

A l'intention de M. Michel FREMOLLE, commissaire enquêteur sur le projet de PDU 2020-2030
Sète, le 29 juillet 2019

Observations de la Roue libre de Thau sur le projet de Plan de Déplacements Urbains de Sète Agglopôle Méditerranée dans le cadre de l'enquête publique

Ces observations sont portées par l'association La Roue libre de Thau, créée en 2015, regroupant près de 150 adhérents dont l'objectif est de promouvoir le vélo comme moyen de déplacement au quotidien. Courriel : contact@larouelibredethau.org Site : <http://www.larouelibredethau.org>

Synthèse des propositions de la Roue libre de Thau

1. Fixer à 20 % la part modale vélo à l'horizon 2030
2. Mettre en oeuvre des coeurs de ville sans voiture
3. Supprimer des stationnements voitures et abandonner les projets des trois parkings enterrés dans le centre-ville de Sète (mesure 34).
4. Ré-affecter les financements du PDU en faveur des aménagements cyclables en doublant les engagements financiers prévus à l'objectif 1 et en diminuant d'autant ceux de l'objectif 3.

Avis sur le document PDU

1. Une ambition insuffisante au regard des enjeux climatiques

Le projet de Plan de Déplacement Urbain (PDU) proposé par l'agglomération Sète Agglopôle Méditerranée (SAM) souffre d'une évidente absence d'ambition. L'ambition affichée au travers les objectifs du PDU reste très modeste, manifestement insuffisante au regard des enjeux climatiques, de santé publique, de mobilité et d'apaisement de l'espace public des prochaines décennies.

L'objectif de report de **la part modale de l'automobile de 60 % actuellement à 51 % en 2030** est **notoirement insuffisant** pour inverser de manière significative la part des modes carbonés dans les déplacements et ainsi réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Alors même que le bassin de Thau est considéré comme un territoire particulièrement fragile et vulnérable face aux risques liés au réchauffement climatique, le PDU proposé par l'agglomération SAM choisit un scénario « au fil de l'eau », qui prolonge les tendances actuelles sans les inverser de manière significative. Ce faisant, le PDU passe à côté de l'occasion de se positionner de manière courageuse et innovante comme un territoire modèle en matière de lutte contre le réchauffement climatique.

Ce constat est d'autant plus inquiétant que le PDU est censé constituer le « **volet mobilité** » du **Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET)** de SAM, élaboré en parallèle au PDU (2020 -2030). Les objectifs du PDU ne permettent pas de respecter les **engagements de l'accord de Paris** entré en vigueur en novembre 2016 qui prévoit de contenir le réchauffement climatique en dessous de 1,5° et propose pour cela de réduire drastiquement les émissions de gaz à effet de serre (GES) dans les meilleurs délais. Ce même accord reconnaît le rôle des villes et des autorités locales dans la lutte contre le réchauffement climatique les encourageant à accroître leurs efforts

pour réduire les émissions et renforcer la résilience afin de réduire leur vulnérabilité aux conséquences du changement climatique.

Une telle absence d'ambition constitue le principal défaut de ce document et **rend caduques les intentions affichées par le PDU lui-même**. Comment « offrir plus de place au vélo et à la marche à pied » (objectif 1 du PDU) ou bénéficier de « transports en commun performants et attractifs » (objectif 2 du PDU) sans diminuer de manière courageuse et volontariste la place de la voiture en ville ? **La limitation du trafic motorisé est la condition préalable indispensable** à toute politique en faveur des modes doux qu'ils soient actifs (comme la marche ou le vélo) ou de transports en commun (bus, train, navettes).

Le principal levier du développement des modes actifs est la diminution de la dangerosité liée au flux et à la vitesse des modes motorisés (automobiles et deux roues motorisés). Seule une politique volontariste de diminution de la voiture en ville permet un développement significatif des modes doux, dont le vélo.

L'hypothèse même de coeurs de ville libérés de la voiture n'est même pas évoquée dans le PDU alors qu'elle est une orientation prise par de nombreuses agglomérations. Tout comme, en matière de lutte contre le réchauffement climatique la végétalisation des espaces publics en ville.

Rappelons que la place centrale occupée par le vélo dans les contributions des citoyens lors de la consultation du PDU ne tient pas seulement à une mobilisation associative particulière (cf. page 181 du document PDU) mais bien au sentiment général de la population tel qu'il ressort de l'enquête menée en 2017 par la FUB (fédération des usagers de la bicyclette) « **baromètre des villes cyclables** » qui souligne le mauvais classement des villes de Sète et de Frontignan et où les répondants mettent en avant l'absence de sécurité et le danger que représente la circulation à vélo surtout pour les enfants et les personnes âgées. Ainsi, le climat vélo est-il jugé « défavorable » dans Sète (voir <https://www.larouelibredethau.org/wp-content/uploads/2019/02/Sète-34-pres.pdf>).

