

La Bavette

LE BULLETIN ANNUEL 2019 DE VÉLO EN TÊT



Retrouvez
toutes les adresses
internet sur la
version PDF
disponible sur
notre site !

POLITIQUE CYCLABLE, SORTONS DE L'IMPASSE, PASSONS À LA VITESSE SUPÉRIEURE !

Depuis plus de 15 ans, l'association Vélo en Têt essaie de faire avancer la cause cycliste sur la ville et le département. Participations à des commissions, rencontres avec des techniciens, diffusion de propositions concrètes en allant jusqu'aux cours de justice pour faire valoir la Loi. Que d'énergie, de mobilisations...

Et tout ça pour ça !

Un aménagement de l'avenue Torcatissans piste cyclable et qui ne prend pas en compte la liaison St Estève-Perpignan, des avenues et des places rénovées à l'identique sans supprimer une seule place de parking, l'absence de réponse aux problèmes de stationnement du vélo la nuit en centre ville, aucun système de location de vélo sur l'Agglo permettant de répondre à la demande des touristes... Un bout de piste par là, un container parking à vélo ici... Malgré la bonne volonté des techniciens que nous côtoyons, on peine à trouver un plan d'ensemble et surtout une véritable ambition ! Pourtant, malgré tout cela, le vélo se développe comme ailleurs et au-delà de la pratique dominicale et sportive. Le vélo est réellement un outil de déplacement du quotidien qui répond aux défis écologiques et sociaux, et contrairement à ce qu'en pense le maire de Perpignan, les mentalités sont prêtes. Nous lançons donc

la pétition "Cyclistes, comptons-nous pour compter !" pour montrer que nous sommes nombreux à vouloir faire du vélo sur notre territoire.

Vélo en Têt comme d'autres associations représente pour les techniciens et les élus une opportunité de pouvoir s'appuyer sur l'expertise d'usagers. Nous ne remplacerons pas ni les uns ni les autres, mais notre pratique quotidienne des déplacements urbains en vélo nous permet de repérer l'aménagement qui fonctionnera, le détail qui gâchera un itinéraire....

En cette veille d'élection locale de la première importance pour nos villes et villages, nous allons consacrer le cahier central de ce Bulletin Annuel aux principes qui fondent l'écosystème vélo, pour une ville qui respire. Nous allons également rappeler pourquoi le Double Sens Cyclable dans la zone 30 est une règle pertinente pour partager la rue, et la différence entre une bande ou une piste cyclable.

Comme nous l'écrivions l'année passée, à la fin c'est forcément le vélo qui gagnera sa place avec la marche à pied et les transports en commun, mais sans volonté politique, ce sera long pour sortir de l'impasse actuelle. Or il y a urgence, climatique et sociale ; il y a une envie de sortir de notre vieux monde fossile et individualiste,

les mouvements de ces derniers mois le démontrent et la bicyclette, symbole de simplicité, de santé, de convivialité et de liberté est une partie de la réponse.

Alors voilà pour celles et ceux qui briguent des mandats, mais aussi pour ceux et celles, citoyen.ne.s, qui veulent peser sur les décisions, nous vous laissons découvrir des moyens d'agir, pour vivre mieux à Perpignan et dans le département ... à vélo !



Cyclistes, comptons-nous pour compter !

En octobre dernier, le maire de Montpellier déclarait ne pas vouloir faire d'aménagement cyclable pour "deux cyclistes". Alors les cyclistes se sont réunis et ils étaient 1200 avec un autocollant "je suis un des deux" ... et la métropole de Montpellier s'est dotée d'un schéma cyclable ambitieux (+317 km de voies cyclables, soit un triplement de l'existant et 1000 places de stationnements vélo) pour un budget de 80 millions d'euros sur les années à venir !

On vous propose de suivre cet exemple gagnant et de se compter à travers une pétition " Pour un territoire cyclable" pour montrer que nous sommes nombreux, au delà des simples adhérents d'associations vélo, à vouloir pouvoir circuler de manière sécurisée en centre urbain, mais aussi entre villes et villages.

Alors n'hésitez pas à signer et faire signer pour un territoire cyclable, retrouvez le lien vers le sondage sur notre site : www.veloentet.fr



COMPTE-RENDU D'ACTIVITÉ

NOS ACTIONS

L'année 2018 a été placée sous le signe de la coopération avec Alternatiba 66 et les associations d'usagers de train (Train en Têt et Train Perpignan-Port Bou). Nous avons rédigé ensemble une plateforme de propositions "Une mobilité soutenable pour tous" que nous avons portée auprès des collectivités, notamment de Perpignan Méditerranée Métropole (consultation pour le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal et Plan de Déplacements notamment). Une série d'actions a suivi.

