

Concertation SCoT et PCAET : Vivre en Cœur d'Hérault, tous acteurs »

Atelier thématique « Etre mobile en Cœur d'Hérault »

Jeudi 20 septembre 2018 à Saint-André-de-Sangonis

17 participants sont présents lors de la soirée. La répartition entre les personnes de la vallée de l'Hérault et du Lodévois-Larzac est équilibrée. Les habitants du Clermontais sont moins représentés.

Ouverture de la réunion- Présentation des démarches SCoT-PCAET par Nicole Morere, présidente de la Commission Aménagement durable de l'espace et Morgane Pujol du Pôle Aménagement du territoire du Pays.

Elle présente les objectifs du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) et du Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET). Le SCoT est un document de planification qui s'imposera aux communes c'est à dire que les Plans Locaux de l'Urbanisme devront être compatibles avec les orientations du SCoT en matière d'aménagement du territoire. Il sera adopté en 2020. Le PCAET est une démarche volontariste (pour les intercommunalités de moins de 20 000 habitants). Il se traduit par un plan d'action opérationnel qui est une feuille de route pour le Pays pour les années à venir. Il est en cours de finalisation car il devra être adopté d'ici la fin de l'année 2018. Concernant le thème de la soirée, la réflexion s'appuie sur le schéma de mobilité territorial durable adopté sur le territoire en 2015.

Une phase de diagnostic a déjà été présentée aux élus du territoire et c'est à partir de ce premier travail que les 4 ateliers de concertation (mobilité, habitat, énergies renouvelables et économie) ont été organisés pour partager ces sujets avec tous les acteurs du territoire : habitants, acteurs associatifs et économiques, élus locaux.

L'objectif de la réunion est de présenter quelques éléments de diagnostic et les principaux enjeux de la thématique « mobilité » puis d'échanger avec les participants sur les enjeux ciblés, recueillir leur vision et leurs éventuelles propositions.

Un tour de salle est proposé afin que chacun se présente.

Sophie Giraud, coprésidente du Conseil de Développement, présente le fonctionnement et la démarche du Codev. Il s'agit d'une instance de démocratie participative qui représente la société civile au sein du Pays Cœur d'Hérault. Depuis peu, il est porté par une association indépendante à laquelle tous les citoyens du territoire peuvent adhérer. Le Codev émet des avis, et est force de proposition sur les orientations générales et les actions du Pays. Il participe ainsi à l'élaboration du SCoT et du PCAET.

Présentation de la soirée par Anne Le Guillou, prestataire du Pays pour l'animation, et introduction interactive aux échanges avec un « débat-mouvant » : Tous les participants sont debout et se scindent en 2 groupes, ceux qui sont « d'accord » et ceux qui ne sont « pas d'accord » avec l'affirmation « la voiture, ca isole ! ». Chaque groupe énonce un argument, à tour de rôle, et tente de convaincre les participants du groupe opposé.

Les arguments énoncés par ceux qui sont d'accord avec l'idée que « la voiture ca isole » :

- La voiture est faite pour isoler les passagers, les mettre dans une bulle.
- On peut souvent être seul dans sa voiture.

- Même quand on veut partager sa voiture, les contraintes de chacun ramènent souvent à une personne par voiture.
- La voiture soutient les comportements individualistes, car ça permet de ne croiser personne.
- S'il y avait moins de voitures, il y aurait plus de transports en commun et donc de rencontres.

Les arguments énoncés par ceux qui sont en désaccord avec l'idée que « la voiture ca isole »:

- A la campagne, on se sert de la voiture pour rencontrer des gens.
- On peut être deux ou plus dans sa voiture.
- On n'a pas le choix finalement car il n'y a pas assez de transports en commun
- C'est une liberté car on part à l'heure qu'on le souhaite.

Il ressort des échanges que les participants regrettent que les transports en commun ne soient pas plus « efficaces » pour desservir Béziers et Montpellier car à l'heure actuelle ils ne sont pas dissuasifs vis à vis de la voiture.

