



Schéma Modes doux – Ville de Sète



Date Décembre 2012

Propositions / fiches actions /programmation



Référence Affaire MMO110011
Version 3

Informations relatives au document

Historique des modifications

Contrôle final : Responsable de projet	
Date	25/09/2012
Nom	
Signature	

Version	Date	Rédigé par	Contrôle externe	Modifications
0	25/09/2012	SPICH	RDET	
1	09/10/2012	RDET	Ville de Sète	Demandes de précisions
2	Novembre 2012	RDET	Ville de Sète	Demandes de modifications
3	Décembre 2012	RDET		

Autres informations

Nom de fichier	MMO110011_Sète schéma modes doux_Ph2_V3.doc
Nom de fichier et emplacement	S:\EFR\EMOI02-Affaires\0-affaires agence\MMO110011_Sète schéma modes doux\03 - Production\Phase 1
N° d'affaire	MMO110011

Introduction.....	4
Préambule.....	4
Clin d’œil à l’histoire	4
La part modale sur Sète	4
Le renouveau du vélo	5
La marche un mode de déplacement naturel.....	5
Synthèse du diagnostic	5
Les obligations.....	6
Les objectifs identifiés par les services communaux	7
Objectif 1	7
Objectif 2	7
Objectif 3	7
Les orientations à l’issue du diagnostic.....	7
Postula (rappel du diagnostic).....	7
Les actions du schéma modes doux de la commune de Sète	8
Tableau de synthèse des actions	9
Axe 1 : Maîtriser les vitesses circulées pour améliorer la vie locale	12
Action 101 : réduire les vitesses à 30 km/h en approche des établissements scolaire ...	13
Action 102 : mettre en place des équipements de modération ponctuelle des vitesses..	14
Action 103 : promouvoir une zone de rencontre en hypercentre	15
Action 104 : étendre l’aire piétonne du centre-ville	16
Action 105 : promouvoir une zone de rencontre à la « Pointe courte »	17
Action 106 : promouvoir une zone de rencontre à la Plagette	18
Action 107 : promouvoir une zone 30 au quartier du Barrou	19
Action 108 : promouvoir une zone de rencontre au quartier du Barrou	20
Action 109 : promouvoir une zone 30 au quartier des Quilles	21
Axe 2 : étendre le réseau cyclable de la commune	22
Présentation.....	22
Action 201 : jalonner les itinéraires conseillés	23
Action 202 : aménager l’avenue V Hugo.....	26
Action 203 : aménager les quais.....	27
Action 204 : mettre en place un double sens cyclable quai d’Orient.....	30
Action 205 : relier le Barrou et l’île de Thau à l’axe Verdun / Blanc	31
Action 206 : relier la zone industrielle des Eaux Blanches au centre-ville	36
Action 207 : relier la gare à la ZAC ouest	37
Action 208 : relier l’hyper-centre au quartier Promenade Maréchal Leclerc	39
Action 209 : relier la voie verte du Lido à la Promenade Mal Leclerc	41
Action 210 : relier la piste des moulins au quai des moulins.....	43
Axe 3 : Sécuriser la pratique de la marche et du vélo	44

Action 301 : sécuriser la promenade du Maréchal Leclerc.....	44
Action 302 : sécuriser le franchissement des ponts	45
Axe 4 : Promouvoir les modes doux dans la chaîne de déplacements	47
Action 401 : mise en place de stationnement vélo sécurisé aux écoles primaires et dans les P+R	47
Action 402 : sensibiliser sur l’attrait des modes doux.....	48
Action 403 : aides à l’achat de VAE	49
Action 404 : mise en place d’un calendrier annuel d’animations « modes doux ».	50
Action 405 : mise en œuvre de PDES dans la commune de Sète	51
Action 406 : mise en place de vélo-bus et pédibus	52
Axe 5 : Coordonner les actions.....	53
Action 501 : mission animation « modes doux »	53
Action 502 : mise en place d’un observatoire de la mobilité.....	54

Introduction

Préambule

Clin d'œil à l'histoire



La Ville de Sète a connu de très fortes mutations et une forte extension de son territoire urbanisé. Au-delà de cette extension, les modes d'occupations de l'espace public ont eux aussi fortement évolués. Les espaces publics ont été le havre des piétons, des transports en commun et des cyclistes avant de devenir un espace dédié à l'« auto-mobilité ».

Ci-dessous les photos illustrent l'évolution de l'occupation du sol au détriment de la variable d'ajustement ; le piéton et/ou le cycliste.



La trouée du théâtre de la mer ; un espace public emprunté par le tramway et les piétons



Espace essentiellement dévolu à la circulation automobile avec un cheminement piéton résiduel



Tramway et espace piéton partagé avec les autres modes de déplacement.



présence pérenne des voitures sur les quais de Sète. Présence de cyclistes qui circulent le long des quais



Le tramway permet de relier la gare au centre-ville.

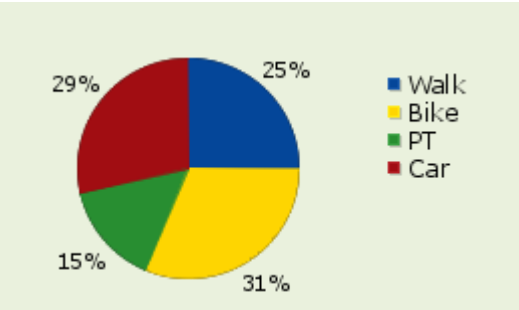


Ouvrage routier dédié aux automobiles. Les cyclistes circulent dans le trafic automobile.

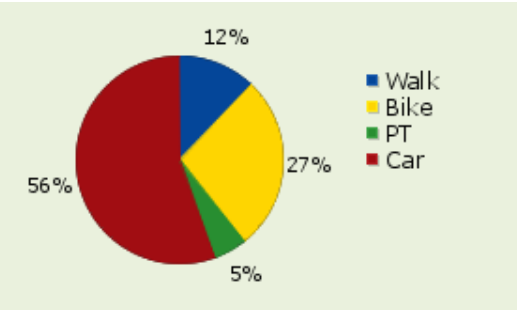
La part modale sur Sète

En l'absence de données de part modale spécifique à la commune de Sète, le PDU de Thau Agglomération révèle une part modale fortement dominée par l'automobile. L'objectif pour 2020 est de renforcer la part transport en commun et la part vélo. La part représenté par les piétons doit, à minima, rester constante.

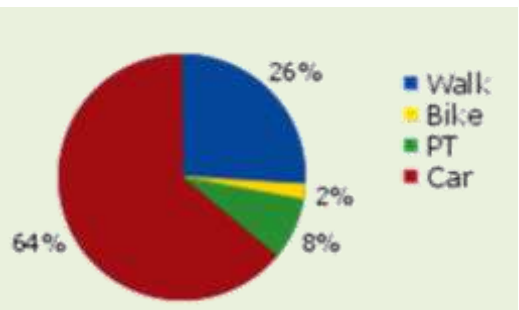
Le vélo et les transports en commun sont donc les 2 modes de déplacements que Thau agglomération souhaite renforcer, au détriment de l'automobile, d'ici 2020.



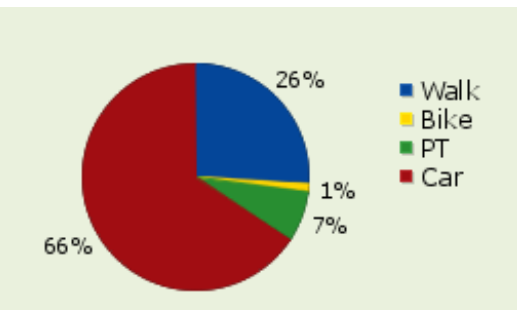
Part modale de Copenhague (source EPOMM.EU)



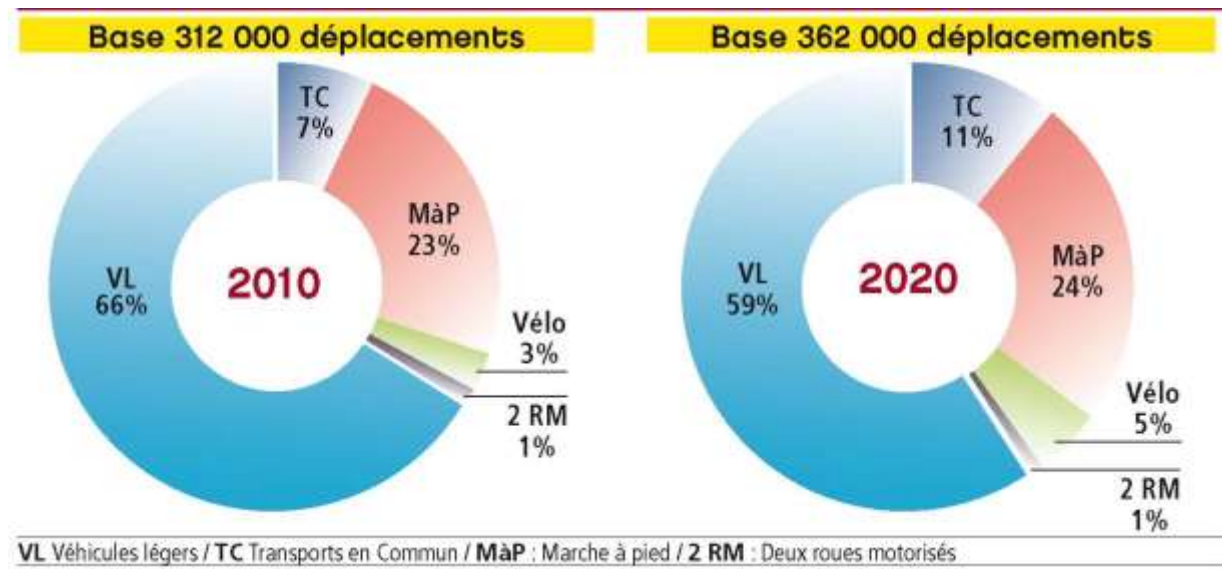
Commune de Ferrare (Italie) – (Source EPOMM.EU)



Montpellier EMD 2003 CERTU



Aix en Provence EMD 2009 (CERTU)



Extrait PDU Thau Agglomération

Préambule (suite)

Le renouveau du vélo



Après être passée en désuétude, la pratique du vélo s'est trouvée revalorisée depuis les 15 dernières années tant dans sa vocation de loisir que dans sa vocation utilitaire.

De nouvelles demandes apparaissent. « Près de 20 millions de Français âgés de plus de 15 ans déclarent faire du vélo toutes pratiques confondues. Parmi ceux-ci, cinq millions sont des pratiquants réguliers, c'est-à-dire qu'ils effectuent au moins un déplacement hebdomadaire ». C'est vrai aussi pour les touristes qui deviennent des « touristes à vélo » qui recherchent des destinations pour la pratique.



Proposer une offre cohérente et adaptée à ce renouveau permet de répondre à cette demande.

La marche un mode de déplacement naturel

Souvent oublié et pourtant évident, la marche en tant que mode de déplacement à part entière est le plus naturellement utilisé. Cette assertion est particulièrement vraie dans les grandes agglomérations avec une part modale de la marche comprise entre 30 à 40% des déplacements en ville. Dans les communes de taille comparable à Sète, cette part modale est comprise entre

Enfin la marche est un mode de déplacement intégré dans la chaîne multimodale, elle constitue à minima la première et la dernière étape du déplacement.

Les distances pertinentes de la marche à pied sont comprises entre 300 et 1 km selon l'âge et l'objectif du déplacement

Synthèse du diagnostic



Points forts:

- Des réussites incontestables (Lido, Corniche)
- Des potentialités fortes (emprise, relief, projets structurants)
- Une volonté issue du plan climat énergie
- Une nécessité identifiée
- Des pratiques nombreuses (piéton et vélo)

Points faibles:

- De nombreuses ruptures de continuité
- *Un territoire peu lisible (intuitif)*
- La culture « modes doux »:
 - à valoriser davantage
 - orientée loisirs et familles (peu sur la question des déplacements quotidiens)
- Peu de services associés (stationnement-jalonnement-équipements divers)
- Peu d'association vélos ou modes doux active sur les revendications d'aménagements

Préambule (suite)

Les obligations

De nombreux textes encadrent la responsabilité des collectivités en ce qui concerne les modes doux (ou actifs).

Il faut noter cependant que le département ne peut être reconnu comme ayant une compétence, ni obligatoire, ni exclusive pour l'établissement des itinéraires cyclables. (Loi Orientation des Transports Intérieurs – LOTI de 1982).

Le code de la route précise que le Conseil Général a « l'obligation d'assurer la sécurité de tous les usagers sur le réseau dont il a la charge ».

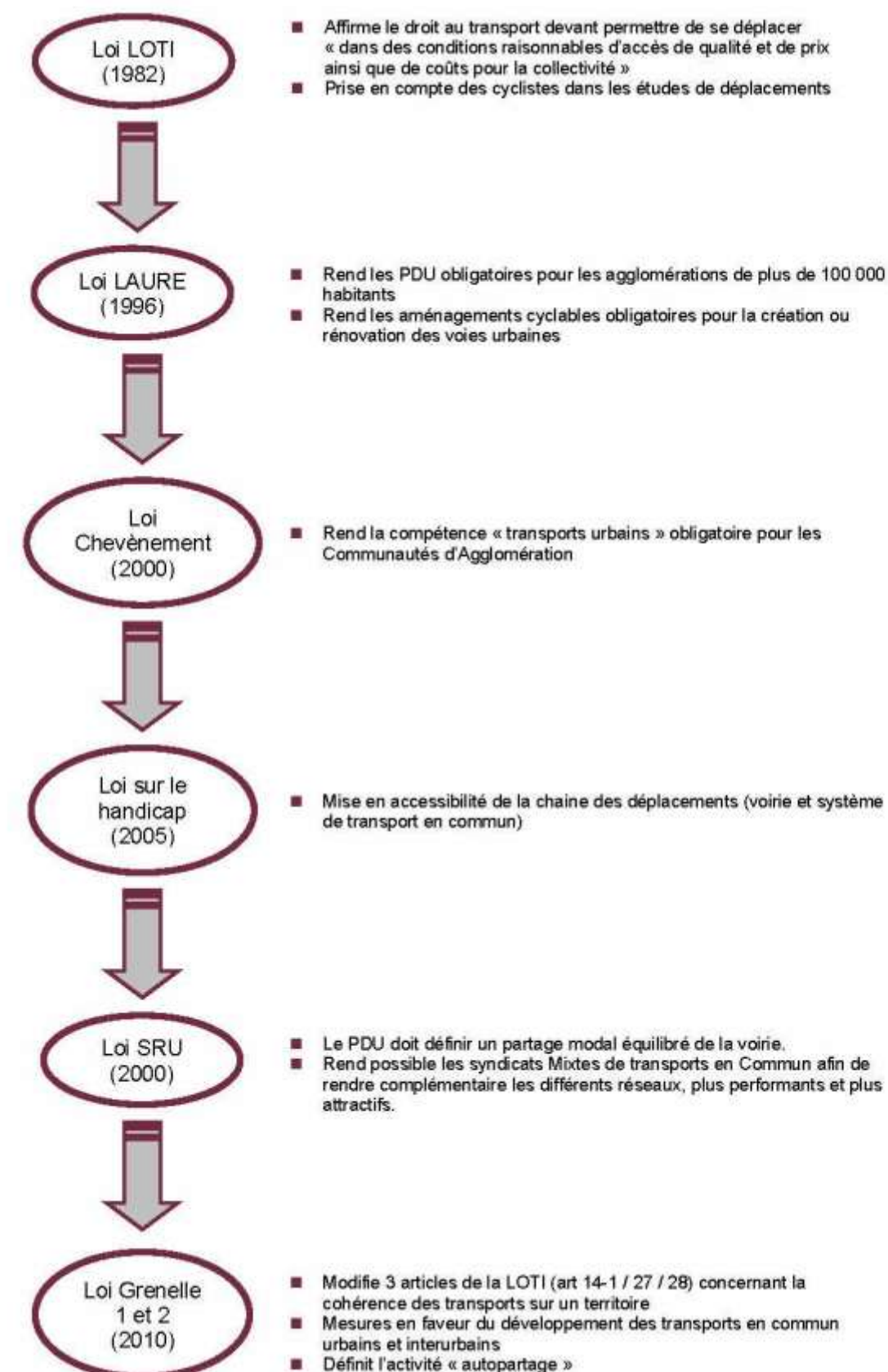
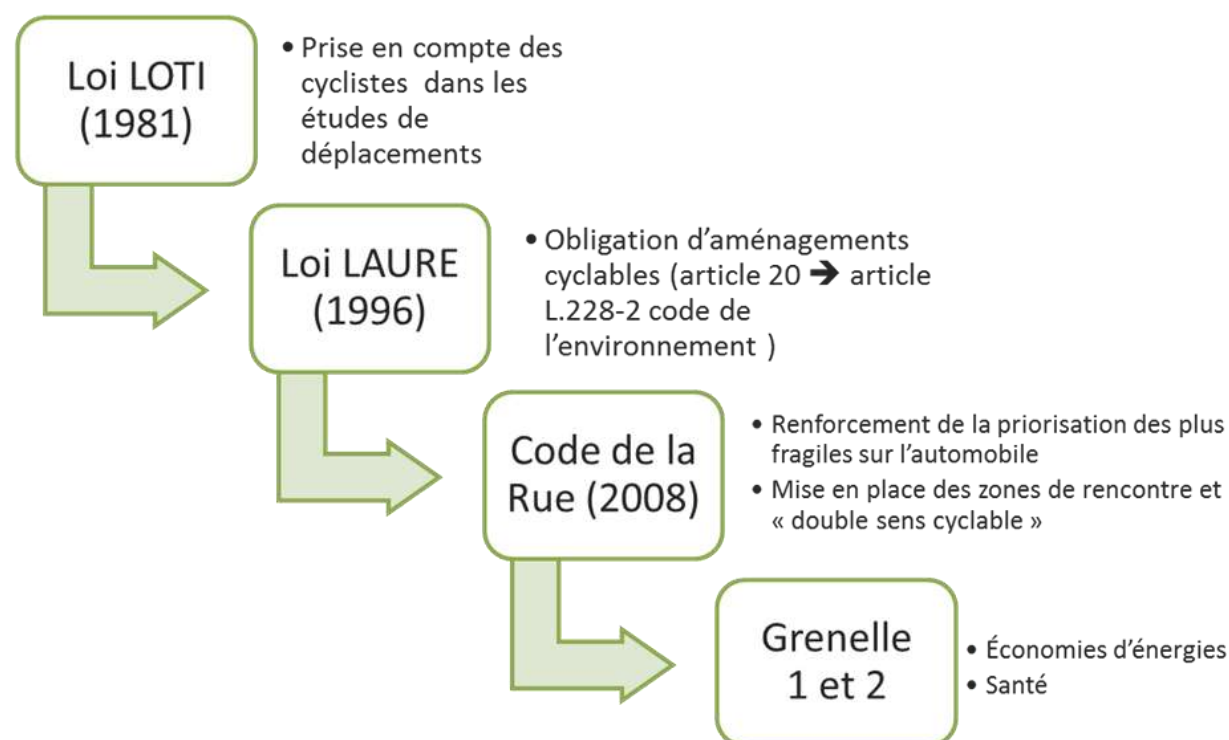
D'autres lois plus récentes encouragent la valorisation du vélo.

La loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) qui réaffirme le droit des usagers de se déplacer quels qu'en soient les modes et d'en choisir les moyens. Lorsque la notion de danger est trop importante ce droit est dénié.

La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) qui se donne comme objectif la « diminution du trafic automobile et le développement des modes économes et moins polluants notamment la bicyclette et la marche à pied ».

L'article 20 de la loi LAURE définit que « à compter du 1er janvier 1998, à l'occasion des **réalisations ou des rénovations des voies urbaines**, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des **itinéraires cyclables pourvus d'aménagement** sous forme de pistes, marquage au sol ou couloirs indépendants en fonction des besoins et contraintes de la circulation. L'aménagement de ces itinéraires cyclable doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe. »

L'instruction interministérielle du 31/12 2002 relative à la prise en compte des cyclistes dans les aménagements de voirie sur le **réseau routier national** énonce en préambule qu'« il est désormais nécessaire que **toutes les études de voirie prennent en compte la dimension cyclable**, soit pour l'intégrer, soit pour préserver l'avenir, soit pour y renoncer mais en pleine connaissance de cause ».



Source Egis France

Ci-dessous l'évolution des textes concernant la question de la mobilité urbaine

Les objectifs identifiés par les services communaux

Objectif 1

Etendre le réseau cyclable par itinéraire continu de 5 à 10km.

Cet objectif traduit la volonté d'étendre le réseau par section continue et cohérente et non pas par touche ponctuelle en fonction du calendrier de revalorisation de la voirie.

- L'avantage est de favoriser la continuité
- L'inconvénient est de devoir programmer l'aménagement et les coûts en propre.

Objectif 2

Prioriser le réseau inter-quartiers.

Cet objectif traduit la volonté de tisser un maillage inter-quartier, ce qui in fine permet un maillage à l'échelle communale. Nous l'avons constaté dans le diagnostic, la question des franchissements (canaux, voie ferrée, routes à forts trafics) est majeur pour favoriser les modes doux et les désenclavements de quartier.

- L'avantage est de permettre de tisser un réseau à l'échelle communale
- L'inconvénient est de ne pas prendre en compte les problématiques internes aux quartiers (point dur, accès à un établissement scolaire...)

Objectif 3

Proposer un schéma modes doux global (moyen- long terme)

Il s'agit d'avoir une vision à moyen/long terme qui permet une cohérence des aménagements à l'échelle globale. Ce point est l'objectif premier d'un schéma modes doux à savoir orienter les actions sur tout le territoire pour les années à venir (de 5 à 20 ans.).

