

**Une autre ville est possible**

# Propositions alternatives au parking Aristide Briand

Groupe Propositions Bancs Publics – VP 24 Mai 2022



# Les auteurs

- Ce document résulte d'une réflexion collective conduite par des habitants de Sète, non experts, qui ont réuni leurs compétences et utilisé bon sens et logique.
- Ils ont analysé le projet, compulsé les documents disponibles, regardé ce qui se faisait ailleurs et exploré les alternatives possibles.
- Ils en ont conclu que ce projet était une erreur qui engageait le devenir de la ville et qu'il était nécessaire d'entamer un débat de fond sur sa pertinence.

## **Débat de fond – Première partie**

**Nous ne sommes pas contre les parkings souterrains par principe mais, il s'avère que le projet de parking sous la Place Aristide Briand à Sète se révèle**

- 1 – excessivement cher**
- 2 – source de problèmes techniques**
- 3 – en contradiction avec les objectifs communs**

Excessivement cher  
**Un parking souterrain place Aristide Briand à Sète, c'est :**

**14,8 millions d'euros**

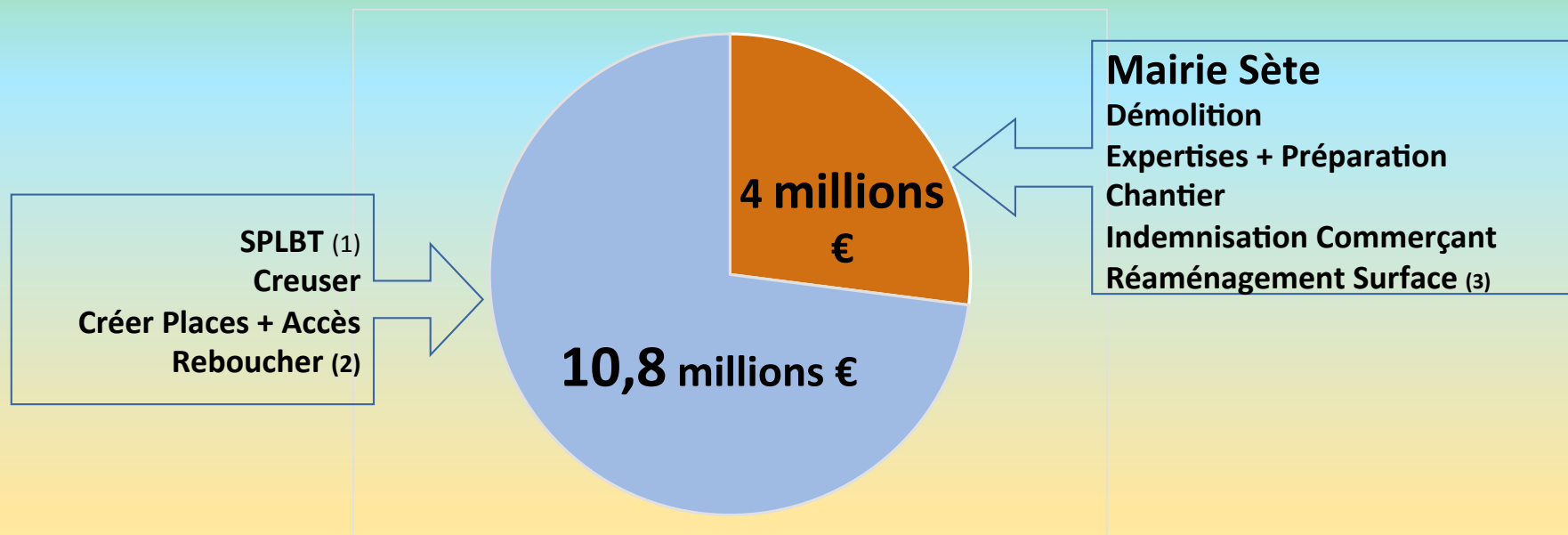
**pour 300 places**

**soit 49 333 euros la place de parking**

→ plus cher qu'un parking fermé chez un particulier

→ 10 à 20 fois le prix d'un parking de surface extérieur au centre-ville

## Excessivement cher : détail du calcul



**Total : 14,8 Millions d'euros, pour 300 places : 49.333 euros la place**

(1) SPLBT : Société Publique Locale du Bassin de Thau 45 % Sète Agglopôle Méditerranée (SAM), 55 % Mairie de Sète, 0,3% Marseillan

