

Plan Climat Air Energie Territoire

Communauté d'Agglomération de Pays de l'Or

Atelier Groupe Citoyen Climat

Cadre de l'atelier

- **Thème de travail :** Mobilité
- **Date :** le 08 novembre 2018 de 18h à 20h30
- **Lieu :** Siège du Pays de l'Or

Liste des participants (voir feuille d'émargement en fin de compte-rendu)

Nom	Prénom	Nom	Prénom
GAICHE	Roseline	CONGRAS	Marie France
CHAUSI	Patrick	PY-CLEMENT	Philippe
DUMAS	Sylvette	SANCHEZ	Bernard
MICHARD	Olivier	AVRIAL	Alain
FREZOU	François	GORCE	Benoît
		FAURAN	Bruno

Liste des animateurs

Nom	Prénom	Structure
BUGUET	Elaïs	agathe
BERTHOMIEU	Sylvie	Responsable Aménagement et Développement Durable à l'agglomération du Pays de l'Or
MARTY	Carine	Responsable Transports à l'agglomération du Pays de l'Or

Objectifs de l'atelier :

Le groupe de travail avait 3 objectifs principaux :

- *Partager et amender le diagnostic Transport du PCAET de Pays de l'Or ;*
- *Identifier les principaux enjeux en matière de mobilité sur le territoire de Pays de l'Or ;*
- *Prendre connaissance des mesures engagées ou à venir par l'agglomération en matière de mobilité, et identifier des pistes complémentaires.*

Déroulé synthétique :

- 18h00 -19h00 : temps1 = introduction de l'atelier, présentation de quelques chiffres du PCAET et partage en sous-groupe du diagnostic mobilité
- 19h00 - 19h20 : travail sur l'identification des enjeux mobilité
- 19h20 - 20h30 : temps 3 = identification de pistes d'actions complémentaires
- Post 20h30 : apéritif convivial

La restitution du temps 1 et les échanges engagés avec Karine Marty de la direction Transports du Pays de l'Or ont amené à reconfigurer l'organisation de l'atelier. Le temps 2 n'a ainsi pas été fait et le

temps 3, a été réalisé en parallèle des échanges du temps 1. Cette réorganisation a permis de laisser plus de temps de débats et d'échanges collectifs.

Temps 1 : introduction de l'atelier, présentation de quelques chiffres du PCAET et partage en sous-groupe du diagnostic mobilité

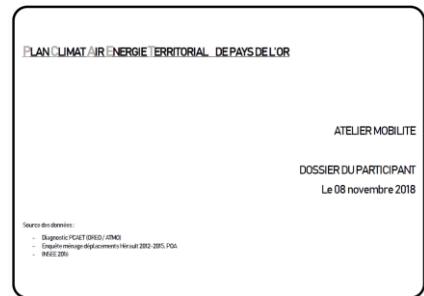
Introduction de l'atelier et présentation de chiffres clés autour de la mobilité

Elaïs BUGUET, du bureau d'étude AGATTE et AMO de l'agglomération du Pays de l'Or pour l'élaboration de son PCAET, lance l'atelier en présentant ses objectifs et ses différentes phases.

Elle poursuite par la présentation en plénière de quelques chiffres clés en matière de mobilité et issus du diagnostic PCAET. Ces éléments ont été envoyés aux participants en amont de l'atelier dans un **Guide du participant**.

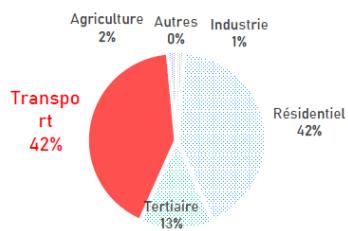
Vous trouverez ci-dessous quelques grands chiffres :

