

La Roue Libre de Thau

Commission Circulation Ville de Sète

Jeudi 20 juillet 2017 - 14 h 30

Centre technique Louis Catanzano, quai des Moulins

Sujet : les double sens cyclable (DSC) dans le projet de zone 30

Membres de la commission

- Sébastien PACULL, adjoint circulation
- Jean-Marie TAILLADE, adjoint vie associative
- Tina CANDORE PELIZZA, adjointe centre social
- Jacques GUILLO, responsable voirie
- Eric PEYRIGUEY, Police municipale
- Aurélien EVANGELISTI, CABT Service Transports
- Alain MICHELETTI, directeur adjoint services techniques
- Valérie FRANCOIS, service vie associative
- et d'autres personnes non identifiées (absence de tour de table en début de réunion)

Roue libre de Thau

- Marie-Alix DUPONT
- Cathy JUDELL-DUFOUR
- Daniel RIGAUD

La Roue libre de Thau était invitée par la Commission Circulation présidée par Sébastien PACULL, adjoint à la circulation. Cette invitation faisait suite à une rencontre avec Jacques GUILLO responsable de la voirie (18 mai 2017).

Le premier point à l'ordre du jour motivant notre invitation à la Commission est la mise en place d'une zone 30 sur l'hyper-centre. La Ville ne souhaitant pas généraliser le double sens cyclable (bien que cela soit prévu par la loi) a demandé à la Roue libre de Thau de lui faire des propositions.

Une réunion préparatoire à cette commission s'est tenue le 18 juillet et a réuni 7 adhérent.e.s de l'association qui ont travaillé à formuler des propositions de rues à mettre en DSC.

Les points défendus par la Roue libre de Thau

En préalable, l'association a tenu à **remercier les membres de la commission** pour leur invitation et s'est déclaré satisfaite que la commission souhaite entendre le point de vue des cyclistes urbains.

La Roue libre de Thau s'est également félicité du choix de la la commission de mettre l'hyper-centre ville en zone 30. Plus encore que les aménagements cyclables, le ralentissement généralisé de la vitesse de la circulation permet, grâce à la sécurité qu'il procure, le développement de la pratique cycliste. Nous avons rappelé que ce choix allait dans le sens de nos deux principales orientations : une ville à 30 et une ville traversable.

Etendre la zone 30

Nous avons plaidé pour une **extension du périmètre de la zone 30** afin qu'il ne soit pas uniquement cantonné à l'hyper-centre mais puisse également concerner d'autres quartiers comme la Plagette, le Barrou, l'Île de Thau ou la Corniche. La mise en place de double-sens-cyclable (DSC) dans ces quartiers, souvent calmes, aurait une vertu pédagogique pour sensibiliser les

automobilistes et les habituer à voir des vélos arriver en contre-sens. Alors que si les DSC sont limités à l'hyper-centre, ils risquent d'être vécus comme une contrainte supplémentaire par les automobilistes déjà excédés par les embouteillages.

Ainsi, le **secteur du Conservatoire et de l'école Louis Blanc** (rues Marceau, S. Allende, Prévôt d'Augier) mériterait d'être inclus dans la zone 30. Cela permettrait un itinéraire vélo en double sens depuis la rue Danielle Casanova, rue des Jardins, Rouget de l'Isle et Paul Bousquet. Actuellement, cet itinéraire depuis le centre ville à la rue Bousquet oblige les cyclistes à un détour important au-delà du canal.

Nous avons également plaidé pour que le **secteur du Théâtre de la Mer** depuis le môle jusqu'à la voie verte de la Corniche soit placé en zone 30 pour l'ensemble des véhicules. Actuellement, la limitation à 30 km/h ne concerne que les plus de 3,5 tonnes (dont les bus). Le passage des vélos avec les piétons (sur le trottoir même s'il a été surfacé récemment) n'est pas une solution satisfaisante. A nos yeux, elle comporte trop de risque d'accident causé par un vélo sur des piétons vulnérables (enfants, PMR, personnes âgées...).

