

La Roue libre de Thau

Compte-rendu réunion avec Jacques GUILLO, responsable voirie de la Ville de Sète
Judi 18 mai 2017 de 14 h 30 à 16 h 30 aux services techniques (quai des Moulins)

Pour la Roue libre de Thau

- Cathy Judell-Dufour
- Daniel Rigaud

La rencontre fait suite à la commission « circulation » du 15 mai dernier à laquelle La Roue libre de Thau était invitée, mais n'a pu y participer, le courrier d'invitation (papier) ayant été adressé chez le président qui a quitté Sète...

Instance de concertation : participer à la commission « circulation »

La commission « circulation » était dans un passé récent ouverte à différents participants, elle a été progressivement restreinte à un nombre limité de participants institutionnels, comme l'agglomération du Bassin de Thau, pour éviter la dispersion du travail.

Toutefois, une première partie de chaque réunion reste ouverte aux intervenants extérieurs, comme les représentants des comités de quartier ou des associations. C'est dans ce cadre que la Roue libre a été invitée à participer à la commission du 15 mai.

Nous confirmons notre demande formulée en mars 2017 dans un courrier à Sébastien Pacull, adjoint à la circulation, de participer à la commission « circulation ». La Roue libre de Thau, qui regroupe plus de 75 adhérents, est la seule association à promouvoir le vélo comme mode de déplacement en ville. Le Guidon Sportif Sétois regroupe les cyclistes de route qui ont d'autres préoccupations.

Le schéma des modes doux

Jacques Guillo a semblé découvrir le Schéma des modes doux (PLU 2012), suite à notre insistance pour obtenir son point de vue sur ce document, il nous informe qu'il n'a pas participé au comité de pilotage de l'étude, qu'il trouve très « théorique » alors même que les propositions de l'étude sont précises, inscrites dans un calendrier et renseignées sur la partie financière.

A titre d'exemple, il se montre circonspect sur la solution de la zone de partage proposée par le schéma dans l'hyper-centre en arguant de l'intensité du flux des véhicules de 6 000 véhicules/jour en hiver et 8 000 véhicules/jour en été. A cet égard, la ville est à la limite de la saturation ce qui, à ses yeux, dépasse la seule question de la voirie. D'ailleurs, à plusieurs reprises au cours de l'entretien, nous sommes convenus que la solution aux problèmes de circulation relevait plus d'une volonté politique que d'une réponse purement technique.

Passage sous le Théâtre de la Mer

La proposition de « chaucidou » sur le passage du Théâtre de la Mer lui semble également irréaliste au regard de la circulation actuelle et du passage des transports en commun. La commission circulation a d'ailleurs rejeté tout système mixte (type chaucidou) pour ce passage. Le choix a été de réaliser l'actuel passage piéton / cycle en élargissant le trottoir et en supprimant les plots. Le surfaçage de cette « piste » cyclable partagée avec les piétons sera réalisé au cours de ce mois. ([Voir plus sur le chaucidou](#))

La liaison quai de la Consigne

La zone du quai de la Consigne doit être réaménagée (sans qu'un calendrier précis soit annoncé) avec une bande cyclable bi-directionnelle, ce qui suppose la suppression de quelques places de stationnement et l'installation par l'agglomération de conteneurs enterrés pour remplacer les poubelles actuelles. La partie du quai au droit de la Criée (Maximilien Liccardi) a vocation à être réservée aux piétons et aux cycles. Toutefois, la Ville n'est pas seule à décider car la Région (compétence portuaire) est partie-prenante. La Région a prévu de réhabiliter cette partie du quai sans que l'on connaisse son calendrier. La présence de trois mareyeurs implique un trafic de camions frigorifiques indépendamment de l'activité de la Criée. L'hypothèse d'installation d'une borne électrique réservée aux professionnels ne semble pas une réponse pertinente au regard du coût d'entretien d'un tel dispositif (selon l'expérience des autres villes). Jacques Guillo se déclare personnellement favorable à la fermeture aux voitures de l'accès au quai M. Liccardi (censé être actuellement réservé aux seuls résidents et usagers de la criée).

La corniche de Neuburg

L'aménagement de la Corniche de Neuburg est programmée avec un budget de 2 millions d'euros en 2018 et la même somme en 2019. La réalisation de la continuité avec la voie verte du Lido est prévue. Reste cependant la question non résolue du Pont de l'Avenir. La solution d'un marquage de chevrons permettrait de rendre légitime la présence des vélos sur ce pont.

Quai Aspirant Herber

Le quai de l'Aspirant Herber va prochainement être réaménagé avec un stationnement longitudinal ce qui devrait permettre de le rendre piétonnier (presque acquis) et végétalisé, cependant rien n'est prévu pour les vélos dans la mesure où la circulation sur la voirie ne pose pas de problème.

La liaison du secteur de la gare

Nous présentons l'enjeu d'une ville traversable à vélo et indiquons l'importance de la gare où arrivent de nombreux cyclistes. Nous insistons sur la nécessité de rendre légitime aux yeux des automobilistes la présence des cyclistes.

Jacques Guillo propose de marquer sous la forme de chevrons le passage sur le pont de la gare.