(2) Montants présentés en réunion publique par les représentants de la Mairie et de l'Agglo

(3) Montant calculé à partir de l'appel d'offres du réaménagement surface parking V. Hugo ( 2 750 000 € sans la fontainerie )

# Source de problèmes techniques

## 1 - Sous-sol

- **Le terrain à creuser sous la place est rocheux et recèle :**
  - Des restes archéologiques
  - Des ruissellements continus en sous-sol descendants de résurgences existantes au Mont Saint Clair vers l'ancienne lagune
  - Un écosystème sous-terrain fragile
- **Tout est techniquement possible, mais à quel coût ?**
  - Impacts sur les constructions avoisinantes ?
  - Impacts sur l'écoulement des eaux souterraines ?
  - Quid des vestiges archéologiques ?



Photos Archives Municipales Sète (Fonds L. Rosiès)  
et Midi Libre 22/09/1982



## Une enquête de M. Jean Blanc Les deux puits de l'Esplanade étaient oubliés depuis 150 ans

**Q**UELQUES éclaircissements sur les puits retrouvés nous ont été fournis par M. Jean Blanc qui a pu retrouver leur trace grâce à la collaboration des archives, du cadastre et du musée Paul Valéry.

Lorsque le 2 avril 1936, la municipalité fait dresser un projet et un plan d'ouverture de deux rues nouvelles encadrant une promenade publique, le profil de la ville n'est pas ce qu'il est aujourd'hui.

La future esplanade et les rues avoisinantes ne sont que jardins potagers, cultures, ruelles dévotées.

Pierre Antoine Marès possède alors une étendue de terrain de plus de 15.000 m<sup>2</sup>. Il en vend 11.073 m<sup>2</sup> à la ville pour 28.000 F payables en dix ans avec 5 % d'intérêt. Ce sol de nature rurale va devenir l'esplanade et les rues qui la bordent.

Dans l'acte de vente, il est prévu que le sieur Marès gardera en jouissance le puits à roue « qui est dans la partie basse et dans le prolongement de la rue acquise à Mme Bosc » tant qu'il ne sera pas ouvert au public ou fermé par décision municipale.

Après, Mme Bosc et ses héritiers avaient cédé à la ville une grande partie de leurs terres, « ou grand jardin » qui s'étendaient de la rue général de Gaulle actuelle à la hauteur de la pharmacie Cazani, et qui sont à présent la rue Gambetta et ses maisons riveraines.

Le prolongement de cette rue acquise appelée rue du Grand Jardin est la rue du 8 mai 1945 que nous connaissons et ce puits à roue est celui qui fut découvert face à la S.N.P. et qui malheureusement ne put être exploré.



### Le puits du haut

C'est le deuxième puits qui était dans la partie haute qui vient d'être mis à jour. Il servait d'ailleurs, à la délimitation du pourtour de la place.

L'autorisation d'achat par la ville est accordée par Louis-Philippe, le 3 janvier 1838 et ces deux puits devenaient publics.

Entre la rue Jean-Jaurès (qui n'existait pas entre les rues de Gaulle et Montmorency) et la rue du 11 novembre, il n'y a qu'un terrain vague avec une seule maison rurale et sa cour. L'esplanade est un grand jardin potager dont le fermier se nomme Buzès. Idem pour la rue du 8 mai 1945. Tout doit être modifié et aligné.

Mais le puits mis à jour qui nous intéresse est là, couvert à tous.

Par crainte « d'arriver malheur à la population » le maire décide de démolir ce puits dans sa partie émergente et de le couvrir par une voûte. Le 14 août 1841, une étude d'alignement de ce puits du haut de l'Esplanade est demandée au maire. La cheminée mise à jour, sous sa toiture latérale supporte qu'elle fut construite après cette date pour rattraper la voûte d'origine, afin d'alimenter en eau la population évacuante.

### Le puits du bas

Ce n'est plus une grande roue qui ramène l'eau à la surface mais une pompe (genre Saint-Clair et château d'eau, il y a vingt ans).