Les orientations à l'issue du diagnostic

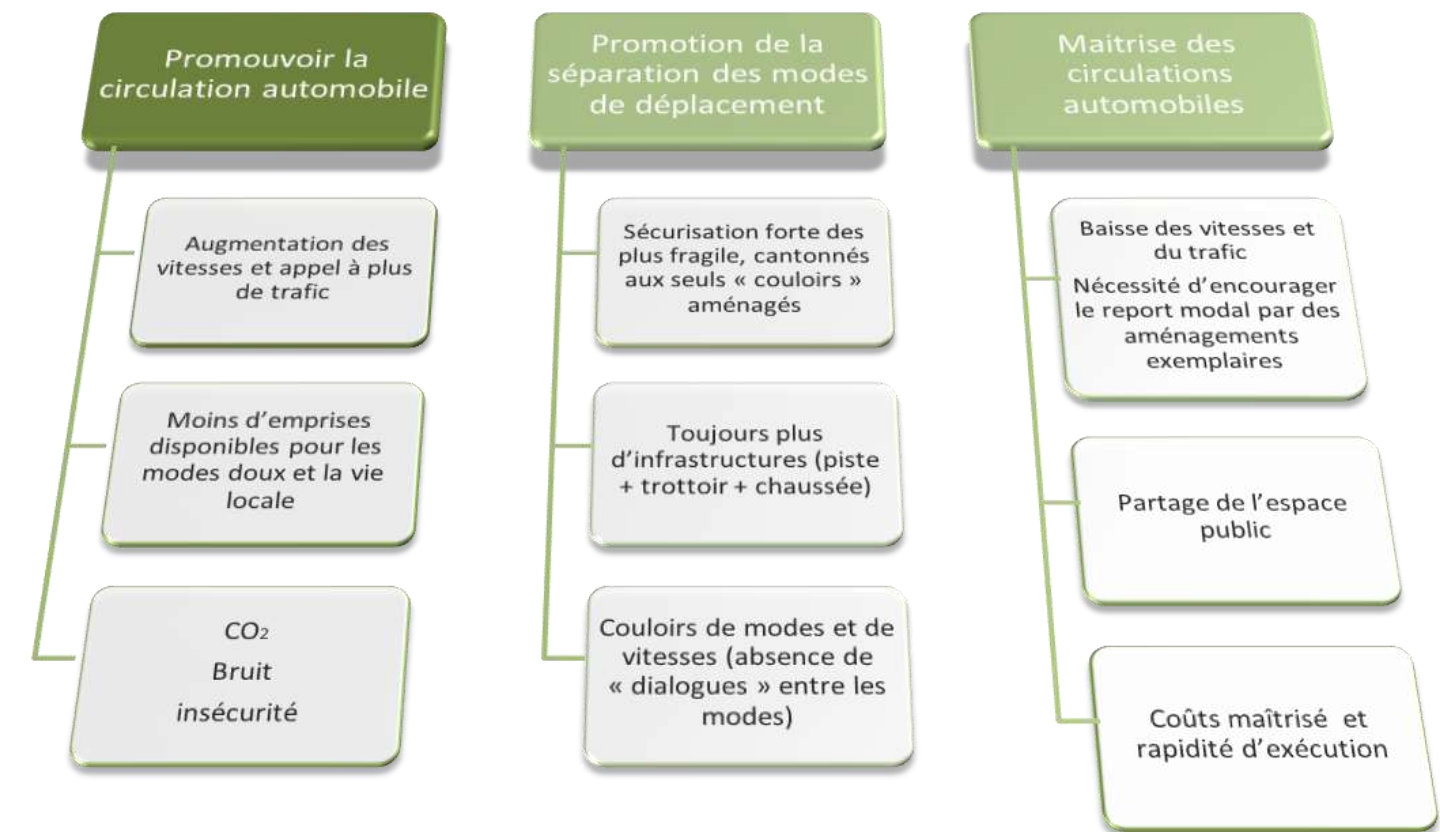
Postula (rappel du diagnostic)

ci-dessous un schéma des évolutions en matière d'aménagements du territoire et plus particulièrement des agglomérations.

Les années 60 et 70 furent celle de la promotion de l'automobile et de sa démocratisation. L'objectif était de chercher la vitesse et l'efficacité du réseau routier quitte à oublier la vie locale.

Les années 80 et 90 furent celle de la ségrégation des modes de déplacement avec un mode, un couloir de circulation. Cette séparation est très consommatrice d'espace et n'est réaliste que pour les quartiers nouveaux.

Les années 2000 et 2010 tendent vers un apaisement des vitesses de circulation avec la création des zones de rencontre et des éco quartiers qui mettent la vie locale au centre des préoccupations de l'urbanisme et de l'aménagement



Un échangeur autoroutier



une avenue en Chine



un « woonerf » dans les Pays Bas

Les actions du schéma modes doux de la commune de Sète

Préalable Les actions décrites ci-dessous ont pour objectif d'aider à la décision de la commune de Sète sur les actions de valorisation des modes doux. Il s'agit donc d'une série d'actions à programmer selon les objectifs et priorités identifiés par les élus. En tant que bureau d'étude nous proposons cependant une priorisation qui devra faire l'objet d'un arbitrage interne et une réappropriation générale du schéma par les services compétents.

Les évaluations financières des actions sont à comprendre comme relatives à nos connaissances du terrain et des données fournies pour les besoins de l'étude. L'estimation des coûts sont de niveau avant-projet sommaire et doivent être apprécié à ce titre avec des niveaux d'erreur de 30% par rapport au coût final (niveau APD 20% / niveau projet 10% / niveau DCE 5%).

Les modalités d'aménagements peuvent être progressives. Le schéma ci-dessous décrit la montée en puissance des travaux d'aménagements.

à court terme, des actions simples, peu coûteuses et « gratuite » d'un point de vue technique sont proposées.

A moyen terme, des actions plus lourdes (techniquement et financièrement) mais à caractère réversible pour la commune.

A long terme, des actions structurante pour l'avenir de la commune avec des co-financements systématique.

Exemple de la chronologie des actions pour la maîtrise des vitesses dans l'objectif de valoriser la vie locale



Exemple de la chronologie des actions pour encourager la pratique des modes doux

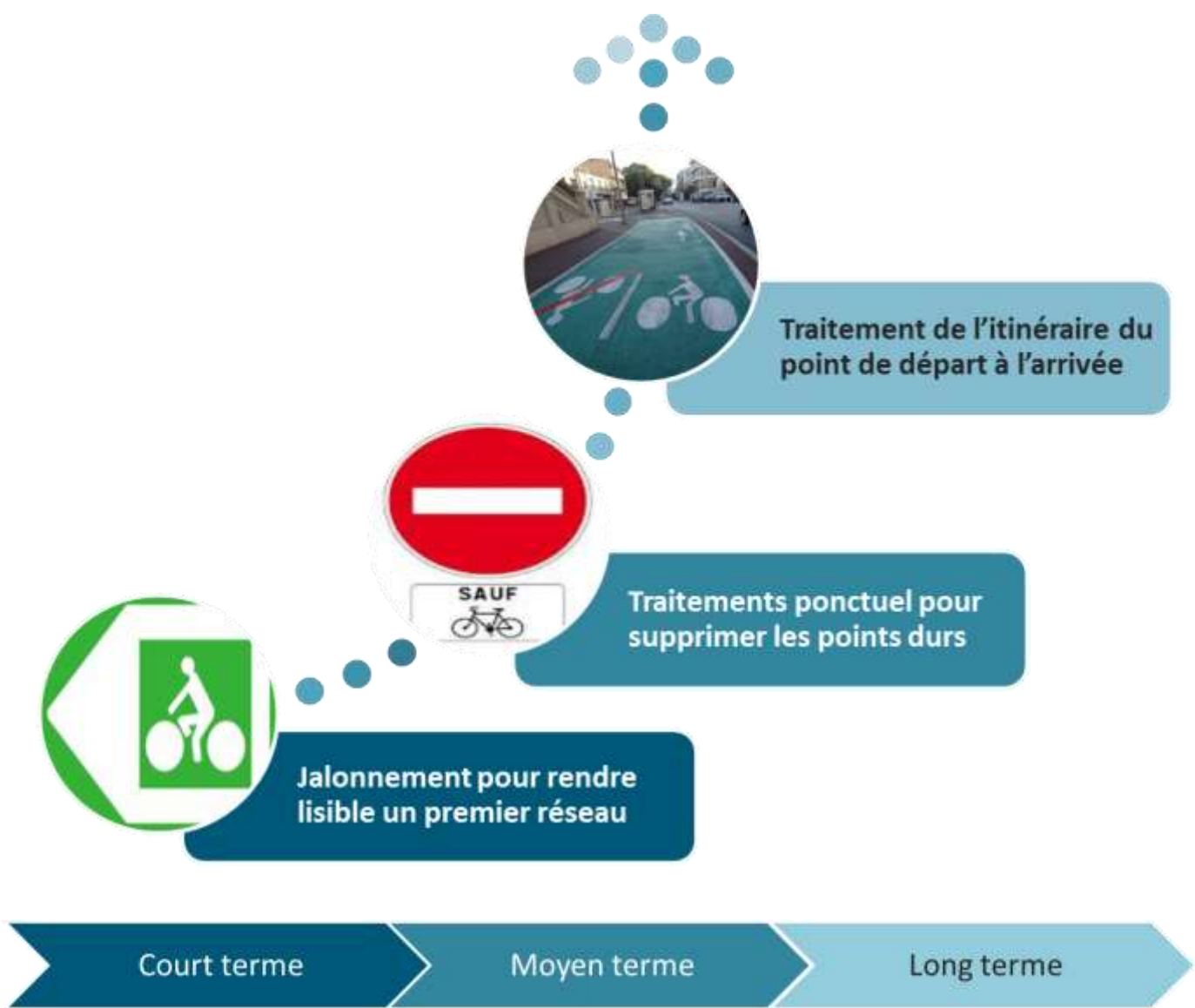


Tableau de synthèse des actions

Action à court terme (détail ci-après)

Axe 1	actions	Partenaires	Priorité	Coût total de l'action	Part ville de Sète	Court terme (5 ans)	Moyen terme (10 ans)	Long terme (plus de 10 ans)
	Action 101 : Réduire les vitesses à 30km/h en approche des écoles	Thau Agglomération	+++	170 000€	65 000€	20 000€	35 000€	10 000€
	Action 102 : Modération ponctuelle des vitesses (accord avec les services secours)	Thau Agglomération	+++	60 000€	35 000€	5 000€	20 000€	10 000€
	Action 103 : Promouvoir une zone de rencontre en hypercentre	Thau Agglomération	+++	540 000€	270 000€	20 000€		250 000€
	Action 104 : Etendre l'aire piétonne	Thau Agglomération	++	630 700€	197 850	21 600€	21 000€	155 250€
	Action 105 : Promouvoir une zone de rencontre à Pointe Courte	Thau Agglomération CG34	++	55 000€	27 500€		27 500€	
	Action 106 : Promouvoir une zone de rencontre à la Plagette	Thau Agglomération	+	60 000€	30 000€		30 000€	
	Action 107 : Promouvoir une zone 30 au quartier du Barrou	Thau Agglomération CG34	+	90 000€	27 000€		27 000€	
	Action 108 : Promouvoir une zone de rencontre au quartier du Barrou	Thau Agglomération CG34	++	2 000 000€	600 000€			600 000€
	Action 109 : Promouvoir une zone 30 dans le quartier des Quilles	Thau Agglomération	+	73 000€	36 000€			36 000€
			Total	3 678 700€	1 288 850€	66 000€	160 000€	1 061 750

Actions 100 à court terme : 45 000€

- ⇒ Action 101 : traitement de 2 établissements scolaires : **20 000€**
- ⇒ Action 102 : 1 traitement modération de vitesses secteur Corniche : **5 000€**
- ⇒ Action 103 : promouvoir une zone de rencontre en hypercentre (panneautage + communication) : **20 000€**

Tableau de synthèse des actions (suite)

Axe 2	actions	Partenaires	Priorité	Coût total de l'action	Part ville de Sète	Court terme (5 ans)	Moyen terme (10 ans)	Long terme (plus de 10 ans)
	Action 201 : Jalonner les itinéraires conseillés		+++	20 000€	20 000€	20 000€		
	Action 202 : Aménager l'Av. V. Hugo	Thau Agglomération	+++	60 000€	30 000€	30 000€		
	Action 203 : Aménager les quais (coûts selon les quais)	Thau Agglomération	+++	264 000€	155 500€	15 000€	53 000€	87 500€
	Action 204 : aménager le quai d'Orient	Thau Agglomération	+++	75 000€	40 000€	5 000€	35 000€	
	Action 205 : Relier le Barrou et l'île de Thau au centre-ville	Thau Agglomération CG34	++	586 000€	191 000€	10 000€	121 500€	59 500€
	Action 206 : Relier la zone industrielle des eaux blanches au centre-ville	Thau Agglomération CG34	+	85 000€	25 500€			25 500€
	Action 207 : Relier le quartier gare à la ZAC ouest	Thau Agglomération CG34 AUTRES	++	577 000€	173 000€			173 000€
	Action 208 : Relier l'hypercentre au quartier « Prom. M ^{re} Leclerc »	Thau Agglomération CG34 AUTRES	++	340 000€	102 000€	12 000€		90 000€
	Action 209 : Relier la voie verte du Lido à la prom. M ^{re} Leclerc par le Corniche de Neuburg	Thau Agglomération CG34 AUTRES	++	550 000€	165 000€	45 000€		
	Action 210 : Relier la piste de la corniche au quai des moulins	Thau Agglomération CG34 AUTRES	++	300 000€	96 000	15 000€		81 000€
			Total	2 857 000€	998 000€	132 000€	229 500€	591 600€

Axe3	actions	Partenaires	Priorité	Coût total de l'action	Part ville de Sète	Court terme (5 ans)	Moyen terme (10 ans)	Long terme (plus de 10 ans)
	Action 301 : Sécuriser la promenade M ^{re} Leclerc	Thau Agglomération	++	100 000€	100 000	10 000€	50 000€	40 000€
	Action 302 : Sécuriser les ponts (coûts selon les ponts)	Thau Agglomération CG34 AUTRES	++	232 000€	142 000€	19 000€	48 000€	75 000€
			Total	332 000€	242 000€	29 000€	98 000€	115 000€

Actions 200 à court terme : 70 000€

- ⇒ Action 201 : jalonnement de 20 carrefours : **20 000€**
- ⇒ Action 202 : modification du marquage au sol de l'Av Victor Hugo pour la création de couloirs bus + vélo : **30 000€**
- ⇒ Action 203 : marquage au sol d'une bande cyclable sur 3 quais (Quai Merle – Scheydt, Quai Pasteur - quai Guignon) : **15 000€**
- ⇒ Action 204 : mise en place d'un contresens cyclable (marquage et signalisation de police) : **5 000€**

Actions 300 à court terme : 29 000€

- ⇒ Action 301 : supprimer des obstacles sur la promenade Maréchal Leclerc : **10 000€**
- ⇒ Action 302 : marquage au sol sur 3 ponts de la commune (Pont de la Gare, Pont de la Victoire, Pont du Mas Coulet) : **19 000€**

Tableau de synthèse des actions (suite)

Axe 4	actions	Partenaires	Priorité	Coût total de l'action	Part ville de Sète	Court terme (5 ans)	Moyen terme (10 ans)	Long terme (plus de 10 ans)
	Action 401: Mettre en place du stationnement sécurisé dans les écoles primaires et aux P+R et pôles d'échanges	Thau Agglomération CG34 AUTRES	+++	100 000	50 000€	10 000€	20 000€	20 000€
	Action 402: Sensibiliser sur l'attrait des modes doux	AUTRES	+++	40 000€	32 000€	10 000€	10 000€	12 000€
	Action 403 : Aider à l'achat de VAE		+++	5 000€	5 000€	5 000€		
	Action 404 : Mettre en place un calendrier annuel d'animations « modes doux »	AUTRES	++	20 000€	16 000€	4 000€	4 000€	8 000€
	Action 405 : Mettre en place des PDES pour les établissements scolaires de la commune	Thau Agglomération CG34 AUTRES	+	40 000€	35 000€	5 000€	30 000€	
	Action 406 : Mettre en place des vélos bus et pédibus (selon volontés parentales)	Thau Agglomération CG34 AUTRES	+	5 000€	5 000€	5 000€		
			Total	210 000€	143 000€	39 000€	64 000€	40 000€

Axe 5	actions	Partenaires	Priorité	Coût total de l'action	Part ville de Sète	Court terme (5 ans)	Moyen terme (10 ans)	Long terme (plus de 10 ans)
	Action 501 : Mission animation « modes doux »		+++					
	Action 502 : Mise en place d'un observatoire de la mobilité	Thau Agglomération	+					
			Total	0€	0€	0€	0€	0€

Actions 400 à court terme : 25 000€

⇒ Action 401 : mise en place de stationnement sécurisé dans les écoles primaires, les parcs relais et pôles d'échanges
10 000€

⇒ Action 402 : sensibiliser sur l'attrait des modes doux : **10 000€**

⇒ Action 403 Aide à l'achat de VAE : **5 000€**

Actions 500 à court terme : (temps agent)

⇒ Action 501 : mission à définir et temps agent à prévoir.

Axe 1 : Maîtriser les vitesses circulées pour améliorer la vie locale

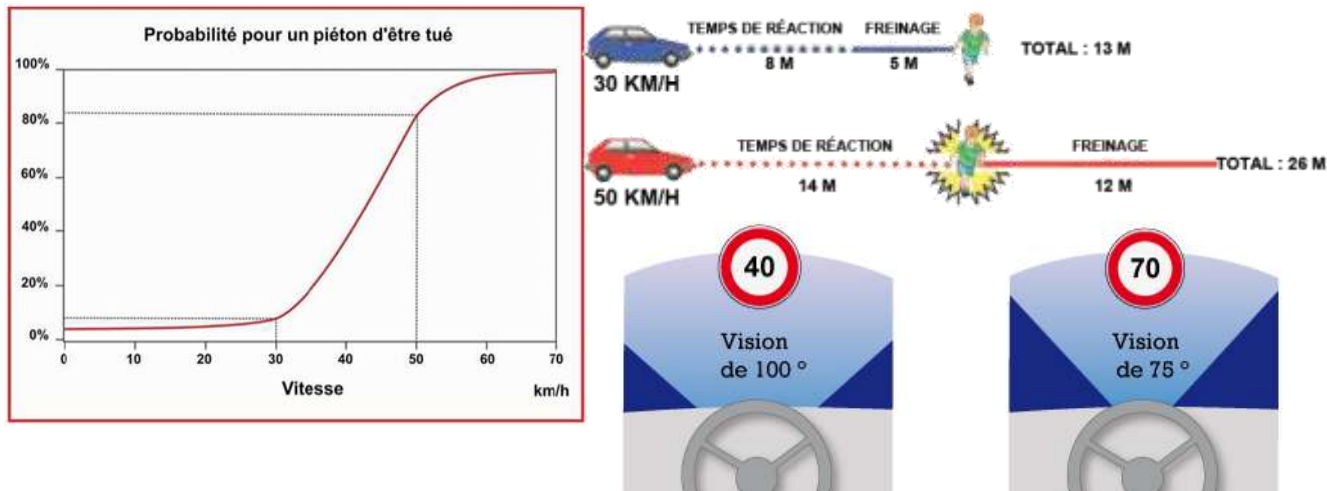
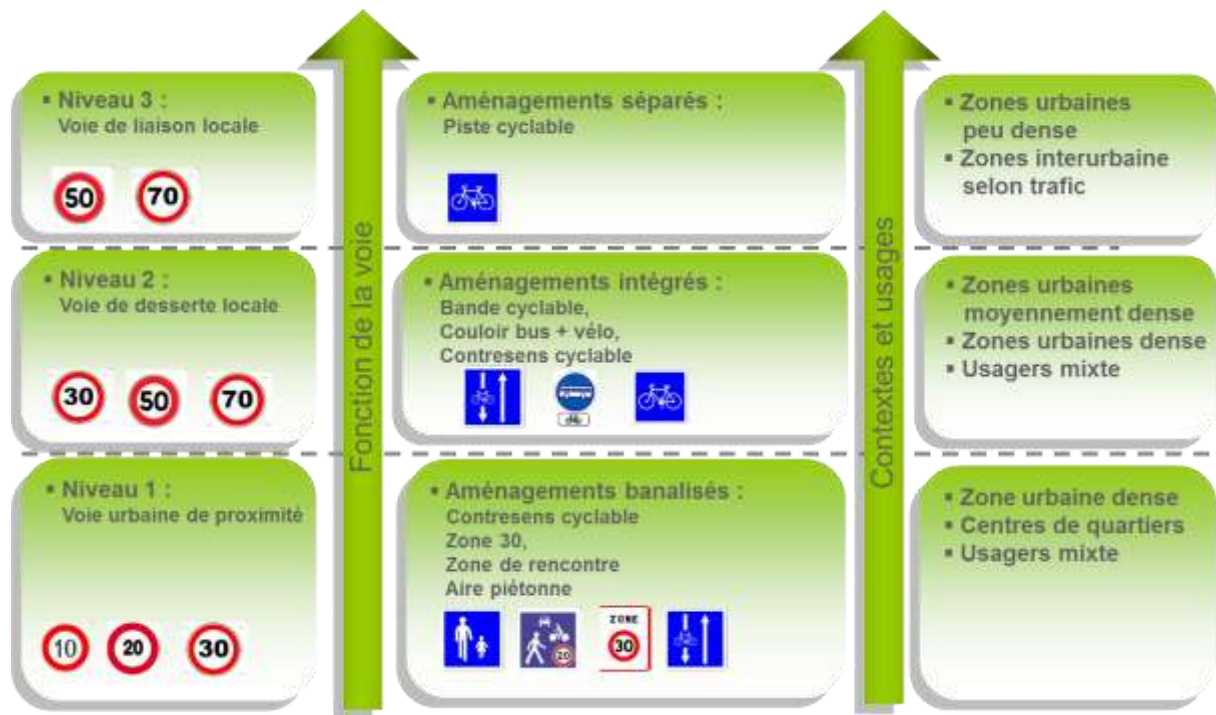
Présentation

La vitesse de circulation des véhicules impliquent des gabarits de voies, des normes et des recommandations de sécurité.

- Réduire les vitesses de circulation permet d'éviter la ségrégation des modes de déplacements.
- Réduire les vitesses permet de sécuriser les modes doux
- Réduire les vitesses permet d'augmenter la capacité de stockage

Les actions envisagées pour cet axe 1 permettent de traiter des quartiers distincts sans nécessairement investir lourdement sur l'espace public.

Le but est concomitant avec l'urbanisme et la qualité de vie en ville puisque la baisse de vitesse permet de réduire les nuisances (bruit, émission de gaz à effet de Serre, résorption des points durs de franchissement de la voirie).



La problématique des zones 30 et des doubles sens cyclables



Le décret du 30 juillet 2008 a prévu la généralisation des doubles-sens cyclables dans les rues à sens unique des zones 30 existantes pour le 10 juillet 2010.

« Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie des pouvoirs de police. »

Toute dérogation doit faire l'objet d'une justification bien argumentée « En expliquant pourquoi aucun aménagement n'est susceptible d'offrir des conditions de sécurité satisfaisantes. »

« Les organismes gestionnaires de la voirie devront donc étudier l'ensemble des voiries actuellement en zone 30 pour, soit dans le cas général créer des doubles sens cyclables, soit pour justifier dans l'arrêté à prendre l'impossibilité de réaliser ce double sens cyclable ». extrait Fiche CERTU.

Cette note signifie que la commune peut mettre en place une zone 30 sur son centre historique et réserver son avis sur une partie des voies à propos de leurs caractères de contresens cyclable.

A noter que les expériences tendent à prouver que les contresens cyclable sur voie réduite ne sont pas plus accidentogène au contraire selon une note du 16/10/2010 du CERTU.

ci-dessous exemple de la ville de Paris :



Axe 1 : Maîtriser les vitesses circulées pour améliorer la vie locale (suite)

Action 101 : Réduire les vitesses à 30 km/h en approche des établissements scolaire		
Objectifs	■ Maîtriser la vitesse et le trafic automobile aux abords des établissements scolaires ■ Accroître la sécurité des écoliers/collégiens/lycéens fréquentant ces écoles. ■ Promouvoir l'utilisation des modes doux pour se rendre à l'école en les rendant sécuritaires	
Actions	■ Limitation 30 km/h sur un périmètre de 300m autour des établissements ou sur les 100m de part et d'autre de l'établissement ■ Aménagement de sécurisation des abords des établissements scolaires ■ Pacification des parvis par une suppression (temporaire) des accès automobile (en fonction des contextes) ■ Création d'aménagements ponctuels de modération de la vitesse (plateau traversant, chicane, réduction de la vitesse par arrêté, etc).	
Maitrise d'ouvrage	Commune	
Partenaires	■ Région ■ CG34 ■ Communauté d'agglo du bassin de Thau	
Priorité	Court terme : traitement des établissements les plus sensibles en matière de proximité de la circulation et des accès. Simple limitation à 30 ou zone 30 selon la pertinence. Moyen / long terme : traitement de la chaussée	
Estimation financière	Investissement : Entre 10 000 et 100 000€ par établissement Mise en œuvre de panneaux de police + marquage au sol + 1 dispositif simple de modération des vitesses → 10 000€ Mise en œuvre de panneau de police + marquage au sol + traitement de la chaussée → 1 000 €/m² (100m²) Exploitation : temps d'agent	
Effets attendu sur l'environnement et le cadre de vie	- Identification des périmètres scolaires - Baisse des nuisances de l'automobile aux abords des établissements	- Délocalisation des points de conflits - Baisse de vigilance aux abords des établissements considérés comme « sécurisés ».
Suivi et évaluation possible	■ Accidentologie aux abords des établissements ■ Observation des comportements ■ Nombres d'élèves qui accèdent à pied ou à vélo aux établissements scolaire ■ Nombre de véhicules/J	



- Ecole primaire et maternelles
- École élémentaire publique Ferdinand Buisson, École élémentaire publique Paul Langevin
 - École élémentaire publique la Renaissance, École élémentaire publique Paul Bert
 - École élémentaire publique Lakanal, École élémentaire publique Jean Macé
 - École élémentaire application Anatole France, École primaire privée Saint-Vincent
 - École maternelle publique Suzanne Lacore, École maternelle publique Paul Langevin
 - École primaire privée Notre-Dame du Sous-Bois, École élémentaire publique Arago
 - École maternelle publique Michelet, École primaire privée Saint-Jean
 - École maternelle publique Agnès Varda, École maternelle publique Eugénie Cotton
 - École maternelle publique Louis Pasteur, École élémentaire publique Georges Brassens
 - École primaire privée Saint-Pierre, École maternelle publique Condorcet
- Collèges
- Collège public Jean Moulin Collège public Paul Valéry public
 - Collège privé Saint-Joseph Collège privé Victor Hugo
- Lycée et IUT
- Enseignement supérieur privé commerce et gestion, école privé Ruffel, LP Saint-Joseph privé
 - Lycée de la Mer Paul Bousquet, Lycée des métiers Charles de Gaulle
 - Lycée Joliot-Curie, Lycée Paul Valéry
 - Lycée professionnel Joliot Curie, Lycée Saint-Joseph privé
 - IUT



localisation des pôles scolaires de la commune de Sète



Collège / lycée P Valéry

Axe 1 : Maîtriser les vitesses circulées pour améliorer la vie locale (suite)

Action 102 : mettre en place des équipements de modération ponctuelle des vitesses		
Action à promouvoir en concertation avec les services de secours		
Objectifs	■ Maîtriser la vitesse automobile ■ Accroître la sécurité des modes doux ■ Supprimer ou réduire les points de conflits	
Actions	■ Identifier les points de conflits (modes doux / Véhicules motorisés) ■ Créer des aménagements ponctuels de modération de vitesse (plateau traversant, chicane, écluses, réduction de la vitesse par arrêté, radars etc). ■ Traiter les points durs suivant : • Promenade du M^{al} Leclerc au niveau du fort St Pierre, • Av. du Maréchal Juin • D2 Bld de Verdun (plusieurs sites) • Sortie du passage inférieur voie ferrée (RD2)	
Maitrise d'ouvrage	■ Commune	
Partenaires	■ CG34 ■ Communauté d'agglomération du bassin de Thau	
Priorité	■ Court terme → sécurisation de la promenade Mal Leclerc pour valoriser la continuité vers le centre-ville ■ Moyen/long terme autres points durs	
Estimation financière	Investissement : entre 2000€ et 60 000€ en fonction du dispositif choisi. • Promenade du M^{al} Leclerc au niveau du fort St Pierre • Av. du Mal Juin • D2 Bld de Verdun (plusieurs sites) • Sortie du passage inférieur voie ferrée (RD2) • Autre à définir dans le temps Entretien régulier Etude sur la pertinence des aménagements au bout de 10 ans (suppression maintien ou renforcement).	
Effets attendu sur l'environnement et le cadre de vie	- Réduction de vitesse - Sécurisation des modes doux - Maillage plus aisé par les modes doux (traversées)	- Emissions due aux reprises de vitesses des véhicules motorisés - Circulation des véhicules de secours
Suivi et évaluation possible	Accidentologie Fréquentation des modes doux	



Liaison Plagette vers boulevard de Verdun (traitement du passage inférieur et de la réinsertion des modes doux sur la RD 2 (contrat d'axe - BHNS)



Suppression de la borne béton par balise (possibilité de mettre en place un trottoir traversant)



Exemple de plateau traversant pour la liaison piétonne



Carte extraite du diagnostic page 51

Axe 1 : Maîtriser les vitesses circulées pour améliorer la vie locale (suite)

Action 103 : promouvoir une zone de rencontre en hypercentre		
Objectifs	■ Maîtriser la vitesse automobile ■ Permettre une circulation sécurisée pour les modes doux ■ Améliorer la qualité de vie du quartier ■ Améliorer l'attractivité du centre-ville et des quais ■ Décourager les automobilistes à transiter par l'hyper centre ■ Permettre une accessibilité PMR	
Actions	■ Identifier les accès à la zone de rencontre. Sa délimitation. ■ Matérialiser les portes d'entrée dans la zone de rencontre ■ Traiter de façade à façade dans un second temps pour valoriser l'espace public. ■ Création d'aménagements de modération de la vitesse en cohérence avec les services de secours	
Maitrise d'ouvrage	Commune	
Partenaires	Thau Agglomération CCI Commerçants Autres	
Priorité	■ Court terme → mise en place de portes et d'aménagement de modération des vitesses ■ Moyen/long terme → traitement du revêtement de façade à façade	
Estimation financière	<u>Investissement :</u> Court terme : 43 000 et 94 000€ • 4 « Portes d'entrée » + police : entre 8 000 et 24 000€ • Plateau traversant : 1 plateau compris entre 30 000 et 60 000€ • 5 Panneaux de police et marquage au sol 5 000 à 10 000€ Moyen / long terme : 1000€/m² pour le traitement de façade à façade <u>Exploitation ;</u> coûts entretien sur 10 ans (dépend du périmètre). Enveloppe court terme comprise entre 5 000 et 10 000€	
Effets attendu sur l'environnement et le cadre de vie	- Réduction de vitesse et du trafic - Sécurisation des modes doux - Image de la ville - Réduction des pollutions sonores, visuelles, gaz... - Meilleure identification et valorisation des canaux	- Suppression du stationnement de surface - Emissions due aux travaux - Changement des habitudes (facteur de stress) - Pression touristique
Suivi et évaluation possible	■ Fréquentation des cafés et bar le long des quais ■ Nombre de véhicule en transit via l'hypercentre ■ Le niveau sonore (en heure de pointe du matin) ■ Accidentologie	



Extrait google earth (avant aménagement)



Extrait google earth



Exemple de traitement possible des quais en zone de rencontre (avis « ABF » à prendre en compte).



Action 104 : étendre l'aire piétonne du centre-ville		
Objectifs	■ Restreindre la circulation automobile aux axes majeurs ■ Sécuriser les sections ayant une forte fréquentation piétonne, (marchés, commerces, établissement recevant du public) ■ Renforcer l'attrait commercial et touristique de l'hypercentre, ■ Rendre accessible ces axes aux modes doux et PMR.	
Actions	■ Identification des points d'entrée et sortie des aires piétonnes ■ Mise à niveau de l'espace public (pas de chaussée ni trottoir) de façade à façade. ■ Valorisation avec matériaux urbain qualitatif (pavé, pierre, béton désactivé...)	
Maitrise d'ouvrage	Commune	
Partenaires	Thau agglomération Conseil Général DREAL LR DDTM CCI Commerçants Comité de quartier Autres partenaires locaux à identifier ultérieurement	
Priorité	Court terme : mise en place d'un périmètre protégé plus important (borne rétractables) associé à une mise en place de panneaux de police et un arrêté municipal.	
Estimation financière	Court terme : 43 200 € pour l'extension simplifiée de l'aire Long terme : 3 900 ml ➔ 585 000€	
	Exploitation : entretien de 10% du coût total tous les 10 ans	
Effets attendu sur l'environnement et le cadre de vie	- Réduction du trafic et ses nuisances - Réduction de l'émission de CO₂ - Sécurisation de la zone - Redynamisation de l'hypercentre	- Accroissement potentiel des nuisances sonores en soirée - Moins de place de stationnement de surface.
Suivi et évaluation possible	■ Comptages (vélos et piétons) ■ Suivi de l'évolution de l'offre commerciale de l'aire piétonne ■ Respect de l'aire piétonne par les automobilistes	



Rue Gal de Gaulle



Marché PI A Briand (Wikimedia)



Suggestion de périmètre de l'aire piétonne (en orange) 30 000 m² dont 10 000 m² existant (en rouge)



Axe 1 : Maîtriser les vitesses circulées pour améliorer la vie locale (suite)

Action 105 : promouvoir une zone de rencontre à la « Pointe courte »		
Objectifs	■ Décourager l'accès à ce quartier aux automobilistes, ■ Rendre les piétons et cyclistes prioritaires, et maîtres de la circulation sur cet espace. ■ Renforcer l'aspect pittoresque de cette zone. ■ Sécuriser les modes doux dans ce quartier où les rues étroites restreignent fortement la visibilité sur la chaussée. ■ Donner un statut à des pratiques existantes	
Actions	■ identifier les « portes d'entrées et sortie » ■ décourager les automobilistes à entrer dans le quartier (hors riverains) ■ organiser le stationnement en concertation avec les riverains (zone bleue + poches de stationnement pour riverain) ■ Jalonner et améliorer le passage sous la voie ferrée pour relier le quartier de la pointe courte à la gare et au centre-ville.	
Maitrise d'ouvrage	Commune	
Partenaires	Thau Agglomération Conseil Général DREAL LR DDTM CCI Comité de quartier Autres partenaires locaux à identifier ultérieurement	
Priorité	Court terme	
Estimation financière	Investissement : 55 000€ • Signalisation (jalonnement, police) : 5 000€ • Traitement du passage sous la voie ferrée 75 ml → 20 000€ • Liaison vers gare 600ml bande cyclable → 30 000€ Si traitement du revêtement de façade à façade, les coûts sont évalué à 1000€ du m². dans ce cadre de Pointe courte, ce traitement ne semble pas indispensable. Exploitation : entretien courant	
Effets attendu sur l'environnement et le cadre de vie	- Réduction de vitesse et du trafic - Quartier plus pittoresque - Sécurisation des modes doux	- Présence touristique qui peut être contraire aux souhaits des habitants - Modification des habitudes locales (stationnement, privatisation de l'espace public)
Suivi et évaluation possible	• Comptage (nombre de vélo, nombre de piéton). • Report modal sur la liaison. • Fréquentation piétonne	



Entrée de pointe courte



Pointe courte vue depuis la Plagette (wikimedia)



Passage sous la voie ferrée pour accéder à pointe courte



Sortie du passage sous la voie ferrée coté pointe courte



Schéma du traitement en zone de rencontre.

Axe 1 : Maîtriser les vitesses circulées pour améliorer la vie locale (suite)

Action 106 : Promouvoir une zone de rencontre à la Plagette		
Objectifs	■ Quartier en impasse à apaiser du point de vue des vitesses ■ Rendre les modes doux prioritaires ■ Favoriser la vie locale et redonner à l'espace public sa vocation ■ Sécuriser les modes doux ■ Optimiser les accès par modes doux.	
Actions	■ Mettre en place une « porte d'entrée » au quartier pour inciter les automobilistes à modérer les vitesses ■ Mise en place de chicanes et aménagements divers contraignant la vitesse des automobiles ■ Identifier les intersections au sol ■ Mettre en place du jalonnement vers le centre-ville et les autres pôles de la commune ■ Impliquer les riverains dans le projet	
Maitrise d'ouvrage	Commune	
Partenaires	Thau Agglomération Conseil Général DREAL LR DDTM CCI Comité de quartier Autres partenaires locaux à identifier ultérieurement	
Priorité	Court terme	
Estimation financière	Investissement : entre 30 000 et 58 000€ • « Porte d'entrée » : entre 2000 et 4000€ • 12 Chicanes entre 1000 et 3000 € l'unité soit 12 000 à 36 000€ • 5 ensembles de jalonnement, entre 2000 et 4000€ • Marquage en résine colorée au m² : 200€ soit 14 000€ (7x10m²)	
	Exploitation : coût entretien pour 10 ans : 5 000€	
Effets attendu sur l'environnement et le cadre de vie	- Réduction de vitesse et du trafic - Quartier plus pittoresque - Sécurisation des modes doux	- Sortie à risque du passage sous la voie ferrée (action 305) - Aménagement générateur de GES
Suivi et évaluation possible	Comptage (nombre de vélo, nombre de piéton). Report modal sur la liaison.	



Quai de la Daurade



Voie interne à la pointe longue



Passage sous voie ferrée



Sortie aménagement chemin des hirondelles



Axe 1 : Maîtriser les vitesses circulées pour améliorer la vie locale (suite)

Action 107 : promouvoir une zone 30 au quartier du Barrou

Objectifs	■ Quartier en impasse à apaiser du point de vue des vitesses ■ Rendre les modes doux prioritaires ■ Favoriser la vie locale et redonner à l'espace public sa vocation ■ Sécuriser les modes doux ■ Optimiser les accès par modes doux. Cette action n'est qu'une étape à court terme vers une création de zone de rencontre sur le quartier (Action 105).
Actions	■ Mise en place de porte d'entrée de la zone 30 ■ Mise en place de dispositif de modération des vitesses (chicanes, plateau, cf. annexe charte aménagement...) ■ Identification des intersections ■ Concertation avec les habitants
Maitrise d'ouvrage	Commune
Partenaires	Thau Agglomération Conseil Général DREAL LR DDTM CCI Comité de quartier Autres partenaires locaux à identifier ultérieurement
Priorité	Court terme
Estimation financière	Investissement : entre 86 000 et 186 000€ • 4 « portes d'entrée » : entre 8 000 et 16 000€ • 10 chicanes entre 1000 et 3000 € l'unité soit 10 000 à 30 000€ • 4 ensembles de jalonnement, entre 2000 et 4000€ • marquage en résine colorée au m² : 200€ soit 6 000€ (3x10m²) • plateau traversant : 2 plateaux compris entre 60 000 et 120 000€ Exploitation ; coût entretien pour 10 ans : 5 000€
Effets attendu sur l'environnement et le cadre de vie	- Réduction de vitesse et du trafic - Sécurisation des modes doux - Aménagement générateur de GES - Modification des comportements (stress).
Suivi et évaluation possible	• Comptage • Report modal • Vélo stationnés aux pôles générateurs. • Accidentologie • Retour des parents d'élèves et habitants



Port conchylicole



Devant le lycée de la mer



Plan Guirand de Scevola



Intersection qui marque l'entrée du Barrou



Axe 1 : Maîtriser les vitesses circulées pour améliorer la vie locale (suite)

Action 108 : promouvoir une zone de rencontre au quartier du Barrou		
Objectifs	■ Quartier en impasse à apaiser du point de vue des vitesses ■ Rendre les modes doux prioritaires ■ Favoriser la vie locale et redonner à l'espace public sa vocation ■ Sécuriser les modes doux ■ Optimiser les accès par modes doux. Cette action vient à la suite de l'action 104.	
Actions	■ Traitement de façade à façade de l'espace public (mise à niveau, suppression de la notion de chaussée) ■ Modification du règlement de voirie des lotissements ■ Suppression de poche de stationnement et organisation du stationnement ■ Valorisation de l'accès mode doux du lycée de la mer	
Maitrise d'ouvrage	Commune	
Partenaires	Thau Agglomération Région Languedoc-Roussillon Conseil général de l'Hérault	
Priorité	Moyen / long terme	
Estimation financière	Investissement : 200€/m² sur la base d'une surface de 10 000m² soit : 2 M€ Traitement des voies principales du Barrou	
	Exploitation ; 200 000€ d'entretien sur 10 ans.	
Effets attendu sur l'environnement et le cadre de vie	- Réduction de vitesse et du trafic - Sécurisation des modes doux - Image du quartier	- Aménagement générateur de GES - Modification des comportements (stress).
Suivi et évaluation possible	• Comptage • Report modal • Vélo stationnés aux pôles générateurs. • Accidentologie • Retour des parents d'élèves et habitants	





Exemple de traitement avec :

- Délimitation précise des emplacements de stationnement
- Mise en place de mobilier urbain pour contraindre l'automobile (optionnel si la signalisation de police est respectée).
- Revêtement qualitatif (pavé, pierre, béton désactivé...)
- Suppression des trottoirs et de la notion de chaussée

Axe 1 : Maîtriser les vitesses circulées pour améliorer la vie locale (suite)

Action 109 : promouvoir une zone 30 au quartier des Quilles		
Objectifs	■ Maîtriser la vitesse automobile ■ Permettre une circulation sécurisée pour les modes doux ■ Améliorer la qualité de vie du quartier ■ Rendre homogène le traitement de la chaussée sur le quartier (Bd J Monnet en limitation à 30km/h, chemin des Quilles à 50km/h)	
Actions	■ Réaliser des aménagements de modération de vitesses en accord avec les forces de l'ordre et les services de secours ■ Réalisation de plateau traversant, ■ Chicanes ■ Réduction de chaussée circulée ■ Compactage du carrefour Camille blanc / Chemin des Quilles	
Maitrise d'ouvrage	Commune	
Partenaires	Thau agglomération Conseil général de l'Hérault	
Priorité	Moyen / long terme	
Estimation financière	Investissement : entre 73 000 et 443 000€ • 3 « Portes d'entrée » + police : entre 6 000 et 12 000€ • 1 écluse entre 2000 et 4000 € l'unité • 1 double giratoire (optionnel) 300 000€ • Plateau traversant : 2 plateaux compris entre 60 000 et 120 000€ • 6 Panneaux de police et marquage au sol 5 000 à 7 000€ Exploitation ; coût entretien pour 10 ans : 5 000€	
Effets attendu sur l'environnement et le cadre de vie	- Réduction de vitesse et du trafic - Image du quartier - Interface avec la mer - Accès mode doux au collège Joliot Curie	- Pollutions liées au chantier - Risque de bouchon en heure de pointe
Suivi et évaluation possible	• Comptage • Report modal • Vélo stationnés aux pôles générateurs. • Accidentologie • Retour des parents d'élèves et habitants	



Circulation des cyclistes scolaires sur les trottoirs



Exemple de traitement en plateau traversant de l'intersection chemin des quilles / rue Dauphiné



Extrait Google earth



Carrefour Camille Blanc / chemin des Quilles (exemple de traitement en double giratoire, pertinence à prouver sur ce site !)



Extrait Google earth



Axe 2 : étendre le réseau cyclable de la commune

Présentation

Cet axe représente la partie aménagement, infrastructure du schéma modes doux et plus spécifiquement le volet vélo.

La volonté d'étendre le réseau cyclable est motivée par l'identification de discontinuités et d'absence d'aménagement qui permettent de protéger et motiver le cycliste à circuler dans la commune.

Les actions envisagées sont structurantes et permettent le maillage de la commune :

- Liaison Barrou île de Thau vers le centre-ville
- Liaison ZI Eaux blanches vers le centre-ville
- Liaison Gare SNCF à la ZAC Ouest
- Liaison hyper-centre au quartier Promenade Maréchal Leclerc
- Liaison de l'île de Thau au boulevard de Verdun

D'autres actions sont plus ponctuelles mais elles participent à la cohérence du réseau (cf. fiches ci-après pour le détail).

