



Réunion Aménagement

Samedi 30 octobre 2021 - La Palanquée

Présents

Bernard AVEROUX
Daniel BOUSQUET
Michel FINE
Loïc PEREZ
Daniel RIGAUD
Jean-Pierre VAN VOOREN
Patricia VOURCH
Denise SCHMITT
Patrick ZAKARIAN

Excusés

Jean GRAYBAL
Jean-François VILAREM

1. Points évoqués lors des échanges

NB : la réunion a été consacrée essentiellement à la situation sur la ville de Sète qui cumule à la fois des problèmes d'aménagements et une absence de dialogue avec l'association.

En revanche, le dialogue existe avec la ville de Frontignan qui s'est engagée dans une politique cyclable et plus récemment dans un projet sur le coeur de ville auquel des membres de la Roue libre de Thau participent.

Pour les autres villes de l'agglomération, l'association n'a pas (encore) suffisamment d'adhérents dans ces communes pour pouvoir aborder les questions d'aménagement avec pertinence.

1. Sécurité

Pose la question des vols de vélos, également des conflits, voire des agressions, entre cyclistes et automobilistes, scooters... Malheureusement, également parfois avec les piétons dans la mesure où les modes doux (marche et vélo) sont mélangés et placés sur les mêmes espaces, par exemple les trottoirs. Le cas le plus significatif est celui du passage sous le théâtre de la mer où les conflits sont fréquents entre piétons et cyclistes. La logique voudrait que les vélos roulent sur la chaussée et non sur le trottoir. Pour le passage sous le Théâtre de la Mer, cela suppose une réduction du nombre de voitures et des aménagements spécifiques, comme un « chaucidou » ou chaussée à voie centrale banalisée ([voir la présentation du chaucidou](#))

2. Zone 30

Le non respect de la limitation de vitesse à 30 km/h constitue un danger qui dissuade les cyclistes de prendre leur vélo en ville.

L'absence de toute politique d'information des automobilistes, de dispositifs comme les radars pédagogiques (qui indiquent la vitesse des véhicules) et de contrôle de ce type d'infraction rend caduc l'effet attendu de la zone 30.

3. Double-sens cyclables

Les double-sens cyclables obtenus après une longue bataille juridique suite au recours de l'association auprès du Tribunal administratif constituent le « degré zéro » de l'aménagement cyclable. Aucun aménagement spécifique n'a été réalisé pour les rendre sûrs et pratiques.

La ville s'est contentée de placer des panneaux, souvent méconnus des automobilistes, et des pictogrammes au sol pour indiquer le contre-sens.

Aucun aménagement permettant de sécuriser la circulation des vélos, notamment aux intersections ou dans des passages sans visibilité, n'a été réalisé.

Au lieu de sécuriser la circulation cycliste, la Ville préfère supprimer le double-sens, comme dans la rue Jean Vilar, qui est pourtant un itinéraire très pratique pour les cyclistes du quartier haut souhaitant se rendre vers le Lido.

4. Entretien des pistes

Les pistes cyclables sont rarement entretenues, ce qui rend parfois la circulation difficile (végétation non taillée) ou est source de crevaisons. C'est un indicateur de la négligence vis-à-vis des vélos.

5. Tour de Sète

La ville se prête pourtant bien aux déplacements cyclables. En particulier, le tour de Sète à vélo pourrait constituer un « produit d'appel » pour le développement du vélo dans la ville.

Il est dommage que la Ville ou l'Office de tourisme n'en soient plus convaincus.

6. Traversée de la ville

La traversée de la ville reste compliquée et malaisée, encombrements automobiles qui sont parfois si importants qu'ils bloquent même la circulation des vélos, absence de signalétique, absence de bande ou de piste cyclable...

Rendre la ville traversable à vélo est un des objectifs de l'association.

7. Place des piétons et PMR dans la ville

Les problèmes que rencontrent les cyclistes sont également ceux des piétons. L'état des trottoirs, quand ils existent, n'encouragent pas les déplacements à pied, sans évoquer les difficultés vécues par les personnes à mobilité réduite. Les véhicules motorisés, autos ou motos envahissent l'espace public ne laissant qu'une portion congrue de l'espace public aux piétons.