En effet, en mai 1841, M. Néel Guillaume demande que l'on ne

supprime pas le puits du bas (rue du 8 mai) mais « qu'on y établisse une fontaine carrelée à celle qui existe à la partie supérieure de l'esplanade ». Le 28 juin 1847 « la maçonnerie au-dessus du niveau du sol sera démolie et le puits fermé par une voûte » et « il sera temps de l'ouvrir si besoin est ».

Il ne reste alors que le puits du haut. Celui-ci est encore mentionné dans le premier projet de construction d'un théâtre prouvé entre la rue Jean-Jaurès et la rue du 11 novembre, avec l'écadé à angle droit avec la promenade, au devant une petite place, puis deuxième agrandissement dont les cinq mètres supplémentaires seraient pris entre la façade dudit théâtre et la source.

C'est donc bien une source, faible actuellement, qui alimentait ce puits.

L'abandon de la cheminée de la pompe a dû s'effectuer après la distribution de l'eau lesanké en 1863 (seconde trace n'est retrouvée jusqu'en 1870).

### Jarres en godets

Une prochaine exploration devrait nous apporter plus de détails : dimensions, identification du bois géant au fond, poteries supplémentaires, sorte d'écoulement et sa direction, etc. car les trente-trois jarres en poterie récupérées qui faisaient fonction de godets sur la roue actionnée par traction animale et qui devaient se déverser dans un bassin ou dans des abreuvoirs ou encore irriguer le jardin en pente, ne représentent que encore la totalité de la circonstance de la roue. Une étude plus approfondie nous renseignera.

Notre photo : Lors de l'exploration, deux frères se penchent sur le mystère du puits. André Fraises, conservateur du musée et Jean Fraises, l'un des auteurs pompiers, plongeur expérimenté qui a ramené du fond du puits les vestiges de son utilisation.



Documents réunis  
par le groupe  
« Archéologie »  
de Bancs Publics



# Source de problèmes techniques

## 2 - Surface

- **La Mairie promet 109 tilleuls argentés après construction**
- **Croissance et pérennité impossibles pour des arbres de haute tige**
  - **Sauf un minimum de 1,50 m de pleine terre sur toute la surface avec irrigation complexe et coûteuse**
  - **Si par exemple le parking est abaissé d'un mètre :  
impact sur la nappe phréatique + 5 m d'allongement des rampes**
- **Nous craignons que cette place historique ne soit définitivement dénaturée et ressemble à ce qu'on observe dans certaines villes, c'est-à-dire un lieu déshumanisé**



## La place Aristide Briand d'antan



## Place récente avec parking souterrain (entrée d'Antibes)



# Source de problèmes techniques

## 3 – Les nuisances

- **Place Aristide Briand inutilisable**
  - Pour les usagers
  - Pour les commerçants sédentaires ou occasionnels (perte définitive de clientèle ?)
- **Trois ans de travaux : bruit, poussière, pollution**
  - Combien de camions pour évacuer les déchets ?
  - Combien de bétonnières pour construire ?
  - Pompage nuit et jour ?
  - Sortie prévue via un souterrain traversant la rue Gabriel Péri et aboutissant rue Jules Moch : quid de la circulation pendant les travaux ?
- **Environnement**
  - Rejet des eaux et boues résultant du creusement

## Techniquement complexe et risqué

### 3 – Nuisances, à vos calculettes

- **33 000 m<sup>3</sup>** à extraire
  - Foisonnement de 1,30 : 42 900 m<sup>3</sup> à dégager par camions (58 000 tonnes)
- Camions 18 tonnes
  - **3200 rotations** (aller et retour)
- Evacuation prévue sur 8 semaines maxi, soit 40 jours :
  - 10 camions par heure aller et retour
  - C'est **techniquement possible**, car une pelle de 1,2 m<sup>3</sup> de godet charge un camion de 16 m<sup>3</sup> en 6 minutes environ ce qui donne bien 10 camions / heure

Résultat :

**80 camions de 18 tonnes par jour pendant 8 semaines**  
**Sans parler des bétonnières ensuite**

# Contradiction avec les objectifs partagés

- **Un objectif fait l'unanimité**
  - une ville conviviale, où il fasse bon vivre
  - un air moins pollué et une ville plus silencieuse
  - des arbres de haute tige pour lutter contre la chaleur d'été
  - une ville libérée progressivement, à partir du centre, de l'emprise des voitures
- **En résumé, une ville à léguer fièrement à nos enfants.**

