

Compte-rendu Atelier de concertation 4 « Accès et déplacements en cœur d'agglomération »

Le mercredi 14 mars 2018 de 14h à 16h30 à Frontignan

Cet atelier de concertation du PDU se tenait à l'Hôtel d'Agglomération de Sète agglopôle 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 « accès et déplacements en cœur d'agglomération ». 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 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
Jonathan VERCRUYSSÉ	Responsable Développement - Relations institutionnelles	GARES CONNEXIONS SNCF
Arnaud BORY	Membre	LA ROUE LIBRE
Frédéric DESPLATS	Responsable opérationnel	GIHP
Jérôme LEROYER	Chargé de Mission Mobilité	DDTM34
Alain MICHELETTI	Responsable PVRD - Adjoint DGAST	MAIRIE DE SETE - CTM
Damien GERTSCH	DGAST	MAIRIE DE SETE
Sylvain BONNET	Directeur	Thermes de Balaruc les Bains
Daniel RIGAUD	Secrétaire	LA ROUE LIBRE
Marion REBOTIER	Responsable Gestion Commerciale	FLYING CAT
François VALERIE	Responsable de Service	MAIRIE DE SETE - Maison de la vie associative quartiers
Corine BEAUJARD	Directrice Adjointe	OFFICE TOURISME DE SETE
Bernard BOURDON	Membre	CONSEIL DE DEVELOPPEMENT
Catherine JUDELL DUFOR	Membre	CONSEIL DE DEVELOPPEMENT
René QUINTIN	Directeur Exploitation	CarPostal Bassin de Thau
Roger LABBE	1 ^{er} Adjoint et membre de la commission extra-municipale	MAIRIE DE VIC LA GARDIOLE
Magalie FERRIER	Maire	MAIRIE DE VIC LA GARDIOLE
Jacques RAUZY	Vice-Président	Conseil de Quartier de la Scène aux Quais Sète
Rodolphe BOYER	Membre	ASSOCIATION DES PARALYSES DE FRANCE
David COTTALORDA	Chargé de mission "SCOT"	SMBT
Patrick OLOMBEL	Conseiller Municipal	VILLE DE MEZE
Jean-Marie AUGÉ	Conseiller Municipal	VILLE DE MEZE
Bruno PORTES	Adjoint au Directeur d'Agence Routes Agence Thau Plaine d'Hérault	DEPARTEMENT DE L'HERAULT
François POUJADE	Conseiller	POLE EMPLOI DE SETE
Anne-France OSMO	DAST	MAIRIE DE FRONTIGNAN
Régis CAPEL	Service HABITAT	Sète agglomère méditerranée
Emmanuel NOIROT	Directeur Communication	Sète agglomère méditerranée
Marie CHALVET	Service Mobilité	Sète agglomère méditerranée
Jean MARCHAND	Service Mobilité	Sète agglomère méditerranée

▶ DEPENDANCE A LA VOITURE

1. Le cœur d'agglomération est constitué du triangle urbain Sète, Frontignan, Balaruc-le-Vieux, Balaruc-les-Bains. Selon vous, dans ce périmètre, sommes-nous toujours dépendants de la voiture dans nos déplacements quotidiens ? Pensez-vous qu'il soit possible d'y limiter l'usage de la voiture ? Pour quels déplacements en particulier ?

Constats et dysfonctionnements signalés

En préambule, le PDU initie une réflexion prospective sur les transports, incluant des changements de comportements ou d'habitudes. Toutefois, « la collectivité ne pourra pas tout faire, il faut aussi que chaque personne fasse des efforts... ». Ainsi, dans l'agglomération, la voiture reste incontournable. Paradoxalement, « les gens ne veulent pas marcher, mais ils vont dans des salles de fitness. »

Sur le triangle Frontignan-Sète-Balaruc, « il est important d'avoir une approche différenciée. En effet, ce cœur d'agglomération concentre emploi, commerces, services... » et donc une grande partie des déplacements. Il faut donc avoir une logique de continuité urbaine, de lien entre les communes.