La Roue libre de Thau a rappelé que la place des vélos est sur la voirie et non sur les trottoirs. Nous regrettons que trop souvent les aménagements cyclables dans le centre-ville se fassent au détriment de l'espace dédié aux piétons, ce qui suscite de fréquents conflits entre vélos et piétons.

Nous avons transmis les propositions de la Roue libre de Thau en matière de double-sens-cyclable (reportées sur une carte) en insistant sur **trois secteurs « entrées de ville »** que sont :

1. le secteur du Pont Sadi Carnot où le franchissement du carrefour Quai de Bosc, Bd de Verdun et pont Sadi Carnot est particulièrement dangereux pour les cyclistes et pour les piétons.
2. le secteur du Môle et du théâtre de la Mer en particulier dans son passage le plus étroit où il est impératif de ralentir la vitesse des véhicules pour permettre aux vélos de circuler sur la chaussée et non uniquement sur l'espace trottoir principalement dédié aux piétons.
3. le secteur du Pont des Dockers où un double sens cyclable entre le Pont des Dockers et le Pont du Mas Coulet éviterait aux cyclistes de faire un détour par le quai du Mas Coulet pour accéder à la piste cyclable du Quai des Moulins.

L'association a insisté sur la variété des modes de déplacement à vélo : il existe une diversité de cyclistes qui n'ont pas tous les mêmes manières de circuler. Les vélos de route éviteront les aménagements cyclables pour se fondre dans la circulation automobile, les familles rechercheront les aménagements sécurisés pour leurs déplacements de loisir, les cyclotouristes privilégieront les axes continus et fléchés (véloroute), les personnes qui se rendent à vélo au travail (vélotafeurs) chercheront les itinéraires les plus rapides et un stationnement sécurisé aux gares, les cyclistes urbains seront demandeurs de double sens qui permettent les itinéraires les plus courts dans la ville, etc.

Par ailleurs, nous avons insisté sur le caractère général et international du retour de la bicyclette comme mode de déplacement et de voyage. Cette évolution constitue une opportunité pour la ville de Sète et sa région qui possèdent de nombreux atouts. Un meilleur accueil des cyclotouristes permettrait d'amplifier les retombées économiques (qui sont loin d'être négligeables) de cette catégorie de touristes.

Plusieurs points de la présentation faite par la Roue libre de Thau ont suscité des questionnements de la part des membres de la commission :

Sur le secteur du Théâtre de la Mer, la proposition de réduire la vitesse à 30 km/h pour l'ensemble des véhicules est jugée contestable. M. Sébastien Pacull estime qu'il faut distinguer entre la vitesse ressentie et la vitesse réelle et qu'il conviendrait de mettre un radar pour vérifier la vitesse effective des véhicules à l'endroit du goulet du Théâtre de la Mer. Il est rappelé que ce secteur a connu deux accidents graves dont un mortel.

M. Sébastien Pacull indique sa volonté de traiter l'ensemble du secteur Marty, Liccardi, Consigne, Marine. Toutefois, il rappelle que les bords à quai sont propriétés de la Région (EPR) et que la Ville ne pourra réaménager les quais que lorsque la Région aura entrepris la réfection de ses bords à quai.

Il se déclare favorable à la mise en double sens cyclable des voies qui permettent l'accès aux pistes cyclables et favorisent les continuités cyclables. En revanche, il considère que la circulation sur les quais étant inversée, ils ne doivent pas être mis en double sens cyclable.

Il précise que la Ville est soucieuse de mettre des aménagements cyclables lors des travaux de voirie et précise que si ce n'a pas été le cas lors de la réfection des quais Scheydt et Merle c'est en raison de la proximité de l'Avenue Victor Hugo qui est suffisamment large pour permettre une circulation cycliste. Il reconnaît que pour sa part sa pratique du vélo reste modeste avant tout pour amuser ses enfants.