4 avril • Respir'Action Boulevard des Pyrénées

Symboliquement réunis devant le collège Jean Macé, un groupe scolaire de 900 élèves en y intégrant primaire et maternelle, asphyxié par la pollution atmosphérique, nous avons réclamé un traitement urgent de cette autoroute dans la ville que constitue l'axe Pont Arago / boulevards.



18 avril • Conférence - Pollution de l'air : du constat à l'action !

Avec l'intervention de deux membres actifs de Vélo en Têt : Olivier Brun, pneumologue sur les effets de la pollution, et Serge Pioli qui a présenté les propositions du Conseil Développement Durable de PMM dont il fait également partie

7 juin • Vélorution = Rue FOCH, fêtons la piétonisation !

Nous sommes allés à l'inauguration de la partie piétonne de la rue Foch pour dire notre satisfaction, nous le demandons depuis toujours ! La remise en place de notre DSC préféré a été réalisée au dernier moment, mais en insistant un peu, le panneau était là le jour J.



6 juillet • Inauguration de l'avenue Torcatis = encore un RDV manqué avec les cyclistes du quotidien !

Autre inauguration, autre ambiance : la rénovation à grand frais de l'avenue Torcatis s'est faite sans piste cyclable, sous prétexte que la promenade pouvait accueillir les vélos. Oui mais ... une promenade est faite pour que les enfants circulent librement dans tous les sens. Oui mais ... la promenade est séparée de la rue par une série de marches, il n'y a que 3 plans inclinés sur les plus de 700 mètres de la promenade. Il y avait pourtant largement la place de faire un aménagement continu ! Le DSC sur la rue a été peint en catastrophe la veille de l'inauguration, car nous avons annoncé notre venue, c'est dire comme on a intégré le vélo dans les réflexions ...

8 septembre • Vélorution contre la pollution atmosphérique

Prévu avant les vacances, cette vélorution a coïncidé avec la première marche pour le climat. Une centaine de cyclistes pour cette vélorution festive, dont le thème était "Des boulevards libérés pour mieux respirer".

21 et 22 septembre • Village des Alternatives et Alternatiba Tour à Perpignan

Vendredi 21 septembre, une conférence avec les élus de PMM pour leur présenter notre plateforme de propositions

Samedi 22 septembre : Village des Alternatives sur la place de la Victoire, et grande vélorution de 200 cyclistes pour accueillir le Tour national en fin d'après-midi



De marche en marche, avec les Citoyens pour le Climat

Nous participons aux marches pour le climat, la conscience des enjeux écologiques progresse dans la société, défendons des transformations collectives !

23 janvier 2019 • Action Cédez le passage cycliste : un succès !

En ce début d'année, nous avons formulé un vœu pour 2019 : l'implantation de ce dispositif (voir cahier central) à Perpignan. Nous avons testé

le dispositif au carrefour St Martin, sensibilisé les automobilistes et offert les deux premiers panneaux à l'élue à la Mobilité. Et nous avons reçu une réponse positive : la mise en oeuvre sur 26 carrefours pour 8 000 € d'investissement (on l'avait dit, c'est pas cher !) est prévue. Nous attendons une réunion de concertation avec les services techniques pour savoir quels carrefours seront équipés.

NOS RELATIONS AVEC LES COLLECTIVITÉS

Schéma cyclable inter-communal de
Perpignan Méditerranée Métropole (PMM)

Avis de consultation ! Plan Climat Air Energie Territorial de Perpignan Méditerranée Métropole

Ce plan est une obligation : il doit décrire les ambitions et les actions de la collectivité, à l'horizon 2030 et 2050, pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et les polluants atmosphériques. Fondu dans le document 'Programme Objectifs de Développement durable', ce plan climat est en consultation en ligne du Jeudi 16 mai au vendredi 14 juin 2019. **Donnez votre avis sur le site de PMM !**

Nous contribuerons bien sûr à cette consultation, dans la continuité de notre plateforme de propositions. N'hésitez pas à lire notre analyse bientôt en ligne sur notre site, pour vous aussi contribuer et demander de l'ambition à la collectivité !

Ce schéma, obligatoire, a pour objectif de planifier l'amélioration des liaisons cyclables inter-communales sur le territoire de la communauté urbaine. Nous avons participé à plusieurs réunions et eu de nombreux échanges avec la direction de la Mobilité de PMM pour leur apporter notre connaissance des liaisons et notre vision des priorités.