Pourtant, la marche représente dans Sète 30 % des déplacements, ce qui est un taux important, qui souligne que le coeur de ville est adapté à la marche.

8. Arceaux et abris vélos sécurisés

La difficulté pour stationner son vélo est, avec la crainte du vol, une des raisons pour lesquelles l'on renonce à prendre son vélo en ville.

Les arceaux vélos sont achetés par l'agglomération (Sète agglomération méditerranée) qui les propose aux 14 villes.

A Sète, on constate d'étranges allers-retours dans la mise en place des arceaux vélos. Ils sont installés à certains endroits, puis retirés, sans que l'on arrive à comprendre la logique.

Dernièrement, les arceaux installés rue du 8 mai 45 (devant le cinéma le Comoedia) ont tous été enlevés. De même, dans la rue Alsace Lorraine plusieurs arceaux ont été enlevés.

Pouvoir abriter son vélo en sécurité lorsqu'on ne possède pas de garage est également une attente des cyclistes surtout en centre-ville. Actuellement, il existe un abri vélo sécurisé à la gare géré par Félicitta, le gestionnaire des parkings. Dans le parking des Halles, deux boxes vélo ont été installés, mais toujours pas ouverts.

9. Absence de schéma cyclable, de plan marche

Force est de constater que la Ville de Sète n'a affiché aucun plan ou schéma pour le vélo ou la marche. Le dernier « schéma des modes doux » date de 2012 et n'a jamais connu l'amorce d'une réalisation.

De même, bien que l'actuelle municipalité dit vouloir une « ville marchable », elle ne s'est doté d'aucun « plan marche. »

10. Relations avec la Ville et l'agglomération Sète agglomération méditerranéenne

Les relations entre l'association et la direction de la mobilité et des transports de Sète Agglomération Méditerranéenne sont correctes avec des rencontres régulières et des contacts réciproques. Notons que l'agglomération n'a pas de compétence en matière de voirie, donc sur les aménagements cyclables. Dans les villes, ce sont les communes qui sont compétentes et hors des villes, c'est le Département.

A Sète, les relations avec les responsables de la voirie, tant du côté des élus que des techniciens, sont inexistantes depuis le succès de l'actuelle équipe municipale aux élections en juin 2021.

La Roue libre de Thau n'a aucune information sur les travaux en cours, ni sur les éventuels projets de la Ville en matière d'aménagement cyclable.

Nous en sommes réduits à des supputations pour tenter de comprendre la logique de certains travaux ou aménagements...

2. Les propositions d'action

Trois pistes d'action sont retenues lors la réunion :

1. Tenter de renouer des relations avec la ville de Sète

Pour cela, il est décidé de contacter des conseillers municipaux, notamment le conseiller chargé des modes doux, afin de leur proposer une rencontre permettant de relancer le dialogue.

2. Informer la presse

Rédiger un communiqué de presse dressant un premier bilan de l'action municipale en matière de vélo et présentant les attentes de la Roue libre de Thau.

3. Actions de mobilisation

Organiser une convergence cycliste, de type vélorution, en y invitant d'autres associations partenaires (Vélocité Montpellier, Vélo Pays de l'Or), prioritairement sur des points noirs de Sète. Par exemple, le pont Sadi-Carnot ou certains ronds-points récents réalisés sans aucun aménagement cyclable, comme celui au débouché du pont Sadi Carnot, ou, le dernier en date, celui de l'Avenue Gilbert Martelli à la hauteur du Pont du Mas Coulet.

Etre présent dans la mobilisation actuelle contre le projet de parking sous la place Aristide Briand, celle du kiosque. Projet qui va amplifier le trafic automobile en centre-ville, alors qu'il faut au

contraire réaliser des parkings-relais et mettre en place des navettes fluviales et des bus électriques pour accéder dans un centre-ville libéré des voitures.

3. La suite

Le prochain rendez-vous du groupe aménagement sera une **sortie vélo pour réaliser un diagnostic en roulant** afin de repérer les points noirs et les propositions possibles.

Une date sera proposée en décembre.