# Objectifs du Plan de Déplacement Urbain -- PDU

« Son but est donc de favoriser les échanges entre ces divers moyens de déplacement, la fluidité du trafic et des flux de circulation en réduisant l'usage et la place de la voiture. La voiture oui mais autrement, partagée, connectée et articulée aux services de transport public sur des parkings relais. »

**François Commeinhes, Maire de Sète et président de l'agglomération**

## **Extraits du PDU adopté par la Ville et l'Agglo en 2019 :**

- « Meilleur partage des centres-villes en réduisant la place de la voiture »
- « La voiture reste « la reine de nos déplacements », et il est impossible de la dissocier de son lot de nuisances : bouchons, pollution, insécurité routière, bruit Il devient urgent de trouver des alternatives plus économes et plus respectueuses de l'environnement... »
- « La diminution de la part modale de l'automobile est fixée par le cadre législatif comme base incontournable de tout document de planification »

# Contradiction avec les objectifs partagés

## Objectifs du PDU (Page 6)

- 1 : Plus de place au vélo et à la marche à pied
- 2 : Transports en commun plus performants et attractifs
- 3 : **Meilleur partage des centres-villes en réduisant la place de la voiture**
- 4 : Nouvelles pratiques pour des déplacements plus intelligents (smart city)

Plan de Déplacements Urbains de Sète Agglopôle Méditerranée  
(PDU 2020 – 2030 ) adopté par la ville et l'Agglo en 2019, page 6

## Autres références à l'obligation de réduire la part des voitures en centre-ville

Rapport du GIEC : lutte contre le dérèglement climatique  
Loi portant lutte contre le dérèglement climatique  
SCoT Schéma Cohérence Territoriale  
PLU : Plan Local d'Urbanisme ...

## Contradiction avec les objectifs partagés

Un syllogisme parfait :

- **L'objectif est d'écarter ce qui attire les voitures en centre-ville**
- **Un parking en centre-ville attire les voitures**
- **Il ne faut pas construire de parking en centre-ville**

**NB : cacher en sous-sol les voitures ne modifie pas le raisonnement**



# Contradiction avec les objectifs communs

- **Polémique :**
  - ***3 parkings en ouvrage figurent page 132 de la dernière version PDU Victor Hugo, Aristide Briand, promenade Marty***  
***Nota : Ils ne figuraient pas dans les versions antérieures***
  - ***La présence de cet ajout n'a pas échappé à la DREAL - Direction Régionale Equipement Aménagement Logement -***
  - ***Réponse de la Mairie :***  
***« Concrètement, si la ville de Sète souhaite construire plusieurs parkings en centre-ville ce n'est pas pour faire de Sète un « aspirateur à voitures ». »***
  - **Nous pensons cette affirmation inexacte**

# **Débat de fond**

## **Conclusion Première Partie**

- **En résumé,  
Projet Parking Souterrain Aristide Briand**
  - 1. Coût prohibitif**
  - 2. Complications techniques**
  - 3. Contradiction flagrante avec les objectifs affichés**
- **En plus, Projet inutile parce que ....**

# **Débat de fond**

## **Deuxième partie : Alternatives**

- **Il existe des alternatives**
  - **beaucoup moins chères**
  - **beaucoup plus simples**
  - **sans risques ni nuisances**
  - **bénéfiques pour le futur de la ville**
- **Elles sont conformes**
  - **avec la législation**
  - **avec tous les textes de référence (PDU, PLU ...)**
- **Leur mise en œuvre peut être très rapide**

# **Alternatives**

## **Un coup d'œil sur l'extérieur**

**Paris : les voies sur berge (Pompidou) sont rendues piétonnes**

**Londres : péage pour circuler en voiture : 15 livres / jour**

**Milan : 72% du territoire de la ville en ZTL (Zone à Trafic Limité)**

**Ljubljana : centre-ville sans voiture**

**Dunkerque, Calais, Libourne, Aubagne, Mtp... : transports en commun gratuits**

**Venise : vaporettos depuis toujours (Vapore Thau ?)**

**Pontevedra : ville modèle en la matière**

**84.000 habitants, 20 ans d'expérience**

**90% de circulation en moins**

**et 61% d'émissions de CO2 en moins en 20 ans**



Pontevedra, avant et après



# Les Alternatives

## Que retenir de l'expérience des autres villes

- **Toutes les villes sont confrontées à la même nécessité de réduire l'emprise de la voiture**
  - **Toutes visent le désengorgement des centres-villes**
  - **Celles les plus avancées en la matière en sont toutes satisfaites, que l'on interroge les élus, les habitants ou les commerçants**
  - **Toutes prônent une démarche progressive**

