



Réf. : 2160_Cyclabilité_PH2_CR_Atelier_Sète

PRATIQUES CYCLABLES DANS LES VILLES MOYENNES

COMPTE-RENDU D'ATELIER

SÈTE

DATE : MARDI 30 NOVEMBRE 2021

INTERVENANTS & PARTICIPANTS

Nom	Organisme / Fonction	Rôle
A F ASMO	Collectivité – Ville de Frontignan	Participante
Claire DUBOIS	Collectivité – Sète Agglopôle	Participante
Jean MARCHAND	Collectivité – Sète Agglopôle	Participant
Inès L'HENORET	Collectivité – Sète Agglopôle	Participante
Camille CARFAGNO	Collectivité - Département	Participante
Marianne DE OLIVEIRA	Collectivité - Région	Participante
J P VAN VOONEN	Association	Participant
Daniel RIGAUD	Association	Participant
Stéphane CADEO	Entreprise	Participant
J Claude DAL DEGAN	Entreprise	Participant
Bernard BRESSON	Entreprise	Participant
Clémence MACE	Transamo / Cheffe de projet	Animatrice
Sarah METTENS	Transamo / Chargée d'études	Animatrice

RÉVISION

Version	Date	Modifications
V1	07/12/2021	Document initial

RELECTURE INTERNE

Écrit par : Sarah Mettens	Vérifié par : Clémence Macé
---------------------------	-----------------------------

1. CONTEXTE

L'étude des pratiques cyclables dans les villes moyennes a pour objectif principal d'appréhender la place du vélo dans les réflexions et politiques de mobilité, les usages et les freins aux usages de ce mode sur ces territoires, en tant que mode propre, mais également comme maillon d'une chaîne servicielle de mobilité.

La deuxième étape de l'étude consiste à réaliser des exercices de recueil de matière qualitative auprès de 12 territoires français, sélectionnés pour leur représentativité des diversités de contexte géographique, régional, de politiques et de dynamiques cyclables : un atelier avec les acteurs institutionnels et associatifs, et un focus group avec des habitants.

L'atelier du territoire de Sète Agglopolé Méditerranée s'est déroulé le 30 novembre, dans les locaux des services techniques l'Agglomération.

2. RELEVÉ DES ÉCHANGES DE L'ATELIER DE TRAVAIL – TEMPS 1

Le temps 1 correspond à une séance en groupe de travail, en salle, autour de trois thématiques successives.

2.1. THÉMATIQUE 1 – IDENTIFIER LES ZONES DE PERTINENCES DU VÉLO

Thème abordé	Recueil des réflexions apportées par les participants
Les usagers actuels	<p>Pas de profil « type », il existe une diversité de profils pour tous types d'usages du vélo sur le territoire.</p> <p>Les pratiques sportives, de loisirs les week-ends ou longs voyages touristiques à vélo sont les motifs majoritaires d'utilisation de la bicyclette sur le territoire.</p> <p>Il y a également des familles. La pandémie de COVID-19 a aussi aidé à la pratique du vélo en famille.</p> <p>Les usagers sont aussi des travailleurs.</p> <p>Certains retraités se déplacent à vélo, pour des motifs plutôt liés aux achats.</p> <p>Les participants identifient également quelques scolaires, mais ils sont en minorité vis-à-vis de l'ensemble des cyclistes sur le territoire.</p> <p>Les publics en insertion sont aussi identifiés comme pouvant être dépendant du vélo.</p>
Les freins à la pratique	<p>La place importante que prend la voiture sur le territoire avec les enjeux de lutte contre l'autosolisme qui y sont liés.</p> <p>La sécurité : vols de vélos, vitesse des véhicules motorisés sur les voies non sécurisées pour les cyclistes, infraction des scooters sur les voies réservées piétons-cycles, ...</p> <p>La fréquentation très élevée des voies partagées vélos-piétons, en particulier en saison touristique.</p> <p>Les discontinuités et les coupures urbaines : canaux, ponts.</p> <p>Le relief.</p> <p>Les conditions météorologiques défavorables à la pratique cyclable : pluie, vent.</p> <p>Concernant les publics en insertion, les principaux freins à la pratique du vélo identifiés sont la difficulté à pouvoir garer leur vélo dans un espace sécurisé chez eux (logement en appartement, sans parking)</p>

