

Bulletin Annuel de Vélo En Têt

Association pour la promotion de la bicyclette comme moyen de déplacement à Perpignan et dans son agglomération.

Recours

par Thibaut Legaye

Le code de la route a changé en 2008 : dans les zones 30 de France, toutes les rues sont devenues à *Double Sens Cyclable* (DSC). En 2010, la Ville de Perpignan (VdP) n'a appliqué que partiellement cette règle, excluant par arrêté municipal son application dans les principales rues de la traversée du centre (rues des Augustins, Grande-la-Real, Petite-la-Real, de la Fusterie, de l'Argenterie, des Trois-journées, de la Barre, d'Alsace-Lorraine, ...)

Selon la VdP, il y avait de bonnes raisons d'exclure le DSC de ces rues : trafic trop important, rues trop étroites... Mais ces raisons justifieraient surtout selon nous qu'on y décourage la circulation des voitures (voir l'article p.), et pas celles des vélos, en leur imposant des détours et des sens interdits !

La VdP a beau, pour sa défense, prétendre être un « précurseur dans la réflexion liée à la politique des déplacements urbains », nous affirmons, que l'arrêté litigieux est de surcroît en contradiction avec le *Plan de Déplacement Urbain* de PMCA qui impose (je cite) :

- un « principe de généralisation des contresens cyclables »,
- la nécessité d'offrir les itinéraires les plus « directs », les plus « continus », les plus « rapides » pour relier à vélo des différents « pôles » générateurs de déplacements,
- et représente le centre ville comme une zone entièrement cyclable.

Nous avons donc engagé un recours pour que la VdP respecte ce décret et suive l'engagement national en faveur d'un nouveau "code de la rue" et de villes plus cyclables. Nous n'avons pas obtenu gain de cause auprès du Tribunal Administratif de Montpellier, qui considère que la modification du code de la route... n'a rien changé ! On pouvait déjà faire des DSC avant le décret. Et depuis qu'il affirme que « dans les zones 30, toutes les rues sont à double-sens pour les cyclistes », on n'est pas plus qu'avant obligé de les faire. À quoi sert ce décret alors ? Le juge ne le dit pas... Et on continue à se demander pourquoi le décret devait être rendu applicable "au plus tard le 1er juillet 2010" ? Est-il vraisemblable que la liberté d'agir comme avant soit assortie d'un délai ?

Il n'est donc pas aisé, comme le prévoient les statuts de notre association, de « faire respecter par tous les moyens légaux l'application des lois et règlements édictés en faveur des modes de déplacements actifs ». Nous avons donc décidé de faire appel de cette décision.

Suite au prochain numéro !...

ISSN 2106-7112

Cette publication est le **Bulletin Annuel** de « Vélo En Têt » de janvier 2013. Elle est tirée, à 400 exemplaires environ, sur du papier recyclé. Les « bavettes » des années précédentes sont disponibles librement sur notre site web.

Vélo En Têt est une Association loi 1901 (n° W_66200_3262).

- Elle est agréée pour la protection de l'environnement,
- membre de la FUBicy,
- membre de la FNAUT,
- membre et délégation locale de l'AF3V,
- membre de l'Atelier d'Urbanisme (AU) de Perpignan,
- membre du Conseil Départemental de Sécurité Routière (CDSR),
- membre du Comité de Suivi et d'Évaluation du Grenelle 2015 (CSE),
- membre de la Commission Consultative des Services Publics locaux (CCSPL).

Secrétaire : Sandrine Poiteau

Trésorière : Astrid Osland

Président : Thibaut Legaye

3, r. Anselme Mathieu à Perpignan

Tél : 04 68 50 63 93

Web : <http://veloentet.free.fr>

Courriel : veloentet@free.fr



Les personnes qui travaillent pour Vélo En Têt, et participent à son action sont toutes bénévoles, et ne comptent pas leurs heures. Nous ne recevons aucune subvention. Seuls nos adhérents nous permettent, par leurs cotisations, de photocopier des tracts, envoyer des courriers, diffuser ce bulletin, organiser les ateliers « réparation »,... Par ailleurs nos revendications, et nos arguments en faveur d'un urbanisme humain, écologique, moderne, pèsent finalement moins par leur pertinence que par le nombre de nos adhérents. Utilisez le bon d'adhésion joint à ce bulletin. Adhérez, ré-adhérez, et faites adhérer vos amis à Vélo En Têt. 10 € par an. (5 € tarif réduit). Réunion le second mardi de chaque mois.

notre Assemblée Générale 2013 aura lieu le Mardi 12 février

Elle aura lieu à l'annexe-mairie Saint-Gaudérique à 20h30. On y élira les membres du bureau. Cet avis tient lieu de convocation.

