

A Frontignan, le 17/08/2019

Remarques générales sur le PDU 2020-2030

Les 4 grands objectifs développés dans le PDU sont très pertinents, favorables au développement d'un territoire durable ancré dans le 21^{ème} siècle, et devraient améliorer notablement la mobilité pour tous.

Le fait que l'objectif premier soit le développement de la marche et du vélo est particulièrement positif car il favorise les modes les moins impactants pour l'environnement, les plus positifs sur la santé publique et les plus économes en investissement d'argent public. Cette place première de l'objectif du développement de la marche et du vélo doit être maintenu tout au long de la mise en œuvre du PDU.

Concernant la marche à pied, tout se jouera sur la continuité, l'agrément, la sécurité et la qualité des trajets, et en particulier des traversées piétonnes.

Concernant le vélo, la présence d'un « Mr Vélo » au sein du SAM est facteur très positif.

En revanche, l'objectif de part modale vélo n'est pas assez ambitieux ni cohérent avec celui de l'Etat dans son plan vélo national. Avec 2% de part modale actuellement, il faudrait viser les 9% visés par l'Etat au niveau national ou, au minimum, viser un triplement de la part modale comme le plan national, donc 6% à l'échelle du territoire. Il faut que les déplacements soient aussi faciles pour les personnes plus âgées (grâce au VAE) ou les personnes accompagnées d'enfants, sur des trajets rendus simples et confortables de la vie quotidienne.

La moyenne distance :

Le vélo ne se limite pas aux trajets intra-communaux, il est tout aussi pertinent pour des trajets pendulaires de 10 voire 15 km, d'autant plus avec le développement du VAE. Les connections entre les villes doivent donc être systématiques et continues.

Les aménagements cyclables :

Les freins majeurs au développement de l'usage du vélo sont l'absence d'aménagements et l'absence de sentiment de sécurité lorsqu'on se déplace à vélo.

Il est donc nécessaire de réaliser des cheminements cyclables **continus, sécurisés, sécurisants, maillés et attractifs**, à même d'attirer de nouveaux cyclistes.

Ils doivent être **circulables par un enfant de 6 ans, en tout point**.

Les points de difficulté sont principalement au niveau des intersections qui doivent être traitées avec beaucoup de vigilance pour être sécurisées et sécurisantes, notamment les nombreux ronds-points présents sur le territoire.

Qui fait un parcours à vélo avec ses enfants s'il faut au milieu franchir une grosse intersection avec une départementale sur un cheminement non sécurisé ?

Au niveau des ronds-points, un anneau cyclable doit être implanté à l'extérieur de l'anneau pour la circulation motorisée, séparé d'un espace tampon de 5m entre les deux anneaux.

Voir à ce sujet les bonnes pratiques d'aménagement détaillées par l'association « Paris en Selle » dans leur guide des aménagements cyclables :

<https://parisenselle.fr/guide-amenagements-cyclables-paris-en-selle/>

L'attractivité des cheminements cyclables est aussi importante. Nous avons la chance d'évoluer dans un territoire magnifique, tous les aménagements permettant la mise en valeur des paysages et la séparation des flux motorisés (nuisances) seront plus à même de convaincre davantage de personnes de se mettre à vélo.

Il faut également veiller à ce que les aménagements soient lisibles pour tous (piétons, vélos, voitures), avec des priorités claires, pour que chacun sache comment se comporte l'autre dans l'espace public, ce qui est un facteur de sécurité.

Remarques détaillées sur le projet

P49

La journée sans voitures proposée par le Conseil de Développement est une excellente idée. Elle devrait être mise en œuvre dans toutes les villes de l'agglomération. Une fois par mois ou 2 fois par an, elles permettent de faire réfléchir les gens sur leurs modes de déplacement et de faire la pédagogie et communication sur les différentes solutions qui s'offrent à eux.

