

# Compte-rendu Atelier de concertation 1 « Transports en commun et intermodalité »

**Le mardi 13 mars 2018 de 9h30 à 12h 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 « transports en commun et intermodalité ». 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
Karine FAESSEL	Conseillère Collectivités Locales	GRDF
Tiphaine COLLET	Directrice	OFFICE TOURISME DE SETE
Jonathan VERCRUYSSSE	Responsable Développement - Relations institutionnelles	GARES CONNEXIONS SNCF
Arnaud BORY	Membre	LA ROUE LIBRE
Pierre LARY	Directeur	OFFICE TOURISME DE BALARUC LES BAINS
AXEL	Responsable	FLYING CAT
Sophie PRULHIERE	Chef du service Transports & Mobilité	Communauté d'Agglomération Hérault Méditerranée
Jean-Pierre CHAUVAIN	Directeur	KEOLIS - Car du Bassin de Thau
Bruno GALAN	Directeur	Mission Locale Intercommunale du Bassin de Thau
Mohamed EL ASRI	Conseiller en Insertion - Référent Mobilité	Mission Locale Intercommunale du Bassin de Thau
Michèle LE DROIT	Membre	CONSEIL DE DEVELOPPEMENT
Bernard BOURDON	Membre	CONSEIL DE DEVELOPPEMENT
Lucie NETZER	Responsable Marketing	CarPostal Bassin de Thau
Mélie LÉBOUCHER	Directrice Générale des Services	MAIRIE DE VIC LA GARDIOLE
Rodolphe BOYER	Membre	ASSOCIATION DES PARALYSES DE FRANCE
Pierre HARDY	Chargé Vélo	ASSOCIATION MDD BALARUC LE VIEUX
Henri DESANLIS	Conseiller	Conseil de Quartier de la Scène au Quais Sète
Agnès d'ARTIGUES	Chargée de Mission "Contrat de Gestion Intégrée"	SMBT
Stéphane LOUBIE	Responsable, Mission Mobilité Durable, Pôle Routes et Transports	DEPARTEMENT DE L'HERAULT
Brice TELLO	Directeur exploitation	KEOLIS
Georges VIUBEZ	DST	VILLE DE MEZE
Daniel RODRIGUEZ	Adjoint au Maire	VILLE DE MEZE
Serge ALLIE	Adjoint au Maire	VILLE DE LOUPIAN
Pierre MOREL	Responsable	HERAULT TRANSPORT
Odette AMANTON	Membre	CDCA_ conseil départemental de la citoyenneté et de l'autonomie
Marie CHALVET	Service Mobilité	Sète agglomère méditerranée
Aurélien EVANGELISTI	Service Mobilité	Sète agglomère méditerranée
Jean MARCHAND	Service Mobilité	Sète agglomère méditerranée
Sandrine AMOROSO	Service Mobilité	Sète agglomère méditerranée

## 1. Selon vous, quels sont les principaux freins à l'usage des transports en commun (routiers, ferrés et maritimes) sur le territoire de Sète agglomération méditerranéenne ?

### Constats et dysfonctionnements signalés

Tout d'abord, il paraît important de ne plus raisonner en tant qu'usagers des transports en commun, mais en tant que clients des transports en commun. Cette notion de clients, qui choisissent le meilleur service de mobilité, est primordiale : « ce sont eux qui décident avant tout ».

Parmi les critères de choix du mode de déplacement, entre voiture et transports en commun par exemple, 2 critères paraissent fondamentaux : le prix et le temps. Si on veut donc réduire la place de la voiture, « quels services doit-on mettre en œuvre pour faire gagner du temps et économiser ? ».

Le temps de trajet est un enjeu essentiel pour le choix du mode, même si les vitesses sont bien entendu différentes selon les modes. Pour les transports en commun avant tout, il s'agit de « gagner ou de ne pas trop perdre de temps » par rapport à la voiture sur un trajet donné.

