

2 > **SÈTE**

Pédaler vers un mode de vie plus dura

MOBILITÉS ACTIVES

Dossier réalisé par Kelman Marti
kmarti@midilibre.com

Le vélo a-t-il sa place dans Sète ? Évidemment, oui ! Mais encore faudrait-il lui en donner davantage – ce que souhaitent cyclistes, associations et la mairie. Car, comme beaucoup d'autres villes, l'intégration de ce mode de transports dans la politique locale ne s'est faite que très récemment à l'échelle de l'histoire de la commune.

Le bord de mer a impulsé une dynamique

« De manière globale, la France a été en retard sur le développement du vélo. Il y a 20 ans, il n'y avait pas d'aménagements », contextualise Vincent Sabatier, second adjoint au maire, notamment délégué à la mobilité et à l'aménagement de la voirie. Les premiers travaux significatifs furent la création d'une voie verte le long de la promenade Maréchal-Leclerc en 2003, et celle du Lido à la fin de cette décennie lors du déplacement de la route. « Ça a amorcé le tour de montagne et de l'étang de Thau et donné envie aux gens d'y faire du vélo », analyse l'élus. À noter également le premier contre-sens cyclable en 2008 à la sortie du quartier de Villeroy. Au fil des deux dernières décennies, les aména-

gements se sont multipliés pour faciliter et démocratiser la pratique du cyclisme. « C'est vrai qu'il y a une augmentation du nombre de vélo ces dernières années », remarque Jacques Gatto, moniteur d'auto-école aux 51 ans de métier qui connaît les rues sétôises comme sa poche.

La mobilité dans Sète reste une situation du siècle dernier où la voiture est dominante.

DANIEL RIGAUD

MEMBRE DE LA ROUE LIBRE DE THAU

Des contre-sens cyclables qui ont fait débat

2017 intervient ensuite comme une date importante de l'histoire du vélo à Sète. Alors que les deux partis collaboraient jusqu'à ce moment-là, La Roue libre de Thau, association qui promeut la pratique du deux-roues sur le territoire, attaque en justice la municipalité. « On avait déposé un recours au tribunal administratif pour obtenir les doubles

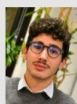
sens cyclables dans les rues en zone 30, car la Ville ne respectait pas la loi. En 2020, elle a été condamnée par le tribunal administratif de Montpellier, rappelle Daniel Rigaud, l'un des membres du bureau de La roue libre de Thau. La place du vélo à Sète s'est améliorée et continue de s'améliorer, par exemple avec la création de la voie verte nord en 2021. Ça se voit aussi avec la note du baromètre cyclable (cette enquête citoyenne se base sur des remontées de terrain des usagers, NDLR). La ville est passée d'un avis défavorable à plutôt défavorable. Mais il reste des points noirs : la mentalité de certains automobilistes, le cœur de ville, le passage sous le théâtre de la Mer, la discontinuité entre les pistes cyclables... Selon moi, la mobilité dans Sète reste une situation du siècle dernier où la voiture était dominante. » « Tout le monde veut aller dans le même sens : pouvoir circuler plus facilement à vélo, mais pas de la même manière. Notre rôle n'est pas de monter les Sétôis les uns contre les autres. C'est de satisfaire les besoins de tous. Donc, on met le curseur au milieu pour tous », commente Vincent Sabatier.



Le chiffre

41 000

C'est le nombre de cyclistes ayant emprunté la voie verte du Lido entre mars et mai. Parmi les différents types d'usagers, il y a les touristes ayant longé le canal du Midi ou l'Eurovélo 8, ou qui font le tour de l'étang, comme beaucoup de locaux.



LE BILLET
DE KELMAN MARTI
Journaliste

Tous en selle !

Nous sommes dans la bonne direction, c'est certain ! Que ce soit grâce au travail de terrain de certaines associations comme La Roue libre de Thau, au militantisme de parents qui éduquent les générations futures à avoir le bon comportement au guidon, ou à la politique de la Ville ou de l'Agglo qui cherchent à améliorer la cyclabilité de notre île singulière... les indicateurs sont au vert. Pourtant, le chemin est loin d'être fini, et peut-être en sommes nous qu'au début. Mais les longs travaux à venir en vaudront la peine. Qui n'aurait pas l'envie de traverser le centre-ville en longeant les quais à l'écart des voitures, de faire le tour de montagne en sécurité ou de pouvoir visiter la commune à vélo avec ses amis ? Maintenant, encore faut-il améliorer les relations, parfois tendues, entre cyclistes, automobilistes et piétons, pour parvenir à se comprendre et à se respecter aujourd'hui, sur des routes qui seront davantage empruntées demain par les vélos. Pour cela, peut-être qu'une fête du vélo ou un événement rassembleur à imaginer pourraient réunir des Sétôis aux avis divergents, mais qui veulent tous un avenir paisible et sécurisé. Alors, pédalons ensemble vers cet avenir.

