

La Roue Libre de Thau

Avis et observations de la Roue libre de Thau dans le cadre de la consultation publique du projet d'aménagement de l'entrée Est de Sète

La Roue libre de Thau, association loi 1901 créée en 2015, regroupe une centaine d'adhérents sur le bassin de Thau. L'association encourage et promeut l'usage de la bicyclette sur la ville de Sète et l'ensemble du territoire du bassin de Thau. Elle contribue à la santé publique en encourageant la pratique du vélo qui donne lieu à un exercice physique quotidien. Elle impulse une dynamique conviviale à partir des pratiques du vélo, au moyen de rencontres, de balades découverte du territoire, de vélorutions et d'ateliers d'auto-réparation de vélos.

Forte de l'expertise d'usage de ses adhérents qui pratiquent le vélo au quotidien, la Roue libre de Thau se veut l'interlocutrice des pouvoirs publics, en particulier de Sète Agglopol Méditerranée et des quatorze communes qui la composent. Pour mieux nous connaître, voir le site de la Roue libre de Thau www.larouelibredethau.org

Nos observations et avis sur le projet d'aménagement de l'entrée est de Sète sont les suivants :

1. Améliorer et pérenniser la continuité cyclable de l'entrée est de Sète

Le quai des Moulins est actuellement la seule voie cyclable d'entrée et de sortie Est de la ville de Sète (piste cyclable vers la Peyrade à la fin du quai des Moulins).

Notre association estime qu'il est nécessaire que cet accès soit rapidement amélioré. Notamment, en permettant aux cyclistes venant du pont du Tivoli d'éviter de faire le crochet par les deux ponts (pont des Dockers et pont du Mas Coulet) pour rejoindre la bande cyclable du quai des Moulins.

Cela signifie la mise en place d'un double-sens cyclable (DSC) sur la portion du quai des Moulins située entre ces deux ponts. Une signalétique spécifique (marquage au sol, panneaux indiquant le passage de cyclistes) doit être mise en place pour sécuriser cet itinéraire qui, rappelons-le, est le seul permettant de sortir et d'entrer dans Sète en venant de l'est.

2. Assurer les continuités cyclables dans la phase travaux

Lors de la phase travaux de la ZAC Entrée Est, il est indispensable que les continuités cyclables soient préservées et améliorées en particulier sur l'axe du quai des Moulins, mais également sur celui de la route de Cayenne et de la rue des Charbonniers pour un accès cyclable à la gare SNCF depuis l'entrée de Sète.

3. Garantir la liaison cyclable centre-ville / quai des Moulins

L'association constate le caractère encore très sommaire et global des documents proposés à la consultation publique : qu'il s'agisse du diaporama « Projet urbain Sète entrée est 2015/2035 » ou des documents compilés des différents bureaux d'étude missionnés pour les études d'impact. Ces documents formulent des intentions générales et des principes d'aménagement dont il est difficile de trouver des traductions concrètes et clairement lisibles dans les propositions ou schémas présentés.

Nous observons un flou sémantique et une imprécision quant aux termes utilisés à propos des modes doux. Les documents de la consultation évoquent indifféremment : des « *bandes cyclables sécurisées* », des « *voies dédiées* », des « *voies partagées* », des « *zones piétonnes ou des*

plateaux mixtes », des « zones 20/30 km/h ». Sans jamais recourir aux termes classiquement utilisés pour définir les aménagements cyclables : piste cyclable, bande cyclable, zone 30, zone de rencontre (20 km/h), etc. (cf. les fiches techniques du CEREMA).

Par ailleurs, La Roue libre de Thau constate (et se félicite) que certains documents de la consultation publique fassent fréquemment référence au **Schéma des modes doux** (adopté en 2012 dans le cadre du PLU). Toutefois, nous observons que ce document n'a à ce jour connu aucune mise en oeuvre concrète et qu'il est considéré comme non opérationnel aux dires des élus et des techniciens de la ville de Sète responsables de la voirie communale.

4. Nous demandons le respect de la loi

Pour l'ensemble des aménagements prévus dans le cadre du projet Entrée Est, la Roue libre de Thau demande avant tout le respect de la loi, en particulier du Code de l'Environnement (loi Laure) et du code de la route pour les zones 30 et les zones de rencontre avec la mise en place de double-sens cyclables (voir le rappel des lois en fin de texte).

Ainsi, les voiries existantes et nouvelles devront-elles sans exception être aménagées pour le passage des vélos. Nous demandons que soient réservées de véritables voies et aménagements pour les vélos et non des voies mixtes piétons / vélos. Il est nécessaire de rompre avec la tendance sétoise qui consiste à positionner sur le même espace public, en général les trottoirs, les modes actifs (marche et vélos) ce qui conduit à des situations de conflits et de risques d'accidents (en particulier avec les personnes à mobilité réduite ou mal voyante, sans évoquer les jeunes enfants).

5. Nous demandons des continuités cyclables

Nous serons particulièrement vigilants à ce que le passage des vélos soit pris en compte dans la réalisation des nouveaux aménagements comme le future voie primaire d'intérêt communal, ainsi que sur l'ouvrage d'art multimodal de franchissement du canal de la Peyrade depuis l'avenue G. Martelli. De même, nous demandons que la passerelle piétonne prévue soit également accessible aux vélos.

La liaison entrée Est / centre ville par le quai des Moulins, le pont du Tivoli, le quai de la République, le quai Pasteur, l'avenue du Maréchal Juin doit être aménagée afin de permettre le passage sécurisé des vélos vers le centre ville.

Mettre en place d'une signalétique spécifique vélos est indispensable tant pour encourager les déplacements à vélo des habitants de la ville que pour permettre aux nombreux cyclotouristes traversant la ville de se repérer. Cette signalétique devra être indicative (préciser les directions et les temps) et ne pas se contenter d'un simple logo vélo.

Etre associés aux décisions dans la phase travaux

Notre association souhaite enfin être consultée et associée lorsque le projet d'aménagement de la ZAC Entrée Est prendra forme, notamment dès le stade de conception de l'avant projet sommaire, afin que nous puissions apporter notre connaissance des modes de déplacements actifs à l'élaboration du projet.

Rappel des textes de loi

Code de l'environnement

L228-2 : « A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe. »

Code de la route (DSC)

Le code de la route prévoit à son article 110-2 que les zones de rencontre et les zones 30 soient équipées de doubles sens cyclables « sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police ». Cette formulation semble laisser aux municipalités le droit d'échapper à cette obligation qui les dérange ; cependant, les décisions prises pour exclure le double sens doivent être motivées. Par ailleurs, la mise à double sens s'imposant sur les aménagements existants, l'absence d'action d'une commune pour mettre les rues en double sens est également contraire au droit.