- Le secteur des transports représente **42 % des consommations énergétiques finales** du territoire en 2012. Avec le secteur résidentiel, il est le premier poste de consommations.
- Le secteur est responsable de **78 % des émissions de gaz à effet de serre du territoire** : 70 % sont issus du transport routier et 8 % d'autres transports (aérien principalement). Les émissions du secteur sont en constante augmentation depuis 2010 (+ 10,6 %) alors que nous rappelons que les objectifs de la stratégie bas carbone de la France sont de diminuer de 29 % les GES à l'horizon du 3^{ème} budget carbone (2024-2028) par rapport à 2013.
- En 2012, **l'autoroute et le transport aérien** représentent **42 % des émissions du secteur**, poids non négligeables sur lequel la collectivité ne dispose pas de levier direct d'intervention.
- Le transport routier génère **d'importantes pollutions de Nox**, notamment sur les principaux axes routiers que sont l'A9 et la RD 66. En dehors de Saint-Aunès, il n'existe pas à ce jour de station de mesure permettant d'évaluer le niveau d'enjeu des émissions sur le territoire.
- Le parc de véhicules diesel était encore de 64 % en 2014, contre seulement 33 % de véhicules essence et 2 % de véhicules autres (hybrides, électriques, GPL...).
- Depuis 2004, les parts modales du territoire n'ont que très peu évoluées. La voiture représente en 2014 65 % des modes de déplacements contre 66 % en 2004. A noter tout de même le poids très important de la marche à pied (24 %), constant depuis 2004.
- L'usage de la voiture sur Pays de l'Or se fait à part également entre le **travail**, les **achats** et **l'accompagnement** de proches (20 % environ).
- Il est à noter que depuis 2004, on note une baisse de 7 % des volumes achetés en petit et moyen commerces, là où les grands magasins connaissent une hausse de 10 %. Ces évolutions impactent les modes de transport dans la mesure où l'usage de la voiture est plébiscitée à 69 % pour l'achats en grande surface alors qu'elle ne l'est qu'à 39 % lors des achats en petits et moyens commerces.
- Les déplacements domicile travail se font principalement en échange avec la Métropole de Montpellier et le Pays de Lunel. 82 % de ces déplacements s'effectuent en voiture individuelle, camion ou fourgonnette.

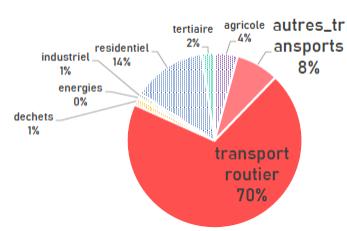


Quelques extractions du guide du participant :

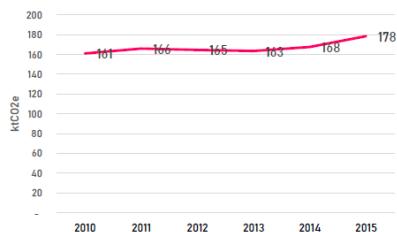
Répartition des consommations énergétiques de POA, 2012



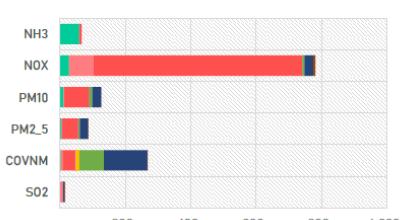
Répartition des émissions de GES de POA, 2015



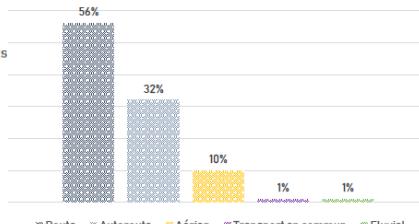
Evolution des GES du secteur transports routiers (2010-2015)



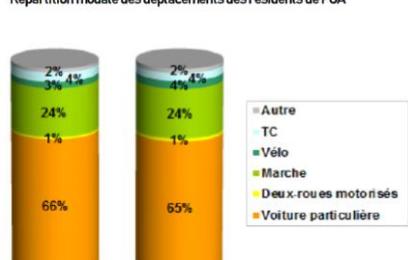
Emissions de polluants par secteur de POA, 2015, en tonnes