Ceci explique que la ville de Sète connaisse une part modale du vélo très faible (1 % pour les déplacements internes à la ville), en revanche le poids des 2 Roues Motorisées (6 %) s'explique moins par la topographie de la ville que par l'absence d'aménagement pour les modes non motorisés, notamment le vélo.

2. Aucune mesure contraignante pour diminuer le trafic automobile

La diminution (modeste) de la part modale de l'automobile (de 60 à 51 soit 9 % en 10 ans) n'est assortie d'aucune mesure visant à en limiter l'usage, d'ailleurs le PDU indique : « le recul de la voiture ne signifie pas celle du flux automobile mais l'usage reste différent, partagé et ou enchaîné à un autre mode. (page 79).

Le PDU n'indique pas comment passer d'un diagnostic qui constate une embolie automobile (pas uniquement lors des périodes estivales, mais bien toute l'année aux heures de migrations alternantes) à une diminution de la part de l'automobile en ville. Hormis des mesures - mesurette, devrait-on dire - qui consistent à restreindre la circulation automobile en période estivale dans Sète (mesure 38 « plans de circulation sélectifs pour limiter les conflits piétons / vélos / VL en période estivale » page 140) ou à piétoniser de manière ponctuelle et temporaire certains espaces centraux (page 141).

A l'inverse d'autres agglomérations, le PDU de SAM ne propose aucune mesure contraignante à l'endroit des véhicules les plus polluants, qu'il s'agisse des voitures, des PL, des 2RM ou des bateaux (croisière, pêche, loisir). L'absence de prise en compte du **trafic maritime** est un autre déficit de ce PDU, volet mobilité du PCAET. Si les transports routiers représentent 56 % des émissions de gaz à effet de serre, le trafic maritime émet 6 % des GES, 33 % des émissions de NOx et 28 % des émissions de SO₂ du territoire et représente, cumulé aux autres pollutions, une réelle menace sur la qualité de l'air en ville.

L'action 14 qui consiste à « encourager une mobilité sobre, des véhicules peu émetteurs de GES et de polluants de l'air » ne propose que des mesures en faveur de **solutions électriques** (des bornes, mesure 44, des parcs, mesure 45) ou des alternatives énergétiques (hydrogène, mesure 46) et aucune mesure contraignante (interdiction de véhicules trop polluants). Seule la mesure 47 suggère de proposer des « mesures incitatives en cas de dépassement des seuils d'alerte lors des pics de pollution » et la constitution d'un groupe de réflexion... sur l'opportunité de la mise en place d'une zone à faibles émissions ! (page 154).

Le PDU fait preuve de la **même frilosité en matière de fret** (où il n'est pas évoqué le fret maritime) où la mesure 49 propose la mise en place « d'un groupe de réflexion » en particulier sur la question centrale du dernier kilomètre où le PDU se propose « d'innover » en engageant une étude sur le logistique urbaine (page 157 mesure 49). Aucune mesure contraignante n'est prévue, alors que la pratique actuelle connue et reconnue est celle d'un non respect systématique des réglementations concernant les livraisons (non respect des aires, non respect des horaires, non respect des zones piétonnes, etc.).

3. Le stationnement unique levier

Le seul levier proposé par le PDU pour limiter la place de la voiture en ville et inverser le recours à l'automobile est le stationnement. Le PDU estime (page 32) que « le stationnement est l'outil à même de pénétrer en profondeur le « terreau automobile » en rendant l'usage de la voiture « plus complexe ».

Ainsi le PDU affirme (page 81) : « l'objectif est de sortir les voitures des cœurs de ville et notamment de la ville centre Sète ! » Or et **de manière paradoxale, le PDU propose d'augmenter le nombre de places de parkings** : « le PDU envisage la création de 1 750 à 3 500 places » (page 98).

Si une partie de ces places sont envisagées en parkings relais (P+R), le PDU prévoit également une augmentation des **parkings en centre-ville**, notamment à Sète. Trois parkings enterrés sont prévus en coeur de ville : place Aristide Briand, place Stalingrad et sous la promenade J.B. Marty (total de 800 places). Ceci en contradiction avec l'action 7 de l'objectif 2 du PDU qui propose de reporter le stationnement en périphérie par la création de parkings relais P+R.

Cette contradiction fait l'objet d'une **observation de la MRAe** (mission régionale d'autorité environnementale) qui constate que « le PDU projette un certain nombre de projets d'infrastructures et des parkings en ouvrages qui semblent contradictoires avec l'objectif affiché de diminution de l'usage de la voiture particulière, d'autant que ces derniers sont programmés sans démontrer leur compatibilité avec le schéma de cohérence territoriale (SCoT) du bassin de Thau ».

