

Livre blanc du vélo dans Sète - partie 1



Pourquoi un livre blanc sur le vélo dans Sète ?

Plusieurs réalisations récentes et un discours désormais bien rodé sur la ville « apaisée » pourraient laisser penser que la Ville de Sète est devenue une ville cyclable. Il paraît même que le parking souterrain d'Aristide Briand est construit pour favoriser la marche et le vélo...

Pourtant, trop nombreuses sont les personnes qui n'osent prendre leur bicyclette pour se rendre en ville.

La circulation y est particulièrement risquée en raison de l'importance et de la vitesse du trafic automobile, auquel aucune restriction n'est apportée, mais également celles des deux roues motorisés (motos et scooters).

Aucun parent ne laisserait ses enfants se rendre à l'école ou à la piscine à vélo, il suffit d'assister à une sortie d'école pour vérifier que les parents systématisent la voiture pour amener leurs enfants à l'école.

Forte de ses 300 adhérents qui font du vélo au quotidien, la Roue libre de Thau est bien placée pour dresser un état des lieux du vélo dans Sète

Dans les pages qui suivent, nous avons identifié les points noirs, les tronçons à améliorer (partie 1), les itinéraires pour traverser Sète (partie 2) et formulons des recommandations en matière d'aménagements cyclables (partie 3).

Les points noirs

Les points noirs vélo sont les tronçons où les cyclistes sont en danger et qu'il faut améliorer en priorité. Trois principaux points noirs ont été identifiés sur Sète.



1. Boulevard de Verdun
Le passage sur le Bd de Verdun entre l'échangeur Paul-Marsault à gauche et la voie ferrée à droite laissant un trottoir étroit est particulièrement périlleux à vélo. Les véhicules larges ne peuvent pas doubler les cyclistes.

D'une manière générale, l'ensemble de l'axe **Verdun-Blanc** est **particulièrement hostile** aux cyclistes (un projet d'aménagement est en attente depuis 2015).



2. Passage du Théâtre de la Mer

Sous le Fort Saint Pierre, les cyclistes empruntent un trottoir partagé piéton/cycles. Cette solution de trottoir partagé entre les vélos (qui doivent mettre pied à terre) et les piétons n'est pas acceptable, notamment en raison du passage de l'itinéraire sur l'Euro Vélo 8 « la méditerranéenne » et du risque de conflits piétons/cyclistes.



3. Accès au quai des Moulins

A la hauteur du Pont du Mas Coulet pour rejoindre la piste du quai des Moulins, l'usage des cyclistes consiste à prendre la voie desservant le stationnement à partir du rond-point du pont des Dockers, pour ensuite franchir la route de Cayenne à la hauteur du Pont du Mas Coulet. La traversé est à risque pour les cyclistes.

Les points à améliorer

Un coeur de ville hostile aux vélos

Le centre-ville de Sète, malgré ses quelques rues piétonnes, reste ouvertement hostile aux vélos. Les quais, même quand ils sont larges, comme le quai de Bosc, sont difficilement praticables et souvent dangereux pour les cyclistes. Tant en raison de la vitesse des voitures, que de l'étréoussse de la chaussée occupée par les stationnements comme sur le quai Docteur Scheydt.

Aucun des ponts, même ceux rénovés récemment, comme celui de Sadi-Carnot, n'est aménagé pour les vélos. Les double-sens cyclables dans la zone 30 du centre-ville ont été obtenus contre le souhait de la Ville suite à sa condamnation par le tribunal administratif de Montpellier en avril 2021 au terme du recours introduit par la Roue libre de Thau en 2018. Loin d'être un aménagement cyclable de qualité, ces double-sens ne concernent que la moitié des rues en sens unique...



L'accès à la voie verte de l'étang (plagette) par le Bd de Verdun depuis le rond-point Sadi-Carnot (place Antoine de Rinaldo) jusqu'au passage sous la voie ferrée (au droit de la rue Marius Bazille) est très compliqué et jamais indiqué.



La traversée du Chemin des Hirondelles au débouché de Toussaint-Mazel (par le passage cyclable sous la voie ferrée) au droit de l'arrivée de l'échangeur Paul-Marsault est souvent risqué en raison de la vitesse des voitures et de l'absence de visibilité.



