Sète AGGLOPÔLE méditerranée

ARCHIPEL DE THAU

Projet de requalification de la RD2 en boulevard urbain de Balaruc-le-Vieux au Pôle d'Echanges Multimodal à Sète - Réalisation d'une ligne de Transport Collectif en Site Propre entre Balaruc-les-Bains et Sète (Hérault-34)

DOSSIER DE CANDIDATURE AVRIL 2021

Appel à projets « transports collectifs en site propre et pôles d'échanges multimodaux »

Contenu du document

SOMMAIRE

1 Plan du projet 7

2 La genèse du projet 9

2.1 Eléments de contexte 9
2.1.1 Présentation du territoire de Sète agglopôle méditerranée 9
2.1.2 Principales caractéristiques des déplacements sur le territoire 9
2.1.3 Des projets de transport structurants nécessaires au développement du territoire 10

2.2 Un projet intégré au territoire 11
2.2.1 Un levier pour la requalification urbaine inscrit au SCoT du Bassin de Thau 11
2.2.2 Un TCSP identifié au Plan de Déplacements Urbains 2020-2030 11
2.2.3 Un projet ambitieux partagé et soutenu par les communes dans les PLU 12
2.2.4 Un projet qui s'inscrit dans les orientations et les priorités du PCAET et du Plan de Prévention de l'Atmosphère de l'aire urbaine de Montpellier 13

2.3 Des études préalable à la mise en œuvre du projet 14
2.3.1 Le choix du mode de transport 14
2.3.2 L'étude du trafic pour déterminer le linéaire de site propre à aménager 15
2.3.3 Un choix fort de réorganiser l'ensemble du réseau de bus autour de ce TCSP 16
2.3.4 Avancement des études 19

3 Le projet de la ligne de Transport collectif en Site propre 21

3.1 Caractéristiques principales 21

3.2 Présentation des différentes sections 25
3.2.1 Secteur : Entrée de Sète 25
3.2.2 Secteur : La Peyrade – Horizon Sud 26
3.2.3 Secteur : Balaruc-les-Bains 27
3.2.4 Des extensions futures pour le TCSP 28
3.2.5 De Balaruc à Sète, les équipements et services desservis 29
3.2.6 Les projets structurants du territoire 29

3.3 Une intermodalité affirmée 31
3.3.1 Les poches de stationnements autour du tracé 31
3.3.2 Les connexions avec modes doux 31

4 Une approche coûts/délais adaptée 33

4.1 L'approche financière 33
4.1.1 Les coûts d'investissement 33
4.1.2 Cout annuel exploitation 35
4.1.3 Echéancier prévisionnel des dépenses 35
4.1.4 Capacité financière du porteur du projet 35

4.2 L'approche temporelle 36

5 Pour un projet de transport durable, des bénéfices socio-économiques attendus… 38

5.1 L'impact sur le réseau de transport 38

5.2 Le bilan socio-économique 38
5.2.1 Les hypothèses 38
5.2.2 Les valeurs prises en compte 39
5.2.3 Les résultats 42

6 … et des impacts positifs sur l'environnement 44

6.1 L'approche Bilan Carbone pour une analyse sur l'ensemble de la vie du projet 44
6.1.1 Rappels méthodologiques et éléments de langage 44
6.1.2 Résultats 44

6.2 Des bénéfices environnementaux globaux directs et indirects 46
6.2.1 Un projet qui préserve la biodiversité 46
6.2.2 L'air et le bruit 47
6.2.3 La qualité de vie 48

7 ANNEXES 49

7.1 Courrier de soutien – Balaruc-les-Bains 49

7.2 Courrier de soutien – Frontignan 50

7.3 Courrier de soutien – Sète 51

7.4 Courrier de soutien – Huit villes du nord du territoire 52

LISTE DES FIGURES

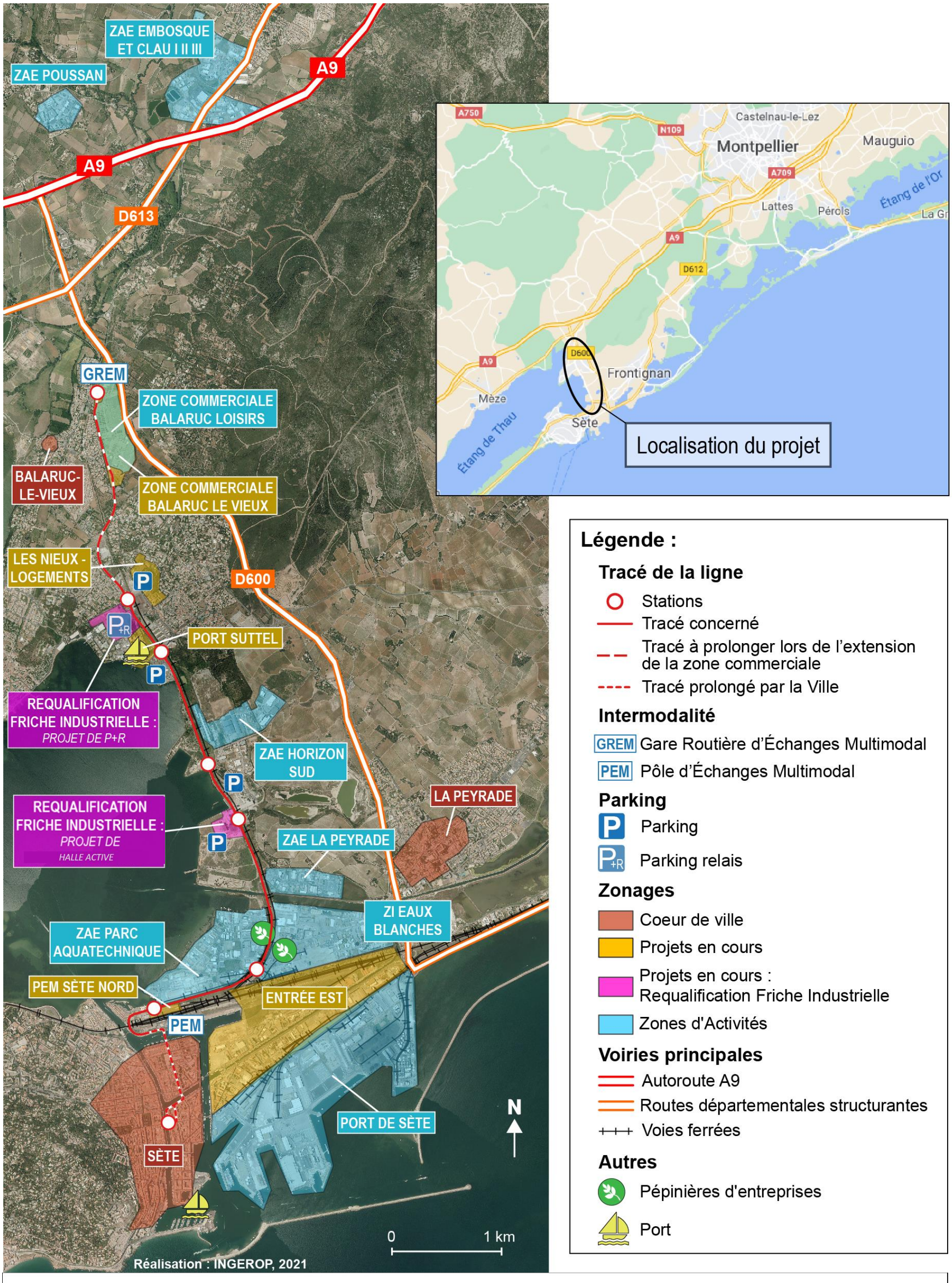
Figure 1 - Les 14 communes de Sète agglopôle méditerranée ____ 9
Figure 2 - Axe TCSP sur la RD2 entre Sète et Balaruc-les-Bains ____ 10
Figure 3 – Axe TCSP en réflexion sur les Boulevards Verdun et Camille Blanc sur la commune de Sète ____ 10
Figure 4: Carte de la réorganisation de la mobilité du territoire ; Source : SCoT du Bassin de Thau ____ 11
Figure 5: Schématisation des parts modales avec et sans PDU ; Source: PDU de SAM ____ 11
Figure 6: Synthèse des enjeux du PLU de Sète : Source PLU de Sète ____ 12
Figure 7 Synthèse des orientations du PADD : Source PLU de Balaruc-les-Bains ____ 13
Figure 8: Parcours du tramway du scénario 1 ____ 14
Figure 9: Parcours du BHNS du scénario 2 ____ 14
Figure 10: Restructuration des transports du scénario 3 ____ 14
Figure 11 - Représentation cartographique des saturations sur une journée représentative aux heures de pointe du matin (à gauche) et du soir (à droite) ____ 15
Figure 12 - Bilan des linéaires de site propre aménagés ____ 15
Figure 13 - le tracé du TCSP dans le réseau actuel ____ 16
Figure 14 : Schéma de principe actuel de desserte en Transports en Commun (Source : PDU 2020 – 2030) ____ 16
Figure 15 - Les lignes du réseau futur modifiées par la création du TCSP et de la Gare routière de Balaruc-le-vieux ____ 17
Figure 17 Carte de la situation actuelle autour du giratoire d'entrée à Balaruc-le-Vieux ____ 18
Figure 18 – Plan projet de la gare routière à Balaruc-le-Vieux ____ 18
Figure 19 - Vue 3D d'un abris sur la gare routière de Balaruc-le-Vieux ____ 18
Figure 20 - Inauguration du premier tronçon de la voie verte intercommunale entre Sète et Balaruc-les-Bains (source https://www.agglopole.fr/une-voie-verte-relie-sete-a-balaruc/) ____ 19
Figure 21- Matériel actuel sur le réseau SAM ____ 21
Figure 22 - Carte de localisation du tracé et des stations du TCSP ____ 22
Figure 23 - Représentation des isodistances de 500m autour des stations ____ 23
Figure 24 - mobilier mis en place pour les vélos ____ 24
Figure 25 - RD2 en entrée de Sète, situation actuelle à gauche, situation projeté à droite ____ 25
Figure 26 Comparaison des temps de parcours, le matin, dans le sens entrant dans Sète ____ 25
Figure 27 - l'ancienne cimenterie (à g.) et le carrefour avec l'avenue d'Aigues (à d.) ____ 26
Figure 28 - Coupe projet sur la RD2 - section sans site propre – Ingérop 2020 ____ 26
Figure 29 - La RD2 dans son environnement - situation projetée – ILEX 2018 ____ 26
Figure 30 - Carte du tracé prolongé dans Sète ____ 28
Figure 31 Vue de l'avenue Victor Hugo ____ 28
Figure 32 Arrêt Noël Guignon ____ 28
Figure 34 - Vue 3D du projet de zone de loisirs en projet ____ 28
Figure 33 - Carte du prolongement de tracé au sein des évolutions urbaines dans le secteur de Balaruc-le-Vieux ____ 28
Figure 35 - Localisation des projets en cours autour du PEM à Sète ____ 29
Figure 36 - La RD2 en entrée de Sète avec des fronts bâtis, le mont Saint Clair en fond ____ 30
Figure 38 - Localisation des projets autour du TCSP à Balaruc-les-Bains ____ 30
Figure 39 - Cartographie des aménagements cyclables existants sur le territoire ____ 31
Figure 45 : Émissions GES globales du projet par principaux postes émetteurs en t CO2e ____ 45
Figure 46 . Carte des sites Natura 2000 concernés par le projet de TCSP ____ 46
Figure 47 - Profil en travers sur l'entrée de Sète ____ 47

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 L'inscription du TCSP dans les thèmes de travail du PDU 12
Tableau 2: Objectifs environnementaux prévus par le PACET au niveau de Sète agglopôle méditerranée et national 13
Tableau 3 - Réorganisation de l'offre 17
Tableau 4: Requalification du chemin de fer en voie verte 19
Tableau 5 - découpage du coût d'opération en poste ADEME 34
Tableau 6 - Répartition des coûts travaux par secteur 35
Tableau 7 Les hypothèses retenues dans l'étude de coûts de renouvellement et de gros entretiens du projet 39
Tableau 8 Calendrier des dépenses d'investissement pour la réalisation de la ligne TCSP 39
Tableau 9 L'estimation du nombre véh.km bus évités du fait de la réorganisation du réseau de bus liée à l'arrivée de la ligne de TCSP. 39
Tableau 10 Les gains de temps offerts par la ligne de TCSP en fonction de l'origine des usagers 40
Tableau 11 Estimation du nombre de veh.km VP évités par jour avec la création de la ligne de TCSP 41
Tableau 12 Synthèse arrondie des émissions par postes et phase de cycle de vie 45

Eléments de synthèse

1 Plan du projet



Légende :

Tracé de la ligne
- Stations
- Tracé concerné
- Tracé à prolonger lors de l'extension de la zone commerciale
- Tracé prolongé par la Ville

Intermodalité
- GREM Gare Routière d'Échanges Multimodal
- PEM Pôle d'Échanges Multimodal

Parking
- Parking
- Parking relais

Zonages
- Coeur de ville
- Projets en cours
- Projets en cours : Requalification Friche Industrielle
- Zones d'Activités

Voiries principales
- Autoroute A9
- Routes départementales structurantes
- Voies ferrées

Autres
- Pépinières d'entreprises
- Port

PLAN D'ENSEMBLE DU PROJET DE TCSP DE SETE AGGLOPOLE

La genèse du projet

2 La genèse du projet

2.1 Eléments de contexte

2.1.1 Présentation du territoire de Sète agglopôle méditerranée

Sète agglopôle méditerranée regroupe **14 communes et plus de 125 000 habitants**, tout autour de l'étang de Thau, faisant d'elle la deuxième agglomération de l'Hérault après Montpellier Méditerranée Métropole.

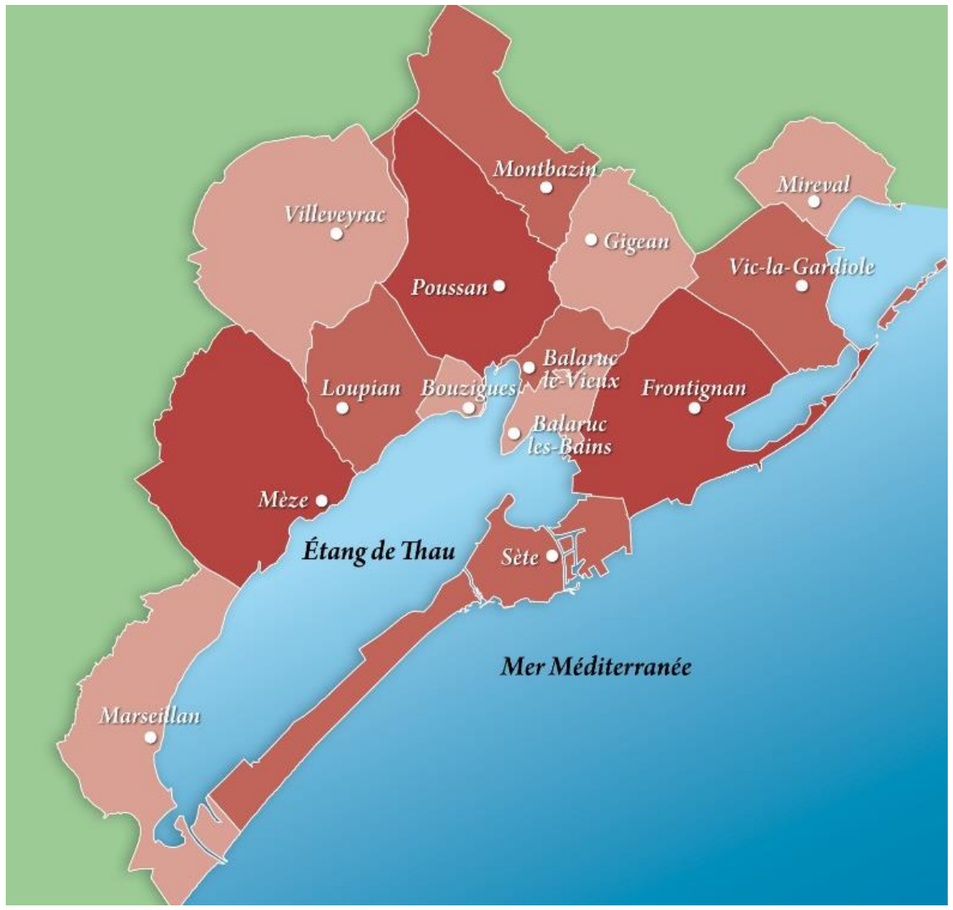


Figure 1 - Les 14 communes de Sète agglopôle méditerranée

A mi-chemin entre Montpellier et Béziers, **Sète agglopôle méditerranée rayonne autour de sa ville-centre Sète, la Venise languedocienne et les 13 communes qui l'entourent :**

- **Frontignan, la cité du Muscat,**
- **Marseillan et Mèze, escales de charme pour les plaisanciers du canal du Midi et de l'étang de Thau,**
- **Bouzigues, berceau de la conchyliculture,**
- **Balaruc-les-Bains, la presqu'île aux vertus thermales,**
- **Balaruc-le-Vieux, Gigean et Poussan, typiques des villages médiévaux languedociens à circulade,**
- **Villeveyrac au généreux terroir,**
- **Mireval et son Muscat chanté par Rabelais**
- **Vic-la-Gardiole, aux étangs et sites naturels classés**
- **Loupian et Montbazin aux patrimoines historiques exceptionnels**

La présence de l'étang au cœur du territoire, et les paysages mêlant vignes et lagunes, massifs forestiers et mer méditerranée, sont tout autant d'éléments offrant un **cadre de vie exceptionnel,** attirant chaque année de nouveaux habitants. De nombreux équipements sont présents sur le territoire : équipements sportifs, piscines dont un équipement intercommunal accueillant un bassin olympique, un conservatoire à rayonnement intercommunal de musique et d'art dramatique Manitas de Plata, des médiathèques, le Théâtre Molière, des musées et d'autres lieux culturels incontournables, …

En moins de 30 ans, la population du territoire s'est accrue de 40%, une des expansions les plus fortes enregistrées sur le littoral méditerranéen français.

Outre la croissance démographique importante du territoire, le **dynamisme touristique** est un atout majeur : 7,7 millions d'excursionnistes en 2019 ont visité l'archipel de Thau. Au cœur de cette attractivité se trouve Sète, qui reçoit 400 000 visiteurs pour Escale à Sète et plus de 300 000 visiteurs à la Saint-Louis, deux événements célébrant les traditions maritimes du territoire. La ville de Balaruc-les-Bains est, par ailleurs, la première station thermale de France avec plus de 53 000 curistes/an.

2.1.2 Principales caractéristiques des déplacements sur le territoire

Le territoire se caractérise par une part modale de la voiture individuelle importante, mais comparable à des agglomérations de taille similaire (Sète agglopôle méditerranée : 60% de part modale de voiture particulière (VP) en 2014, comparable à Martigues par exemple).

Cependant, les difficultés de circulation sur le territoire sont quotidiennes, en particulier pour accéder à la ville-centre, de par sa situation quasi insulaire. L'axe concerné par le projet est fortement congestionné. D'un autre côté, les autres villes de l'agglomération sont moins peuplées mais bénéficient d'un dynamisme économique grâce notamment aux activités touristiques et maritimes, ce qui génère de nombreux déplacements tout autour de l'étang.

Ce dernier est cerclé par un maillage de routes départementales :

- La route d'Agde au sud,
- La RD51 et RD613 au nord et à l'ouest de l'étang,
- La RD2 et la RD600 à l'est du territoire, cette dernière reliant notamment l'autoroute A9 à Sète et faisant l'objet d'un projet de doublement, visant à améliorer la fluidité des déplacements vers la ville-centre et son port.

Sète agglopôle méditerranée, en tant qu'autorité organisatrice des mobilités, gère son propre réseau composé de plus de 20 lignes pour plus de 3 200 000 voyageurs annuel.

Concernant les autres services de transports, le territoire de Sète agglopôle méditerranée est actuellement desservi par le train (4 gares) et par le réseau LiO (géré par la Région Occitanie).

A une échelle plus large, le territoire est desservi par les aéroports de Béziers et de Montpellier, et comprend des connexions maritimes par ferries avec les pays d'Afrique du nord.

Le développement et la modernisation des transports en commun sont de réels enjeux pour le territoire, qui sont inscrits au Plan de Déplacements Urbains 2020-2030.

2.1.3 Des projets de transport structurants nécessaires au développement du territoire

Afin de répondre aux objectifs du PDU (décrits un peu plus loin dans le document), plusieurs projets structurants de transport sont en réflexion ou en cours sur le territoire, notamment :

- Un autre axe situé sur la RD2, reliant Balaruc à Sète, **à vocation de desserte interurbaine, objet du présent dossier**
- La Gare Routière d'Echanges Multimodale à Balaruc-le-Vieux dont les travaux débuteront fin 2021.
- Le pôle d'échanges multimodal à Sète : Le Parvis Sud est en service depuis 2019. La livraison du Parvis Nord, connecté au futur TCSP sur la RD2, est prévue pour 2024
- Un axe de Transport en Commun en Site Propre sur les boulevards Camille Blanc et Verdun, desservant plusieurs quartiers à Sète,

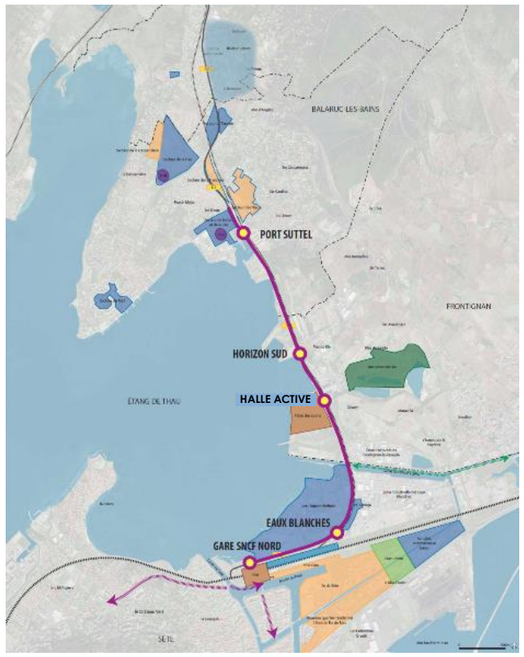


Figure 2 - Axe TCSP sur la RD2 entre Sète et Balaruc-les-Bains

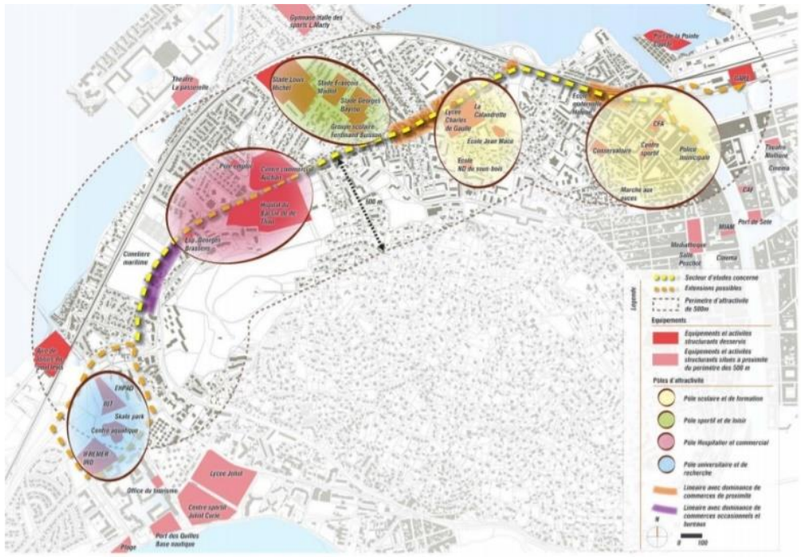


Figure 3 – Axe TCSP en réflexion sur les Boulevards Verdun et Camille Blanc sur la commune de Sète

2.2 Un projet intégré au territoire

Conformément aux dispositions de loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019, Sète agglopôle méditerranée et ses communes membres sont engagées en faveur du développement des modes actifs et des transports en commun. Les documents de planification et d'urbanisme décrits ci-dessous (SCoT, PLU et PDU) se rejoignent ainsi à différentes échelles sur l'ambition de développer des structures de transport au niveau du territoire de Sète agglopôle méditerranée.