Le schéma doit être présenté prochainement au vote de l'assemblée communautaire, avec un budget dédié. Nous espérons que les ambitions du schéma seront à la hauteur des enjeux !

• **Réunions de travail avec la commune de Perpignan** : Avenue Torcatis, pont Joffre, avenue du lycée, et au delà, échanges réguliers pour connaître les projets et proposer des aménagements (voir action Cédez-le-passage)

• **Rencontre avec le nouvel élu au Vélo au Conseil départemental, M. Martinez** : Une rencontre cordiale en ce début 2019, avec une volonté d'avancer : il y a beaucoup de dossiers au niveau départemental, nous espérons que ça avance vite et bien !

POUR UNE POLITIQUE VÉLO AMBITIEUSE !

Les collectivités (communes, communautés de communes et urbaine, conseil départemental) mettent souvent en avant dans leurs publications de grandes ambitions et de belles réalisations. ... Oui, de plus en plus d'aménagements sont réalisés et on s'en félicite ! L'idée Vélo progresse peu à peu auprès des technicien-nes et des élu-es. Certaines illustrations de ce dossier donneront à voir ce qui se fait de mieux dans le département. Mais on est encore loin du compte ! Nous qui roulons quotidiennement ou régulièrement, nous ne pouvons que le constater, surtout dans la ville centre : continuité jamais complète, obstacles et points noirs, bordures pas au bon endroit, mise en concurrence sur les trottoirs avec les piétons, ... Pour un vrai développement de la pratique, il ne faut pas penser les aménagements ni pour les convaincus que nous sommes (qui savent gérer les dangers d'une circulation avec les voitures), ni uniquement pour les promeneurs du dimanche (car alors les circuits sont peu directs), mais pour toutes celles et ceux qui feraient du vélo si elles/ils se sentaient en sécurité : la sécurité ressentie est un facteur essentiel de basculement !

Ce quatre pages (en téléchargement sur le site de Vélo en Têt) a pour objet de préciser les orientations que nous souhaiterions que les politiques publiques prennent à court et moyen terme pour la mise en œuvre d'une véritable ambition pour le vélo du quotidien, qui désengorge nos communes de la pollution atmosphérique et de l'insécurité routière.

Nous n'inventons rien : ce sont les principes que portent nos fédérations au niveau national (Fédération des Usagers de la Bicyclette - FUB - et Fédération des Véloroutes et Voies vertes - AF3V -), c'est ce qui est mis en avant dans les nombreux documents techniques du CEREMA (organisme public, dont nous reprenons plusieurs illustrations), c'est ce qui se fait ailleurs : c'est possible ! N'hésitez pas à diffuser ces propositions auprès des candidat-es aux prochaines élections municipales !

1 - Les principes d'une politique vélo

Une vision générale de la circulation, une organisation de l'espace urbain

Faire une place aux piétons et aux vélos en milieu urbain, c'est repenser la place de la voiture : la voiture prend en effet la place qu'on lui laisse, c'est là son principal défaut ! Le premier frein au développement de vélo quotidien n'est pas le manque d'aménagements mais la pression automobile (voir les résultats du baromètre cyclable dans la Bavette 2018), qui accentue le sentiment d'insécurité et rend du coup ces aménagements indispensables. Invertissons la logique ! Modérons la vitesse, canalisons le flux automobile et offrons de véritables alternatives !



Il s'agit donc de penser un plan de circulation, en définissant des zones apaisées (zone 30, zones de rencontre, zone piétonne) pour les quartiers résidentiels et les centres urbains, puis les axes de desserte locale où la conception de la voirie peut limiter la vitesse, puis les axes de liaison avec les communes adjacentes. Sur ces deux derniers types d'axes, des aménagements cyclables en site propre sont nécessaires pour protéger les cyclistes.

Une nécessaire cohérence des aménagements et un souci du détail !

Conseil Départemental, Communauté urbaine et communes interviennent sur les aménagements cyclables en fonction du statut de la voirie. Or ces collectivités ne mettent pas en œuvre les mêmes règles d'aménagement pour traiter les ronds-points, la signalisation, ... ni la même politique d'entretien des pistes.

>>>

Piétons, vélos, voitures : chacun sa place, plus de pistes sur les trottoirs !