La traversée pour rejoindre la rue des Frégates depuis la voie verte de l'étang à la hauteur du passage protégé de la rue des Cormorans est rendu complexe par l'absence de revêtement sur cette portion de la piste, la présence de rochers rapprochés et l'absence de signalétique. Et cela bien que ce soit un itinéraire vélo fléché par la ville.

Les points à améliorer



La Voie verte Nord

Bien que réalisé récemment, cet aménagement est loin d'être satisfaisant, un accès compliqué et aucune signalétique pour l'indiquer aux cyclistes... c'est la piste fantôme !

Le tracé dans le sens centre-ville vers le Pont-Levis est actuellement complexe et peu pratique sur la portion chemin des Hirondelles - **rue des Canaris** (quand on vient de la voie verte de l'étang).

Les places de stationnement rue des Canaris n'ont pas été supprimées ce qui limite considérablement l'accès à la voie verte.

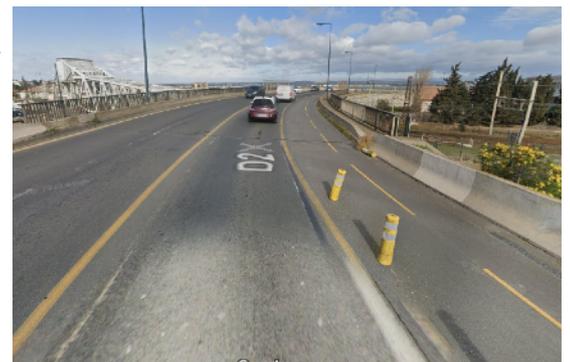


En sens inverse, en venant du Pont-Levis, le cycliste arrivé après le stade Louis Michel, n'a pas d'autres solutions que d'emprunter la rue du Football. Le pont St-Joseph donnant sur la rue des Fauvettes est en sens interdit tout comme la rue des Capucines.



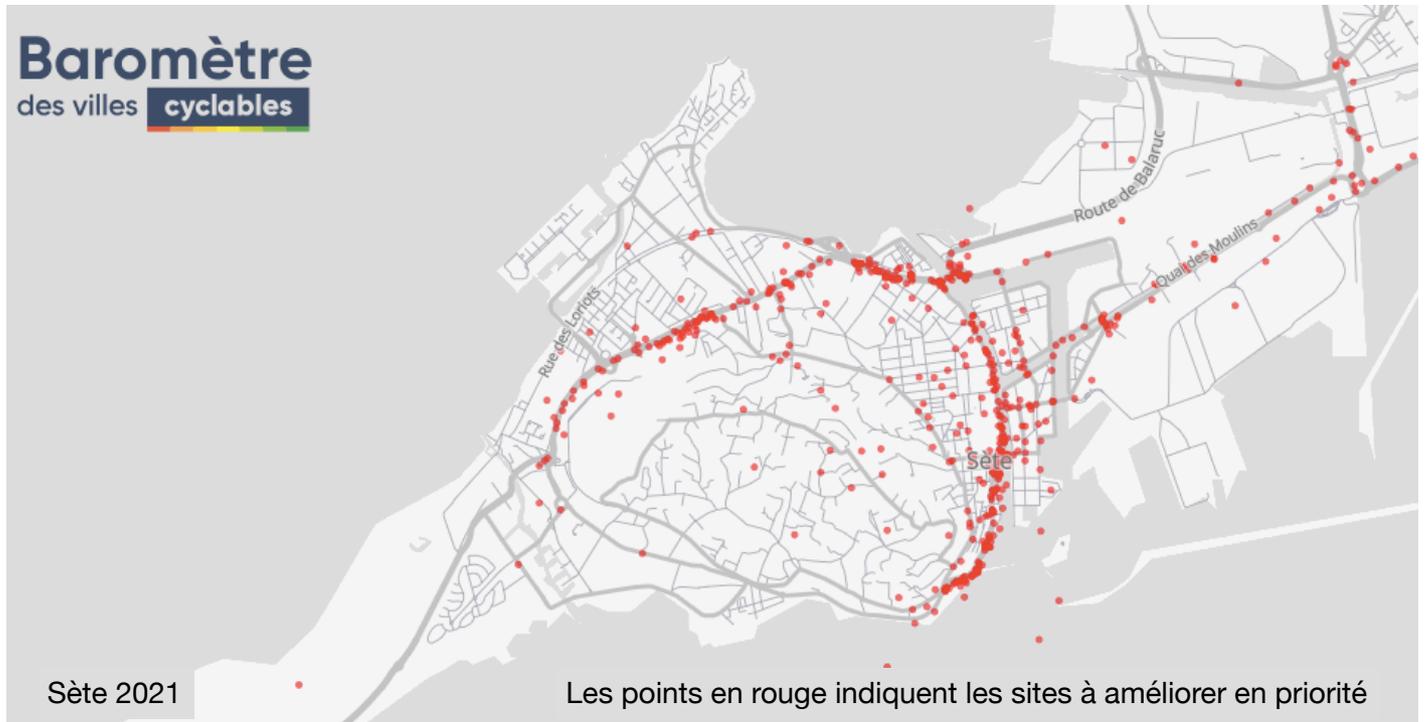
La traversée piétonne du Bd Cerf-Lurie après l'Ifremer pour rejoindre l'allée de la Tramontane (itinéraire pour rejoindre le Lido depuis la piscine Fonquerne) n'est pas aisée, aucun marquage au niveau du passage piéton et deux cailloux rapprochés sur le passage.