Pour certains, le critère prix est plus discutable. Ainsi, « le budget transport est proche de 20% des dépenses d'un ménage ». Et beaucoup n'ont pas conscience du coût réel d'une voiture : 5000 euros/an selon l'ADEME. Il faut donc relativiser avec le coût d'un abonnement annuel sur le réseau de Sète Agglomération Mobilité qui est de 190 euros/an, même si celui-ci ne prend pas en compte tous les types de déplacements offerts par la voiture (vacances, horaires tardifs, zones non desservies...). Ainsi, les transports en commun apparaissent plus adaptés pour des déplacements pendulaires et réguliers, pour aller au travail et revenir à heures fixes par exemple.

Parmi les autres freins à l'usage des transports en commun, les amplitudes horaires sont également citées. Ainsi, « quand on part, il faut pouvoir revenir ». Cela pose notamment problème pour la desserte de la gare en correspondance avec le train après 22h, mais également après les spectacles en soirée pour lesquels « il est souvent impossible de rentrer en bus ».

La question des fréquences est également citée : « il n'y a qu'un bus toutes les heures et demi sur la ligne 7 bd de Verdun sur Sète ». Pourtant, il existe un paradoxe « entre le manque de fréquence et l'impression que les bus sont vides ».

La notion de carte unique multi-réseaux est également importante. Ainsi, la multiplication des cartes d'abonnement est un frein : « A Paris il ne faut qu'une seule carte pour prendre le bus, le train, le tramway ou le métro ». Ainsi, sur le territoire de Sète agglomération méditerranéenne, « il serait bien que les cartes d'abonnement du réseau de bus soient valables également sur les trains » pour les trajets entre les 4 gares du territoire.

Pour beaucoup, il existe un frein « social » à prendre les transports en commun. Ainsi, la voiture a une valeur de représentation forte, un symbole de réussite et de classe sociale, mais « c'est en train de basculer, avec de plus en plus de personnes qui renoncent à leur voiture ». L'enjeu n'est pas de remplacer la voiture, mais bien de compléter et d'élargir l'offre de déplacements avec des transports en commun. Encore faut-il que l'on connaisse cette offre... Ainsi, l'information est pointée du doigt : la méconnaissance de l'offre du réseau d'agglomération, la difficulté de lire et comprendre un plan de réseau ou une fiche d'horaires... Il faudrait mettre en place un dispositif d'accompagnement : « une Maison de la Mobilité » sur le territoire. Aussi pour les Personnes à mobilité réduite, « il manque énormément d'information pour les utilisateurs de fauteuils » : signalétique adaptée pour les arrêts accessibles, indication des arrêts accessibles sur les fiches horaires, livret d'information pour les usagers handicapés, information sur les navettes maritimes...

Dernier frein cité pour l'usage des transports en commun, le confort des arrêts reste à améliorer. C'est d'autant plus important lorsque l'on attend son bus sous la pluie par exemple.

On le voit, les transports en commun doivent venir compléter et non remplacer systématiquement la voiture : c'est l'enjeu de l'intermodalité. Et cet enjeu intermodal est à prendre en compte dans beaucoup de situations : « pour permettre aux vélos de rentrer dans les bus », « dans les correspondances entre bus et trains ».

### Enjeux pour le PDU

- ▶ Développer des services de transports en commun offrant un meilleur rapport Temps gagné/argent économisé.
- ▶ Améliorer les amplitudes horaires du réseau, notamment en soirée, en correspondance avec la gare ou les spectacles nocturnes.
- ▶ Renforcer les fréquences sur certains axes empruntés (bd de Verdun à Sète par exemple).
- ▶ Mettre en œuvre une billettique multi-réseaux pour se déplacer en bus, en car, en train avec un seul titre.
- ▶ Améliorer l'information sur le réseau d'agglomération.
- ▶ Rendre « accessible à tous » l'information sur le réseau.
- ▶ Mettre en place un dispositif d'accompagnement sur les offres de transports en commun et plus globalement de déplacements : Maison de la Mobilité.

