

La Roue Libre de Thau

Compte-rendu de la réunion avec Pierre Bouldoire, premier vice-président du Conseil départemental et les services départementaux

19 octobre 2017

Mairie de Frontignan (10 h - 11 h 30)

Participants	Fonction
- Pierre BOULDOIRE	1er Vice-Président, délégué général, délégué aux solidarités territoriales, Maire de Frontignan, Vice-président de Sète Agglopôle Méditerranée
- Yves JAUMIN	Directeur de Cabinet de Pierre Bouldoire
- Eric MELIN	Responsable des aménagements cyclables au Conseil départemental
- Frédéric JAUCH	Responsable de l'Agence technique départementale Thau Plaine de l'Hérault
- Sylvain MENRAS	Chargé d'opération notamment sur l'Eurovélo 8
- Vélocité Grand Montpellier	Daniel FRAYSSINET
- La Roue libre de Thau	Marie-Alix DUPONT Madeleine VERGER Fred PASSICOT Daniel RIGAUD

1. Présentations

Eric MELIN est responsable au Conseil départemental des aménagements cyclables et de la mise en oeuvre du schéma cyclable départemental.

A ce titre, il articule des différents schémas cyclables : régional, national et européen.

Il veille à l'application des chartes des schémas en particulier sur les Eurovélos 8 (la Méditerranéenne qui relie Athènes à Cadix) et 17 (ViaRhona du lac Léman à la mer méditerranéenne), mais également les autres liaisons nationales :

- V80 (canal du Midi ou canal des deux mers)
- V70 (Palavas-Quissac)
- V60 B (Palavas-Comps)
- V84 (Béziers, Bédarieux, Castres, Montferrand)
- V85 (Quissac-Albi)

(voir sur le site de l'AF3V le numérotation du schéma national : http://www.af3v.org/IMG/pdf/Numerotation_des_itineraires_du_SN3V_-_juillet_2011-2.pdf)

Eric MELIN précise que le département intervient uniquement hors agglomérations et villes.

Frédéric JAUCH est responsable de l'Agence technique départementale du Bassin de Thau et de la Plaine de l'Hérault.

Sylvain MENRAS est chargé d'opération sur la section concernée par la Convergence du 1er octobre sur le Eurovélo 8 entre Villeneuve-lès-Maguelone et Vic-la-Gardiole.

Daniel FRAYSSINET représente Vélocité Grand Montpellier qui est aussi la Délégation départementale de l'AF3V.

Pierre BOULDOIRE accompagné de son directeur de Cabinet, Yves JAUMIN, introduit la rencontre en précisant qu'il a regretté de ne pas pouvoir participer personnellement à la Convergence du 1er octobre organisée par Vélocité Grand Montpellier et La Roue libre de Thau. Il estime que cette action conduite par les associations apporte en réalité l'ensemble des citoyens et oeuvre pour l'intérêt général. L'action du 1er octobre a permis de mettre en avant le vélo face aux routiers.

Il s'exprime en tant que premier vice-président du Conseil départemental chargé des solidarités territoriales qui se traduisent notamment par des aides aux communes pour le développement de projets cyclables.

La Roue libre de Thau remercie le Département d'avoir pris l'initiative de cette rencontre d'information de manière aussi réactive et rapide après la Convergence du 1er octobre.

Les deux associations demandent qu'une instance de concertation pérenne sur le vélo soit mise en place à l'échelle départementale pour travailler en commun les dossiers d'aménagement et échanger sur les projets.

2. L'action du département

Eric MELIN présente les actions du Département en matière de liaisons cyclables à savoir des jalonnements (signalétique) prévus sur les eurovélo-routes EV.

L'EV 8 (la Méditerranéenne) et l'EV17 (ViaRhôna) vont être jalonnées par le Département en 2018. En cela, le Département répond à une demande des comités d'itinéraire qui estiment nécessaire de réaliser ce jalonnement car les sections concernées dans le département de l'Hérault sont des points de départ (ou d'arrivée) de ces itinéraires. Il précise que le jalonnement n'avait pas été fait jusqu'alors car le Département considérait que plusieurs sections n'étaient pas encore assez sécurisées. Les Eurovélos sont constituées de voies partagées, de bandes cyclables, de pistes et de voies vertes. Désormais, l'itinéraire entre La Grande Motte et Sète est réalisé à 85 %, il peut donc être jalonné.

Concernant le canal du Midi (V80 canal des deux mers), la section à aménager représente 55 km avec des contraintes particulières lié au classement de l'ouvrage. Les projets proposés par le Département doivent être validés par une commission nationale chargée du Canal du Midi. En principe, la circulation à vélo est interdite sur les chemins de halage des canaux, qui relèvent de la compétence des Voies Navigables de France (VNF). Pour l'obtenir, il est nécessaire de disposer d'une « convention de superposition de gestion ». VNF est très réticente à l'accorder lorsque les canaux sont encore en service pour des raisons d'entretien des canaux. En revanche, une convention de superposition a pu être conclue entre le Département et VNF sur la section du canal entre Frontignan et Sète (voir point 5).