La bande cyclable bidirectionnelle sur l'**échangeur Gorges-Clemenceau** réalisée en juillet 2021 mérite désormais d'être matérialisée en vraie piste cyclable. Elle permet d'éviter le passage sous le pont de chemin de fer pour accéder à la Pointe-Courte et de rejoindre la voie verte du tour de l'étang.



L'aménagement « cyclable » de la **rue Salvador Allende** est à reprendre complètement en supprimant les potelets qui bloquent le passage des vélos. Cet aménagement a été réalisé en septembre 2024...

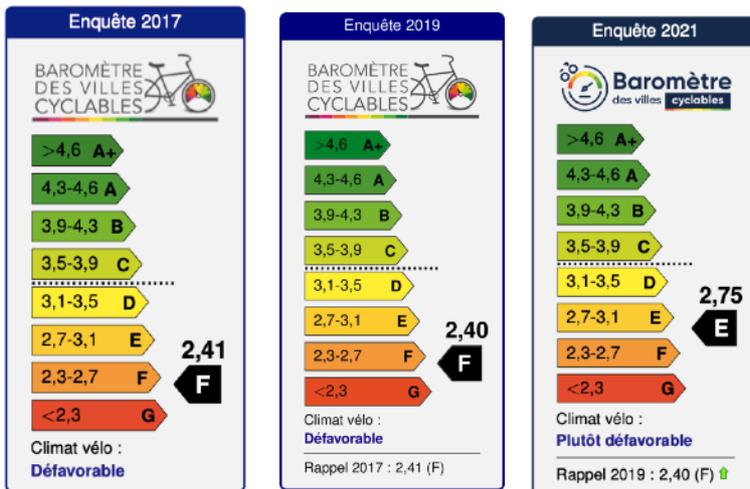
Baromètre des villes cyclables



La carte des points à améliorer (en rouge) exprime le point de vue des répondants au baromètre vélo : sans surprise, c'est le centre-ville qui recueille l'écrasante majorité des avis négatifs considérant qu'y faire du vélo est souvent dangereux.

Beaucoup signalent le passage sous le Théâtre de la Mer qui mélange piétons et cyclistes comme inadapté et dangereux.