En lien avec la demande de bonus financier spécifique « Mise en œuvre d'une politique d'urbanisme volontariste autour du TCSP»

2.2.1 Un levier pour la requalification urbaine inscrit au SCoT du Bassin de Thau

Le schéma de cohérence territoriale (SCoT) du Bassin de Thau détermine à l'échelle de plusieurs communes un projet de territoire visant à **mettre en cohérence l'ensemble des politiques sectorielles notamment en matière de mobilité et d'infrastructure**.

L'un des enjeux du territoire inscrits dans le SCOT est d' « améliorer son offre interne de mobilités ». En ce sens, l'idée est de **passer d'un « territoire fragmenté au territoire rassemblé ».** L'enjeu réside avant tout dans le développement des offres alternatives, restructurant les transports collectifs autour d'un pôle multimodal.

Le PADD du SCoT stipule un territoire structuré à partir de l'armature d'un réseau de transport en commun performant et alternatif aux transports individuels. Cette armature s'appuie sur :

- La réalisation d'un Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) à Sète,
- La mise en place d'un TCSP au sein du territoire,
- La réalisation d'une voie verte intercommunale par la requalification de l'ancienne voie ferrée au droit de la RD2 entre Sète et Balaruc.

De la même manière, le SCoT retranscrit à travers la trame verte et bleue que la zone du projet TCSP se compose essentiellement d'espace urbanisés. Ainsi l'implantation de transports en commun en site propre n'engendre pas un impact majeur sur le site car ce dernier est déjà urbanisé au niveau du littoral. Dans un premier temps, l'emplacement dédié au TCSP est déjà consacré à des modes de transport et le développement d'une ligne de bus à ce niveau n'aura aucun nouvel impact majeur environnemental. **L'étude de développement du territoire démontre l'importance du projet afin de désengorger la ville de Sète et de permettre un accès au nord du territoire plus efficace**.

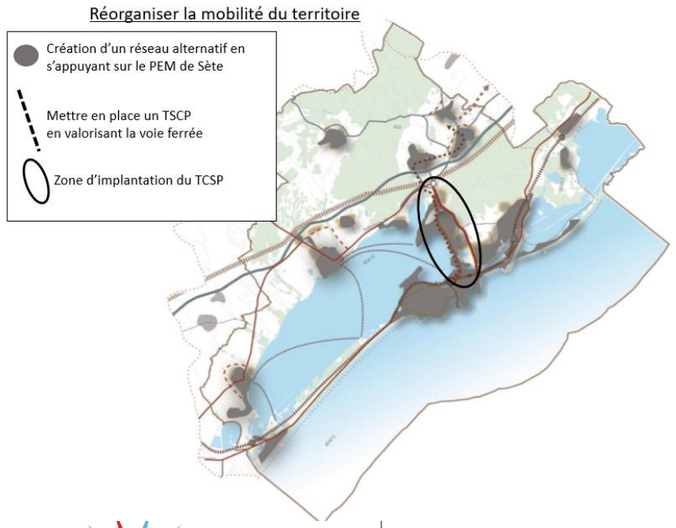


Figure 4: Carte de la réorganisation de la mobilité du territoire ; Source : SCoT du Bassin de Thau

2.2.2 Un TCSP identifié au Plan de Déplacements Urbains 2020-2030

Une des ambitions du **Plan de Déplacements Urbains à l'horizon 2020-2030 de Sète agglopôle méditerranée** est de **diminuer la part modale des voitures particulières (VP) de 9%**,en augmentant les autres modes de déplacements.

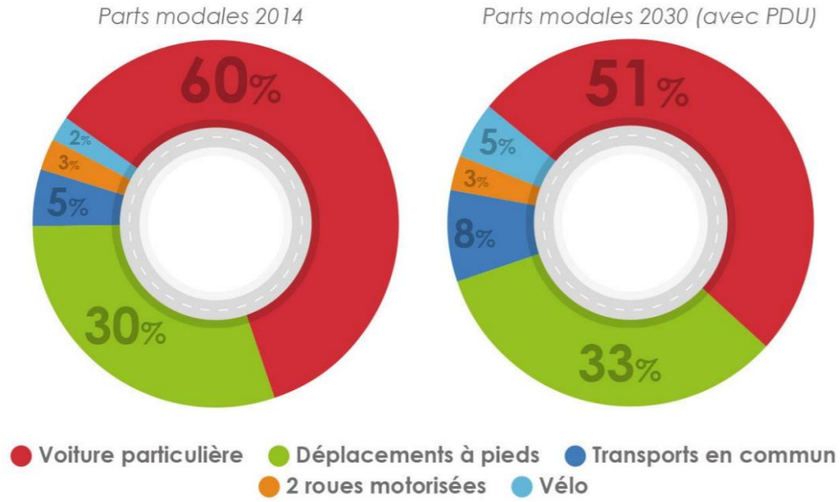


Figure 5: Schématisation des parts modales avec et sans PDU ; Source: PDU de SAM

Le plan d'actions du PDU détaille les actions nécessaires à l'évolution de la part modale de transports collectifs dont une des actions est la réalisation de TCSP dont l'objectif est de consolider les performances du réseau SAM et de s'engager vers le haut niveau de service.

Ce projet est en conformité avec les orientations de la loi de Mobilités, qui vise notamment à :

- La diminution du trafic automobile,
- Le développement des transports collectifs, l'usage de la bicyclette et de la marche.

Ainsi l'action 5 qui vise à « améliorer le niveau de l'offre de service du réseau SAM » complète l'objectif de transports en commun plus performants. En effet, le PDU souhaite orienter les visiteurs vers des points d'intermodalité d'entrée de ville ou d'agglomération : des espaces filtrés où la voiture entre en correspondance avec les transports collectifs (pôles d'échanges multimodaux et autres parcs-relais).

Dans la globalité du projet TCSP qui s'étend depuis la gare routière d'échanges multimodale à Balaruc-le-Vieux jusqu'au PEM à Sète, des parkings-relais sont prévus et correspondent à l'action 7 du PDU « Mailler le territoire de parc-relais serviciels ». Le PDU projette ainsi un réseau intermodal articulé avec des parcs-relais qui vont faciliter les accès aux lignes structurantes du réseau de transport. Le PDU envisage dans ce cadre la création de 1 750 à 3 500 places de stationnement selon un scénario de montée en puissance.

Les 8 thèmes de travail principaux du PDU	Liens avec le projet du TCSP
Les déplacements routiers, entre croissance et dépendance	La requalification de RD2 permettra une fluidification du trafic pour les voitures individuelles.
Les grands courants migratoires, les modes de déplacements au sein du Bassin	Le TCSP permettra d'améliorer les déplacements sur le territoire et favorisera le développement des transports en commun dans les déplacements Domicile/travail
L'accidentologie, les zones à risque et les zones de saturation du trafic	Le TCSP requalifie les carrefours en améliorant les systèmes de priorité entre véhicules, il crée des stations de bus accessibles et il organise les traversées piétonnes.
Le stationnement et son organisation sur le domaine public	L'ensemble du projet avec notamment le PEM à Sète et la gare routière à Balaruc-le-Vieux offrira un grand nombre de places de stationnement. Le TCSP organisera également un rabattement sur le réseau de transport en commun.
Les mobilités douces, contexte et conditions des déplacements vélos et piétons	Le réaménagement de la voie ferrée en voie verte en parallèle du projet, augmentera les mobilités douces dans la zone.
Les transports publics et l'intermodalité	Les bus qui circuleront au niveau du TCSP augmenteront l'intermodalité. Effectivement, le TCSP offrira une connexion avec le réseau ferré et le réseau LiO par exemple.
Le transport de marchandises et la question de la livraison en ville	Thématique non abordée par le TCSP
L'environnement, citoyenneté et qualité de l'air	Les bus électriques et le mode doux font partis des éléments favorisant la qualité de l'air dans le territoire et réduisant les impacts sur l'environnement.

Tableau 1 L'inscription du TCSP dans les thèmes de travail du PDU

2.2.3 Un projet ambitieux partagé et soutenu par les communes dans les PLU

Le projet du TCSP s'étend sur quatre communes : **Sète, Frontignan, Balaruc-les-Bains et Balaruc-le-Vieux.**

L'une des 4 orientations générales d'aménagement du PLU de **Sète** est d'organiser les déplacements pour limiter les nuisances et mettre en valeur la ville. Le projet du TCSP se justifie à travers ce PLU car il a pour objectif de valoriser le littoral et de limiter l'usage de la voiture individuelle. La zone comprise entre le centre-ville de Sète et la Peyrade (Frontignan) est un secteur à enjeux (présence de zones d'activités)

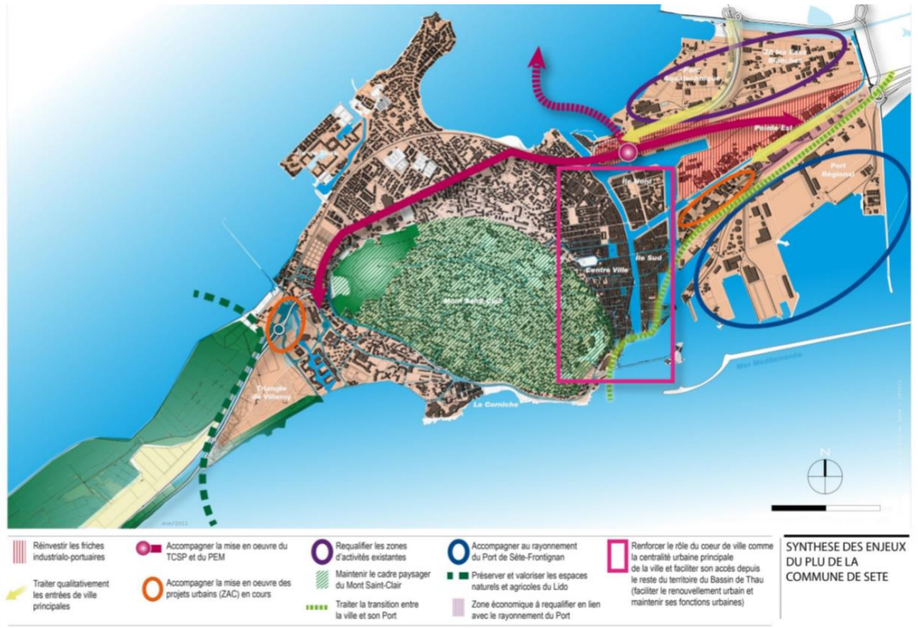


Figure 6: Synthèse des enjeux du PLU de Sète : Source PLU de Sète

Le PLU insiste sur l'amélioration des tous les types de déplacement au niveau de l'agglomération et en énumère plusieurs enjeux dont : « La mise en place d'une stratégie de déplacement/stationnement/accessibilité cohérente entre la gestion des déplacements dans les secteurs contraints (quartiers centraux) et les zones desservies par les transports publics (existants ou programmés) ». Le projet du TCSP et le projet du PEM à Sète, correspondent totalement à cette exigence puisqu'ils associent de nouveaux types de déplacements sur la RD2 avec des zones de stationnements aux entrées des villes.

Le projet n'impacte pas directement le fonctionnement de la ville de **Frontignan** car la desserte ne sera pas directe. Cependant, une des orientations du PADD du PLU de Frontignan est « la requalification globale de la façade de l'étang de Thau », qui met l'accent sur l'accompagnement de la transition d'un espace lourdement marqué par l'industrie, vers un espace partagé et une « vitrine du territoire ». Cette transition passe par la requalification de la RD2 en un boulevard urbain supportant un transport

en site propre et le développement de zones urbaines et d'équipements structurants. Le projet est donc tout à fait compatible avec le PADD.

La commune **de Balaruc-les-Bains** est directement concernée par le réaménagement de la RD2 car cette dernière est « sa porte d'entrée » à l'ouest de la ville. L'enjeu de la desserte du secteur par un transport performant et la reliant à Sète est d'autant plus important qu'il s'agit de la deuxième ville de l'agglomération en termes de fréquentation touristique en tant que station thermale, et les échanges avec Sète sont nombreux. Le PLU et le PADD de la ville intègrent donc bien la requalification de l'axe pour le TCSP et pour les modes doux. La ville a par ailleurs pour projet de mettre en œuvre un parking-relais aux abords de l'infrastructure de transport, de sorte à organiser le rabattement. Le projet de TCSP répond à cette attente.

S'agissant de la commune de **Balaruc-le-Vieux**, cette dernière est concernée par la création d'une Gare Routière d'Echanges Multimodale, hors périmètre de la demande de subvention, mais faisant partie intégrante du projet puisqu'elle fera office de terminus de la future ligne Express.

D'autre part, une des orientations du plan local d'urbanisme de la commune de **Balaruc-le-vieux** est de favoriser le développement urbain des sites ayant la capacité d'accueil, en s'appuyant sur le développement des transports qui peuvent relier deux pôles générateurs de déplacements conséquents à savoir la zone commerciale et économique à Balaruc-le-Vieux et le centre de Sète, qui sont les deux pôles commerciaux les plus importants du Bassin de Thau. Dans ce cadre, le projet de la gare routière comme terminus de la ligne express située aux abords du Centre commercial Carrefour se justifie donc totalement.

Enfin, ce point stratégique est également identifié dans le PLU avec comme objectif de dynamiser l'entrée de la commune.

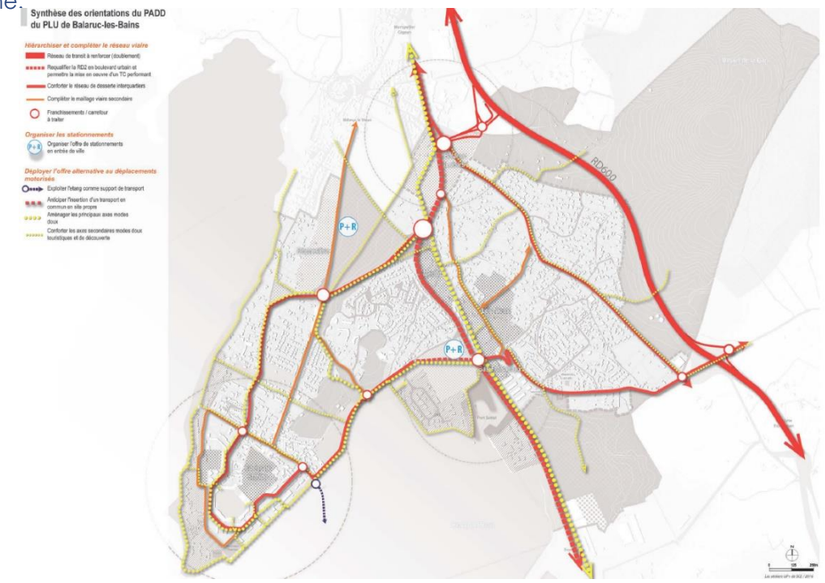


Figure 7 Synthèse des orientations du PADD : Source PLU de Balaruc-les-Bains

2.2.4 Un projet qui s'inscrit dans les orientations et les priorités du PCAET et du Plan de Prévention de l'Atmosphère de l'aire urbaine de Montpellier

Le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) prévu pour 2021-2026 fournit un état des lieux environnemental et climatique du territoire, et établit des objectifs pour accompagner la collectivité dans sa transition vers un développement plus durable.

Le plan d'actions du PCAET se décline en 5 axes de travail, 15 orientations et pas moins de 60 actions.

- **Axe 1 :** La mobilisation de tous les acteurs, pour engager la transition vers un bâti et un urbanisme post carbone,
- **Axe 2 :** Le développement de la production et de l'usage des nouvelles énergies, pour des solutions d'avenir durables,
- **Axe 3 :** Conjuguer nature et innovation, pour la préservation des ressources du territoire,
- **Axe 4 :** Agir globalement, pour un développement et une consommation plus responsables,
- **Axe 5** : Le Plan Climat une démarche innovante et participative, une véritable dynamique territoriale partagée.

Concernant les déplacements, le PCAET affirme les objectifs suivants :

Type de pollution dans le secteur du transport	Scénario "Sète agglopôle méditerranée"	Objectifs nationaux
Emissions de gaz à effet de serre	-32%	-31%
Consommation d'énergie	-22%	-20%

Tableau 2: Objectifs environnementaux prévus par le PACET au niveau de Sète agglopôle méditerranée et national

Les objectifs que se fixe Sète agglopôle méditerranée sont plus élevés que les objectifs nationaux, ce qui prouve une volonté d'engagement en faveur de l'environnement de la part de l'agglomération. Le projet du TCSP répond aux attentes de cette politique de développement durable en misant sur des transports en commun et les déplacements doux.

Il contribue à l'atteinte de l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre liées aux transports inscrit dans le PCAET par :

- La réduction de l'usage de la voiture individuelle via le report modal vers les transports collectifs et le vélo,
- L'exploitation sur la ligne express de matériel roulant à faibles émissions diminuant ainsi les rejets de GES liés au Transport collectif.

Le projet de TCSP apporte également des réponses aux attentes du PCAET en termes de réorganisation des transports et des stationnements : autant d'actions qui verront le jour grâce au TCSP sur la RD2.

S'agissant du PPA de l'aire urbaine Montpelliéraine, Sète agglopôle méditerranée se situe à la frange de ce dernier (seules deux communes de SAM sont impactées) mais travaille étroitement avec la Préfecture de l'Hérault sur ce dossier. Pour preuve, en 2021, Sète agglopôle méditerranée expérimente, sur 6 mois, une liaison maritime interbassin entre les communes de Sète et de Mèze. **Ce projet est soutenu par l'ADEME dans le cadre de la feuille de route du PPA de l'aire Montpelliéraine.**

2.3 Des études préalable à la mise en œuvre du projet

2.3.1 Le choix du mode de transport

L'étude de faisabilité pour la mise en place d'un transport en site propre a été menée en 2014. À la suite du diagnostic, plusieurs scénarios portant sur le mode de transport ont été comparés et sont résumés dans le tableau ci-contre.

Partageant le même objectif d'amélioration de la desserte, le choix du mode de transport s'est porté sur une ligne de transport avec une **infrastructure « légère » (scénario 3)** notamment car il permet de limiter l'impact financier pour la collectivité, tout en parvenant à une qualité de service importante par la réservation d'emprise pour le bus.

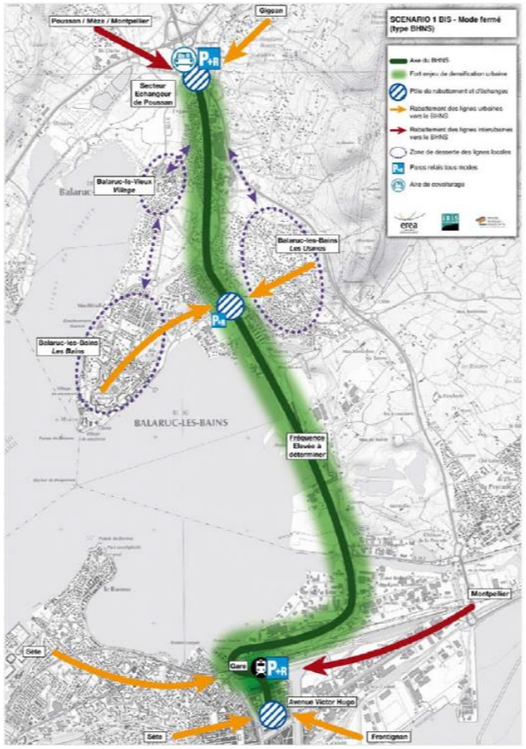
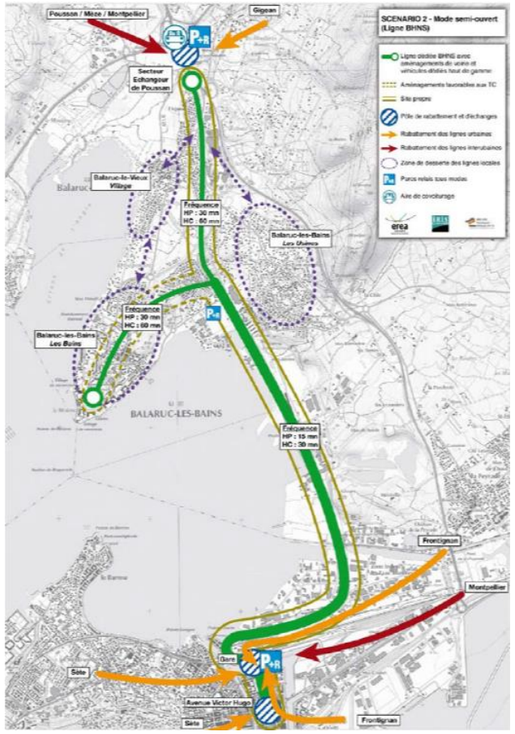
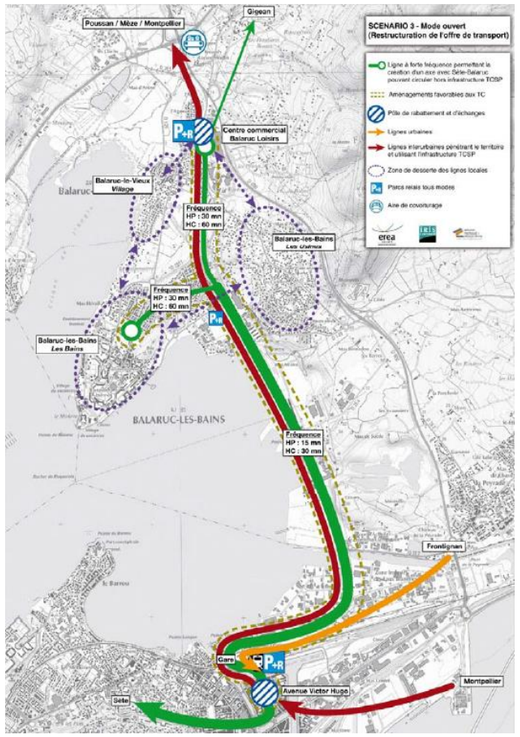
Scénario 1	Scénario 2	Scénario3
Mode fermé type tramway	**Mode semi-ouvert type BHNS**	**Restructuration de l'offre de transport mode ouvert**
Mise en place d'un mode lourd, type tramway entre la gare SNCF de Sète et le centre commercial de Balaruc Loisirs. Le mode fermé signifie que l'aménagement de la RD2 implique la présence sur la voie uniquement du tramway. Ce scénario se justifie par le projet urbain à long terme et nécessite cependant un financement très lourd.	Mise en place d'une ligne BHNS en forme de Y avec respectivement aux trois extrémités les villes de Balaruc-les-Bains, Balaruc-le-Vieux et Sète. Ce projet ambitieux nécessite un coût d'équipement élevé.	Ce scénario se fonde à partir des lignes de transports en commun déjà présentes sur le site. L'objectif est de développer un lien plus direct entre Balaruc-les-Bains, Balaruc-loisirs et Sète. Ce scénario s'appuie sur les problèmes de circulation actuels et permettra le développement des attractivités commerciales aux entrées des villes
		

Figure 8: Parcours du tramway du scénario 1

Figure 9: Parcours du BHNS du scénario 2

Figure 10: Restructuration des transports du scénario 3

2.3.2 L'étude du trafic pour déterminer le linéaire de site propre à aménager

L'étude de faisabilité résumée précédemment a permis de retenir un scénario : « Restructuration de l'offre de transport mode ouvert », identifié comme étant le plus adapté pour répondre aux problématiques du projet. Les phases d'études qui ont suivies (diagnostic et avant-projet) ont permis de préciser sur plusieurs aspects les contours du projet : l'emprise des aménagements, la longueur des sites propres à aménager, la gestion des carrefours, … Elles ont également permis de préciser l'ensemble des choix techniques et architecturaux.