Présentation des éléments forts du diagnostic et des enjeux pour le territoire par Candice Hilbert et Morgane Pujol du Pôle Aménagement du territoire du Pays (cf diaporama joint)

Deux groupes sont constitués pour échanger plus précisément autour des enjeux :

Question 1. Les espaces publics ont souvent perdu leur rôle de lieu de vie et de rencontre au profit des véhicules. Quelle place donner respectivement aux piétons et à la voiture dans les centres des villes et des villages ?

Principaux enjeux présentés en début d'atelier

- Le développement sans cesse croissant des déplacements motorisés exerce un impact négatif sur la qualité de vie. Le partage de l'espace public déséquilibré en faveur des véhicules motorisés amène une insécurité croissante pour les autres usagers de la voirie. Le développement des modes doux peut contribuer à l'attractivité et la qualité de vie du territoire. Des aménagements et l'organisation de l'espace, comme le recours aux zones pacifiées (zones de rencontre, zones piétonne), sont des solutions mais elles restent rares sur le territoire.
- La grande majorité des espaces de stationnement sur voirie est non réglementée et saturée en journée. Il existe une concurrence voire des conflits d'usage entre les différents usagers (actifs, résidents, visiteurs).
- La typologie du tissu urbain ancien n'est pas adaptée à la voiture, entraînant des problématiques de stationnement et de vandalisme pour les habitants de ces quartiers.
- A Gignac, par exemple, le taux de congestion des espaces de stationnement¹ est à plus de 100% sur la quasi-totalité des parkings de l'hypercentre, traduisant une réelle difficulté pour les résidents, actifs et visiteurs et amenant à des situations de stationnement illicite.

Propositions du groupe

- Il faut un partage de la rue qui donne une place plus importante aux piétons et aux vélos. Les places devraient retrouver leur fonction initiale de lieu public, de rencontre.

¹ Taux de congestion des espaces de stationnement : Nombre instantané de véhicules stationnés (licite ou illicite) divisé par le nombre de places licites.

(exemple des zones 30 km/h où le piéton est prioritaire et zones de rencontre). Il est nécessaire de travailler un urbanisme qui (re)donne de la place aux différents usagers.

- Les résidents ont tendance à s'approprier les places de stationnements publics plutôt que de mettre leur voiture dans leur garage. Une réglementation pourrait peut-être résoudre cette difficulté sachant cependant que sur les petites communes, la police municipale n'existe pas ou n'a pas suffisamment de moyens.
- La question de la saisonnalité devrait être réfléchie car sur le territoire, en saison estivale, le problème est démultiplié.
- La fonction « parking » pourrait être améliorée. La notion de « parking partagé » est proposée. L'idée est de jouer sur la durée de stationnement et les différents usages :
 - Eloigner des centres-villes le stationnement longue-durée en installant des parcs de stationnement en entrée de commune.
 - Réserver les stationnements dans le centre aux différents usages (comme cela existe déjà pour les livraisons) : par exemple places réservées aux bus le matin, puis aux voitures des non-résidents durant la journée, aux résidents le soir, ...
 - Maintenir du stationnement courte-durée (1 à 2h) et PMR (Personnes à Mobilité Réduite).
 - Instaurer des arrêt-minute en cœur de ville pour soutenir le commerce local.
- Il y a sans doute besoin de favoriser les acquisitions foncières dans les centres-bourgs pour créer des poches de stationnement.
- Les modes doux pourraient être valorisés par les municipalités par des aides aux familles (défiscalisation). Il faut accompagner l'accès aux vélos électriques. De petits transports intra-communaux performants c'est à dire qui permettraient l'accès aux différents points intéressants de la commune sont à développer : navettes de proximité, cheval, triporteur, ...
- Un car à haut niveau de service est indispensable (pour les déplacements inter-cités).

Question 2. La mobilité durable est une priorité pour le territoire. Comment développer les modes actifs (vélo, marche) pour qu'ils soient une réelle alternative à la voiture ? Quelles autres alternatives peut-on imaginer sur le territoire ?