Le lien entre transport et économie est essentiel. Ainsi, les transports constituent un levier de développement économique. Par exemple les Thermes de Balaruc accueillent tous les mois environ 4000 curistes qui séjournent entre 18 et 20 jours. Ces curistes ont des besoins de restauration, d'hébergement, d'offres touristiques... et donc de transports adaptés. L'objectif doit être qu'ils n'utilisent pas massivement leur voiture, mais qu'ils aient une palette d'offres et de solutions de mobilité (transports en commun, vélo, marche...).

Il est bien entendu possible de limiter l'usage de la voiture dans les cœurs des 14 villes composant l'agglomération, d'autant plus que dans leur grande majorité, leurs centres-villes sont peu adaptés à la présence massive d'automobiles : exigüité des rues sétôises et présence des canaux, cœurs historiques à Frontignan, Mèze, Balaruc...

Enjeux pour le PDU

- ▶ Avoir une réflexion prospective sur les usages des transports et susciter l'implication de chacun.
- ▶ Intégrer les transports comme leviers de l'activité économique et touristique.
- ▶ Offrir des alternatives à la voiture notamment pour les curistes, les visiteurs et les touristes.

▶ CONGESTION DU CŒUR D'AGGLOMERATION

2. L'entrée Est de Sète est particulièrement congestionnée, notamment lors des périodes estivales et touristiques ? Selon vous, quelles alternatives à la voiture individuelle doivent être mises en œuvre ?

Constats et dysfonctionnements signalés

L'attractivité du territoire est indéniable. On le constate notamment lors de la période estivale, qui a désormais tendance à s'étaler dans le temps du printemps à l'automne... De ce fait, les problématiques de congestion du cœur d'agglomération s'étirent aussi dans le temps. De plus, les populations changent durant cette période, avec des besoins et des horaires de déplacements différents. La solution du tout automobile pour accéder à Sète n'est plus plausible. Il faut trouver d'autres solutions. L'entrée Est de Sète, notamment par la RD2, constitue un passage obligé pour aller vers les plages ou accéder au centre-ville. Ainsi, « pour les habitants du nord du bassin de Thau comme de Balaruc, il est difficile pendant certaines périodes d'aller à la plage ».

Ainsi, « le doublement de la RD600 proposera un nouveau tuyau pour voitures, mais qui va se boucher rapidement ». Plus les tuyaux sont gros, plus il y a de flux et l'entrée de Sète reste un entonnoir...

Selon les prévisions de croissance démographique (projections du SCOT notamment), la population du bassin de Thau atteindra 158 000 habitants en 2030 (soit 27,5 % d'augmentation

entre 2013 et 2030). Si l'on souhaite éviter la thrombose automobile permanente ou la défiguration des paysages urbains par des aménagements conçus pour les automobiles (rocares, échangeurs, etc.), la seule réponse consiste à changer radicalement les modes de déplacement.

Singularité de l'agglomération, le bassin de Thau et les canaux de Sète apparaissent sous-utilisés. Des navettes inter-étang pourraient être développées, en particulier l'été, à destination des touristes, leur offrant d'autres opportunités d'accéder au cœur d'agglomération. De plus, le canal du Rhône semble sous-utilisé. A l'heure actuelle, « la réglementation sur la vitesse et donc les temps de parcours (60 minutes entre Sète et Frontignan) sont encore trop limités ».

Pour beaucoup, la solution des transports en commun est à privilégier, notamment pour l'entrée Est (couloir bus sur la RD2) ou le transit par le boulevard Verdun vers les plages du Lido. Mais cela passe par « des pôles de stationnement, véritables sas d'intermodalité » implantés stratégiquement, aux entrées de ville notamment. On pourrait ainsi, créer des parkings-relais reliés à des lignes de transports en commun fréquentes et rapides : on dépose sa voiture et on prend un bus pour accéder au centre-ville ou aux plages. Ainsi, pour le nord de l'agglomération « pour aller à la plage, il faudrait prévoir le parking de déstassement au niveau de l'usine de Lafarge avec la construction du palais de sport. De là il faut mettre en place des navettes avec une fréquence élevée pour permettre aux gens de laisser leurs voitures et d'aller aisément à la plage ».

Dans ces parkings-relais, il faudrait combiner le prix du stationnement avec la gratuité des transports en commun ou des navettes maritimes.

Attention, le temps de trajet en transports en commun est un facteur clé : « 35 minutes de la gare au centre-ville en bus, c'est rédhibitoire ».