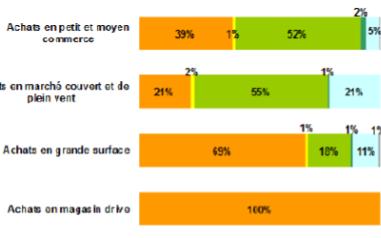
Emissions de GES du secteur des transports par modes, 2012



Répartition modale des déplacements des résidents de POA



Répartition modale des déplacements au motif achats selon le type de commerce



Partage et amendement du diagnostic

Suite à la présentation de ces chiffres clés, les participants ont été invités à se répartir en 3 groupes de 4 personnes. La formation des groupes n'a pas fait l'objet de règles particulières mais laissée libre aux participants.

A chaque table, les participants ont eu à disposition :

- Une liste de 18 affirmations (similaire entre les 3 groupes) ;
- Une cartographie IGN du territoire ;
- Un tableau à compléter ;
- Du matériel : colle, stabylو ou feutres, gommettes.

Les règles d'animation furent identiques entre les groupes.

Chaque groupe devait lire une à une les affirmations proposées, échanger dessus afin de trouver un consensus de groupe leur permettant de statuer s'ils étaient « plutôt d'accord » ou « plutôt non d'accord » avec l'affirmation, tout en justifiant leur positionnement. Dans le cas où le groupe identifiait

des problématiques spécifiques à un territoire ou une zone, il avait la possibilité de la géolocaliser sur la carte IGN mise à disposition.

Les résultats des 3 groupes sont présentés ci-dessous :

Groupe 1 : classification des affirmations données

PLUTÔT OUI	PLUTÔT NON
<p>9 Le covoiturage est encouragé sur le territoire : information, espace de rencontre, site ...</p> <p>17 La connexion entre le réseau de bus POA et les réseaux de transport des territoires voisins existe.</p> <p>16 Les manifestations ou la communication autour de l'écomobilité sont nombreuses sur le territoire.</p>	<p>5 La circulation des poids lourds est évitée en centre-ville et aux heures de pointe.</p> <p>10 Le réseau de bus est de plus en plus performant et est une véritable concurrence à la voiture pour les déplacements</p> <p>7 Les automobilistes conduisent de manière apaisée et respectent les limitations de vitesse.</p> <p>13 Il existe des alternatives à la voiture</p> <p>11 En période de fort trafic, le territoire semble souvent pollué (odeur, air chargé...)</p> <p>3 Le territoire se transforme de plus en plus dans le réaménagement et la restructuration de leur voirie et de leur espace public afin de créer des zones de circulation apaisée, propices aux mobilités douces.</p> <p>6 Les véhicules GNV, hybrides ou électriques sont de plus en plus répandus sur le territoire et leur développement est encouragé par les pouvoirs publics.</p>

Groupe 1 : justification du positionnement

1		10	
2		11	
3		12	Plutôt non sauf sur l'autoroute
4		13	Pas suffisamment fonctionnels
5		14	Absence de connexions sécurisées pour voies cyclables et piétonnes
6		15	
7	Plutôt oui sur les grands axes et plutôt non sur les petits axes	16	
8		17	
9		18	



