les centres-villes pour libérer de l'espace au profit des modes actifs, notamment en période estivale.
- ▶ Préserver l'attractivité et l'activité commerciale des centres-villes.
- ▶ Sensibiliser et concerter avec les commerçants sur les problématiques de stationnement en centre-ville.
- ▶ Mettre en place un jalonnement piétonnier du temps nécessaire pour arriver dans les centres des villages.

- ▶ Soutenir la mise en place de parkings en périphérie des villages (aménagement, vidéoprotection, cheminements piétons...).
- ▶ Développer les transports en commun (bus et train) desservant la gare de Vic Mireval pour offrir une réelle alternative vers Sète ou Montpellier.

▶ SECURITE ROUTIERE

4. A votre connaissance, dans votre commune ou sur le territoire de Sète agglomération méditerranéenne, quels sont les principaux points noirs en matière de sécurité routière ? Quelles sont pour vous les principales causes d'insécurité routière sur le territoire ?

Constats et dysfonctionnements signalés

En matière de sécurité routière, des efforts ont été réalisés sur les infrastructures routières du territoire, notamment sur le réseau départemental (RD613, RD51, carrefours...). Toutefois, malgré la présence répressive des forces de l'ordre (police, gendarmerie...), il faut encore agir sur les comportements. De nombreux accidents sont encore dus au non-respect des règles, à des conduites addictives... « Il faut changer les mentalités ». Ainsi, la majorité des accidents sont dus à des problèmes de comportement, qu'il convient de traiter avec de plus en plus de pédagogie.

L'entretien du réseau routier est également pointé du doigt (RD5 par exemple).

Parmi les points noirs cités sur le territoire, on trouve :

- le retournement de Poussan sur la D613, direction Gigean, pour lequel il faudrait un rond-point,
- le carrefour de la RD2 à Issanka,
- la RD2 entre Villeveyrac et Montbazin,
- la RD5 entre Mèze et Villeveyrac (accotements, éclairage de nuit),
- le carrefour de Mireval,
- le boulevard de Verdun à Sète,
- l'échangeur de Sète dans les 2 sens pour les cyclistes.

La sortie de Vic la Gardiole sur la RD114, et notamment l'accès à la gare de Vic Mireval, est également fortement dangereuse. La gare n'est pas accessible pour les piétons ou les cyclistes. De plus, il n'y a pas de stationnement sur la gare et pas de bus qui la dessert !

Pour certains, à Sète, « certaines voiries et trottoirs seraient à refaire (trop de trous et de malfaçons) ». De même, certaines rues sont jugées trop étroites.

De même certaines routes peuvent être très glissantes par temps de pluie : sortie A9, RD2 en direction de Villeveyrac.

Sur certains secteurs, notamment sur la RD2, on constate également des problèmes d'insécurité aux intersections entre voies vertes et voies automobiles. Ces carrefours sont à sécuriser en priorité.

De même, il faudrait « sécuriser et favoriser les parcours cyclistes, en évitant les démarrages en côte ou les détours qui obligent le cycliste à prendre une pente : le cycliste ne le fera pas et se mettra en danger sur la chaussée automobile. »

De plus, de nouveaux conflits d'usages sont signalés sur les pistes cyclables entre 2 roues et... 2 roues motorisées. En effet, sur certains secteurs dangereux, « les parents préfèrent risquer de payer une amende en laissant leur adolescent emprunter la voie verte en scooter, plutôt que de circuler sur la route » (RD613 par exemple).

Il est à noter que certaines routes départementales (RD5, RD161, RD2E5) sont perçues comme dangereuses en raison de la présence de platanes en bordure immédiate. Toutefois, le traitement

de ces obstacles est rendu difficile par la présence d'une espèce protégée, la pie grièche à poitrine rose.

En matière de prévention, voire de répression, des actions sont à mener en direction des personnes âgées : « les règles de la route ont évolué depuis que certains ont passé leur permis... » Pour certains, il faudrait des remises à niveau régulières du permis de conduire.