- aménager les quais
- aménager l'avenue Victor Hugo
- mettre en place un double sens cyclable quai d'Orient
- relier la voie verte du Lido à la Promenade Mal Leclerc (opération programmée)
- relier la piste des moulins au quai des moulins
- aménager les ponts
- jalonner les itinéraires conseillés

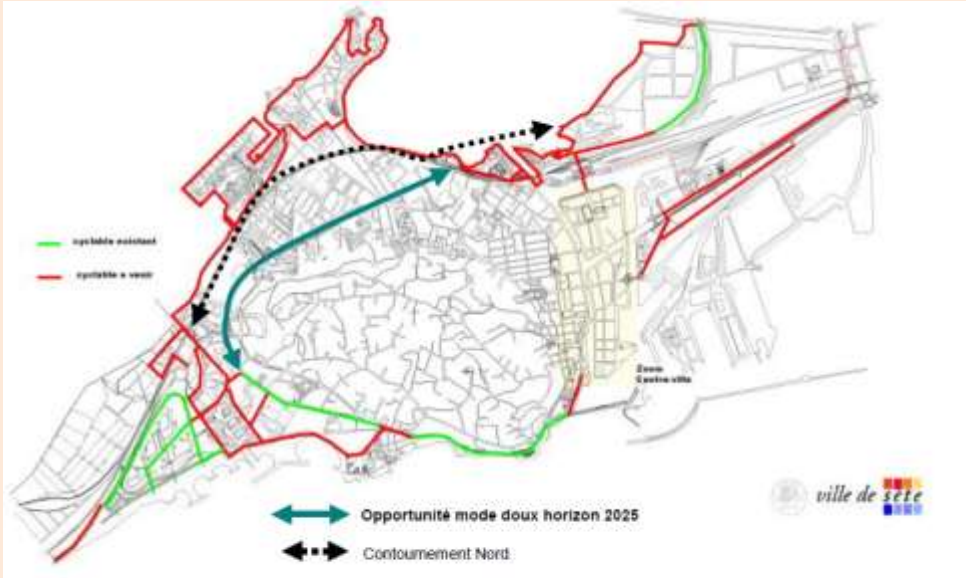
Des liaisons ont été identifiées lors de la phase diagnostic ou par d'autres études préalables et proposaient les itinéraires suivants :

- projet de voie de contournement nord avec utilisation de l'emprise de la voie ferrée
- projet de promenade au bord de l'étang de Thau
- projet de bouclage du mont St Clair

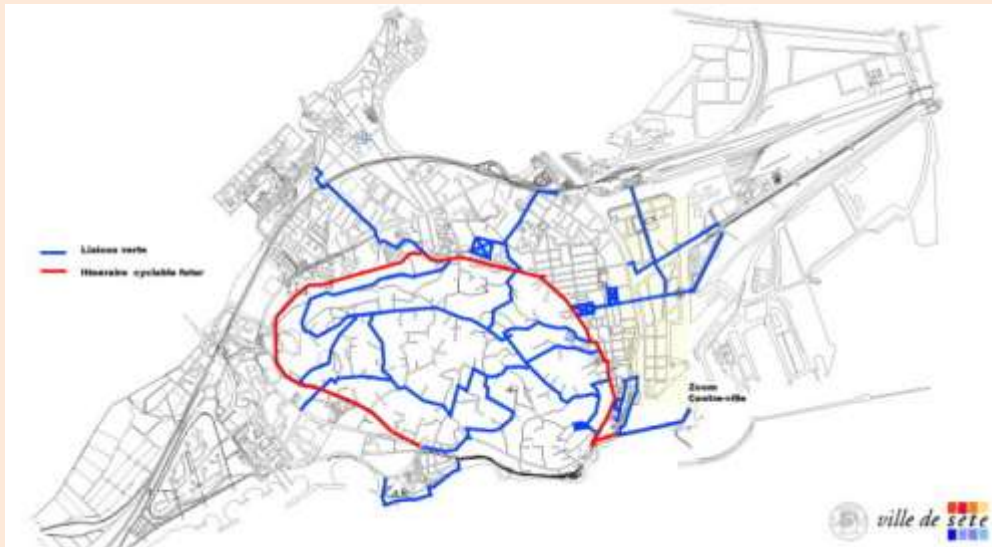
Ces itinéraires n'ont pas été identifiés comme prioritaires ou réalistes à moyen terme lors du diagnostic (coûts, contrainte technique, durée du schéma ou bien pas à l'ordre du jour pour les partenaires financier et/ou techniques).

Ils n'ont pas été retenus comme action à promouvoir dans le cadre du schéma modes doux.

A noter que ces itinéraires sont traités à travers l'axe 1 et/ou l'axe 3.



carte 1 : les itinéraires cyclable et opportunités (étude ISIS 2007)



carte 2 : les itinéraires modes doux autour du mont St Clair (étude ISIS 2007)

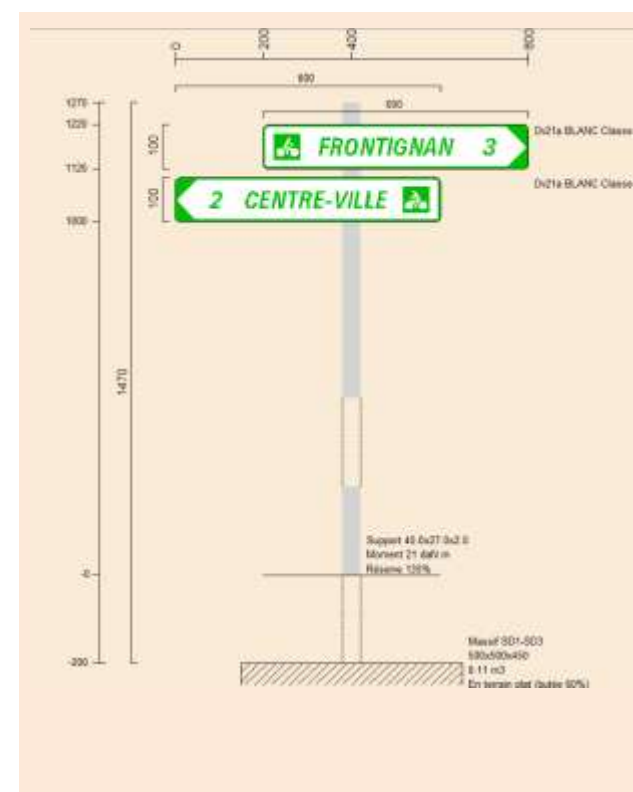


carte 3 : les itinéraires cyclables existants et actions identifiées lors du diagnostic (cf. diagnostic)

Axe 2 : étendre le réseau cyclable de la commune (suite)

Action 201 ; jalonner les itinéraires conseillés

Objectifs	Permettre aux modes doux de bénéficier d'un jalonnement continu sur des itinéraires conseillés (pas encore totalement sécurisé), en agglomération.
Les pôles ou directions	Ci-dessous sont identifiés les pôles ou directions potentiellement attractives pour les modes doux. Cette liste n'est ni exhaustive ni minimale. Elle permet cependant d'identifier les itinéraires ou pôles à jalonner. ■ Les grandes directions extérieures à la commune : • Marseillan • Frontignan • Balaruc les Bains ■ Les pôles touristiques : • Le Lido • Voie verte • Le Centre-ville • La Corniche • Le Mont St Clair • La Gare • Le port • Le Théâtre de la Mer • L'Office de tourisme • La Base nautique • Le Centre balnéaire Fonquerne ■ Les quartiers de la commune • Le Barrou • L'île de Thau • Le Mont St Clair • La Corniche • Les Quilles • Autre...
Actions	■ Identification d'itinéraire à jalonner ■ Montage et suivi du marché ■ Implantation des panneaux de jalonnement
Maîtrise d'ouvrage	■ Commune
Partenaires	■ Conseil Général ■ Thau Agglomération
Priorité	court terme
Estimation financière	Investissement : sur la base de 20 000€ pour l'année 2013 soit 30 à 40 carrefours Exploitation ; 10 registres par ans (dégradation) soit 1000 à 1500 €/ an
Suivi et évaluation possible	■ Demande de la part de prestataires de service et association ■ Retour des associations ■ Dégradation

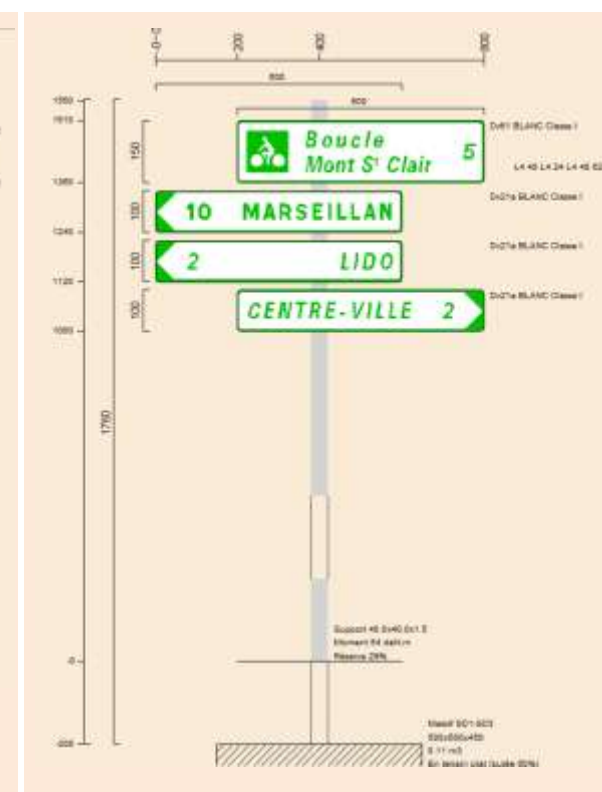


Coûts fourniture et pose : 300€ht

2 Fourniture : 120€ht

3 Pose : 180€ht

1 registre seuls fournis / posé : entre 100 et 150€



Coûts fourniture et pose 600€

Axe 2 : étendre le réseau cyclable de la commune (suite)

Action 201 ; jalonner les itinéraires conseillés (suite)

Cartographie

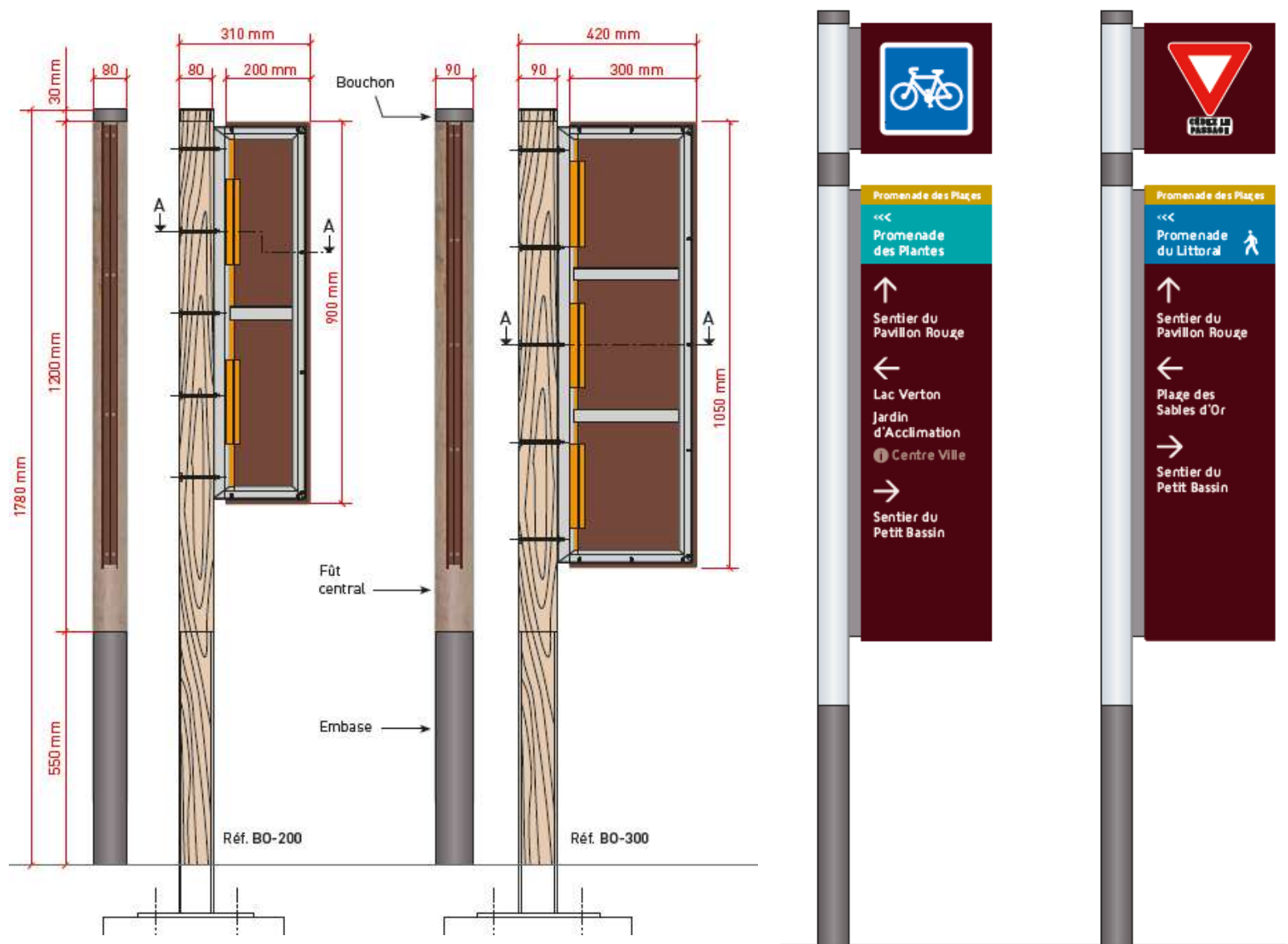
Exemple d'itinéraire de jalonnement (« ficelles de jalonnement »)

- Centre-ville —
- Office de tourisme —
- Gare —
- Lido + Marseillan —
- Ile de Thau —
- Frontignan —
- Balaruc —
- Boucle du Mt St Clair - - -
- Le Barrou —
- Carrefour à équiper (29) ●



Axe 2 : étendre le réseau cyclable de la commune (suite)

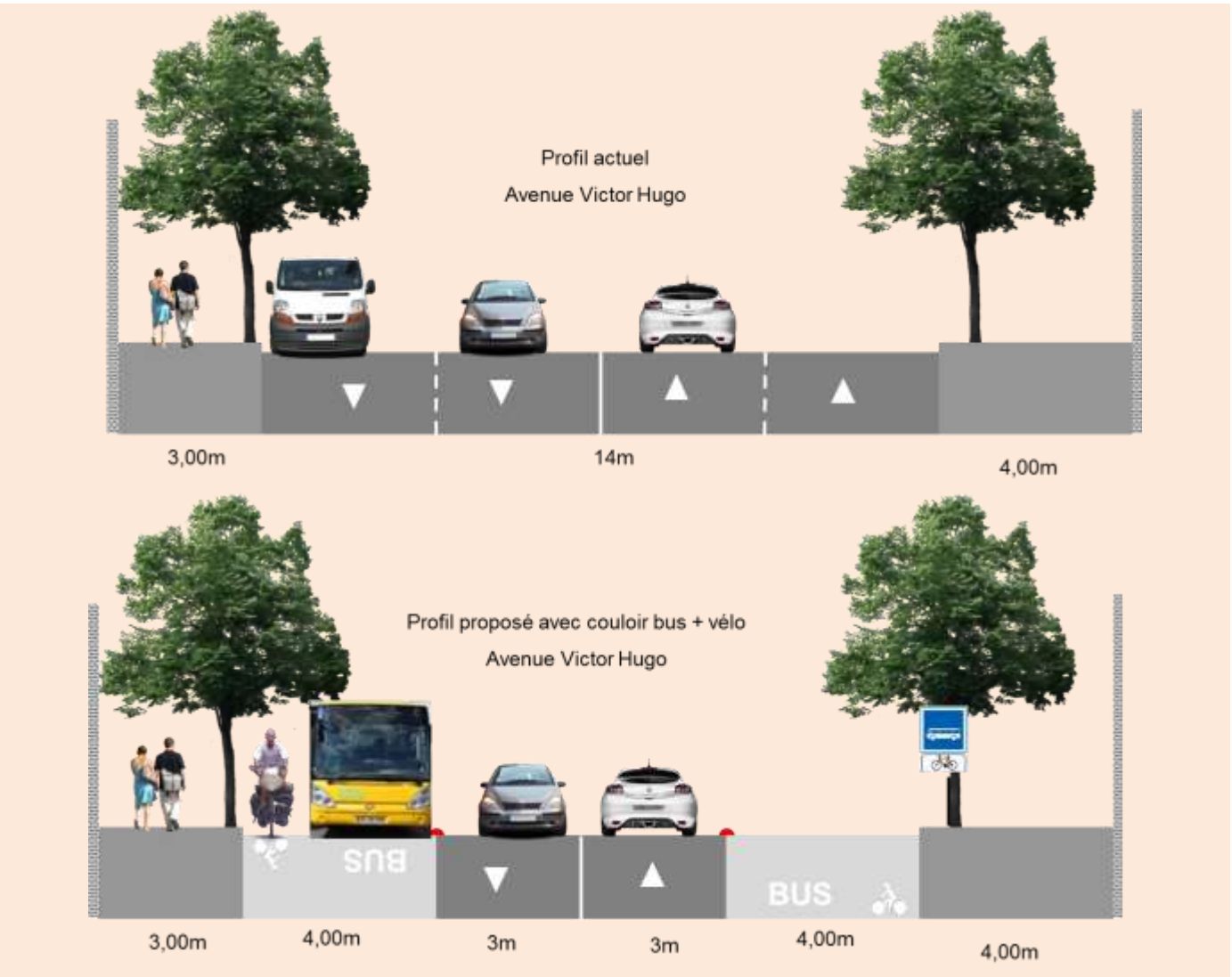
Action 201 ; jalonner les itinéraires conseillés (suite)	
Charte de signalisation	Exemple de charte de signalisation (attention à la lisibilité et identification du mobilier en milieu urbain).
	Cout du totem estimé entre 1 000 et 2 000€ HT l'unité hors coût du graphiste



Exemple charte de signalétique mode doux Anglet

Axe 2 : étendre le réseau cyclable de la commune (suite)

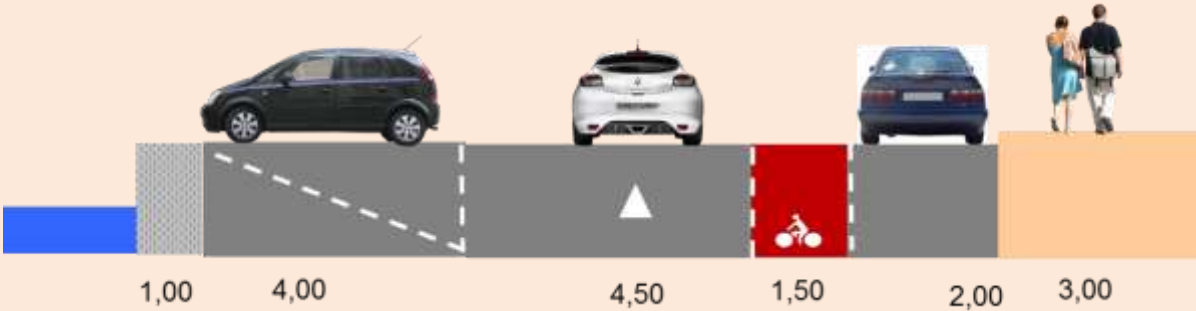
Action 202 ; aménager l'avenue V Hugo (site propre bus + vélo)		
Objectifs	■ Mettre en œuvre un aménagement cyclable en cohérence avec les besoin du réseau TC	
Actions	■ Mise en place de 2 couloirs bus + vélo de 4m de large sur 450ml ■ Suppression du stationnement illégal ■ Suppression d'une voie de circulation automobile par sens	
Maitrise d'ouvrage	Thau Agglomération (réseau TC Thau agglomération)	
Partenaires	Commune Conseil Régional (desserte de la gare)	
Priorité	Court terme (marquage au sol + équipements+ panneaux de police)	
Estimation financière	Investissement : Hors réfection de chaussée (pas nécessaire au regard des informations disponibles) entre 40 000€ et 70 000€	
Effets attendu sur l'environnement et le cadre de vie	• Meilleur fluidité des TC • Facilité de circulation des vélos • Effet concurrentiel à l'automobile • Plus de stationnement « polluant » • Lisibilité des pratiques	Moins de voie de circulation pour les automobiles Modification des habitudes
Suivi et évaluation possible	Fréquence des bus	



Axe 2 : étendre le réseau cyclable de la commune (suite)

Action 203 , aménager les quais		
Objectifs	Rendre les quais attractifs pour les modes doux	
Actions	■ Protéger les quais du stationnement ■ Favoriser les accès aux quais pour les modes doux ■ Promouvoir du stationnement longitudinal ■ Promouvoir une bande cyclable (marquage au sol) ■ Limiter les vitesses à 30 km/h ■ Lorsque les quais le permettent proposer une piste cyclable (à moyen/long terme) ■ Lorsque l'emprise le permet, proposer des voies bus+vélo	
Maitrise d'ouvrage	Commune	
Partenaires	Thau Agglomération Conseil général (si proximité collège) Conseil Régional (si proximité lycée et gare)	
Priorité	Court terme : Les quais qui ne nécessitent que des actions simples (marquage au sol + panneaux de police) Moyen/long terme : les quais qui nécessitent des actions plus complexes (revêtement, modification chaussée...)	
Estimation financière	• Quai A Merle et quai docteur Scheydt (350ml) → 5000€ • Quai du Pavois d'or (300ml) → 30 000€ • Quai Vauban et quai Maillol (650ml) → 45 000€ • Quai Pasteur (400ml)→ 10 000€ • Quai des Moulins (350ml)→ 17 000€ • Quai de la République (600ml)→70 000€ • Quai d'Alger (450ml)→10 000€ • Quai Rhin et Danube (350ml)→10 000€ • Quai Guignon (100ml)→5 000€ • Quai Suquet (750ml)→17 000€ • Quai De Lattre de Tassigny (300ml)→15 000€ • Quai de Bosc (600ml)→30 000€	
Effets attendu sur l'environnement et le cadre de vie	• Maillage du centre-ville de Sète • Identification des aménagements cyclables • Moins de place pour les voitures et plus pour les modes doux • Report modal et réduction des G.E.S.	• Modification des habitudes • Période d'adaptation génératrice d'émissions de G.E.S. et de stress
Suivi et évaluation possible	Nombre de piétons et cyclistes le long des quais Accidentologie Perception, image Nombre de voiture stationnée Usages et pratiques des quais	

Quai Merle et quai docteur Scheydt (350ml) marquage au sol, signalisation de police. Vigilance aux entrées et sorties de l'aménagement. Estimation de 5 000€



Quai du Pavois d'or (300ml) marquage au sol, signalisation de police. Vigilance aux entrées et sorties de l'aménagement. Estimation de 15 000€ + traitement des débuts et fin d'aménagement 15 000€ soit 30 000€