Groupe 2 : classification des affirmations données

PLUTÔT OUI	PLUTÔT NON
<p>13 Il existe des alternatives à la voiture sur le territoire.</p> <p>11 En période de fort trafic, le territoire semble souvent pollué (odeur, air chargé...)</p> <p>17 La connexion entre le réseau de bus POA et les réseaux de transport des territoires voisins existe.</p> <p>8 Les principaux sites commerciaux du territoire disposent de parkings vélos sécurisés.</p>	<p>7 Les automobilistes conduisent de manière apaisée et respectent les limitations de vitesse.</p> <p>12 Des réductions de vitesse sont proposées sur les principaux axes routiers lors d'épisodes de pollution.</p> <p>5 La circulation des poids lourds est évitée en centre-ville et aux heures de pointe</p> <p>1 Les bornes de recharge électrique sont nombreuses sur le territoire et installées au niveau de sites stratégiques.</p> <p>18 Les offres autour des vélos (vente, réparation, location...) sont suffisantes sur le territoire.</p> <p>16 Les manifestations ou la communication autour de l'écomobilité sont nombreuses sur le territoire.</p> <p>6 Les véhicules GNV, hybrides ou électriques sont de plus en plus répandus sur le territoire et leur développement est encouragé par les pouvoirs publics.</p> <p>15 Les habitants savent vers qui se tourner pour obtenir des informations autour de l'éco mobilité..</p> <p>9 Le covoiturage est encouragé sur le territoire : information, espace de rencontre, site internet...</p> <p>14 Le réseau cyclable est bien développé sur les axes stratégiques de POA et est pensé conjointement aux autres réseaux de modes actifs de déplacement afin de favoriser l'intermodalité</p> <p>10 Le réseau de bus est de plus en plus performant et est une véritable concurrence à la voiture pour les déplacements domicile travail.</p> <p>3 Les communes investissent de plus en plus dans le réaménagement et la restructuration de leur voirie et de leur espace public afin de créer des zones de circulation apaisée, propices aux mobilités douces.</p> <p>4. Il est aisément de se rendre au travail à vélo.</p>

Groupe 2 : justification du positionnement

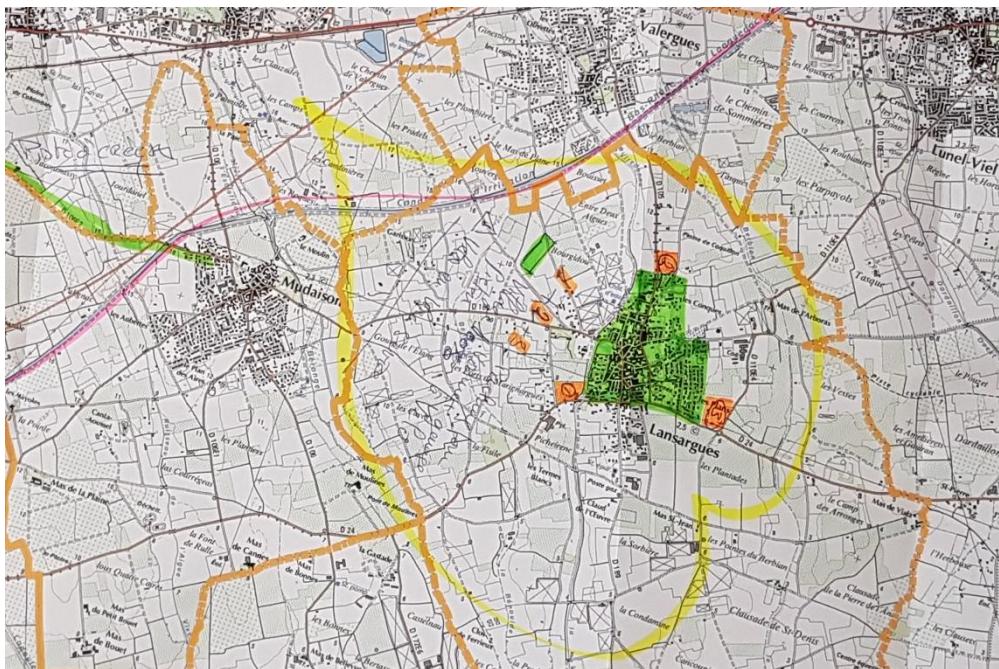
1		10	Le réseau de bus ne correspond pas à la demande et est insuffisant
2	Embouteillage croissant aux heures de bureau et cohabitation difficile avec les engins agricoles	11	Développement les stations de mesure pour la qualité de l'air
3	Non	12	Non sauf peut-être autoroute
4	Non, pas sécurisé, manque de réseau sur les pistes cyclables	13	Oui mais insuffisantes : prévoir un réseau à densifier et sécurisé Prévoir mobilité réduire
5		14	Il n'existe pas de maillage sur le territoire qui soit suffisant
6	Les collectivités doivent avant tout montrer l'exemple	15	Pas sûr
7	Non	16	
8		17	Inégal sur le territoire
9	Pas de démarche de l'agglo sur le covoiturage	18	Oui, même dans les gares

