



## La vision de Vélo en Têt pour le développement de l'usage de la bicyclette à Perpignan et alentour

Document public

### Notre association\* :

Vélo en Têt a été fondé en 2002 pour défendre la place du vélo en ville, comme moyen de déplacement pratique, agréable, peu cher et répondant aux enjeux sanitaires et environnementaux. Depuis sa création, Vélo en Têt promeut cette idée auprès des collectivités en charge de l'aménagement de l'espace public en général et des aménagements cyclables en particulier.

Le vélo est un mode de déplacement qui se développe car pour les déplacements quotidiens (en majorité de moins de 2 km), il est pratique et rapide. Cependant, force est de constater que les aménagements vélo, ou même l'organisation de la ville, ne permettent pas sur de nombreux trajets d'offrir cette alternative aux habitants de Perpignan et de sa première couronne, et que les cyclistes 'pratiquants' ne voient que de timides avancées sur le terrain !

**Au-delà de la cause des vélos, c'est pour un aménagement de l'espace qui fasse une place à tous que nous militons, pour sortir d'une vision résignée de la ville qui ne pourrait pas évoluer.**

\* Vélo en Têt est adhérente de la FUB (Fédération française des usagers de la bicyclette), l'AF3V (Association française de développement des véloroutes et des voies vertes), la FNAUT (Fédération nationale des associations d'Usagers des Transports) et l'Atelier d'Urbanisme de Perpignan, et est agréée pour la protection de l'environnement par la préfecture des PO.

**Ce document a pour objet de préciser les orientations que nous souhaiterions que les politiques publiques prennent pour influencer la mobilité à Perpignan et alentour.**

### Un budget dédié aux aménagements cyclables pour des réalisations efficaces

Aujourd'hui la plupart des aménagements ne sont réalisés que s'ils ne coûtent pas chers, ou qu'une opportunité se présente (réfection de voirie 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, **il faut doter Perpignan de liaisons sécurisées entre quartiers, vers le centre et vers sa première couronne**. Les équipements publics, potentiels de report modal (université, hôpital, lycées, collèges, parking relais), doivent être reliés par des axes continus et lisibles. Cela nécessite de **finaliser les axes existants et de réaliser de nouveaux axes**.

**Des infrastructures continues, sécurisées, lisibles nécessitent de doter la politique Vélo d'un véritable budget.**

### Quelques règles pour les aménagements

- **Respecter la loi sur l'air : une liaison cyclable doit avoir la même priorité sur les rues qui la croise que la voie automobile qu'elle longe. Elle ne doit pas être reportée sur les trottoirs**, en co-existence avec les piétons, au risque d'opposer ces deux modes doux, refusant au vélo le statut de mobilité pratique dans la ville, en substitution de la voiture.
- Sur des parcours où plusieurs collectivités interviennent souvent (Conseil Général, Agglomération et communes), 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 d'entretien des aménagements**
  - **Une cartographie commune des aménagements**, avec un code clair et compréhensible (voir l'exemple de [www.velocarte66.fr](http://www.velocarte66.fr))
- **Respecter les aménagements** : Une verbalisation du non-respect des aménagements cyclables (stationnement sur les pistes, ...), au même titre que les autres infractions au code de la route !

## Nos demandes et propositions pour circuler pratiquement à vélo en ville

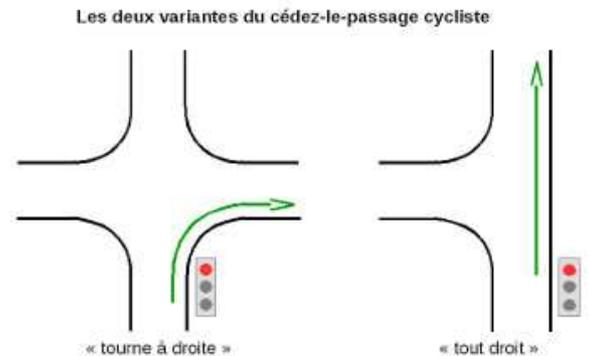
### Introduire le 'tourne-à-droite cycliste' (ou 'cédez-le-passage cycliste au feu') à Perpignan

Depuis début 2012, la réglementation de la signalisation routière donne la possibilité aux collectivités locales d'autoriser les cyclistes à réaliser un cédez-le-passage à la place d'un arrêt au feu rouge. En clair, cela signifie que le cycliste peut franchir un feu au rouge tout en respectant les dispositions du code de la route : céder le passage aux piétons et aux automobilistes qui ont le feu vert.

Le cédez-le-passage facilite ainsi la circulation des cyclistes en leur évitant des arrêts pénalisants, tout en satisfaisant pleinement aux exigences de sécurité de la circulation pour tous les utilisateurs de la voirie. La position avancée du cycliste en carrefour lui offre une visibilité bien meilleure que celle des automobilistes et ses faibles dimensions lui permettent de mieux s'insérer dans le trafic une fois le feu franchi.