Aurélien EVANGELISTI, du **service transport** de la Communauté d'agglomération du Bassin de Thau (CABT), se déclare favorable à la zone 30 mais farouchement opposé au double sens cyclable. Il redoute un accident entre un bus et un cycliste venant en face. Le service de bus de la CABT transporte 3 millions de personnes par an et son budget est de 9 millions d'euros... il s'agit d'un service public qui ne saurait être contrarié par les double sens cyclables.

Alain MICHELETTI, directeur adjoint des **services techniques**, revient sur trois aspects évoqués par la Roue libre de Thau. Le premier concerne le secteur du Théâtre de la Mer pour lequel il considère qu'une solution de type « chaucidou » (suppression de la bande axiale) n'est pas envisageable en raison du niveau du trafic (5 000 véhicules/jour). Le second point concerne les double sens cyclables, le directeur adjoint estime que Sète ne peut pas s'inspirer des exemples de villes, comme Paris, dans lesquelles les voies mises en DSC sont situées entre des intersections disposant de feux de circulation. Enfin, concernant le secteur du Pont Sadi Carnot, il évoque le projet toujours en attente de l'estacade (qui serait réservé à un site propre pour les bus et d'une large voie partagée piétons et vélos) qui relève du Conseil départemental.

M. PEYRIGUEY, directeur de la **Police Municipale** considère qu'il y a 500 véhicules de trop dans le centre-ville de Sète et qu'il convient de proposer une offre alternative de stationnement de type parking relais. Si la mise en place de la zone 30 se contente de simplement apposer des panneaux, elle n'aura pas d'effet. Deux facteurs sont décisifs pour la réussite d'une zone 30 : des aménagements favorisant la réduction de la vitesse de type chicanes, peinture au sol... et la répression des contrevenants afin qu'ils respectent la limitation de vitesse. Si la création d'une zone 30 n'est pas accompagnée de cette manière, elle ne permettra pas à elle seule de changer les habitudes des automobilistes.

En réponse aux craintes du service transport de la CABT, nous précisons que **les accidents de cyclistes avec les bus** (ou les poids lourds) proviennent avant tout des angles morts de ces

véhicules. Le retour d'expérience des villes qui ont mis en place des DSC montre que cet aménagement ne suscite aucune hausse des accidents, mais au contraire rend plus civils les conducteurs aussi bien de vélo que d'auto. Le fait que les regards des cyclistes et des conducteurs de bus ou d'automobile puissent se croiser est un facteur déterminant de la sécurité (ce pourquoi les associations de cyclistes réclament la suppression des vitres teintées pour les automobiles).

Enfin, nous avons remercié la commission pour l'installation récente des **nouveaux arceaux vélo** en centre-ville, cependant nous avons regretté qu'ils n'aient pas été accompagnés du potelet destiné à empêcher les deux roues motorisés d'y stationner. M. GUILLO nous a rassuré en précisant que cette installation de potelets était prévue dans un second temps.

Sébastien PACULL conclut ce point de l'ordre du jour de la réunion en insistant sur la nécessité du pragmatisme et de la concertation. Il annonce qu'une autre rencontre sur ce thème sera organisée en septembre.

Sentiment au sortir de la réunion

Si nous ne pouvons que nous réjouir d'avoir pu exposer devant la Commission Circulation nos demandes en matière de DSC et plus largement de reconnaissance des vélos en ville, nous avons été surpris par le climat de défiance vis-à-vis des cyclistes urbains de la part de certains membres de la Commission.

La formule entendue au cours des échanges selon laquelle : « *les persécutés d'aujourd'hui ne doivent pas devenir les persécuteurs de demain* » offre une illustration de cette vision qui ferait de l'espace public un champ de bataille entre les différents modes de déplacement (marche, vélo, auto). Nous espérons que la prochaine réunion de septembre permettra de dépasser cette vision et de travailler concrètement sur les propositions de DSC afin de déboucher sur des décisions consensuelles.