Un projet de réaménagement de l'avenue Victor Hugo est toujours dans les cartons. L'idée serait d'y créer une voie pour les bus, cependant le projet n'est pas mûr. De même, il a été imaginé de créer un parking souterrain sur la place de Stalingrad, puis de réhabiliter l'avenue Victor Hugo. Cela reste un projet à un horizon de plus de 5 ans.

Sur le projet de gare multimodale du ressort de l'agglomération, il semblerait que le parking vélo prévu ne comptait que 80 places (jauge actuelle) et qu'un parking sécurisé (avec abonnement) de 20 places serait réalisé. Jacques Guillo estime que c'est notoirement insuffisant au regard des besoins prévisibles.

La signalétique

Jacques Guillo considère que la ville est « noyée » d'informations en matière de signalétique et qu'au bout du compte les automobilistes n'en tiennent plus compte. Le service voirie est assailli de demandes de signalétiques en tout genre qui conduisent par rendre illisible la signalétique. D'ailleurs, Jacques Guillo nous avoue que lorsqu'il est confronté à un problème insoluble, il place un panneau, que personne ne regarde...

La signalétique au sol est particulièrement ingrate à Sète en raison des conditions particulières à la ville : une très faible pluviométrie qui a pour conséquence une dégradation très rapide de toute peinture au sol. Les embruns, porteurs de sel, couplés aux poussières, notamment produites par le port, ont pour effet de noircir très rapidement les peintures, chaque passage de véhicule incrustant ces poussières dans la chaussée. Jacques Guillo avoue ne pas savoir faire face à ces contraintes qui rendent très éphémères les marquages au sol.

Face à notre insistance au regard de la difficulté pour les cyclotouristes de s'orienter dans Sète, M. Guillo semble admettre l'intérêt de panneaux indiquant les directions. Le tourisme à vélo constitue un vecteur important de développement des aménagements cyclables dans la ville et un argument économique à faire valoir auprès des élus et des commerçants.

Le marquage à la hauteur de la piscine Fonquerne

Les récents aménagements, notamment la passerelle et le cheminement piéton / vélo à la hauteur de la piscine Fonquerne pour relier ce secteur à la voie verte du Lido sont salués. Toutefois, nous soulevons la question de la liaison avec la piste cyclable du Bd Joliot-Curie (trottoir du Rond Point de l'Europe). Jacques Guillo se montre favorable à un marquage au sol sous la forme de chevrons permettant d'indiquer les trajectoires des vélos pour rejoindre la piste cyclable existante.

Les arceaux vélo

Suite aux travaux du Conseil de Développement sur les arceaux vélo, Jacques Guillo a fait une proposition de pose d'arceaux sur 60 sites. La ville a délégué à l'agglomération la responsabilité de la pose des arceaux. Actuellement, trois emplacements ont été retenus sur les 60 :

- à la médiathèque (rue Danièle Casanova côté poste),
- près de la Mairie, place du Pouffre côté rue Escarguet,
- rue du 8 Mai 45 face au cinéma



Type d'arceau prévu avec un écart de 1,10 mètre entre les arceaux et pose d'un potelet entre les arceaux pour éviter le stationnement des deux-roues motorisés

La zone 30

La zone 30 a fait l'objet de longues discussions lors de la commission « circulation » du 15 mai dernier. Les élus ont exprimés beaucoup de réserves sur la mise en place du double-sens-cyclable (DSC) et la commission a rejeté la généralisation des DSC sur la zone 30. Nous lui rappelons que la loi indique qu'en cas de dérogation au DSC la ville doit prendre des arrêtés justifiant rue par rue les motifs de la dérogation. Jacques Guillo nous explique que les arguments des élus ne sont pas juridiques, mais « moraux » au sens où ils ne veulent pas à être tenus responsables en cas d'accident d'un cycliste circulant en double sens. Sébastien Pacull (adjoint à la voirie) a demandé au service de lui faire des propositions pour la mise en DSC ponctuelle et expérimentale de certaines voies si cela se révèle nécessaire pour une continuité cyclable.

Pour Jacques Guillo, certaines voies sont d'emblée jugées impropres au DSC : par exemple les quais qui débouchent sur un pont avec un giratoire où le croisement n'est pas possible. Certaines rues, comme la rue Longuyon, avec un trafic important et jugée trop étroite pour un croisement avec des cyclistes.

En revanche, la Grande Rue Haute ou la rue Paul Valéry pourraient aisément être en double-sens-cyclable. Par contre, quel serait l'intérêt de mettre la rue de Montmorency en double-sens pour les vélos alors qu'elle est en montée ?

Jacques Guillo encourage l'association à lui faire des propositions de voies à mettre en DSC.

Nous plaignons pour un ralentissement généralisé de la vitesse des automobiles dans le centre ville, ce qui est précisément l'objectif d'une zone 30 et des DSC... même, voire surtout, dans les rues étroites, la prudence et le respect des automobilistes étant proportionnel à l'étroitesse, donc à la complexité du croisement.

Conclusion provisoire

Nous attendons des réponses quant à :

- notre participation à la commission « circulation » pour apporter l'expertise d'usage des cyclistes
- la liaison du môle au pont de la Savonnerie puis au secteur de la gare
- la signalétique directionnelle des traversées de Sète
- le marquage des trajectoires vélo à la hauteur de Fonquerne

De notre côté, nous ferons des propositions des rues à mettre en DSC dans le cadre de la zone 30 du centre-ville.