Quelques données sont présentées en début d'atelier :

- Pour les actifs travaillant sur une autre commune que leur commune de résidence (2/3 des actifs), la part de la voiture est très importante dans leurs déplacements pendulaires (92%). Seuls 2% des déplacements sont réalisés en deux-roues (motorisés ou non) et 3% en transports collectifs – Enquête déplacement 2010
- Plus de 70 % des déplacements en Coeur d'Hérault, pour tout motif, sont réalisés en voiture (65 à 67 % dans le département ou en France). La marche ne concerne que 16 % des déplacements. 12 % des déplacements sont réalisés en transports collectifs (dont 3% par le ramassage scolaire) – Enquête SDMD 2006

Propositions du groupe :

- **Préalable** : dans le cadre d'un plan climat, avant de se questionner sur le comment " mieux se déplacer" il est nécessaire de réfléchir à comment "moins se déplacer" en lien avec l'aménagement du territoire, l'urbanisation, la production agricole, l'alimentation, etc.. pour une plus grande autonomie des territoires. L'exemple de Lodève est donné car ils ont relocalisé les emplois, les services et commerces en centre ville. Cela nécessite une volonté politique et des changements de comportement.
- **Des propositions sur les infrastructures** : Les choix politiques du 20^{ème} siècle ont favorisé la voiture. Il serait nécessaire d'inverser les priorités. Par exemple, les pistes cyclables ont des accès plus longs vers les villes et villages que les routes, alors qu'ils doivent être centraux et directs. Il faut des sites propres, arborés. Il y a également un problème de sécurisation des déplacements, il faudrait "enlever" les camions des routes secondaires, ce qui pose néanmoins des problèmes du point de vue de l'économie locale. Il est nécessaire également sécuriser le stationnement des vélos (à assistance électrique VAE). Il est à nouveau donné l'exemple des bus qui desservent Montpellier mais qui n'arrivent pas au centre ville (près d'1h supplémentaire pour accéder à la gare).
- **Concernant les modes de déplacement** : le VAE est un moyen simple et pas trop onéreux. Le vélo en inter-ville est possible en plaine mais un peu moins dans le lodévois-Larzac à cause du relief. Seraient aussi souhaitables les trains-tram et des navettes de petit volume, des navettes de proximité (à cheval, en minibus). Le covoiturage est à explorer mais aussi les voitures partagées. Est cité l'exemple de villages où des voitures électriques qui appartiennent à la mairie sont mises en commun. Un projet de récupération de vélos avec la ressourcerie a été imaginé à Aniane mais les problèmes de civisme (vélos laissés n'importe où) n'ont pas été résolus pour le moment. Un projet d'autostop encadré intitulé Rézopouce est cité en exemple.
- **Concernant les comportements** : les participants estiment que les capacités de mobilité douce des enfants et des jeunes sont sous-estimées et qu'ils devraient être habitués dès leur jeune âge à marcher ou utiliser leur vélo alors qu'à l'heure actuelle le tout-transports-en-commun est privilégié. Il faut néanmoins résoudre les problèmes de sécurité qui sont dissuasives pour les parents. Par exemple entre Aniane et Gignac, les déplacements en vélo seraient relativement simples ce qui impliquerait de mettre en place l'équivalent des « pédibus » (vélobus ou équibus).
- Ces changements en profondeur ne seront pas possibles sans un minimum de contraintes. Les participants estiment qu'il faut réhabiliter un rapport différent au temps. En effet, les mobilités actives nécessitent d'anticiper d'avantage nos déplacements et nous demandent de produire un effort supplémentaire.

Conclusion. Nicole Morere remercie les participants pour leurs apports, les invite à un verre de l'amitié et leur donne rendez-vous pour les trois autres ateliers de concertation du PCAET et du SCoT. Elle précise qu'une plateforme numérique de concertation a été mise en ligne sur le site internet du Pays, où tous les documents et informations concernant l'élaboration du SCoT et du PCAET sont accessibles à tous. Il est également possible de réagir directement

sur le site internet en laissant des commentaires ou des propositions en ligne. Les propositions et avis qui seront produits au cours de ces ateliers seront également publiés sur cette plateforme, et une réunion de restitution sera organisée vraisemblablement fin novembre pour faire un retour sur la concertation.