Quai Vauban et quai Maillol (650ml) marquage au sol, signalisation de police. Vigilance aux entrées et sorties de l'aménagement) estimation de 30 000€ + traitement des débuts et fin d'aménagement 15 000€ soit 45 000€

A noter que le profil de la chaussée circulée varie. Le profil entre les quais et l'espace vert permet la mise en place d'une piste cyclable. Il faudra veiller à la bonne identification des usages sur cet espace (ligne blanche continue à défaut de revêtement différent)



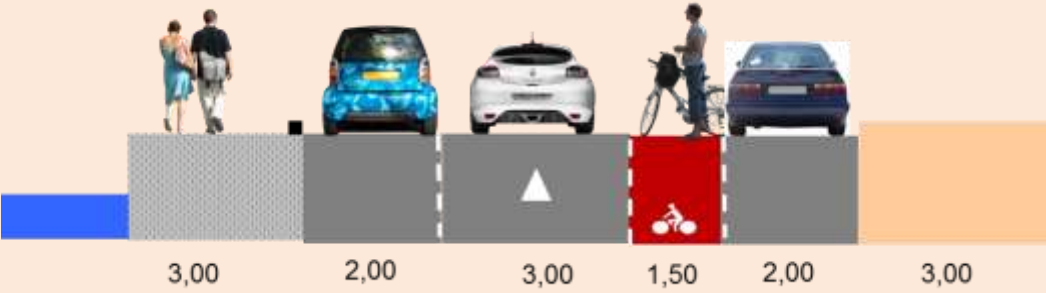
Axe 2 : étendre le réseau cyclable de la commune (suite)

Action 203 ; aménager les quais (suite)

Quai Pasteur (400ml) : estimation des travaux : 10 000€

Nécessité de modifier le stationnement (épis→ longitudinal soit une perte de 30% des places de stationnement) avec protection des quais par des bordures béton (prévoir cependant la transparence hydraulique)

Réduction de la largeur de la chaussée, marquage au sol et signalisation de police

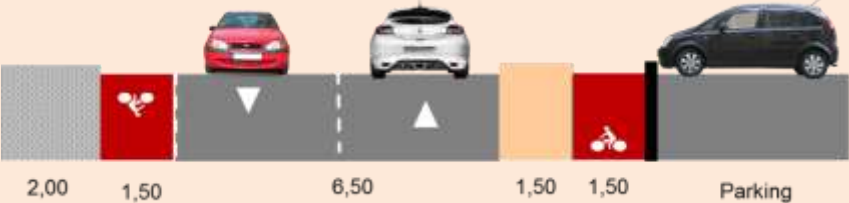


Quai des Moulins (350ml) (2 sections) estimation des travaux 17 000€



2,50 4,50 1,50 2,00 section entre route de Cayenne et rue des Dockers

Marquage au sol d'une bande cyclable et panneaux de police ; estimation 2 000€



2,00 1,50 6,50 1,50 1,50 Parking

Marquage au sol d'une bande cyclable dans le sens sortant et marquage au sol + protection (cf existant) de dispositifs anti intrusion sur la piste cyclable. Abaissée du trottoir à niveau de la chaussée pour permettre aux cyclistes de passer estimation 15 000€

Quai de la République (600ml) estimation des travaux à 70 000€

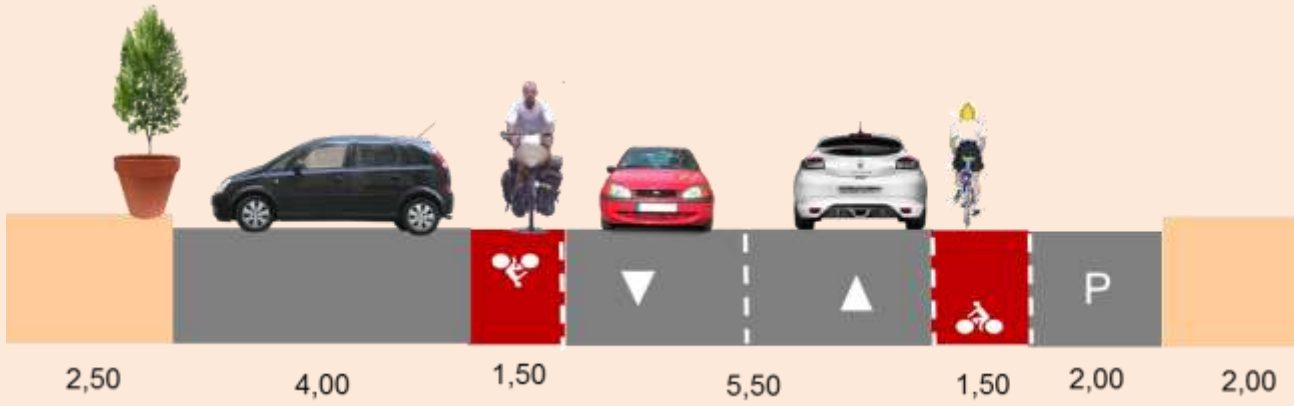
Mise en place de bandes cyclable. Dans un sens il s'agit de gagner 1,50m sur la chaussée circulée qui passe à 5,00m (vitesse réduite à 30 km/h)

Réduction de la largeur d'emprise du parking pour y aménager une bande cyclable (perte de 1,50m). une réfection de chaussée est nécessaire pour le confort des cyclistes.



Quai d'Alger (450ml) estimation des travaux 10 000€

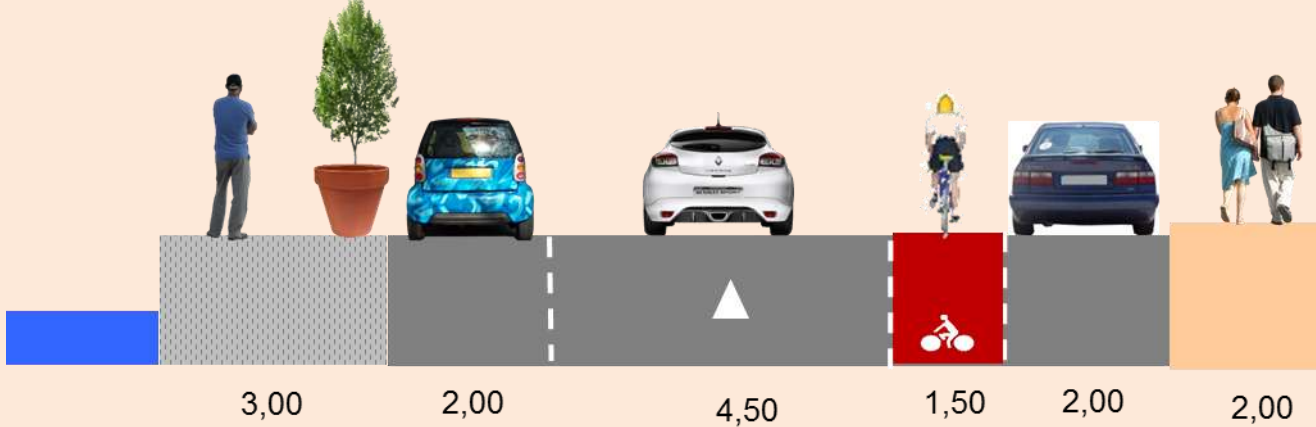
Marquage au sol avec réduction de la largeur de chaussée de 8,50m à 5,50m et limitation à 30km/h



Quai Rhin et Danube (350ml) estimation des travaux 10 000€

Marquage au sol avec réduction de la chaussée circulée à 4,50m

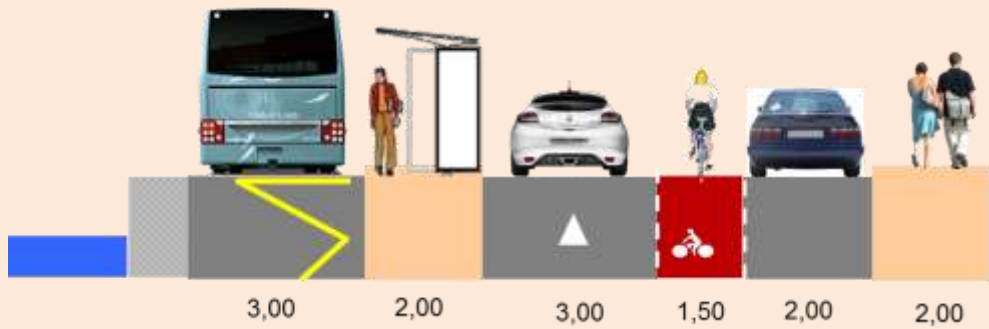
Modification du stationnement pour permettre aux piétons de cheminer le long des quais



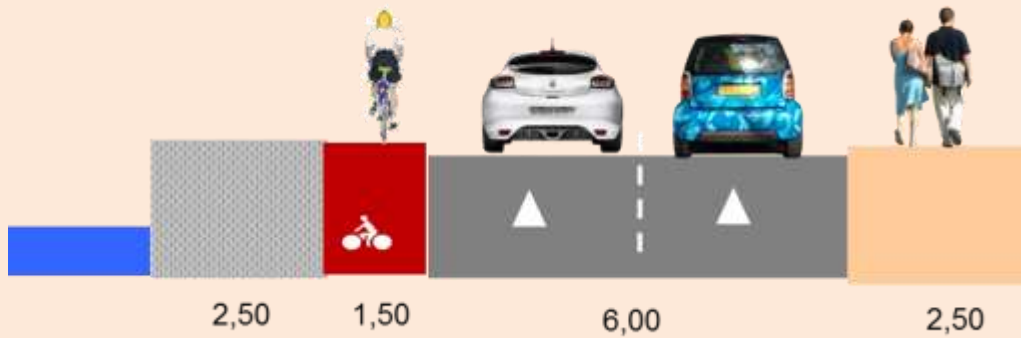
Axe 2 : étendre le réseau cyclable de la commune (suite)

Action 203 ; aménager les quais (suite)

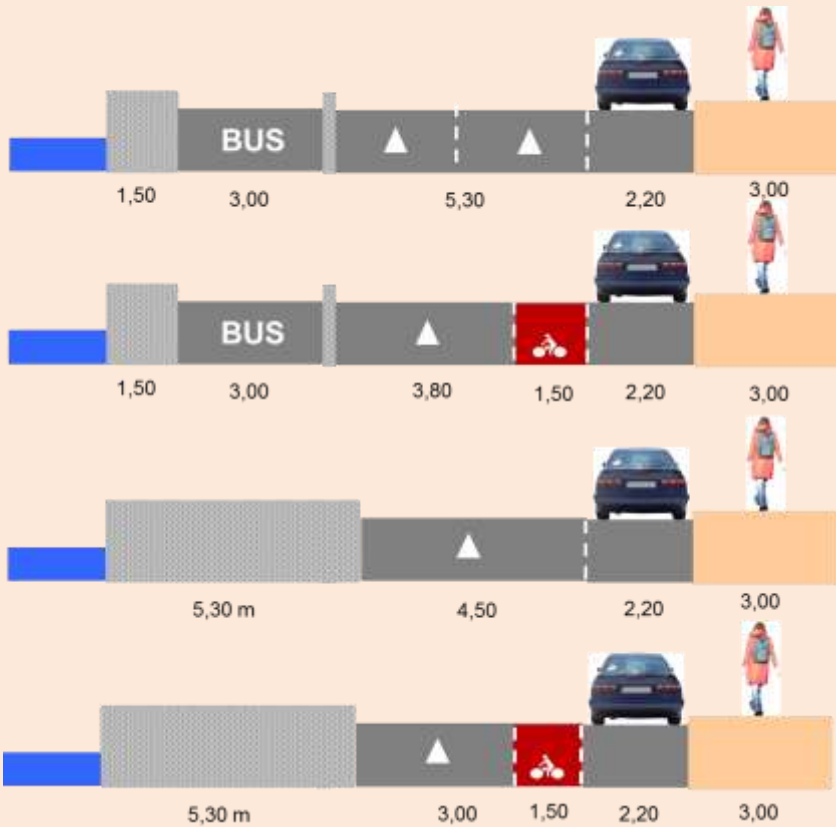
Quai Guignon (100ml) : estimation des travaux 5 000€
Marquage au sol avec réduction de la chaussée circulée à 3.00m pour la section la plus étroite (nota, les secours peuvent chevaucher l'aménagement cyclable). Panneaux de police à prévoir.



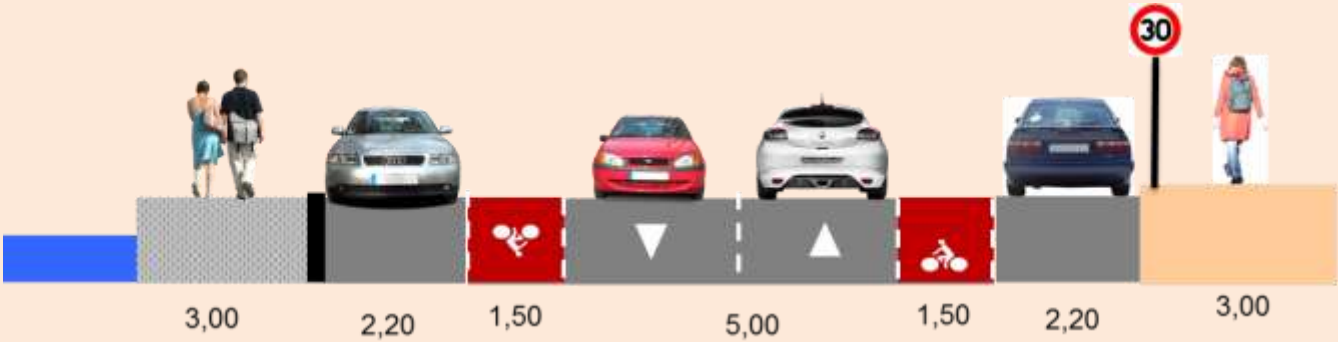
Quai Suquet (750ml) : estimation des travaux 17 000€
Mise en place de l'aménagement cyclable sur le trottoir côté canal (marquage au sol et 2 abaissées de trottoir avant les intersections).
Dégagement de la piste cyclable de tout obstacle (candélabre, panneaux de police...)



Quai De Lattre de Tassigny (300ml) → bande cyclable (marquage au sol et panneaux de police 15 000€)



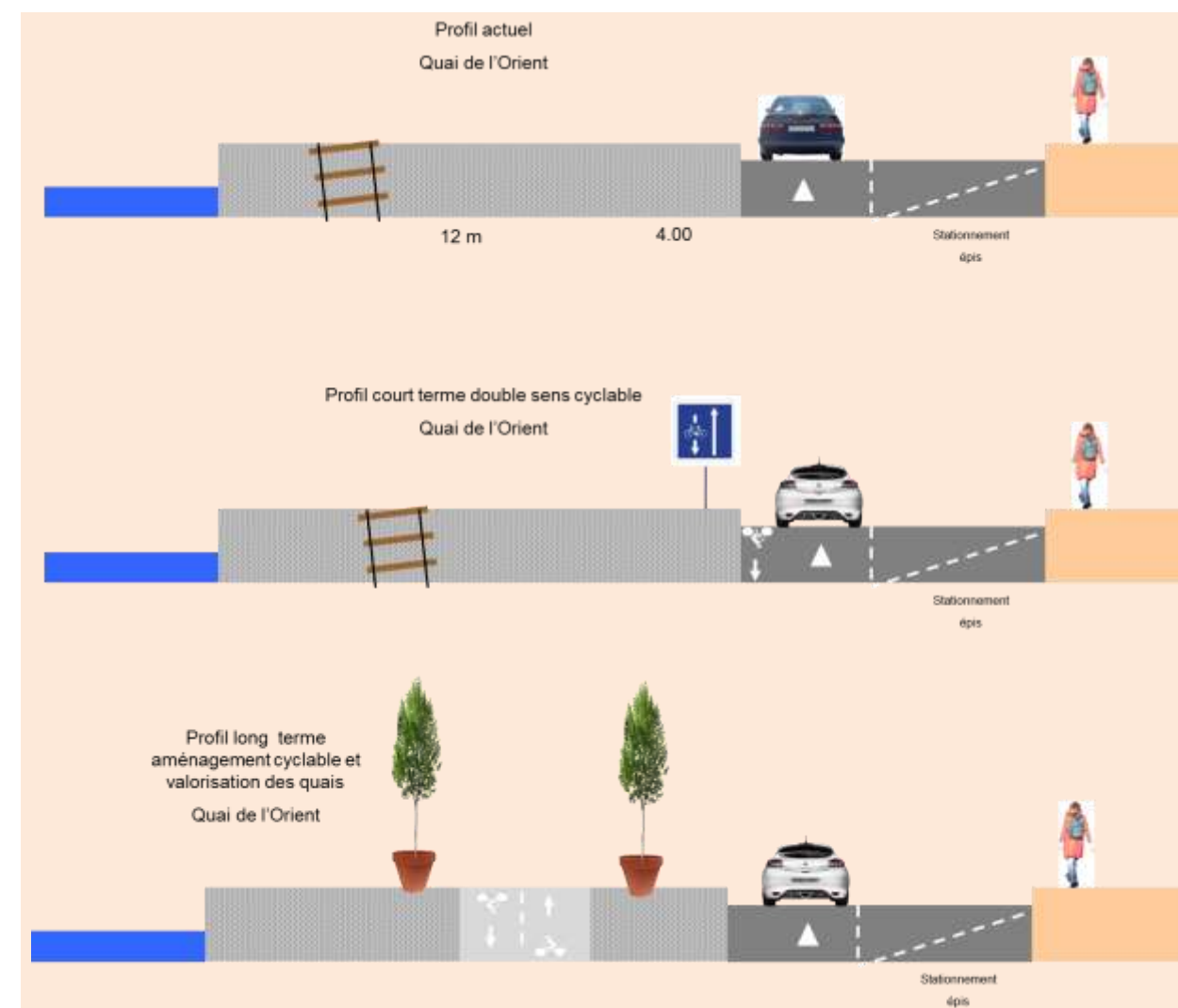
Quai de Bosc (600ml) marquage au sol, limitation à 30km/h, réduction des largeurs de chaussée, stationnement longitudinal → estimation des travaux 30 000€ (hors réfection de chaussée)
Nota : possibilité de mettre en œuvre un site propre bus+vélo dans 1 sens de circulation si suppression du stationnement et traitement des quais.



Axe 2 : étendre le réseau cyclable de la commune (suite)

Action 204 : mettre en place un double sens cyclable quai d'Orient

Objectifs	Permettre une liaison sécurisée et peu coûteuse le long du quai de l'Orient
Actions	Mise en place d'un contresens cyclable
Maîtrise d'ouvrage	Commune
Partenaires	Sans Objet
Priorité	Court terme : contresens cyclable Moyen Long terme : mise en œuvre d'une piste cyclable le long des quais (450m)
Estimation financière	Investissement : Court terme : entre 3 000 et 5 000€ (peinture au sol et panneaux de police) Moyen/long terme : entre 70 000€ et 110 000€
Effets attendu sur l'environnement et le cadre de vie	- Suppression d'un point dur - Effet pédagogique du contresens cyclable sur les vitesses - Aspect pratique pour les cyclistes - Rapidité d'exécution - Pas d'expérience sur la commune - Travaux à long terme - Report du problème de sécurité en entrée et sortie des quais (renfort de signalisation à prévoir)
Suivi et évaluation possible	- Usage - Sécurité routière - Perception de l'aménagement



Axe 2 : étendre le réseau cyclable de la commune (suite)

Action 205 : relier le Barrou et l'île de Thau à l'axe Verdun / Blanc		
Objectifs	- Promouvoir les déplacements en modes doux au départ et à l'arrivée du centre-ville. - Créer une vraie dynamique entre ces quartiers. - Désenclaver l'Île de Thau - Relier le « contrat d'axe - BHNS » (Bd de Verdun / Camille Blanc) - Desservir les pôles majeurs de ces quartiers	
Actions	- Créer un ou plusieurs itinéraires sécurisés et identifiables entre ces quartiers - Sécuriser, jalonner et rendre accessibles les traversées de canaux autour de l'île de Thau et les traversées de la voie ferrée existante. - Organiser les traversées du Bd de Verdun. - Promouvoir une continuité de la liaison inter-quartiers - Sécuriser l'accès au collège Jean Moulin - Sécuriser l'accès au stade - Connecter le Barrou au « contrat d'axe » 4 itinéraires identifiés avec des modalités d'aménagements spécifiques : - rue des écoles/ av de la Source/rue Boualem/ rue des Fauvettes / rue des Gerfauts/rue des Mésanges... - rue A Lumière / rue D Papin / R de Rabassous / passerelle - Voie verte le long de l'étang de Thau et liaison vers centre-ville - Rue des Capucines / rue du Football	
Maitrise d'ouvrage	Commune	
Partenaires	- Région Languedoc-Roussillon - Conseil général de l'Hérault - Thau Agglomération	
Priorité	Court terme (déplacement utilitaire) : Itinéraire 1 (205 000€) Itinéraire 2 (60 000€)	Moyen terme : Itinéraire 3 : 305 000€ Itinéraire 4 : 16 000€
Estimation financière	Investissement : 586 000€ pour l'ensemble des itinéraires un phasage sur le moyen/long terme est envisageable et des sections coûteuses peuvent se combiner en lien avec le contrat d'axe (BHNS). A noter que tous les itinéraires peuvent être éligible à du co-financement (CABT- CG34 -Région) Exploitation : les coûts d'exploitation dépendront de l'étendue des itinéraires mis en œuvre. Des entretiens réguliers (marquage, panneaux de police, balayage) sont nécessaires. Une enveloppe de 5 à 10% des coûts est nécessaire pour 10 ans d'exploitations.	
Effets attendu sur l'environnement et le cadre de vie	Report modal important dans la desserte des pôles de ce secteur Moins de pollutions liées aux déplacements quotidiens Accès au quartier plus identifiable	Nécessite la modification des pratiques (mise en sens unique ou modification de statut de voirie) Travaux qui sont émetteur de GES Minéralisation d'espace vert « naturel »



Axe 2 : étendre le réseau cyclable de la commune (suite)

Action 205 : relier le Barrou et l'île de Thau à l'axe Verdun / Blanc (suite)

Liaison 1 : rue des écoles/ av de la Source/rue Boualem/ rue des Fauvettes / rue des Gerfauts/rue des Mésanges...



