

# La Roue libre de Thau

## LE VELO DANS LE BASSIN DE THAU

**Rencontre du samedi 10 octobre 2020**

Salle Vincent Giner - Frontignan

### Sommaire

1. Présentation de la Roue libre de Thau
2. Les projets de la Ville de Frontignan
3. Les actions de Sète Agglopôle Méditerranée en faveur du vélo
4. Le plan départemental Hérault-Vélo

### Invités présents

- Pierre Bouldoire, premier vice-président du Conseil départemental de l'Hérault
- Claire Dubois, chargée de mission vélo Sète Agglopôle Méditerranée
- Loïc Linarès, conseiller municipal Frontignan, vice-président SAM aménagement durable et transition démocratique
- Anne-France Osmo, directrice adjointe services techniques Frontignan
- Muriel Pons, directrice adjointe du cabinet du Maire de Frontignan
- Sylvie Pradelle, conseillère départementale Canton de Frontignan

### Invités non présents (ville de Sète)

- Gérard Naudin, conseiller municipal de Sète chargé des mobilités douces
- Inès L'Honoré, service voirie ville de Sète

### Participants

32 participants, dont membres du CA :

#### Présents CA

- Jeanne-Marie Beaufreton
- Fred Passicot
- Brigitte Pelerein
- Daniel Rigaud
- Steeve Serrie
- Jean-Pierre Van Vooren
- Madeleine Verger
- Océane Vigouroux

#### Excusés

- Paul Autran
- Patricia Pharamond

*Le présent compte-rendu a été rédigé par la Roue libre de Thau et n'engage qu'elle.*

## 1. Présentation de la Roue Libre de Thau – Le vélo pour se déplacer au quotidien

Rappels sur les activités de l'association :

**Les balades** du premier dimanche du mois et les balades hebdomadaires du vendredi, animées par Brigitte Pelerein, membre du CA. Les dimanches, les balades sont familiales, celles du vendredi plus sportives. Toujours beaucoup de succès pour les balades.

**Les ateliers d'autoréparation** animés à Sète par Jean-Pierre Van Vooren, membre du CA, et à Frontignan par Frédéric Passicot, président de l'association, tous les deuxièmes samedis du mois.

Depuis juillet 2020, l'association n'a plus de local pour l'atelier de Sète. Des démarches sont en cours pour trouver un nouveau local. Si la possibilité d'accueil de l'activité à Frontignan se confirme, l'atelier s'y délocalisera.

**L'interpellation des pouvoirs publics** : la Roue libre de Thau cherche le dialogue avec les institutions et participe aux différentes consultations (comme celle sur le Plan de déplacement urbain). Elle veille au respect du droit des cyclistes. Ainsi, a-t-elle été amenée à former un recours contentieux auprès du Tribunal administratif pour que le double-sens cyclable soit respecté dans la zone 30 de Sète. Ce recours a été victorieux, il reste à ce que le jugement soit exécuté par la ville, une demande en ce sens va prochainement être envoyée au Tribunal administratif.

*Question d'un participant* : est-il possible en zone 30 de circuler à contre-sens dans les rues à sens unique même si le double-sens cyclable n'est pas indiqué ?

- Le panneau indiquant « sauf vélo » sous le panneau de « sens interdit » est obligatoire, si la Ville ne l'a pas placé et qu'un cycliste emprunte malgré tout en double-sens, tous les deux sont hors la loi : la ville qui ne l'a pas appliquée (le double-sens est la règle en zone 30) et le cycliste, également, car il faut que le panneau soit apposé pour qu'il puisse rouler en contre-sens. C'est donc un conflit de légitimité juridique qui n'a pas, à notre connaissance, fait l'objet d'une jurisprudence.

## 2. Les projets de la ville de Frontignan

Loïc Linarès engage un tour de table des participants, la plupart des personnes présentes viennent de Sète et de Frontignan, quelques personnes viennent de Vic-la-Gardiole.

Loïc Linarès rappelle les enjeux des déplacements et des mobilités sur Frontignan ces derniers 15 ans : la traversée de la ville (notamment le Boulevard Urbain Central), l'adoption du Schéma des modes doux, le Plan local de déplacements (transférer le réseau routier...). L'expérience montre que ce qui prend du temps, c'est la culture pour changer les habitudes. De même, les aménagements lourds prennent du temps.

Avec Anne-France Osmo, Loïc Linarès présente le maillage sur la ville de Frontignan entre les centres de vie, depuis la Peyrade, le rond-point d'Intermarché, la montée du Mas de Reboul (sera en cours mi-novembre) permettant la traversée cyclable de la ville d'Ouest en Est.

Pour l'axe Nord-Sud, la portion Barnier - Entrée de ville est toujours en questionnement, il est à prévoir d'importants travaux de voirie.

En cours, la construction d'un nouvel axe, le Boulevard des Républicains Espagnols, reliant le centre ville (Bd de la République) au nouveau quartier des Pielles où se trouve notamment la médiathèque en passant sur l'ancienne gare de marchandises.

*Une question* est posée sur l'accès à la gare par le parking ?