Légende :

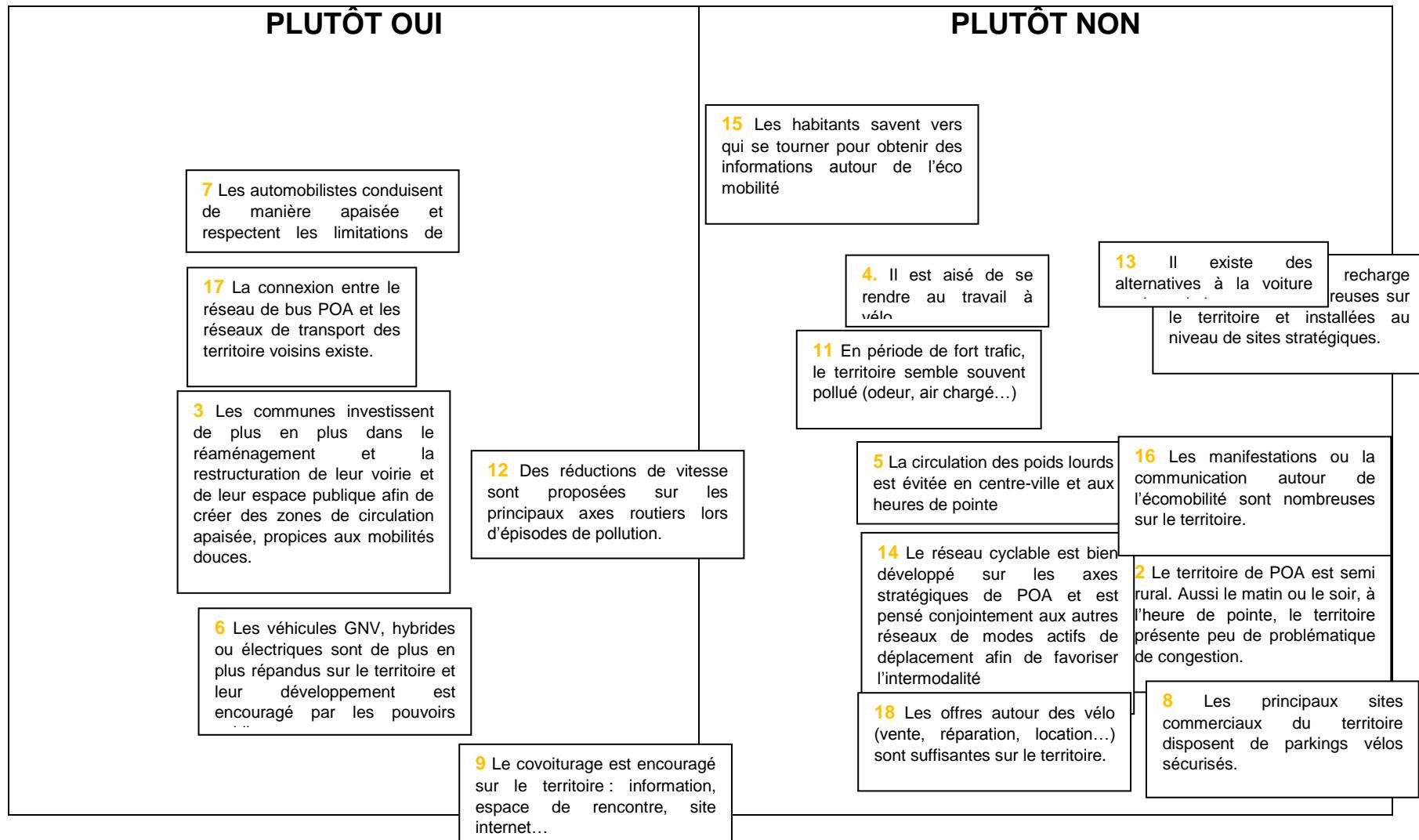
Ville 100 % piétonne

1+2+3 : Parkings voitures et vélos

! = vélos en libre-service



Groupe 3 : classification des affirmations données



Groupe 3 : justification du positionnement

1		10	Pas de tarif famille Problème de temps passé dans le transport en commun Fréquence de passage du bus insuffisant
2		11	Problèmes respiratoires chroniques plus nombreux
