

La Roue Libre de Thau

Compte-rendu de la réunion sous forme de séminaire
4 mars 2017 - 14 h - 17 h Maison de la vie associative

Présent.e.s

- Paul Autran
- Jeanne-Marie Beaufreton
- Arnaud Bory
- Marie-Alix Dupont
- Cathy Judell-Dufour
- Jean-Paul Mèraut
- Elisabeth Morard
- Maëlic Philippot
- Emmanuel Raoult
- Daniel Rigaud
- Lina Saliou
- Stéphane Thiers
- Laure Tougard
- Madeleine Verger
- Florent Viguié

Ordre du jour

1. A noter le calendrier
2. Les échanges
 - Une ville traversable à vélo
 - Une ville à 30 km/h
 - Quelle stratégie vis-à-vis des pouvoirs publics

Attention prochaine réunion à Frontignan :

Samedi 1er Avril 2017 de 14 h 30 à 16 h

Frontignan, salle Voltaire

3, Boulevard Victor Hugo (accès via le parc du même nom)

Suivie du spectacle sous forme de « conférence gesticulée" de Gwennyn TANGUY
(militante de la transition énergétique venue de Savoie)

Le spectacle commence à 17 h 30 (entrée libre avec participation au chapeau) et sera suivi par un **repas partagé** (auberge espagnole) qui sera l'occasion de tisser des liens entre les Sètois.e.s et Frontignans.e.s et de faire connaître les nombreuses actions de transition des deux cités. Apportez donc tout ce que vous voudrez partager (boivable, mangeable etc.) pour passer une bonne soirée et n'hésitez pas à inviter vos amis !

1. A noter : le calendrier

L'Assemblée générale 2017 : samedi 13 mai

En raison de l'urgence à renouveler le bureau qui se trouve réduit après les départs de Philippe et de Romain, les participant.e.s décident à l'unanimité d'avancer la date de l'AG annuelle au 13 mai (seul week-end de ce mois sans jour férié).

Il est proposé de la tenir à la Maison de la vie associative.

Jeudi 16 mars (8 h 30-12 h)

Matinée d'information technique sur les mobilités douces à l'intention des élus et techniciens des communes de la CA de Thau et de celle d'Hérault Méditerranée (Agde, Pézenas, Vias...) avec une présentation du PAMA (plan d'actions des mobilités actives) par le CEREMA (centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement).

Cathy et Arnaud sont volontaires pour s'y rendre pour la Roue libre de Thau (2 personnes maxi par association).

Samedi 1 avril

Prochaine réunion mensuelle de la Roue libre à Frontignan à la salle Voltaire de 14 h 30 à 16 h 15, suivie de la conférence gesticulée de Gwennyn TANGUY (Transition en Savoie).

Dimanche 4 juin

Semaine européenne du développement durable, la Roue libre est sollicitée par Frontignan (animation d'un atelier de réparation de vélos) et par Marseillan (tour de Thau).

Vérifier si les deux événements peuvent être compatibles, sinon nous sommes engagés à Frontignan.

Proposition pour les prochaines balades

Dimanche 2 avril : Vic-la-Gardiole et reconnaissance du secteur de la future Convergence (entre Vic-la-Gardiole et Villeneuve-lès-Maguelone) avec pique-nique au bois des Aresquiers

Dimanche 7 mai : vélorution le matin et **balade** l'après-midi (à définir)

N'hésitez pas à nous faire part de **vos envies de balades** : contact@larouelibredethau.org

2. Les échanges

La réunion est entièrement consacrée au débat sur la stratégie de l'association au travers de deux questions :

- quels types d'aménagements souhaitons-nous ?
- comment y parvenir ?

Pour engager le débat, un premier travail (conduit par Jeanne-Marie, Maëlic, Arnaud et Daniel) a conduit à proposer trois thèmes de débat :

- une ville de Sète à 30 km/h
- une ville traversable à vélo
- un schéma directeur des itinéraires cyclables

Il est proposé de traiter les thèmes sous la forme de groupe de travail.

Le troisième thème est jugé jugé transversal et consécutif aux deux autres.

Ce thème suppose de se plonger dans le « Schéma des modes doux » élaboré à l'occasion du Plan local d'urbanisme de 2012. Considéré comme plus stratégique, il renvoie aux relations que la Roue libre de Thau entretient avec les institutions (Ville, Agglomération), il sera traité plus tard.

Il est proposé de travailler en deux temps :

- traiter les deux premiers thèmes : une ville 30 et traversable à vélo au sein de deux groupes de travail
- aborder en plénière, dans un second temps, la question de la stratégie avec les pouvoirs publics

Les deux groupes sont constitués et travaillent pendant une heure.

2.1. Une ville traversable

Deux liaisons principales : est - ouest (en venant d'Agde et en venant de Frontignan) nord - sud (vers Balaruc-les-Bains).