Section 1 : rue des écoles
240ml
35 000€ pour traitement trottoir et modification arrêt de bus



Section 2 : Av de la Source
480ml
75 000€ pour traitement chaussée + équipements



Section 3 : rue B Boualem
295ml
10000€ pour peinture Signalisation Horizontale (SH) + Police



Section 4 : rue des Fauvettes
195ml
20 000€ pour peinture SH +bordure
Contresens possible + 5 000€



Section 5 : rue des Gerfauts
225ml
35 000€ pour peinture SH +bordure + mise à sens unique



Section 6 : rue des Mésanges
280ml
25 000 € pour peinture SH + bordure



Axe 2 : étendre le réseau cyclable de la commune (suite)

Action 205 : relier le Barrou et l'île de Thau à l'axe Verdun / Blanc (suite)

Liaison 2 : rue Lumière / rue Papin / rue de Rabassous / passerelle modes doux



Section 1 (orange) :

Utilisation du terre-plein central pour y aménager une piste cyclable.

- Distance 190m
- Estimation 30 000€ pour mise en œuvre revêtement adapté à une zone végétale et équipements
- Transition section 1 vers 2 par un plateau traversant 5 000€



Section 2 (rouge) :

Quartier adapté pour une mise en zone de rencontre

- Equipements zone de rencontre estimé à 10 000€ :
 - 5 portes d'entrées avec panneaux entrée/sortie de zone de rencontre
 - Marquage au sol de 20 places de stationnement (effet de chicane)
 - Jalonnement
 - Marquage au sol de 3 intersections (résine)
- Marquage au sol de guidage vers la section 3 (1000€)



Section 3 (bleu) :

Quartier adapté pour une mise en zone de rencontre

- Equipements estimé à 5 000€ :
 - 3 portes d'entrées avec panneaux entrée/sortie de zone de rencontre
 - Jalonnement
 - Marquage au sol d'une intersection (résine)
- Mise en place d'un plateau traversant en sortie de passage sous la voie ferrée estimé à 5 000€



Section 4 (vert) :

Aménagement existant, nécessite cependant la mise en œuvre de jalonnement et de marquage au sol pour le guidage des modes

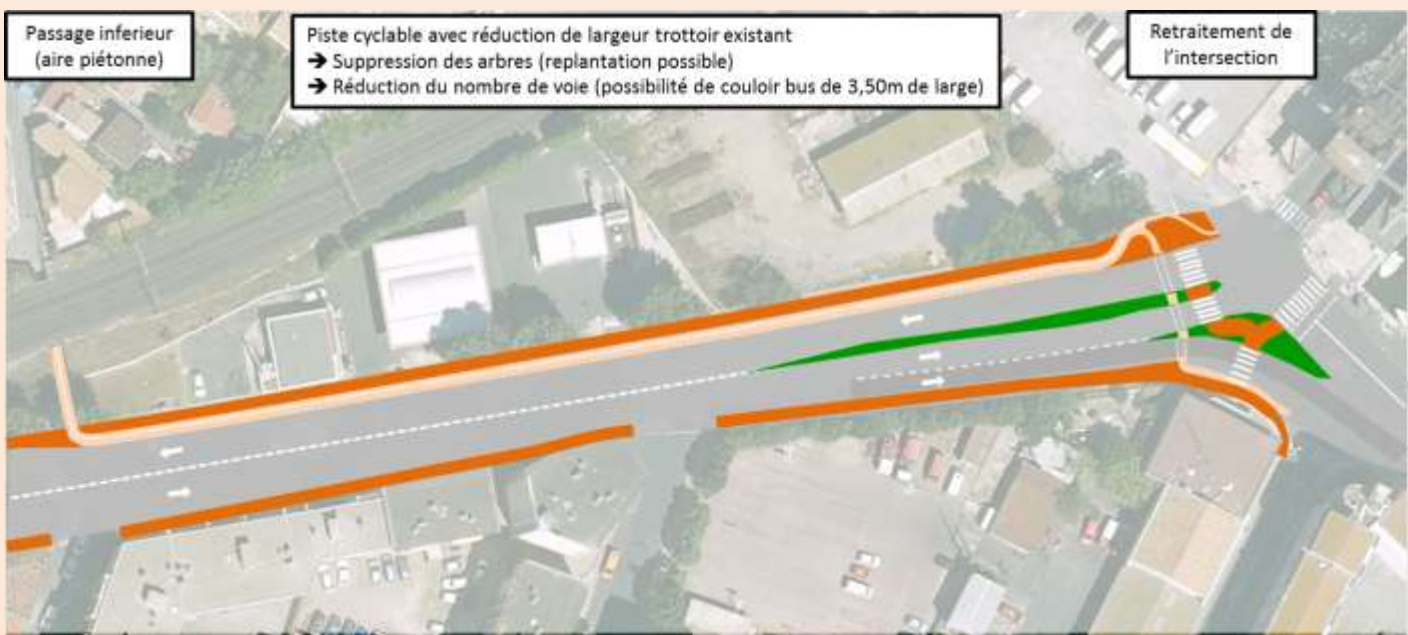
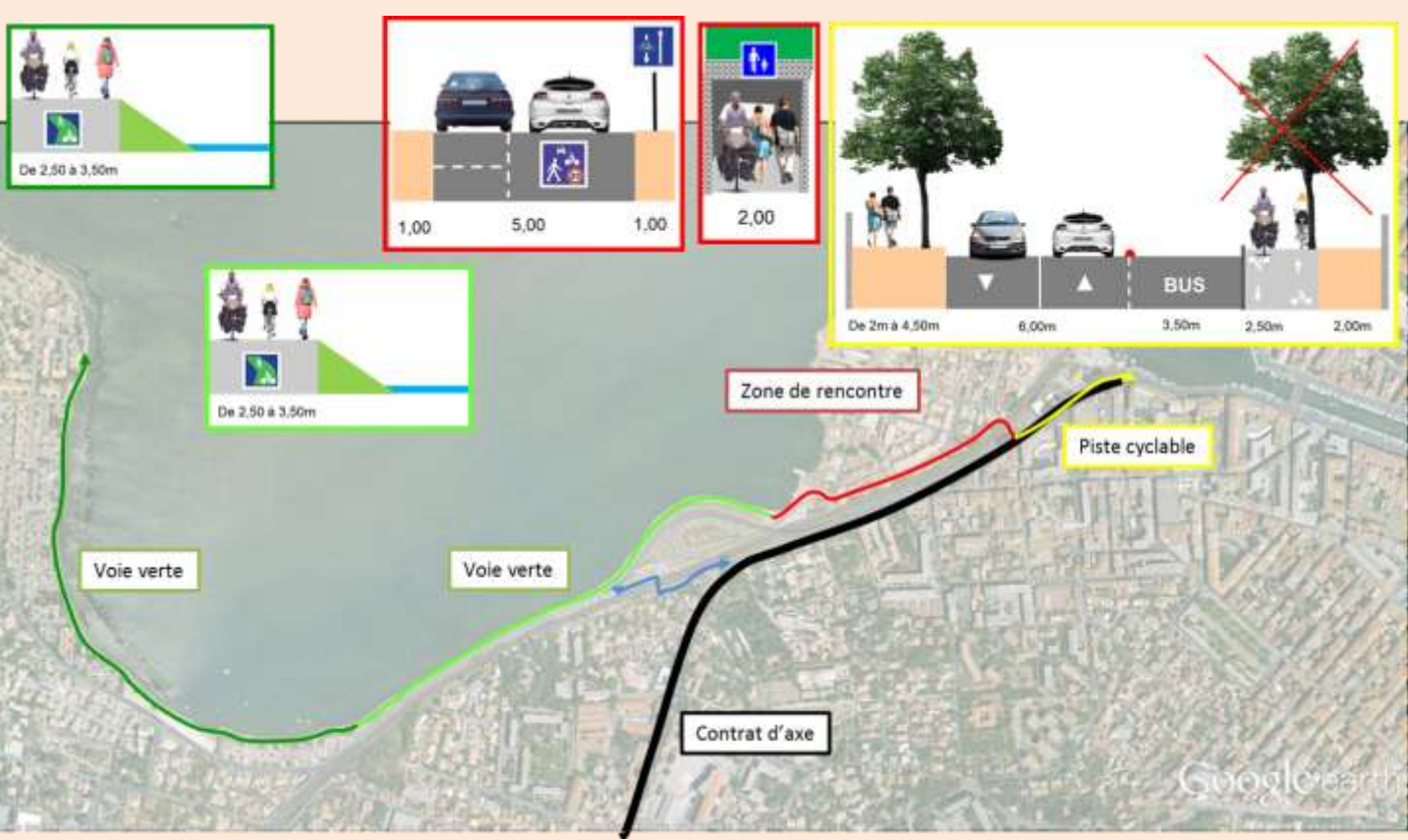
Estimation de 3 000€



Axe 2 : étendre le réseau cyclable de la commune (suite)

Action 205 : relier le Barrou et l'île de Thau à l'axe Verdun / Blanc (suite)

Liaison 3 : Voie verte le long de l'étang de Thau et liaison vers centre-ville



Cf. fiche action 105 avec section commune.



- Section 1 (jaune) : 200ml
- Retraitement de l'emprise générale de l'espace public (cadre du contrat d'axe)
 - Aménagement d'une piste cyclable avec suppression de voie de circulation, réduction de trottoir de 2,50 à 2,00m (arbres existants potentiellement abattus ou déplacés)
 - Modification des intersections

Enveloppe globale des travaux (hors réseau) 150 000€



- Section 2 (rouge) : 350ml
- Mise en zone de rencontre du quartier de pointe longue (action 103)
 - Traitement du passage inférieur en aire piétonne (mise sur un seul et même niveau (traitement d'ambiance à prévoir pour lui donner une image non anxiogène)

Enveloppe globale des travaux 20 000€ (10 000 pour le PI)



- Section 3 (vert clair)
- Aménagement existant à envisager en aire piétonne ou en voie verte si continuité sur plus de 1 km (quartier du Barrou).
 - En bleu, liaison à prévoir depuis l'Av Verdun (rue Toussain Mazel) et passage inférieur de liaison vers le chemin des Hirondelles.
 - Jalonnement
 - Revêtement
 - Marquage au sol
- Estimation à 10 000€



- Section 4 (vert foncé) : 900ml
- Valorisation à prévoir pour une réelle continuité
 - Revêtement, bordures, éclairage et plantations
 - Enveloppe globale estimée à 135 000€

Axe 2 : étendre le réseau cyclable de la commune (suite)

Action 205 : relier le Barrou et l'île de Thau à l'axe Verdun / Blanc (suite)

Liaison 4 : Rue des Capucines / rue du Football. Cette liaison peut être mise en œuvre immédiatement à travers la mise en place de bandes cyclables assorties à des équipements de modération des vitesses (en partie existants)



Rue du Football (bleu clair) 600ml
Marquage des places de stationnement sur le côté trottoir
Marquage de logo vélo dans triangle vert de 1m de large
(1 logo tous les 50m soit 12 logos (PU 500€ → 6 000€))



Section 1 (rouge) rue des Capucines (680ml)
Mise en place d'un marquage au sol de bande cyclable et 7 logos vélo
Estimation à 10 000€

Axe 2 : étendre le réseau cyclable de la commune (suite)

Action 206 : relier la zone industrielle des Eaux Blanches au centre-ville		
Objectifs	- Promouvoir les déplacements cyclables à but utilitaire - Promouvoir un accès cyclable sécurisé vers la zone industrielle des Eaux Blanches. - Créer des départs d'itinéraires cyclables extra-communaux. - Intégration de la problématique vélo et modes doux dans les projets structurant du territoire.	
Actions	- Jalonner la liaison depuis la gare SNCF et le Centre-ville (action 213) - Sécuriser le passage sous la voie ferrée (action 102) - Sécuriser les traversées de la route de Balaruc (temps de vert aux feux tricolores plus long pour permettre la traversée des cyclistes au sortir de la pointe courte) - Promouvoir un couloir bus + vélo av Victor Hugo (action 207)	
Maitrise d'ouvrage	Communauté d'agglomération du Bassin de Thau	
Partenaires	- Commune - Conseil Général	
Priorité	Moyen/long terme	
Estimation financière	Investissement : 1200ml RD2, route de Balaruc. Coûts compris entre 60 et 85 K€ Scénario avec bordure + Signalisation horizontale et balise J11 (1 tous les 10m) : 85 000€ Scénario avec végétalisation : 60 000€ Exploitation ; coût de l'entretien des végétaux implique une fréquence plus importante (taille, transport des végétaux...) 2 à 3 interventions par ans + balayage. Sur 10 ans l'entretien est évalué à 20 000 €	
Effets attendu sur l'environnement et le cadre de vie	- Report modal sur des déplacements domicile travail - Diminution des pollutions due au report modal - Image positive, dynamique - Végétalisation	- Entretien qui implique des déchets verts - Travaux sur chaussée - Matériaux utilisé (plastique si balisage et eau + engrais pour la pousse des arbustes)
Suivi et évaluation possible	- Comptage (nombre de vélos, nombre de piétons). - Report modal sur cette liaison. - Vélos stationnés aux pôles générateurs. - Demande de mise en œuvre de parc à vélo de la part des entreprises de la ZI.	

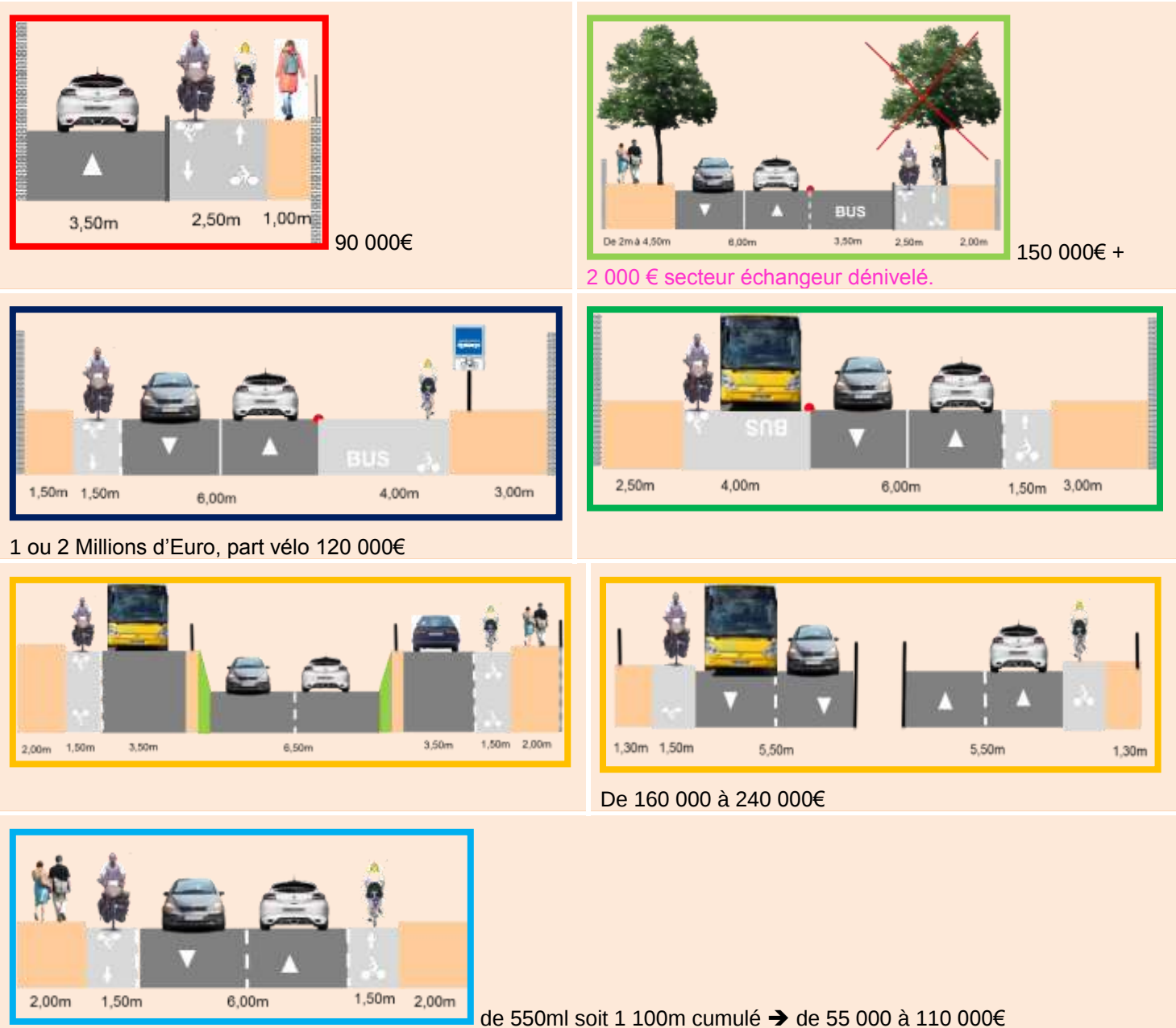
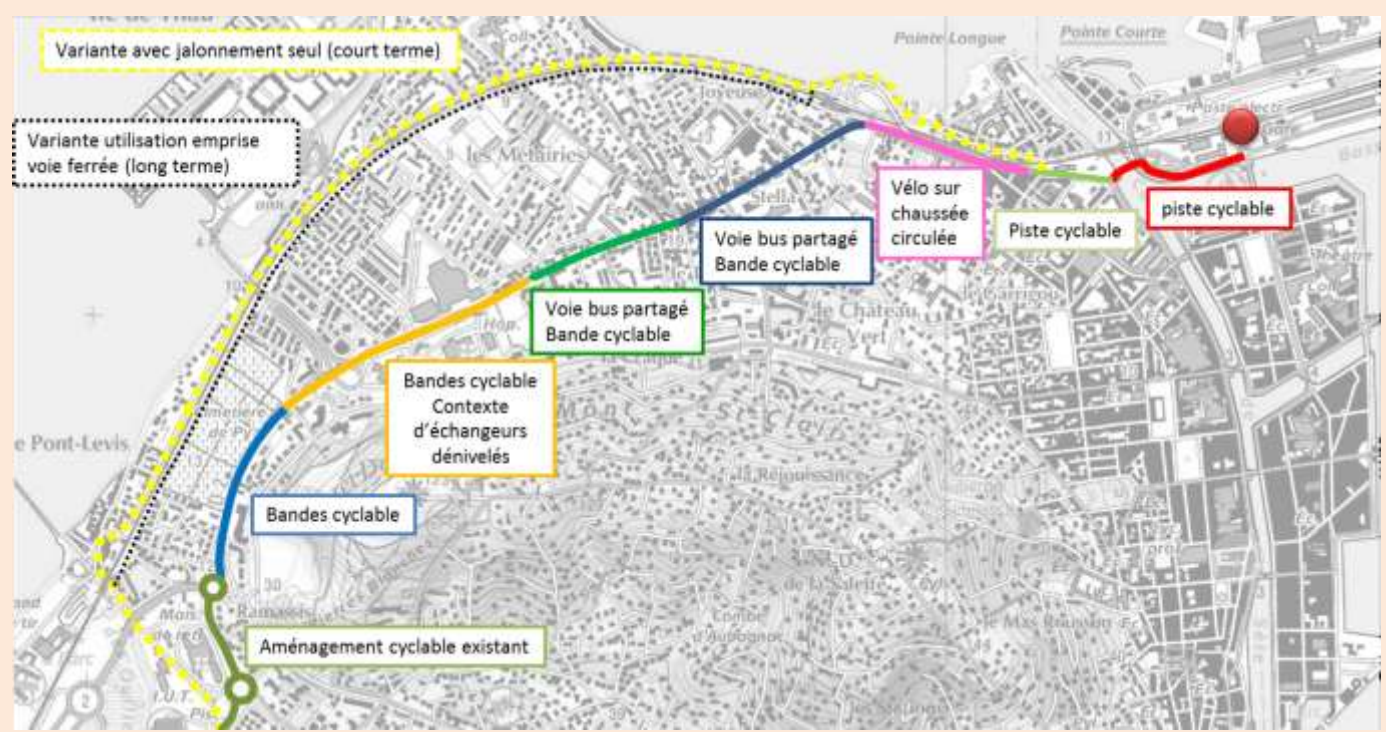


Projet de ZAC Est



Axe 2 : étendre le réseau cyclable de la commune (suite)

Action 207 : relier la gare à la ZAC ouest (boulevard de Verdun – boulevard Camille Blanc)		
Objectifs	■ Intégrer la problématique modes doux dans le contrat d'axe (BHNS) ■ Valoriser le boulevard de Verdun et Camille Blanc. ■ Sécuriser la pratique des modes doux sur le Bd de Verdun. ■ Faire du boulevard de Verdun un axe de circulation compatible pour les modes doux au lieu d'une coupure ■ Variante existante sur les emprises de la voie ferrée	
Actions	■ Créer un site propre bus + vélo sur le Bd de Verdun ■ Organiser des différents modes de déplacements, et attribution d'un espace de circulation dédié à chacun (bus, voiture, vélo, piéton) ■ Jalonner l'itinéraire lors du passage de points noirs : Passage de la trémie au niveau de l'entrée de l'hôpital, passage du pont sur le Bd Pierre Mendès France. ■ Possibilité de mise en place de bandes cyclables dans les secteurs contraints sous condition de réduction de chaussée circulée (6m au lieu de 7) et/ou de largeur de trottoir (2 m au lieu de 3) ■ Contrat d'axe (BHNS).	
Maitrise d'ouvrage	■ Contrat d'axe / commune	
Partenaires	■ Région Languedoc-Roussillon ■ Communauté d'Agglo du Bassin de Thau	
Priorité	Court terme : • promotion d'un itinéraire jalonné • section entre la gare et le pont levant (rouge)	Moyen / long terme : Mise en œuvre des autres sections en fonction des priorités du contrat d'axe
Estimation financière	Investissement : Enveloppe contrat d'axe Coût de la liaison : 577 000€ pour les seuls aménagements cyclables Coût estimé maxi : 2 590 000 € (inclus les travaux de restructuration du profil du Bld de Verdun). Exploitation : de 5 à 10% du coût de l'infrastructure sur 10 ans.	
Effets attendu sur l'environnement et le cadre de vie	■ Meilleure performance TC ■ Meilleur report modal ■ Diminution des pollutions liées à la circulation automobile ■ Image moins routière de cette voie	■ Travaux lourds ■ Bouleversement des habitudes sur cet axe ■ Ralentissement de la circulation automobile au bénéfice des TC et des vélos
Suivi et évaluation possible	■ Comptage (nombre de vélos, nombre de piétons). ■ Report modal sur ces secteurs. ■ Vélos stationnés aux pôles générateurs ■ Accidentologie (rappel axe identifié comme accidentogène sur la commune)	