3		12	
4	Dépend du lieu de travail	13	
5		14	Mauguio / mudaison / saint aunès
6		15	Pas d'informations centralisées (n° tel, mairie...) Est-ce que les habitants sont en quête d'informations ?
7		16	
8		17	Cadence inadaptée sur le territoire
9		18	Palavas et LGM : oui + lien associatif fort

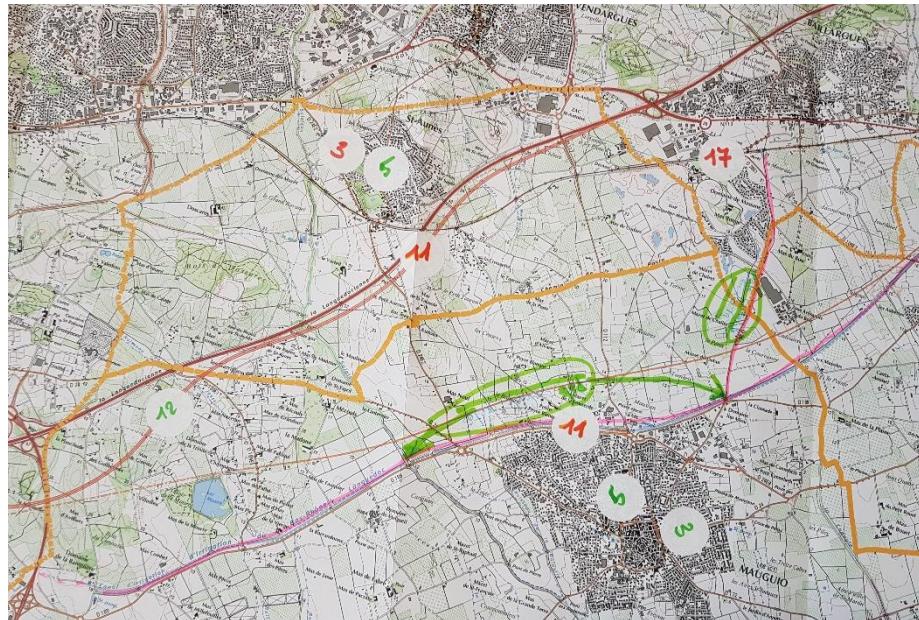
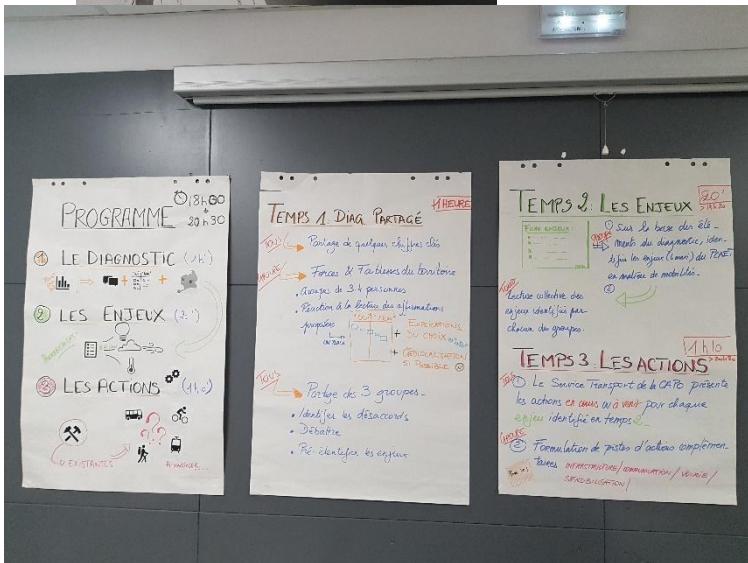