CYCLES PERFECTA



Recours au T.A.

Par Astrid, trésorière

[Lire aussi <http://veloentet.free.fr/spip.php?article199>]

Pourquoi j'ai adhéré à l'idée du recours ?

Il y a plusieurs raisons... mais la principale raison est que j'en ai assez du fait qu'on lance une loi pleine de bonnes intentions (pacifier la circulation en ville par le double sens cyclable) pour ensuite lui couper les ailes par une disposition qui laisse "à la discrétion du Maire" la mise en exécution...

Mais c'est quoi ça ? On veut instaurer le double sens cyclable mais on laisserait au Maire la liberté de choisir les rues !!!

Résultat : la ville de Perpignan a rendu les toutes petites rues (dans lesquelles il faut être fou ou riverain pour s'engager en voiture...) à double sens cyclable, ce qui, en plus, lui a valu la gloire d'être citée pour des exemples de DSC dans des rues très étroites !

Par contre les 13 rues où on se rend quotidiennement, les 13 rues les plus commerçantes..., celles-là, on ne peut pas les emprunter car il y aurait *trop de trafic, trop de déclivité*, etc. Non mais ohh !

Bon... On a perdu à Montpellier. Je pense que les juges du TA se sont dit que ce n'était pas à eux de faire jurisprudence... ils ne le font d'ailleurs jamais : cf. tous les recours contre la loi *Montagne* et la loi *Littoral* où ils ont laissé le soin à la cour d'appel de Marseille (voire au Conseil d'État, comme pour le parc Sant Vicens..) de trancher des questions somme toutes assez politiques...

Je place mon espoir (raisonné) dans la cour d'appel mais je me dis que localement il faut continuer à se battre en multipliant des actions diverses. Pour ceux qui veulent se plonger dans les détails, voir le site de VET.

Le vélo c'est la santé !

par Olivier Brun

Un citoyen racontait cette histoire sur son blog : son voisin (obèse, adepte de 4/4 et de télévision) se moquait de lui (cycliste urbain) en disant avec cynisme « j'aime bien les cyclistes ce sont d'excellents donneurs d'organe » jusqu'au jour où il est mort d'une crise cardiaque devant sa télé.

Cette histoire résume à elle seule le bilan santé-vélo. On pense que le vélo est dangereux, et c'est un fait malheureux qu'il existe des accidents mortels, mais le nombre de vies gagnées grâce à la pratique de cet exercice quotidien est sans commune mesure. Ce n'est pas moi qui le dit mais la très sérieuse publication de l'*Observatoire Régional de la Santé d'Ile-de-France* paru en septembre 2012. Plus de 160 pages pour expliquer que si l'on met d'un côté les risques (accidents de vélos, exposition à la pollution..) et de l'autre les bénéfiques (activité physique, accidents de voiture évités, ...) le rapport est de 20.

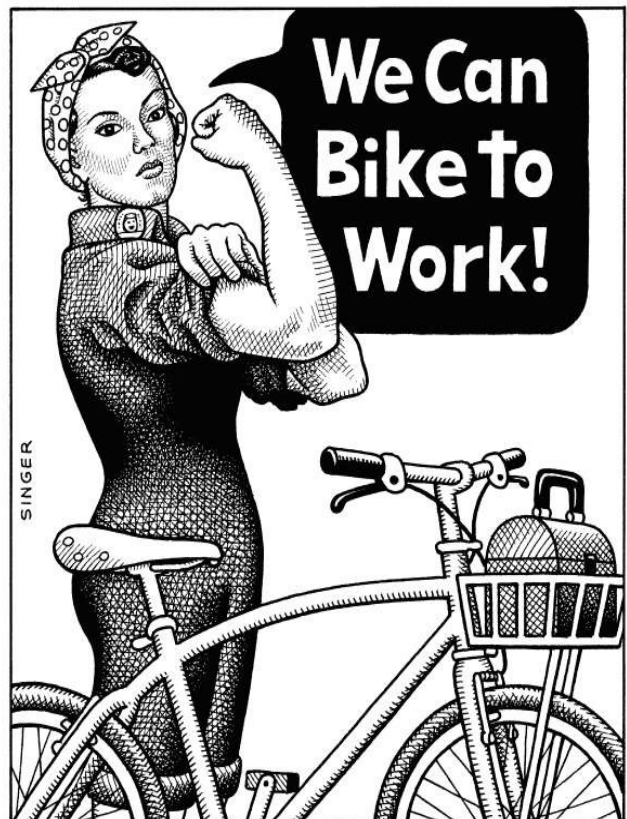
Autrement dit « y'a pas photo ! » : on gagne 20 fois plus que l'on perd. Et en plus si la proportion de cyclistes augmentait ce rapport monterait lui aussi...