Avant son introduction dans le code de la route en 2010, le cédez-le-passage a été expérimenté positivement à Strasbourg, Bordeaux et Nantes, et il existe déjà aux Pays-Bas depuis plusieurs décennies. Depuis 2012, ce dispositif est largement utilisé dans beaucoup de villes de France. La Fédération française des Usagers de la Bicyclette (FUB) a décerné son Guidon d'or à la Communauté urbaine de Bordeaux pour son action en la matière et son dialogue avec les associations d'usagers sur la mise en place et l'analyse des résultats. Le cédez-le-passage doit être autorisé par un arrêté municipal pour chaque carrefour, et est signalé par des petits panneaux placés sous le feu.

Voir <http://www.voiriepour tous.developpement-durable.gouv.fr/ontv-r179.html>



### **Vélo en Têt demande l'introduction du 'tourne-à-droite cycliste' à Perpignan, d'une façon généralisée.**

Nous sommes prêts à participer à une phase d'expérimentation, couvrant un nombre significatif de carrefours à feu. Nous avons proposé en janvier 2015 une liste de carrefours à la ville de Perpignan. Nous attendons la réponse !

### **Généraliser les zones 30 et les Double Sens Cyclables (DSC)**

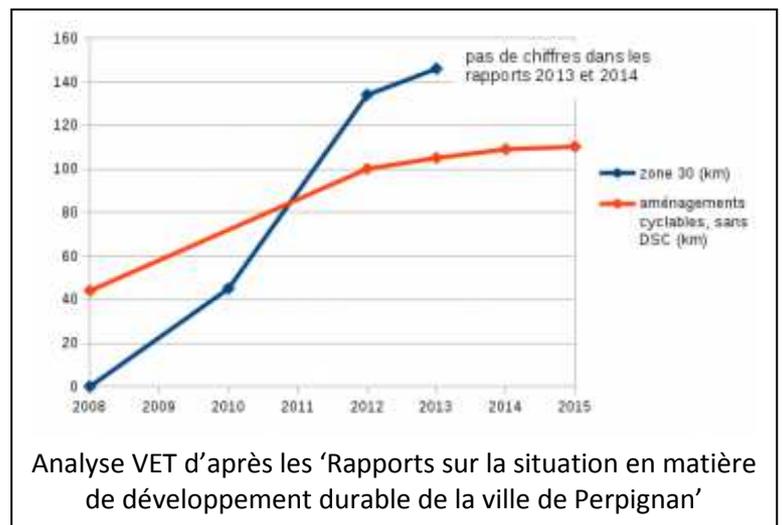
Après une mise en œuvre volontaire entre 2010 et 2012, le rythme de mise en place des zones 30 s'est ralenti, donc des Doubles Sens Cyclables (DSC) qui leur sont associés.

**Les DSC** : Un double-sens cyclable est un sens unique classique pour les véhicules motorisés, mais ouvert à la circulation des cyclistes dans les deux sens. En France, juridiquement, c'est une **rue à double sens, dont un sens est réservé aux cycles** (non motorisés). Il doit être signalé dans le sens de circulation des véhicules motorisés par un panneau « sens unique » complété du panneau « vélos à contresens », et dans le sens interdit aux véhicules motorisés par un panneau « sens interdit » complété du panneau « sauf vélos ».

Ce dispositif a pour avantage d'éviter aux cyclistes de longs détours, parfois par des axes chargés. Il s'avère très sûr, car les cyclistes et les automobilistes se voient mutuellement en se croisant. On en trouve de nombreux exemples dans les villes nordiques, néerlandaises, allemandes, belges et suisses (souvent plus de 80 % des rues en sens interdit en sont dotées), et de plus en plus de villes françaises en réalisent (à Strasbourg, au moins 40 % des rues en sens interdit sont aménagées en double-sens cyclables, y compris hors des zones 30).

Les DSC peuvent s'installer sur n'importe quel axe, mais **sont obligatoires dans les zones 30 depuis juillet 2010.**

Voir <http://www.fubicy.org/spip.php?article65>



Analyse VET d'après les 'Rapports sur la situation en matière de développement durable de la ville de Perpignan'

Suite à la mise en place de la zone 30 sur le centre ancien, c'est au sujet de l'exclusion de certaines rues des DSC que **VET a contesté l'arrêté municipal en cause auprès du tribunal administratif de Montpellier et a obtenu partiellement gain de cause en octobre 2014 par arrêt de la cour administrative d'appel de Marseille. Elle a notamment imposée la mise en place du DSC sur la rue Foch avant fin avril 2015.**

Nous demandons :

- **L'extension des zones 30 à tous les quartiers résidentiels de Perpignan**, par exemple à Las Cobas, toute la partie au nord de l'avenue Mermoz n'est toujours pas en zone 30 ;
- **La mise en œuvre sans exception des DSC dans les zones 30**, si nécessaire en prévoyant les aménagements adéquats (séparation physique, aménagements pour réduire la vitesse, suppression de stationnements, ...) ;
- Notamment l'application de l'arrêt de la cour administrative d'appel de Marseille, dont **la mise en DSC de la Rue Foch**, ceci ne pouvant se faire sans la reprise plus large de la circulation en centre ancien.