Alors que tous les retours d'expériences montrent que la diminution des places de stationnement permet une réelle réduction du trafic automobile en ville, le PDU envisagé par l'agglomération SAM se propose à l'inverse d'augmenter le nombre de places de stationnements.

Si le PDU fait de l'intermodalité et des parkings-relais des leviers majeurs, force est de constater qu'aucune stratégie ne semble arrêtée en la matière comme l'indique le PDU lui-même : « les P+R peuvent être gérés sous contrôle d'accès réservé aux abonnés ou bien ouvert à tous. Ils peuvent être gratuits ou payants, sécurisés ou non. Le mode de gestion reste à définir dans le cadre d'une stratégie globale d'intermodalité. » (page 99).

De même, comme cela a été noté plus haut, le nombre de places de parkings prévus par le PDU est incertain allant du simple (1 750) au double (3 500).

4. Des déclarations d'intention contredites par la réalité

Au-delà de ces contradictions, le projet de PDU énonce une série de déclarations d'intentions contredites quotidiennement par la réalité des politiques publiques locales.

En ce sens, nous craignons qu'il ne soit qu'un nième **document d'affichage** sans aucune mise en oeuvre concrète à l'instar du « Schéma des Modes Doux » adopté dans le cadre du Plan local d'urbanisme (PLU) en décembre 2012 par la ville de Sète et qui n'a connu à ce jour aucune mise en oeuvre concrète.

Ainsi, la mesure 9 du PDU propose-t-elle de mettre en oeuvre le décret de 2008 sur les **double-sens cyclables**, alors même que la municipalité de Sète, dont le Maire est le président de SAM, a pris un arrêté (le 18 décembre 2017) dont l'article 2 « suspend les mesures prises habituellement dans le cadre des « zones 30 » permettant aux cyclistes d'emprunter toutes les chaussées à double-sens » et contre lequel La Roue libre de Thau a formé un recours contentieux auprès du Tribunal administratif de Montpellier en demandant l'application de la loi sur le double-sens cyclable en zone 30. Voir le recours : https://www.larouelibredethau.org/wp-content/uploads/2019/05/recours-contentieux_envoi.pdf

Aucune des mesures du **code de la rue** ne sont appliquées sur Sète, 11 ans après leur promulgation, pas de double-sens cyclable en zone 30, pas de SAS vélo, pas de tourne-à-droite aux intersections. Le vélo reste un mode de déplacement jugé illégitime dans la ville de Sète.

De même, les autorités municipales sétouises n'appliquent pas le Code de l'environnement qui prévoit que des aménagements cyclables soient réalisés lors de travaux de rénovation de voirie. Le dernier exemple étant celui du rond-point aménagé à l'entrée du Pont Sadi Carnot sur le Bd de Verdun pour lequel aucun aménagement cyclable n'a été réalisé en contradiction avec la loi LAURE.

Concernant, les places de stationnement vélo sécurisés, la mesure 7 (action 2) propose de « faciliter le stationnement vélo dans les pôles intermodaux » or le PEM de Sète en cours de réalisation prévoit seulement 30 places de stationnement vélo sécurisées ce qui est déjà inférieur à la jauge actuelle de stationnement des vélos à la gare !

Le calendrier de déploiement des mesures du PDU en faveur du vélo semblent être prévu après 2025 lors de la seconde phase de mise en oeuvre du PDU, alors même que des mesures comme

la 14 qui prévoit des relais vélo ou la création d'une **maison du vélo** seraient réalisables immédiatement. La Roue libre de Thau offre déjà un ensemble de services dont deux ateliers d'auto-réparation de vélos à Sète (deux jours par semaine) et à Frontignan (un jour par semaine) de manière entièrement bénévole et dans des conditions matérielles précaires (local exigu à Sète et en plein air à Frontignan). De son côté, le PDU indique que « SAM projette de mener une réflexion (sic) quant à la mise en oeuvre d'un relais vélo ou maison du vélo... »

Les engagements financiers prévus apparaissent souvent modestes, pour ne pas dire insuffisants, au regard des objectifs poursuivis. Ainsi, la mesure 9 portant sur la mise en oeuvre du PAMA et visant à « sécuriser la pratique et à pacifier la ville » prévoit un engagement financier de 50 000 € sur 5 ans (2020 - 2025) : soit 10 000 euros /an pour 14 communes soit 714 euros par an par commune ou 8 centimes par an par habitant.