P52

La présence du « Mr Vélo » mentionné est vraiment un point très positif pour donner de la réalité, de la cohérence et de la visibilité au plan d'action pour le développement du vélo. Idéalement, ce « Mr Vélo » est en charge d'un cahier des charges des aménagements dans l'objectif d'assurer la continuité, le caractère sécurisant et la cohérence des aménagements et trajets pour tous les usagers et futurs usagers du vélo, notamment les plus fragiles et la lisibilité globale pour tous les usagers, y compris les véhicules motorisés.

P53

Pour la réalisation et l'entretien des réseaux cyclables, le scénario 1 ne sera jamais opérationnel pour un objectif ambitieux. Seuls les scénarios 2 et 3 peuvent être envisagés de manière réaliste. Dans le cas du scénario 2, les aménagements doivent être réalisés sous le contrôle du « Mr Vélo » du SAM pour garantir une cohérence, sécurité et lisibilité des aménagements sur le territoire.

P61 :

Sur Sète :

Le quai Général Durand entre les ponts de la Civette et de la Savonnerie devrait être réservé aux piétons, vélos, transports en commun et livraison des commerces et riverains aux horaires adéquats. La circulation générale peut être envisagée à double sens sur le quai Lemaesquier. Les carrefours dans cette zone sont traités actuellement comme des carrefours routiers et non comme des carrefours à priorité d'usage piéton, il faudrait les améliorer pour les piétons et vélos.

Par ailleurs, l'itinéraire en voiture Martelli – Joliot Curie doit être dissuasif pour traverser la ville de Sète (tête bèches et mesures de réduction de la vitesse), le trafic de transit traversant la ville doit être supporté par la RD2 (axe Verdun-Blanc).

P66 :

« Si théoriquement le cycliste peut aussi poser pied à terre sur quelques mètres et emprunter le trottoir avec son vélo à la main, le plus souvent il circulera illégalement sur le trottoir. »
Les cheminements à vélo doivent être continus. On ne demande pas aux voitures de changer de mode pour 10m pour reprendre leurs voitures plus loin, les vélos doivent avoir droit aux mêmes égards. Les interruptions ponctuelles d'aménagement créent :

- Soit des conflits avec les piétons si les vélos vont sur le trottoir, qui sont insécurisants pour les piétons, notamment les plus âgés.
- Soit des conflits avec les voitures, qui sont très insécurisants pour les cyclistes, notamment les plus jeunes et les plus âgés.

C'est l'ensemble de la pertinence de l'aménagement qui est remis en cause s'il y a des discontinuités même ponctuelles.

Le cheminement à vélo complet entre Frontignan et Sète est par exemple inexistant : discontinu, incompréhensible, bruyant, le revêtement est en mauvais état et non entretenu, détourné par rapport au cheminement des motorisés qui eux conserve le cheminement le plus direct. L'objectif de la mesure 6 de la réalisation d'un axe cyclable Est-Ouest (portant également sur l'entretien) est particulièrement pertinent, s'il est réalisé de manière continu, sécurisé et sécurisant, maillé et attractif.

P67

Apaisement des cœurs de ville :

Les objectifs de suppression du trafic de transit dans les cœurs de ville sont vitaux pour le développement de ceux-ci, notamment pour le développement des commerces de proximité. Le passage généralisé en zone 30 des rues sans transit avec double sens cyclables est à réaliser. Cela favorise le développement de la marche et du vélo. C'est un élément important de la continuité et du maillage du réseau cyclable, primordial pour l'accessibilité aux commerces des centre ville à vélo et à pied.

Les double sens cyclables ne sont pas plus accidentogènes que les cheminements cyclables dans le sens de circulation. Ils sont même parfois préférés des cyclistes qui se sentent plus en sécurité : arrivant face aux voitures, ils sont dans les conditions parfaites de covisibilité. Il n'y a donc aucune raison de ne pas les développer.

Ces zones 30 ou cœurs de ville apaisés sont tout aussi primordiaux que les pistes cyclables.