Au démarrage des études de maîtrise d'œuvre complètes, un diagnostic circulation a été établi. Les principaux points à retenir sont détaillés dans les paragraphes suivants, et ont façonné l'insertion du TCSP.

La RD2 est une **voirie parallèle à la RD600** (située à l'est de la RD2). Cette dernière a pour projet d'être mise à 2x2 voies, et ainsi renforcer sa position de réseau principal nord/sud afin de relier Sète aux communes du nord et à l'A9. Ce projet d'élargissement de la RD600 délestera la RD2 d'une partie du trafic entrant ainsi pleinement en cohérence avec le projet de réalisation d'un TCSP au droit de la RD2.

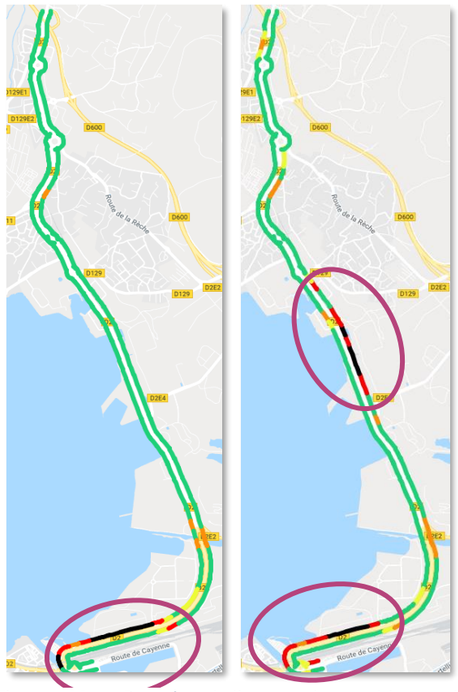


Figure 11 - Représentation cartographique des saturations sur une journée représentative aux heures de pointe du matin (à gauche) et du soir (à droite)

La méthodologie d'implantation des infrastructures de priorisation du transport s'est basée sur l'analyse des congestions quotidiennes. Le dimensionnement des longueurs de site propre a été effectué à partir des longueurs de file observées aux heures de pointes du matin et du soir.

Ainsi, il a été constaté que les zones à aménager en priorité sont :

- L'entrée de Sète, dans le sens Balaruc-Sète
- La portion de la RD2 se trouvant devant l'entreprise « Président », dans le sens Sète – Balaruc.

Les autres zones aménagées avec le site propre sont toutes les zones d'approche des intersections, afin que le bus puisse être priorisé par gestion des feux, qu'il s'agisse de giratoires ou de carrefours à priorité.

Le TCSP entre Balaruc et Sète comporte différents couloirs d'approche dans l'objectif d'avoir des temps de parcours optimisés notamment aux heures de pointe où le réseau viaire est congestionné.

Dans cet objectif, **6,2 km (arrondi) de couloirs d'approche sont prévus** :

- Sens Balaruc/ Sète : d'importants couloirs sont prévus à l'entrée de Sète jusqu'au Pont du Canal du Rhône à Sète. Ils seront insérés au centre de la voirie existante.
- Sens Sète/ Balaruc : le couloir de bus porte principalement sur l'entrée de Balaruc-les-Bains.
- Aux principales intersections, des couloirs d'approche sont aménagés permettant une traversée optimisée pour les transports collectifs.

Figure 12 - Bilan des linéaires de site propre aménagés

2.3.3 Un choix fort de réorganiser l'ensemble du réseau de bus autour de ce TCSP

2.3.3.1 Présentation du réseau existant

Le réseau de transports en commun, géré par Sète agglopôle méditerranée, est composé de 20 lignes régulières, dont 7 lignes internes à la commune de Sète, et de 3 lignes saisonnières. Sur les 20 lignes du réseau, 15 des lignes desservent le centre-ville de Sète.

Le réseau Sète Agglopôle Mobilité (SAM) dessert 14 communes.

Aujourd'hui, l'axe de la RD2 est parcouru par différentes lignes du réseau :

- Les lignes 20 (Mèze – Sète) et 21 (Poussan-Sète) et 23 (Villeveyrac-Sète) empruntent la totalité du parcours du TCSP ;
- Les lignes 10 (Sète – Balaruc-les-Bains) et 13 (Sète Gigean) empruntent la RD13 à partir de Balaruc-les-Bains ;
- La ligne 22 (Montbazin – Sète) emprunte une partie de la RD2 entre Balaruc-le-Vieux et la route de la Rêche.

Le réseau SAM existant ainsi que son articulation au sein des communes du territoire est représenté ci-dessous :

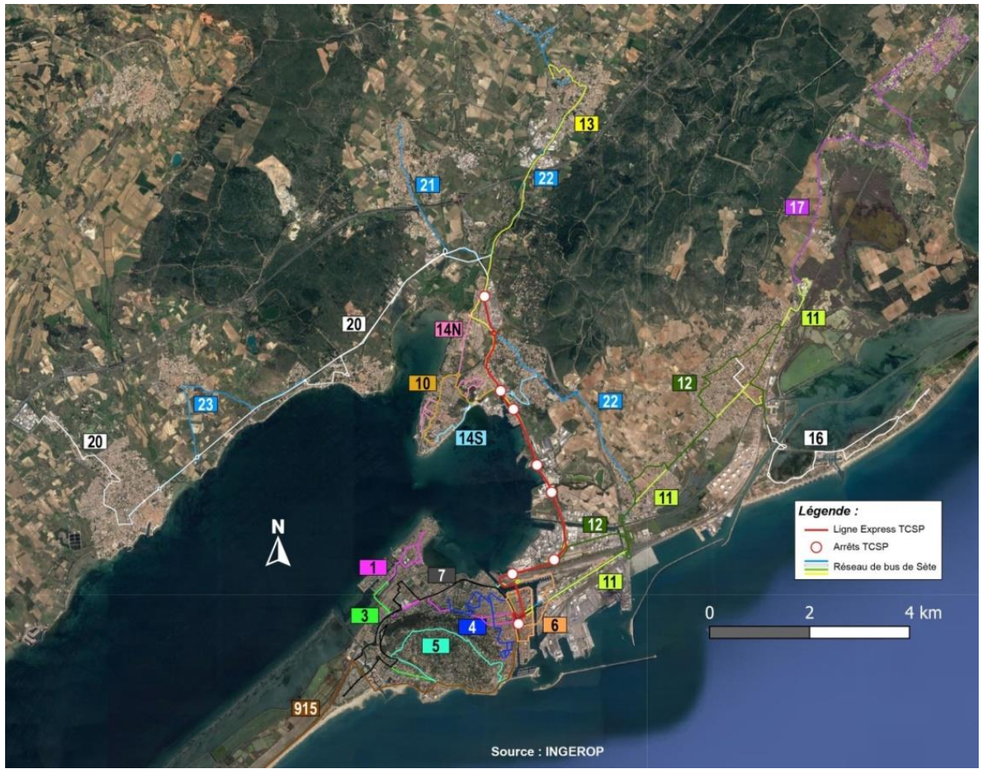


Figure 13 - le tracé du TCSP dans le réseau actuel

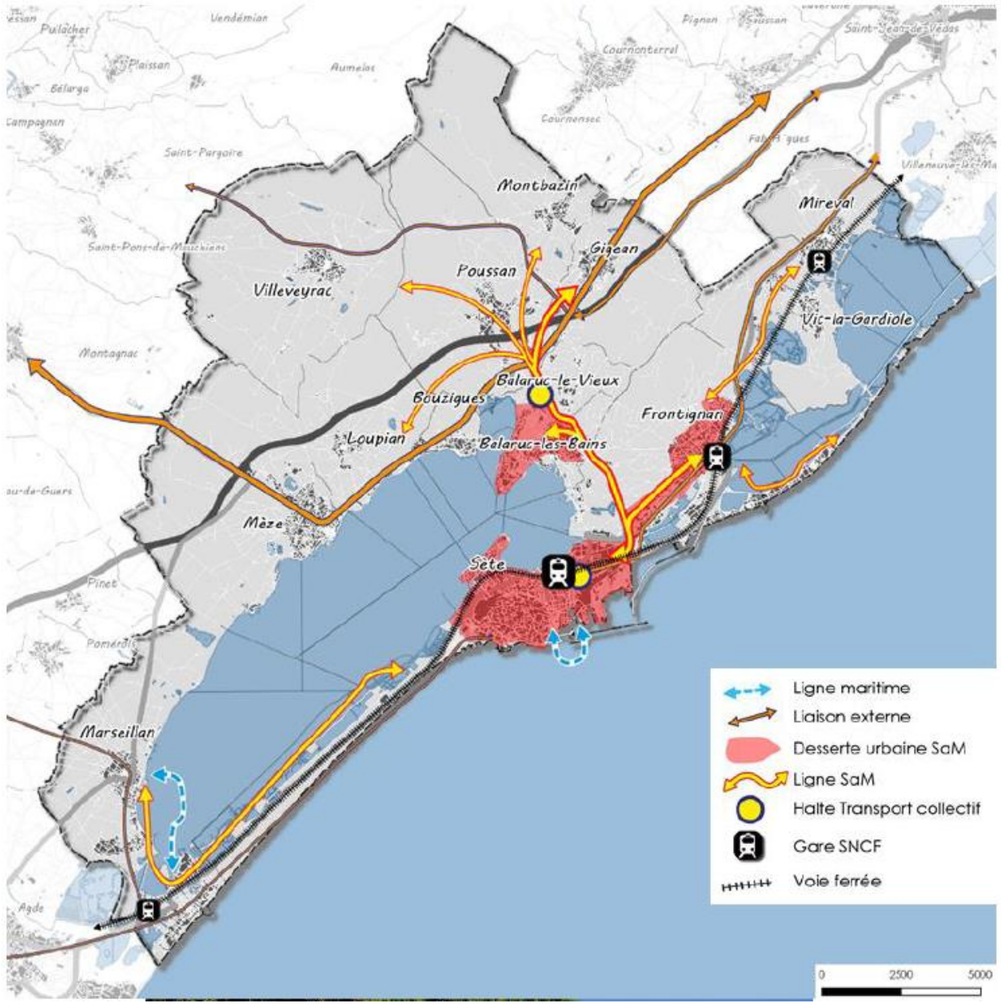


Figure 14 : Schéma de principe actuel de desserte en Transports en Commun (Source : PDU 2020 – 2030)

2.3.3.2 *Une refonte en profondeur du réseau à l'horizon du TCSP*

Pour accompagner l'arrivée du TCSP, une restructuration très importante du réseau SAM est prévue.

Toutes les lignes du secteur nord du territoire (13, 20, 21, 22 et 23) seront désormais en terminus à Balaruc le-Vieux (Centre Commercial). La ligne Express assurant désormais exclusivement le lien vers la commune de Sète.

La ligne 10 ne sera pas restructurée mais partagera un itinéraire commun avec la ligne Express. Elle utilisera les aménagements du TCSP et bénéficiera des gains de temps et de confort sur cette ligne.

Le réseau SAM ainsi restructuré permet une organisation en étoile des lignes à Balaruc-le-Vieux et permet ainsi d'optimiser et simplifier les trajets jusqu'au cœur de Sète.

Les lignes impactées par l'arrivée de la ligne Express, par une restructuration, suppression ou usage des aménagements TCSP, sont représentées sur la carte suivante. Les autres lignes sont inchangées à l'exception de la ligne 21 qui voit son tracé prolongé jusqu'à Villeveyrac.

Figure 15 - Les lignes du réseau futur modifiées par la création du TCSP et de la Gare routière de Balaruc-le-vieux

Avec l'arrivée de la ligne Express et la restructuration du réseau, certaines lignes verront leur offre augmenter. Ainsi, la restructuration des lignes s'accompagnera aussi d'une restructuration des matrices horaires de passage. Cette mesure s'ancre pleinement dans les actions du PDU visant à consolider le réseau et à renforcer l'attractivité des lignes SAM, par un renforcement des cadences.

Une analyse de l'évolution de l'offre est présentée dans le tableau ci-dessous :

Tableau 3 - Réorganisation de l'offre

	Nombre de navette par jour (2 sens confondus)		
Ligne	**Offre en 2020**	**Offre restructurée**	**Evolution de l'offre**
10 - tronçon TCSP	132	134	+2 %
10 - autre tronçon	52	52	0 %
Autres lignes - tronçon TCSP	80	82	+3 %
Ligne Express	-	82	
Autres - portions nord :			
13	36	*cf la 22 pour section au Nord*	-33 %
20	14	18	+29 %
21	18	18	0 %
22	14	24	+71 %
23	12	20	+67 %

L'ensemble de cette restructuration s'appuiera sur la Gare Routière d'Echange Multimodale de Balaruc-le-Vieux.

2.3.3.3 *La Gare Routière d'Echanges Multimodale à Balaruc-le-Vieux*

Le giratoire dit « du centre commercial » de Balaruc-le-Vieux correspond à l'extrémité nord du tracé de la ligne express.

Ce secteur à caractère interurbain et routier par la grande dimension du giratoire dispose d'emprises disponibles pouvant être libérées facilement, ayant permis dès le début du projet d'envisager un aménagement d'envergure pour les transports.

Entre une zone résidentielle et une zone commerciale et artisanale, les déplacements doux autour du giratoire sont actuellement peu favorisés, et la desserte en bus ne se fait que par un unique abri, aux cheminements non accessibles. Cet arrêt est pour l'heure desservi par plusieurs lignes du réseau de Sète agglopôle méditerranée :

- Ligne 14 N et S : Balaruc-le-Vieux – Balaruc-les-Bains
- Ligne 20 : Sète – Balaruc-le-Vieux – Mèze
- Ligne 21 : Sète – Balaruc-le-Vieux – Poussan
- Ligne 22 : Sète – Balaruc-le-Vieux – Montbazin
- Ligne 23 : Sète – Balaruc-le-Vieux – Villeveyrac
- Ligne 13 : Sète – Gigean

En plus de celles-ci, des lignes (603 et 604) du réseau LiO (gérées par la Région Occitanie) y transitent ainsi que des lignes de transports scolaires assurées par Hérault Transport. Dans le fonctionnement actuel de la zone, certains bus régulent de manière non-organisée dans la ZAC de la Barrière.

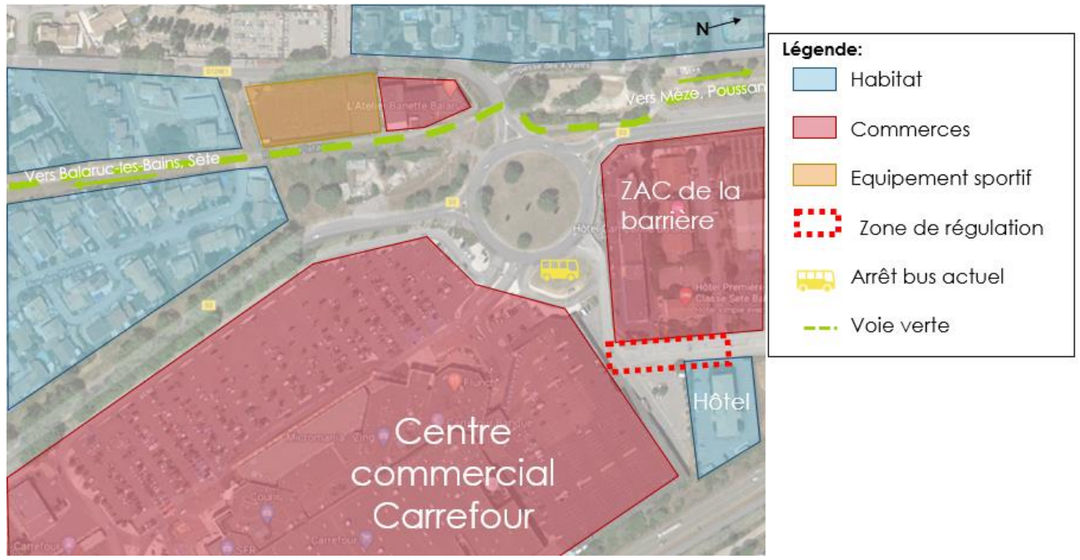


Figure 16 Carte de la situation actuelle autour du giratoire d'entrée à Balaruc-le-Vieux

En lien avec les objectifs de réorganisation du réseau de transport sur le nord-est du territoire, la gare routière de Balaruc-le-Vieux a pour objectif d'orienter le report modal au nord du TCSP et permettre le rabattement des lignes du nord vers la ligne express.

L'aménagement prévoit la réduction du diamètre du giratoire et la réorganisation des accès aux différentes quartiers et zones d'activités. La gare routière sera desservie par la voie verte et de nouvelles traversées piétonnes seront aménagées pour permettre la perméabilité entre l'est et l'ouest du giratoire. L'infrastructure sera composée de 8 quais de bus pour permettre au réseau de fonctionner et aux bus des autres réseaux d'y assurer leur service.

L'îlot central de la gare routière est composé d'abris classiques et de pergolas assurant fraicheur en été, et protection contre le vent et la pluie toute l'année. L'information sera présente sous la forme d'affichage statique et de panneaux dynamiques (borne d'Information voyageur, écrans, etc…).

Enfin, l'aménagement global comprend également la recréation d'une aire de jeux à l'ouest, d'une noue paysagée pour assurer la gestion des eaux de ruissellement. Tous ces éléments seront connectés grâce au giratoire à 4 branches au centre.

Figure 17 – Plan projet de la gare routière à Balaruc-le-Vieux

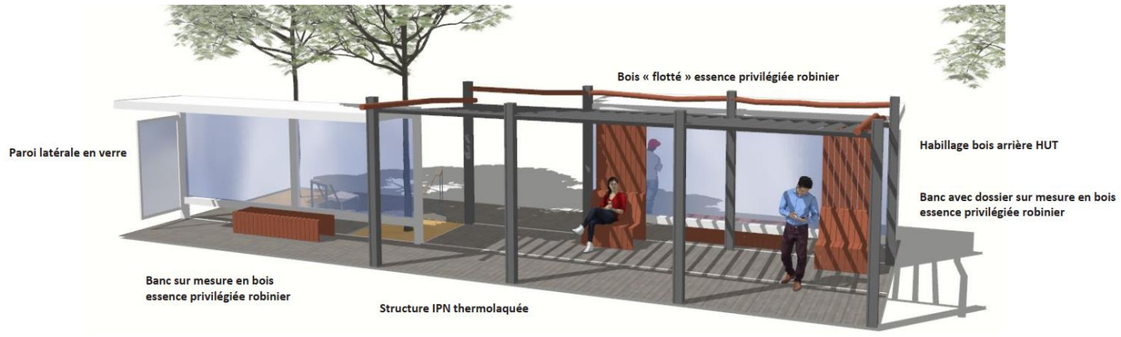


Figure 18 - Vue 3D d'un abris sur la gare routière de Balaruc-le-Vieux

2.3.3.4 *La voie verte intercommunale au droit de la RD2 :*

La mise en place d'une politique cyclable cohérente est un objectif majeur dans la promotion du vélo sur le territoire. Le schéma cyclable intercommunal, répond aux priorités du PDU et vient compléter le Plan vélo du département de l'Hérault. Le schéma cyclable se décline selon plusieurs thèmes d'actions, que sont :

- La mise en place **d'itinéraires cyclables**, en passant notamment par la résorption des discontinuités du réseau existant,
- La mise en place du **jalonnement cyclable,** pour homogénéiser la signalisation directionnelle à l'échelle intercommunale,
- L'offre de **stationnement** de courte, moyenne et longue durée, dans le but de protéger les usagers du risque de vol,
- La **promotion des services dédiés aux cyclistes :** pour proposer de la location de matériel, ou des applications d'informations.

Le projet de requalification de la RD2 **intègre la requalification de l'ancienne voie ferrée en une voie verte intercommunale** qui longe la RD2 et la future ligne express.

Cette voie verte reliant Balaruc-les-Bains à Sète est située en plein cœur de l'agglomération. D'une longueur **de 5 kilomètres pour une largeur de 3 à 5 mètres** selon les secteurs, elle permettra de compléter l'armature du réseau cyclable intercommunal, notamment en se raccordant :

- Au Nord, à la voie verte de Mèze à Balaruc-les-Bains ;
- Au niveau de la Peyrade, au projet de piste bidirectionnelle du Conseil Départemental ;
- Au Sud, au Pôle d'Échange Multimodal à Sète.

Au-delà de cette nouvelle continuité reliant des itinéraires cyclables structurants pour les déplacements touristiques (véloroutes Via Rhôna, Canal du Midi, etc…), et quotidiens, l'aménagement du TCSP a pour objectif de sécuriser les traversées.

Figure 19 - Inauguration du premier tronçon de la voie verte intercommunale entre Sète et Balaruc-les-Bains (source https://www.agglopole.fr/une-voie-verte-relie-sete-a-balaruc/)

Voie ferrée en 2016	Voie verte en 2020

Tableau 4: Requalification du chemin de fer en voie verte

2.3.4 Avancement des études

L'opération TCSP comprend donc un ensemble de projets déployés le long du tracé, chaque projet répond à un objectif précis de requalification de la RD2.

Opération	Avancement
Le TCSP sur la RD2	Etudes niveau AVP achevée **début 2021** Etudes niveau PRO à partir de **mai 2021**
Gare Routière à Balaruc le-Vieux	Etudes niveau PRO achevée en **avril 2021** Lancement des travaux **au Premier trimestre 2022**
Voie verte intercommunale	Etudes niveau PRO achevée en **juin 2019** Première tranche mise en service en **2020** **Deuxième tranche : démarrage des travaux en septembre 2021 et mise en service prévue en août 2022** **Troisième tranche : démarrage travaux en 2023**

Le projet de la ligne de Transport collectif en Site propre

3 Le projet de la ligne de Transport collectif en Site propre

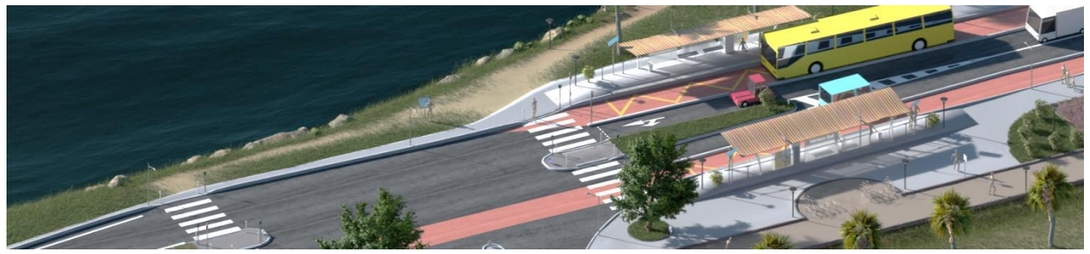
3.1 Caractéristiques principales

3.1.1.1 Les bénéfices attendus

Le premier TCSP de Sète agglopôle méditerranée sera exemplaire.

Les bénéfices attendus par l'ensemble des parties prenantes sont les suivants :

- **En matière de Transport :** L'amélioration de l'attractivité des transports en commun en offrant une alternative à la voiture individuelle,
- **En matière de Cadre de vie :** La sécurisation de tous les modes par une transition urbaine réussie,
- **En matière Environnement :** L'amélioration la qualité de vie sur l'est du bassin de Thau (création d'espaces paysagers de qualité, amélioration de qualité de l'air par l'utilisation d'un matériel roulant électrique et la diminution du trafic sur la RD2, bruit, ...).



Les principales informations sur l'offre sont les suivantes :

Fréquence : 20 min tout au long de la journée, sur l'ensemble de l'année.