Trois axes de traversée de la ville de Sète :

- itinéraire Nord (par la Plagette et/ou le Bd Verdun, Camille Blanc)
- itinéraire Sud (par Bd Mal Leclerc, corniche de Neubourg, Bd Joliot-Curie)
- itinéraire entre la gare et les deux itinéraires précédents (par Av. Victor Hugo, Pont de Pierre, rue Pierre Sépard, quai d'Alger, rue de la Savonnerie, quai Gal Durand...)

Ces trois itinéraires évitent le centre-ville, mais le rendent accessible pour les vélos.

Toutefois, plusieurs noeuds (points noirs) ont déjà été identifiés par l'association :

Depuis la voie verte du Lido :

- la corniche de Neubourg, l'accès à la piste du Bd Joliot-Curie
- le goulet du Théâtre de la Mer, le môle et le quai de la Consigne

Depuis Balaruc-les-Bains :

- l'échangeur Georges Clémenceau (estacade inachevée)
- l'accès à la gare SNCF (pont de la Gare)

Depuis Frontignan :

- le quai des Moulins

La prise en compte des circulations cyclables sur ces noeuds suppose des aménagements spécifiques de type signalétique au sol très marquée (bandes jaunes incitant les voitures à ralentir et à partager la rue), rétrécissement de chaussée (comme dans la rue Jean Vilar) ou chicanes avec alternance de priorité (comme dans le chemin des Pierres Blanches) ou encore plateau traversant (plateau surélevé comme celui qui vient d'être créé quai du Maréchal de Lattre pour l'accès à l'arrêt de bus).

Parmi les arguments à développer en particulier vis-à-vis des élus, celui du tourisme à vélo, qui bénéficie proportionnellement beaucoup plus au commerce local que d'autres formes de tourisme.

La signalétique vélo

Moins coûteuse que des aménagements en dur, la mise en place d'une signalétique indiquant aux cyclistes les principaux itinéraires et principales directions est jugée indispensable.

Les panneaux actuels sont trop sommaires, ils n'indiquent aucune direction, ni aucune distance ou temps de parcours.



La question du stationnement

L'espace public est occupé de manière importante par des voitures en stationnement, ce qui prive d'autant d'espace les piétons et les cycles, sans compter la nuisance visuelle, par exemple le long des quais.

La mise en place de parkings relais permettant de laisser son véhicule à l'entrée de la ville, à l'instar de celui du Mas Coulet, est une solution à encourager. Elle permet de libérer le centre-ville des autos et offre un accès piéton (ou transports en commun - bus ou navette fluviale) au coeur de ville.

Pour La Roue libre de Thau, le principal enjeu consiste à pouvoir être entendu le plus en amont possible, dès la conception des aménagements et bien entendu avant que les travaux soient décidés.

La prochaine étape de travail sur les itinéraires consistera à repérer de manière précise et à cartographier les itinéraires proposés (et les aménagements suggérés).

2.2. Une ville 30

La proposition principale consiste à défendre une ville entièrement à 30 km/h, excepté sur certaines voies, notamment un axe nord (Bd Verdin, Blanc), l'axe sud (centre ville et Mal Leclerc) n'étant utilisé qu'en cas d'urgence.

Une autre proposition du groupe consiste à interdire le centre-ville aux voitures, excepté pour l'accès des résidents.

Pour des aménagements spécifiques

La mise en zone 30 de l'ensemble de la ville suppose des aménagements spécifiques afin de faire respecter la limitation de vitesse : radars pédagogiques (indiquant la vitesse des véhicules), chicanes, plateau traversant, ralentisseur (coussins berlinois), marquages au sol, etc.

Il est important de ne pas apparaître comme une association hostile à la voiture, mais l'objectif est que la ville ne soit pas traversable à voiture excepté par certaines voies bien identifiées. Le groupe insiste sur la nécessité d'une stratégie de petits pas afin de ne pas braquer les habitants et les élus.

Il convient de distinguer la zone 30 (qui implique les double sens cyclistes) des limitations urbaines à 30 km/h. Actuellement, il n'existe pas de zone 30 dans Sète, mais des panneaux 30 qui sont censés limiter la vitesse des véhicules.

Des locations plutôt que des vélos en libre service

La question des vélos en libre service (type VéloMagg ou Vélib) a été débattue. Le coût de tel aménagement est dissuasif (outre qu'il n'est efficace qu'à la condition qu'il existe déjà des pratiques cyclistes avérées). Il semble préférable de privilégier un système de location de vélo courte et longue durée tant pour les habitants (notamment qui ne peuvent stationner un vélo à leur domicile) que pour les visiteurs occasionnels. L'Office de tourisme pourrait ainsi proposer un contrat de bonne pratique avec les vélocistes et loueurs de vélos sur Sète pour que le service soit harmonisé et de qualité.