# Les Alternatives

## Ce qu'il faut faire est simple

**Si on veut une ville « apaisée »,  
il faut  
encourager l'usager de la voiture à adopter d'autres modes de transports**

- **Donc**
  - lui proposer des parkings de proximité gardés, gratuits, correctement reliés
  - lui offrir des transports collectifs efficaces, fréquents et gratuits
  - et favoriser les déplacements alternatifs actifs : marche et vélo
- **C'est le sens de nos six propositions**
- **C'est aussi ce que préconise le PDU**

# Les Alternatives

## Six Propositions

- 1 Des transports en commun Haut Niveau de Service**
- 2 Un stationnement cohérent avec l'objectif de retenue en périphérie**
- 3 Des aménagements pour encourager les mobilités actives**
- 4 L'expérimentation progressive de journées « sans voiture »**
- 5 Préserver l'avenir : réservations foncières pour parkings relais**
- 6 Renforcer les compétences en matière d'urbanisme**

**Nota : toutes ces propositions, à l'exception de la dernière, figurent dans le PDU 2020-2030**



# **1 - Transports en commun à Sète : constat de déficit**

**Un service a été mis en place pour les parkings relais :**

- **Mas Coulet + Cayenne** (2 500 places)
- **Gratuits**
- **+ bus gratuit vers le centre-ville**

**mais ce service est insuffisant**

- **Fréquence 25mn** : qui veut attendre 25 minutes pour gagner le centre-ville ?
- **Horaire 8h15-20h** : et si je pars travailler tôt le matin ?
- **Rien en WE** : donc, je ne prends pas ma voiture en fin de semaine ?

**Décourageant pour l'utilisateur**  
**Rôle de parking relais mal rempli**

# 1. Transports communs Haut Niveau de Service

- **Doter les transports en commun d'un Haut Niveau de Service (HNS)**
  - **Horaires : 6h – 24 h, 7 jours sur 7**
  - **Fréquence : 5 à 15 minutes selon les heures**
  - **Proximité : maillage fin des lignes de transports en commun**
  - **Diversité : TCSP, petites navettes bus ou fluviales, services à la demande**

**L'idée : faire basculer l'utilisateur de la voiture vers ce mode de transport**

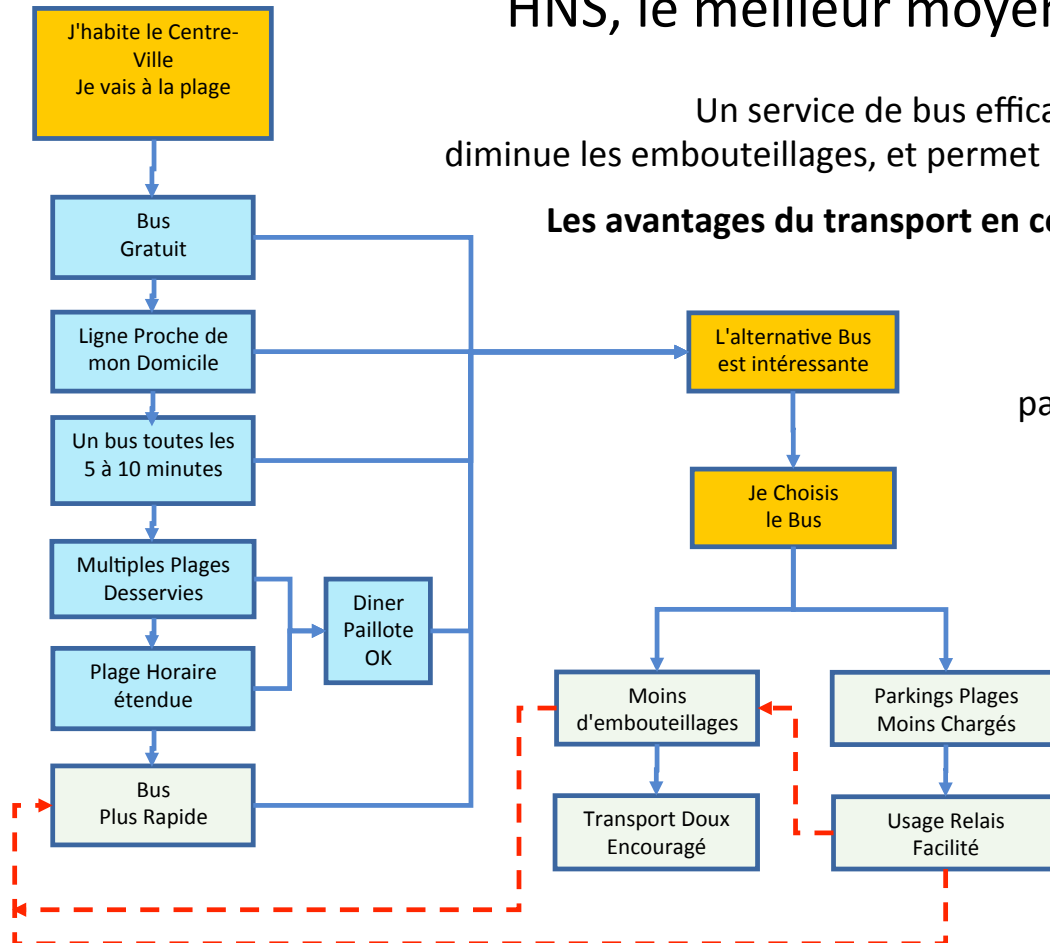
# HNS, le meilleur moyen de bousculer les habitudes

