



PERPIGNAN

« CYCLABLE ET VIVABLE »

Propositions de l'association Vélo en Têt
aux candidats aux élections municipales de 2014

Pour une ville apaisée

Pour un espace partagé



4 rue Jean-Baptiste Le Père - 66000 Perpignan
mail : contact@veloentet.fr
web: <http://veloentet.fr>

1 Un véritable réseau cyclable à l'échelle de la ville et au delà

Un réseau cyclable maillé et interconnecté

- Privilégier des axes cyclables depuis les quartiers périphériques vers le centre.
- Réaliser en priorité les liaisons université / centre et université / gare.
- Desservir collèges et lycées en sites propres.
- Assurer la continuité des voies cyclables vers les communes de la première couronne et vers la mer (St Estève, Pia, Cabestany, Toulouges, Canet, ...).
- Utiliser les chemins de l'eau comme supports privilégiés des voies cyclables inter-quartiers et inter-communes.
- Implanter les doubles sens cyclables sans exception dans les zones 30.

Des règles d'implantation à respecter pour circuler commodément en vélo

- Création de voies cyclables urbaines en site propre, assurant le confort et la sérénité des piétons, clairement indiquées au sol, avec une séparation chaussée-voie cyclable nette et des pictogrammes régulièrement repeints, en évitant l'encombrement par le mobilier urbain.
- Continuité des pistes sur toutes les intersections. Traçage de la piste en vert sur la totalité des ronds-points avec avertissement aux voitures. Généralisation des sas vélos. Pas d'arrêt brutal des bandes cyclables au niveau des carrefours. Traitement soigné des pistes et des circulations aux abords des établissements scolaires.
- Limitation des trottoirs partagés vélos-piétons : les circulations vélos ne doivent pas constituer une entrave ou une insécurité pour les déplacements piétons.

Un réseau entretenu et respecté

- Définir clairement des responsabilités d'entretien des pistes entre les collectivités et mettre en place un plan de nettoyage/maintenance régulier.
- Verbaliser et mettre en fourrière tout véhicule stationnant sur une piste cyclable sur signalement des usagers.

2 Une véritable politique de stationnement et de location vélos

- Augmentation des points d'accroche ou arceaux** aux abords de tous les lieux de vie (cafés, commerces, hyper centre qui en manquent cruellement...) et devant l'ensemble des lieux scolaires.
- Mise en place d'arceaux adaptés, pratiques et sécurisés contre les vols (possibilité d'accrochage du cadre et des roues).
- Stationnement différencié motos / vélos pour éviter les effets de 'squattage' dans les lieux où il manque aussi des places de stationnement adaptées pour les 2 roues motorisées.

Développement des stationnements sécurisés

avec des locaux partagés et sécurisés dans tous les quartiers et sur les ensembles des logements collectifs, places réservées dans les parkings existants, parking vélo sécurisé sur les parkings relais.

Une offre locative intéressante et pratique

- harmonisation des 3 systèmes de location actuellement proposés.
- complémentarité entre abonnements des transports en commun et location de vélos.

3

Piétonisation complète du centre-ville ancien à l'intérieur des rondas Création d'une Zone à Trafic Limité

Pour rendre le centre-ville ancien à la flânerie, à la visite et au chalandage.
Moins de trafic motorisé = moins de risque, moins de bruit, moins de pollutions
(zone à faibles émissions),
et une meilleure qualité de vie pour une requalification du centre ancien

La Zone à Trafic Limité

En plus des services publics et d'urgence et des taxis à moteur électrique, la collectivité autorise sur demande, les riverains, artisans, patients des médecins, livreurs, à pénétrer dans la ZTL de manière permanente. Interdiction totale de stationner hors des emplacements prévus sauf pour chargement et déchargement. (Créée à Ferrare en Italie : baisse du trafic de 85%).

Dans la Zone à Trafic Limité

- Intraversabilité du centre ancien : entrée/sortie par les mêmes 'portes' sur les rondas (boulevards) pour supprimer les flux de transit voiture du centre ville, préservation des places du centre ancien comme espaces piétons à part entière.
- Suppression des plots anti-stationnement et chaussée de plain-pied pour un partage de l'espace.
- Véhicules autorisés à 15 km/h maxi, application du Code de la rue (priorité au plus faible)

Affectation des parkings du centre ancien au stationnement résidentiel et commerçant

- Donner à tous les habitants du centre-ancien une ou plusieurs places de stationnement voiture à un tarif préférentiel annuel.
- Permettre aux commerçants du centre-ville et à leurs employés, non-résidents du quartier, de stationner avec un abonnement adapté.
- Proposer aux artisans pendant leur période d'intervention, un stationnement à proximité de leur chantier.
- Réserver des emplacements pour les vélos des habitants du quartier, dans tous les parkings voiture de Perpignan, à un tarif symbolique.

4

Des rondas supports de transports en commun et circulations douces

- Aménager selon un même modèle les rondas avec des voies dégagées pour les bus et des pistes cyclables en site propre.
- Traiter les intersections pour assurer une continuité des cheminements doux.
- Intégrer les portes d'entrée de manière cohérente dans les aménagements des rondas.

5

Des parcs relais véritables lieux d'intermodalité pour dissuader la circulation automobile en ville

Mise en service et (ré)aménagement des parcs de stationnement aux entrées de la Ville

Les parcs de stationnement doivent inciter les automobilistes à laisser leur véhicule dans un lieu sécurisé où ils peuvent trouver tous les moyens pour se rendre au centre-ville commodément : minibus, BIP, parcs à vélos fermés et sécurisés (pour les vélos personnels et de location), itinéraires piétons.

- Fléchage avec une signalétique spécifique des parcs de dissuasion depuis les entrées de la ville et les rondas.
- Création de cheminements vélos et piétons signalisés à partir de ces parcs vers le centre-ville.
- Navettes gratuites cadencées et directes entre tous les parcs de dissuasion et le centre-ville.
- Politique tarifaire de stationnement voiture cohérente : augmenter le prix du stationnement en hyper centre pour les visiteurs ponctuels, accorder des abonnements à tarifs préférentiels pour les usagers (résidents, motifs de travail) dans les parkings du centre-ville (Arago, Conservatoire, Centre, Catalogne, gare...).

6

Une véritable offre de transport en commun pour un report modal conséquent de la voiture vers les bus

Mise en cohérence et complémentarité des réseaux de transports en commun de Agglomération et du Département

Proposer des lignes inter-connectées avec un seul abonnement, des tarifs incitatifs, des liaisons rapide (directes) vallées/communes périphériques vers la ville centre.

Un réseau de voies propres dans la ville, sur les rondas et en partant de là, en étoile vers les quartiers et les communes.

Complémentarité avec le vélo : possibilité de monter les vélos dans les bus, proposition d'abonnements et tickets mixtes transports en commun / offre vélo.

Suppression de l'accès à l'hyper centre pour les lignes venant de l'extérieur, qui allonge les temps de trajet et encombre le centre. Utiliser les rondas pour faire la connexion entre les lignes, le petit bus continuant à desservir l'hyper centre.

Elargissement des plages horaires et cadencement bien plus important afin de répondre aux besoins des usagers sur les déplacements professionnels et de loisirs, avec une obligation de ponctualité et de limitation des temps de trajet.



Vélo en Têt

4 rue Jean-Baptiste Le Père
66000 Perpignan
mail : contact@veloentet.fr
web: <http://veloentet.fr>