Pour être efficace dans les déplacements quotidiens, une liaison cyclable (piste, bande) le long d'un axe doit avoir la même priorité que la voie automobiliste quelle que soit la longueur. Or elles sont trop souvent reportées sur les trottoirs, avec une rupture de priorité à chaque croisement de rue latérale. Et pourquoi ? Souvent il y a la place pour un aménagement dédié mais il faut sacrifier des places de stationnement sur un des 2 côtés, et les élu.e.s ont très rarement ce courage ! Conclusion, on investit pour 20 ans sur de mauvaises bases. En plus d'être inefficace, ce dispositif met en concurrence piétons et cyclistes, qui ne se déplacent pas à la même vitesse (10 à 15 km/h pour un cycliste contre 4/5 km/h pour un piéton).



Avenue Joffre à Perpignan : Plus d'1 km de piste sur trottoir, quelle place reste-t-il pour les piétons ?



Distinguer les espaces de circulation pour le confort de tous



Nous demandons aux collectivités parties prenantes :

- Une cohérence dans le traitement des aménagements : règles homogènes sur les parcours, aménagements systématiques comme les sas vélo, traversée des voiries, ronds-points, ...
- Une politique concertée (et financée !) d'entretien des aménagements
- Une cartographie commune des aménagements et de préférence en open source
- De tester les aménagements réalisés pour voir ce qui est à modifier avant leur livraison

Un budget conséquent et sur le long terme pour la politique Vélo

Aujourd'hui la plupart des aménagements ne sont réalisés que s'ils ne coûtent pas cher ou qu'une opportunité se présente (place disponible lors d'une réfection de voirie/réseau par exemple). En conséquence les discontinuités ou points noirs sont très rarement traités car ils s'expliquent généralement par une difficulté technique. Or ce sont ces discontinuités qui génèrent le sentiment d'insécurité pour les cyclistes et qui en dissuadent beaucoup de faire du vélo leur moyen privilégié de locomotion.

De plus doter Perpignan de liaisons sécurisées entre ses quartiers et vers sa première couronne nécessite la réalisation de nouveaux axes. Nous espérons que le schéma cyclable de la communauté urbaine en cours de finalisation sera à la hauteur des enjeux, avec la création de nouveaux axes structurants, en site propre si c'est nécessaire !

Plus d'obstacles sur les cheminements cyclables et piétons !

Passerelle sur la Têt, sur la Basse, accès aux voies vertes : sous prétexte d'empêcher les circulations motorisées, les aménagements réservés aux mobilités douces se voient équipés de dispositifs 'anti-intrusion' qui empêchent l'accès aux usagers auxquels l'aménagement est réservé et deviennent inaccessibles aux PMR (Personnes à Mobilité Réduite) : cherchez l'erreur ! La mobilité douce se conjugue sous toutes les formes et les gabarits, car le vélo s'adapte à tous les besoins : transporter ou livrer des courses, véhiculer les enfants, ... Arrêtons de raisonner à l'aune des véhicules motorisés et de mettre des obstacles à la mobilité !



Mais au delà des aménagements, une politique Vélo doit se soucier du stationnement (qui participe à la lutte contre le vol, autre frein majeur à la pratique), du développement des services vélo (réparations, Location, ...) et de l'intermodalité (conjugaison de plusieurs modes de transport sur un même trajet).

Le développement de l'usage du vélo ne se fera pas sans un investissement conséquent, ce qui nécessite de doter la politique Vélo d'un véritable budget et de ressources humaines dans les services qui en ont la charge.

Ne nous y trompons pas : il y a toujours de l'argent pour les aménagements routiers (la seconde section de la rocade ouest de Perpignan = 39 millions €), qui ne font qu'accentuer le problème en augmentant les possibilités de circulation. Réorientons les budgets vers les mobilités douces!

2 - Quels aménagements cyclables ?

Les aménagements vélo et les dispositifs de partage de la voirie sont prévus par le code de la Route : que dit la loi exactement ? Un ABCédaire des aménagements vélo, pour avoir les idées claires !

En milieu urbain : mixité et zones de circulation apaisée

Aire piétonne

Section ou ensemble de sections de voies en agglomération, hors routes à grande circulation, constituant une zone affectée à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente. Dans cette zone, seuls les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone sont autorisés à circuler à l'allure du pas et les piétons sont prioritaires sur ceux-ci. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation. Les vélos sont généralement autorisés à rouler, mais à vitesse réduite.



Zone de rencontre (zone 20)

Section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes justifiées prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.



Zone 30

Section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse

des véhicules est limitée à 30 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes justifiées prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.



Double Sens Cyclable DSC

Lorsque la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 30 km/h, les chaussées sont à double sens pour les cyclistes sauf décision contraire justifiées de l'autorité investie du pouvoir de police.