5. Une vision obsolète de la place des modes motorisés en ville

Le PDU reste marqué par **une vision de la mobilité qui ne conçoit pas de se passer de l'automobile**, témoignant une confiance naïve dans la voiture comme mode unique et privilégié de déplacement : « on assiste actuellement à l'émergence de la voiture intelligente, connectée, autonome qui demain sera sobre et sans chauffeur... » (page 132).

Le PDU n'entend pas inverser de manière significative la place de la voiture en ville. En visant à concilier les intérêts économiques, notamment touristiques, avec les exigences environnementales, le projet de PDU ménage en réalité les partisans de la voiture en ville.

Encore récemment, la ville de Sète a adressé un signal très clair aux automobilistes en compensant la perte des places de stationnement liés à la piétonisation de la rue Alsace-Lorraine par la création d'un parking sur la place Aristide Briand, esplanade historiquement et traditionnellement réservée aux piétons.

L'objectif 2 du PDU propose un **développement de transports en commun plus performants et attractifs**. Il est à craindre que les seules solutions proposées par le PDU, celle de l'intermodalité comme celle du recours aux dispositifs digitaux, ne soient pas suffisantes pour réduire efficacement le flux automobile qui est le premier facteur de non-performance des transports en commun : retards liés aux encombrements, non respect des horaires, cadences trop faibles, faibles amplitudes horaires. Ici encore, le préalable est la réduction volontariste du nombre de déplacements motorisés en ville.

En matière de **Deux Roues Motorisés (2RM)**, le PDU est d'une timidité virginale. Alors que les 2RM représentent un véritable fléau urbain, en particulier dans les coeurs de ville, comme celui de Sète, la seule mesure qui leur est consacrée (mesure 36 : « se déplacer et stationner en 2 roues motorisées : une composante significative de la mobilité ») apparaît bien modeste et insuffisante pour espérer « sortir les motos et scooters des centres historiques comme sur le modèle italien » (page 126).

Sur Sète, la part des 2RM (6 %) se traduit par une cohorte de nuisances : sonores (véhicules dérogeant aux normes acoustiques, échappement non conformes), dangerosité (non respect des limitations de vitesse, intrusion dans les zones piétonnes), pollution (plus importante que celle des voitures), encombrement de l'espace public (trottoirs, stationnements destinés aux vélos). Facteur

de dangerosité et frein manifeste à l'utilisation des modes actifs, les 2RM devraient faire l'objet d'une politique spécifique.

Le PDU reste silencieux sur les effets probables de report des automobilistes incités à changer leur mode de déplacement sur les 2 roues motorisées, le risque étant celui d'une croissance exponentielle des 2RM. Pourquoi ne pas proposer une prime pour le passage à l'électrique des 2RM, ce qui serait un levier important de pacification des circulations ?

Conclusion et propositions

Le projet de PDU proposé par l'agglomération SAM est insuffisant pour faire face aux risques liés au réchauffement climatique particulièrement sensibles sur le territoire du bassin de Thau. L'absence de mesures concrètes pour réduire de manière significative les émissions de gaz à effet de serre constitue le principal point faible du projet.

Il conviendrait de l'amender en révisant à la hausse les objectifs de diminution de la part modale des modes motorisés (voitures, 2RM et bateaux) afin de respecter les engagements nationaux, notamment ceux pris lors de l'Accord de Paris.

Pour cela, la Roue libre de Thau demande que le PDU soit corrigé en :

1. Révisant à la hausse les parts modales prévues pour les modes actifs, en particulier en faveur du vélo en proposant de **multiplier par 10 la part du vélo** dans les déplacements, soit passer des 2 % actuels à **20 % en 2030**. Cet objectif n'est en aucune manière irréaliste sachant que plusieurs villes françaises ont actuellement (2015) des parts modales vélo qui s'en rapprochent comme Strasbourg (16 %), Grenoble (15,2 %) ou Bordeaux (11,8 %) (source INSEE RGP 2015). Dans ces villes, la part modale de la voiture se situe sous la barre des 50 %.

2. Fixant un objectif de coeurs de ville sans voiture, en suivant l'exemple de la capitale de la Slovénie, Ljubljana, consacrée capitale verte européenne en 2016 par l'Union européenne, qui a supprimé toute circulation automobile dans son centre ville depuis 2008.

3. Supprimant des places de stationnement pour les voitures, notamment en abandonnant les projets des trois parkings enterrés dans le centre-ville de Sète (mesure 34).

4. Ré-affectant les financements du PDU en faveur de la réalisation d'aménagements cyclables dans la perspective de l'objectif des 20 % de part modale vélo en doublant les engagements financiers prévus à l'objectif 1 (passer de 45,5 à 91 M) en diminuant d'autant ceux de l'objectif 3 (actions 9, 10) qui passeront de 116,15 à 70,65 M€.