Amplitude horaire : 6h45 – 21h

Vitesse commerciale prévue : 23 km/h

Temps de parcours Sète (Noël Guignon) – Balaruc-le-Vieux (Centre Commercial) : 18 minutes

Distance : **9,65 km** dont **6,2 km** de TCSP dans les 2 sens

Régularité et ponctualité garantie : les choix d'aménagements permettent une large robustesse en exploitation :

- Voie dédiée
- Traversées routières donnant la priorité au bus express

Des équipements conçus pour rendre un service de haute qualité :

- les stations sont complétement accessibles aux PMR : les stations sont reliées à la ville par des cheminements PMR. Des stationnements PMR sont à proximité de chacune des stations, des rampes d'accès aux stations sont prévues, les rames sont à hauteur des quais et sont équipées de plancher bas ;
- les stations pourront accueillir, si cela s'avère nécessaire, des bus de 18m.
- un système d'information voyageur transmet l'horaire du prochain bus express en station. A terme cette information sera également accessible via Internet (cf. site Le Pilote),
- un confort d'attente et de transport indispensable : les stations sont équipées d'abris voyageurs et de bancs, les bus seront confortables et offriront des places assises pour les personnes effectuant le parcours complet.

3.1.1.2 Les caractéristiques du matériel roulant utilisé

En lien avec la demande de bonus financier spécifique « Utilisation uniquement de véhicules routiers zéro émission»

Conformément aux orientations du PDU 2020-2030 et du PCAET, le projet du TCSP allie à la fois efficacité des transports et respect de l'environnement.

C'est pourquoi une étude de faisabilité (candidature retenue au titre de l'appel à projets national de l'ADEME concernant la faisabilité du déploiement d'une flotte de bus électriques) a été menée sur la mise en exploitation de matériels électriques sur certaines lignes de l'agglomération.

Les lignes de bus étudiées furent les lignes 1 / 2 / 3 / 11 et la ligne express qui sera supportée par l'infrastructure de TCSP. Ces 5 lignes transportent 70 % des passagers du réseau.

L'étude a conclu sur une **bonne adéquation entre les conditions du réseau de Sète agglopôle méditerranée et les matériels de type « Bus électrique à recharge lente ». L'agglomération s'engage donc à renouveler sa flotte sur les lignes concernées avec un matériel 100% électrique. La ligne empruntant le TCSP sera concernée lors de sa mise en service.**

Figure 20- Matériel actuel sur le réseau SAM

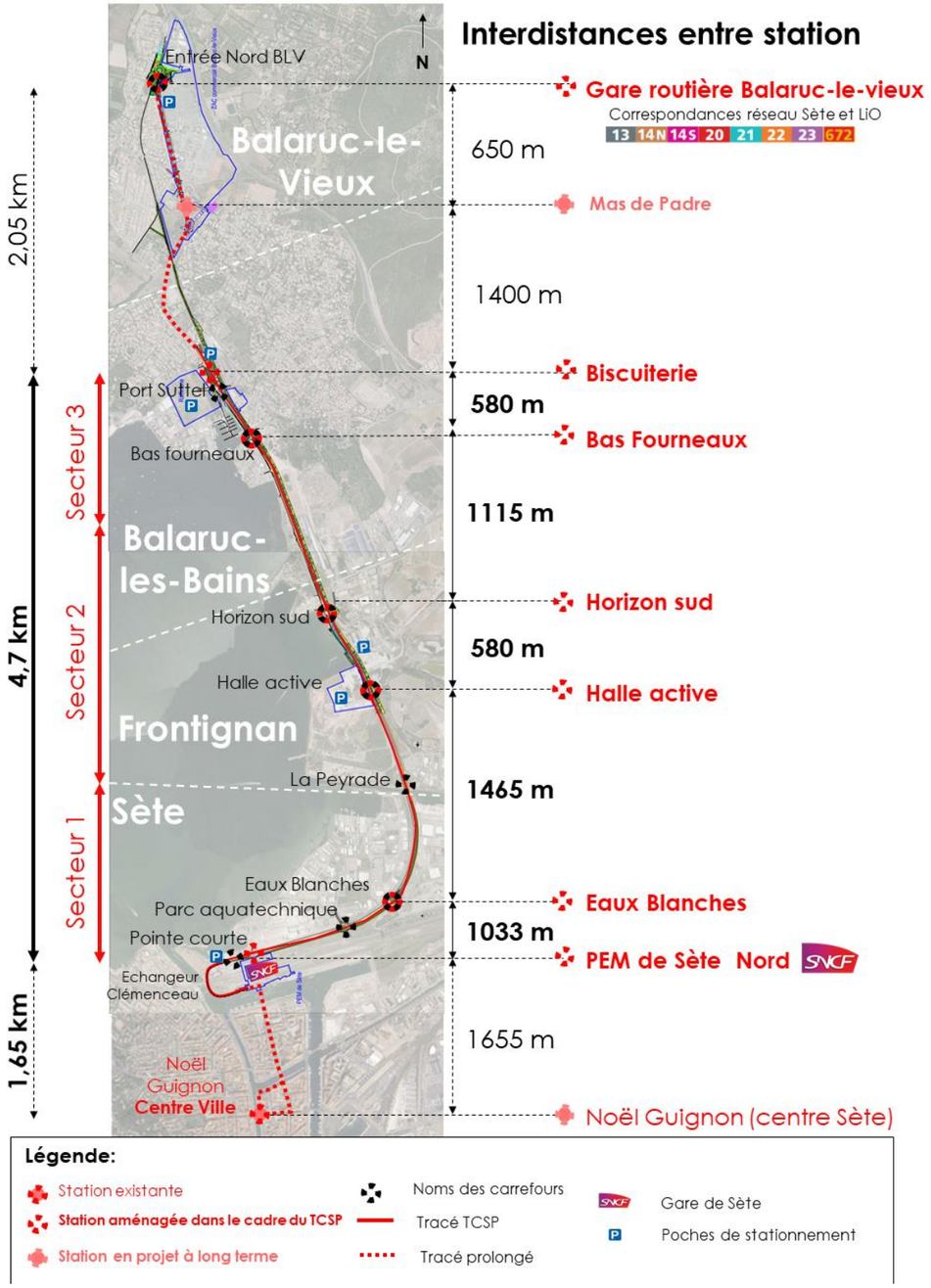


Figure 21 - Carte de localisation du tracé et des stations du TCSP

3.1.1.3 Le tracé du projet

Au sud, la ligne express démarrera sa course à l'arrêt **Noël Guignon**, au cœur de Sète, mais le tracé du projet, lui, ne commence qu'à partir du sud de **l'échangeur Clémenceau à Sète**. Il s'agit de l'ouvrage qui fait le lien pour les véhicules entre le nord du territoire et le centre-ville, en franchissant les voies ferrées.

Il se développe le long de la RD2 en remontant vers le nord. Le secteur de **l'entrée Est de Sète** est caractérisé par un tissu bâti peu dense, principalement composé de zones d'activités économiques : les Eaux Blanches et le parc Aquatechnique.

Après avoir franchi le **canal de la Peyrade**, le TCSP poursuit en traversant l'est du territoire de Frontignan et passe devant les **anciennes cimenteries Lafarge**, en cours de démantèlement, et qui accueilleront à long terme un parking et une **« Halle active »** (site central multi activités d'accueil d'évènements culturels et sportifs).

Il chemine ensuite le long de l'étang, devant l'entreprise **Président et le siège des locaux de Sète agglopôle méditerranée** pour parvenir jusqu'à Balaruc-les-Bains. Il dessert tour à tour : les **Bas Fourneaux, Port Suttel** et le quartier de la biscuiterie, hébergée dans l'ancienne **gare de Balaruc-les-Bains.** Cette dernière section est la plus urbaine de l'ensemble du tracé.

La ligne express poursuivra vers le nord sur un tronçon non aménagé, car les conditions de circulation y sont fluides, jusqu'à l'entrée de la **Zone Commerciale à Balaruc-le-Vieux**. Cette zone est concernée par un réaménagement d'ensemble (bâtis et voiries) et par la création d'une connexion avec la RD600 dans une temporalité plus lointaine que la mise en service du TCSP.

Pour finir, la ligne express aura pour terminus la **Gare Routière d'Echange Multimodale à Balaruc-le-Vieux**.

3.1.1.4 Les stations

Localisation

Les stations TCSP aménagées dans le cadre du projet sont au nombre de 7 et réparties conformément au schéma ci-contre.

D'autre part, au sud, le terminus de la ligne express est existant, tandis qu'au nord, une station supplémentaire sera aménagée au cœur de la ZAC commerciale à Balaruc-le-vieux, portant le nombre de stations à terme à 9.

L'interdistance moyenne entre les stations du TCSP sur le tronçon principal (entre PEM à Sète Nord et Biscuiterie) est de **954 m.**

Lorsque l'on considère le tracé prolongé menant aux terminus de la ligne express, cette interdistance est portée à **1,2 km.**

Le choix de leur positionnement a répondu à 2 principes :

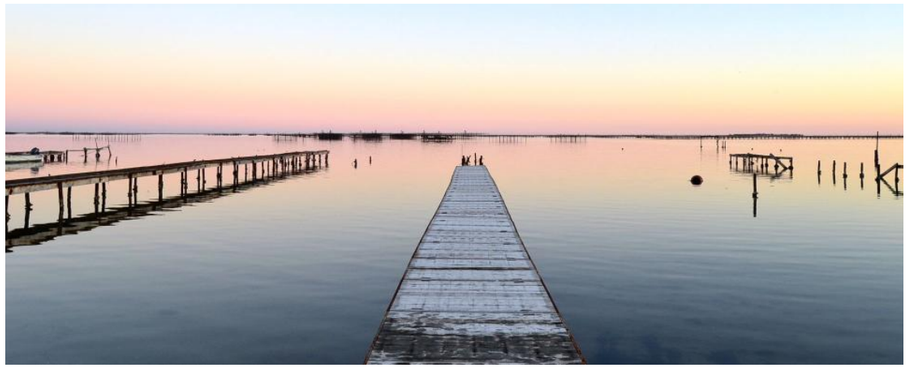
- **Un positionnement en lien avec les pôles générateurs existants** : les bassins d'emploi, les zones résidentielles et les zones commerciales majeures,
- **Un positionnement qui préfigure les projets du territoire** : PEM à Sète Nord, qui sera connecté à la gare dès la mise en service de la passerelle, et le projet de «Halle active», qui trouvera son sens lors de la requalification de la friche industrielle existante.

Stations et lieux d'échanges

Les 7 stations en ligne sont prévues sur l'axe du TCSP. Des partis pris architecturaux forts ont été faits au niveau de l'AVP qui considère les stations comme des lieux d'échanges et des haltes dans le paysage. Le projet du TCSP se veut contemporain et identitaire du patrimoine naturel environnant. Pour ce faire, les stations devront faire référence aux structures légères des pontons de l'étang de Thau. Au niveau de sa fonctionnalité, la structure devra protéger les usagers du vent, du soleil, de la pluie et elle restera avant tout sécuritaire vis-à-vis des transports.

Afin de favoriser l'intermodalité et le développement des modes de déplacements doux, des arceaux vélos seront disposés sur certaines stations.

Inspiration architecturale



Type de point d'arrêt alliant confort, équipement et convivialité

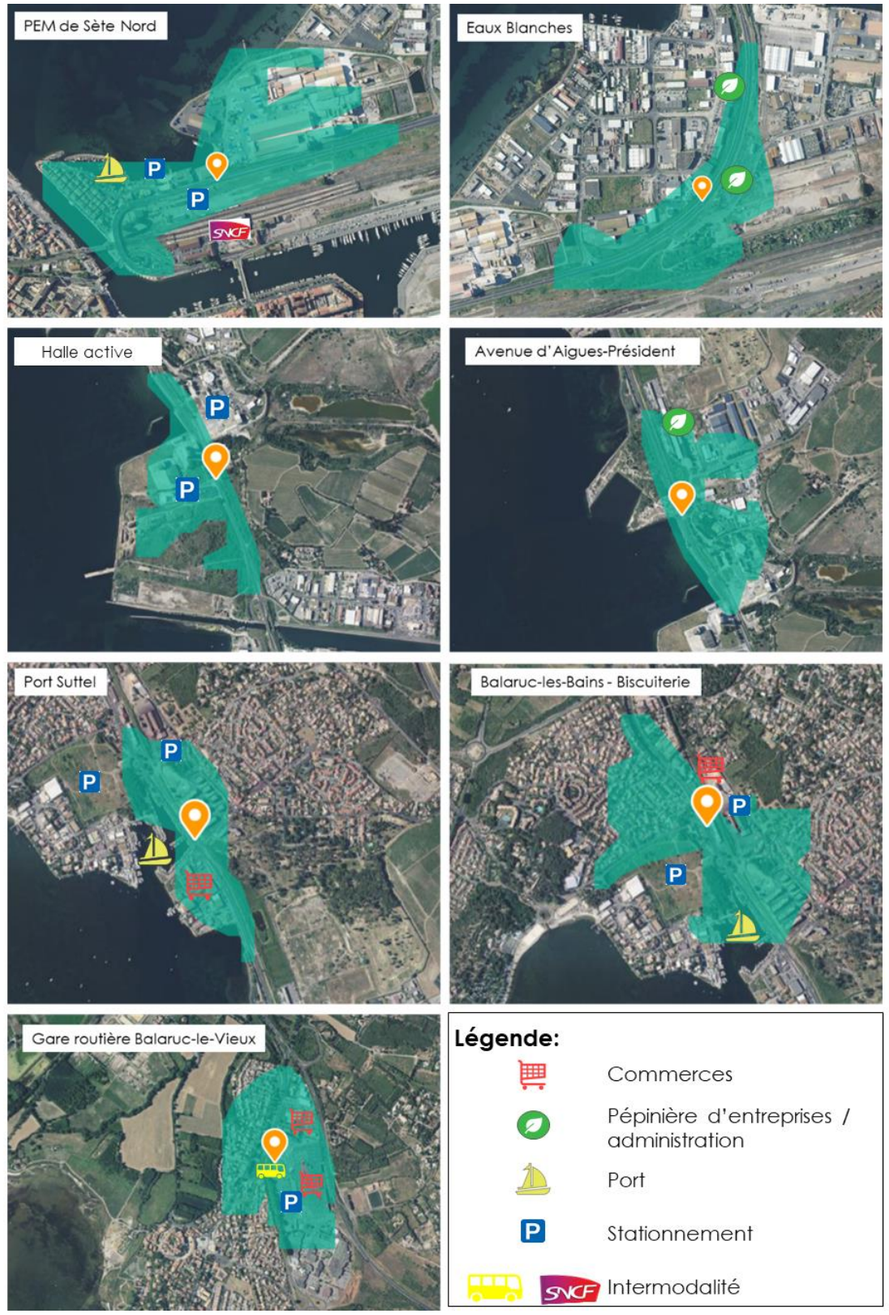


Figure 22 - Représentation des isodistances de 500m autour des stations

A l'échelle du TCSP, les stations feront office de nouveaux lieux de vie. Les isochrones ci-contre montrent les nombreux équipements desservis par le transport.

Au sud, l'arrêt du PEM aura un intérêt tout particulier pour l'accès à la gare et permettra de satisfaire les usagers du parking-relais. La proximité du quartier de la pointe courte présente également un intérêt touristique fort.

En remontant le tracé, les stations ont davantage vocation à permettre aux habitants de relier leur lieux de vie aux lieux de travail et de commerces.

Mobilier urbain et signalétique

Les partis d'aménagement du mobilier urbain et de la signalétique ont également été définis au stade de l'AVP en fonction des milieux traversés. Pour les milieux urbains, il s'agit d'utiliser le métal. Pour délimiter la voie verte intercommunale, le mobilier sera en bois pour renforcer les espaces naturels.

Les revêtements seront fondés sur des matériaux pérennes et durables avec des bétons clairs par exemple et des enrobés à lien végétal qui ont été mis en œuvre sur la voie verte. L'éclairage sera également adapté le long du parcours.

Pour les entrées des villes, une lumière plutôt lumineuse sera privilégiée. A l'inverse, dans la partie boisée le long de la voie verte, les lumières seront plus tamisées pour respecter la faune.

Figure 23 - mobilier mis en place pour les vélos

Dans un même temps, le projet s'attache à offrir de nouveaux services pour les modes doux. Le vol et l'insécurité sont les principaux freins à l'usage du vélo. En installant des box vélos fermés et sécurisés par les cadenas des utilisateurs, Sète agglopôle méditerranée participe à la protection des cycles et en favorise ainsi l'usage.

Des zones de stationnement cycles sont prévues le long du tracé, en particulier aux abords des stations du TCSP. Equipées de caméras, les stations seront des lieux sûrs dont l'objectif est d'éviter au maximum les incivilités.

3.2 Présentation des différentes sections

3.2.1 Secteur : Entrée de Sète

Ce premier tronçon se développe entre l'échangeur Clémenceau, situé à l'ouest du Pôle d'Echange Multimodal à Sète, et l'échangeur de la Peyrade, à la jonction entre Frontignan et Sète.

Malgré sa position stratégique, cette séquence d'entrée de ville traverse aujourd'hui un territoire de friches et de zones d'activités, caractérisée par un « vide paysager » . Au-delà d'une simple insertion de voie de bus, les larges emprises routières (60 mètres) participeront à la mutation urbaine du site par la réalisation d'un véritable Boulevard Urbain.

Ce dernier va permettre :

- Un aménagement qualitatif rétablissant **un équilibre** entre centre-ville et entrée de ville ;
- La prise en compte de facteurs urbains primordiaux que sont l'accessibilité, la transversalité, le confort de rééquilibrer le partage de l'espace.

Insertion :

L'objectif sur ce tronçon est d'insérer la voie de transport de sorte à prioriser au mieux le bus. Dans le sens Nord-Sud, les congestions sont importantes, ainsi le choix a été fait d'aménager un site propre continu en central.

La forme des carrefours s'est imposée d'elle-même, des giratoires percés sont donc prévus. Ils seront gérés par feux pour la traversée sécurisée des bus. L'intersection menant à la zone d'activités des Eaux Blanches va être déplacée à l'Est afin d'être alignée sur le nouvel accès au Parc Aquatechnique.

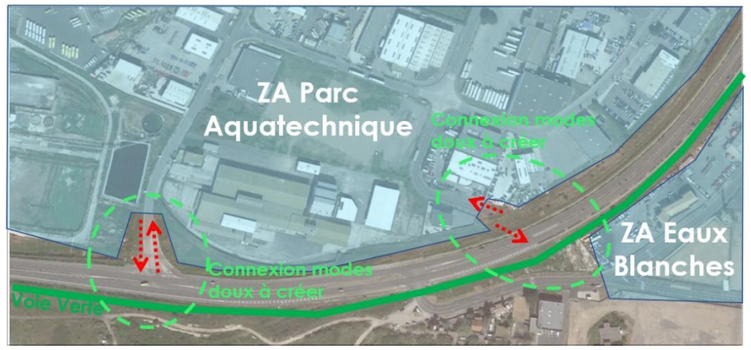
Deux stations TCSP seront créées :

- La station PEM de Sète Nord, qui sera à l'interface du parking-relais de la gare et disposera, à la mise en service, d'un accès direct à l'équipement grâce à la passerelle (hors opération) ;
- La station Eaux Blanches qui dessert les 2 zones d'activités.

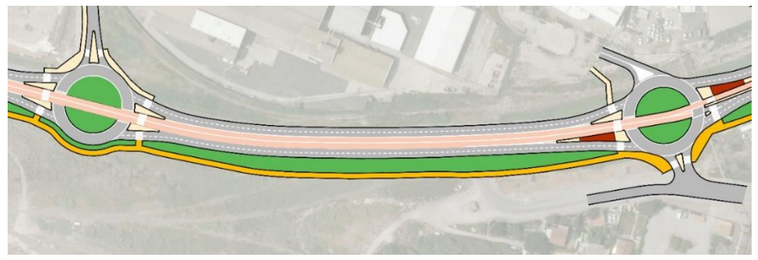
En lien avec la création de la voie verte le long du tracé, des traversées modes doux sécurisées seront implantées à chaque intersection, afin de gérer les mouvements des piétons en lien avec le transport, et de desservir les zones d'activités qui constituent deux pôles générateurs de déplacements importants.

Figure 24 - RD2 en entrée de Sète, situation actuelle à gauche, situation projeté à droite

Configuration actuelle de la RD2



Plan du projet d'insertion du TCSP sur la RD2 en entrée de Sète



Impact sur la circulation :

Les aménagements ont pour vocation d'améliorer considérablement la circulation des transports sur la zone, en les isolant du trafic.

Par ailleurs, l'étude de circulation sur la zone, appuyée par une simulation dynamique, a montré que de tels aménagements permettront d'améliorer la circulation des véhicules particuliers souhaitant entrer dans Sète. En comparant les carrefours et les giratoires sur l'axe, il a été constaté que les giratoires permettent la fluidification du trafic.

On observe un gain de temps de près de 3 minutes pour les TC sur une longueur de 2 km.

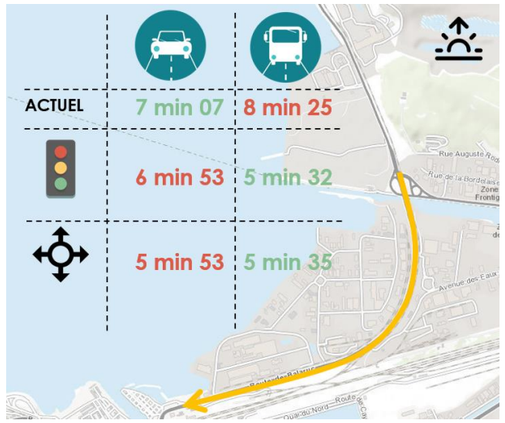


Figure 25 Comparaison des temps de parcours, le matin, dans le sens entrant dans Sète

Retrouvez la vidéo du projet sur l'entrée de Sète (sens nord – sud) en suivant le QR Code, ou le lien ci-dessous :
https://www.youtube.com/watch?v=rOYyxW374RM

3.2.2 Secteur : La Peyrade – Horizon Sud

En passant l'échangeur de La Peyrade et en remontant vers le Nord, la RD2 longe l'étang de Thau sur 3,5 km. Sur cette deuxième section, le tracé du projet s'insère tout d'abord entre deux friches industrielles, sur lesquelles était implantée une ancienne cimenterie. Puis, au croisement avec l'avenue d'Aigues, l'accès à des entreprises se fait ainsi qu'au siège de Sète agglopôle méditerranée. Cette section se poursuit jusqu'aux Bas Fourneaux, carrefour à feux existant desservant une zone commerciale et technique à l'ouest, et des lotissements à l'Est.

Le profil actuel de la route est d'environ 7 mètres et comporte 2 bandes cyclables. Le site de l'ancienne cimenterie va accueillir **une «Halle active»** mais également un parc de stationnement paysager qui se développera de l'autre côté de la RD2 sur les anciennes carrières.

Insertion :

L'objectif est de créer r deux carrefours, l'aménagement ou le réaménagement de stations :

- Carrefour pour le projet de «Halle active»,
- Carrefour avec l'avenue d'Aigues (arrêt de bus existant mais non PMR et non protégé des intempéries).

Le carrefour des Bas Fourneaux sera lui réaménagé, par la création de files de dédiées, et par des voies dédiées au TCSP.

Le transport s'intègrera dans des couloirs d'approches latéraux au niveau des carrefours à feux, et la priorité leur sera donnée au départ de la station. Sur la section entre l'Avenue d'Aigues et les Bas Fourneaux, le site propre est continu sur 1,8 km, pour pallier aux congestions récurrentes dans le sens « Sud – Nord ».

Cette séquence va devenir un point d'intérêt majeur du tracé du TCSP, car les aménagements devront intégrer la réalisation phasée des projets connexes et les anticiper en créant un carrefour pour la Halle active, une station et des voies en site propre, et notamment des traversées sécurisées d'une rive à l'autre des voies de circulation. Le traitement paysager permettra de prolonger le corridor écologique des collines de la Gardiole et de le connecter aux secteurs protégés de l'Etang.

Figure 26 - l'ancienne cimenterie (à g.) et le carrefour avec l'avenue d'Aigues (à d.)

Impact sur la circulation :

Les deux carrefours auront un impact sur la circulation, ils vont réduire la vitesse sur l'axe et créer des arrêts pour les véhicules particuliers.

En outre, ces aménagements seront réellement bénéfiques pour la sécurité de l'ensemble des usages :

- Les véhicules motorisés particuliers, en organisant les mouvements de tourne,
- Les modes doux, en créant des traversées de la RD2 et ses perpendiculaires,
- Les transports, en leur offrant des zones des voies propres pour permettre la dépose-collecte des usagers hors du flux de circulation.