De même, l'effort de sensibilisation est à renforcer au niveau des plus jeunes. « Il faut une éducation régulière et répétée sur la sécurité routière ». Ainsi, dans les collèges « il faudrait faire aussi la pédagogie des modes actifs ».

Malheureusement, on constate que l'accidentologie des vélos est en progression. Cela concerne de plus en plus de personnes âgées. Il faudrait leur réapprendre l'usage du vélo. Ainsi, on pourrait imaginer une « école du vélo » pour adultes pour apprendre à partager les voies vertes entre vélo, et piétons, pour connaître les règles à respecter...

De même, pour beaucoup, il faudrait sensibiliser et imposer les casques de protection à vélo pour tous les publics... voire même verbaliser les récalcitrants.

A noter, l'usage de la trottinette est en forte progression, comme mode de déplacements à part entière. Bientôt, « la trottinette risque de poser des problèmes aux collectivités », notamment pour l'entretien des pistes cyclables.

Enjeux pour le PDU

- ▶ Recenser les points noirs en matière d'insécurité routière en coordination avec les acteurs de la sécurité.
- ▶ Retraiter la sortie RD114 de Vic la Gardiole et l'accès tous modes à la gare SNCF.
- ▶ Améliorer la sécurité aux points d'intersection entre voies vertes et voiries locales.
- ▶ Sécuriser et favoriser les itinéraires cyclistes continus.
- ▶ Mettre en place des actions de sensibilisation à la sécurité routière auprès des personnes âgées, des scolaires.
- ▶ Mettre en œuvre ou soutenir des initiatives d'écoles du vélo pour adultes et personnes âgées.
- ▶ Sensibiliser et imposer l'usage du casque de protection à vélo pour tous les publics.

▶ CIRCULATION DES POIDS LOURDS ET LIVRAISONS

5. Pour vous, faut-il contraindre, limiter ou réglementer la circulation des poids lourds dans certains secteurs (centres-villes, zones d'habitat...) ? Constatez-vous des conflits d'usage ou des dysfonctionnements entre déplacements de personnes et déplacements de marchandises sur certains axes à corriger ?

Constats et dysfonctionnements signalés

Dans les zones urbaines, on constate fréquemment des conflits d'usage avec les livraisons. Il faudrait « une réglementation et une harmonisation des horaires au niveau de l'agglomération ».

Ainsi, « si les livraisons sont règlementées et si la réglementation est respectée, il n'y a pas de conflits d'usage ».

Avantage, si on limite le stationnement voiture dans les zones denses, cela laisserait plus de place pour les livraisons. On pourrait également mutualiser des places de stationnement, avec certains créneaux pour les livraisons et d'autres pour les véhicules particuliers. Ainsi, certains proposent de limiter les horaires de livraison.

Sus Sète, les places de livraison sont souvent occupées par des voitures, ou pas utilisées par les camions : « il faudrait des mesures de contrôle et de verbalisation, sinon ça ne fonctionne pas. » Comme pour les places de parking, une application de guidage vers les places de livraison pourrait être mise en place pour les professionnels.

On peut également citer « les camping-cars qui ne sont pas des véhicules de livraison mais encombrant, comme eux, les centres villes aux parkings restreints et aux rues exigües ».

Par ailleurs, un autre conflit est évoqué : « sur la RD613, il y a très souvent des convois exceptionnels, qui perturbent le trafic ». Il serait nécessaire d'interdire la circulation des éoliennes ou des résidences mobiles de loisirs en journée qui passent dans Mèze et perturbent le trafic routier à chaque passage.

Enjeux pour le PDU

- ▶ Harmoniser la réglementation des livraisons à l'échelle de l'agglomération.
- ▶ Mutualiser des places de stationnement en voirie avec des horaires pour les livraisons et d'autres pour les véhicules particuliers.
- ▶ Mettre en place des mesures fortes de contrôle et de verbalisation sur le stationnement sur les places de livraison.
- ▶ Prévoir une application d'affichage et de guidage vers les places de livraison.

