

# La Roue libre de Thau

## Projet pour un bassin de Thau cyclable

Ce que nous sommes et ce que nous voulons

Document pour l'assemblée générale du 13 mai 2017



## 1. Introduction

---

1.1. A travers ce document, La Roue libre de Thau s'adresse aux habitants et aux élus du bassin de Thau pour affirmer que le vélo et les mobilités douces - ou actives - sont essentielles pour l'avenir de notre territoire. La notion de mobilité active caractérise tout déplacement effectué sans apport d'énergie autre qu'humaine (sans moteur) et par le seul effort physique de la personne qui se déplace. Elle se réalise à l'aide de modes dits « actifs », principalement la marche et le vélo. Le notion de « mobilité douce » inclue les modes actifs et également les modes motorisés ayant un faible impact sur l'environnement comme les transports en commun ou les vélos à assistance électrique.

1.2. Le projet pour un bassin de Thau cyclable a été élaboré par les adhérents de la Roue libre de Thau au cours de deux réunions de travail (4 et 27 mars 2017). Document évolutif, il a vocation à s'enrichir progressivement au gré des avancées de l'association.

1.3. Respectueux de l'environnement, bon pour la santé, économe et convivial, le vélo est le mode de déplacement le plus pertinent pour les villes d'aujourd'hui, en particulier celles du bassin de Thau.

1.4. Le développement des modes actifs, et particulièrement le vélo, est un facteur déterminant de limitation des risques et de préservation du potentiel paysager, écologique et maritime du bassin de Thau. Notre conviction est que le vélo constitue la solution mobilité la plus pertinente pour protéger la biodiversité et la richesse écologique du territoire exceptionnel du bassin de Thau.

1.5. Si actuellement notre association regroupe surtout des cyclistes de Sète et de Frontignan, elle a vocation à concerner l'ensemble des communes de la communauté d'agglomération du

Bassin de Thau. Les principes d'aménagement énoncés dans ce document doivent s'appliquer aux 14 communes du bassin de Thau.

## **2. Ce que nous sommes**

---

2.1. Notre association, créée en juin 2015, s'inscrit dans le mouvement des villes en transition et s'inspire de son approche et de ses valeurs. Elle a été fondée en partie par des membres du collectif Sète en transition.

2.2. Ses objectifs tels que définis dans ses statuts sont de :

- encourager et promouvoir l'usage de la bicyclette sur la ville de Sète et le territoire du bassin de Thau, dans une pratique fonctionnelle, sécurisée et conviviale.
- contribuer à la santé publique en encourageant la pratique du vélo qui donne lieu à un exercice physique quotidien.
- créer une dynamique conviviale autour des pratiques du vélo, à travers des partages, des rencontres, des formations et des ateliers de réparation.
- travailler de manière partenariale avec les acteurs territoriaux pour atteindre une accessibilité accrue de l'usage du vélo.
- soutenir ou initier toute action, toute démarche ou toute expérience en vue de défendre les droits, les intérêts et les besoins des usagers du vélo.
- soutenir toute action éco-mobile favorable au développement du territoire.

## **3. Nos propositions reposent sur les constats suivants**

---

3.1. Le bassin de Thau bénéficie d'infrastructures cyclables de qualité (voies vertes, pistes et bandes cyclables) toutefois, ces aménagements connaissent encore de nombreuses ruptures de continuité en particulier pour la traversée des centres-villes (notamment à Sète, Mèze ou Marseillan) et pour les liaisons entre les villes de l'agglomération.

3.2. Le bassin de Thau - et particulièrement la ville de Sète - est engorgé par la circulation automobile. La circulation et le stationnement des automobiles et des deux-roues motorisés monopolisent l'espace public ne laissant guère de place aux modes actifs de déplacement (marche, vélo) et rendant impossible le déplacement des personnes à mobilité réduite.

3.3. Alors que 80 % des déplacements à Sète font moins de 2 km (cf. Sète.fr N° 104 Avril 2013), les modes actifs (marche et vélo) constituent une alternative évidente aux modes carbonés de déplacement (voiture et deux-roues motorisés). L'insuffisance des politiques publiques locales en faveur de l'encouragement des modes doux contribue à conforter la culture dominante du « tout automobile ».

3.4. La place dominante des engins motorisés dans l'espace public nuit gravement à la qualité paysagère de la ville.

3.5. Les conditions de circulation à vélo dans Sète sont difficiles - voire dangereuses - et aucun parent ne recommanderait à son enfant de se rendre à vélo à l'école ou au collège.

3.6. Les cyclistes rencontrent également des difficultés pour stationner leur vélo en sécurité. Les quelques stationnements prévus à leur intention sont la plupart du temps occupés par les deux-roues motorisés. De nombreux édifices publics ou accueillants du public (médiathèque, poste, hôtel de ville, écoles, piscines, gymnases...) ne disposent pas de stationnement vélo digne de ce nom et aucune consigne sécurisée à la gare ne permet de laisser son vélo en sécurité lors des déplacements domicile-travail.

3.7. Le cyclotourisme est de plus en plus populaire. Cette forme de tourisme contribue de manière non négligeable à l'économie des territoires, les retombées locales du cyclotourisme étant supérieures aux autres formes de tourisme. Le bassin de Thau bénéficie de trois itinéraires majeurs : ViaRhona EuroVélo 17, le Canal des Deux Mers (canal du Midi) et la Méditerranée à Vélo EuroVélo 8, qui en font un passage obligé pour de nombreux cyclotouristes. Pour autant, la continuité de ces itinéraires reste à achever (en particulier pour la traversée des villes) et leur balisage est inexistant sur le bassin de Thau.