Le besoin de simplifier les trajets du quotidien et ceux des vélotaffeurs

À l'échelle du bassin de Thau, Sète agglomère se fixe pour objectif d'avoir environ 6 % de trajets quotidiens à vélo. Pour y parvenir, Sète, au vu de son nombre d'habitants, doit montrer l'exemple.

« Tous les jours, je prends mon vélo cargo pour aller livrer mon pain dans Sète. Sur ma selle, j'estime que j'ai une chance sur cent de ne pas rentrer chez moi », livre sans concession Florent Viguié, ce boulanger livreur qui avoue « ne pas se sentir à l'aise sur la route ». Certains grands axes lui font peur. Il pense par exemple aux boulevards de Verdun et Camille Blanc. Alors, « je m'arrange pour passer par des endroits plus sûrs et là où il y a des pistes cyclables », indique l'artisan. Cela ne le dérange pas. Il n'est pas plus lent qu'une voiture et peut aller partout : « Avec le trafic dans Sète, je suis plus rapide à vélo et je peux ne garer directement à côté des boutiques que je livre. C'est pratique. »

« Le nombre potentiel de cyclistes du quotidien est important »

Le fait que des Sétôis ont peur de faire du vélo n'est pas étonnant pour Daniel Rigaud, membre de la Roue libre de Thau. Des remontées de terrain en ce sens, son association y « est souvent confrontée ». « Beau-

coup, on ne peut pas dire que les voitures roulent trop vite, que les routes sont trop étroites... Selon moi, s'il y avait plus de confort et de sécurité, ces personnes prendraient le vélo. À Sète, le nombre potentiel de cyclistes du quotidien est important ! »

Des solutions pour convaincre les timides

Pour inciter les habitants à aller au travail à vélo ou même à aller faire leur course, il ne semble pas y avoir de secret. Pour Vincent Sabatier, c'est simple « il faut faire des aménagements pour séparer le vélo de la circulation avec les voitures. Ainsi, les personnes se sentent en sécurité et se mettront à faire de la bicyclette. » D'autre part, Sète peut compter sur deux aides de l'Agglo. « On propose près de 200 vélos jaunes à assistance électrique à la location pour trois, six ou douze mois, non-renouvelable. Ils sont quasiment tous loués à l'année, avec une logique de répartition en fonction du nombre d'habitants dans les communes. L'objectif, c'est de pousser les citoyens à les tester, puis de les convaincre à en acheter pour leur usage personnel. »



Ce Sétôis utilise un vélo location longue durée de l'Agglo.

K.M.A.

nient de se déplacer à vélo, expliquent à l'Agglo Norbert Chaplin, vice-président en charge des mobilités, et Éric Vandeputte, directeur transport. Puis, on a une aide pouvant aller jusqu'à 200 € pour l'achat d'un VAE. »

D'autres solutions moins coûteuses, plus facilement réalisables, pourraient également être davantage utilisées. « Les vélotaffeurs veulent le trajet le plus rapide et le plus direct pour se rendre à leur travail. Installer plus de sas vélos et de toitures-à-droite (cédez le passage cycliste, NDLR) au feu rouge, ajouter des doubles sens cyclables dans les zones à sens unique, ça aiderait. »

que et réduire la vitesse des voitures sont des bonnes idées », liste Daniel Rigaud.

Le stationnement cyclable à développer

Enfin, pour espérer avoir plus de Sétôis à vélo, la Ville compte développer son offre de stationnement. « L'idée est d'en développer vu que la population en demande. Mais pour cela, il faut acheter des locaux, les aménager, les sécuriser, faire des abonnements... et il y a peu d'espaces libres, surtout dans le centre. Les gens investiraient dans un vélo que s'ils sont sûrs de le retrouver le lendemain. »