Le Département intervient également sur la V70 de Boisseron à Palavas, la V85 de Saint-Hippolyte-du-Fort à Ganges et Sumène puis lien avec le canal du Midi, la V84 pour relier Béziers à Bédarieux pour rejoindre la Passa Païs (voie verte de Bédarieux à Mazamet).

Sur la liaison entre Fonsérannes (Béziers) et Bédarieux, une étude a été demandée au CEREMA (centre d'étude sur la mobilité) par la DREAL (direction régionale de l'environnement, aménagement et logement) qui propose un itinéraire alliant voies partagées, voies communales. Cet itinéraire a été adopté par le Département qui va le jalonner.

Pour la liaison du canal du Midi entre Sète et Portiragnes, le Département rencontre des difficultés en raison de l'étroitesse du chemin de halage et de l'importance de la fréquentation. La section entre Portiragnes et Béziers a été réalisée avec un enrobé.

3. Les projets sur la liaison de Mireval à Vic la Gardiole

Frédéric JAUCH présente les projets sur la section comprise entre la fin de la piste cyclable venant de Villeneuve-lès-Maguelone à Vic-la-Gardiole.

Un jalonnement (signalétique) va être réalisé pour améliorer celui existant. D'ores et déjà, un marquage expérimental au sol est en cours de mise en oeuvre sous la forme de bandes rugueuses, de chevrons et de logos cyclistes sur la portion critique entre Mireval et Vic-la-Gardiole (franchissement du pont SNCF sur la D114). L'itinéraire des cyclistes sera signalé par une succession de chevrons et de logos tous les 5 mètres, la vitesse des véhicules sera limitée à 70 km/h avec des panneaux verticaux. Le panneau « partageons la route » expérimenté sur le chaucidou de Saint Mathieu de Trévières sera utilisé. A moyen terme, un marquage de même nature indiquant l'itinéraire des cyclistes sera réalisé à Mireval sur deux carrefours.

A plus long terme, le Département envisage de traiter ce segment avec deux hypothèses de travail. La première consiste à prolonger la voie venant de Mireval par une piste passant le long de la voie ferrée sous le pont de la D114 pour remonter sur le RD114 côté droit de la voie.



L'hypothèse 2 consisterait à reculer le carrefour d'accès à la D114 pour favoriser une meilleure visibilité des véhicules et des cyclistes, la voie serait réduite sur le pont pour permettre l'insertion d'une voie cycliste. Toutefois, cette hypothèse suppose que les cyclistes, après le franchissement du pont, traversent la D114 pour accéder au carrefour d'entrée dans Vic la Gardiole.

L'hypothèse 1, la plus sécurisée, est celle que privilégie le Département. Toutefois, sa réalisation suppose d'obtenir l'accord de la SNCF et de dévier une conduite hydraulique BRL. Le Département va négocier avec la SNCF Réseau.

Le coût de ce projet est de l'ordre de 400 à 450 000 euros. Quelque soit l'hypothèse retenue, le projet ne sera décidé qu'en 2019 en fonction des « arbitrages budgétaires » et en fonction des acquisitions foncières nécessaires.

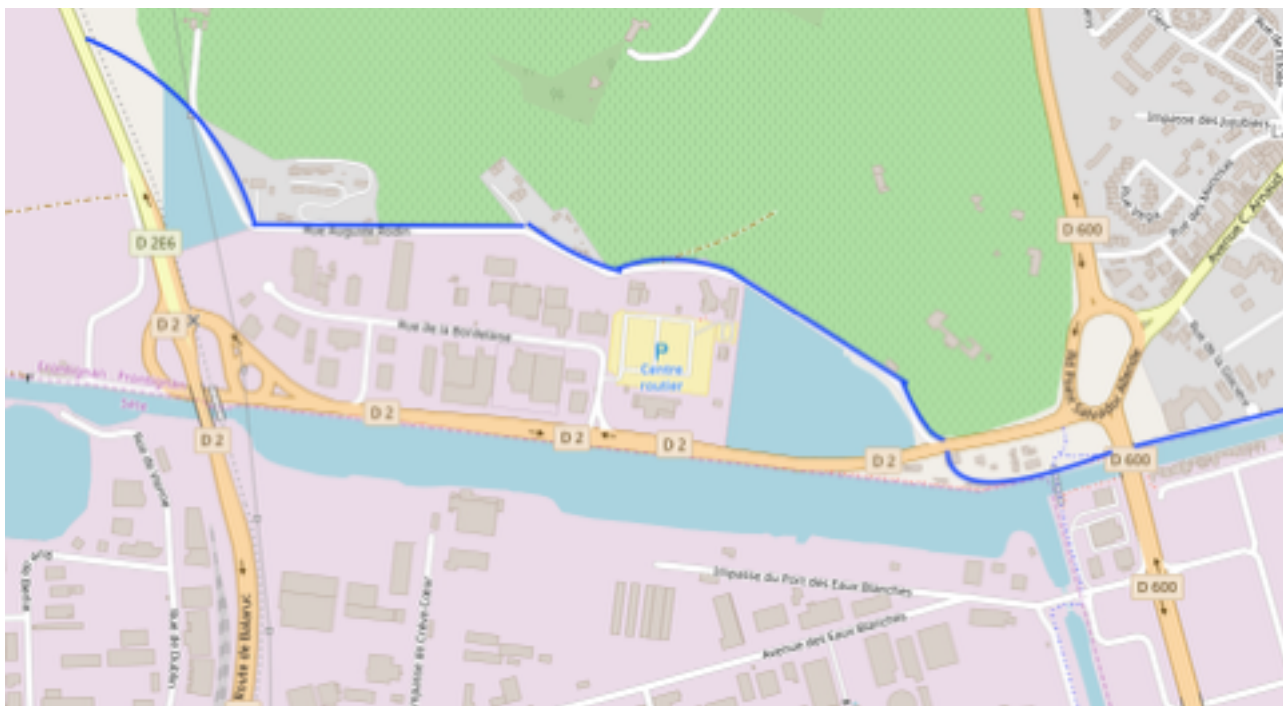
Par ailleurs, le Département va lancer une étude sur la possibilité d'une voie cyclable le long de la D116 côté mer, même si cette hypothèse se heurte à de nombreuses contraintes liées à la protection de l'environnement (faune, flore, loi sur l'eau...) et au fait que la piste actuelle venant de Villeneuve-lès-Maguelone est située côté terre.