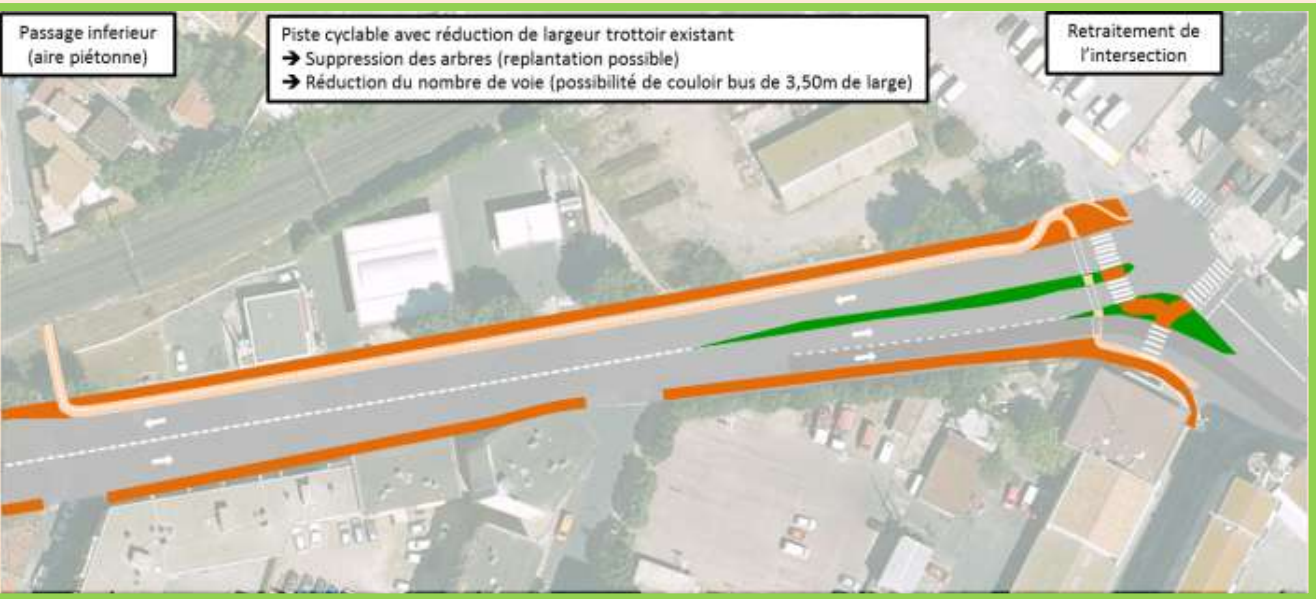
Axe 2 : étendre le réseau cyclable de la commune (suite)

Action 207 : Relier la gare à la ZAC ouest (boulevard de Verdun – boulevard Camille Blanc)



Quai Maréchal Joffre

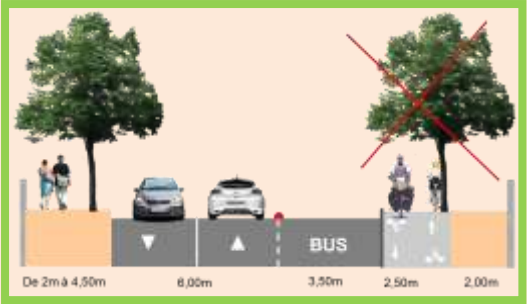
- 300ml avec élargissement de trottoir de 1,50m pour créer une piste cyclable. Diminution de la largeur de chaussée à 3,50m (passage des TC).
- Travaux estimé à 90 000€



Rappel fiche action 205 (boulevard de Verdun)

Section traitée dans le cadre de l'action 205

- Retraitement de l'emprise générale de l'espace public (cadre du contrat d'axe)
- Aménagement d'une piste cyclable avec suppression de voie de circulation, réduction de trottoir de 2,50 à 2,00m (arbres existant potentiellement abattus)
- Modification des intersections
- Enveloppe globale des travaux (hors réseau) 150 000€



Boulevard de Verdun au niveau du passage supérieur vers Hirondelles

Section rouge (secteur échangeur dénivelé)

Impossibilité technique de créer un aménagement cyclable conforme sur cette section.

Solution non conforme est de permettre la circulation des vélos sur trottoir (conflit fort avec les piétons)

Solution conforme, circulation sur chaussée circulée avec réduction des vitesses à 30km/h et un rappel du « partage de la route ».

Coûts estimés à 2 000€ (panneaux de signalisation de police)



Boulevard de Verdun et limite de Camille Blanc

Section bleu foncée et vert (même profil) 1 300ml soit 2 600ml pour les 2 sens de circulation

Création d'un site propre bus (sens à définir en fonction de la circulation). Il est cependant nécessaire d'aménager à minima le sens montant pour sécuriser le cycliste sur les sections où il est le plus vulnérable.

Coût compris entre 1 et 2 millions d'euro HT en fonction des aménagements.

La part vélo représente 120 000€ (marquage au sol + logo + panneaux de police dans les 2 sens de circulation)



Boulevard Camille Blanc

Section av Blanc. Création de bandes cyclable sur cette section très routière. Il s'agit d'un choix lié à l'infrastructure actuelle. En fonction des choix du « contrat d'axe », cette proposition pourrait être obsolète (intégration des vélo dans le BHNS).

Réduction de la largeur des trottoirs à 1,50m pour y accoler un aménagement cyclable de 1,50 m par sens de circulation.

hors trottoir mise en place de bandes cyclable avec réduction de largeur de chaussée de 7 à 5,50 m par sens de circulation.

800 ml par sens soit 1600ml d'aménagement cyclable

Coûts compris entre 160 000 € et 240 000€

Axe 2 : étendre le réseau cyclable de la commune (suite)

Action 208 : relier l’hyper-centre au quartier Promenade Maréchal Leclerc		
Objectifs	■ Permettre une continuité, ■ Sécuriser le passage des modes doux le long des quais, dans un quartier très touristique et très fréquenté. ■ Promouvoir l'accès aux pôles du sud de la ville (Théâtre de la mer, Môle St louis, fort St pierre, Cimetière marin,...) ■ Créer une vraie liaison de contournement du Mt St Clair par le sud pour rejoindre le Lido.	
Actions	3 sections différentes et 2 échelons : Quais général Durand : 540ml ■ Court terme : • Mise en stationnement longitudinale (pas en épis) • Marquage au sol d'une bande cyclable • Création cheminement piéton sur l'espace pris au stationnement • Vitesse à 30km/h ■ Moyen Long terme : • Aménagement d'une piste bidirectionnelle sur quai • Cheminement piéton sur les quais Promenade Mal Leclerc 300ml (court terme) • Réduction à 30km/h • Sécurisation de la traversée piétonne • Mise en place d'un plateau • Mise en œuvre à titre expérimentale d'un « chaucidou » pour la section la plus étroite • Court terme → peinture au sol à court terme • Moyen terme → revêtement qualitatif	
Maitrise d'ouvrage	Commune	
Partenaires	■ Région Languedoc-Roussillon (itinéraire de l'eurovéloroute « méditerranéenne ») ■ Thau Agglomération ■ CG34	
Priorité	Traitement en priorité de la section du Théâtre de la Mer	
Estimation financière	Investissement : Court terme : (essentiellement du marquage au sol et du mobilier urbain) • 40 000€ Moyen/long terme (revêtements, trottoir, chaussée) • 300 000€ Exploitation :	
Effets attendu sur l’environnement et le cadre de vie	• Harmonisation de l'espace de stationnement sur ce secteur • Liaison entre 2 espaces valorisant • Sécurisation • Diminution des vitesses • Vitrine touristique	• Espace dévolu aux quais de pêche réduit (impact économique ?) • Lien entre la ville et la mer moins lisible

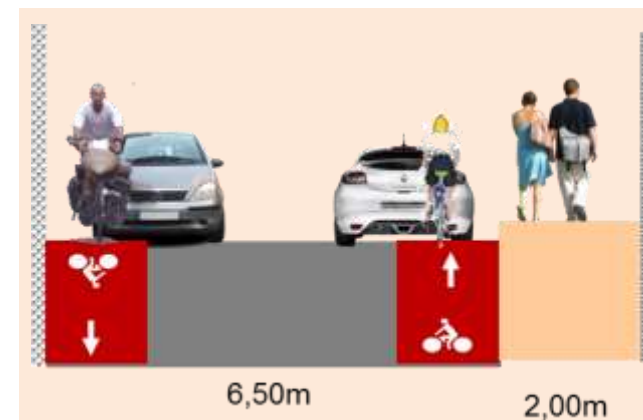
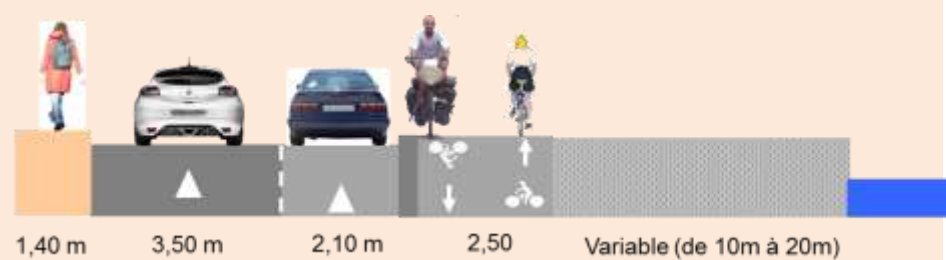
Suivi et évaluation possible	• Comptage (nombre de vélos, nombre de piétons). • Report modal sur ces secteurs. • Fréquentations piétonne • Nombre de voiture stationné • Respect des emprises dévolues aux modes doux
------------------------------	--



aménagement actuel ; les piétons circulent sur la chaussée

Axe 2 : étendre le réseau cyclable de la commune (suite)

Action 208 : relier l'hyper-centre au quartier Promenade Maréchal Leclerc (suite)



Axe 2 : étendre le réseau cyclable de la commune (suite)

Action 209; relier la voie verte du Lido à la Promenade Mal Leclerc		
Objectifs	■ Il s'agit d'une action déjà engagée de la commune pour sécuriser la liaison entre les 2 aménagements ■ Il s'agit d'offrir une continuité depuis le centre-ville jusqu'au Lido	
Actions	■ Aménagement d'une voie verte en bord de mer ■ Aménagement d'un double sens cyclable	
Maitrise d'ouvrage	■ Thau Agglomération	
Partenaires	■ Commune ■ Conseil Régional ■ Conseil Général (desserte d'un collège à proximité)	
Priorité	Court terme ■ Aménagement d'une piste cyclable sur la corniche de Neubourg entre le chemin des Quille et le Lazaret ■ Mise en place d'un double sens cyclable rue de Picardie avec mise en œuvre de jalonnement cyclable. Moyen terme ■ Mise en place d'une continuité entre la voie verte et la piste située place Bld Herriot ■ Ouvrage d'art de liaison avec la voie verte du Lido (ouvrage d'art /passerelle)	
Estimation financière	Investissement : ■ Court terme : entre 200 000 et 300 000€ ■ Moyen terme : entre 150 000 et 250 000€	
Effets attendu sur l'environnement et le cadre de vie	• Report modal car liaison sécurisée sur une grande distance • Attractivité des pôles générateurs • Image de la corniche • Sécurité de la circulation des modes doux	• Travaux générateur de GES • Accentuation de l'artificialisation du littoral • Diminution du nombre de place de stationnement
Suivi et évaluation possible	■ Fréquentation ■ Accidentologie ■ Vitesses ■ Retombées économiques ■ Pratique des collégiens/ lycéen dans les déplacements utilitaires	



Voir cadres colorés ci-après pour la localisation



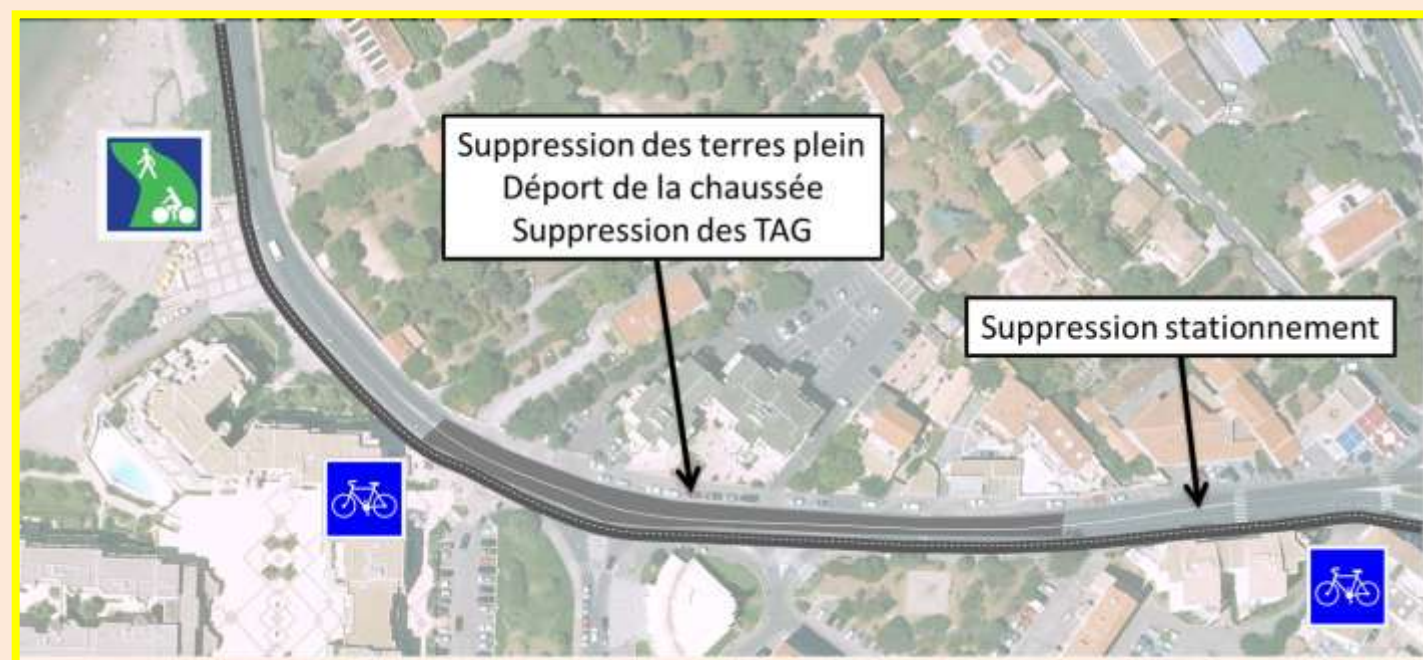
Estimation : entre 2 000€ et 3 000€

Axe 2 : étendre le réseau cyclable de la commune (suite)

Action 209; relier la voie verte du Lido à la Promenade Mal Leclerc (suite)



Estimation : 950 ml entre 200 000€ et 300 000€



Pour aménager une piste cyclable sur ce secteur, il est nécessaire de supprimer les terre-pleins (Tournes à gauches) afin de récupérer une emprise suffisante. Il en est de même pour le stationnement longitudinal.

Estimation : 350ml, entre 50 000€ et 120 000€

Axe 2 : étendre le réseau cyclable de la commune (suite)

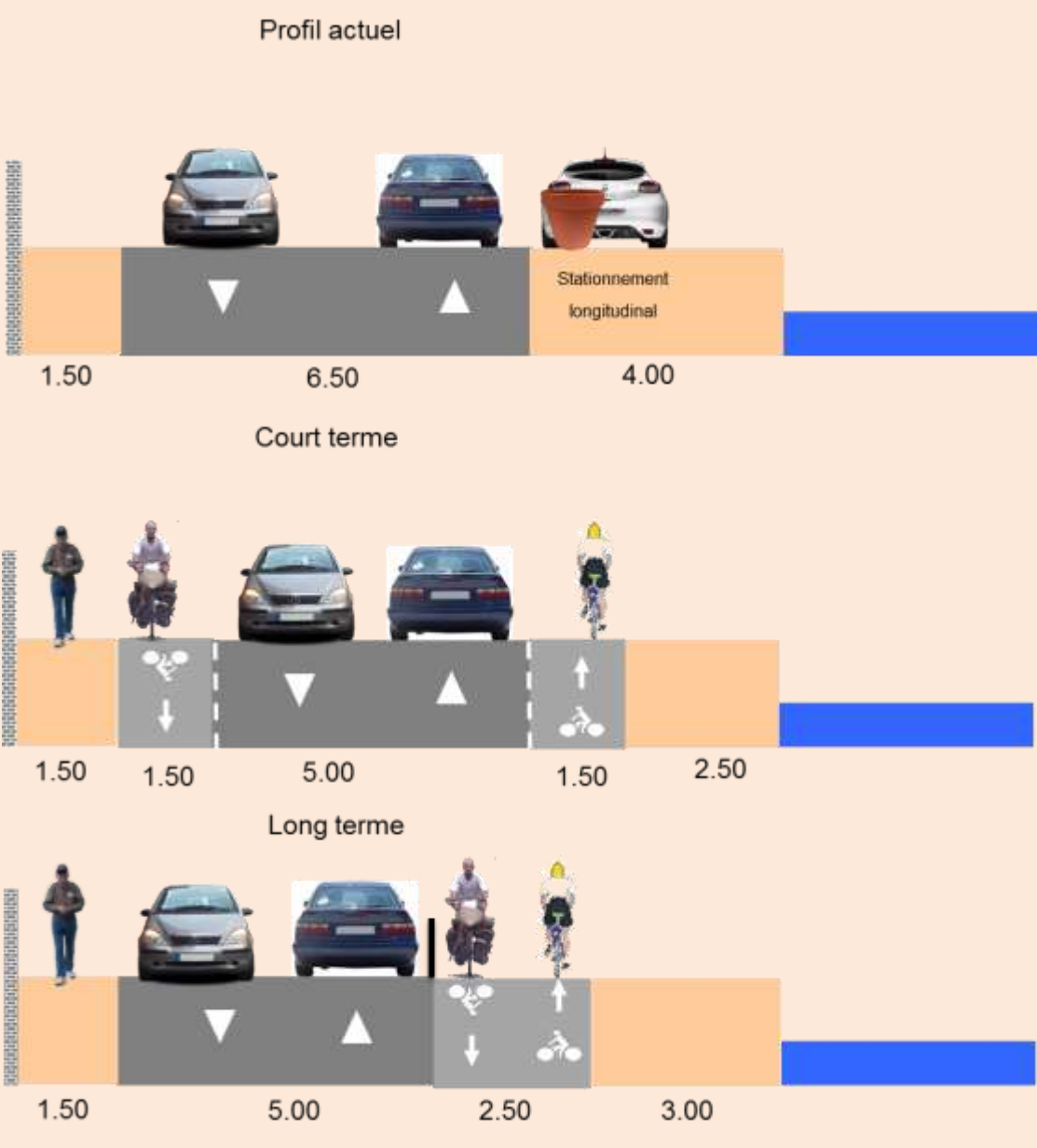
Action 210 ; relier la piste des moulins au quai des moulins		
Objectifs	- Sécuriser une pratique existante - Permettre la continuité du réseau cyclable (euro-véloroute) - Desservir des pôles majeurs de la commune - Relier les communes voisines	
Actions	- Aménagement d'une bande cyclable à court terme - Aménagement d'une piste cyclable à moyen/long terme (veiller à maintenir une transparence hydraulique)	
Maitrise d'ouvrage	Commune	
Partenaires	- Thau Agglomération - Conseil Général - Région - DREAL LR (eurovélo)	
Priorité	- Court terme : bande cyclable (marquage au sol+ panneaux police) - Moyen/long terme : piste cyclable double sens et unilatérale	
Estimation financière	Investissement : 1350ml - Court terme : entre 15 000€ et 30 000€ - Moyen/long terme : entre 250 000€ et 300 000€	
Effets attendu sur l'environnement et le cadre de vie	- Identification de la liaison cyclable - Diminution des vitesses - Identité du Quai des Moulins - Report modal attendu	- Travaux polluants - Transparence hydraulique à confirmer
Suivi et évaluation possible	- Pratique de l'itinéraire - Accidentologie (surveillance des extrémités de section, notamment avec le contresens cyclable) - Vitesses pratiquées le long du quai	



Aménagement de bandes cyclables



Aménagement d'une piste cyclable



Axe 3 : Sécuriser la pratique de la marche et du vélo

Action 301 : sécuriser la promenade du Maréchal Leclerc		
Objectifs	■ Supprimer les points durs ■ Limiter les conflits d'usages	
Actions	■ Supprimer les obstacles ■ Sécuriser le passage du Théâtre de la Mer (action 204) ■ Rafraîchir le marquage au sol ■ Augmenter la communication sur les usages de la promenade de la mer ■ Limiter la vitesse des cyclistes sur la promenade durant les périodes de pointes	
Maitrise d'ouvrage	Commune	
Partenaires	Thau Agglomération	
Priorité	Court terme	
Estimation financière	Investissement : 100 000€ hors section Théâtre de la Mer ■ enveloppe de 50 000€ pour le mobilier urbain et la suppression des obstacles ■ traitement du parking : 40 000€ (revêtement + mobilier + stationnement) ■ suppression des obstacles et identification : 10 000€	
	Exploitation ; Sans objet	
Effets attendu sur l'environnement et le cadre de vie	• Attractivité de la promenade • Baisse des conflits entre usagers • Image positive • Lisibilité des modes de déplacements	• Nécessite des travaux avec emprunte de Gaz à Effet de Serre • Remède par l'accentuation de la ségrégation des modes (séparation physique) alors qu'il serait souhaitable de les intégrer avec une tolérance entre les modes
Suivi et évaluation possible	■ Accidentologie ■ Conflits entre mode ■ Qualité de la circulation ■ Fluidité lors des périodes d'affluences	



Zone de conflit avec les automobilistes



Obstacle saillant



En période de forte affluence piétonne il est possible de contraindre temporairement le cycliste (photo du campus à Montréal Canada)

Axe 3 : Sécuriser la pratique de la marche et du vélo (suite)