## ▶ DESSERTES EN TRANSPORTS EN COMMUN

**2. Pour vous, les 14 communes sont-elles suffisamment desservies par les transports en commun ? Sur quels axes faudrait-il améliorer les dessertes ? Y-a-t-il des zones (habitat, commerciales, équipements publics, établissements scolaires, centres de communes...) qu'il faudrait mieux couvrir ?**

### Constats et dysfonctionnements signalés

Parmi les principales avancées, on peut signaler que depuis janvier 2018, la restructuration du réseau de Sète Agglopolité Mobilité, a permis d'améliorer l'accès à l'emploi pour certains publics.

Globalement, le réseau semble assez bien desservir le territoire.

Ainsi, les jeunes non véhiculés, peuvent désormais aller travailler sur le nord de l'agglomération. D'ailleurs, le réseau de transport permet de sortir des quartiers « défavorisés » : « quand on leur donne des moyens de se déplacer et qu'on informe les jeunes, ils se déplacent ». A cet égard, le poste mobilité constitue bien souvent la principale dépense des jeunes.

Dans les communes de l'agglomération, certains quartiers sont « oubliés ». Ainsi au nord de Mèze, « la nouvelle ZAC des Costes est à un kilomètre du premier arrêt de bus ». [A Frontignan, la zone de la rue d'Aiguës où il y a pas mal d'activités n'est pas desservie, tout comme le cimetière.](#)

Par ailleurs, il n'existe pas de liaison entre Mèze et Marseillan, alors qu'il y a un réel besoin : « les emplois saisonniers sur Marseillan ne sont pas accessibles pour les jeunes du Nord du bassin de Thau par exemple ». Et il n'y a pas de piste cyclable non plus sur cet axe : comment faire sans voiture ? La desserte de la gare de Vic la Gardiole paraît également insuffisante. Pourtant, « elle joue un rôle important en été en provenance et vers Montpellier ».

Depuis 2016, Sète et Marseillan sont reliés y compris en hiver par une ligne régulière de Transport à la Demande. Cette ligne est aujourd'hui très utilisée. Pourtant, pour certains, le Transport à la Demande (TAD) reste très contraignant : « les horaires et les trajets sont imposés et... il faut réserver ».

Pour certains, il faut raisonner globalement et il faut pouvoir aussi informer les usagers des transports en commun pour qu'ils puissent aller vers d'autres modes de déplacements (vélo, covoiturage...). Des suggestions sont également faites pour mutualiser certains déplacements : « utiliser les véhicules de la Poste pour certains trajets de proximité » par exemple, même si cela semble pour beaucoup difficile à mettre en œuvre.

On le voit, la question des dessertes soulève naturellement un enjeu majeur : « les transports en commun ont-ils vocation à répondre à tous les besoins de déplacements ? ».

### Enjeux pour le PDU

- ▶ Desservir certaines zones d'activités « oubliées ».
- ▶ Améliorer la desserte de la gare de Vic la Gardiole.
- ▶ Mettre en place une offre de transports en commun entre Marseillan et le Nord du Bassin de Thau, notamment en saison estivale.
- ▶ Informer sur les solutions complémentaires de déplacements (covoiturage, vélo, TAD...).

## ▶ TRANSPORTS EN COMMUN EN SITE PROPRE ET INTERMODALITE

**3. Selon vous, comment pourrait-on améliorer l'efficacité et l'attractivité des transports en commun (tarification, horaires, fréquences, voies protégées, information, correspondances, accessibilité...) et l'intermodalité, c'est-à-dire, les complémentarités et les correspondances entre les modes de déplacements, sur notre territoire ?**

### Constats et dysfonctionnements signalés

Lors du précédent PDU de Thau Agglo, il y a eu de nombreuses demandes d'ouvertures de lignes, avec plus de correspondances notamment avec Hérault Transport. Pourtant, les correspondances sont souvent mal perçues : « ce sont des ruptures de charge, souvent mal vécues par les gens ».

Ainsi, « nous passons beaucoup de temps dans les transports à cause des correspondances », du fait de l'absence de ligne directe : par exemple entre Mireval et Balaruc ou entre Balaruc et Frontignan. De même, la question des correspondances entre bus et train est essentielle : l'idéal serait que « le bus arrive à la gare quelques minutes avant le départ du train ».