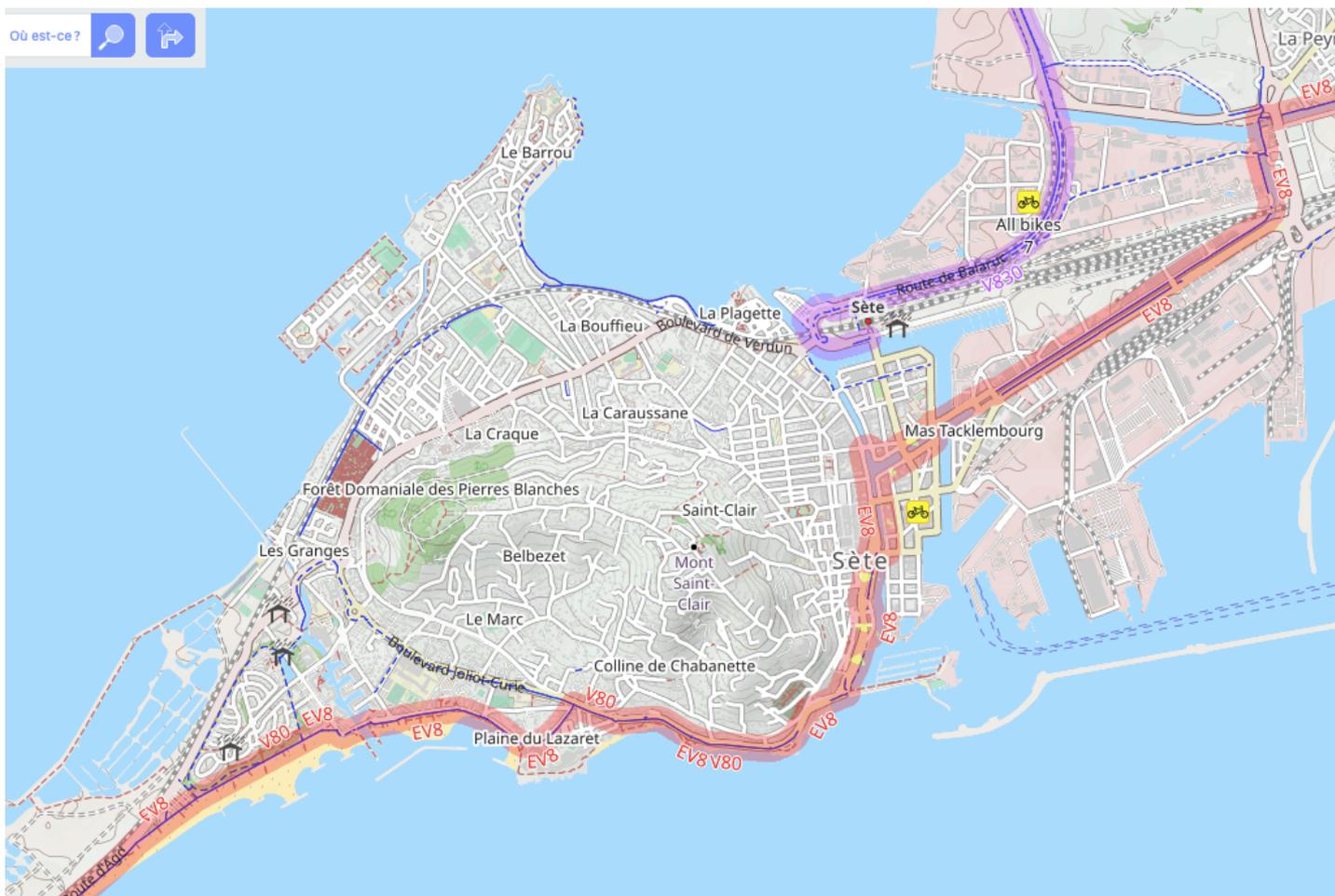
D'une manière générale, les grands axes, particulièrement Bd de Verdun et Camille Blanc, mais également l'avenue du Maréchal Juin sont jugés hostiles aux vélos ainsi que la plupart des quais.



Le baromètre vélo lancé par la Fédération des usagers de la bicyclette (FUB), qui donne le point de vue des cyclistes sur le climat vélo de leur ville, jugeait en 2017 et 2019 le climat vélo dans Sète « très défavorable », un léger mieux est observé en 2021 puisqu'il est jugé « plutôt défavorable »...

Livre blanc du vélo dans Sète - partie 2

Les itinéraires dans Sète



Deux itinéraires européens, une vélo route nationale et la voie du tour étang passent à Sète.



EuroVelo 8 - La Méditerranée à vélo

Départ : Le Perthus (66)
Arrivée : Menton (06)
1103 km réalisés à 51 %



V80 - Le canal des 2 mers à vélo

Départ : Royan (17)
Arrivées : Sète(34), Port-la-Nouvelle (11)
750 km réalisés à 74 %