Un service de bus efficace attire l'usager, qui, délaissant sa voiture, diminue les embouteillages, et permet aux parkings extérieurs de remplir leur rôle.

**Les avantages du transport en commun pèsent plus que ceux de la voiture, je bascule !**

Ce schéma s'applique partout :  
parkings de proximité, circulation centre-ville,  
lycées, théâtres, cinés ...

Il faut, néanmoins,  
accepter d'en **amorcer la pompe** :  
proposer un service de qualité,  
avant de voir se former  
le cercle vertueux.



# 1 - Transports communs Haut Niveau de Service

- **Relier entre eux par transports en commun Haut Niveau de Service**
  - les parkings périphériques
  - le centre ville
  - les lieux de forte fréquentation
    - Saisonnière : les plages
    - Ponctuelle : marchés, manifestations, théâtre de la Mer, etc.
    - Permanente : cinéma, établissements scolaires etc...
    - Les autres pôles de la ville (Barrou, Ile de Thau, Saint Clair...)
- **Compléter avec un réseau fluvial, atout touristique indéniable**
  - Parkings extérieurs lointains (ex. Lafarge)
  - Trajets gare<>centre-ville en plus du Mas Coulet

# Encourager par la gratuité pour l'utilisateur

- **Gratuité ne veut pas dire qu'il n'y a pas de coût**
  - Gratuité pour l'utilisateur signifie que le coût est pris en charge par la collectivité
  - Utiliser les économies réalisées par l'abandon des projets de parkings souterrains en centre-ville pour financer cette gratuité, au moins durant un temps d'expérimentation
- **Avantages**
  - Attrait considérablement accru pour utiliser les parkings extérieurs
  - Coût induit relativement supportable (ex. témoignage Dunkerque)
  - Impact sur l'écologie (transfert vers un mode « doux »)
  - Impact sur la rapidité (montée dans le bus plus rapide)
  - Impact social et mixité
  - Amorcer la pompe

## 2. Stationnement cohérent avec l'objectif de retenue en périphérie

- **Parkings hors centre-ville**  
**Usage relais ou délestage** : longue durée ou à la journée  
Reliés par des transports collectifs HNS  
Gratuits
- **Parkings en ouvrage de centre-ville**  
**Réservés aux résidents et aux actifs type artisans**  
Sur abonnement avec tarification selon les revenus
- **Stationnement de surface en centre-ville**  
**Réservé aux résidents et aux actifs** avec macaron tarification selon revenus  
Pourcentage limité dans le temps de places minutées et payantes  
Exceptions classiques : urgences, déménagements, travaux ...
- **Vélo** : maillage de boxes sécurisés pour vélos