- Cet accès n'est pas autorisé par la SNCF, le passage "sauvage" va être refermé.

*Une autre question* : Comment seront assurées les liaisons entre les tranches de travaux ? Est ce un sujet que lequel vous avez travaillé ?

- Effectivement, cela peut engendrer des points noirs. Petit débat et explications.

Si Frontignan a mis en place des « zones de rencontre » (limitées à 20 km/h avec priorité aux piétons, puis aux vélos), toutes les dispositions du « code de la rue » ne sont pas encore appliquées (sas vélo, tourne-à-droite). Il en va d'ailleurs de même sur l'agglomération.

Articuler la place du vélo avec les stratégies de déplacement reste un grand sujet. Pour peser sur les orientations en faveur des modes doux, il y a besoin de la mobilisation citoyenne.

*Une question* : la ville est-elle équipée pour faire respecter par les automobilistes les zones 30 ? Pas vraiment, notamment en raison du manque d'effectif.

### **3. Les actions de Sète Agglopôle Méditerranée en faveur du vélo**

Claire Dubois, chargée de mission vélo à Sète Agglopôle Méditerranée (SAM), indique que l'agglomération a engagé son projet de Schéma cyclable. Celui-ci a pour objectif de définir les liaisons cyclables entre les différentes communes de l'agglomération dans une logique de continuité et de suppression des coupures actuelles. Cela entre pleinement dans le champ de compétence de SAM, même si les voiries restent communales ou départementales.

Claire Dubois présente la Carte des temps à vélo qui est un premier acte concret en faveur des déplacements cyclables. Les temps de parcours à vélo « classique » comme à vélo à assistance électrique sont indiqués entre les quatorze communes de l'agglomération. Des cartes cyclables par communes vont prochainement être proposées.

L'agglomération s'efforce également de lever un des freins à la pratique du vélo, à savoir la crainte du vol de vélo. Elle propose des stationnements vélos dans les communes sous la forme d'arceaux ou d'abris vélo. Ainsi, à la gare de Sète, un abri sécurisé d'une trentaine de places avec un totem de réparation a été installé pendant l'été. L'abonnement annuel est de l'ordre de 20 euros.

En projet, la création d'une maison du vélo à la gare de Sète.

L'agglomération travaille également sur une signalétique cyclable, à l'identique de ce qui existe pour les automobiles, indiquant les distances et les destinations.

L'agglomération aide à l'acquisition de vélo et trottinette à assistance électrique, par l'octroi d'une prime de 25 % du prix d'achat plafonnée à 200 euros et cela sans condition de ressource. Cette année, sans doute en raison de la crise sanitaire, le nombre de demandes a explosé, et l'agglomération a décidé d'y répondre en doublant le nombre de primes, de 300 par an à 600 cette année.

Une prochaine expérimentation concernera la location longue durée de vélos à assistance électrique. Les habitants pourront louer un VAE sur une durée de 3 mois, 6 mois ou 9 mois.

En préparation, la réalisation d'un outil numérique pour permettre de programmer son itinéraire vélo avec diverses informations concernant les cyclistes (stationnement, station de gonflage, etc.). Cette application est actuellement à l'étude.

*Une question* : Y-a-t-il des liens entre l'abonnement aux transports urbains locaux et l'accès aux abonnements des abris vélo ?

- Ce n'est pas encore le cas. L'agglomération va renouveler en 2021 sa délégation de service public en matière de mobilité (actuellement assurée par Car Postal) et pourra y inclure ce type d'exigence.

*Remarques et échanges* sur le fait que les aides ne concernent que les vélos à assistance électrique. S'agit-il de favoriser un marché ?

Pierre Bouldoire intervient et précise que pour le Département de l'Hérault, qui propose également un chèque « Hérault Vélo » d'une valeur de 200 à 250 euros (soumis à condition de ressources et cumulable avec l'aide régionale), l'objectif est avant tout de permettre le vélo pour tous. Il s'agit de permettre une remise en selle de populations qui ont oublié le vélo et l'exercice physique, pour lesquelles l'usage d'un vélo classique n'est pas possible. M. Bouldoire rappelle que l'aide du département est soumise à condition de ressources (revenus inférieurs à 27 086 euros). L'aide de la Région Occitanie « Eco-Chèque-Mobilité » est également soumise à condition de ressources (revenu fiscal de 27 500 euros) et d'un montant de 200 euros.

*Remarques* : il convient de dire VAE plutôt que « vélo électrique » car le VAE requiert un effort musculaire, certes moindre que pour un vélo « classique » mais effectif car il n'avance pas si l'on ne pédale pas.

*Autres remarques* : les vélos à assistance électrique s'usent plus vite, sont plus chers, plus lourds et moins maniables, les batteries s'usent vite. De fait, il n'y a pas de marché d'occasion du VAE comme il en existe pour les vélos classiques.

Mme Sylvie Pradelle indique que l'aide aux VAE répond avant tout aux enjeux climatiques, afin d'inciter les personnes à emprunter le VAE plutôt que l'automobile pour les déplacements urbains ou de courtes distances.