EuroVelo 17 - ViaRhôna

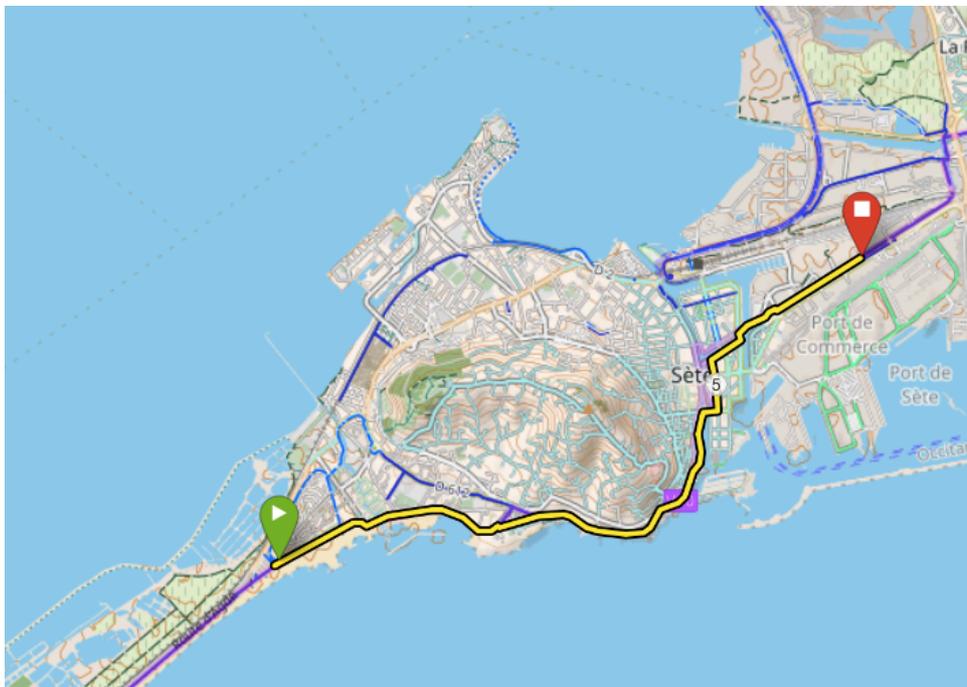
Départ : Saint-Gingolph (74)
Arrivées : Sète (43),
Port-Saint-Louis-du-Rhône (13)
1002 km réalisés à 73 %

Ces itinéraires sont insuffisamment indiqués ce qui conduit de nombreux cyclotouristes à chercher leur chemin une fois entrés dans Sète faute de jalonnement.

Le marquage au sol et continu de l'euro vélo 5 La Véloodyssée pourrait servir d'exemple.



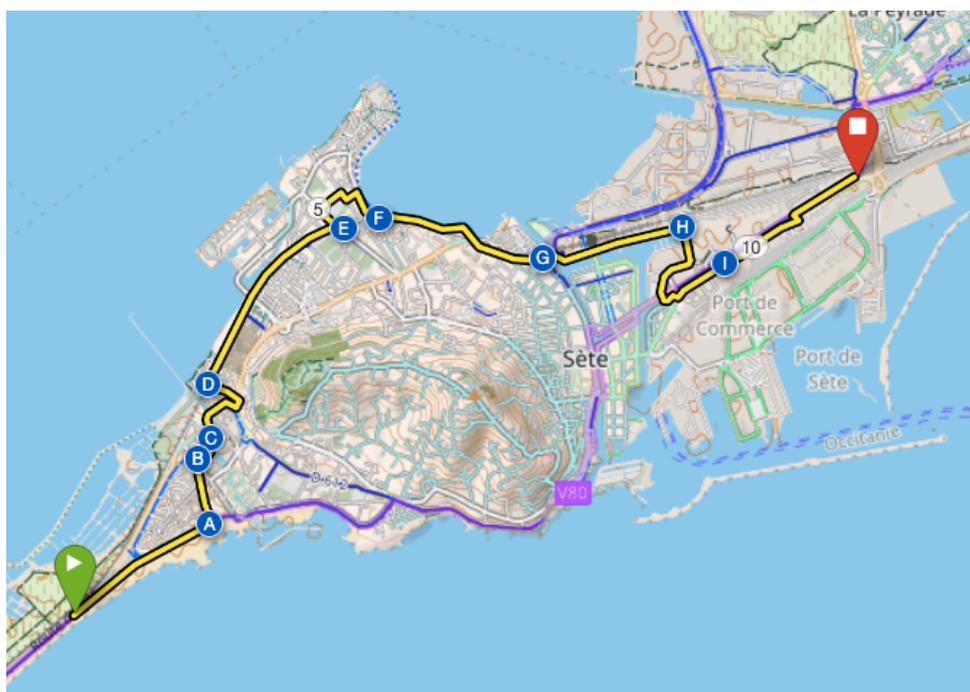
Itinéraire Est - Ouest par le Sud



Depuis le Lido jusqu'au quai des Moulins via la Corniche de Neuburg et la promenade Gal Leclerc qui sont les itinéraires des trois vélos routes (Euro Vélo 8 - la Méditerranéenne à vélo, l'Euro Vélo 17 - la Via Rhôna et la V 80 le canal des deux mers).