A cet égard, les pistes d'amélioration sont à explorer avec prudence, car les correspondances peuvent être source d'échec sur un trajet régulier (perte de temps réelle ou perçue).

Sur les points d'échanges, il faut donc protéger et... informer au maximum les usagers : bornes, informations en temps réel, temps d'attente, correspondances...

L'information en temps réel, aux arrêts, dans les bus avec indication dynamique des prochains arrêts est ainsi fortement attendue.

L'un des problèmes majeurs des transports en commun est constitué par la difficulté à répondre aux problématiques du dernier kilomètre : en bus on accède rarement directement à sa destination. La complémentarité avec d'autres modes de déplacements (vélo, marche, autre bus...) joue aussi un rôle primordial : c'est le principe même de l'intermodalité qui permet d'envisager les déplacements dans leur globalité.

L'avantage principal d'un Transport en Commun en Site Propre (TCSP) est de garantir les temps de trajet grâce à l'usage de voies protégées, qui permettent d'éviter les congestions et les bouchons. Ainsi, « les transports en commun peuvent même circuler plus vite que les voitures », et donc être concurrentiels pour certains trajets aux horaires de pointe notamment.

Ainsi, le projet TCSP sur la RD2, porté par Sète agglomération méditerranéenne va permettre de renforcer la performance du réseau sur un tronçon commun de Sète à Balaruc le Vieux. Par contre, cela signifiera

une correspondance à Balaruc pour les usagers du Nord de l'agglomération souhaitant se rendre à Sète. Est-ce que cela va marcher ? Pour garantir ce succès, il faudra donc renforcer les fréquences en amont et augmenter les cadences du TCSP vers Sète, pour limiter les temps d'attente ! Pour certains la rupture de charges inhérente doit être « traduite aux automobilistes », quand ils sont à l'arrêt dans les bouchons. Il faudrait ainsi leur indiquer le temps comparatif du même trajet en transport en commun, malgré la correspondance.

En matière d'information, il serait intéressant de communiquer sur le coût réel des modes de transports (notamment comparativement entre la voiture et les transports en commun).

Le projet de TCSP Verdun Blanc à Sète, dont l'étude de faisabilité date de 2016, propose de mettre en place un site propre central. Le TCSP desservirait l'hôpital, le centre commercial, la piscine olympique et permettrait un meilleur accès aux plages et vers Marseillan. Il répond ainsi à des besoins locaux et de visiteurs. Il permet aussi de partager l'espace entre tous les modes, notamment les vélos, « à ne pas exclure ou oublier ».

Par ailleurs, une autre solution est citée : « des véhicules plus petits et plus fréquents », notamment dans le centre-ville de Sète ou sur certains secteurs. Pourtant, cela coûte cher, cela signifie plus de personnel pour conduire les véhicules et « dans un réseau de transport, ce qui coûte cher, c'est le personnel ». D'ailleurs, le réseau de l'agglomération a déjà une flotte très différente de véhicules, avec des petits bus, notamment pour monter sur le Mont Saint Clair...

Ces options sont à développer sur certaines lignes ou pour certains services (les jours d'escale par exemple). Certains soulignent pourtant le cas particulier, voire rédhibitoire pour certains de la ligne 6, gratuite et avec des petits véhicules, qui connaît des problématiques de promiscuité : c'est « la ligne des cas sociaux ».

Dernier point et non des moindres, les transports en commun contribuent à réduire les émissions de gaz à effet de serre. De nouvelles opportunités s'ouvrent d'ailleurs, en remplacement du diesel. Ainsi, le GNV gaz naturel véhicule est un carburant performant (10 à 30% moins cher que le diésel, autonomie renforcée, souple, bruit...).

### Enjeux pour le PDU

- ▶ Améliorer les correspondances entre les lignes de transports en commun, en limitant notamment les temps d'attente
- ▶ Renforcer l'information en temps réel dans les principaux points de correspondance (arrêts de bus, pôles d'échanges...).
- ▶ Favoriser l'intermodalité sur les projets de TCSP (RD2, Verdun Blanc) de l'agglomération.
- ▶ Mettre en place une information comparative et dynamique sur les temps de parcours en voiture et en TCSP.
- ▶ Envisager le développement de services complémentaires, jours d'escale par exemple, assurés par des petits véhicules.
- ▶ Développer des transports en commun plus écologiques (GNV, électricité...).

