



Secrétaire : Sandrine Polteau
Trésorière : Astrid Osland
Président : Thibaut Legaye
3, r. Anselme Mathieu à Perpignan
Tèl : 04 68 50 63 93
Web : <http://veloentet.free.fr>
Courriel : veloentet@free.fr

objet : ré-aménagement de la route d'Elne – Consultation Publique.

À M. Le maire de Perpignan

Perpignan, le 16 février 2011

Madame, Monsieur,

dans le cadre de la concertation publique, voici quelques remarques de notre association sur le dossier de concertation de 10 pages mis en ligne sur :

http://grenelle2015.archipel.perpignan.fr/pdfs/concertation_route_elne.pdf

Notre association a pour but de favoriser la pratique et l'usage de la bicyclette, le confort des piétons, et le partage de l'espace entre les différents modes : bus, automobiles, et les modes actifs. Entre les différents profils proposés dans ce dossier, notre préférence va donc au profil numéro 2, pour plusieurs raisons, et avec quelques modifications.

Giratoires en traversée centrale.

Ce profil en travers a tout d'abord notre préférence car la position centrale du bus devrait permettre d'améliorer la traversée des ronds-points par les bus. Cela n'est que très rapidement évoqué dans le dossier, mais n'est carrément pas prévu sur le profil en long proposé dans les schémas. Nous voulons ici souligner que l'aménagement d'une ligne de BHNS¹ devrait prévoir une traversée *en ligne droite* des giratoires pour les bus, (alors que les autres circulations suivent le giratoire et perdent toujours leur priorité sur les TC²). Évidemment l'avenue d'Argelès qui prolonge l'itinéraire au nord n'est pas aménagée ainsi, mais sa configuration actuelle peut facilement être revue dans ce sens là. Par ailleurs, la poursuite de l'itinéraire vers le nord sur l'avenue Kennedy doit de toute façon être aménagée ; elle pourrait donc aussi être aménagée avec les voies bus centrales. Ce principe n'est plus « *expérimental* », ni exceptionnel puisque, s'il était innovant pour le « transmilenio » à Bogota dès 2001, il est maintenant classiquement repris par les lignes de BHNS en France, comme sur le « BusWay » à Nantes, ou le « Triskel » à Lorient.



1 Bus à Haut Niveau de Service.

2 Transport en Commun.

Ces traversées centrales des giratoires peuvent être aménagées sur **tous** les types de ronds-points et tenir compte parfois de configurations particulières. En effet, une fois adopté le principe d'utiliser ce type de carrefour, les solutions aux croisements complexes s'imposent naturellement. Pour s'en convaincre, voici un exemple (parmi ceux, nombreux, qui sont disponibles en ligne), à Lorient, avec ce rond-point en « T » qui doit être traversé « en équerre » par le BHNS.



Profil en travers.

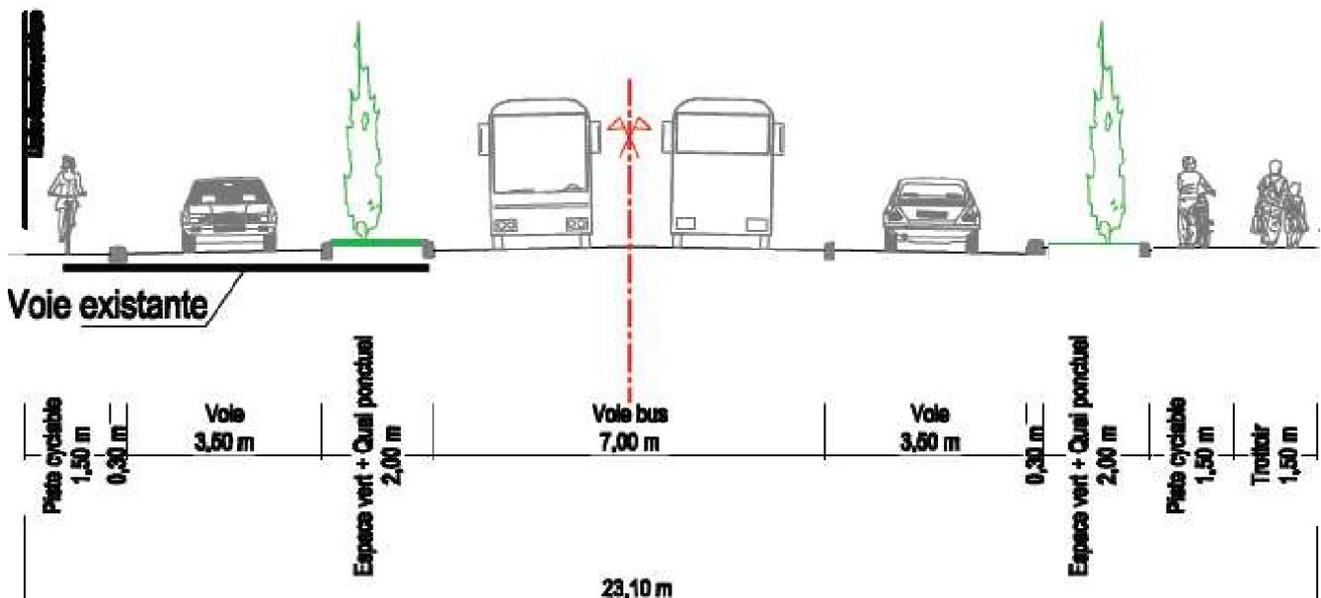
Nous souhaitons cependant proposer quelques modifications du profil en travers numéro 2.