Notre avis sur les DSC : un dispositif pertinent en centre urbain et quartiers résidentiels

On nous dit souvent : " C'est dangereux de faire du vélo à Perpignan, et notamment c'est n'importe quoi les vélos dans les sens interdits ! " Pour rappel, les sens uniques ont été instaurés pour les voitures, et notamment pour créer du stationnement latéral. Les Double Sens Cyclables permettent aux cyclistes de circuler en sens inverse, dans l'objectif d'aller au plus court car le sens interdit conduit à effectuer des détours. Ce dispositif est obligatoire dans les rues où la vitesse est limitée à 30 km/h, avec une signalisation qui peut être 'légère' (pictogrammes au sol) mais le DSC peut aussi être implanté dans des rues à 50 km/h (à ce moment-là, une bande ou piste à contre sens est nécessaire).

En pratique

On constate un sentiment de surprise notamment pour l'automobiliste qui se retrouve nez-à-nez avec le vélo. Il est effectivement mis devant le fait de partager un espace qu'il avait l'habitude d'occuper seul. Mais le retour d'expérience est formel, il n'y a pas d'accidentologie supplémentaire sur les DSC, plutôt moindre (retour d'expérience belge où les DSC sont généralisés depuis 2004, et plus récemment de Paris et Strasbourg) : pour

cause car il y a co-visibilité entre le cycliste et l'automobiliste, qui s'adaptent à la situation pour se croiser et ralentissent. Ce dispositif participe donc à l'apaisement de la circulation, en obligeant les voitures à partager l'espace et ce, sans mise en danger des cyclistes.

Quelques conseils :

Les véhicules n'ont aucune envie de vous écraser, mais peuvent ne pas vous voir. Pour être sûrs d'être bien vu, roulez presque au milieu de la voie. Une fois que vous avez constaté que le véhicule venant en face vous a bien vu (échange visuel, ralentissement, serrage à droite), rabattez vous aussi à droite pour que vous puissiez vous croiser facilement.

Dans tous les cas, soyez vigilants aux croisements: les voitures arrivant des rues latérales ne regardent pas forcément de votre côté quand vous êtes en DSC.

Souriez ! Un échange visuel avec votre interlocuteur est le meilleur moyen de partager la rue avec courtoisie !

Cédez-le-passage cycliste : pertinent, peu coûteux, et sécurisant !

Moyennant la prise d'un arrêté municipal et la mise en place de la signalisation adaptée



(panneaux placés sous le feu tricolore), le cédez-le-passage cycliste au feu permet aux cyclistes de franchir le feu rouge sans marquer l'arrêt, sous réserve de céder le passage à tous les usagers, en particulier les piétons bénéficiant du feu « vert » pour traverser. Cette évolution du code de la route datant de 2010 a d'abord été circonscrite au tourne-à-droite, puis étendu en 2015 à toutes les directions. Le feu rouge devient un cédez-le-passage pour les cyclistes pour la ou les directions indiquées sur le panneau.

En évitant des arrêts répétés, cette mesure facilite la circulation du cycliste ; son trajet en ville devient plus fluide et plus rapide. Elle lui permet aussi de s'engager au moment le plus opportun et ainsi de se soustraire à des situations dangereuses, comme se trouver dans l'angle mort d'un véhicule qui tourne.

Les caractéristiques physiques spécifiques du vélo autorisent ce dispositif. En effet, son faible gabarit permettant une position avancée, l'absence de carrosserie et sa vitesse d'approche modérée à un carrefour offrent au cycliste une meilleure visibilité et une meilleure perception auditive que celles des automobilistes. Et des conducteurs de deux-roues motorisés. Les faibles dimensions du vélo lui permettent en outre une réinsertion sans gêne dans le trafic une fois le feu

franchi.

Ce dispositif responsabilise les cyclistes qui choisissent le moment opportun pour s'insérer dans le carrefour et sans gêner les autres usagers. Ce dispositif accroît la sécurité des cyclistes car il leur permet de réaliser leur mouvement dès que le carrefour s'est vidé des véhicules motorisés qui ont le feu vert, et avant que les véhicules stoppés par la phase rouge ne s'avancent sur le carrefour : décalé par rapport au flux des autres véhicules, le cycliste évite ainsi certains conflits particulièrement dangereux comme ceux avec les véhicules lourds en mouvement tournant (angle mort), une des principales causes d'accident souvent mortel pour les cyclistes.