En tant que médecin je passe mes journées à dire aux malades et aux biens portants qu'ils doivent faire de l'exercice. Le vélo est un véritable traitement préventif. C'est bon pour presque tout : le surpoids, le cœur, les poumons, les os, les muscles, les reins, le diabète....

Sans parler du cerveau... Ça rend moins con !

NO EXIT

© Andy Singer



Du côté de chez St-Augustin

Par Jean Pierre Viala, président de « À pied en ville ».

Si piétons et cyclistes cohabitent difficilement sur des trottoirs déjà passablement encombrés, ils peuvent se côtoyer en bonne intelligence sur la rue à condition que celle-ci ne soit pas exclusivement réservée à l'automobile.

Les zones de circulation *partagées* permettent, en principe, la coexistence pacifique des piétons et cyclistes avec les véhicules motorisés à condition que ces derniers respectent la priorité des premiers. L'action menée rue des Augustins par « A pied en ville » et « Vélo en Tet » pour la piétonnisation du centre-ville a finalement débouché sur la réalisation d'un de ces espaces partagés, d'une *zone de rencontre* comme semble l'indiquer le panneau situé à l'entrée de la rue côté Pont d'en Vestit

Ce qui aurait pu passer pour une avancée vers les modes de déplacements doux n'est en fait qu'une opération de communication municipale. Les aménagements requis pour signifier clairement aux automobilistes qu'ils pénètrent dans un espace partagé n'ont pas été réalisés (rouerie ou économie ?) si bien que ce sont toujours plus de 4000 véhicules qui s'engouffrent chaque jour dans la rue des Augustins. Rien n'a changé, le partage de la chaussée est toujours le même partage léonin, les cyclistes n'ont qu'à filer droit et les piétons à raser les murs.

Le flot de voiture continue donc à empoisonner lentement la vie des riverains et à asphyxier l'économie du centre-ville. Les commerçants et certains élus habitant le quartier n'ont pas pris conscience du caractère mortifère du trafic automobile et s'opposent plus ou moins ouvertement à la piétonnisation. Ainsi, les propositions de "Vélo en Tet" destinées à bloquer le trafic *traversant* tout en permettant l'accès des voitures au centre par un système de boucles très étudiées, n'a pas été retenu par les services municipaux qui s'étaient pourtant montrés –dans un premier temps– vivement intéressés. Les politiques les plus favorables à la piétonnisation n'osent pas avancer ou sont déjà absorbés dans les grandes manœuvres municipales.

Côté boutique, les commerçants les plus virulents sont ceux qui bénéficient déjà de la piétonnisation et qui n'ont pas envie que leurs concurrents de la rue des Augustins reprennent des couleurs... Toutes choses qui expliquent les timides progrès des modes de déplacements doux... autrement dit, notre relatif échec sur le centre historique.

Reste que, si le coup de froid avec la municipalité est bien réel, le contact avec les services est maintenu malgré les recours et nos frustrations, et que, dans un proche avenir, le développement du pôle muséal pourrait bien rendre la piétonnisation du centre historique incontournable.

Plus d'infos sur "A pied en ville"
sur le blog : www.apiedenville.fr

NO EXIT

© Andy Singer



Enfin une station vélo à la gare !

En 2007, trois membres de Vélo en Tet créaient **Locovélo** pour inciter les décideurs à proposer de la location et du gardiennage de vélo à Perpignan, notamment à la gare, nœud principal de l'intermodalité. Cinq ans plus tard, après quelques ratés (les BIP ont été installés malgré nos réticences et s'avèrent plus décoratifs qu'utilisés...), la station vélo de la gare a ouvert fin 2012. Les prix sont attractifs et les horaires assez larges. Bravo. Pour en savoir plus rendez vous sur locovelo.com. Vous verrez qu'on n'oublie pas non plus de montrer les lacunes du dispositif (impossible de payer en carte bleue, impossible de garer son vélo la nuit, impossible de louer un vélo le dimanche matin...).



1

Le gravage : un antivol virtuel.

Par Etienne Braud.

Qui ne s'est pas déjà fait voler son vélo? Ça arrive sans prévenir, c'est rageant et ça peut être chronique. Résignés, on s'en remet à utiliser quotidiennement un vélo *pas terrible* alors que notre *bon vélo* dort au garage...

