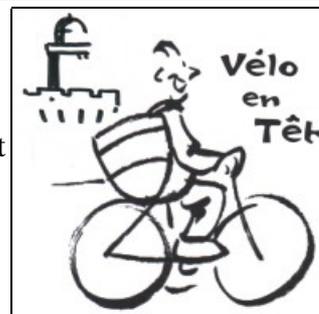


Bulletin annuel de Vélo En Têt.



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

3, r. Anselme Mathieu à Perpignan (04 68 51 28 34)
courriel : veloentet@free.fr - web : <http://veloentet.free.fr>
Membre de la Fubicy et de l'AF3V.

Edito

Un constat : Il y a beaucoup de travaux à Perpignan – mais peu qui concernent les modes de déplacement doux – et ceci malgré l'intense activité sur tous les fronts de Vélo en Têt. Tout se passe au compte-goutte pour le vélo et c'est toujours des flots plus importants de voitures que les élus s'acharnent à faire entrer dans la ville !

Est ce qu'on doit pour autant « plier boutique » et se rouler dans le désespoir ou déménager ... ?

Nous croyons que non. Certes c'est très long. Certes l'énergie déployée est sans aucun rapport avec le résultat. Mais il y a des « signes » qui donnent de l'espoir.

Le PLU (Plan Local d'Urbanisme) qui va être mis à l'enquête publique ce printemps (et il faudra que nous y aillions tous pour inscrire nos remarques sur le vélo !) intègre le vélo et les pistes cyclables dans l'urbanisme de demain. Ce n'est pas grand chose, diront les pessimistes ... et certes il faudra veiller à ce que ces intentions louables soient traduites dans la réalité, mais c'est un fait nouveau et sans la présence de Vélo en Têt, même ces intentions ne figureraient pas dans le document !

Malgré les apparences, le vélo fait son chemin dans la tête des « technicos » des collectivités. Mais ils ont besoin de la pression que nous exerçons pour justifier les actions en faveur du vélo par rapport aux élus.

Nous pourrions continuer à énumérer les « signes » mais vous les connaissez Les arceaux vélo, les quelques pistes cyclables, le nombre d'adhérents qui ne cesse de croître etc...

Nous concluons en disant qu'il faudra continuer à faire pression. Par les écrits, par les interventions ici et là, selon l'énergie que nous pourrions mobiliser et ... toutes les idées sont les bienvenues. La majorité des Perpignanais, et les habitants des P. O., sont très attachés à la voiture et les élus attachés à leur élection... Le courage et l'innovation ne sont pas les qualités qui frappent chez nos élus locaux. Beaucoup de gens ne prendront le vélo que quand les parcours seront sécurisés (et on peut les comprendre !) et les élus ne bougeront que quand la demande sera forte. Ca se mord un peu la queue tout ça ... Mais on voit de plus en plus de cyclistes dans les rues et c'est un bon ... signe ! **BONNE et cyclo-active ANNEE à TOUS !**

Université & Urbanisme

Les conclusions d'un travail de recherche mené cette année par une étudiante en Master d'urbanisme, à Perpignan :

« La part modale du vélo est faible en raison d'un réseau discontinu en centre ville, d'un réseau discontinu entre Perpignan et les communes périphériques, d'un manque de stationnement vélo, d'une faible qualité d'aménagements existants et d'une politique de la ville ne valorisant pas le vélo. (...) Un des problèmes majeurs de Perpignan est de rattraper le retard dans la politique en faveur du vélo. »



Vélo En Têt a 5 ans !

Vélo En Têt a été créé en 2002, à partir de l'association « Perpignan Environnement Urbanisme ». Elle fêtera donc son quinquennat en 2007. A cette occasion, nous ferons une conférence de presse pour faire le point sur la politique de la ville en faveur du vélo sur cette période.

En ce qui concerne notre organisation interne, notre bilan est plutôt positif. D'un départ avec 7 personnes début 2002, nous sommes maintenant plus de 200 adhérents !

L'association a pris de l'ampleur régulièrement, s'appuyant sur un petit groupe motivé (mais aussi parfois découragé !) constitué de personnalités diverses et enrichissantes et sur des adhérents toujours plus nombreux, nous soutenant pour des raisons variées mais finalement toujours pour la recherche d'une meilleure qualité de vie.

Nous saisissons toutes les occasions pour nous exprimer, presse, radio, télévision, enquêtes publiques, réunions sur l'aménagement de notre ville, de l'agglomération et aussi du département, animations, actions, ce qui est un gros travail de vigilance, d'énergie et de disponibilité. Dernièrement, nous avons décidé de faire des choix pour économiser nos forces et pouvoir tenir sur la durée. (Toutes les bonnes volontés sont bienvenues pour nous soutenir d'une façon ou d'une autre...). Le résultat est que nous sommes à présent connus et reconnus dans l'opinion publique, même si nous n'avons pas toute la reconnaissance institutionnelle que nous souhaitons !