Les aménagements dédiés aux vélos - Séparation de la circulation

Piste cyclable

Chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues.

La piste cyclable peut être conseillée ou obligatoire, unidirectionnelle ou bidirectionnelle (la largeur est respectivement de 2 m et 3 m).

Bande cyclable

Voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues sur une chaussée à plusieurs voies.

Une bande cyclable ne peut être bidirectionnelle. Elle se situe obligatoirement sur la chaussée. Sa largeur minimale est de 1,5 m. En présence de stationnement longitudinal, une surlargeur de 50 cm est recommandée.

Réseau inter-urbain

Voie verte

Route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers. Une voie verte ne peut être un trottoir, ne peut se situer sur une chaussée automobile. C'est une voie propre. La largeur recommandée est de 3 à 5 m.



Le diable se cache dans les détails : n'oublions pas les traversées de voirie ! Qui ne s'est pas retrouvé bien embêté pour traverser une route, une avenue, le bec dans l'eau sur une fin de piste !

3 - Services vélo

Stationnement et protection contre le vol

Second frein à la pratique du vélo : le vol ! Comment pédaler quand son vélo a disparu ? Il s'agit donc de développer des bonnes pratiques d'accrochage (voir dossier FUB sur le sujet) mais également des dispositifs de stationnement sécurisé, notamment en centre urbain où les logements ne disposent pas souvent de locaux dédiés. De multiples formes existent : locaux sécurisés, zones dans les parkings surveillés, 'box vélo' comme celles qui ont été installées à Perpignan (mode d'emploi sur notre site).

Des financements pour le stationnement et l'éducation Vélo, profitons-en !

Le programme Alvéole, porté par la FUB et ROZO, va permettre de financer le déploiement de 30000 places de stationnement vélo au sein des pôles d'intermodalité, dans les établissements scolaires et universitaires, dans les logements sociaux ainsi qu'à proximité des établissements publics. Grâce aux certificats d'économies d'énergie (CEE), les investissements seront couverts à hauteur de 60%. Avis aux collectivités, organismes HLM et gestionnaires d'établissements scolaires ! Alvéole finance également un large panel d'actions : apprentissage du vélo et circulation dans le trafic, sensibilisation à la sécurisation de son vélo, ateliers pour choisir un vélo adapté à sa pratique, contrôles techniques des vélos, apprentissage des bases de la mécanique de la bicyclette.

Plus d'infos [ICI](#)

Locations courte et moyenne durée

Un système vélo doit offrir la possibilité de louer une bicyclette pour quelques jours (visiteurs) ou quelques mois (étudiants). Les solutions choisies pour les cautions ne doivent pas priver d'accès les personnes aux faibles revenus ou ne possédant pas de carte bancaire ou de chèque



Apprentissage du vélo - Vélo-école

Faire du vélo en ville, pas si simple quand on n'est pas habitué ! Une vélo-école s'adresse aux adultes qui souhaitent apprendre à faire du vélo ou à évoluer de façon plus sûre dans la ville. A Perpignan, la Casa Bicicleta offre ce service développons-le !

Ventes et réparations

Professionnels et ateliers vélo participatifs, il faut des lieux où l'on peut acheter, équiper et réparer son vélo. Avec un réseau de plus en plus dense (rappelez-vous, on se déplace à vélo, il s'agit donc de services de proximité !), ces services vélos permettront l'essor de la pratique.

Et au final : plus de souplesse, plus d'intermodalité !

Stationnements dans les gares, services de location, transport des vélos dans les trains et les bus : tous ces éléments concourent à faire du vélo un maillon d'un parcours où l'on utilise plusieurs modes de transport consécutifs, pour que le maximum de personnes puissent choisir le vélo pour se déplacer.



DÉVELOPPER LE SYSTÈME VÉLO, C'EST GAGNANT !

Moins de bruit, de pollution et de violence routière



Plus d'activité physique



Un apprentissage de l'autonomie pour les plus jeunes

Des services et des emplois locaux



Le développement d'un tourisme intelligent, avec beaucoup moins d'impacts environnementaux

Pour LA SANTÉ, l'ÉCONOMIE, le VIVRE-ENSEMBLE, la pratique du vélo dessine une autre ville et un autre territoire



ACTU VÉLO

Les aménagements en ville

Rue Foch

Enfin piétonisée sur sa partie basse ! Ca apaise la circulation en centre ville, c'est bien pour cela qu'on le demandait depuis 10 ans. On espère que l'extension de la piétonisation sur le haut de la rue jusqu'au Conservatoire verra bientôt le jour.