▶ L'USAGE DES 2 ROUES MOTORISEES : MOTOS ET SCOOTERS

6. Les 2 roues motorisées représentent 3% des déplacements quotidiens ? Faut-il faciliter et développer leur usage ? En agissant sur quoi (stationnement, sécurité...) ?

Constats et dysfonctionnements signalés

Les 2 roues motorisées présentent le double avantage « de consommer moins de carburant et d'encombrer moins l'espace si les parkings sont adaptés et multiples ».

Dans les centres de villes et villages, il faudrait offrir plus de places de stationnement pour les 2 roues motorisées, en les répartissant partout, notamment aux abords des carrefours.

Ainsi, « à Sète, il y a beaucoup de stationnement pour les vélos (arceaux), et quasiment rien pour les motos ». Attention, les besoins en termes de place, d'accrochage sécuritaire... sont très différents selon que le 2 roues soit motorisé ou pas ! « Les arceaux vélo ne correspondent pas aux standards des motos. »

De plus, la problématique du stationnement des 2 roues motorisées est intimement liée au risque de vol. Ainsi, des systèmes de box individuels existent dans les gares pour les vélos. On pourrait en faire de même pour les motos, et aussi « prévoir des casiers pour les casques et équipements motos » dans les gares et pôles d'échanges.

Pourtant, pour certains, « il ne faudrait surtout pas faciliter les déplacements des 2 roues motorisées, beaucoup trop dangereux en ville comme sur les départementales ». Il faudrait même mettre « plus de contrôles pour limiter leur vitesse et le bruit engendré ».

D'ailleurs, en matière de sécurité routière, les motos et scooters sont les plus vulnérables. « Ils permettent d'éviter les bouchons et de gagner du temps, mais en contrepartie, il y a des points noirs. » Ainsi, « les motos sont moins bien vues par les automobilistes ». De plus, on constate des problèmes de comportements : « certains 2 roues motorisées dépassent des 2 côtés ». Les RD110 et 113 sont ainsi des zones très dangereuses.

Ainsi, il faudrait sensibiliser sur la sécurité des 2 roues motorisées : les automobilistes pour partager la route avec eux, les motards, pour éviter les comportements dangereux.

Enjeux pour le PDU

- ▶ Prévoir plus de places dédiées aux 2 roues motorisées dans les centres des villes et villages.
- ▶ Différencier les places et équipements de stationnement vélo et les places 2 roues motorisées.
- ▶ Prévoir des stationnements 2 roues moto sécurisés dans les gares et pôles d'échanges, avec des consignes pour les équipements.
- ▶ Sensibiliser les automobilistes et les motards et les jeunes sur la sécurité des 2 roues motorisées.

▶ NOUVEAUX USAGES DE LA VOITURE PLUS RESPECTUEUX DE L'ENVIRONNEMENT

7. Selon vous, vers quels nouveaux usages de l'automobile, moins polluants et moins consommateurs d'énergie faudrait-il développer sur le territoire (covoiturage, autopartage, véhicules électriques...) ? Pour quels publics (salariés, touristes...) ?

Constats et dysfonctionnements signalés

37% des déplacements sur le territoire sont réalisés pour le motif travail. La cible des salariés est donc prioritaire pour réfléchir à de nouvelles façons de se déplacer plus économes en énergie et moins polluantes.

Depuis le 1^{er} janvier, les entreprises et administrations de plus de 100 salariés ont obligation de mettre en place un Plan de Déplacements Entreprise (PDE) ou Administrations (PDA). La démarche a notamment été lancée sur la ville de Balaruc, mais « il faudrait un accompagnement par la communauté d'agglomération » : une cellule de mobilité ?

« Les nouveaux usages peuvent se développer si on leur donne une place dans la ville et un avantage par rapport à la voiture individuelle car il s'agit de changements de comportements qui demandent une réorganisation aux utilisateurs ».

Parmi les nouveaux usages à développer, plusieurs ressortent. Ainsi, on pourrait faire des « espaces connectés pour faire du télétravail et éviter certains déplacements ».