<p>Les usagers potentiels</p>	<p>Les participants estiment que le potentiel d'usagers se trouve chez les publics jeunes : collégiens, lycéens et écoliers. On ne les voit aujourd'hui sur des vélos que lorsqu'il y a des aménagements cyclables réalisés.</p> <p>Aujourd'hui, les enfants sont, pour la grande majorité, amenés à l'école ou aux activités en voiture par leurs parents. Ils sont donc habitués très jeunes à l'autosolisme de manière « induite », et sont plus susceptibles de reproduire ce schéma par réflexe ou par mimétisme plus tard.</p> <p>Les participants identifient également comme public potentiel les personnes ayant ou ayant eu des soucis de santé et souhaitant se remettre en forme via l'utilisation de VAE.</p>
<p>Les secteurs du territoire qui pourraient être attractif pour les cyclistes</p>	<p>Les connexions à développer sont plutôt inter-communales : Poussan, Balaruc-le-Vieux, Viverac et Frontignan bien que cette dernière commune soit déjà reliée à Sète par le bord du canal.</p> <p>La traversée de Sète reste encore aujourd'hui problématique. Il manque une intégration des vélos plus traverser le centre-ville resserré. Les intervenants précisent qu'un projet de voie verte desservant le centre de Sète est actuellement à l'étude.</p> <p>Les participants s'interrogent sur le développement de connexions cyclable sur les quais de la ville de Sète.</p>
<p>Les secteurs sur lesquels une desserte à vélo ne fonctionnera pas</p>	<p>Les participants estiment que le réseau cyclable destiné aux pratiques cyclo-touristiques et de loisirs est déjà très bien développé sur le territoire, en témoigne sa forte fréquentation en pleine saison. Les voies vertes fonctionnent très bien sur le territoire et notamment : l'étang de Thau, la liaison Balaruc-Sète.</p>

2.2. THÉMATIQUE 2 – METTRE EN PLACE LES CONDITIONS POUR SON DÉVELOPPEMENT

Thème abordé	Recueil des réflexions apportées par les participants
Le portage de la politique cyclable	<p>La compétence mobilité regroupe un très grand nombre de thématiques et implique nécessairement de nombreux acteurs politiques. Il y a aujourd'hui un éclatement de cette compétence à toutes les échelles (commune, EPCI, département, région, ...). C'est aussi le cas pour la mobilité vélo. Cet éclatement impacte la lisibilité pour les collectivités (à toutes échelles) mais également pour les usagers, qui ne savent pas toujours à qui s'adresser lorsqu'ils ont une demande à formuler.</p> <p>Les participants soulèvent l'idée de créer des groupes mobilité, afin que chaque acteur puisse se connaître et comprendre les enjeux de ses voisins. Il est aussi nécessaire de s'appuyer sur les associations, qui font le lien entre les différents partenaires.</p>
Le rééquilibrage de l'espace public	<p>Les participants estiment que le vélo ne pourra pas se développer sans réduire la place de la voiture particulière, qui « phagocyte » l'espace public.</p> <p>Les participants estiment également nécessaire de ne pas opposer les modes entre eux, mais de plutôt tout considérer comme un ensemble.</p>
Le stationnement et les services	<p>L'offre de stationnement (consignes sécurisées, abris, arceaux) et l'offre servicielle (location) se développe déjà dans la ville-centre. Des projets sont en cours pour étudier leurs développements dans les autres communes de l'agglomération.</p> <p>Une aide à l'achat, portée par l'agglomération, existe sur le territoire.</p> <p>Des ateliers sont également organisés sur le territoire.</p> <p>L'hypercentre de Sète est dense, les habitants n'ont pas toujours la possibilité de stationner facilement leur vélo chez eux. Il manque du stationnement longue durée sécurisé à vocation résidentielle. Une réflexion est en cours au sujet du réaménagement de locaux inutilisés en stationnement vélo, à destination des habitants du territoire et pour un usage <i>a priori</i> résidentiel.</p>

