

lll

25 juillet 2019

Ncont

26 juillet 2019

Ncont

29 juillet 2019

Ncont

30 juillet 2019

Ncont

31 juillet 2019

Ncont

1<sup>er</sup> Août

Ncont

2 août 2019

Ncont

5 août 2019

Ncont

6 août 2019

Ncont

7 août 2019

Ncont

8 août 2019

Etant usagers des déplacements doux à Franchignan, nos observations concernent surtout cette commune.

Le document "PDU - Projet" présente le centre de Franchignan comme une zone apaisée, avec aménagement cyclable existant. Ce n'est pas ce que nous ressentons à l'usage car les véhicules ne respectent pas les vitesses et contraintes liées aux zones (20) et zones (30) et ils n'y sont pas contraints du fait de l'absence totale de dispositifs de ralentissement, la circulation sur l'avenue (Bd République, Voltaire, Victor Hugo...)



Ull

avec des enfants en vélo et insécurisant car les véhicules cherchent sans cesse à dépasser, et aucun aménagement spécifique pour les vélos n'existe.

Tout reste donc à aménager au centre de Frontignan et notamment sur les boulevards formant l'écurson. Cette problématique est renforcée par le nombre important d'intersections. Le document reste par ailleurs assez flou, proposant bien souvent "d'étudier et d'aménager" mais sans plus de précision.

Concernant l'attractivité des transports en commun, la possibilité d'accrocher les vélos aux bus ~~voies~~ semble bonne si l'équipement est bien dimensionné. En effet, les rames de TER le prévoient aussi mais en pratique, il est difficile aux heures de pointe d'accéder aux wagons avec un vélo du fait du sous-dimensionnement du nombre de rames.

En ce qui concerne le TER, la liaison avec Montpellier devrait aussi être abordée sur le SDU, car les déplacements vers Montpellier génèrent aussi du trafic dans l'agglomération. La politique tarifaire n'est pas abordée et ~~est~~ en dehors de l'offre à 1€ (qui ne profite qu'à quelques uns) le coût des trajets occasionnels est prohibitif (près de 10€ pour l'aller retour Frontignan Montpellier).

Concernant les axes de covoiturages, elles sont de bonnes solutions mais là encore tout est question de dimensionnement. Celle de Ponsan (peage A9) est saturée et il est impossible de s'y garer après 7h15 et l'absence de repères précis sur le projet en complique l'évaluation.

Enfin, sur l'objectif de réduction de la part modale des voitures, qui avait été présenté en réunion publique, il nous semble vraiment peu ambitieux par rapport aux enjeux climatiques.

Laurent Vidal

Clara Onadais