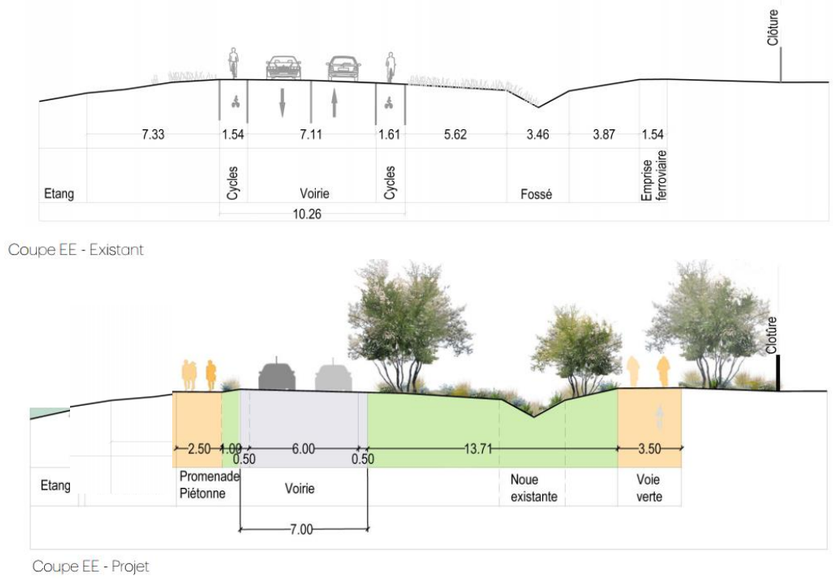


Figure 27 - Coupe projet sur la RD2 - section sans site propre – Ingérop 2020

Figure 28 - La RD2 dans son environnement - situation projetée – ILEX 2018

3.2.3 Secteur : Balaruc-les-Bains

La troisième et dernière section du TCSP s'étend entre le carrefour des Bas fourneaux et l'ancienne Gare de Balaruc-les-Bains qui accueille désormais une biscuiterie. Depuis les Bas fourneaux jusqu'au Port Suttel faisant l'objet d'un projet de rénovation, les aménagements vont permettre de requalifier l'entrée Sud de la ville.

En arrivant de Balaruc-les-Bains, l'ancienne gare et ses commerces se découvrent au travers de massifs fleuris qui accompagnent les voiries. L'entrée de Balaruc-les-Bains par l'avenue de la gare reste quant à elle relativement confidentielle.

Insertion :

L'arrivée du TCSP et de la voie verte sera l'occasion de réorganiser les espaces, notamment sur l'espace face aux commerces de Balaruc-les-Bains.

Il est ainsi prévu de créer un carrefour à feux à 4 branches en place de l'actuel giratoire « Serpentin », qui permettra un accès au projet de P+R de la Raffinerie (moyen terme), mais également de gérer la priorité par feux du TCSP.

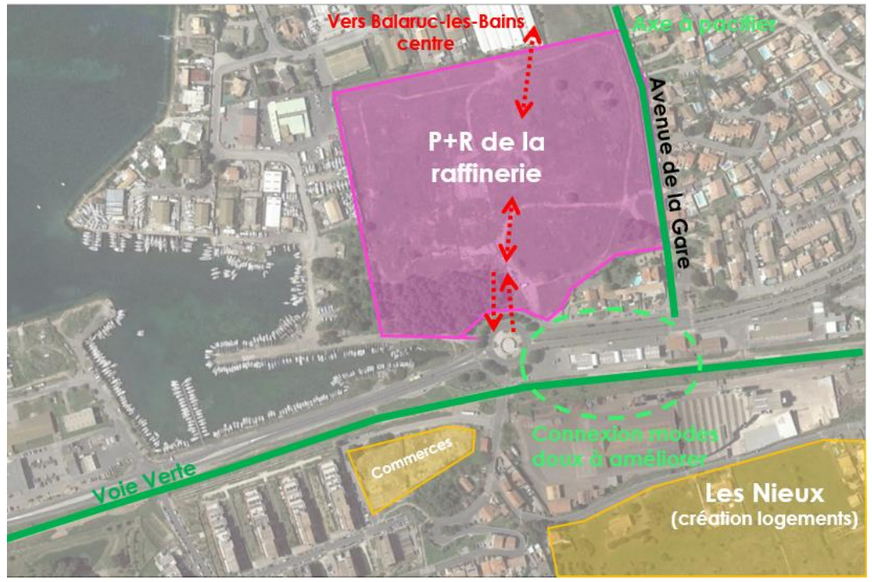
Une voie de TCSP s'intègrera de part et d'autre du carrefour, et de la même manière au carrefour suivant au Nord. Ce carrefour, situé face à la biscuiterie, à vocation à ne devenir qu'un plateau traversant, avec le projet de mutation de l'avenue de la Gare en une voirie de desserte qui ne débouchera plus.

Une unique station est prévue sur cette section, au plus proche des logements et des commerces.

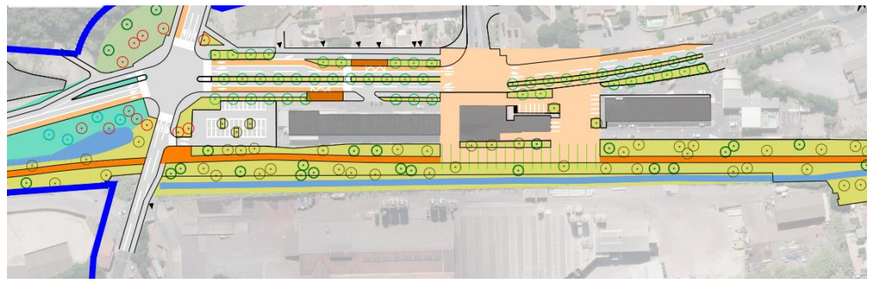
Impact sur la circulation :

La principale modification concernant la circulation réside dans la transformation du giratoire en carrefour à feux, et la modification des connexions au centre-ville de Balaruc-les-Bains qui se fera désormais à travers du P+R de la Raffinerie.

Configuration actuelle de la RD2



Plan du projet d'insertion du TCSP sur la RD2 en entrée de Sète



Retrouvez la vidéo du projet entre Horizon Sud et Balaruc-les-Bains (sens sud – nord) en suivant le QR Code, ou le lien ci-dessous : https://www.youtube.com/watch?v=p5Soby3lVGo

3.2.4 Des extensions futures pour le TCSP

3.2.4.1 Au cœur de Sète

En franchissant l'échangeur Clémenceau, la ligne express sera parvenue à éviter le point dur de circulation le plus important du tracé. Pour arriver jusqu'au terminus Noël Guignon, au cœur de Sète, il lui restera à passer le carrefour à feux situé devant le parvis de la gare, puis parcourir l'Avenue Victor Hugo dans toute sa longueur, franchir le canal de la Peyrade pour emprunter la rue Pierre Sémard et assurer son retournement jusqu'au Quai Noël Guignon.

Sur ce parcours, la circulation est généralement fluide, hormis le passage du carrefour à feux devant la gare qui pourrait faire l'objet d'un aménagement spécifique. Les carrefours à feux de l'avenue Victor Hugo sont déjà équipés de la priorité bus.

Pour le retour, la ligne emprunte le quai Rhin et Danube pour retrouver l'avenue Victor Hugo.

L'enjeu de relier Sète au Nord du territoire est crucial : de nombreux équipements s'y trouvent, et les habitants et touristes doivent pouvoir s'y rendre de manière simple et rapide.

Figure 29 - Carte du tracé prolongé dans Sète

Figure 30 Vue de l'avenue Victor Hugo

Figure 31 Arrêt Noël Guignon

3.2.4.2 A travers Balaruc Loisirs

Au-delà de l'entrée de ville de Balaruc-les-Bains, le tracé se poursuit sur la RD2.

Entre Balaruc-les-Bains et Balaruc-le-Vieux, la circulation est peu dense au quotidien, le bus sera donc en mixité avec les véhicules particuliers.

La zone va être amenée à évoluer, en lien avec l'extension de la zone commerciale de Balaruc-Loisirs et la création d'un axe routier pour rejoindre la RD600.

Ce réaménagement sera l'occasion de créer une station « Mas de Padre », qui pourra desservir efficacement la zone commerciale et de loisirs, ainsi que les zones résidentielles tout autour.

L'ensemble de la zone est hors maîtrise d'ouvrage de Sète agglopôle méditerranée :

- Balaruc-Loisirs sous maîtrise d'ouvrage de la SPLBT (Société Publique Locale du Bassin de Thau) ;
- Le doublement de la RD600 et le barreau de raccordement sont sous maîtrise d'ouvrage du Conseil départemental de l'Hérault.

Le giratoire actuel, de la même manière que celui de la Gare Routière à Balaruc-le-Vieux, fera l'objet d'un déplacement et d'un redimensionnement afin d'intégrer des aménagements modes doux, et évoluer ainsi pour correspondre aux ambitions de la ville de demain.

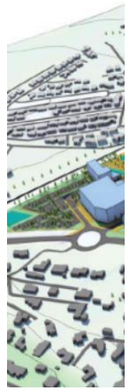
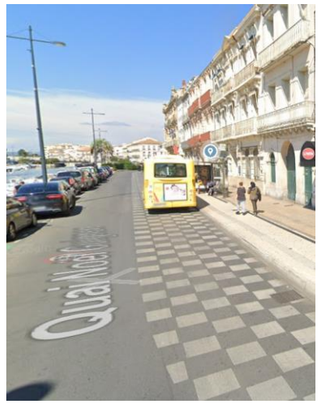


Figure 33 - de loisirs en



Vue 3D du projet de zone projet

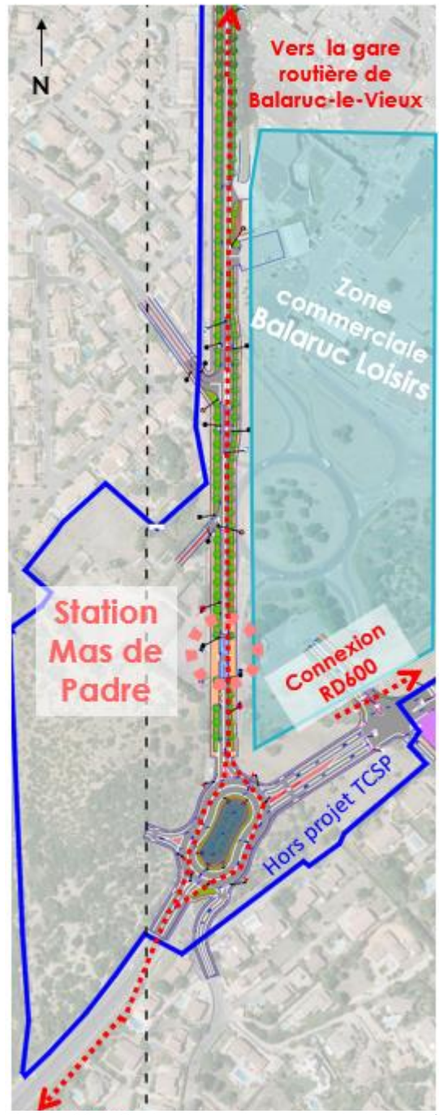


Figure 32 - Carte du prolongement de tracé au sein des évolutions urbaines dans le secteur de Balaruc-le-Vieux

3.2.5 De Balaruc à Sète, les équipements et services desservis

La ligne de TCSP express permet de desservir de nombreux équipements. La cartographie ci-dessous permet d'appréhender la localisation des équipements desservis et leur implantation autour du tracé.

La ligne dessert principalement des équipements commerciaux, administratifs, et des zones d'activités économiques. Ils sont répartis de manière régulière le long du tracé, avec une prédominance d'activités économiques en arrivant vers Sète, et de commerces lorsque le tracé s'insère dans le tissu urbain plus dense (Balaruc-les-Bains).

Type d'équipement	Nombre d'équipements	Détail
Sport et loisirs	**1**	- **1** Tennis
Services publics	**1**	- **1** siège d'agglomération
Commercial	**2**	- **2** Zones/ centres commerciaux
Economie	**2**	- **2** pépinières d'entreprises
Tourisme	**2**	- **2** ports de plaisance
Environnement	**2**	- **1** cimetière - **1** point de vue
Total	**10**	

3.2.6 Les projets structurants du territoire

3.2.6.1 Les aménagements autour du Pôle d'Echanges Multimodal à Sète

Démarré en 2016, un projet de création d'un pôle d'échanges autour de la gare est mené par Sète agglopôle méditerranée. Grand projet pour la collectivité, il s'agit de réorganiser la desserte bus et les stationnements autour de l'équipement, tout en améliorant les accès piétons et modes doux en général.

Le PEM se divise en deux secteurs :

- Le Sud du PEM, au niveau du parvis et de l'entrée principale de la gare, dont les travaux ont été achevés en 2019,
- Le secteur Nord dont l'aménagement est en étude.

Pour connecter les 2 secteurs, une passerelle est en projet afin de traverser les voies ferrées et permettra de connecter les parkings-relais de la partie Nord avec la gare ferroviaire et de bus qui se situent sur la partie Sud. Il permettra ainsi aux véhicules venant du Nord du territoire de stationner avant l'échangeur Clémenceau, qui est un point dur en termes de trafic.

Le **PEM à Sète constitue une opportunité d'échanges très importante en connectant toutes les offres de transport présentes sur le territoire :**

- Le train,
- Les bus de l'agglomération,
- Les bus interurbains,
- Les lignes nationales,
- Les axes routiers et stationnements de délestages,
- Les modes doux avec la voie verte,
- Et à l'avenir, les bateaux, avec des opportunités de développement de navettes maritimes aux abords du PEM.

La Gare de Sète comptait en 2016 1,35 millions de voyageurs. Le coût prévisionnel de la totalité du projet (PEM nord + PEM sud + passerelle) s'élève à **16,4 millions d'euros HT**.

Ce projet d'aménagement pour la ville de Sète est en lien avec le projet du TCSP. Effectivement, le rôle d'un pôle d'échanges multimodal est de rapprocher les offres de mobilités pour faciliter les usages. Le TCSP passera devant le PEM de Sète Nord. Les voyageurs auront ainsi à traverser la RD2 en empruntant la passerelle et rejoindre la gare qui offre des destinations départementales, régionales et nationales.

Figure 34 - Localisation des projets en cours autour du PEM à Sète

Au-delà de l'aménagement autour du PEM, certaines zones industrielles et ferroviaires pourront être amenées à muter dans les prochaines années à longs termes. Offre de logements ou de bureaux, l'emplacement est idéal car à proximité immédiate des axes de communication (gare, RD600 et au-delà l'A9).

Figure 35 - La RD2 en entrée de Sète avec des fronts bâtis, le mont Saint Clair en fond

3.2.6.2 *La réhabilitation du site de l'ancienne cimenterie*

Avec un potentiel identifié par le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT), le site de la cimenterie et de l'ancienne carrière est étudié pour accueillir un projet tourné vers le sport, les loisirs et le développement économique.

Les principales caractéristiques sont les suivantes :

- un projet de «Halle active» sur le site de l'ancienne cimenterie, et des bords de rives aménagés pour la déambulation,
- une ouverture de la carrière pour une vocation de loisirs, et qui conservera son caractère naturel,
- un secteur de développement économique sur le site de l'ancienne cimenterie, entre la carrière et la «Halle active»,
- des cheminements doux et une RD2 requalifiée en boulevard urbain avec des arrêts de bus aménagés.

3.2.6.3 *Les projets de logements à Balaruc-les-Bains*

La Ville de Balaruc-les-Bains prévoit 2 projets de logements importants en interface avec le TCSP. Si elle est connue pour être la première ville thermale de France, c'est également une ville offrant qualité de vie et de services. Sur le quartier des Nieux, la commune prévoit donc environ 200 logements locatifs sociaux, se trouvant à **400 m du tracé**.

La ville de Balaruc-les-Bains dispose également d'un projet à l'entrée Sud, le long de la voie verte. Il s'agit d'un bâtiment accueillant des logements, un commerce dont l'activité sera liée au thermalisme et un point d'information touristique.

Enfin, la requalification de la friche industrielle du site de la Raffinerie aura un impact positif sur l'attractivité. L'implantation de panneaux solaires est envisagée.

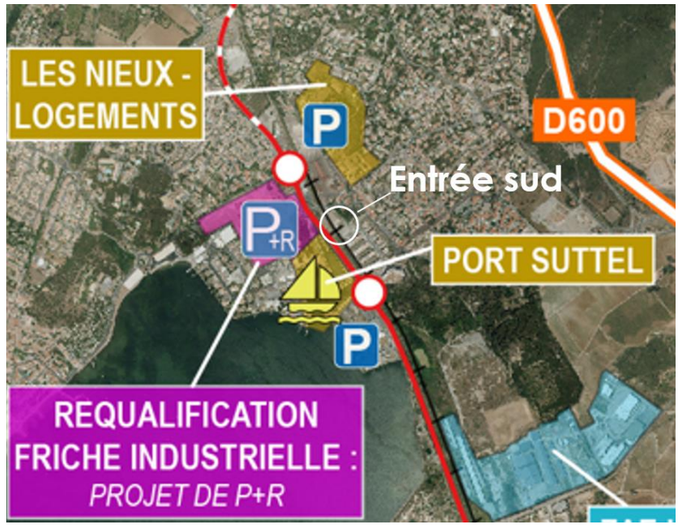


Figure 36 - Localisation des projets autour du TCSP à Balaruc-les-Bains

3.3 Une intermodalité affirmée

3.3.1 Les poches de stationnements autour du tracé

L'offre de stationnements existante et projetée est répertoriée sur la carte ci-dessous :

L'objectif du projet est de s'appuyer sur l'offre existante, et de l'étoffer par des infrastructures de stationnements créées sur des friches industrielles en cours de reconversion au titre de l'aménagement du territoire de Sète agglopôle méditerranée :

- Ancienne cimenterie Lafarge,
- Raffinerie de Balaruc-les-Bains.

L'offre actuelle de stationnements autour du projet s'élève à environ **2 000 places et 2 000 nouvelles places** seront créées dans le cadre du projet du TCSP et des projets connexes à venir.

3.3.2 Les connexions avec modes doux

Comme le démontre la carte ci-dessous, le projet du TCSP est connecté aux aménagements modes doux existants. A l'échelle élargie, la voie verte accompagnant le projet fait désormais partie du réseau cyclable structurant du territoire.

Une forte affluence a été constatée dès la mise en service du premier tronçon début 2020, confirmant la réponse aux besoins des usagers (une moyenne journalière de 224 vélos et des pointes jusqu'à459 vélos)

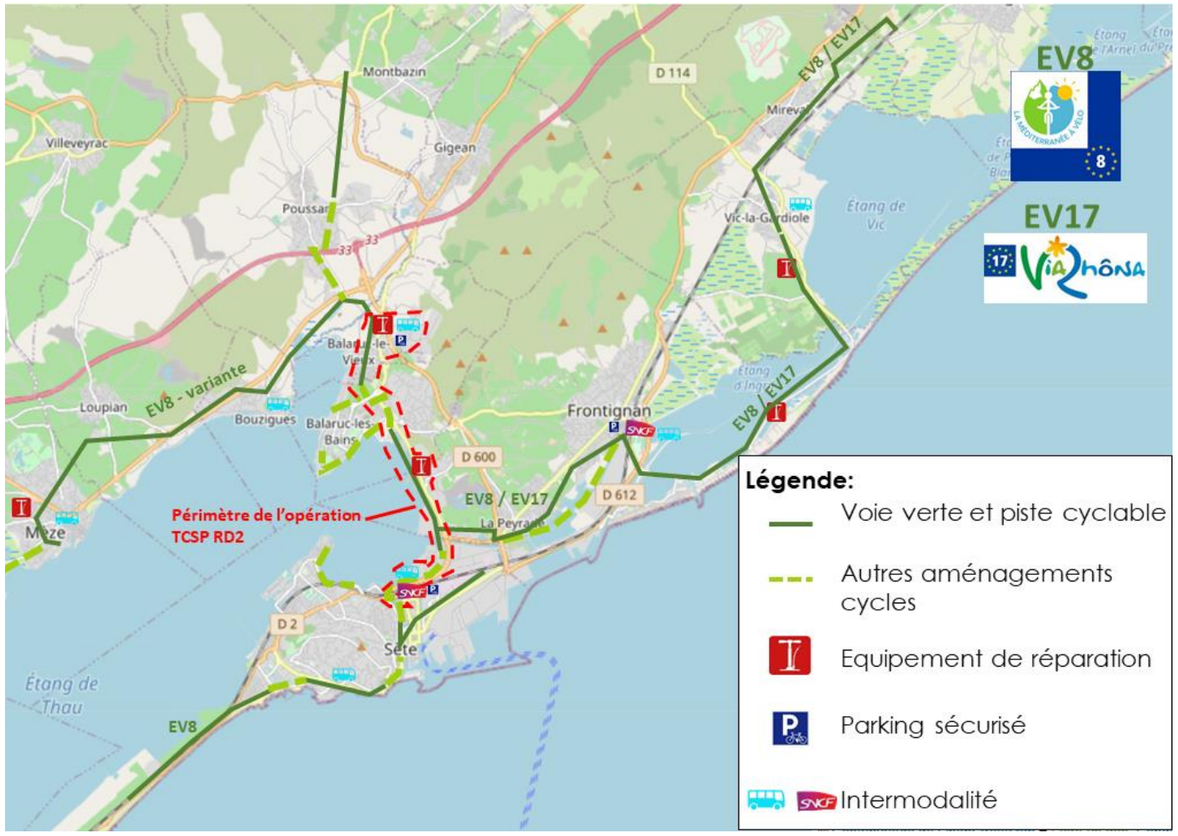


Figure 37 - Cartographie des aménagements cyclables existants sur le territoire

Une approche coûts/délais adaptée

4 Une approche coûts/délais adaptée

4.1 L'approche financière

4.1.1 Les coûts d'investissement

Les coûts d'investissements sont évalués selon le découpage en 11 postes proposé dans le cadre du présent appel à projets. Tous les coûts sont exprimés en hors taxes, en euros. L'estimation est fondée sur des ratios de coûts issus d'opérations récentes de bus en site propre en France. Ces ratios sont pour certains postes différenciés selon le type de milieu traversé par la ligne de TCSP.

Les estimations suivantes reposent sur le travail du bureau d'études Ingérop dans le cadre des études d'avant-projet réalisées en 2018, et actualisée en 2020.

1. **Frais de maîtrise d'ouvrage**

Ce poste comprend les frais généraux de la maitrise d'ouvrage, en comptant notamment 2 mi-temps sur une période de 8 ans et des frais de COPIL et COTECH.

Il s'agit d'une estimation au ratio.

2. **Études**

Ce poste reprend le coût des études ayant déjà eu lieu en amont de la maitrise d'œuvre pour définir les contours de la ligne et du système de transport.

3. **Maîtrise d'œuvre**

Ce poste reprend le coût des études de maitrise d'œuvre en cours. Le marché de maitrise d'œuvre comprend l'ensemble des missions type MOP, ainsi que des missions complémentaires d'accompagnement de la maitrise d'ouvrage sur le volet financier du projet, la communication, le suivi des investigations géotechniques, topographiques, etc…

4. **Acquisitions foncières**

Ce poste comprend : les acquisitions foncières proprement dites. Sont exclues de cette rubrique les indemnités des riverains dues à la gêne pendant les travaux

5. **Déviation des réseaux**

Distinction entre pris en charge et non pris en charge.

La détermination du coût de déviation des réseaux a pris en compte le fait d'être dans un environnement plus ou moins urbanisé.

6. **Infrastructures hors stations et dépôts**

Ce poste inclut les coûts liés à :

- Travaux préparatoires et installation de chantier

Sont inclus tous les travaux préparatoires à la réalisation du chantier sur le domaine public, tels que : ouvrages provisoires, déviations de voiries, installations de chantier, etc.