Il faut d'ores et déjà prévoir les emplacements et réserver le foncier. Aussi, il faudra aller au-delà de Sète sur Frontignan et Balaruc. Pour l'agglomération, les points actuellement identifiés pour implanter des parkings-relais sont : le PEM de Sète, le Palais des Sports, Balaruc les Bains (raffinerie dépolluée), Entrée Est de Sète et PEM de Frontignan.

Une autre solution est évoquée : les transports en commun ferrés. En effet, il existe 32 km de voies ferrées de Vic-Mireval à Sète. Le TER est aussi un transport rapide intercommunal qu'il faut intégrer dans la palette disponible pour accéder à Sète. Cela passe aussi par une augmentation de l'offre et une tarification combinée avec le réseau de transports en communs routiers de l'agglomération.

Enjeux pour le PDU

- ▶ Offrir de nouvelles alternatives à l'automobile pour l'entrée Est de Sète, du printemps à l'automne.
- ▶ Développer les navettes maritimes inter étang et sur le canal du Rhône en été pour l'accès des touristes au cœur d'agglomération.
- ▶ Créer des parkings relais reliés à des lignes de transports en commun structurantes et rapides à Sète, Frontignan et Balaruc.
- ▶ Identifier les emplacements pour des parkings-relais et réserver le foncier.
- ▶ Développer les transports en commun ferrés entre Vic-Mireval, Frontignan et Sète : offre renforcée, tarification combinée avec les bus...

▶ POLITIQUE DE STATIONNEMENT

3. Pour vous, faut-il contraindre, limiter ou réglementer le stationnement dans le cœur d'agglomération ? Pour quel public (résidents, visiteurs, salariés, touristes...)

Constats et dysfonctionnements signalés

Une voiture va là où elle peut stationner. Lorsque c'est gratuit, c'est un véritable appel d'air... Aujourd'hui, « les usagers utilisent le parking de la gare de Frontignan car... c'est gratuit ». Ainsi, si l'on veut reporter les voitures sur les transports en commun, cela passe par de l'information, de la pédagogie... et de la contrainte. En effet, « s'il n'y a pas de contrainte, il n'y a pas d'évolution. » Mais cela veut aussi dire qu'avant de passer à la contrainte, des alternatives ont été mises en place avant. Cette contrainte peut se réaliser via la politique de stationnement, mais il faut que les alternatives en transports en commun, en modes actifs existent. Par ailleurs, les profils, les besoins des utilisateurs du stationnement sont différents. Cette politique de stationnement doit donc être sélective selon que l'on soit résident, actif ou touriste. Ainsi, « un tarif préférentiel devrait être appliqué aux résidents et aux salariés qui travaillent dans le cœur d'agglomération. »

Enjeux pour le PDU

- ▶ Agir sur le stationnement, mais en proposant au préalable des alternatives à la voiture individuelle.
- ▶ Avoir une politique de stationnement différenciée selon les profils : résident, visiteur, salarié.

▶ ATTRACTIVITE DES TRANSPORTS EN COMMUN

4. Selon vous, dans la desserte du cœur d'agglomération, comment pourrait-on améliorer l'efficacité et l'attractivité des transports en commun (tarification, horaires, fréquences, voies protégées, information, correspondances, accessibilité, intermodalité...)?

Constats et dysfonctionnements signalés

Pour que les transports en commun constituent une alternative crédible à l'automobile, l'information et la communication sur le réseau sont essentielles. En effet, malgré tous les efforts engagés, le réseau de Sète agglomération méditerranée est encore sensiblement méconnu.

De même sur le réseau, l'information en temps réel est à privilégier, notamment à l'arrêt de bus : affichage de l'horaire d'arrivée, du prochain bus...

Par ailleurs, l'attractivité des transports en commun doit aussi se concevoir dans une approche intermodale, en correspondance avec d'autres modes, à l'exemple des parkings-relais. Les connexions avec le vélo notamment sont aussi à renforcer (ex une voie cyclable sur le projet de TCSP Verdun Blanc). Dans les gares, actuellement, « les parvis sont majoritairement dédiés à la voiture. Il faut désormais mieux partager ces parvis », au profit des autres modes : vélos, piétons, PMR, 2 roues motorisées... Dans les projets de Pôles d'Echanges Multimodaux (Sète et Frontignan), il faudrait plus de places sécurisées de stationnement pour les vélos. Ainsi gare et Connexion préconise des box individuels, adaptés pour du stationnement longue durée, avec une gestion des cartes d'accès à prévoir. Des racks à vélo sont aussi nécessaires pour la courte durée, tout comme une zone de dépose minute.