Itinéraire Est - Ouest par le Nord

Venant de l'est, un alternative permet d'éviter le centre-ville en passant par le nord. Depuis le Lido jusqu'au quai des Moulins, il est possible de prendre l'allée de la Tramontane, la voie verte Nord, la voie verte de l'Etang, le pont Said-Carnot, l'estacade, la route de Cayenne pour déboucher sur le quai des Moulins.



L'itinéraire **Nord - Sud** pour les cyclistes devant de Balaruc (RD 2) jusqu'à la gare (itinéraire de la V830 tour étang Thau) et de la gare au Môle par le centre-ville doit également être clairement balisé.

Livre blanc du vélo dans Sète - partie 3

Les principes d'aménagement

Dans cette partie, nous proposons des principes ou règles d'aménagement qui peuvent à terme constituer un référentiel cyclable pour la Ville de Sète.

Sète Agglopolé Méditerranée a déjà réalisé son référentiel cyclable ([voir le référentiel de l'agglomération](#))

1. En préalable, appliquer des réglementations favorables aux cyclistes

Respecter la loi et les dispositions favorables aux déplacements cyclables :

- Code de l'environnement (article L228-2 ex loi Laure)
- Code de la rue (décret 2008-754 du 30 juillet 2008)
- Double sens cyclable en zone 30 Article R110-2 du code de la route

Voir le site de la FUB

<https://www.fub.fr/velo-ville/amenagements/code-route-cycliste>

2. Permettre l'accès à tous les types de vélos aux aménagements cyclables en supprimant ou aménageant les dispositifs anti-intrusion

Divers dispositifs de type potelets, barrières empêchent l'accès aux aménagements cyclables des vélos long tail, vélo cargo, vélo avec remorque...



3. Aménager les ronds-points pour les vélos

Parmi les plus problématiques :

- Rond-point Sadi-Carnot
- Rond-point du Vignerai (liaison Voie verte Nord avec chemin du Pont Levis et piste Route des Quatre Chansons)
- Rond-point de l'Europe
- Rond-point du Môle
- Rond-point Place Delille
- Rond-point au débouché du Pont du Tivoli (quai Maillol, Quai Louis Pasteur, Pont des Sétois)

4. Rendre les Ponts cyclables

- Pont Sadi Carnot (les cyclistes ont été oubliés lors de la réfection du pont en 2020...)
- Pont de la gare (idem lors de la réfection du pont en 2016)
- Pont de Tivoli (rénové en 2014) passage de l'EV8
- Pont Virla (double sens) passage de EV8
- Pont des Sétois (double sens) passage de EV8
- Pont de la Bordigue (en sens unique sur ses deux voies impossible de passer du quai de Bosc à la rue Jules Vallès en DSC matérialisé)
- Pont de la Savonnerie (idem en sens unique)
- Pont de la Civette (double sens)
- Pont de la Victoire (double sens) accès au quai d'Orient à la hauteur de la Place Mangeot à la sortie du pont en venant de la Place Delille
- Pont de Pierre (double sens)
- Pont des Dockers
- Pont du Mas Coulet

5. Développer et harmoniser la signalétique vélo

Flécher les itinéraires européens EV 8, EV 17 et nationaux V80 et V830

Les itinéraires intra-ville (renouveler les petits panneaux verts en portant des indications de lieux)

Uniformiser le marquage au sol, par exemple, par les damiers verts et blancs.

6. Respecter les trottoirs

Eviter les « trottoirs partagés », le mélange piéton / vélo est à proscrire : les trottoirs ne sont pas des pistes cyclables, ni des « voies vertes ».

7. Traiter les chaussées dégradées

L'état de certaines chaussées rend la circulation à vélo dangereuse : à titre d'exemple,

- chemin des Poules d'Eau
- rue Paul Bousquet
- rue du Moulin à Vent
- rue Toussaint Mazel...

Ce document a été élaboré par des adhérents de la Roue libre de Thau qui se sont réunis à trois reprises en novembre et décembre 2024 et en janvier 2025. Les participants se sont organisés en trois groupes pour réaliser trois diagnostics de la ville de Sète : partie nord, partie sud et centre ville.

[Voir le diagnostic Nord](#)

[Voir le diagnostic Sud](#)

[Voir le diagnostic Centre](#)