- Ouvrages d'art

Il s'agit des ouvrages en ligne, de génie civil et de gros œuvre, comme les ponts, les murs de soutènement, les confortements ou modifications d'ouvrages d'arts existants.

Dans le cadre du TCSP de Sète, les travaux d'ouvrages se concentrent sur l'échangeur Clémenceau à Sète, supportant la RD2 et franchissant les voies ferrées et la RD2 (branche Est).

Les travaux comprennent la reprise de garde-corps et des dispositifs de retenues.

- Plateforme et revêtement site propre

Il s'agit ici d'isoler les travaux de l'assise du site propre limités à la largeur de l'emprise réservée, soit les travaux nécessaires à la réalisation des terrassements, de la couche de forme, de la couche de base pour un site propre de surface.

- Voirie (hors site propre) et espaces publics

Il s'agit du gros œuvre nécessaire à la reconstitution de l'espace public conformément à sa destination, entre le site propre (y compris les stations et leurs accès) et les façades des rues empruntées par le TCSP : terrassement, chaussées, trottoirs, revêtements.

- Paysage et arrosage

Ont été intégrés à ce poste les aménagements paysagers prévus autour du tracé, avec un objectif fort de renaturation.

- Réseaux

Il s'agit des créations de réseaux nécessaires au fonctionnement du transport (éclairage, fibre, signalisation lumineuse de trafic pour la circulation routière, y compris le matériel de régulation des feux), et cela prend en compte également une requalification des réseaux d'assainissement pluvial du secteur.

- Equipements urbains

Il s'agit de l'ensemble des équipements de superstructures implantés le long de la ligne : mobilier urbain, plantations, éclairage, garde-corps.

Ce poste n'inclut pas les équipements propres au mode de transport collectif, aux stations et à la signalisation qui sont inclus dans les rubriques suivantes.

- Signalisation routière

Regroupe les signalisations horizontales, verticales de jalonnement, ainsi que la signalétique « modes doux ».

7. Stations

Génie civil, gros œuvre et second œuvre des stations, Équipement de stations.

Ce poste comprend les coûts liés au mobilier des stations, abris, bancs, barrières, éclairage, panneaux d'information fixes. Il inclut les installations et les mobiliers nécessaires aux systèmes de SAE, SAI, courants faibles, exploitation, distribution et oblitération des titres de transport.

8. Dépôt

Ce poste regroupe l'ensemble des coûts liés à l'extension de dépôt existant, des infrastructures et équipements complémentaire.

Il est notamment prévu un réaménagement du dépôt pour mise en conformité électrique pour pouvoir accueillir le nouveau matériel roulant électrique.

9. Aménagements connexes d'intermodalité

Ces opérations constituent des actions d'accompagnement ; elles ne sont pas nécessaires au fonctionnement du TCSP proprement dit. Il s'agit d'opérations financées dans le cadre d'autres demandes de financement, mais sont cependant liées en termes de réalisation.

Le montant de ces opérations n'a pas été intégré au calcul du bilan socio-économique ni au bilan carbone de l'opération. Il s'agit des opérations :

- De la voie verte longeant le TCSP,
- De la gare routière à Balaruc-le-Vieux.

10. Véhicules

L'estimation du coût du matériel roulant est fondée :

- sur les estimations de parc nécessaire avec une hypothèse sur les fréquences (4 bus sont prévus) ;
- sur une hypothèse de coût unitaire des bus électriques (12m électriques, capacité 80 places).

11. Autres

Ce poste n'a pas été utilisé dans le cadre de la présente estimation des coûts d'investissements.

Au total, le coût d'investissement du projet s'élève **à 26 M € HT**, en prenant en compte les aménagements connexes, financés à part.

L'investissement relatif à l'infrastructure TCSP est détaillé suivant les postes ci-dessous :

	POSTE DE DEPENSE	Montants (€ HT)
1	Frais de maîtrise d'ouvrage	**500 000,00 €**
2	Etudes	**300 000,00 €**
3	Maitrise d'œuvre	**935 710,00 €**
4	Acquisitions foncières	**800 000,00 €**
5	Déviation de réseaux	**473 586,56 €**
6	Infrastructures	**11 729 191,94 €**
7	Stations du TCSP	**1 410 319,00 €**
8	Dépôt du TCSP	**846 000,00 €**
9	Aménagement connexes d'intermodalité	**7 500 000,00 €**
10	Véhicules	**1 565 250,00 €**
11	Autres	

Total	**26 060 057,50 €**
Coût au km (hors matériel roulant)	**3 499 258,21 €**
Dépenses subventionnables	**14 459 097,50 €**

Tableau 5 - découpage du coût d'opération en poste ADEME

Secteurs:	Entrée de Sète	De la Peyrade aux bas fourneaux	Des bas fourneaux à la Biscuiterie	
Villes :	Sète	Frontignan / Balaruc-les-bains	Balaruc-les-bains	
				TOTAL
DEVIATIONS RESAUX DU PROJET	195 154,73 €	160 371,38 €	118 060,44 €	473 586,56
TRAVAUX PREPARATOIRES ET INSTALLATIONS DE CHANTIER	452 169,81 €	331 095,03 €	321 770,47 €	1 105 035,31
TERRASSEMENTS	243 740,00 €	336 890,00 €	203 115,00 €	783 745,00
RESEAUX	452 250,00 €	327 750,00 €	357 900,00 €	1 137 900,00
STRUCTURE ET REVETEMENT DE VOIRIE ET ESPACES PUBLICS	1 513 410,00 €	1 616 430,00 €	1 099 896,00 €	4 229 736,00
AMENAGEMENTS PAYSAGERS HORS ARROSAGE	525 697,71 €	651 276,86 €	343 364,86 €	1 520 339,43
BORDURES ET CANIVEAUX	430 982,50 €	364 254,00 €	263 710,00 €	1 058 946,50
EQUIPEMENTS URBAINS	363 199,00 €	77 949,00 €	218 628,00 €	659 776,00
SIGNALISATION	587 186,20 €	351 532,30 €	294 995,20 €	1 233 713,70
STATIONS DU TCSP	128 565,00 €	486 884,00 €	282 495,00 €	897 944,00
COURANTS FAIBLES ET POSTE DE COMMANDE CENTRALISE	219 925,00 €	191 875,00 €	100 575,00 €	512 375,00
DEPOT	846 000,00 €			846 000,00
Total	**5 958 279,96 €**	**4 896 307,57 €**	**3 604 509,97 €**	**14 459 097,50**
Coût au km (en M€) Site propre et stations + Aménagement Urbain + paysage	**1,50 €**	**3,19 €**	**5,30 €**	**2,34 €**
Linéaire de site propre - 2 sens cofondus (km)	**3,964**	**1,536**	**0,68**	**6,18**

Tableau 6 - Répartition des coûts travaux par secteur

4.1.2 Cout annuel exploitation

Les coûts annuels d'exploitation ont été calculés sur la base du coût d'exploitation des bus électriques de 3,32 €$_{2019}$/veh.km et d'une augmentation de 0,5%/an, le coût d'exploitation moyen annuel s'élève à **168 287,98 €.**

4.1.3 Echéancier prévisionnel des dépenses

L'échéancier prévisionnel des dépenses, pris en compte dans le bilan socio-économique est le suivant :

N°	Nom du poste	Total (M€2020)	Avant 2018	2 018	2 019	2 020	2 021	2 022	2 023	2 024
1	Frais de maîtrise d'ouvrage	**0,50 €**		**0,07 €**	**0,07 €**	**0,07 €**	**0,07 €**	**0,07 €**	**0,07 €**	**0,07 €**
2	Etudes	**0,30 €**	**0,30 €**							
3	Maîtrise d'oeuvre	**0,94 €**		**0,13 €**	**0,13 €**	**0,13 €**	**0,13 €**	**0,13 €**	**0,13 €**	**0,13 €**
4	Acquisitions foncières et libérations d'emprises	**0,80 €**			**0,20 €**	**0,20 €**	**0,20 €**	**0,20 €**		
5	Déviation de réseaux	**0,47 €**						**0,24 €**	**0,24 €**	
6	Travaux préparatoires	**1,11 €**						**0,55 €**	**0,55 €**	
7	Ouvrages d'art	**0,05 €**						**0,05 €**		
8	Plateforme	**0,00 €**								
9	Voie spécifique des systèmes ferrés et guidés	**0,00 €**								
10	Revêtement du site propre	**0,38 €**						**0,13 €**	**0,13 €**	**0,13 €**
11	Voirie (hors site propre) et espaces publics	**8,30 €**						**2,77 €**	**2,77 €**	**2,77 €**
12	Equipements urbains	**0,66 €**						**0,22 €**	**0,22 €**	**0,22 €**
13	Signalisation routière	**1,23 €**						**0,41 €**	**0,41 €**	**0,41 €**
14	Stations	**0,90 €**						**0,30 €**	**0,30 €**	**0,30 €**
15	Installations nécessaires à l'alimentation en énergie traction									
16	Courants faibles et Poste de Commande Centralisé (PCC)	**0,51 €**						**0,17 €**	**0,17 €**	**0,17 €**
17	Dépôt	**0,85 €**							**0,85 €**	
18	Matériel roulant (y compris conception)	**1,57 €**							**0,78 €**	**0,78 €**
19	Opérations induites (Génie Civil)									
20	Opérations induites (P+R)									
TOTAL		**18,56**	**0,30**	**0,21**	**0,41**	**0,41**	**0,41**	**5,24**	**6,62**	**4,98**

4.1.4 Capacité financière du porteur du projet

En investissement :

Sète agglopôle méditerranée met en place des Autorisations de Programme/ Crédits de paiement (APCP). Dans ce cadre-là Sète agglopôle méditerranée a mis en place une APCP « Aménagement et voirie intercommunale » dotée de plus de 36 000 000€. Cette somme étant notamment dédiée à la réalisation de l'ensemble de ce projet.

Sète agglopôle méditerranée possède donc des capacités financières adaptées au projet.

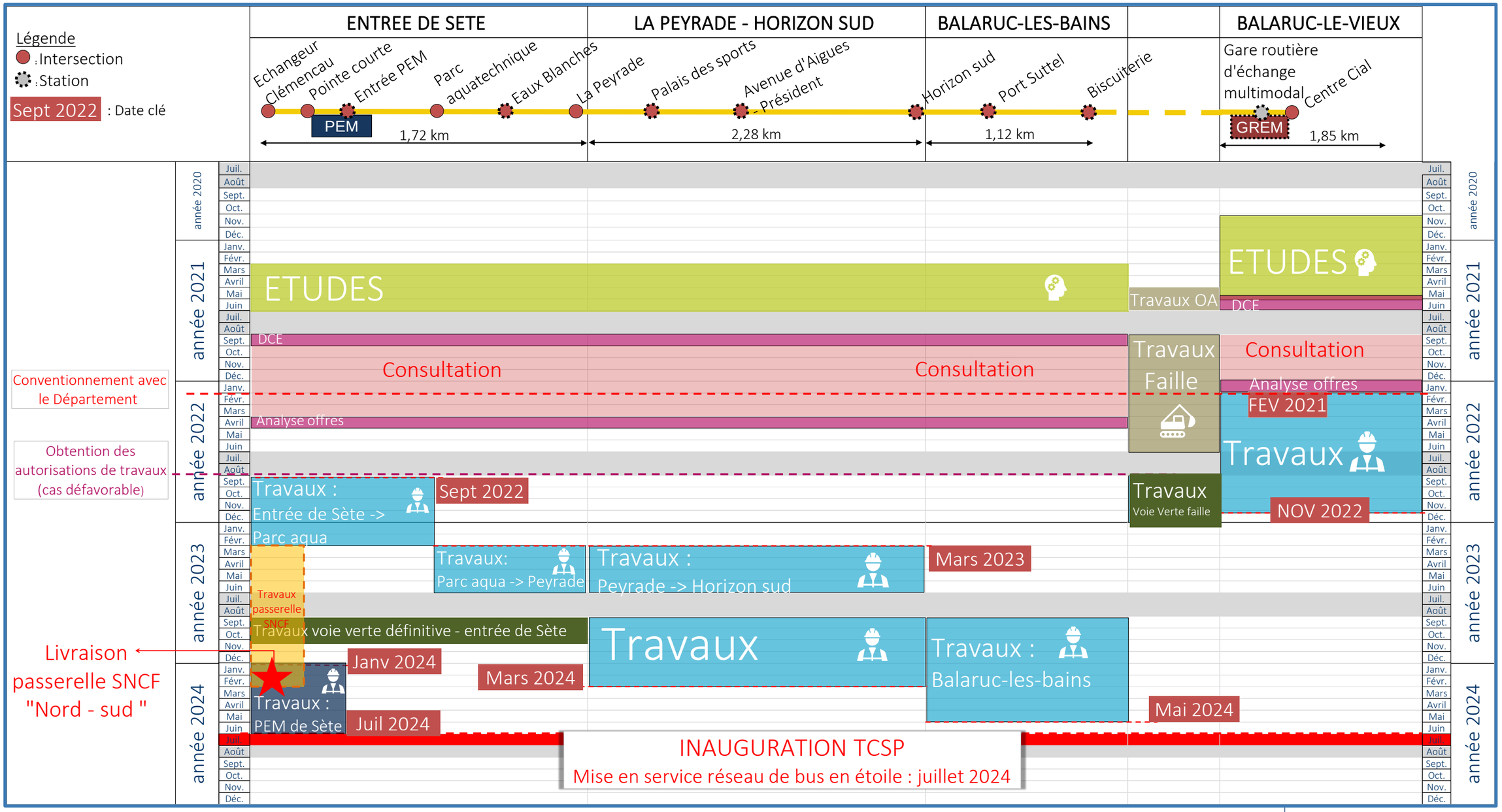
En exploitation :

Comme évoqué précédemment, Sète agglopôle méditerranée va restructurer tout son réseau de bus à l'horizon de la réalisation de ce projet en profitant notamment du renouvellement de la concession de services publics des transports urbains.

Les études menées dans le cadre de ce renouvellement ont mis en exergue la capacité financière de Sète agglopôle méditerranée de mener à bien ce projet.

4.2 L'approche temporelle

Pour satisfaire l'objectif de mise en service en juillet 2024, l'opération a été phasée comme suit :



Pour un projet de transport durable, des bénéfices socio-économiques attendus

5 Pour un projet de transport durable, des bénéfices socio-économiques attendus…

5.1 L'impact sur le réseau de transport

Une estimation de la fréquentation captable par la ligne Express (cf. annexe estimation de la fréquentation du TCSP) a été réalisée au cours de l'étude de faisabilité avec les résultats suivants (en voyages/jour).

Origine	Fréquentation / jour	Part
Report TC		
Lié à l'arrivée du TCSP	827	58%
dont fréquentation liée à la restructuration de l'offre du réseau SAM	*15*	*1%*
Détails :		
Voyageurs en correspondance avec une autre ligne	*388*	*47%*
Voyageurs prenant uniquement le TCSP	*439*	*53%*
Report VP		
Lié au report VP depuis les parkings	531	37%
Induction		
Lié au développement urbain	64	4%
TOTAL : fréquentation par jour en 2024	**1421**	**voy/jour**
Fréquentation moyenne par navettes en 2024	**17**	**voy/nav**
Taux de remplissage	*19%*	

Le potentiel client de la ligne est ainsi estimé à 1421 voy/jour.

L'offre proposée sur la ligne est de 41 navettes par jour et par sens. Ainsi, la fréquentation par navettes de 17 voyageurs a été calculée sur une hypothèse de répartition uniforme au cours de la journée. La fréquentation réelle par navettes sera différente au cours de la journée, selon les heures de pointe et les heures creuses.

La fréquentation sur la ligne Express peut se décomposer selon :

- 57% de report depuis les transports en commun, dont 27,3% en correspondance avec une des lignes concernées par la restructuration,
- 37,4% de report depuis les VP,
- 5,6% sont des utilisateurs induits, nouveaux voyageurs arrivés grâce à la restructuration et/ou développement urbain de l'agglomération.

5.2 Le bilan socio-économique

5.2.1 Les hypothèses

Le bilan socio-économique est réalisé en comparant deux situations :

- la situation de référence dans laquelle la ligne de TCSP est supposée non réalisée. La restructuration du réseau de bus n'a pas eu lieu, néanmoins l'augmentation de l'offre (fréquence) des lignes de bus existantes a été déployée ;
- la situation de projet dans laquelle la ligne de TCSP est réalisée. La restructuration du réseau de bus a été mise en place (avec l'augmentation de l'offre).

Les principales hypothèses de calcul retenues dans le cadre de la réalisation du bilan socio-économique du projet de ligne de TCSP sont présentées ci-dessous. La méthodologie de calcul ainsi que les hypothèses reposent sur la documentation officielle produite par le Ministère de la Transition Ecologique, plus spécifiquement sur les fiches-outils élaborées en 2014 et actualisées en 2019[1]À l'exception de certaines valeurs qui font l'objet d'une présentation dédiée, les valeurs de référence du scénario AMS (Avec Mesures Existantes) élaboré dans le cadre de la Stratégie Nationale Bas Carbone 2019 (SNBC) ont été retenues.

- **Horizon d'évaluation :** 2140

L'évaluation socio-économique est réalisée jusqu'en 2070, comme stipulé par la note technique du 27 juin 2014 sur l'évaluation des projets de transport. Une valeur résiduelle des investissements est prise en compte. Il s'agit des avantages nets actualisés entre 2070 et 2140.

- **Année d'actualisation :** 2023, année précédant la mise en service du projet ;
- **Année de mise en service du projet :** 2024 ;
- **Taux d'actualisation :** 4,5% ;
- **Le Produit Intérieur Brut (PIB) et son évolution :**
  - Valeur de référence : estimation de l'INSEE pour l'année 2019[2] ;
  - Evolution moyenne annuelle : +1,5%/an.
- **L'évolution de la demande de déplacements :** +1,1%/an (PDU).
- **Evolution annuelle des coûts d'exploitation du réseau de bus :** +0,5%/an (hypothèse définie pour le territoire d'étude).

[1] https://www.ecologie.gouv.fr/evaluation-des-projets-transport
[2] https://www.insee.fr/fr/statistiques/2830613#tableau-figure1

- **Coût d'Opportunité des Fonds Publics (COFP) :** coefficient multiplicateur de 1,2 sur les dépenses publiques nettes.

- **Le renouvellement du matériel et les coûts de gros entretien associés :**

Tableau 7 Les hypothèses retenues dans l'étude de coûts de renouvellement et de gros entretiens du projet

Poste	Renouvellement (en années)	Pourcentage du coût initial appliqué à la rénovation à mi-vie
Matériel roulant	15	50%
Systèmes	20	25%
Génie Civil	50	0%
Ouvrage d'art	100	25%
P+R	40	10%

5.2.2 Les valeurs prises en compte

Le bilan socio-économique du projet de la ligne de TCSP prend en compte conjointement les coûts liés au projet ainsi que les gains directs et indirects offerts par celui-ci.

1. Les coûts d'investissements, de gros entretiens et de renouvellement du projet

Pour rappel, le coût total du projet s'élève à 18,6 M€$_{2020}$ HT (coût total hors aménagements connexes d'intermodalité, financés par ailleurs). Selon l'échéancier des investissements suivant, le coût total actualisé des investissements initiaux s'élève à 18,9 M€$_{2020}$ HT (valeur actualisée en 2023), hors prise en compte du COFP.

Tableau 8 Calendrier des dépenses d'investissement pour la réalisation de la ligne TCSP

Année	Investissement annuel (M€$_{2020}$ HT)	Pourcentage de l'investissement total	Coefficient d'actualisation	Somme actualisée en 2023 (M€$_{2020}$ HT)
2017	0,3 M€	1,6%	1,30	0,4 M€
2018	0,2 M€	1,1%	1,25	0,3 M€
2019	0,4 M€	2,2%	1,19	0,5 M€
2020	0,4 M€	2,2%	1,14	0,5 M€
2021	0,4 M€	2,2%	1,09	0,4 M€
2022	5,2 M€	28,2%	1,05	5,5 M€
2023	6,6 M€	35,6%	1,00	6,6 M€
2024	5,0 M€	26,8%	0,96	4,8 M€
Total	**18,6 M€**	**100%**		**18,9 M€**

2. Les coûts d'exploitation de la ligne de TCSP

Supposant un coût kilométrique de 3,32 €$_{2019}$/veh.km (bus électrique) et une augmentation de 0,5%/an, les coûts d'exploitation de la ligne TCSP représentent un total de 19,7 M€$_{2020}$ (actualisés en 2023) à l'échelle de l'horizon d'évaluation retenue.

3. La diminution des coûts d'exploitation du réseau de bus liée à la restructuration de l'offre avec l'arrivée de la ligne de TCSP

La restructuration des lignes de bus offerte par l'arrivée du TCSP est prise en compte par le biais de la diminution des coûts d'exploitation afférents. Afin d'estimer ces gains, le nombre total de veh.km bus évités a été estimé en prenant en compte pour chaque ligne :

- le niveau de service (nombre de courses),
- le linéaire supprimé.

Les résultats synthétiques sont présentés ci-dessous. En tout, la réorganisation proposée permet d'économiser plus de 320 000 veh.km par an, suivant un coefficient de passage « jour ouvré – année » de 300.

Le coût unitaire d'exploitation bus est de 3,54 €$_{2019}$/veh.km (donnée de Sète agglopôle méditerranée, Bus Diesel). Ainsi, le gain associé à la restructuration est d'environ 1,16 million d'euros en 2024 (valeur 2020), prenant en compte une augmentation des coûts d'exploitation de 0,5%/an. Ces gains représentent près de 28,4 M€$_{2020}$ (actualisés en 2023) à l'horizon d'évaluation retenu.

Tableau 9 L'estimation du nombre véh.km bus évités du fait de la réorganisation du réseau de bus liée à l'arrivée de la ligne de TCSP.

Ligne	Services / jour	Scénario de référence		Scénario de projet		Veh.km évités/jour (en milliers)
		Longueur de la ligne (km)	Veh.km / jour	Longueur de la ligne (km)	Veh.km / jour	
13	36	15,6	561	0	0	**561**
20	18	23,5	423	17,1	308	**115**
21	30	13,2	395	17,2	516	**-121**
22	32	18,3	586	10,2	327	**258**
23	20	28,3	566	15,5	310	**256**
Total	**136**	**99**	**2 531**	**60**	**1 462**	**1 069**

4. Les gains aux usagers

Ces gains se divisent en deux catégories :

- Les gains de temps

La fiche-outil « Valeurs de référence prescrites pour le calcul socio-économique » (03/05/2019) fixe les valeurs unitaires des valeurs du temps pour l'année 2015, exprimées en euros de 2015. Pour les voyageurs sans détail du motif de déplacement en milieu urbain en France, la valeur de 8,4 €$_{2015}$/h est retenue.

Les gains de temps sont estimés en comparant la situation de référence à la situation de projet. Une distinction est réalisée selon l'origine des futurs passagers de la ligne de TCSP :

- Les anciens utilisateurs des transports en commun,
- Les anciens utilisateurs de la voiture particulière (y compris les déplacements induits). Par hypothèse, l'avantage moyen des nouveaux usagers (report modal VP et induction) est égal à la moitié de l'avantage moyen des usagers des TC.