A ce titre, le projet de Pôle d'Echanges Multimodal de Sète offre une occasion en or de valoriser la politique de l'agglomération en faveur des transports en commun et des modes actifs.

Les correspondances à établir entre les modes peuvent également se faire sur les transports en commun routiers et ferrés. Il serait intéressant d'avoir un tarif unique et un titre de transport unique sur le réseau de SAM et sur le TER, « pour pouvoir prendre au choix le train ou le bus ». De même, il faudrait améliorer la synchronisation des horaires entre trains et bus.

En matière de nouveau partage de voirie, les sites propres (voies bus protégées de la circulation) sont indéniablement un atout pour les transports en commun. Elles permettent de garantir la

punctualité et la rapidité des bus, qui deviennent ainsi largement compétitifs par rapport à la voiture.

Ainsi, il faut créer des voies en site propre réservées aux transports en commun, sur l'axe Verdun - Camille Blanc à Sète ou sur le BUC à Frontignan, ou encore la RD2 entre Sète et Balaruc.

Concernant le projet de Transport en Commun en Site Propre sur la RD2, attendu impatientement, il manquerait une connexion avec Frontignan et notamment avec la zone de la Bordelaise.

Une demande est aussi faite sur l'augmentation du nombre de bus le dimanche.

On pourrait également envisager une tarification variable selon l'heure d'utilisation.

Enjeux pour le PDU

- ▶ Communiquer et mieux faire connaître l'offre sur réseau de transports en commun de Sète agglomération méditerranéenne.
- ▶ Améliorer les possibilités et les conditions de stationnement des vélos dans les gares et pôles d'échanges.
- ▶ Partager équitablement les parvis entre tous les modes dans les projets de Pôle d'Echanges Multimodaux (Sète et Frontignan).
- ▶ Envisager un titre unique et une tarification combinée entre réseaux de transports en commun routiers et ferrés.
- ▶ Améliorer les connexions du projet de TCSP de la RD2 avec Frontignan.
- ▶ Envisager une tarification des transports en commun variable selon l'heure d'utilisation.

▶ USAGE DES MODES ACTIFS

5. Pour vous, dans le cœur d'agglomération, faut-il privilégier, l'usage des modes actifs (marche, vélo...), notamment lors des périodes estivales et touristiques ?

Constats et dysfonctionnements signalés

L'usage des modes actifs est à privilégier dans toutes les périodes de l'année.

Il est certain que les modes actifs ou doux ont un rôle primordial à jouer dans la chaîne de déplacements : « il faut pouvoir aller aussi à pied ou à vélo dans les zones économiques ».

La journée de l'Ecomobilité organisée chaque année par SAM fait la promotion des modes écologiques : transports en commun, marche, vélo, VAE... Elle serait peut-être à étendre. Ainsi, on pourrait mettre en place des actions de promotion telles que « une journée sans voiture ».

Ainsi, il est nécessaire de privilégier l'usage des modes actifs pour la santé : démarche sport santé.

Actuellement, « tout est fait pour favoriser l'usage de la voiture ». On ne peut pas augmenter les capacités de la voirie indéfiniment. A titre d'exemple, les jours de marché à Sète, « la saturation est telle que les véhicules de secours ne peuvent même pas intervenir ». Il faut donc réfléchir à comment en sortir. Ainsi, dans le centre-ville de Sète, la piétonnisation est à engager, avec des espaces apaisés de la circulation automobile. Attention, toutefois, « pour les commerçants, il faut aussi que l'on puisse y arriver en voiture ». Ainsi, les commerçants « ne veulent pas d'un centre-ville sans voiture, car cela tuerait le commerce ». Des actions en concertation avec les commerçants pourraient être développées (réduction sur le parking lors d'achat chez les commerçants...).