Outre l'utilisation d'un bon antivol et le suivi des quelques règles de "sécurité", vous pouvez aussi faire marquer votre vélo. D'une portée nationale, le marquage **Bicycode** est la gravure d'un numéro unique sur votre monture ainsi que la remise d'un document attestant de votre propriété. La présence de ce numéro dissuade les voleurs en compliquant la revente.

Mais c'est surtout pour récupérer votre objet adoré une fois volé que c'est utile ! En effet, seul 2% des vélos retrouvés par la police sont restitués, faute d'identification. Grâce au marquage, 10% revoient les propriétaires, soit 5 fois plus!

Pour la première fois à Perpignan, Vélo en Tet proposera un **atelier de marquage** du **15 au 17 mars 2013**. En collaboration avec *Énergie Citoyenne*, cet évènement marquera le début de la *Semaine de l'Environnement* organisée par cette association étudiante.

Une information des services de police de l'existence du Bicycode et des procédures à suivre sera bien-sûr préalablement faite par l'association.

Ce genre d'évènement étant rarissime, vous pouvez vous inscrire dès maintenant sur le formulaire en ligne sur notre site. Il sera demandé seulement 3€ par vélo marqué pour simplement couvrir les frais de location de la graveuse et des numéros Bicycode.

NB: Ce code sert uniquement à identifier le propriétaire d'un vélo retrouvé et n'a pas de caractère d'immatriculation comme pour les véhicules motorisés.

Toute l'info sur www.bicycode.org



Sont joints à ce bulletin :

- quelques bracelets à placer sur les beaux vélos que vous croisez en ville, pour inciter leurs propriétaires à profiter de l'opération « gravage » ;
- un bulletin de réadhésion ;
- votre carte d'adhérent si vous avez déjà ré-adhéré pour 2013.

Rec del Moli

Comment créer un itinéraire bucolique de 12 km. en aménageant seulement 700 m.

Le "Rec del Moli" est un ancien canal d'irrigation qui prend son eau dans la Basse, et la mène jusqu'à Canet-en-Roussillon, en irriguant au passage les jardins Saint-Jacques, de Château-Roussillon, les plaines bordant la Tet en rive droite sous la cuesta quaternaire... Au pied du Castell médiéval de Canet, il a fait jadis fonctionner un moulin, bâtiment transformé aujourd'hui en habitation, mais dont l'architecture trahit encore la fonction d'origine.

À la fin des années 1990, avant qu'on ne construise la voie rapide RD617-Perpignan-Canet, nous avions, avec d'autres, soutenu un projet d'aménagement des berges de ce canal en parcours piéton et cyclable reliant Perpignan à la mer. Ce projet était très abouti, étayé de profils en travers, de plans... Il s'est hélas heurté à cette époque au projet de voie rapide, beaucoup plus cher et moins utile, mais qu'on lui a rapidement préféré...

Le canal se retrouvait donc alors coincé entre l'ancienne et la nouvelle RD-617, et même carrément sous cette "quatre voies" puisqu'elle recoupait son parcours. Mais l'eau coule toujours dans ce canal, et le passage sous la quatre voies est encore largement praticable par un piéton, même poussant son vélo à la main. "Vélo en Tet" déterre donc aujourd'hui ce projet... et le sécateur (!), puisque sur une grande partie du parcours un débroussaillage suffirait à le rendre praticable à pied ou à bicyclette.

Perpignan Plage

Cela constituerait un itinéraire très direct, continu, sans dénivelé, ombragé, arboré et sans voiture, passant par les jardins Saint-Jacques, Château-Roussillon, puis longeant ce canal jusqu'au coeur du vieux village de Canet, le port et la plage. Enfin, depuis le coeur de la ville, les citadins, y compris les plus jeunes, pourraient rejoindre la plage la plus proche à bicyclette ! Enfin, les estivants *escalivés*, pourraient profiter d'une journée à la ville, pour reposer leur derme et visiter les musées de la cité historique !

Comme d'habitude, pour réaliser des itinéraires cyclables, il n'y aura plus un euro... Les budgets sont tous déjà ensevelis sous le bitume des rocade, des ronds-points et des tunnels à voitures... Nous proposons donc ici un aménagement très bon marché : 700 mètres seulement à réaliser pour un itinéraire de 13 km au total. Imbattable ! En effet, la plus grande partie de l'itinéraire peut se faire sur de très petites routes peu fréquentées ou sur la piste qui borde le canal qui est, sur de longs segments, déjà utilisable et qui ne nécessite souvent qu'un peu d'élagage.

[Voir le tracé du projet sur notre site web.]