## ▶ PUBLICS ET TARIFS DES TRANSPORTS EN COMMUN

**4. Pour vous, y-a-t-il des publics particuliers à cibler pour les transports en commun (scolaires, jeunes, étudiants, demandeurs d'emploi, personnes âgées, salariés, touristes...) ? Quelle politique tarifaire faudrait-il leur proposer ?**

## Constats et dysfonctionnements signalés

37% des déplacements dans l'agglomération sont liés au motif travail. Les déplacements de salariés sont essentiels et notamment l'offre en transports en commun que l'on peut leur proposer. Dans certaines zones, la problématique des fréquences des lignes est importante. Ainsi, dans certaines collectivités ou entreprises, « faire une heure supplémentaire de plus n'est pas possible, car il n'y a plus de bus. »

De même, pour ce public, la régularité est un critère essentiel sur lequel les transports en commun doivent être améliorés : « si on n'est pas sûr d'arriver à l'heure on ne prendra pas le bus. » C'est d'autant plus le cas, lorsque le bus est coincé dans les bouchons. A ce titre, les projets de Transport en Commun en Site Propre sont salués par tous.

Au niveau du réseau de l'agglomération, la grille tarifaire a été simplifiée et modifiée en 2017. Le tarif du titre à l'unité a ainsi été augmenté... pour favoriser les abonnements. Une politique tarifaire adaptée au profit des bénéficiaires des minimas sociaux (RSA, demandeurs d'emploi...) est mise en œuvre. Toutefois, beaucoup de jeunes ne sont pas inscrits à Pôle Emploi et ne peuvent en bénéficier. Ainsi, sur les 4300 jeunes accompagnés par la Mission Locale de Sète, il y a « une large part hors critères d'ayant droits aux tarifications spéciales ou à la gratuité du réseau. »

D'après une étude réalisée par l'office du Tourisme de Sète, « le premier frein au développement du tourisme sur le territoire est... la mobilité ». Au niveau des touristes, les axes d'amélioration à apporter sur les transports en commun sont sur les jours d'escale, les soirs de spectacles, la desserte des plages, le mercredi matin à Sète.

## Enjeux pour le PDU

- ▶ Développer les projets de Transports en Commun en Site Propres desservant des grands pôles d'emploi (centre-ville, zones d'activités...).
- ▶ Elargir les tarifications spéciales sur le réseau aux jeunes sans emploi, suivis par la Mission Locale.
- ▶ Offrir des solutions de transports en commun aux touristes les jours d'escale, les soirs de spectacles, pour la desserte des plages.

## ▶ NAVETTES MARITIMES

**5. Selon vous, les navettes maritimes sont-elles appropriées aux déplacements sur notre territoire ? Pour quels publics ? Pour quels usages (pendulaires, touristiques, loisirs, marchés...)?**

## Constats et dysfonctionnements signalés

Pour la grande majorité, les navettes maritimes constituent une solution incontournable dans et vers Sète, voire entre les communes du bassin de Thau. En effet, « en été, les gens ne peuvent plus circuler ». La liaison Mèze-Sète fonctionne le mercredi et connaît un grand succès. D'ailleurs, « l'atout touristique du bateau » n'est pas négligeable. Il faudrait donc renforcer cet axe en été, en plus du mercredi.

En hiver, le besoin paraît moins important, d'autant plus que viennent se rajouter des problématiques de météo et de circulation sur l'étang, donc de régularité du service.

Pourtant, pour certains, « les navettes maritimes semblent appropriées pour tous les déplacements, y compris domicile/travail/études, avec des embarcations rapides et peu encombrantes ». L'été avec une vocation plus touristique, les embarcations pourraient être plus lourdes et avec des services à bord (restauration, info touristique...).