La question du partage de l'espace public et de la voirie est donc importante, avec à minima des zones 30 où les modes actifs sont prioritaires, voire des zones de rencontre limitées à 20 km/h. Pour cela, il faut des trottoirs accessibles et entretenus. On pourrait également aménager des parcours piétons continus et basés sur les pratiques réelles des habitants (et non sur les contraintes de la circulation automobile).

Ainsi, dans les zones denses le partage est souvent mal organisé et peu respecté par les automobilistes. En Europe, certains aménagements simples sont réalisés marquant distinctement la priorité aux piétons comme des bandes stop devant les passages piétons, les voitures ne pouvant alors pas déboîter pour doubler. De même, les passages piétons ne devraient pas systématiquement se situer aux carrefours, mais aussi devant les entrées de magasins.

On pourrait également mettre en place « des filtres d'accès au centre-ville sur certains horaires ou période de circulation », comme cela se fait pour certaines manifestations (marché, Escale à Sète...). L'idée principale est donc de « contraindre la voiture au profit d'autres modes » ... pour une meilleure qualité de ville. Ainsi, « il y a une respiration possible ».

Pour améliorer l'usage du vélo, la réflexion doit porter sur la sécurisation du stationnement, pour éviter les vols notamment. Il faut donc prévoir des lieux de stationnement sécurisés et fréquents (dans les gares, les lieux publics...). Ainsi, on assiste à « un fort développement du Vélo à Assistance Electrique, mais ces véhicules sont relativement onéreux, il leur faut des solutions sécurisées ». Un maillage de lieux de stationnement sécurisés est donc à prévoir (lieux publics, gares, zones d'activités...). La mise en place de vélos en libre-service dans le cœur d'agglomération est aussi à envisager.

Il faut bien évidemment aussi mettre en place un réseau de pistes cyclables continu et sécurisé. Pour cela, il est déjà « indispensable d'aménager les lieux où elles existent et de les relier entre elles ». Ces aménagements cyclables sont à multiplier, notamment dans les centres-villes : pistes cyclables, bandes cyclables, double-sens cyclables dans les rues à sens unique limitées à 30, espaces de rencontres, bornes de gonflage...

Enfin, la notoriété touristique de Sète est relativement importante : Sète est très attractive d'avril à novembre. Il y a ainsi beaucoup d'excursionnistes à la journée. De plus, les touristes qui viennent séjourner sur le territoire sont très mobiles. Contrairement aux idées reçues, « ils ne viennent pas que pour la plage ». Ils veulent visiter et se balader sur et autour du bassin de Thau.

Pourtant, selon une étude de l'office de tourisme, la mobilité est le 1^{er} mobile d'insatisfaction sur notre territoire. Pour cela, les solutions alternatives sont souvent appréciées à l'image des navettes maritimes, ou attendues...

Des moyens de déplacements ludiques pourraient être mis en place pour les touristes : tuk-tuk, vélib, transport fluvial individuel...

Vue de l'extérieur, la circulation dans Sète est très compliquée à appréhender, du fait des contraintes des canaux. La signalétique est un point primordial, quel que soit le mode (piéton, vélo, voiture...). Ainsi, pour les cyclistes, « il n'y a pas d'information sur la manière de traverser la ville à vélo, les axes de circulation, les lieux de stationnement... ». Sur la ville de Sète, une artère voie verte va bientôt être mise en place. La difficulté de mettre en place une signalétique spécifique pour les vélos, c'est aussi qu'elle vient se rajouter aux panneaux routiers existants.

En tout état de cause, « il faudrait développer une application multimodale » à l'échelle de l'agglomération. On y trouverait l'information sur les transports en commun, le covoiturage, le stationnement voiture et vélo, les itinéraires vélo...

Par ailleurs, il faudrait « faire une campagne d'information sur la prime accordée par l'agglo lors d'achat de vélos électriques ».

Enjeux pour le PDU

- ▶ Organiser des actions de promotions des modes doux et écologiques : journées de l'écomobilité, journées sans voiture...
- ▶ Apaiser les centres-villes de la circulation automobile en développant la piétonisation et les zones 30.
- ▶ Sensibiliser et mobiliser les commerçants sur les bénéfices d'une ville apaisée de la circulation auto.