Image des travaux en sous-groupes



Synthèse des échanges du groupes avec Karine MARTY :

Thèmes	Remarques participants	Réponses Carine Marty
Transport en commun	<ul style="list-style-type: none"> • Le réseau de bus est peu efficace : détour, fréquences trop espacées, gros bus... • Il ne répond pas à la demande • Intérêt de faire 2 lignes directes distinctes : avenue de maurin (Palavas) à Montpellier puis rive gauche de Palavas à Montpellier • Absence de connexion du réseau de transports au Siège de l'agglo et à l'aéroport • A quand un réseau de bus à faibles émissions • Pas de tarification famille sur le territoire de Pays de l'Or ce qui ne rend pas concurrentiel le TC face à la voiture dès lors qu'il y a plusieurs passagers 	<ul style="list-style-type: none"> • L'agglomération ne gère que 3 lignes de bus, qui n'ont été lancées qu'en 2015. Le réseau est donc tout jeune et ne peut que s'améliorer. Pour le moment, POA teste. Le reste sont les lignes régulières du Conseil départemental. • Ces 3 lignes coûtent à peu près 2 millions d'euros à l'agglo pour seulement 10 % des recettes. Le développement de nouvelles lignes et l'augmentation de la fréquence est trop onéreuse. Il faut donc optimiser l'existant. • Initialement, les bus étaient de petite taille mais très vite cela s'est montré inadapté face à la demande croissante. • Lors du prochain marché de prestation de transport, l'agglomération intégrera des critères environnementaux sur le type de bus • Pas de tarif famille mais réflexion sur un tarif social. L'augmentation du prix du carburant va rendre de plus en plus onéreux de se déplacer en voiture. • Convention avec la Métropole de Montpellier pour obtenir l'autorisation que les lignes de POA dépassent les frontières administratives. Très compliqués, on ne peut pas faire ce qu'on veut. La Métropole fait attention que les lignes de POA ne soient pas compétitives au Tram, d'où la connexion limitée à Pérols. • Réflexion en cours dans le cadre du PGD sur la création d'une ligne express Mauguio Boirargues qui passerait par la Gare Sud de France et desservirait la zone fréjorgues est ainsi que le lycée champolion ; réflexion par le département d'une navette Place de l'Europe – Gare sud de France – Aéroport Montpellier • Enfin, réflexion sur la création de voies réservées aux bus au niveau des entrées de giratoire de la banquière et de bérégovoy (RD 189).
Vélo/marche à pied	<ul style="list-style-type: none"> • Réseau de pistes cyclables insuffisant : des communes mieux dotées que d'autres (Mauguio, la GM...) • Des points très dangereux : giratoire / passage entre pérols et mauguio (RD 66) • Des pistes existantes avant tout utilisés pour des déplacements loisirs = ne permet pas un report modal • L'aménagement du territoire ne semble pas pensé en relation avec les infrastructures de transport : des lotissements sont créés mais sans équipement vélo et si, non maillé à un réseau général 	<ul style="list-style-type: none"> • La création de nouvelles pistes cyclables est prévue au PGD et au budget 2019 de l'agglomération. 10 km sont prévus le long du bas rhône : le coût de l'opération est de 7 millions euros soit 700 000 euros du km. L'agglo investit donc petit à petit et est dépendante des aides extérieures. Elle répond en ce moment à un appel à projet de l'ADEME, et attend avec impatience le Plan Vélo de l'Etat • L'agglo prévoit également la construction d'une piste permettant de relier mauguio au PEM de Baillargues • Il est également prévu de réaliser un franchissement de la RD66 pour vélo en s'appuyant sur le passage souterrain pour voiture qui existe déjà