### **Réaménager la circulation du centre ancien**

**Le centre historique souffre depuis toujours d'une circulation de transit**, puisque les lignes droites en sens unique permettent de le traverser plus vite qu'un contournement par les boulevards. Lors de la préparation de l'opération «Augustins plage» en mars 2012, notre comptage au niveau de la rue des Poilus montrait un trafic de 5000 véhicules/jour rue de la Fusterie ! Conjugué aux difficultés générales des commerces en ville, ce trafic inutile avec son lot de pollutions et d'insécurité pour les autres usagers de la rue, entraîne une désertification des rues des Augustins, de la Fusterie, ... quand on voit que les commerces de la zone piétonne résistent mieux.

Faisant suite à un travail réalisé en 2011 dans le cadre de la commission «La ville à Pied» à l'Atelier d'Urbanisme animé par notre ancien président, nous avons repris la réflexion en intégrant de nouveaux éléments dans un centre en pleine mutation : installation d'une annexe de l'Université place Fontaine Neuve, pôle muséal autour du Pont d'en Vestit, futur parking de la place Jean Moulin, nouvelle politique de la Ville, ... et bien sûr la décision de la Cour administrative d'appel de Marseille qui demande la mise en double sens cyclable (DSC) de la rue Foch et de l'axe Place Catalogne- La Basse.

**C'est avec tous ces éléments que nous avons dessiné sur une carte ce que pourrait être la circulation dans le centre à très court terme** (page suivante)

**Nous pensons que ces principes**, même s'ils ne se traduisent pas exactement comme sur notre carte, **sont de nature à redessiner le centre pour une meilleure qualité de vie** pour ses habitants, une meilleure visibilité de son riche **patrimoine historique** et une **redynamisation commerciale** de certaines rues et places aujourd'hui désertées.

De plus, la mise en place pratique ne nécessite pas de reprise de voirie, mais uniquement l'installation de bornes escamotables et la reprise de la signalisation, donc est **peu coûteuse** en ces temps de vaches maigres.

### **En conclusion**

En terme de mobilité, c'est d'un **projet urbain cohérent et sur le long terme** qu'ont besoin la ville et l'agglomération de Perpignan, permettant de donner du sens à des travaux programmés dans le temps et des changements de politique c'est-à-dire la **nécessaire restriction de la circulation automobile au profit des autres modes**.

Quid de la révision du **Plan de Déplacement Urbain** qui couvrait la période 2006-2012, sans qu'aucun planning de révision n'ait été rendu public ?

**Vélo en Têt ne souhaite rien de mieux que de participer à une réflexion concertée, mais vite !  
Ne ratons pas, encore, l'occasion d'un projet à la hauteur des enjeux !**