- ▶ Filtrer périodiquement les accès en voiture au centre-ville, comme pour les grandes manifestations.
- ▶ Offrir des possibilités de stationnement sécurisé pour les vélos, bien réparties sur le cœur d'agglomération.
- ▶ Mettre en place un réseau d'aménagements cyclables sécurisés et continus entre les communes.
- ▶ Multiplier les aménagements cyclables dans les centres-villes : bandes, pistes, double sens...
- ▶ Envisager la mise en place de vélos en libre-service dans le cœur d'agglomération.
- ▶ Mettre en œuvre une application multimodale sur la mobilité dans l'agglomération.
- ▶ Communiquer sur la prime à l'achat de Vélo à Assistance Electrique mise en place par SAM.

▶ DEPLACEMENTS DES PERSONNES A MOBILITE REDUITE

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

Constats et dysfonctionnements signalés

Le plus souvent, les aménagements au profit des modes actifs (pistes cyclables, trottoirs larges...) profitent également, avec des signalisations adaptées, aux personnes à mobilité réduite. Ces personnes sont de plus en plus nombreuses au niveau de la population curiste à Balaruc. Sachant que la population de l'agglomération est vieillissante également, il faut prévoir un plan global de transport incluant à cette problématique.

Par exemple, dans le centre de Sète, il est proposé de mettre en place une navette de bus pour les personnes à mobilité réduite qui ne peuvent accéder aux navettes fluviales.

Même si on peut signaler que l'accessibilité dans les bus a été sensiblement améliorée ces dernières années, encore trop souvent, l'accès aux établissements publics ou dans les gares SNCF n'est pas facile pour les personnes à mobilité réduite : pas de rampe d'accès, pas d'ascenseur pour accéder aux quais...

Dans les centres-villes, « se déplacer en fauteuil roulant reste un exploit ou une prise de risque manifeste tant les PMR sont fréquemment confrontés à la circulation automobile en raison de trottoirs encombrés ou inaccessibles, de potelets (et autres aménagements installés pour éviter l'invasion des voitures) interdisant le passage ce qui les oblige à emprunter la voirie.

Enjeux pour le PDU

- ▶ Intégrer impérativement les notions d'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite dans la réflexion globale sur les déplacements.
- ▶ Améliorer les circulations des personnes à mobilité réduite sur les trottoirs en centre-ville, en réduisant les obstacles.

▶ CIRCULATION DES POIDS LOURDS ET LIVRAISONS

7. Pour vous, faut-il contraindre, limiter ou réglementer la circulation des poids lourds dans certains secteurs (centres-villes, zones d'habitat...)? Sur ce secteur, l'activité économique est intense. A votre connaissance, existe-t-il des problématiques liées à la circulation et à la livraison de marchandises ?

Constats et dysfonctionnements signalés

L'approvisionnement d'une ville se fait généralement par l'extérieur. Actuellement, cet approvisionnement ne se fait quasi exclusivement pas la route. Ainsi, on assiste à « des nuages de camions qui partent de Miramas ». Par exemple, Mèze se situe sur un axe fortement concerné par la circulation des poids lourds. Peut-on réellement rester sur ce modèle ? Il faut réfléchir à une approche multimodale, avec des solutions ferroviaires notamment.

Ainsi, les marchandises circulant bien en dehors des seules limites des agglomérations, des synergies sont à mettre en œuvre avec les territoires voisins, Le sujet est déjà bien avancé sur Montpellier Méditerranée Métropole, qui a d'ailleurs élargi son périmètre de réflexion au port de Sète.

En matière de livraisons, à Sète il existe une réglementation sur les horaires, notamment lorsqu'il y a peu de circulation (jusqu'à 11h), mais elle n'est pas respectée. Les conflits d'usage sont nombreux. On constate ainsi, « un problème de civisme du chauffeur qui ne veut pas être trop loin de son point de livraison », et qui du coup... se gare en double file. Ainsi, « les places de livraison dans Sète sont suffisantes... mais pas utilisées », voire utilisées par des voitures individuelles. En fait, il faudrait une surveillance au quotidien pour lutter contre les incivismes des automobilistes et des livreurs.

Par ailleurs, la limitation de la circulation des poids lourds dans les centres-villes est indispensable. Outre « les nuisances sonores, la pollution et l'impact sur les habitations, la dégradation des chaussées est importante et leur remise en état à un coût important pour les collectivités ».