Si l'on réfléchit à une liaison inter-étang, il faudra nécessairement une correspondance, donc une rupture de charge sur le Pôle d'Echanges Multimodal de Sète. En effet, pour des contraintes techniques de passage sous les ponts, le même navire ne pourra assurer la traversée de l'étang puis le passage sur les canaux dans Sète.

De même, de nouveaux circuits pourraient être envisagés, notamment une navette maritime Marseillan Plage – Sète par le littoral

### Enjeux pour le PDU

- ▶ Elargir les jours et horaires de la liaison en navette Mèze-Sète l'été.
- ▶ Etudier la possibilité de navettes rapides à l'année pour les déplacements domicile/travail/études.
- ▶ Prévoir des embarcations plus grandes et à vocation touristique en été, avec des services à bord.
- ▶ Envisager une navette maritime Marseillan Plage – Sète en été.

## ▶ TRANSPORTS EN COMMUN ET CŒUR D'AGGLO EN ETE

**6. Selon vous, les transports en commun peuvent-ils jouer un rôle lors des périodes estivales de congestion de la circulation (centres-villes, plages...) ? Comment et par quels moyens ?**

### Constats et dysfonctionnements signalés

Compte-tenu des congestions importantes de circulation en été, une question se pose : faut-il filtrer la circulation dans le cœur d'agglomération (Frontignan-Balaruc-Sète) avec des parkings aux entrées de ville ? Ainsi, à Sète, des parkings-relais pourraient être déployés aux entrées, en connexion avec les transports en commun pour accéder au centre-ville, avec une tarification attractive et une fréquence accrue.

Cela permettrait notamment de « rendre certaines zones piétonnières et accessibles aux vélos, pas forcément toute la journée ». C'est ainsi le cas une fois par semaine à Frontignan où l'avenue Victor Hugo est fermée. Mais attention, les déviations de lignes de bus peuvent perturber les déplacements des personnes en fauteuil roulant.

La traversée de Sète est également à prendre en compte. Certains trajets ne pourront pas être supprimés : « on ne vient pas à Sète pour y mettre sa voiture ».

Par ailleurs, des conflits d'usage sont signalés entre les modes déplacements dans le cœur d'agglomération : entre voitures, cyclistes et piétons, entre bus et camions de livraison. « Le partage de l'hypercentre » entre tous les modes est à garantir.

Ainsi, la solution d'utiliser les canaux pour les livraisons en centre-ville pourrait être envisagée.

Au niveau des grands pôles générateurs de déplacements (hôpital, cliniques, administrations, établissements scolaires...), une réflexion globale sur les rythmes et les horaires serait également à initier. Cela permettrait notamment de travailler sur la problématique des heures de pointe du matin et du soir et de décaler certains déplacements. Ces études devraient être faites dans le cadre des Plans de Déplacements Entreprises et Administrations (PDE et PDA).

Toutefois, une problématique émerge : « si on contraint trop la voiture sur le territoire, on risque de le rendre moins attractif ». Ainsi, l'été, « plus de la moitié des voitures ne sont pas immatriculées en 34. ». D'ailleurs, « passer par Sète, c'est beau, même si on est dans les bouchons », et en plus « l'été en vacances, on a le temps ». La solution passe par de l'information aux points d'entrée : info trafic, temps d'attente, balisage des parkings relais, solutions alternatives notamment en transports en commun... C'est « la ville connectée ».

## Enjeux pour le PDU

- ▶ Filtrer la circulation à l'entrée de Sète en renvoyant vers des parkings relais, connectés à des transports en commun pour rejoindre le centre-ville.
- ▶ Garantir le partage de l'hypercentre entre tous les modes de déplacement (piétons, vélos, voitures, transports en commun, camions de livraison...)
- ▶ Envisager l'utilisation des canaux pour les livraisons en centre-ville.
- ▶ Accompagner et coordonner les Plans de Déplacements Entreprises et Administrations (PDE et PDA) pour atténuer la problématique des heures de pointe du matin et du soir.
- ▶ Informer aux points d'entrée : info trafic, temps d'attente, balisage des parkings relais, transports en commun... la ville connectée.