Avenue Torcatís

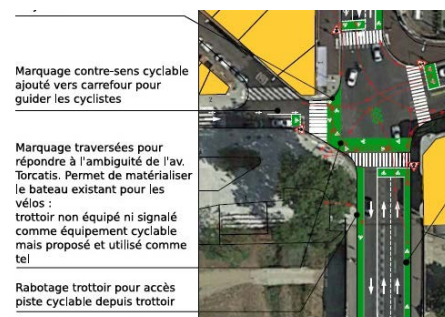
RDV manqué pour les cyclistes du quotidien (voir notre CR d'activités).

Avenue du lycée - place St Martin

Une piste bidirectionnelle en site propre est en cours de réalisation sur un bout de l'avenue du Lycée, qui desservira le lycée Arago, mais aussi le groupe scolaire Jules Ferry : on ne peut que s'en réjouir. Par contre, ce ne sera que ce tronçon : alors que l'on refait aussi la place St Martin (haut de la rue Foch), il n'est pas prévu de circulation cyclable sur la place et de traversée sécurisée du boulevard vers le conservatoire. Pire, pas une seule place de stationnement ne sera supprimée sur la place, à quoi sert de la rénover ?! Depuis le carrefour St Martin direction avenue Julien Panhot, pas plus de continuité, puisque la rénovation de l'avenue (il y a bien longtemps maintenant) ne comprenait pas d'aménagement cyclable, enfin si : un bout de piste sur le trottoir de l'église à Bon Secours, inopérante !

Rénovation du Pont Joffre

Il y aura une bande cyclable des deux côtés. Nous avons proposé des solutions concrètes pour faire une continuité et donner une visibilité aux circulations des vélos côté Torcatís : on attend la réalisation !



Avenue Joffre

La rénovation se poursuit, avec une piste sur le trottoir ni pratique ni confortable sur plus de 1 km, ce qui laisse très peu de place aux piétons (cf livret central). On n'a pas voulu supprimer du stationnement, voilà le résultat !

Véloroutes et voies vertes

Vallée de l'Agly - V81

Ça y est, les consultations de la déviation d'Estagel sont lancées et les plans actuels incluent une piste cyclable en bordure de cet aménagement. Ce fragment de piste fait partie de l'itinéraire supposé de la V81 dite route du Piémont Pyrénéen reliant le Barcarès à Biarritz. Il permettra la liaison avec Cases de Pène et Rivesaltes en bordure d'Agly pour les habitants d'Estagel en attendant de pouvoir relier Maury dans de bonnes conditions. Espérons que les aménagements cyclables suivront vite ces travaux de contournement.

Vallée du Tech - Pyrenexus - La forge del Mig

Le conseil départemental a ouvert récemment un aménagement sur les traces de l'ancienne voie ferrée de la forge del Mig en direction de Saint-Laurent-de-Cerdans. Il peut permettre de proposer un autre itinéraire parallèle à la Pyrenexus en évitant la D115. Souhaitons qu'un balisage vienne rapidement le compléter pour guider les cyclistes vers Serralongue, Lamanère et le col d'Ares.

Autour de Perpignan

Saint Estève

L'avenue de l'aérodrome est transformée en voie verte. Enfin, seulement le trottoir sera transformé en voie verte (voir définition Voie Verte). Et seulement au niveau de l'avenue de l'aérodrome. Pourtant, une piste cyclable venant de Perpignan arrive au Mas Romeu, des logements sont créés à cet endroit et aucune liaison n'est envisagée vers cette "voie verte" projetée ... discontinuités toujours ! Il est vrai que les très larges trottoirs de l'avenue de la Mirande sont utilisés pour stationner confortablement les automobiles.

Villelongue de la Salanque

Sur cette voie verte reliant l'Eurovélo 8 à Perpignan, la traversée de Villelongue reste une des principales discontinuités. Les consultations d'entreprises sont lancées et là encore, pas d'aménagement cyclable, il aurait fallu supprimer des stationnements. Nous aurons peut être une zone 30 voire des dessins de vélo sur les trottoirs. Tant pis, nous attendrons le projet de voie verte sur la Têt.

Claira

Superbe aménagement parallèle à la voie automobile allant de Claira vers Saint Hyppolite. Dommage qu'il se finisse en limite de canton et que le revêtement devienne chaotique à cet endroit.