P71

Pour le stationnement sécurisé des vélos, il serait peut-être nécessaire de prévoir un budget de fonctionnement.

P72

Un aménagement serait à prévoir sur ou à proximité de la RD613 pour permettre de rejoindre Bouzigues à Mèze de façon rapide (avec 5km entre les 2 villes, la distance est tout à fait pertinente pour des trajets domicile-travail ou loisirs/commerces à vélo), d'autant plus qu'il y a eu un accident mortel sur cet axe.

De même une liaison directe entre le centre ville de Frontignan et Vic la Gardiole et Mireval est à ajouter, à proximité de la D612.

Au niveau des futurs PEM de Sète et de Frontignan, il faut avoir des liaisons cyclables de qualité et sécurisantes et des possibilités de stationnement vélo sécurisé pour favoriser l'intermodalité.

P73

Mesures 12 : les aides au déplacement à vélo pour les trajets domicile-travail sont une bonne initiative à développer. Mais l'offre pour les vacanciers pendant la saison touristique est très limitée et peu accessible financièrement. Les vacanciers ne viennent pas nécessairement avec leurs vélos et si l'on souhaite qu'ils n'utilisent pas leurs voitures, il faut qu'ils puissent facilement et à moindre frais louer des vélos pour toute la famille à proximité de leur résidence. Cette offre pourrait être développée par la puissance publique.

Des possibilités de garages à vélo dans les immeubles de locations de vacances doivent aussi exister.

P86

Le projet de création d'une voie de TCSP sur la RD 2 entre le PEM de Sète et la ZACOM de Balaruc est tout à fait positif, pour le développement de l'usage du transport en commun et du vélo avec la voie verte.

L'aménagement d'un TCSP sur l'axe Verdun-Blanc dans le prolongement de la RD2 est également tout à fait positif.

En revanche, les profils présentés dans le document ne semblent pas cohérents avec les priorités des déplacements présentés dans le PDU.

La piste cyclable doit être lisible et continue sur l'ensemble de l'aménagement, alors qu'elle semble inexistante sur la partie Est, ce qui correspond au respect de la loi LAURE pour les réaménagements de voirie en agglomération urbaine.

L'espace dévolu aux voitures est largement supérieur à celui dévolu aux autres modes, ce qui n'est pas cohérent avec les priorités de déplacement affichées du PDU. Le stationnement voiture pourrait notamment être reporté ailleurs, les voies de transit n'ayant pas vocation à l'accueillir (il nuit à la fluidité du trafic).

P92

Mesure 20 : Il serait souhaitable de développer une offre spécifique durant la période estivale pour faciliter les trajets pendulaires en transport en commun depuis et vers les plages, avec des pics horaires adaptés et une forte visibilité et communication sur l'offre.

P112

Stationnement : le stationnement devrait être payant pour les voitures et 2RM, pour favoriser en comparaison l'usage des transports en commun, de la marche et du vélo. Au moins sur les zones où l'on souhaite limiter le stationnement comme les cœurs de ville.

P117

Le doublement de la RD600 représente un coût de 60 M€ TTC, soit plus que l'ensemble des mesures de l'objectif 1, chiffrées à 45 M€ TTC. Cette affectation des ressources financières n'est pas cohérente avec les priorités fixées par le PDU.

La RD600 accueille aujourd'hui un trafic d'environ 19 000 véh/j, qui peut parfaitement fonctionner avec un profil à 2x1 voies. L'élargissement du profil à 2x2 voies impliquera nécessairement du trafic induit supplémentaire, qui à terme, développera le même niveau de congestion qu'aujourd'hui (voir les travaux de recherche de Frédéric Héran, maître de conférences à l'Université de Lille).

Ce projet du 20^{ème} siècle, en favorisant le trafic motorisé, ne permettra pas d'atteindre les objectifs du présent PDU ou ceux des autres engagements de la France, notamment ceux de l'Accord de Paris. De fait, il constitue un mésusage majeur des deniers publics.