Action 302 : sécuriser le franchissement des ponts		
Objectifs	■ Décloisonner les territoires (créer des continuités) ■ Franchir les canaux en sécurité ■ Franchir confortablement les canaux	
Actions	■ Aménager des cheminements piétons conforme aux normes PMR ■ Faciliter le franchissement des ponts par les vélos à travers la création de : • Piste cyclable • Bande cyclable • Aménagement de modération des vitesses ■ Aménager un itinéraire vélo d'un côté et un itinéraire piéton de l'autre côté selon les cas.	
Maitrise d'ouvrage	■ Commune	
Partenaires	■ Région ■ Conseil Général ■ Thau Agglomération	
Priorité	■ Court terme, les ponts identifiés en rouge (cadre) • Pont de la gare • Pont de la Victoire • Pont de Mas Coulet ■ Moyen/long terme	
Estimation financière	Investissement : Selon les ponts traités et le type de traitement mis en œuvre.	
Effets attendu sur l'environnement et le cadre de vie	Meilleur maillage entre les quartiers de la ville Franchissement des canaux plus aisés	Sans objet
Suivi et évaluation possible	Evolution des itinéraires des modes doux (parcours) Développement commercial de part et d'autre des ponts	

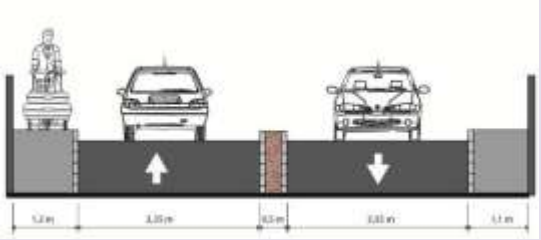
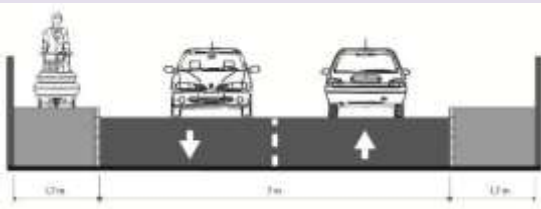
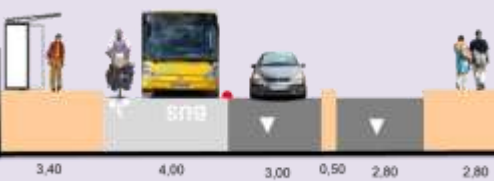
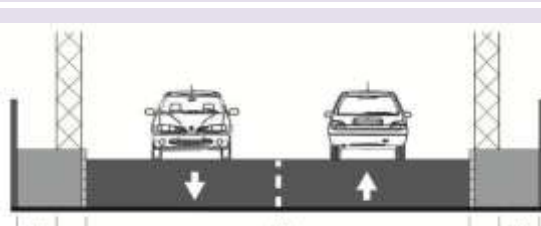


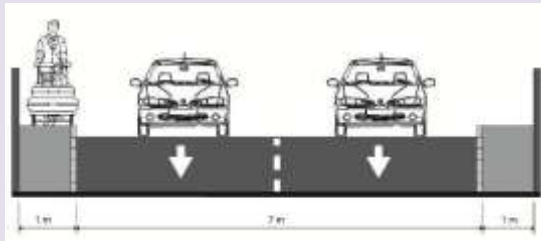
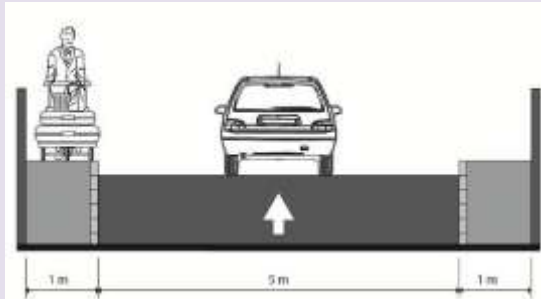
localisation des ponts

	existant	projeté
A- Pont Virla Réduction de largeur de chaussée avec bande cyclable (marquage seul) Estimation : 5 000€		
B- Pont de la Bordigue Réduction de largeur de chaussée avec bande cyclable (marquage seul) Estimation : 6 000€		
C- Pont de la Gare Impossibilité technique de réaliser un aménagement cyclable pour les 2 sens de circulation à moins de réduire la largeur de chaussée à 5m. 1 bande cyclable dans 1 sens et marquage non conforme mais pédagogique pour l'autre sens. Estimation 6 000€		
D- Pont du Tivoli		Pas de solution technique sans modification de l'ouvrage d'art Mise en place de panneaux de police » partageons la route » avec limitation ponctuelle à 30km/h → 1 000€ Mesure provisoire !
E- Pont des Sétois Mise en conformité du cheminement piéton (élargissement), réduction des largeurs de chaussée (2,50m par voie) et marquage non conforme itinéraire pour cyclistes. Estimation 50 000€		

Axe 3 : Sécuriser la pratique de la marche et du vélo (suite)

Action 302 : sécuriser le franchissement des ponts (suite)

F- Pont de Pierre Mise en conformité du cheminement piéton (élargissement), réduction des largeurs de chaussée (3,00m par voie) et marquage non conforme itinéraire pour cyclistes. Réduction du séparateur des voies Estimation 60 000€		
G- Pont de la Victoire impossibilité technique de réaliser un aménagement cyclable pour les 2 sens de circulation. 1 bande cyclable dans 1 sens et marquage non conforme mais pédagogique pour l'autre sens. Estimation 6 000€		
H- Pont de la Savonnerie Pont qui fait office d'aire d'arrêt des bus. Il est souhaitable d'organiser la situation à travers une voir réservé bus et un arrêt avec trottoir élargi pour permettre l'attente et la circulation des piétons. Estimation 70 000€		
I- Pont de la Civette Réduction de chaussée avec décalage de l'axe Mise en place de 2 bandes cyclables Estimation 10 000€		
J- Pont Sadi Carnot		Pas de solution technique sans modification de l'ouvrage d'art Mise en place de panneaux de police» partageons la route» avec limitation ponctuelle à 30km/h ➔ 1 000€ Mesure provisoire !

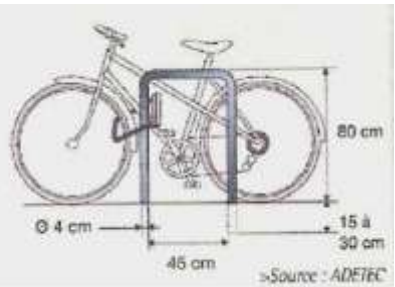
K- Pont des Dockers Largeur de cheminement non conforme Elargissement du cheminement à 1,50m et mise en œuvre d'une bande cyclable Réduction de chaussée à 5m (maintient à deux voies) Estimation 10 000€		
L- Pont du Mas Coulet Elargissement du cheminement à 1,50m et mise en œuvre d'une bande cyclable Estimation 7 000€		

Axe 4 : Promouvoir les modes doux dans la chaîne de déplacements

Action 401 ; mise en place de stationnement vélo sécurisé aux écoles primaires et dans les P+R		
Objectifs	Aménager un itinéraire ne suffit pas pour permettre aux usagers de circuler à vélo. Il faut aussi leur proposer un emplacement sécurisé pour stationner leur vélo sur leur lieu de destination.	
Actions	■ Evaluation du nombre de places de stationnement à mettre en place (ratio nationaux et étude locale par site) ■ Identification des locaux et foncier ■ Autorisation ABF (si nécessaire) ■ Implantation travaux de mise en œuvre des espaces de stationnement ■ Entretien régulier et mise en « fourrière » des vélos qui restent à demeure (6 mois- 1 an)	
Maitrise d'ouvrage	Commune	
Partenaires	■ Conseil Général ■ ADEME ■ Région ■ Thau Agglomération	
Priorité	Court terme	
Estimation financière	Investissement : ■ 35 € par vélo pour un arceau ■ 1 400 € par vélo pour un local en dur ■ Prévision d'une enveloppe budgétaire annuelle de 5 000 €	
	Exploitation : ■ Renouvellement de 10% du parc de stationnement tous les 10 ans	
Effets attendu sur l'environnement et le cadre de vie	• Report modal (moins de voiture) • Moins de bruit • Santé	• Trafic piéton et vélo sur les sites • Présence de « vieux clous » ➔ image pour la ville
Suivi et évaluation possible	■ Nombre de vélo stationné ■ Demande de point de stationnement ■ Vol de vélo en ville	



Types d'établissement	Une place pour
Ecoles primaires	8 à 12 élèves
Collèges et lycées	3 à 5 élèves
Universités	5 à 8 élèves



Exemple de stationnement vélo abrité (commune de Nantes)

Axe 4 : Promouvoir les modes doux dans la chaîne de déplacements (suite)

Action 402 : sensibiliser sur l'attrait des modes doux	
Objectifs	■ Valoriser les modes doux au quotidien ■ Donner une image positive et dynamique des modes doux ■ Sensibiliser sur les questions de la santé (sédentarité – cancers)
Actions	■ Publication et communication ■ Stand lors des salons ou marchés ou foires ou évènements de la commune
Maitrise d'ouvrage	■ Commune
Partenaires	■ ADEME ■ Conseil Général ■ Conseil Régional ■ CCI ■ Association
Priorité	■ Court terme
Estimation financière	Investissement : coûts estimatif de 40 000€ • 2 campagnes d'informations/ sensibilisation par ans (journaux, flyers, autre) • 1 stand d'exposition
Suivi et évaluation possible	Nombre de • publication • flyer distribué • personnes contactées • d'actions



Stand de communication du Grand Lyon sur l'écomobilité



Campagne de communication du Grand Lyon sur les vélos en libre services



Campagne de communication sur la commune d'Avignon

Axe 4 : Promouvoir les modes doux dans la chaîne de déplacements (suite)

Action 403 : aides à l'achat de VAE		
Objectifs	■ Promouvoir les VAE à travers une aide à l'achat	
Actions	■ Subvention de l'achat d'un VAE sous condition d'une convention	
Maitrise d'ouvrage	■ Commune	
Partenaires	■ Vélocistes de la commune	
Priorité	Moyen / long termes	
Estimation financière	Investissement : 5 000 € pour l'aide forfaitaire de 200€ par vélo (25 vélos)	
Effets attendu sur l'environnement	Alternative à la voiture pour les déplacements de courtes distances (6 km maximum) dans une commune avec du relief marqué (Mont Saint Clair)	Les batteries des VAE ont une durée de vie réduite et les processus de recyclage sont encore peu développés.
Suivi et évaluation possible	■ Nombre de vélo en circulation ■ Multiplication du nombre de vélo à assistance électrique ■ Nombre de vélo vendu ■ Demandes en attente	



Exemple de communes qui mettent en place des dispositifs pour encourager l'usage du Vélo à Assistance Electrique (Subvention d'achat ou aide à la location ou location à tarif réduit)

Action 404 : mise en place d'un calendrier annuel d'animations « modes doux ».	
Journée vélo avec prestataire + parcours adulte essai vae dans journal Sète	
Objectifs	■ Créer des rendez-vous de promotion des modes doux tout au long de l'année. ■ Adapter les animations en fonction des saisons et évènements de la commune ■ Adapter les animations en fonction des publics cibles
Actions	■ Mise en place d'un calendrier d'actions ■ Financement des actions à mettre en place ■ Communications, publication des actions
Maitrise d'ouvrage	■ Commune et en particulier le service communication
Partenaires	■ Thau Agglomération ■ ADEME ■ Office du Tourisme
Priorité	■ Court terme
Estimation financière	■ Les enveloppes budgétaires pour cette action pour des communes comparables sont comprises entre 20 000 et 40 000€.par an. ■ Temps agent en organisation et motivation des associations
Suivi et évaluation possible	■ Participation des associations ■ Nombre de participants ■ Evolution des porteurs de projets d'animation ■ Etc.

Préalable (suite)	
Janvier	Début d'année et nouvelles résolutions, il est souhaitable de valoriser l'usage utilitaire et familial du vélo. Un évènement type : « sortons nos vélos » avec un tour de ville sécurisé est pertinent pour rappeler que l'usage du vélo n'est pas réservé qu'aux périodes estivales. Une randonnée familiale et patrimoniale peut être organisée à cette période
Février	Salon des mobilités douces Salon des loisirs « verts » avec une présence de prestataires du vélo tourisme
Mars	Journée vélo dans les établissements scolaire
Avril	Questionnaire sur les pratiques du vélo (orienté utilitaire et familial)
Mai	Animation de révision des vélos sur une des places phare de la commune ou dans un marché (le beau temps reviens, on ressort les vélos) en lien avec les vélocistes
Juin	Journée nationale du vélo (organisation de randonnées urbaine dans la commune) et stands d'informations
Juillet	Animation vélo sur le Lido (bicross)
Aout	Sortie nocturne à vélo tour de Sète (prévention pour le comportement de nuit des cyclistes)
Septembre	Théâtre à vélo Associations sportive sur la pratique du vélo
Octobre	Randonnée à vélo sur la thématique de la découverte du port ou de la découverte des projets urbain (ZAC ouest-ZAC est...)
Novembre	Journée du vélo dans les sites scolaires, administratifs et grandes entreprises (animation essais de vélo à assistance électrique)
Décembre	Journées d'essai de Vélo à Assistance Electrique Journée sur les bienfaits du vélo pour la santé

Axe 4 : Promouvoir les modes doux dans la chaîne de déplacements (suite)

Action 405 : mise en œuvre de PDES dans la commune de Sète		
Objectifs	« démarche collective pour développer l'éco-mobilité à l'occasion des trajets domicile-école ». Promouvoir les modes doux aux établissements scolaires de la commune	
Actions	■ Identifier les partenaires (notamment subventions) ■ Préparer et cadrer le projet ■ Dresser un état des lieux ■ Elaborer un plan d'action ■ Valider et réaliser les actions	
Maitrise d'ouvrage	■ Commune	
Partenaires	■ Etablissements scolaire ■ ADEME ■ Conseil Général ■ Conseil Régional ■ Association de parents d'élèves ■ Entreprises / administrations les plus importantes	
Priorité	Court terme	
Estimation financière	Investissement : entre 20 000 et 40 000€ par établissements ■ Coûts études ■ Coûts actions ■ Temps des agents communaux en charge des PDES	
Effets attendu sur l'environnement et le cadre de vie	• Moins de déplacement automobile • Moins de pollutions connexes • Meilleure intégration des enfants dans leur cadre de vie	Sans objet
Suivi et évaluation possible	Actions mise en œuvre Nombre de personne impliquée Les reports modaux	

Un projet d'écomobilité scolaire comprend les 4 grandes étapes de travail suivantes :



Axe 4 : Promouvoir les modes doux dans la chaîne de déplacements (suite)

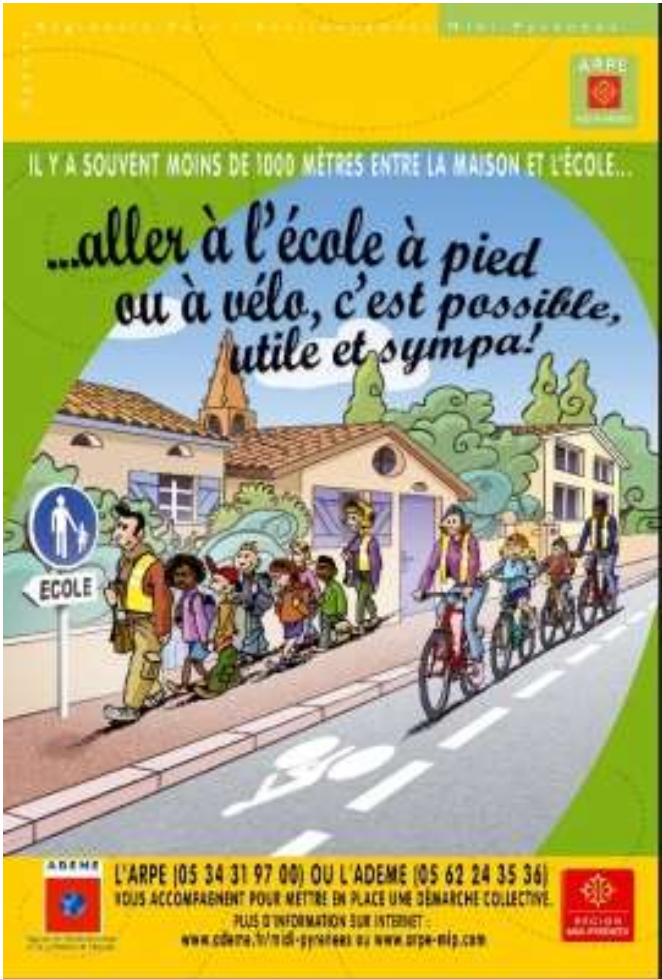
Action 406 : mise en place de vélo-bus et pédibus		
A engager selon la volonté des parents d'élèves		
Objectifs	■ Sécuriser les enfants sur le chemin de l'école ■ Façonner l'autonomie des plus jeunes dans l'espace public ■ Promouvoir les modes doux dans les pratiques quotidiennes	
Actions	■ Indentification des établissements les plus pertinents (réunion parents d'élèves, chef d'établissements, policiers, pompiers...) ■ Identification des arrêts et itinéraires les plus pertinents en concertation avec les parents d'élèves ■ Mise en place de panneaux d'information (pédibus, vélobus) ■ Mise en place d'un relais permanent à la mairie, police et pompier	
Maitrise d'ouvrage	Commune	
Partenaires	■ Associations de parents d'élèves ■ Chefs d'établissements scolaires ■ Police municipale ■ Pompiers ■ ADEME	
Priorité	Court terme	
Estimation financière	Investissement : 2 000€ à 5 000€ par établissement + temps agents communaux ■ Réunions de concertation étude préalable de faisabilité (interne à la commune) ■ Plan + horaires ■ Panneaux de points de rendez-vous	
Effets attendu sur l'environnement	• Moins de voitures • Moins de pollutions • Autonomie des enfants • Santé des enfants	Sans objet
Suivi et évaluation possible	Le montage de ces actions n'est pas la difficulté. Le problème est la pérennisation de ces actions et la présence des parents qui reprennent le flambeau de ceux qui n'y sont plus.	



Pédibus de Clapiers (34)



Vélo bus en Alsace



Source ADEME

Axe 5 : Coordonner les actions

Action 501 : mission animation « modes doux »	
Objectifs	■ Il s'agit de donner à la commune de Sète les moyens humains et techniques pour promouvoir son schéma modes doux. ■ Promouvoir un portail unique pour les partenaires publics ou privés ■ Centraliser les informations extérieures pour mieux les diffuser dans les services de la commune. ■ Promouvoir la politique vélo auprès des partenaires publics et privés
Actions	■ Communiquer et publier : édition de documents graphiques (site web de la ville, journal...) ■ Coordonner (suivi et évaluation des actions engagées (questionnaires, audit...) avec la création d'un observatoire des déplacements ■ Animer : proposer des événements réguliers (interventions auprès des scolaires, administrations et entreprises...) Pour cela il est nécessaire de nommer un référent «modes doux / actifs» au sein des services communaux (technique, environnement, tourisme...) qui pourra : ■ Veiller à la réalisation du schéma ■ Animer les actions de la commune ■ Représenter la commune au cours des réunions techniques en lien avec le réaménagement des voies pour s'assurer de la bonne prise en compte du vélo et des piétons dans les projets
Maitrise d'ouvrage	■ Commune de Sète
Partenaires	■ Thau Agglomération ■ Conseil Général ■ Conseil Régional ■ Ademe ■ Associations locales
Priorité	Court terme
Estimation financière	■ Communiquer et publier : budget annuel de 20 000 € ■ Coordonner : budget annuel de 10 000 € ■ Animer : budget annuel compris entre 10 000 € et 20 000€
Suivi et évaluation possible	■ Publication annuelle sur le site de la commune et/ou dans le journal communal des nouveautés, des évolutions des aménagements et des pratiques ■ Définition des objectifs, lettre de cadrage du Maire

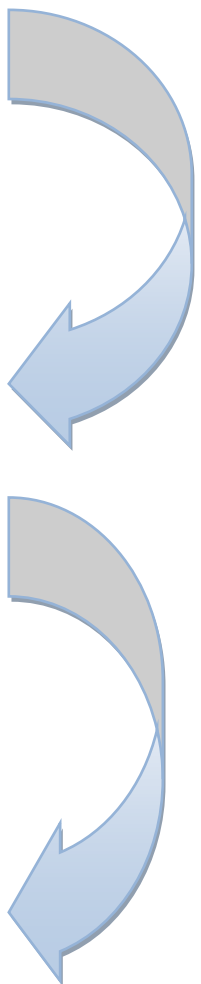
Récolter les informations



Analyser



diffuser - promouvoir



Axe 5 : Coordonner les actions (suite)

Action 502 : mise en place d'un observatoire de la mobilité	
Objectifs	Avoir un suivi de la mobilité à l'échelle communale, en lien avec l'action d'animation modes doux.
Actions	■ Centraliser les informations relevant de la mobilité : • Voirie • Transport en commun • Accidentologie et police • Part modales • Stationnement • Etc. ■ Définir des objectifs (en lien par exemple avec le plan climat énergie) ■ Aider au choix des modes de déplacement des habitants de la commune (déplacement domicile travail) ■ Mise en place d'une plateforme internet
Maitrise d'ouvrage	■ Commune
Partenaires	■ Thau Agglomération ■ Conseil Général ■ Conseil Régional ■ Ademe
Priorité	Moyen terme
Estimation financière	Investissement : budget compris entre 15 000€ et 30 000€ / ans (hors couts de fonctionnement) ■ Temps agent communaux ■ Editions de plaquette d'information ■ Permanence publiques ■ Veille technique
Suivi et évaluation possible	■ Publication annuelle sur le site de la commune et/ou dans le journal communal ■ Nombre de personnes qui ont utilisé le service ■ Nombre de connexion au service

Egis France: la proximité et le dialogue, pour le développement de vos projets

1 Nord-est

40, avenue de la Marne
BP 87 - 59442 Wasquehal Cedex
Tél. : 03 20 28 31 31

2 Ile-de-France

11, avenue du Centre
Saint-Quentin-en-Yvelines
CS 30530 - 78286 Guyancourt Cedex
Tél. : 01 30 48 22 68

3 Grand-ouest

Parc du Perray
7, rue de la Rainière
CS 83909 - 44339 Nantes Cedex 03
Tél. : 02 28 01 90 90

4 Centre-est

170, avenue Thiers
69455 Lyon Cedex 06
Tél. : 04 37 72 45 13

5 Sud-ouest et Outre-mer

Héliopôle - Bâtiment D
33, 43 avenue Georges-Pompidou
BP 13115 - 31131 Balma Cedex
Tél. : 05 62 18 18 00

6 Méditerranée

12, boulevard Frédéric-Sauvage
BP 60446 - 13312 Marseille Cedex 14
Tél. : 04 96 15 20 50