<p>Les aménagements</p>	<p>Les participants insistent sur la nécessité du traitement des continuités cyclables et des points noirs. En particulier, les ponts présents sur le territoire sont des points noirs très difficiles à traiter. Ils empêchent les continuités. A noter que, sur les ponts, les voitures roulent à gauche.</p> <p>La voiture occupe aujourd’hui encore une place très conséquente sur la voirie et la vitesse des véhicules est parfois élevée. Les participants identifient que la réduction de la vitesse des voitures dans la ville-centre permettrait de réduire l’anxiété pour les cyclistes et les piétons.</p> <p>Les participants remarquent que la signalisation des itinéraires n’est parfois pas toujours complète sur l’ensemble du parcours cycliste. A noter qu’un marché de jalonnement est en cours sur le territoire.</p>
<p>Passer par les établissements scolaires pour accompagner l’usage futur</p>	<p>L’apprentissage du vélo est obligatoire dans les écoles primaires (parcours vélo, vélo-école, ...) en CE1, CM1 ou CM2. Il reste cependant facultatif, à priori « au bon vouloir » des enseignants dans les collèges et les lycées.</p> <p>Les participants estiment qu’il est primordial de renforcer les actions de sensibilisation dans les établissements scolaires. Aujourd’hui, les enfants sont principalement amenés par leurs parents en voiture.</p> <p>Afin d’encourager le déplacement des scolaires vers leur établissement, les participants proposent la mise en place de vélobus, faisant écho au pédibus. Ce dispositif pourra aider à lever les craintes des parents qui ont peur de laisser leurs enfants aller à l’école sans eux. Pour la mise en place des vélobus, les participants identifient des enjeux de sécurisation des parcours et des aménagements cyclables.</p> <p>La location de VLS à destination des publics jeunes (écolier, collégiens et lycéens), n’apparaît pas comme une alternative efficace pour capter les publics jeunes dans les villes moyennes. En revanche le prêt d’un vélo à chaque collégien pourrait être une solution plus intéressante.</p> <p>Les participants identifient également la nécessité de sécuriser le stationnement dans les écoles, les collèges et les lycées.</p>
<p>Passer par les entreprises pour accompagner l’usage futur</p>	<p>Certaines entreprises ne disposent pas de l’ensemble des infrastructures qui permettraient d’accompagner la pratique du vélo pour aller travailler : douches, ...</p> <p>Les participants estiment important de communiquer auprès des entreprises autour du forfait mobilité durable.</p>

<p>Mettre en place des m e s u r e s d'accompagnements, de pédagogie, de communication</p>	<p>Les participants estiment qu'il est important de proposer des actions pédagogiques de sensibilisation à destination des automobilistes comme des cyclistes : comportements et cohabitation, vitesse, partage de la voirie, double-sens-cyclable, ... Les participants souhaiteraient que ces éléments puissent être communiqués à l'échelle nationale, et pas uniquement à l'échelle des bassins de vie (code de la rue, ...)</p> <p>Communiquer sur l'économie budgétaire engendrée par l'utilisation d'un vélo, notamment en comparaison avec des déplacements réalisés en voiture.</p> <p>L'idée de mise en place de radars pédagogiques a également été soulevée.</p>
--	--

2.3. THÉMATIQUE 3 – COMMENT INTÉGRER LE VÉLO DANS LA CHAÎNE DE MOBILITÉ GLOBALE

Thème abordé	Recueil des réflexions apportées par les participants
Pertinence de la multimodalité et l'intermodalité	<p>Les enjeux de stationnement des vélos en gare, d'accessibilité aux quais et d'embarquement sont identifiés comme étant essentiels et représente encore des freins au développement de la multimodalité.</p> <p>Les participants estiment qu'il y a une pertinence à la multimodalité et que la pratique intermodale existe sur le territoire. Elle se pratique aujourd'hui principalement en combinant vélo et train.</p> <p>Les participants voient peu de combinaisons vélo/voiture, vélo/bus, vélo/car, ...</p> <p>La pertinence de la combinaison des modes diffère selon la distance parcourue. En particulier, la multimodalité vélo/bus, vélo/car ou vélo/voiture apparaît plus pertinente à l'échelle intercommunale.</p>
La multimodalité Vélo/Train	<p>Elle est pertinente et existe aujourd'hui sur le territoire. Elle concerne aussi bien les travailleurs que les cyclotouristes.</p> <p>Il y a un grand espace de stationnement vélo devant la gare (box sécurisé, arceaux).</p> <p>En revanche, il est aujourd'hui très difficile d'accéder aux quais des voies SNCF avec son vélo (escaliers, espaces resserrés, ...). Les intervenants soulèvent l'idée d'un financement de vélo pliants par les collectivités, afin de faciliter l'accès vélo aux infrastructures ferroviaires.</p> <p>Les trains n'ont également pas les aménagements suffisants pour accueillir les vélos et permettre de les embarquer correctement. L'embarquement des vélos est d'autant plus difficile l'été, en période de forte fréquentation touristique.</p>
La multimodalité Vélo/Bus et/ou Vélo/Car	<p>La multimodalité vélo/bus ou vélo/car trouve sa pertinence principalement à l'échelle intercommunale. Il y a peu d'intérêt à développer de l'intermodalité avec ces modes à l'échelle de la ville-centre.</p> <p>Aujourd'hui, l'emport de vélos dans le bus sur le réseau du territoire n'est pas autorisé.</p> <p>La pratique cyclotouristique est très forte sur le territoire. Pour autant l'intermodalité vélo/car n'est pas développée et la pratique reste essentiellement concentrée sur un couplage du vélo au train. Une expérimentation d'emport des vélos dans les cars a été réalisée mais non pérennisée.</p>