## ▶ ACCESSIBILITE DES PERSONNES A MOBILITE REDUITE

### 7. Pour vous, l'accessibilité des transports en commun aux Personnes à Mobilité Réduite, est-elle suffisamment prise en compte dans l'agglomération ?

#### Constats et dysfonctionnements signalés

Signal positif, depuis 2 ou 3 ans, on constate des évolutions sur le réseau de transport de l'agglomération. Pourtant il y a encore des lacunes sur certains points d'arrêt, sur la ligne 5 desservant le Mont Saint Clair par exemple.

L'agglomération prend en charge à 100% les travaux d'accessibilité aux arrêts, conformément aux obligations légales. Il reste encore 120 arrêts à mettre en accès. Toutefois, il y a divergence sur les arrêts prioritaires avec l'Etat. Ainsi, l'Etat souhaiterait que les arrêts sur Verdun Blanc et sur la RD2 soient jugés et refaits en priorité, alors... qu'ils seront réaménagés d'ici 2 à 3 ans dans le cadre des projets de TCSP. D'autre part, il existe des arrêts en ITA (Impossibilité Technique Avérée), pour lesquels il faudrait un service de substitution, mais qui est difficile à mettre en œuvre. Des propositions sont également faites de quais modulaires provisoires, dans l'attente des quais définitifs.

Il existe aussi un service du GHP qui est très apprécié par les associations de personnes handicapées.

Par ailleurs, tout le parc de véhicules du réseau de Sète Agglopôle Méditerranée est équipé en rampes d'accès. Malheureusement, des dysfonctionnements sont parfois constatés. Il y a « des pannes, avec des temps de réparation parfois trop longs ». De plus, « certains conducteurs ne savent pas toujours utiliser le système de palettes ». On peut également citer les arrêts en encoche trop courts pour déployer la rampe et les arrêts en courbe également pénalisants.

Ainsi, pour les personnes en fauteuil roulant « pendant l'attente à l'arrêt de bus, l'angoisse s'installe » : fonctionnement correct de la rampe, accostage correct du quai, rampe bloquée par mobilier urbain, stationnement d'un véhicule à l'arrêt de bus, emplacement PMR déjà occupé dans le bus...

Pour l'agglomération, à terme, il faudrait pouvoir « faire des quais de plein pied sans utiliser la rampe ». Cela permettrait de résoudre aussi les problèmes des personnes à mobilité réduite qui peuvent difficilement descendre si le bus est mal positionné au quai.

Dans les bus, certains estiment qu'une seule place dédiée aux personnes en fauteuil roulant n'est pas suffisante. « Il en faudrait 2 comme à Toulouse ».

Pour les PMR, il existe aussi la crainte dans le bus que leur demande d'arrêt ne soit pas vue par le chauffeur : « c'est déjà arrivé que quand il arrive au terminus, le chauffeur le voit seul dans le bus ».

Autre constat, sur le territoire communautaire, il existe 4 gares ferroviaires (Vic-Mireval, Frontignan, Sète et Marseillan). Or « aucune de ces 4 gares n'est accessible »: quais non adaptés pour les fauteuils, pas d'ascenseur... C'est aussi le cas pour les navettes maritimes, inutilisables pour les personnes handicapées, car... non accessibles.

### Enjeux pour le PDU

- ▶ Terminer au plus tôt la mise en accessibilité des points d'arrêt du réseau.
- ▶ Faire coïncider calendrier de mise en accès et calendrier des projets TCSP pour éviter de refaire les travaux.
- ▶ Résoudre les dysfonctionnements des rampes d'accès : délais de réparation raccourcis formation des conducteurs...
- ▶ Prévoir 2 places dédiées aux fauteuils roulants dans les bus.
- ▶ Rendre accessibles les 4 gares ferroviaires et les navettes maritimes.

## ▶ LIAISONS VERS LES TERRITOIRES VOISINS

### 8. Vers quel(s) territoire(s) voisin(s), faudrait-il renforcer les transports en commun ? Avec quels modes (train, car...) ?