3.8. Au cours des 20 dernières années, en particulier sous l'impulsion de la loi sur l'air (loi Laure), la plupart des agglomérations ont adapté leur plan de circulation afin de favoriser l'usage du vélo. Ce mouvement concerne également des communes de taille plus modeste, comme celle de Frontignan avec son plan de déplacement doux ou encore Villeneuve-lès-Maguelone avec la signalétique « Priorité aux cyclistes ». Une aide de l'agglomération du bassin de Thau pour l'achat de vélo électrique a permis à de nombreuses personnes de se déplacer plus facilement à vélo, en particulier à Sète où les rues en pentes sont très nombreuses.

3.9. Ces initiatives participent de la prise de conscience écologique des citoyens, des municipalités, des Etats et de l'Union européenne. Elles constituent une alternative propre aux problèmes de l'engorgement des centres-villes en offrant un environnement agréable et convivial. Si la ville de Sète a réalisé un « schéma des modes doux » dans le cadre de son plan local d'urbanisme en 2012, ce schéma n'a pas encore trouvé une amorce de réalisation.

3.10. Forte de ces observations, la Roue libre de Thau entend être force de propositions et contribuer par son expertise d'usage à la mise en oeuvre d'aménagements favorables aux déplacements et la sécurité des cyclistes.

## **4. Ce que nous voulons**

---

### **4.1. Nos objectifs en matière d'aménagements**

**4.1.1. Une ville traversable à vélo** par la réalisation d'itinéraires cyclables continus, aménagés et sécurisés, dotés d'une signalétique spécifique permettant la traversée de Sète et l'orientation des cyclistes.

- Trois axes de traversée de la ville de Sète sont jugés prioritaires :
  - itinéraire Nord (par la Plagette et/ou le Bd Verdun, Camille Blanc)
  - itinéraire Sud (par Bd Mal Leclerc, corniche de Neubourg, Bd Joliot-Curie)
  - itinéraire entre la gare et les deux itinéraires précédents (par Av. Victor Hugo, Pont de Pierre, rue Pierre Sépard, quai d'Alger, rue de la Savonnerie, quai Gal Durand...)

Ces trois itinéraires évitent le centre-ville, mais le rendent accessible pour les vélos.

**4.1.2. Une ville 30** : une ville entièrement à 30 km/h, excepté sur certaines voies, notamment un axe nord (Bd Verdin, Blanc), l'axe sud (centre ville et Mal Leclerc) n'étant utilisé qu'en cas d'urgence. A plus long terme, comme l'exemple de la ville espagnole de Pontevedra le démontre, il faut viser un centre-ville libéré de la voiture (excepté pour l'accès des résidents, des véhicules de secours, livraisons et transports en commun).

Cela suppose dans l'intervalle :

- la mise en place d'aménagements spécifiques pour le respect de la ville à 30 (radars pédagogiques, chicanes, plateau traversant, ralentisseur, marquages au sol, etc.)
- la mise en double sens cyclable (DSC) des voies
- de travailler sur la place des deux-roues motorisés (limiter les effets de report de la diminution des autos sur les motos et scooters).

## **4.2. Un plan d'actions**

### **4.2.1 Dans un premier temps, à court terme :**

- Amélioration au plus vite de l'existant, c'est à dire mise en cohérence du réseau des pistes cyclables existantes avec créations ou ajouts de stationnement spécifiques vélos (les actuels stationnements « deux-roues » ne sont pas adaptés)
- Reprise de la signalétique et amélioration de la sécurité.
- Prise en compte de l'aménagement du réseau cyclable en collaboration avec Thau Agglo notamment pour les travaux à venir sur les boulevards Louis Blanc et Verdun, ainsi que ceux de la nouvelle gare et l'aménagement de l'entrée Est.

### **4.2.2. Dans le moyen terme :**

- Création des trois aménagements permettant la traversée de Sète (cf point 4.1.1.)
- Création d'une piste cyclable, en collaboration avec le Département et l'agglomération du bassin de Thau, pour compléter le circuit du tour de l'Etang de Thau, et cela en liaison avec le projet d'aménagement de l'ancienne voie ferrée Sète - Balaruc-les-Bains, la SNCF ayant accepté, tout en restant propriétaire, de céder l'usage des voies pour un réseau cyclable.
- Réalisation de la liaison cyclable entre Mèze et Marseillan (maîtrise d'oeuvre du département de l'Hérault).
- Réalisation d'une liaison cyclable entre Vic-la-Gardiole et Villeneuve-lès-Maguelone sur l'Euro Véloroute 8.

## **4.2. Comment y parvenir ?**

### **4.2.1. Vis-à-vis des Pouvoirs publics**

- Développer une concertation constructive tout en restant ferme sur nos convictions et propositions.
- Proposer un dialogue à partir d'arguments tels que :
  - le vélo comme vecteur de développement touristique respectueux de l'environnement
  - le vélo santé
  - le vélo pour une ville pacifiée
  - le vélo moyen efficace, rapide et peu coûteux de déplacement en ville
  - etc.

### **4.2.2. Vis-à-vis du Grand public**

- Une sensibilisation adaptée aux représentations sur la motorisation : des argumentaires spécifiques (pour les automobilistes, pour les commerçants, pour les scolaires...)
- Ouvrer au développement de usages
  - des vélorutions revendiquant la place du vélo dans l'espace public
  - des balades de découverte du territoire
  - des ateliers de réparation de vélos (internes à l'association et pour le grand public)
  - un projet de vélo-école pour adultes à l'Île de Thau
- Des projets à concrétiser : une bourse aux vélos...

### **4.2.3. Vis-à-vis des autres associations et collectifs sur le territoire**

- Travailler en étroite liaison avec les collectifs favorables à la transition énergétique (Sète en transition, Frontignan en transition...)
- Viser l'élargissement aux autres communes du bassin de Thau
- Privilégier des alliances avec les associations partenaires