Le covoiturage apparaît également pour une très grande majorité comme une solution à développer, pour réduire le nombre de voiture (et donc de pollution) sur nos routes. Sur le territoire de l'agglomération, il faudrait ouvrir un site de covoiturage permettant de mettre en relation des personnes ayant des itinéraires pendulaires proches. Ce site serait à relier aux démarches de PDE/PDA menées par les collectivités publiques et privées.

Aussi le département de l'Hérault réfléchit à la mutualisation et à l'augmentation de l'offre de parkings de covoiturage.

Pour certains, l'option serait également de « limiter le nombre de voitures dans les familles », mais cela risque d'être difficile à mettre en place et... à accepter.

A l'instar de Modulauto sur Montpellier, une solution d'autopartage pourrait aussi être mise en œuvre sur Sète. L'autopartage est « un service tout compris qui permet de disposer d'un véhicule en cas de besoin. Il est facile d'usage car la voiture est disponible 24h/24 grâce à une carte magnétique ou une ouverture par smartphone. L'utilisateur ne paie que ce qu'il consomme donc il a intérêt à ne pas utiliser le véhicule pour les petits trajets qui peuvent être fait autrement. Pour l'utilisateur, la voiture partagée devient 1 mode de déplacement parmi d'autres et non le seul ».

Ainsi, en mutualisant les véhicules et en réduisant son temps de non utilisation, on gagne ainsi de l'espace et du stationnement, une même voiture étant partagée par plusieurs personnes.

Autre avantage, « le service d'autopartage peut intégrer un certain nombre de véhicules électriques ».

Autres alternatives citées, le Vélo à Assistance Electrique et le scooter électrique, mais qui doivent pouvoir être utilisés en toute sécurité. On pourrait également développer la location de véhicules électriques.

Pour circuler dans Sète et aller notamment à la gare, un réseau de navettes fluviales régulières pourrait être mis en place.

Enjeux pour le PDU

- ▶ Mettre en place une Cellule de Mobilité pour accompagner les PDE et les PDA.
- ▶ Soutenir le télétravail pour éviter certains déplacements « inutiles ».
- ▶ Mettre en place un site de covoiturage sur le territoire de Sète agglomère méditerranée.
- ▶ Envisager un service d'autopartage à Sète.
- ▶ Développer et soutenir l'électromobilité : VAE, scooter électrique, location de véhicule électrique...
- ▶ Envisager des navettes fluviales régulières sur les canaux de Sète.

▶ DEPLACEMENTS DES PERSONNES A MOBILITE REDUITE

8. Pour vous, les déplacements des Personnes à Mobilité Réduite sont-ils suffisamment pris en compte dans l'agglomération ? Sur quels dysfonctionnements actuels faut-il agir (cheminements, traversées, accès aux établissements, transports en commun...) ?

Constats et dysfonctionnements signalés

On constate la recrudescence du stationnement illégal sur les places réservées aux personnes handicapées. En effet, il semblerait que « beaucoup de fausses cartes sont en circulation ». De plus, la carte Handicapé n'est pas associée à l'immatriculation mais à la personne. Elle peut donc être donnée ou prêtée facilement. Pourtant, il existe une nouvelle carte de stationnement, avec un code barre, mais la police municipale de Sète n'est pas équipée.

Ainsi, il faudrait mettre en place « une police handi-municipale » à Sète...

Sur certaines communes (Sète, Balaruc), il manque des places de stationnement PMR, celles déjà en place étant occupées en toute légalité par des personnes handicapées. D'ailleurs, on peut constater « une personnalisation voire une appropriation des places PMR » comme à Mèze. Faudrait-il limiter la durée du stationnement à 12 heures par exemple ?

En matière de cheminement, il reste encore un travail énorme à faire pour la circulation des personnes à mobilité réduite, sur « la largeur des trottoirs par exemple », ou « en supprimant le stationnement », en luttant contre « le stationnement des voitures sur les trottoirs ».