*Autre remarque* concernant le vélo qui malheureusement n'est plus un outil de déplacement au quotidien en raison de l'absence de sécurité pour les cyclistes sur l'espace public. C'est particulièrement vrai pour les enfants, pour qui se rendre à vélo à l'école ou au collège est devenu impossible. Les conséquences sont la moindre motricité et l'insécurité de l'espace public pour tous. Comment retrouver la liberté pour les enfants aujourd'hui ?

Claire Dubois prolonge son intervention en indiquant que l'aide de l'agglomération évoluera probablement dans les années à venir, notamment pour permettre une meilleure prise en charge des vélos-cargos.

En revanche, l'agglomération n'a pas prévu d'aider l'acquisition de scooters électriques, même si leurs nuisances (sonores, pollution et danger) sont avérées.

Les autres projets pour 2021 sont la mise en place de compteurs à vélos sur les axes et voies vertes et d'organiser la Fête du Vélo qui a été annulée en 2020 en raison de la situation sanitaire.

#### **4. Le plan départemental Hérault-Vélo**

Pierre Bouldoire remercie pour cette invitation à la rencontre : « *ce n'est pas si souvent que de telles invitations se font.* » Même si le « mille-feuille » territorial des différents niveaux de compétence - ville, agglomération, département, région - rend souvent compliquée la construction d'une politique publique en faveur du vélo, sur l'agglomération « *tout va bien* » de ce côté là.

M. Bouldoire rappelle l'antériorité et le caractère précurseur de l'engagement du département de l'Hérault en faveur du vélo, avec les trois plans cyclables mis en oeuvre dans les dernières années.

Le plan « Hérault vélo 2019-2024 », voté par les élus, est avant tout centré sur les usagers et s'efforce de répondre à la diversité des cyclistes et des pratiques.

Il intervient sur la globalité des pratiques, sur les infrastructures en visant les continuités. Il sera doté de 6 millions d'euros par an, dont 2 millions pour l'entretien des voies cyclables. Il sera sanctuarisé sans risque de diminution, ce qui n'est pas le cas de tous les budgets en raison des effets financiers de la crise sanitaire.

Sur le bassin de Thau, Pierre Bouldoire évoque plusieurs projets :

- Le point noir du franchissement de la voie de chemin de fer sur la RD 114 (qui avait fait l'objet d'une convergence cycliste en 2017) et pour laquelle un aménagement provisoire a été mis en place (marquage au sol et limitation à 70 km/h). Cette section entre Mireval et Vic-la-Gardiole est sur le passage de l'Euro Vélo 8 (La Méditerranée à vélo). Elle a posé des problèmes de sécurité très complexes, en particulier avec la SNCF, avec laquelle il y a eu trois ans de discussion. Un premier projet a été refusé, et aujourd'hui, on y est arrivé. Les études techniques sont en cours pour un pont au dessus de la gare avec un lancement des travaux en 2021 pour un budget de 500 000 euros.
- Pour la liaison Gigean - Poussan via Issanka, l'étude est réalisée.
- Une piste a récemment été réalisée le long du canal de la Peyrade pour rejoindre, par la rue Auguste Rodin, le voie verte entre Sète et Balaruc avec le choix de passer entre l'étang et les vignobles pour permettre un parcours agréable.
- La liaison Agde- Marseillan par la RD 51 est en étude préliminaire notamment pour le franchissement du canal du Midi.
- Sur la liaison entre Montbazin et la voie verte de l'étang de Thau, faut-il suivre l'A9 (avec les désagréments sonores que cela implique) ou s'en éloigner, la question reste à débattre.
- La mise à deux fois deux voies de la RD 600 qui relie l'A9 au port de Sète devrait permettre d'alléger la circulation sur la RD 2 (de Sète à Balaruc le long de l'étang).
- La liaison Mèze-Marseillan, tronçon manquant du tour de l'étang de Thau, est en cours avec notamment le projet de passage en bois sur la partie humide, comme cela a été réalisé vers les Aresquiers sur l'étang d'Ingril.
- Une Maison du vélo est en projet au parc départemental de Bessilles.

Autre projet d'envergure qui concerne notre territoire : le département de l'Hérault a récemment fait l'acquisition de l'ancien domaine Cazalis aux Aresquiers pour y construire une Maison départementale du Littoral. L'ambition est d'y faire un espace libéré de la voiture, en aménageant à proximité de grands parkings de délestage, pour donner la priorité aux piétons et aux vélos. Le projet est d'y montrer l'importance de l'histoire et de la géographie du littoral et d'ouvrir ce patrimoine aux héraultais en particulier aux collégiens.

C'est une occasion unique de montrer que l'on peut changer l'usage d'une route et démontrer qu'elle peut être réservée aux autres modes piétons et cycles. Une manière de forcer le mouvement et de prendre de l'avance dans ce domaine.

Pour conclure, la Roue libre de Thau indique que le prochain congrès de la Fédération des Usagers de la Bicyclette, se tiendra du 28 au 30 janvier 2021 à Montpellier. Une occasion à ne pas manquer de rencontre avec les autres associations cyclistes et d'échanges toujours riches et stimulants.

Fin de la rencontre à 17 h 15.