Section courantes

Tout d'abord sur les sections « courantes », c'est à dire les sections où il n'y a pas de stations (d'arrêt) de bus, et donc pas de quais d'embarquement dans les bus. Il nous semble qu'à ces endroits-là, il est dommage d'utiliser une séparation de végétation entre voie bus et automobile, puisque ces deux modes ne se gênent ni par leur bruit, ni par leur proximité. En revanche, cette séparation serait bien plus utile et agréable si elle était placée entre voitures automobiles et voie cyclable.

Nous avons donc modifié l'image de ce profil sur sa partie droite uniquement. On voit donc

- à gauche ce qui est prévu (séparation de végétation entre voie bus et automobile),
- et sur la partie droite ce que nous proposons (entre voitures automobiles et voie cyclable).

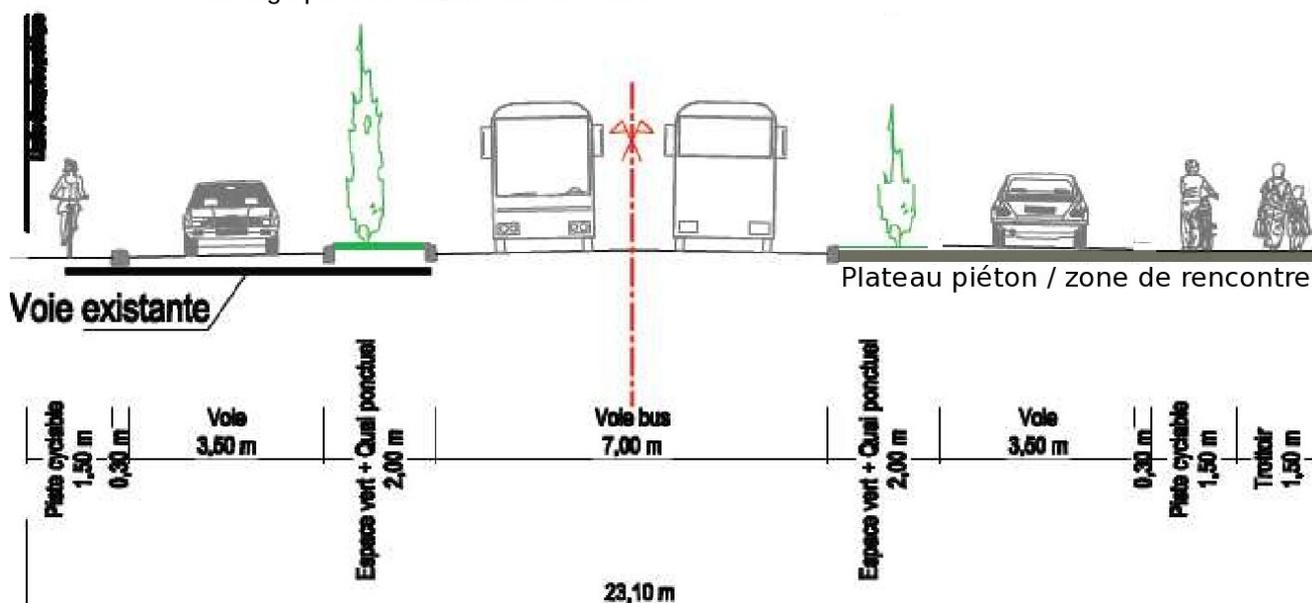


Profil en stations

Ensuite, aux endroits des stations de BHNS, avec les quais d'embarquement, il est bien sûr nécessaire de conserver l'espace occupé par cette séparation végétale le long des voies de bus pour qu'il soit occupé par les quais. Pour faciliter la traversée des piétons vers ces quais, ralentir la vitesse des véhicules à cet endroit et réduire le risque d'accident piétons/auto, nous proposons qu'un plateau, surélevé par rapport à la chaussée en section courante, et au même niveau que les quais et les trottoirs, soit aménagé en espace de rencontre.

Nous avons donc modifié l'image de ce profil sur sa partie droite uniquement. On voit donc :

- à gauche ce qui est prévu par le profil 2 : la séparation de végétation entre voie bus et automobile, mais dont on imagine qu'elle sera à cet endroit-là transformée en quai, avec abri, billetterie automatique etc... ;
- et sur la partie droite ce que nous proposons : le quai, là où nous avons raccourci le végétal, et un large plateau en zone de rencontre.



Évidemment, on imagine que cette solution provoquera un légère « chicane » pour les voitures qui devront légèrement « contourner » les quais. Mais selon nous ce dispositif participera aussi à ralentir les voitures à l'approche des stations et des espaces de rencontre avec les passagers des bus.

Parking

Enfin, le projet prévoit également la construction d'un immense parc de stationnement. Nous sommes surpris qu'on prévoit de couvrir encore quelques hectares de bitume, alors qu'un parc de stationnement commercial énorme se trouve déjà juste de l'autre côté de l'axe réaménagé. On sait que ces grands parkings commerciaux ne sont utilisés qu'une faible partie du temps, et on se souvient que lorsque l'opération d'aménagement du « Méga-Catsillet » a été menée, on nous expliquait que c'est cet énorme parking-là qui servirait de pôle d'échange. On décide aujourd'hui bien légèrement de faire plus que doubler la capacité de stationnement dans ce secteur, en ignorant toutes les conséquences désastreuses de la disparition de terres agricoles si proche de la ville : imperméabilisation, ruissellement, pollution, stérilisation...

En espérant avoir par ces remarques défendu l'intérêt général et le partage équilibré de la voirie entre les différents modes de transport,

Pour l'association **Vélo En Têt**,
son président, Thibaut Legaye.