Ainsi, des tests en fauteuil roulant pourraient être réalisés sur certains secteurs où l'on est obligés de se déplacer sur la route. Un gros point noir est signalé sur l'accès à la gare de Sète pour les PMR.

La ville doit être partagée : « il faut qu'elle soit adaptée pour tout le monde ».

D'ailleurs, « la population du territoire est de plus en plus âgée, les déplacements à pied doivent être facilités et sécurisés ».

Une proposition est faite à Sète de mettre en place un funiculaire du centre-ville jusqu'au Mont Saint Clair, à l'usage des PMR... mais aussi des touristes.

Enjeux pour le PDU

- ▶ Renforcer le contrôle et la verbalisation du stationnement illicite sur les places dédiées aux personnes handicapées à Sète.
- ▶ Prévoir plus de places réservées aux personnes handicapées sur le territoire.

- ▶ Améliorer les cheminements pour tous et notamment les personnes à mobilité réduite.
- ▶ Etudier l'aménagement d'un funiculaire du centre-ville jusqu'au Mont Saint Clair.

▶ CONCLUSION : IDEES FORCES DE L'ATELIER

Principaux enjeux pour l'usage et la place de la voiture

ÉCHANGES INTERMODALITÉ PMR
 ÉQUITÉ STATIONNEMENT VOLONTÉ
 RABATTEMENT PARKINGS-RELAIS VOIES VERTES
 SÉCURITÉ ROUTIÈRE ÉDUCATION
 CENTRES-VILLES
 FORMATION PARTAGE
 VILLAGES MODES ACTIFS
 COMPORTEMENTS ACCESSIBILITÉ
 INTERCOMMUNALITÉ TRANSPORTS EN COMMUN

Un nouveau partage de l'espace public

Un nouveau partage de la ville et notamment du centre des villes et villages et largement attendu (4 citations). Beaucoup s'accordent à penser qu'il faut y réduire ou limiter la place de la voiture, au profit des modes actifs : marche, vélo, PMR... et d'une meilleure qualité de ville (5 citations)

Le stationnement au cœur de la réflexion

Si l'on veut réussir ce nouveau partage de la ville, cela passe par une nouvelle organisation du stationnement (thématique citée 7 fois). Une voiture va là où elle peut stationner : le stationnement est un levier essentiel pour changer l'organisation des déplacements. Dans ce cadre, les parkings relais en entrée de ville constituent une solution largement attendue (4 citations).

L'intermodalité à faciliter

A l'instar des parkings relais, l'intermodalité constitue un enjeu essentiel (4 citations). Il s'agit dès lors de faciliter les relations et les échanges entre tous les modes de déplacements.

Eduquer et sensibiliser pour faire changer les comportements

La réussite du PDU passera nécessairement par un changement des comportements (7 citations), notamment vis-à-vis de la dépendance à la voiture. Pour accompagner ce changement, et envisager un nouveau partage de l'espace public, un effort d'éducation, de sensibilisation, de formation est indispensable, auprès de tous les publics.

La sécurité routière

La sensibilisation est aussi indispensable en matière de sécurité routière (3 citations). Là aussi, il faut changer les mentalités, agir sur les comportements. Même si des efforts ont été réalisés sur les infrastructures routières du territoire, des points d'amélioration sont encore nécessaires.

Ne pas « oublier » les personnes à mobilité réduite

Comme pour l'accès aux transports en commun, l'accessibilité des centres-villes et plus globalement des personnes à mobilité réduite n'est toujours pas effective à 100% (3 citations). Pourtant, systématiquement, les aménagements réalisés pour l'accessibilité des PMR... profitent à tout le monde : trottoirs élargis, suppression des obstacles, sécurisation des traversées...

Avoir une vision équitable du territoire

Le cœur d'agglomération concentre une grande partie des dysfonctionnements sur lesquels il faut agir, notamment en été : entrée de Sète par exemple. Pourtant une équité territoriale est aussi souhaitée dans le PDU (1 citation). Des actions sont également à porter dans les villages (stationnement en périphérie avec liaison piétonne vers le centre par exemple) ou entre les communes (1 citation).