La multimodalité Vélo/ Voiture	<p>Les participants estiment qu'il n'y a pas de pertinence dans la ville-centre. Comme pour la multimodalité vélo/bus ou vélo/car, le couplage du vélo et de la voiture apparaît pertinent à l'échelle intercommunale car les distances à parcourir sont plus grandes.</p> <p>Aujourd'hui, il existe un petit nombre de pratiques multimodales vélo/voiture spontanées, notamment au niveau de la ZI Roseau Blanche. Il n'existe aujourd'hui pas d'aménagement réalisé pour encourager le développement de tels trajets multimodaux.</p>
La multimodalité Vélo/ Bateau	<p>La mise en place d'une navette maritime permettant de réaliser la liaison Sète – Mèze rapidement a été réalisée dernièrement, jusque fin novembre 2021. Les navettes ont été équipées d'emplacements pour stationner son vélo. Une analyse fine des résultats de l'expérimentation est en cours. En première approche, les intervenants ont observé une diminution des déplacements en voiture sur ce trajet. Les emplacements vélos ont été utilisés. Les intervenants ont également identifié une difficulté à accéder au quai de la navette avec son vélo.</p>

2.4. AUTRES RÉFLEXIONS ANNEXES

L'Occitanie est le deuxième pôle touristique après la région PACA. La voiture particulière peut, à un certain niveau, être perçue comme un catalyseur pour l'accessibilité aux zones touristiques. Cependant, certains participants observent qu'un engorgement trop fort de l'espace public par la voiture produit l'effet inverse. Celle-ci devient susceptible de nuire à l'attractivité commerciale et touristique du territoire.

L'attractivité d'un littoral tel que celui de Sète Agglopol Méditerranée impacte également les conditions de vies des habitants, qui résident aujourd'hui de plus en plus loin des villes-centres du fait de l'augmentation des prix du foncier. De fait, l'usage du vélo et des transports en commun de manière général en devient plus complexe.

Sur le territoire, la voiture particulière devient également un facteur d'insertion dans la vie économique et professionnelle des habitants. En France de manière générale, une flexibilité géographique et la possession d'un permis de conduire est largement demandé dans le cadre de recherches d'emploi. Ainsi, les habitants faisant le choix ou ne pouvant accéder à la possession d'une voiture peuvent être pénalisés du point de vue de leur insertion professionnelle sur le territoire.

3. RELEVÉ DES ÉCHANGES DE L'ATELIER DE TRAVAIL – TEMPS 2

Le temps 2 correspond au parcours commenté à vélo qui a permis de dégager des éléments communs.

Les grandes thématiques abordées ont été les suivantes :

- **La cohabitation Vélo/Voiture en centre-ville** : la voiture phagocyte l'espace public. Il est très difficile de circuler en toute sécurité dans le centre-ville de Sète. La vitesse des véhicules est source d'anxiété. Le territoire de Sète est très largement contraint par son littoral en termes d'emprise de voirie disponible, de choix des itinéraires et de coupures urbaines. De manière générale, il faut apprendre à composer avec l'ensemble de ces contraintes pour assurer un équilibre viable pour l'ensemble des modes de transport.
- **La continuité des itinéraires existants** : les ponts sont des points noirs extrêmement difficiles à traiter sur le territoire. A noter que, sur certaines de ces coupures urbaines, les voitures roulent à gauche. D'autres discontinuités présentes sur le territoire obligent les cyclistes à poser le pied et à marcher sur une partie de leur trajet à vélo.
- **Les connexions touristiques** : les itinéraires partagés vélo-piéton empruntés lors de l'atelier sont qualitatifs, clairs, sécurisés et largement plébiscités en période estivale.



Figure 1 : aménagement transitoire en sortie de Sète en direction de Frontignan (Transamo, 2021)



Figure 2 : coupure cyclable forte, traversée en passage inférieur nécessitant de marcher (Transamo, 2021)



Figure 3 : voie verte à vocation touristique en bord de mer (Transamo, 2021)