Les bénéfices de la ville 30

La ville 30 est source de nombreux aspects positifs sur la santé, la modification des comportements, l'apaisement de l'espace public, etc. Ces arguments doivent être mis en avant pour convaincre de l'utilité d'une ville à 30.

Actuellement, plusieurs villes travaillent à la suppression de feux (cas de Bordeaux notamment) afin d'améliorer la fluidité de la circulation et limiter le nombre d'accidents.

Une ville à 30 km/h suppose la mise en place de plus de transports en commun (plus nombreux, plus fréquents avec des amplitudes élargies). Les bus non polluants (électriques ou au gaz), des navettes fluviales électriques constituent des réponses adaptées à la ville de Sète. De même, cela suppose le développement de parkings relais (comme celui du Mas Coulet).

La verbalisation, et plus largement le recours à des sanctions, est évoquée comme complémentaire aux aménagements limitant la vitesse des véhicules motorisés.

Nous n'avons pas d'information sur l'impact de la verbalisation à Sète, quels sont les axes où sont installées des caméras avec le système d'envoi automatique des PV ? Il semblerait que ce système ne concerne que les infractions au stationnement et non les dépassements de vitesse.

La place des deux roues motorisés est particulièrement importante à Sète. Ils posent des problèmes spécifiques en termes de dangerosité, de pollution, mais aussi d'occupation de l'espace public. Il est indispensable qu'une réflexion soit conduite vis-à-vis des deux roues motorisés dans la mesure où toute diminution de la part des voitures risque de susciter un report sur ce type de véhicule.

2.3. Quelle stratégie vis-à-vis des pouvoirs publics ?

Par pouvoirs publics, on entend les différentes échelles institutionnelles : conseils de quartier, Ville de Sète et autres villes du bassin de Thau, Agglomération du Bassin de Thau, Département, Région et services de l'Etat en région.

L'association doit-elle privilégier une attitude d'opposition ou de concertation ?

Les deux attitudes ne s'opposent pas, elles sont complémentaires et se nourrissent mutuellement. Il faut à la fois participer aux instances de concertation en étant crédibles et contribuer à faire bouger les mentalités en montrant que l'on existe, par exemple, en organisant des vélorutions douces démontrant que la coexistence paisible entre vélos et voitures est actuellement impossible dans l'état des aménagements existants.

Certains alertent sur la nécessité de ne pas court-circuiter le début de dialogue avec la Ville et de ne pas se mettre en porte à faux alors qu'on souhaite dialoguer. Ainsi, le collage d'affichettes dénonçant les travaux réalisés sans tenir compte du code de l'environnement (lors de la balade revendicative du 4 décembre 2016) fait l'objet de critique dans la mesure où cette action n'avait pas été décidée par le conseil d'administration de la Roue libre de Thau.

Si nous sommes d'accord pour réduire la place de la voiture, il faut se garder de braquer les automobilistes contre les cyclistes. A l'évidence, plus nous serons nombreux, plus les actions de type « masses critiques » nous permettront d'être visibles et reconnus par les médias.

La première balade de la Roue libre avait regroupé 90 personnes qui ont roulé dans une ambiance bonne enfant, les voitures attendant pour passer.

L'association doit également dénoncer les aménagements qu'elle estime dangereux.

L'association doit exprimer clairement ses convictions sur ce qu'elle souhaite pour la ville, être dans la concertation et être consciente que pour plus de 80 % de la population la voiture est considérée comme indispensable. Il s'agit de ne pas s'en faire des opposants, mais d'être inventifs dans notre communication pour toucher au-delà du groupe actuel de la Roue libre. Il est indispensable de développer une communication visuelle et notre présence dans les réseaux sociaux pour toucher plus largement.

Il est rappelé l'incitation faite auprès des adhérents d'écrire individuellement à la municipalité pour réclamer des aménagements cyclables.

Il est également suggéré de proposer d'organiser des balades vélo pour les touristes en lien avec l'Office de tourisme, de distribuer des tracts aux automobilistes coincés dans les embouteillages...

Il est souhaité que les débats débouchent sur une forme de charte, la synthèse des échanges pouvant être les prémices de cette charte qui pourrait être adoptée lors de la prochaine assemblée générale. Cette charte constituerait le socle de nos convictions et objectifs et permettrait à ceux qui rencontrent les pouvoirs publics d'avoir un document commun et partagé.

Annexe

A lire une présentation du Plan d'actions pour les mobilités actives (PAMA) :

<http://www.larouelibredethau.org/wp-content/uploads/2017/03/PAMA-Perpignan.pdf>

Chaussée à voie centrale banalisée (CVCB)

Type d'aménagement destiné aux voies étroites qui pourrait être testé sur les ponts de Sète