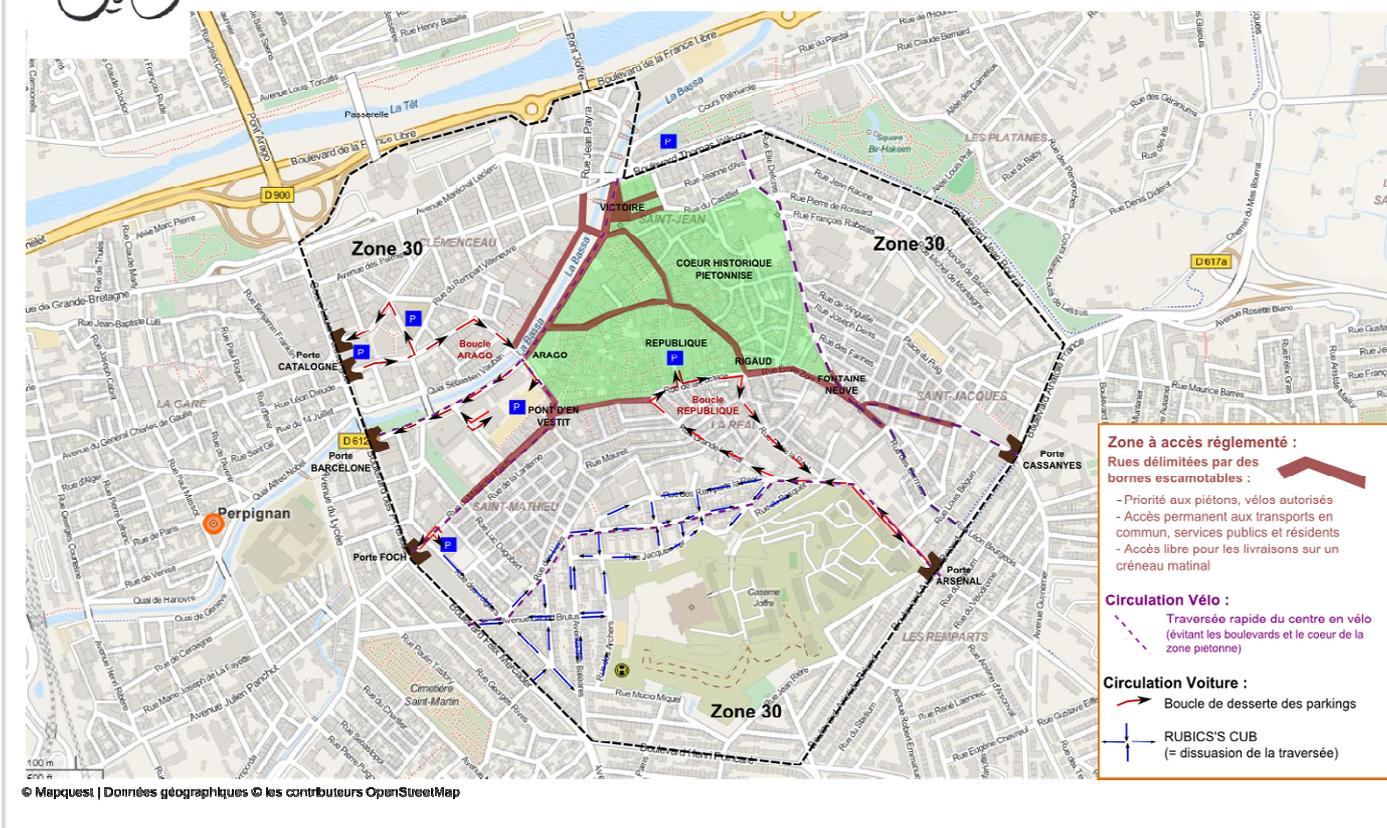




## PIETONNISATION et INTRAVERSABILITE : Ce que pourrait être l'aménagement du centre ville

### Eviter le trafic de transit, limiter et apaiser la circulation et donner plus de place aux piétons et vélos

Une proposition de Vélo en Têt (travaux Atelier d'Urbanisme/T.Legaye 2011, repris et complétés en octobre 2014)



Accéder à la carte : <http://veloentet.fr> – Dossiers/Centre-Ville

Nos propositions se basent sur les deux principes suivants :

### Intraversabilité du centre ancien :

Il doit bien évidemment rester accessible aux résidents et services (secours, livraisons, etc.) mais ne doit plus constituer un raccourci entre les deux bords du centre. Pour cela, nous avons repris le principe des «boucles et portes» développé à l'Atelier d'urbanisme en 2011 : les voitures rentrent et sortent du centre par la même «porte» avec une logique de quartier. Des boucles de desserte alimentent les parkings. L'extension des rues rendues piétonnes (hors créneau matinal pour les livraisons) permet de créer des verrous empêchant la traversée du centre. Sur le bas du palais des Rois de Majorque, la mise en place d'un Rubic's cube permet un accès partout aux résidents en dissuadant l'utilisation par les autres automobilistes du fait de la complexification du parcours.

**Meilleur partage de l'espace public :** Nous proposons une extension de la zone piétonne, englobant :

- une bonne partie de la rue Foch, permettant ainsi sa mise en DSC sans aménagements coûteux.
- dans la continuité la place du Pont d'En Vestit et la rue des Augustins.
- les rues Petite et Grande la Real et de la Fusterie restent malheureusement condamnées du fait de l'accès à préserver au parking de la République.
- un axe piéton de la place Rigaud à l'ancienne université, puis jusqu'à la place Cassanyes, permettent de compléter le parcours piéton d'un point à l'autre du centre-ville et de désenclaver le quartier St Jacques et la place commerçante de Cassanyes.
- un accès réglementé sur le quai de la préfecture, pour créer un verrou au niveau de la place Arago, les bus gardant bien sûr leur droit de passage.

Dans cette configuration du **centre ancien en zone 30 partiellement piétonnisé**, les **cyclistes** peuvent circuler en zone piétonne en respectant la priorité aux piétons, mais disposent également de parcours de traversée «rapides» grâce aux DSC qui leur assurent une continuité. La baisse du trafic rendra par ailleurs les DSC beaucoup plus sûrs et permettra leur extension sur les axes qui en sont aujourd'hui dépourvus.