Vallée de la Têt

Ce projet doit permettre de proposer une liaison douce le long de la Têt depuis Canet jusqu'à Prades. Les premiers aménagements de Perpignan Méditerranée Métropole doivent voir le jour cette année du côté de Saint-Feliu-d'Avall. N'ayant pas plus de détails, nous suivrons les aménagements avec attention. De son côté, le département a réalisé un balisage depuis Saint-Feliu jusqu'à Bouleternère. Dommage que les plus bucoliques routes et chemins situés entre Nefiach et Corbère n'aient pas été utilisés pour cet itinéraire.

Agulla de la Mar

Ce projet enfoui dans les cartons du département depuis plusieurs années va enfin voir le jour dans sa partie la plus touristique au nord du golf de Saint Cyprien. S'il est mené à terme, ce projet proposera une voie de circulation douce structurante le long de ce canal au delà de Corneilla del Vercol.



ASSEMBLÉE GÉNÉRALE !

Le RDV démocratique annuel de VELO EN TÊT se déroulera le **lundi 27 mai 2019 à 20H30 dans le local de la Casa Bicicleta 13 rue de la Lanterne à Perpignan**. L'occasion d'échanger sur les actions passées et futures de l'association. Notre association est administrée par un collège renouvelé chaque année : bonnes volontés attendues à bras ouverts !

TRAIN & VÉLO

Le meilleur ami du vélo pour augmenter sa portée est le train !

- Signez la pétition pour l'embarquement des vélos dans les transports collectifs : www.monvelodansletrain.fr
- Le Collectif Oui au Train de Nuit (www.facebook.com/ouiautraindenuit/) est actif auprès de nos Députés et Sénateurs pour que la Loi d'Orientation des Mobilités examinée en ce moment redonne toute sa place aux Trains de Nuit qui transportent les vélos non démontés.
- Pour les infos de la SNCF sur les vélos à bord des trains : www.oui.sncf/services-train/velo-a-bord
- Conseils de pro : Guide pratique "Voyager en train avec son vélo" par CycloTrans Europe. eurovelo3.fr/guide-trainvelo-mis-a-jour-mai-2019/



ALTERNATI'MED - UN TOUR À VÉLO POUR LA MÉDITERRANÉE

Pour sensibiliser à l'urgence climatique et mettre en lumière les initiatives porteuses de solutions pour un avenir durable, Alternatiba66 a organisé trois circuits à vélo le long des fleuves des Pyrénées-Orientales (2015 la vallée de la Têt, 2016 le Tech, 2017 l'Agly). Naturellement, le prolongement de ces tours nous amène jusqu'à la Méditerranée !

Le Tour transfrontalier Alternati'Méd du 3 au 12 juin, en voilier et à vélo, partira de l'Estartit

en Catalogne, pour aboutir à Port la Nouvelle dans l'Aude. Son but est de faire connaître les zones marines protégées et de soutenir le développement de ces îlots de protection et de restauration. À tout moment on peut rejoindre le groupe de cyclistes. Ce n'est évidemment pas une compétition sportive, les étapes sont courtes. Les visites et les animations sont ouvertes à tous.

Contact : alternatiba66@laposte.net

Le programme : facebook.com/Alternatiba66



CONFÉRENCE RESPIRONS !

Olivier Brun, pneumologue et membre de VET, présentera une conférence sur les effets de la pollution atmosphérique sur la santé humaine. Venez nombreux... à bicyclette !

Lundi 24 juin - 18H30

Atelier d'urbanisme, 54 rue Rabelais



LA CASA BICICLETA

Dans cet atelier d'autoréparation, vous pourrez réparer vous-même votre vélo. Pièces détachées (neuves ou d'occasion) et outils sont à votre disposition et des bénévoles vous conseillent dans vos réparations. **Adhésion : 10€/an, 20€ pour les familles**

13 Bis rue de la Lanterne
09 83 50 23 11 • casabicycleta.org
L'atelier est ouvert :
Mercredi 16h-19h • Jeudi 18h-21h
Vendredi 15h-19h
Samedi 10h-12h30



ADHÉSION 2019

La force de notre association passe avant tout par le nombre de ses adhérents. En 2019, le vélo à Perpignan a besoin de votre (ré)adhésion pour continuer sa progression !

La cotisation est à partir de 5€, que vous pouvez payer :

- soit en ligne ou flashez le QR Code ci contre avec votre smartphone
- soit par chèque à l'ordre de Vélo En Têt, à envoyer par courrier au :
5 rue Marcel L'Herbier, 66000 Perpignan
N'hésitez pas à faire adhérer vos amis cyclistes !

Merci de votre soutien !

Retrouvez-nous sur : veloentet.fr | facebook.com/VeloEnTet