4. La liaison Frontignan Sète

Une première tranche de travaux, prévue pour 2018 - 2019, va être réalisée à Frontignan La Peyrade sur le quai du Pavois (entre l'avenue Jean Mermoz où se trouve la salle de sports Roger Arnaud et le Pont de la Peyrade) dans le prolongement de l'itinéraire de la voie douce du chemin des Près Saint Martin venant de Frontignan centre ville.



Cette tranche portera également sur la jonction à la RD 2 (Route de Balaruc) en passant au nord de la zone d'activités par la rue Auguste Rodin sous la forme d'une voie partagée. Elle permettra de rejoindre la bande cyclable actuelle le long de la RD2. Le passage par le nord de la zone d'activité présente l'avantage d'être en bordure de vignes et le long de l'étang.



5. La section du canal de Frontignan à Sète

La solution du passage par le chemin des Près Saint Martin est provisoire en raison du projet d'urbanisation des Hierles. Le Département travaille donc sur le passage par le chemin de halage du canal de Sète à Frontignan. Le passage se fera sur la rive nord (côté opposé aux bidons d'essence). Le chemin est par endroit très dégradé et cinq passages de buses sont à restaurer. Les travaux sont prévus pour 2020 à 2021.

Pierre BOULDOIRE présente les projets d'urbanisme en cours sur la commune de Frontignan, notamment le projet des Hierles qui va permettre la création de logements et d'un parc urbain de 15 ha entre la Peyrade et le centre ville de Frontignan à la hauteur de l'actuel collège Simone de Beauvoir.

Par ailleurs, la gare SNCF de Frontignan va être déplacée et positionnée sur les anciens terrains de la Mobil qui vont être dépollués (coût 27 millions à la charge de l'industriel) à l'horizon 2021. La nouvelle gare doit être lancée en 2022 pour un achèvement en 2024. Il est prévu d'y installer de grands parkings et un champ de capteurs photovoltaïques.

6. La voie verte Sète - Balaruc-les-Bains

Concernant les projets portés par l'agglomération Sète Agglopol Méditerranée, il est prévu de réaliser une voie verte sur l'emprise de la voie SNCF le long de la RD2. L'agglomération souhaite également y faire passer un transport en commun en site propre (voie réservée aux bus). Le projet n'est visiblement pas encore calé, l'agglomération hésite entre un TCSP ou un bus à haut niveau de service... et les parts financières respectives à la charge de l'agglomération et du Département n'ont pas encore été arrêtées.

Pierre BOULDOIRE indique plaider auprès de ses collègues de l'agglomération pour qu'elle puisse prendre la compétence communautaire sur certaines voiries intercommunales (comme la RD2 ou la RD600 qui devrait passer en deux fois deux voies).

La Roue libre de Thau demande que l'agglomération mette en place une instance de concertation avec les associations cyclistes afin d'étudier les projets favorisant la cyclabilité du bassin de Thau.

7. La liaison Marseillan - Mèze

Le Département indique qu'il s'agit d'une zone particulièrement protégée en raison de la richesse de la flore et de la faune, en particulier d'oiseaux. Même si la liaison se réalise un jour, il est probable qu'elle sera interdite aux cyclistes une partie de l'année pour respecter les périodes de nidification. Il est acquis qu'il ne s'agira pas d'une piste en enrobé, mais d'un revêtement en matériau stabilisé.

La DUP (déclaration d'utilité publique) a été lancée, ainsi qu'un marché de maîtrise d'oeuvre. Toutefois, il ne faut pas espérer sa réalisation avant 2020 au mieux.

Pierre Boulidoire conclut la réunion en encourageant les associations à s'adresser de nouveau à lui, ou à son directeur de cabinet, sur les sujets relatifs à la cyclabilité du département.