#### Constats et dysfonctionnements signalés

Sur le territoire 2 PEM (Pôles d'Echanges Multimodaux) sont prévus à Sète et Frontignan.

En complément, un certain nombre de pôles d'échanges secondaires sont à conforter sur le territoire communautaire. Porte d'entrée secondaire du territoire, notamment en été, la gare de Vic la Gardiole nécessiterait des aménagements : passerelle piétonne, parking, traversée... Une réflexion sur un déplacement est d'ailleurs engagée. Tout comme Vic-Mireval, l'offre sur la halte ferroviaire Marseillan pourrait également être renforcée, notamment en été.

Avec le Contournement Nîmes Montpellier, l'axe ferroviaire languedocien n'est plus saturé. De nouvelles opportunités de développement s'offrent donc pour des dessertes régionales et l'offre sur le territoire de Sète agglomération méditerranée. Les cadences en journée pourraient ainsi être renforcées entre Sète et Montpellier. *De même, des amplitudes horaires pourraient être améliorées, avec « des horaires de train et de bus plus tardifs pour faciliter les déplacements entre Montpellier et Sète (spectacles, festivals) ».*

En connexion avec le TCSP de la RD2, le projet de pôle d'échanges de Balaruc le Vieux est aussi amené à renforcer les liens vers l'extérieur du territoire communautaire. Un axe rapide Bouzigues-Balaruc-A9 jusqu'à la ligne L2 du tramway de Montpellier pourrait être mis en place avec Hérault Transport. Ce pôle d'échanges jouerait également un rôle essentiel pour relier le nord de l'agglomération (Montbazin Poussan Villeveyrac Gigan) à Sète, via le TCSP RD2.

#### Enjeux pour le PDU

- ▶ Conforter et renforcer l'offre sur les gares secondaires : Vic-Mireval et Marseillan.
- ▶ Envisager avec les partenaires (Région, SNCF) le renforcement de l'offre TER sur le territoire (fréquences, amplitudes...).
- ▶ Créer un axe rapide Bouzigues-Balaruc-A9-Montpellier, avec Hérault Transport, connecté sur le TCSP RD2.
- ▶ Aménager un pôle d'échanges central à Balaruc, en liaison vers le cœur d'agglomération et l'extérieur du territoire.

## Principaux enjeux pour les transports en commun



### L'intermodalité en pôle des attentes

L'intermodalité et les relations facilitées entre tous les modes de déplacements constituent la principale attente (5 citations). Cela concerne aussi les pôles d'Echanges Multimodaux (1 citation), notamment celui de Balaruc (cité 2 fois), les parkings relais d'entrée de ville et la place du vélo en correspondance avec les transports en commun.

### L'accès à la mobilité pour tous

La nécessaire accessibilité des transports en commun, notamment pour les personnes à mobilité réduite constitue un enjeu fort (cité 3 fois). Tout le monde a droit à la mobilité, y compris les personnes défavorisées, jeunes ou non véhiculées, c'est ce que l'on appelle la mobilité inclusive, et surtout pas exclusive (cité une fois).

### Des opportunités de développement pour les navettes maritimes

De fortes attentes résident sur les navettes maritimes interbassin et internes à Sète (citées 4 fois), qui peuvent notamment constituer une solution complémentaire lors de la saison estivale.

### Vent favorable pour les Transports en Commun en Site Propre

Les projets de Transports en commun en Site Propre (RD2 et Verdun Blanc) sont accueillis favorablement, voire attendus impatiemment (3 citations).

### Un enjeu fort : le partage de l'espace

La notion de partage de l'espace public entre tous les modes de déplacements est largement relayée, que ce soit pour un espace partagé, fluide et pacifié (cité 1 fois) ou un partage harmonieux de l'hypercentre de Sète (cité 1 fois).

### L'amélioration de tous les transports en commun

Améliorer l'offre de transports en commun est une priorité pour certains (1 citation). Cela passe notamment par une meilleure desserte TER (cité 1 fois).

### La nécessaire protection de l'environnement

L'environnement reste au cœur des préoccupations, avec la réduction de la pollution liée au transport et la mobilité durable (cités chacun 1 fois).