Ainsi, le plus souvent, les magasins dans les cœurs de ville étant de petites tailles, la livraison devrait être faite par de petits véhicules plus légers et moins polluants (électriques) pour les derniers kilomètres et avec des horaires formalisés.

Enjeux pour le PDU

- ▶ Créer des synergies sur la gestion des marchandises avec Montpellier Méditerranée Métropole.
- ▶ Faire appliquer la réglementation sur les livraisons en centre-ville (horaires, usage des places dédiées...).
- ▶ Renforcer le contrôle des incivilités sur les places de livraison.
- ▶ Limiter la circulation des poids lourds dans les centres-villes et étudier l'approvisionnement des commerces par des petits véhicules.

▶ NOUVELLES MOBILITES MOINS POLLUANTES A ENCOURAGER

8. Selon vous, quel type de mobilité, moins polluante et moins consommatrice d'énergie faudrait-il développer pour accéder au cœur d'agglomération (covoiturage, autopartage, véhicules électriques, électromobilité, navettes maritimes...)?

Constats et dysfonctionnements signalés

On peut noter que le secteur Est de l'agglomération est incluse dans le Plan de Protection de l'Atmosphère de Montpellier. Le Nord du Bassin on constate aussi des relevés élevés de pollution. La problématique de la pollution liée au transport n'est donc pas concentrée uniquement sur le cœur d'agglomération, mais concerne toutes les communes.

Le remplacement des bus par des véhicules moins polluants, au GNV ou électriques par exemple est salué.

Pour beaucoup, les navettes maritimes peuvent constituer une alternative crédible à la voiture, pour les touristes lors de la saison, mais également pour les résidents toute l'année. Ainsi, « on pourrait envisager une desserte et un rabattement sur Mèze ».

De même, pour les liaisons Sète-Frontignan, on pourrait « mettre en place des navettes fluviales par le canal Sète- Rhône ».

L'autopartage est aussi un nouveau modèle de déplacement à envisager, même si pour certains « l'autopartage est un modèle très urbain dans un environnement hyper saturé par la voiture ». Le modèle économique à trouver pour l'autopartage sur l'agglomération reste donc relativement complexe.

La création 'une plateforme de covoiturage est à prioriser à destination du public des salariés des entreprises du territoire.

D'autres solutions innovantes sont également à envisager : zones de covoiturage, agence de location de voitures électriques... et pourquoi pas des pédalos sur les canaux.

Enjeux pour le PDU

- ▶ Développer les navettes maritimes pour le public des touristes en saison, et toute l'année pour les résidents.
- ▶ Mettre en place une plateforme de covoiturage pour les salariés du territoire.
- ▶ Envisager et étudier la mise en place d'un système d'autopartage sur le territoire.

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

Principaux enjeux pour les déplacements en cœur d'agglomération



Des centres-villes saturés par la pression automobile

La problématique des centres-villes congestionnés, saturés, par la pression automobile ressort en priorité (3 citations). C'est particulièrement pénalisant pour les déplacements des salariés (1 citation).

Une attente très forte : des centres-villes à apaiser

La pacification des centres-villes est ardemment souhaitée (3 citations). Pour cela, il s'agit le plus souvent de limiter, voire contraindre l'accès des modes motorisés, au profit notamment des modes actifs (marche, vélo). Ainsi, une meilleure qualité de ville est à envisager avec des centres-villes piétonniers, des zones 20 et une meilleure accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (3 citations).

Changer les comportements

Pour réussir le PDU, il est nécessaire de faire changer les comportements et les habitudes de déplacements, parfois avec des mesures contraignantes (2 citations). Ainsi, l'incivisme est pointé du doigt, avec notamment le manque de respect des autres modes.

Des solutions alternatives à la voiture à développer

Si l'on veut limiter la place de la voiture en ville, il est primordial de proposer des solutions alternatives crédibles et performantes (2 citations). Parmi celles-ci on retrouve les navettes maritimes dans Sète et inter étang, les transports en commun (gratuits ?) et les modes actifs (1 citation chacun).

Des correspondances à mettre en place entre les modes : l'intermodalité

Les connexions et les échanges entre les modes de déplacements sont essentielles (3 citations) : parkings-relais, place des vélos dans les gares, connexions entre transports en commun ferrés et routiers, application multimodale, lisibilité des trajets... sont autant de solutions à envisager