Tableau 10 Les gains de temps offerts par la ligne de TCSP en fonction de l'origine des usagers

	Anciens utilisateurs des TC	Anciens utilisateurs de la voiture particulière
Gains de temps moyens en min (par trajet)	6,66	3,33

Une étude, menée en parallèle des missions de maîtrise d'œuvre, a été réalisée sur l'entrée Est de Sète avec pour objectif la comparaison des temps de parcours actuels en bus et projetés avec le TCSP. Ce travail a permis de mettre en exergue un gain de temps moyen d'environ 3 minutes, celui-ci est lié à l'amélioration des priorités aux feux ainsi qu'à l'optimisation de la gestion des carrefours. L'étude ne concernant qu'une portion congrue du futur tracé de la ligne TCSP, nous supposons un gain de temps global sur l'ensemble du parcours de 9 minutes. Ce gain de temps global a ensuite a été retraité différemment en fonction des cas de figure suivants :

- Les usagers en correspondance avec la ligne de TCSP (388 voyages/jour). Ces derniers se reportent dès que possible sur la ligne de TCSP (au niveau des terminus). Le gain de temps associé est donc de 6 minutes. Nous supposons ici que les grilles horaires des différentes lignes de bus sont synchronisées offrant une correspondance efficiente. Supposant un temps de report de deux minutes, le gain de temps par voyage est ainsi de 7 minutes ;
- Les usagers ayant substitué leur itinéraire d'une ligne de bus standard au profit de la ligne de TCSP (439 voyages/jour). Une étude a été menée pour chaque trajet possible (arrêt à arrêt), une moyenne pondérée a ensuite été réalisée à partir du nombre d'usagers empruntant l'itinéraire. Pour ces usagers, le gain de temps moyen est de 6,3 minutes.

- Les gains liés à la diminution de l'usage de la voiture particulière

La fiche-outil « Valeurs de référence recommandées pour le calcul socio-économique » en vigueur fixe les valeurs de monétarisation de la diminution d'usage des véhicules routiers. Les valeurs retenues sont celles proposées :

- 0,109 €$_{2015}$ / véh.km pour l'entretien courant, les pneumatiques et les lubrifiants ;
- 0,013 €$_{2015}$ / véh.km pour la dépréciation du véhicule ;

Ces valeurs correspondent à l'année 2015 et connaissent une évolution de +1%/an entre 2015 et 2050.

- 0,032 €2015/véh.km pour le prix du carburant.

Cette valeur évolue en fonction des évolutions du prix du carburant, de la consommation des véhicules et de la composition du parc roulant.

5. Les avantages aux tiers

Ces gains se divisent en cinq catégories :

- Réduction du risque des accidents de la route

La fiche-outil « Valeurs de référence prescrites pour le calcul socio-économique » en vigueur fixe les valeurs de l'insécurité selon la terminologie ONISR[3], pour l'année 2015, exprimées en euros de 2015 :

- Tué : 3 200 000 €$_{2015}$;
- Blessé grave : 400 000 €$_{2015}$;
- Blessé léger : 16 000 €$_{2015}$.

Les valeurs de l'insécurité évoluent dans le temps comme le PIB par habitant.

Ces valeurs sont rapportées aux kilomètres parcourus en voiture sur la base de l'accidentologie recensées pour le territoire de Sète agglopôle méditerranée entre 2012 et 2016 :

- Tués : 9 ;
- Blessés graves : 38 ;
- Blessés légers : 16.

Pour un total de 2 millions de veh.km VP par jour (2020). Cette valeur a été estimée sur la base des résultats obtenus lors de la réalisation du PDU :

- Distance moyenne parcourue sur le territoire : 7,5 km ;
- Nombre de déplacements journaliers (VP ou 2 roues) : 272 400.

- Réduction des émissions de polluants atmosphériques

La fiche-outil « Valeurs de référence prescrites pour le calcul socio-économique » en vigueur fixe les valeurs de pollution atmosphérique. La valeur retenue est celle d'un milieu « urbain » d'une densité comprise entre 450 hab./km² et 1 500 hab./km². Les communes de Sète, Frontignan, Balaruc-les-Bains et Balaruc-le-Vieux ont été sélectionnées. Les valeurs de références retenues pour l'année 2015 sont donc :

- 0,6 €$_{2015}$/100 véh.km de VP essence ;
- 1,6 €$_{2015}$/100 véh.km de VP diesel.

L'hypothèse de composition du trafic de véhicules particuliers suivante a été formulée pour l'année 2015 sur la base de la fiche-outil « cadrage du scénario de référence » en vigueur :

- 75% des véhicules particuliers ont une motorisation diesel ;
- 25% des véhicules particuliers ont une motorisation essence ;
- La part des véhicules particuliers qui ont une motorisation électrique ou hybride est négligée.

[3] Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière

L'instruction-cadre précise l'évolution de la valeur de référence. Elle résulte de deux tendances :

- Comme les autres valeurs de référence, son évolution suit celle du PIB ;
- Elle suit également celles des émissions polluantes et de la composition du parc roulant de véhicules particuliers, toutes deux décrites dans la fiche-outil « cadrage du scénario de référence » en vigueur. Il est visé une baisse de 5% par an des émissions de polluants entre 2015 et 2030, puis de 1% par an entre 2030 et 2050.

- Réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES)

La fiche-outil « Valeurs de référence prescrites pour le calcul socio-économique » en vigueur fixe les valeurs de monétarisation des émissions de CO2, en lien avec la dernière commission de France Stratégie présidée par Alain Quinet :

- 53 €$_{2015}$ par tonne de CO2 en 2018 ;
- 246 €$_{2015}$ par tonne de CO2 en 2030 ;
- 491 €$_{2015}$ par tonne de CO2 en 2040 ;
- Entre 2040 et 2060, la valeur de la tonne de CO2 croit de 4,5%/an, puis elle est constante par la suite.

La fiche-outil « Cadrage du scénario de référence » en vigueur fixe la composition du parc de matériel roulant et son évolution ainsi que l'évolution des facteurs d'émission des carburants pour chaque motorisation.

- Réduction des effets amont-aval des véhicules

La fiche-outil « Valeurs de référence recommandées pour le calcul socio-économique » en vigueur fixe les valeurs de monétarisation des effets amont-aval. Les valeurs des effets amont-aval tiennent compte des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre lors de la production et de la distribution d'énergie. La valeur retenue est celle proposée pour le transport routier en VP en 2015 : 1,0 €$_{2015}$/100 véh.km. Cette valeur évolue comme le PIB.

- Diminution des nuisances sonores

La fiche-outil « Valeurs de référence prescrites pour le calcul socio-économique » en vigueur fixe les valeurs de monétarisation du bruit. La valeur retenue est celle proposée pour une voirie départementale ou nationale dans le cadre d'un projet ayant un impact marginal sur la circulation en milieu urbain :

- 0,36 €$_{2015}$/1000 véh.km de véhicule léger

Cette valeur évolue comme le PIB.

Tous les avantages aux tiers sont liés à la réduction des déplacements en voiture particulière en situation de projet du fait du report modal au bénéfice de la ligne de TCSP.

La valeur du report modal est évaluée à partir des résultats de l'estimation de la demande et des caractéristiques de mobilité du territoire. En effet, l'estimation du report modal entre l'automobile et la ligne de TCSP a été réalisée à partir du potentiel offert par les parkings situés à proximité des futurs arrêts de la ligne. Dans le cadre de cette étude, nous supposons que les automobilistes se reportant sur la ligne de TCSP souhaitent se rendre à Sète. En associant la distance séparant chacun des parkings de l'Office de Tourisme au nombre de voyageurs reportés de la voiture particulière, il est possible d'évaluer le nombre de véhicules.kilomètres jour évités avec la création de la ligne de TCSP. Nous retenons l'Office de Tourisme comme point d'arrivée afin de prendre en compte la chaîne de mobilité complète lors d'un déplacement d'un automobiliste. En effet, les automobilistes se reportant sur la ligne de TCSP ne réaliseront pas uniquement un trajet équivalent au tracé de la ligne, ils réaliseront un déplacement complet vers leur destination sans utiliser leur véhicule (report de la ligne de TCSP vers une ligne de bus ou un mode actif pour le reste du trajet par exemple). La prise en compte d'un point d'intérêt central tel que l'Office de Tourisme pour réaliser l'estimation permet de prendre en compte en partie ces chaînes de mobilité plus larges libérées de l'utilisation de la voiture particulière du fait de la création de la ligne de TCSP.

Tableau 11 Estimation du nombre de veh.km VP évités par jour avec la création de la ligne de TCSP

Parking	Distance (km) vers l'Office de Tourisme	Nombre d'anciens automobilistes se reportant sur la ligne TCSP (jour)	Veh.km évités VP / jour
Carrefour Balaruc	10,6	255	2 715
Raffinerie	7,7	76	583
Biscuiterie	7,7	11	84
Intermarché	6,8	14	95
Halle active	5,6	142	788
GR Sète Nord	3,1	33	102
Total	**41**	**531**	**4 368**

En 2024, la ligne de TCSP permettra d'éviter près de 1,3 million de veh.km VP. Les externalités positives liées à la diminution du trafic bus (du fait de la réorganisation du réseau) n'ont pas été intégrées dans le calcul. En ce sens, l'approche se veut conservatrice.

Notons que les gains liés à l'amélioration du confort des usagers pendant leur trajet ainsi que du renforcement de la fiabilité du transport et des temps de parcours ne sont pas pris en compte dans le bilan socio-économique. Ces effets positifs ne sont néanmoins pas négligeables. Enfin, les gains globaux liés à la décongestion routière offerte par la diminution du trafic routier associée au report d'une partie des automobilistes sur la ligne de TCSP ne sont pas pris en compte dans le calcul. La diminution du trafic permet de réduire les temps de trajet d'une partie des usagers de la route.

5.2.3 Les résultats

Les résultats sont présentés en euros 2020, actualisés en 2023. Plusieurs indicateurs sont proposés pour évaluer le projet :

- **Valeur Actualisée Nette socio-économique par euro investi**

La Valeur Actualisée Nette socio-économique par euro investi est le rapport entre la VAN-SE et le montant des investissements (hors taxe). Cet indicateur exprime le levier de l'investissement sur l'économie.

- **Valeur Actualisée Nette socio-économique par euro public dépensé**

La Valeur Actualisée Nette socio-économique par euro public dépensée est le rapport entre la VAN-SE et le coût actualisé net pour les finances publiques du projet (montant des investissements, de l'exploitation et de la maintenance). Cet indicateur permet de classer les différents projets indépendants en tenant compte de la contrainte budgétaire.

- **Taux de Rentabilité Interne**

Le Taux de Rentabilité Interne est défini comme le taux d'actualisation qui annule le bénéfice actualisé.

- **Taux de Rentabilité Immédiate**

Le Taux de Rentabilité Immédiate est défini comme le rapport entre les avantages pour la collectivité et le montant total de l'investissement hors taxe pour la première année d'exploitation complète, soit 2025.

Valeurs actualisée en 2023 M€2020 HT	
Coût d'investissement	**-30,1**
Coût d'investissement initial	*-22,7*
Coûts de gros entretien et renouvellement	*-7,4*
Valeurs résiduelles	*0,0*
Charges d'exploitation	**8,7**
Gains d'exploitation - Restructuration du réseau de bus	*28,4*
Coûts d'exploitation de la ligne de TCSP	*-19,7*
Avantages socio-économiques	**24,5**
Gains aux usagers	*18,8*
Avantages aux tiers	*5,7*
Valeur actualisée nette (VAN-SE)	**3,1**
Bénéfice par euro investi	0,136
Bénéfice par euro public dépensé	0,145
Taux de rentabilité interne (TRI)	**5,06%**
Taux de rentabilité immédiate en 2025	5,2%
Temps de retour socio-économique (ans)	48

Le projet présente une Valeur Actualisée Nette socio-économique de 3,1 M€$_{2020}$.
Le projet est rentable pour la collectivité.

Le taux de rentabilité interne est de 5,06 %, supérieur au taux d'actualisation de 4,5 %.
Le bénéfice cumulé du projet devient positif 48 ans après la mise en service (2024).
Le taux de rentabilité immédiate du projet en 2025 est de 5,2 %, il est supérieur au taux d'actualisation, justifiant ainsi cette date de mise en service.

Des impacts positifs sur l'environnement

6 … et des impacts positifs sur l'environnement

6.1 L'approche Bilan Carbone pour une analyse sur l'ensemble de la vie du projet

6.1.1 Rappels méthodologiques et éléments de langage

6.1.1.1 Méthode utilisée pour l'évaluation

La méthodologie qui a inspiré ce travail est celle fournie dans le **guide du CEREMA « Recommandations pour l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre des projets routiers** ». Cette méthodologie a été revue pour s'adapter au projet de ligne de TCSP, en se basant sur des facteurs d'émission exprimés en tonnes équivalent CO2 (t CO_2e) par unité fonctionnelle, issus de bases de données de différents organismes dont ce même guide du CEREMA et la base carbone de l'ADEME. Ces facteurs d'émissions permettent ainsi de retranscrire l'impact carbone d'un matériau, d'une activité ou d'une consommation énergétique.

6.1.1.2 Périmètre de l'évaluation

Les phases du cycle de vie d'un projet découlent de la norme EN 15643-5 et sont rappelées dans le guide du CEREMA, à savoir une phase de réalisation, une phase d'utilisation et une phase de fin de vie de l'ouvrage.

Dans le cadre du projet, le périmètre a été restreint à sa réalisation et son utilisation (ou exploitation).

Les travaux préparatoires et terrassements seront négligés, considérant que le projet suivra un profil rasant.

De même, les déplacements domicile-travail sur le site ainsi que les immobilisations du matériel de chantier seront négligés car non significatifs.

Pour cette évaluation, il a été considéré **une période 50 ans**, conformément aux recommandations du guide du CEREMA et en cohérence avec l'horizon du bilan socio-économique (2070).

6.1.1.3 Incertitudes des données

Le projet étant encore à un stade préliminaire, les données comportent une incertitude certaine. Pour chaque donnée, un scenario défavorable a été privilégié afin de considérer les plus grosses nuisances possibles engendrées par le projet.

6.1.1.4 Les jouvences

Les jouvences correspondent au renouvellement des infrastructures et équipement dont la durée de vie est inférieure à la période de 50 ans retenue pour l'analyse.

Les durées de vie suivantes ont été retenues :

- Matériel roulant : 15 ans
- Chaussée : 50 ans

6.1.2 Résultats

6.1.2.1 Bilan par postes d'émission

- Etudes

Les émissions induites par les études concernent exclusivement la phase de réalisation et s'élèvent à 103 t CO2e.

- Infrastructures

Les émissions liées aux infrastructures concernent la phase réalisation comme la phase utilisation et comprennent plusieurs postes d'émissions précisés ci-après :

- Chaussée :
  - Phase réalisation : émissions induites par la réalisation de la voie (hors engins de chantier) correspondant à 1 393 t CO2e.
  - Phase utilisation : émissions induites par l'entretien de la chaussée correspondant à 394 t CO2e.

Au total, les émissions liées à la chaussée sont donc de 1 787 t CO2e.

- Stations

On considère que le quai des 6 stations (hors gare routière) se compose de 14 cm de platelage de bois, 40 cm de grave non traitée et 12 cm de dalle de béton.

  - Phase réalisation : émissions induites par la réalisation des stations du projet de ligne de TCSP (hors engins de chantier) correspondant à 1 584 t CO2e.
  - Phase utilisation : émissions induites par la consommation énergétique des équipements correspondant à 511 t CO2e.

Au total, les émissions liées aux stations sont donc de 2 095 t CO2e.

- Artificialisation

Le projet comprend l'artificialisation d'une surface de 3 940 m². Les émissions induites correspondent à 114 t CO2e.

Tous postes confondus, les infrastructures génèrent donc 3 996 t CO2e (2 977 t CO2e en phase réalisation et 1 020 t CO2e en phase utilisation).

- Matériel roulant

Concernant le matériel roulant, on estime les émissions liées à la fabrication des 4 bus par une approche kilométrique. Ainsi, les émissions induites par le matériel roulant concernent la phase réalisation comme la phase utilisation selon la répartition suivante :

- Phase réalisation : émissions liées à la fabrication des batteries et des bus acquis pour le projet de ligne de TCSP représentant 479 t CO2e ;
- Phase utilisation :
  - émissions liées à la consommation énergétique des bus sur 50 ans : 1 688 t CO2e ;
  - émissions liées au renouvellement des batteries : 577 t CO2e.

Au total, les émissions liées au matériel roulant sont donc de 2 744 t CO2e (479 t CO2e en phase réalisation 2 265t CO2e en phase utilisation).

- Engins de chantier

On considère une flotte de 50 engins/semaine consommant 15L de gasoil par heure et fonctionnant 8h par jour, 5 jours par semaine pendant 75 semaines pour la phase de construction et une flotte de 10 engins ayant les mêmes caractéristiques et sur le même régime de fonctionnement pendant 300 semaines pour la phase de maintenance (soit 1 semaine tous les deux mois).

Les émissions de GES ayant pour origine la consommation des engins de chantier concernent la phase de réalisation ainsi que la phase d'utilisation (maintenance) réparties de la manière suivante :

- Phase réalisation : 180t CO2e pour environ 1an et demi de travaux ;
- Phase utilisation : 144 t CO2e pour 48,5 ans de maintenance.

Au total, les émissions liées aux engins de chantier sont donc de 324 t CO2e.

- Synthèse des émissions par poste et phase de cycle de vie

Le tableau ci-dessous présente une synthèse des émissions.

Tableau 12 Synthèse arrondie des émissions par postes et phase de cycle de vie

Poste d'émission	Emissions totales (teq CO2)	Emissions en phase réalisation (teq CO2)	Emissions en phase utilisation (teq CO2)	% des émissions de la phase réalisation	% des émissions de la phase utilisation	% des émissions totales
Etudes	103	103	0	3	0	1
Infrastructures						
Chaussée	1 787	1 393	394	37	11	25
Stations	2 095	1 584	511	42	15	29
Artificialisation	114	0	114	0	3	2
Matériel roulant	2 744	479	2 265	13	66	38
Engins de chantier	324	180	144	5	4	5

6.1.2.2 Bilan global

Le bilan global des émissions directes et indirectes est de 7 167 t CO2e.

La décomposition des émissions par principaux postes d'émission est montrée dans la Figure ci-dessous.

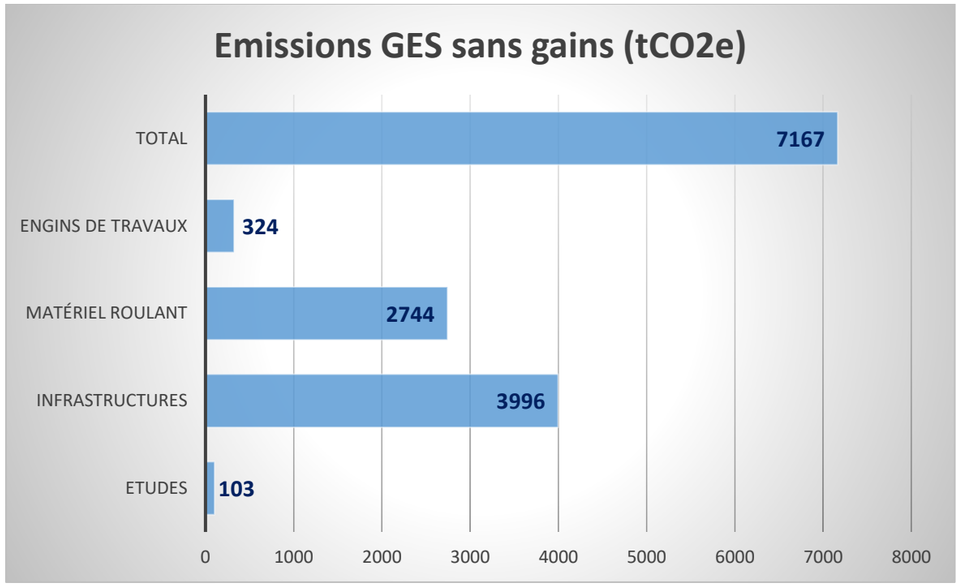


Figure 38 : Émissions GES globales du projet par principaux postes émetteurs en t CO2e

Les émissions se répartissent équitablement entre la phase de réalisation, avec 3 739 t CO2e, et la phase d'utilisation avec 3 428 t CO2 e.

6.1.2.3 Bilan des gains

Les gains permis par le projet sont liés à :

- la restructuration des lignes de bus qui permet d'économiser 1 454 km chaque jour (soit 29 080 t CO2 e après 50 ans)
- le report modal des véhicules personnels qui permet d'économiser 4 368 km chaque jour (soit 6 170 t CO2 e après 50 ans)

6.1.2.4 Conclusion

En considérant une évaluation sur une durée de 50 ans, le projet de ligne de TCSP génèrera 7 167 t CO2 e. Il permettra également d'économiser 28 083 t CO2e grâce aux gains.

Ainsi, **le bilan final montre une économie de 28 083 t CO2e par rapport à la situation de référence.**

6.2 Des bénéfices environnementaux globaux directs et indirects

6.2.1 Un projet qui préserve la biodiversité

En parallèle des études de maitrise d'œuvre en cours depuis 2018, des inspections environnementales ont eu lieux **pour appréhender au mieux les potentialités d'enjeux écologiques sur le site d'étude**. Ceux-ci ont deux visées :

- Permettre de répondre aux contraintes réglementaires des zones naturelles identifiées à proximité du site
- S'inscrire dans une démarche de limitation des impacts du projet sur l'environnement.

Ainsi, un pré-diagnostic a été mené en juin 2018, se basant sur des prospections naturalistes sur site et l'étude de la bibliographie.

En synthèse, il a été constaté que **de nombreux périmètres d'inventaire** et de protection sont recensés autour de l'aire d'étude. Elle s'inscrit en effet au sein d'un ensemble d'étangs du littoral héraultais, encore relativement préservés et accueillant une faune et une flore particulièrement riches. Bien que, étant donné son contexte urbain, elle concerne principalement des milieux artificialisés, elle est traversée par le Canal du Rhône à Sète et comprend une partie de l'Etang de Thau, classé à la fois en ZNIEFF, zone humide et zone Natura 2000. Par ce biais, elle est connectée à plusieurs autres périmètres liés à des zones humides littorales, et présente donc un lien écologique modéré à fort avec celles-ci. Les espèces inféodées à ce type de milieux ne devraient utiliser le reste de la zone d'étude qu'en transit.

L'aire d'étude intercepte également les PNA en faveur du Lézard ocellé et des chiroptères. Les chiroptères et en particulier le Grand rhinolophe sont susceptibles de fréquenter la zone d'étude et le lien écologique est donc jugé fort. Le Lézard ocellé en revanche ne semble pas potentiel au vu des habitats présents ; le lien écologique est donc pour l'heure, jugé modéré.

Contraintes en termes de réglementation environnementale :

Du fait de la présence de huit sites Natura 2000 dans un rayon de 5 km autour de la zone d'étude, dont une ZPS qui intercepte cette dernière, une formulaire simplifié des incidences Natura 2000 a été produit. A l'avancement des études, le secteur interceptant la zone Natura 2000 a été retiré des aménagements, cette zone, initialement prévue pour être aménagée en parc littoral, n'a pas de lien fonctionnel avec le projet de TCSP.

Sur la gare routière de Balaruc-le-vieux (hors périmètre de la demande de subvention), des investigations complémentaires ont été menées car des arbres existants se trouvent dans les emprises aménagées. Ces nouvelles investigations ont prouvé que les sujets n'étaient pas des gites à chiroptère.

Le projet constituant en l'élargissement de la chaussée de manière ponctuelle, les impacts sur les espaces naturels seront très faibles, et ce, en phase travaux et en phase définitive.