### 3. Aménagements nécessaires pour encourager les mobilités actives

- **Rendre la ville aux piétons**
  - zones piétonnes sans 2 roues motorisées
  - trottoirs supprimés donnant la priorité aux piétons
  - végétalisation des espaces publics, y compris milieu des rues piétonnes
- **Encourager l'usage du vélo**
  - maison du vélo : auto-réparation, information, vélo-école, conseil...
  - traversée du centre-ville évitant de mélanger piétons et cyclistes
  - signalétique adaptée et arceaux vélo en nombre suffisant
  - boxes à vélos sécurisés

Mobilités actives : marche à pied, vélo

## 4. Expérimenter des journées « sans voiture »

- **Sète respire**
  - Sensibiliser la population
  - Rassurer les commerçants sur l'intérêt de la piétonnisation
  - Coût très faible, démarrage immédiat possible
  - Précédents de la ville (elle sait faire) : Saint Louis, Escale à Sète
- **Trois conditions de succès pour cette expérimentation**
  - La répéter régulièrement
  - Agir progressivement (périmètres restreints au début)
  - Recueillir les réactions de la population et des commerçants, les exploiter ensuite
- **Envisager, de manière permanente, la piétonnisation de la rue du 11 novembre**
  - Facile à mettre en œuvre (changements de sens de circulation rue Jean Jaurès)
  - Répond à la demande des commerçants
  - Mais implique une modification de circulation dans le quartier



## **Proposition 5 : Préservation des espaces nécessaires**

**Le PDU prévoit des espaces de stationnement aux entrées de la ville pour servir de relais ou délestage**

- Exemples d'espaces possibles pour les parkings
  - Timac Agro,
  - Lafarge,
  - Zone Martelli
- En complément des opérations en cours autour de la gare - pôle d'échange multimodal

**Entreprendre les démarches aujourd'hui**

- Pour éviter que plus tard ces solutions ne soient plus possibles

## 6 Renforcer les compétences en matière d'urbanisme

- **Tâches indispensables**
  - **Pilotage et conduite des expérimentations**
    - Choix des terrains, préparation et organisation, suivi et évaluation, communication
  - **Etudes diverses à réaliser**
    - Enquêtes d'opinions
    - Etudes quantitatives (ex. flux, dimensionnement, maillage, horaires...)
    - Autres sujets d'études : cas particulier de l'habitat dispersé, voies fluviales, signalétique, correspondances inter-réseaux, marchandises (commerçants et courses) etc.
    - Veille technologique : véhicules, robotique, connectique etc.
- **Compétences d'ordinaire confiées à une agence d'urbanisme**
  - Elles semblent faire défaut ou être éparpillées dans le cas présent
    - Témoin, la diversité des services cités dans l'Appel d'Offres Public de la Ville de mars 2022 pour un plan de circulation à comparer, par exemple, à l'expérience de Mulhouse
  - Réunir ces compétences en une agence d'urbanisme nous paraît indispensable

## **Proposition 6 : créer une agence d'urbanisme**

- **La plupart des villes et des agglomérations disposent d'une agence d'urbanisme**
  - **Ses fonctions : planification, études qualitatives et quantitatives, conduite de projet, expérimentations**
- **L'agglo ne devrait-elle pas se doter d'une agence d'urbanisme indépendante au regard de l'ambition des projets portés par la Ville et l'Agglo ?**

## **Conclusion**

### **Oui, une autre ville est possible**

- **La démocratie ne se limite pas à un vote sporadique, les citoyens doivent se faire entendre.**  
**Bancs Publics a prouvé que c'est possible en bloquant par son action la construction du parking Aristide Briand qui devait débuter en janvier 2022.**
- **Bancs Publics invite maintenant à un débat démocratique sur la pertinence de construire en 2023 des parkings souterrains en centre-ville.**
- **Nous regrettons que ce débat de fond n'ait pas eu lieu plus tôt.**  
**Il pourrait être élargi à tout ce qui concerne le devenir de la ville :**
  - **les autres Places, telle celle de la Révolution,**
  - **les grands projets, Quartiers Est ou nouvelle salle Brassens,**
  - **et, de manière globale, l'usage de l'espace public sur le territoire.**

Une autre ville est possible  
La place Aristide Briand doit  
continuer à vivre



# **Collectif Bacs Publics – Sète**

Place Aristide Briand  
34200 Sète

**Contact : [bancspublicssete@gmail.com](mailto:bancspublicssete@gmail.com)**