	<ul style="list-style-type: none"> Des communes comme Lansargues n'ont ni piste cyclable, ni trottoir. Ce sont des communes tout voiture... Une signalétique « modes doux » va être mise en place à Mauguio. Réfléchir à l'étendre à d'autres villages du territoire. 	<ul style="list-style-type: none"> La commune de Mauguio étend sa zone 30 et autorise désormais la conduite vélo en double sens, ce qui donne une place plus importante aux vélos (marquage au sol, information, panneaux de signalisation...) Pour les communes comme Lansargues, la stratégie reste la création de zones apaisées en cœur de ville, de faire de la voirie partagée, de contraindre le stationnement voiture en centre-ville et de créer des parkings extérieurs. Mais il faut pour cela discuter avec les commerces de centre-ville qui pensent pour beaucoup indispensable d'avoir une place de parking devant leur boutique.
Le covoiturage	<ul style="list-style-type: none"> L'information et le soutien au covoiturage est très pauvre sur le territoire Il existe toutefois 3 parkings de covoiturage sur la Ville de Mauguio. Il pourrait être imaginé à la création de parkings réservés au covoiturage sur le parking silo de Palavas et à l'entrée de la GM. Aux Etats Unis, il existe des voies réservées pour les personnes faisant du covoiturage. 	<ul style="list-style-type: none"> L'agglomération ne s'est pas encore attaqué à la question du covoiturage. Dans le cadre du PGD, il est proposé que le territoire s'inscrive dès 2019 dans le rézo Pouce.
Pollutions	<ul style="list-style-type: none"> Pas de ressenti particulier. Elle est présente en fonction du vent (notamment pour les habitations de la Grande Motte situées à proximité de la RD66) Il est toutefois noté une dégradation du bâti (noircissement) qui montre une pollution présente Côté mer, il a été vu cette année des nuages grisâtres comme on peut les voir à Marseille. 	<ul style="list-style-type: none"> Il y a une seule station de mesure sur Saint Aunès dans le cadre d'un projet avec l'ASF
Information / sensibilisation	<ul style="list-style-type: none"> Il y a un manque important de communication autour de l'éco mobilité 	<ul style="list-style-type: none"> C'est une piste à améliorer en effet
Autres pistes	<ul style="list-style-type: none"> Il pourrait être imaginé de réaliser un téléphérique entre Pérols et Palavas. Cela est nettement moins onéreux qu'un tram ou un réseau de bus, et a un impact environnemental maîtrisé grâce à sa faible emprise au sol L'institut Saint Pierre a réalisé une enquête déplacement en interne, auprès de ses salariés, afin de connaître leurs habitudes de déplacements et identifier des pistes d'éco mobilité à mettre en place. L'institut dépense chaque année 110 000 euros de gestion de parkings, budget qu'il pourrait réallouer pour soutenir l'éco mobilité. Les salariés semblent plutôt ouverts et prêts à modifier leurs habitudes si des incitations (techniques ou financières) sont mises en place en 	<ul style="list-style-type: none"> A ce jour aucune étude n'a été faite sur le sujet du téléphérique bien que nous sachions que la ville de Palavas y serait très favorable. Pays de l'Or n'accompagne encore aucun PDA mais est prêt à les soutenir. Des opérations d'aménagement exemplaires voient peu à peu le jour sur le territoire (ex ; La Fonte de Mauguio) même s'il y a encore une bonne marge de manœuvre. Dans le cadre du PGD il y a d'autres pistes qui sont explorées mais qui restent au stade de réflexion : le cabotage, la traversée de l'étang de l'Or en navette

	<p>contrepartie.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il faut avoir un projet global sur le développement du territoire afin de planifier une véritable politique de déplacements. Impression d'opération au coup par coup, incohérentes avec les objectifs du plan climat (ex : création d'un nouveau lotissement à Mudaison, extension de zones d'activités alors que les commerces de proximité se meurent...) 	
--	--	--