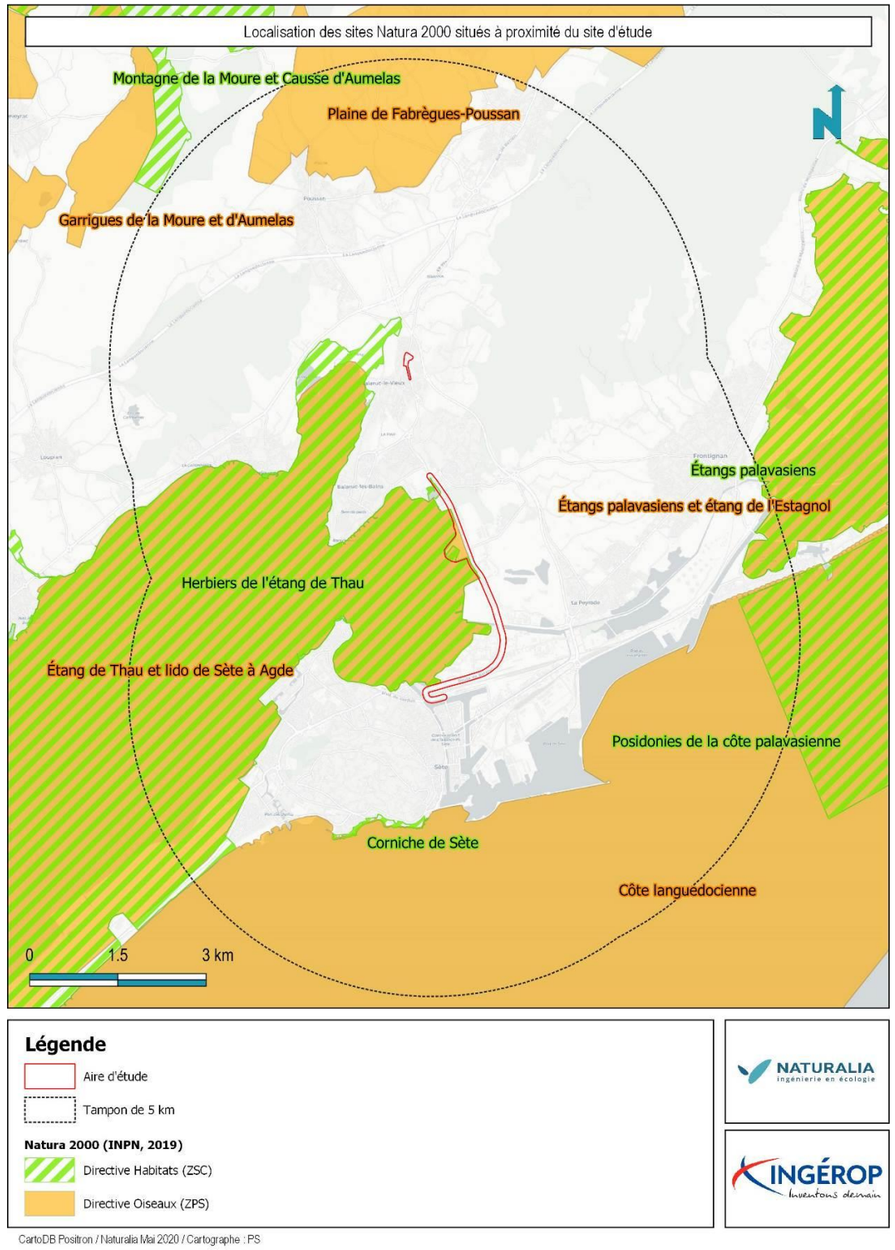
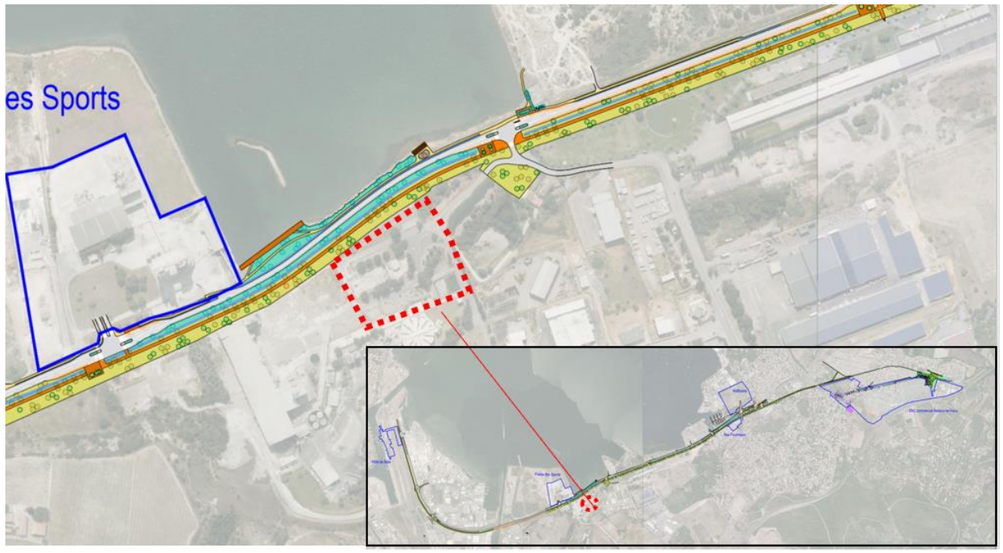


Figure 39 . Carte des sites Natura 2000 concernés par le projet de TCSP

En phase travaux :

Les emprises identifiées pour faire office de base vie, de stockage des matériaux et d'essais se trouve en place de l'ancienne cimenterie Lafarge. Il s'agit d'une zone en majeure partie imperméabilisée (plateforme béton), sur laquelle il n'y a pas d'enjeu écologique identifié. Cette zone sera aménagée à l'issue des travaux en un P+R paysager qui s'accompagnera d'un objectif de désartificialisation des sols.



Les mesures prises en faveur de la protection de l'environnement, conformément à la « Décision de dispense d'étude d'impact après examen au cas par cas en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement » sont les suivantes :

- L'accompagnement du chantier par un écologue sera indispensable, afin de s'assurer de la mise en place et du suivi des mesures préconisées
- L'établissement des plannings fins pour programmer la réalisation des travaux en dehors des périodes d'hivernation et de reproduction des espèces (automne)
- La réalisation d'un balisage des emprises du chantier afin d'éviter le débordement des engins de chantier sur les milieux adjacents et la protection des arbres d'intérêt écologique ;
- La mise en place de micro-habitats de repli (type gîte) en dehors des emprises d'aménagement ;
- La mise en place d'un plan de prévention et d'urgence pour traiter les pollutions accidentelles (kit anti-pollution, base de vie et aire de stockage étanches…) ;
- La limitation du risque de prolifération des espèces envahissantes
- Des mesures permettant de limiter les incidences du projet sur le ruissellement pluvial à savoir la réalisation le long de la RD 2 de dispositifs de rétention (noues et bassins), la limitation des remblais et de l'imperméabilisation des sols ;

En phase définitive :

Les emprises du projet final sont sensiblement les mêmes que la situation actuelle, avec des élargissements ponctuels sur des linéaires identifiés. Autour du tracé, des zones paysagères seront aménagées avec des espèces endémiques, mélangeant massifs et arbres de plus grandes dimensions.

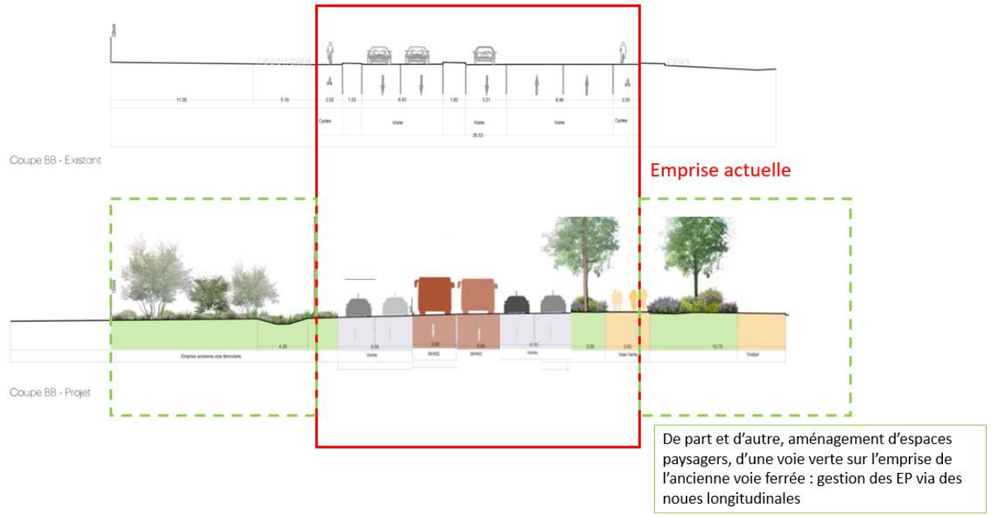


Figure 40 - Profil en travers sur l'entrée de Sète

Ces aménagement ont vocation à créer de nouveaux habitats pour la faune locale.

6.2.2 L'air et le bruit

En lien avec la demande de bonus financier spécifique « Amélioration de la qualité de l'air (ZFE-m) »

Pour l'heure, les études ne se sont pas accompagnées de mesures précises de mesure de la qualité de l'air ni des niveaux de bruit. Cependant, par la nature du projet même visant à réduire la part des véhicules particuliers dans les déplacements, et par son contexte (doublement de la RD600 pour absorber les trafics de transit et réduire celui de la RD2), le trafic routier sur l'axe diminuera dans les prochaines années.

Au-delà, le choix fait d'un matériel roulant zéro émission va permettre de réduire du même coup les émissions de GES et les nuisances sonores liées au transport en commun sur l'axe.

Par conséquent, l'ensemble du projet a pour objectif principal la réduction de la pollution de l'air, des gaz à effet de serre (GES) et des nuisances sonores.

6.2.3 La qualité de vie

Entrée de ville :

Tout au long du parcours, le TCSP aménage les entrées de ville : Balaruc-le-vieux avec la gare routière d'échanges multimodale, l'entrée sud de Balaruc-les-Bains, l'entrée Nord de Sète.

Il aura donc pour rôle d'accueillir les visiteurs, et de rassurer au quotidien les riverains, en préfigurant les ambiances des villes et en ouvrant la voie à des aménagements qualitatifs.

Boulevard urbain :

La requalification en boulevard urbain invite les usagers à respecter leur environnement et leur concitoyen, notamment au moyen de :

- Une vitesses apaisée
- Un partage de l'espace efficace et une signalisation adaptée pour sécuriser l'ensemble des modes
- Une offre d'équipement et de service de qualité (information voyageur, équipement fournissant des outils de réparation des vélos, aire de repos avec table de pique-nique, etc…)

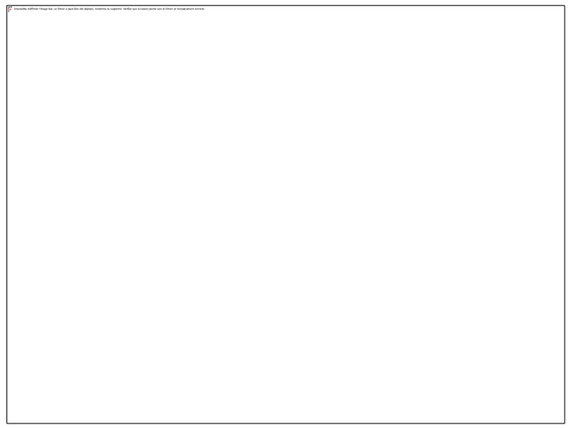
Personne à Mobilité Réduite :

L'ensemble du projet a été conçue en respectant les règles de conception pour les projets adaptés au Personnes à Mobilités des Réduites. Des réunions se tiendront tout au long du projet avec les associations de personnes porteuses de handicap.

Qualité de vie :

Processus déjà entamé sur la voie verte, le projet va permettre la création de lieux de vie :

- Du mobilier large et confortable
- Plantation d'arbres fruitiers aux bords des espaces de pique-nique



7 ANNEXES

7.1 Courrier de soutien – Balaruc-les-Bains

BALARUC
LES BAINS
source d'énergies

POLE PROXIMITE & DEVELOPPEMENT DURABLE DU TERRITOIRE
Service Aménagement Projets « Urbains et Thermaux »
Affaire suivie par : Mme Nathalie MASSCHELEYN
nathalie.masscheleyn@mairie-balaruc-les-bains.fr
04.67.80.92.00 04.67.80.07.94

Références à rappeler dans toute correspondance :
ST/GC/NM/N°18_2021

Objet : Lettre de soutien

Balaruc-Les-Bains, le 15 mars 2021

Monsieur Le Président de SETE
AGGLOPOLE MEDITERRANEE

4, avenue d'Aigues
BP 600
34110 Frontignan

Monsieur le Président,

Balaruc-les-Bains est une commune dynamique, reconnue pour son cadre environnemental remarquable, pour son activité touristique développée et pour ses ressources naturelles qui la caractérisent. Ce dynamisme est également démographique : avec près de 7000 habitants, elle connaît une croissance continue et soutenue depuis plusieurs années (+2,4% par an depuis 2007). Elle est également classée 1ère station Thermale de France.

Le SCoT du Bassin de Thau identifie Balaruc-les-Bains comme un pôle urbain majeur du territoire en l'inscrivant dans la dynamique du triangle urbain central du Bassin de Thau (avec Sète et Frontignan). A ce titre, il donne des orientations fortes à la commune. Ces orientations induisent avec un objectif d'accueil de population d'environ 3000 habitants supplémentaires d'ici 2030, induisant une production d'environ 1400 logements supplémentaires. Ainsi, Le projet de territoire de la commune propose d'organiser ce développement autour d'un principe fondamental qui guide chacune des orientations de son Plan Local d'Urbanisme : inscrire le développement communal dans une logique d'amélioration du cadre de vie quotidien pour tous les usagers de la Ville et de ses ressources. Cette ambition passe par plusieurs principes qui guident le développement communal :

- Préserver le cadre de vie des habitants, les paysages et maintenir une qualité environnementale,
- Réorganiser les déplacements à l'échelle communale,
- Maintenir l'attractivité économique, touristique et conforter l'offre d'équipements,
- Répondre aux besoins de logements.

La commune de Balaruc-les-Bains souhaite une réorganisation urbaine de son territoire le long d'un axe routier majeur. A travers son projet urbain, la Ville propose une clarification des fonctions urbaines et une réorganisation de la pratique de la ville par les différents modes de déplacement de manière à influer sur les pratiques et favoriser le développement des modes alternatifs à la voiture particulière, synonymes de « bien-vivre »... Ce projet s'appuie en particulier sur le projet de Transport en Commun en Site Propre porté par Sète agglopôle méditerranée, afin de redonner à cette voirie un rôle plus structurant tout en permettant de mieux fédérer les quartiers entre eux.

La ville souhaite également s'appuyer sur ce projet pour déplacer l'accès à la presqu'île par le Sud en traversant l'ancien site de la Raffinerie. La requalification de cet ancien site industriel sera l'occasion d'envisager une opération d'ensemble à vocation d'équipements et de proposer une entrée de station qualitative.

La ville souhaite également inciter à de nouvelles pratiques en réalisant une meilleure gestion du stationnement afin de permettre aux résidents, aux touristes et autres usagers de la ville de stationner leur véhicule et pratiquer la ville en transports publics ou en modes actifs. Il est donc prévu sur le site de la Raffinerie, qui longe le TCSP, des aires de stationnement de délestage de type Parc-Relais.

La ville prévoit également un développement urbain cohérent avec l'organisation projetée du fonctionnement communal. Dans le projet urbain de la commune, il est notamment prévu, à moins de 400 mètres des stations de bus du futur TCSP, deux opérations de plus de 340 logements sur les secteurs des Nieux et des « Bas Fourneaux ».

Aussi, vous l'aurez compris, notre projet de développement de la commune est fortement lié à la réalisation de ce TCSP porté par Sète agglopôle méditerranée. Aussi, je ne peux que soutenir ce dernier et vous confirme ici ma volonté de renforcer la densité et la mixité des secteurs situés à proximité de cet aménagement.

En espérant que ce projet puisse obtenir un écho favorable de la part de l'Etat et puisse être soutenu à la hauteur des engagements que je porte pour ma commune, première station thermale de France.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'assurance de ma considération distinguée.

Le Maire de Balaruc les Bains
Gérard Canovas

MAIRIE DE BALARUC LES BAINS - 34540 Hérault

7.2 Courrier de soutien – Frontignan

Frontignan la Peyrade

Cabinet du Maire

Dossier suivi par :
P Martin
T : 04 67 18 51 34
mrojas@ville-frontignan.fr
Ns Réfs :
MA/PM/IMCR
Objet :
Avis de la Ville de Frontignan
TCSP

Frontignan,
le 12 avril 2021

SÈTE AGGLOPÔLE MÉDITERRANÉE
COURRIER
Reçu le 14 AVR. 2021

M. François Commeinhes
Président
Sète Agglopôle Méditerranée
4, avenue d'Aigues
34110 Frontignan

Monsieur le Président,

La Ville de Frontignan- La Peyrade est le deuxième centre urbain du bassin de Thau et compte près de 23 000 habitants.
Elle constitue, avec Sète et Balaruc-les-bains, le triangle central de l'agglomération où se concentrent une part importante de la population et des emplois. Ceci en fait le premier pôle générateur de flux sur le territoire du Scot du bassin de Thau.
Une partie importante de ce flux est composé par les déplacements domicile/travail.

Cette place centrale au sein du cœur d'agglomération se traduit, en matière de mobilité, par la mise en place d'une politique forte et ambitieuse en termes de développement des modes doux et des transports publics.
La réalisation d'un transport en commun en site propre (TCSP) est un véritable atout pour la commune.

Conscient de cette opportunité, la Ville de Frontignan- La Peyrade accompagnera le développement urbain du secteur central de l'agglomération en favorisant le renouvellement du tissu urbain autour de l'axe support de transports publics performants qui traverse la commune.

C'est notamment le cas du secteur des zones d'activités situé au Mas de Klé et à Horizon sud, desservi par le futur TCSP, qui constitue, avec la réserve foncière de la friche industrielle de Lafarge/Montgolfier, une réelle opportunité de requalification et de recyclage urbain du cœur d'agglomération, en permettant le développement d'activités nouvelles et l'implantation d'équipements majeurs.

Aussi, par le présent courrier, je tiens à faire part de mon souhait de voir aboutir ce projet et vous assure que la Ville de Frontignan-La Peyrade mettra tout en œuvre pour que ce projet soit une réussite.

Recevez, monsieur le président, mes sincères salutations distinguées.

Michel Arrouy
Maire

République Française
Département de l'Hérault
Commune de Frontignan

Hôtel de Ville - BP 308 - 34110 Frontignan la Peyrade Cedex
T 04 67 18 50 00 - F 04 67 18 51 08
www.frontignan.fr

7.3 Courrier de soutien – Sète

François Commeinhes
Maire,
Président de
Sète Agglopôle Méditerranée

ville de sète

Sète le 12 mars 2021

M. François Commeinhes
Président SAM
4 Avenue d'Aigues
BP 600
34110 Frontignan

Objet : Lettre de Soutien,

Monsieur le Président,

La ville de Sète est le plus grand centre urbain du bassin de Thau et compte près de 45 000 habitants. Sète est le premier pôle générateur de flux sur le territoire du SCoT du Bassin de Thau. Une partie importante de ce flux est composé par les déplacements domicile-travail.

Cette place centrale au sein du cœur d'agglomération se traduit, en matière de mobilité, par la mise en place d'une politique forte et ambitieuse en termes de développement des modes doux et des transports publics. Pour ce qui est des transports publics, la réalisation d'un Transport en Commun en Site Propre (TCSP) en lien étroit avec le Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) de la commune, qui sera également achevé en 2024, est un véritable atout pour la commune.

Conscient de cette opportunité, Sète accompagnera le développement urbain de tout le secteur en favorisant l'intensification urbaine et le renouvellement du tissu urbain autour de cet axe support de transports publics performants. C'est notamment le cas du secteur situé en entrée de ville de part et d'autre du futur TCSP, intégrant le PEM de Sète, le foncier SNCF et les grandes emprises industrielles voisines en déshérence. Cette nouvelle infrastructure de transport sera ainsi la colonne vertébrale d'une redynamisation modèle de ces friches industrielles, qui permettra de concilier requalification du secteur pour l'accueil de nouvelles activités, mise en valeur environnementale et paysagère, le tout en répondant à une démarche de sobriété foncière dans lequel la ville et l'agglomération sont engagées.

Tout comme d'autres communes concernée par ce projet de TCSP, la ville souhaite également inciter à de nouvelles pratiques en réalisant une meilleure gestion du stationnement afin de permettre aux résidents, aux touristes et autres usagers de la ville de stocker leur véhicule et pratiquer la ville en transports publics ou en modes actifs.

Aussi, par le présent courrier, je tiens à faire part de mon souhait de voir aboutir ce projet et vous assure que la ville de Sète mettra tout en œuvre pour que ce projet soit une réussite.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'assurance de ma considération distinguée.

VILLE DE SÈTE MAIRIE MAIRE Hérault

François Commeinhes

Mairie de Sète, Boîte Postale 373, 34206 Sète cedex
Tél. : 04 99 04 70 49 Fax : 04 67 74 42 95 E-mail : f.commeinhes@ville-sete.fr

7.4 Courrier de soutien – Huit villes du nord du territoire

Monsieur le Président
François Commeinhes
Hôtel d'agglomération
4, Avenue d'Aigues
34 100 Frontignan

Frontignan, le 12 mars 2021

Objet : Lettre de soutien

Monsieur le Présient,

Depuis le 1er janvier 2017, la Communauté d'Agglomération du Bassin de Thau dit « Thau agglo » et la Communauté de Communes de Nord du Bassin de Thau dit « CCNBT », ont fusionné.

Née de cette fusion, Sète agglopôle méditerranée qui regroupe désormais 14 communes et plus de 125 000 habitants souhaite se développer en proposant de nombreux services publics (collecte et tri, transport, médiathèques, centres aquatiques...) et en réalisant des équipements de qualité.

Parmi les pistes de développement et, comme mentionné dans le Plan de Déplacements Urbains 2020/2030, le développement des transports en commun est un élément majeur de la structuration de ce jeune territoire. En effet, Sète agglopôle méditerranée s'engage dans une démarche visant à assurer une certaine continuité et couverture optimale du territoire au travers de son réseau de transport afin de permettre aux habitants de se déplacer au sein et entre les différents bassins d'emplois du territoire mais également du département.

Sète agglopôle méditerranée va donc se doter d'un Transport en Commun en Site Propre qui permettra de relier la partie nord de l'agglomération au centre-ville de la commune-centre en passant notamment par le Pôle d'Echanges Multimodale (PEM) de Sète. Dans ce cadre-là, Sète agglopôle méditerranée ne se contente pas uniquement de créer une infrastructure routière supplémentaire mais va s'appuyer sur cet outil pour réorganiser en profondeur l'ensemble de son réseau sur les 8 communes que nous représentons ici.

Actuellement, la plupart de nos communes sont reliées à la ville-centre par une seule ligne de bus et un seul véhicule avec des fréquences oscillant, selon les cas, entre 40 minutes et 1 heure 30. Grâce à la réalisation de ce TCSP, nos communes verront la fréquence grandement améliorée et le temps de parcours sera désormais garanti pour nos concitoyens qui souhaiteront se rendre soit sur la commune de Sète soit hors de notre territoire en utilisant le PEM de Sète. La desserte des zones d'emplois du Mas de Klé, du Parc Aquatechnique et des Eaux Blanches, situées en cœur d'agglomération, sera également une réelle amélioration pour nos 8 communes.

Ce TCSP permettra également un report modal et une forte amélioration de la desserte de la ZAC commerciale de Balaruc, équipement commercial majeur du territoire de l'agglomération, qui doit faire l'objet d'une requalification/extension.

Ce projet paraît donc essentiel à nos yeux et nous pensons qu'il constituera une véritable amélioration pour le quotidien de nos concitoyens et contribuera ainsi grandement à atteindre les objectifs que nous sommes tous fixés en matière de report modal sur le territoire.

Pour toutes ces raisons, nous soutenons ce projet et espérons qu'il pourra bénéficier d'une aide substantielle de la part de l'Etat dans le cadre cet appel à projets.

Nous vous prions de coire, Monsieur le Pésident, en l'assurance de notre considération distinguée.

Norbert CHAPLIN
Maire de Balaruc-le-Vieux

Henry FRICOU
Maire de Mèze

Christophe MORGO
Maire de Villeveyrac
Po Morgo Christophe
Michel Garcia

Cédric RAJA
Maire de Bouzigues

Josian RIBES
Maire de Montbazin

Florence SANCHEZ
Maire de Poussan

Marcel STOECKLIN
Maire de Gigean

Alain VIDAL
Maire de Loupian

--fin du document--