2006 : une année d'activité pour Vélo En Têt

Les démarches :

- Prise de contact avec l'Université, participation à une enquête sur les déplacements des étudiants pour demander des améliorations pour les cyclistes
- Demande de stationnement vélos dans certaines écoles : St Assisclé (en attente), Mas Vermeil (fait)
- Rencontre avec le responsable des travaux neufs de la ville
- Rendez-vous avec la mairie :
 - Demandes d'autres contresens cyclables (pour éviter les b^{vds} circulaires en particulier)
 - Relance d'un projet de piste cyclable sur l'aqueduc des Arcades (rond point d'Auchan)
 - Relance du projet Perpignan-Canet
 - Intervention pour l'aménagement de l'av. Panchot dans sa totalité (sans succès)
- Pétition pour l'accès au Serrat d'en Vaquer
- Courrier dénonçant le stationnement sur la bande cyclable devant le lycée Maillol (efficace)
- Demande de refaire les sas vélos (aux feux)
- Demande de prolongation de la bande cyclable avenue Mermoz (refusé)
- Demande de solution pour le problème du stationnement moto sur les arceaux vélos
- Demande d'abaissement de trottoirs autour de la grande Poste (fait) et sur la passerelle du quai Nobel (en attente)

Les avis :

- Aménagement des berges de la Têt au niveau de la gare
- Commentaires lors de l'exposition sur la circulation à Perpignan (février)
- Aménagement d'un tronçon de piste cyclable entre av Panchot et av Dalbiez
- Aménagement de la place de la Victoire (au pied du Castillet)
- Proposition d'emplacements pour de nouveaux arceaux à vélo
- Construction du 4^o pont

Les actions et animations :

- Stand à l'Université (mars)
- Parcours du cœur (avril)
- Rassemblement de « vélos de courses » au marché République (mai)
- Fête du vélo (juin)
- Exposition au Salon «Rêve de nature » (juin)
- Stand au « Festival de la Terre » (juin)
- Concours « A vélo, c'est la santé » (septembre)
- Stand pour la « Semaine de la mobilité » (septembre)
- Peinture d'une bande cyclable éphémère (septembre)
- Balade pour inaugurer la voie verte de l'Agly (novembre)
- Soirée débat « Vélo-Jazz », intervention d'un professionnel du vélo de Toulouse (décembre)

Les moments forts de 2006

- Vélo de courses (mai 06)



- Fête du vélo (juin 06)
- Festival de la Terre (juin 06)
- Peinture de bande cyclable (sept. 06)



- Balade sur la voie verte de l'Agly (nov 06)
- Vélo et Jazz (déc 06)
- Vélo gagné par une adhérente au concours « A vélo, c'est la santé ! » (déc 06)

Code de la rue

La Fubicy (la Fédération des Usagers de la bicyclette) participe actuellement à un groupe de travail avec le gouvernement sur l'élaboration d'un « Code de la rue » comme il en existe déjà en Belgique

En effet, le Code de la route actuel, conçu à l'origine pour faciliter et réguler la circulation automobile, est encore très marqué par son origine routière. Il est maintenant inadapté au tissu urbain et à un trafic devenu dense, il doit évoluer. Cela permettra de favoriser les "modes doux", pour répondre aux préoccupations des citoyens : préservation de l'environnement, réduction des nuisances, bienfaits de la marche et du vélo sur notre santé...

Notre position au sujet du 4^e pont

Un des principaux arguments du Maire était de favoriser ainsi la circulation des vélos entre les 2 berges de la Têt. Nous estimons que cet argument n'est pas valable car il n'y a aucun réseau cyclable qui débouche ni d'un côté ni de l'autre. En outre, ce pont sera encadré par 2 ronds points accidentogènes pour les vélos.

Est-ce pour autant que l'on doit s'opposer à tout aménagement ?

Non, car on pourrait aménager un autre pont, voire une passerelle, pour un accès plus direct.

Par ailleurs, nous avons estimé que c'était l'occasion de demander une réflexion cohérente sur l'ensemble de la circulation à Perpignan. Nous voyons la participation à ce mouvement comme un levier pour faire enfin avancer le Plan de Déplacements Urbains qui a pris du retard et dont un des objectifs est de limiter la circulation des voitures en centre ville.

Voir à ce sujet :

http://veloentet.free.fr/article.php?id_article=31

Plaquette ' Perpignan à vélo '

Vous trouverez jointe à ce bulletin une plaquette récemment éditée par la ville. Elle contient essentiellement un plan des stationnements vélos en ville.

Vélo En Têt a largement participé au choix de leur implantation. Toutes nos demandes n'ont pas été retenues. Par exemple des arceaux ont été refusés devant le conservatoire à cause du manque de résistance de la dalle, mais il y en a rue Foch et bientôt rue des Joglars.

Il est symbolique qu'il n'y ait quasiment rien d'autre à dire sur le vélo à Perpignan : on ne peut pas tracer un réseau cyclable tellement il est pauvre et discontinu !



Quoi de neuf du côté des voies vertes ?



Au niveau national : une mise à jour du catalogue de toutes les voies vertes de France (en vente 6 € sur simple demande à Vélo En Têt) a été faite avec notre participation concernant les Pyrénées Orientales où il n'y en a toujours que 2 mais cela progresse :

Celle de Thuir est maintenant terminée grâce au passage sécurisé du redoutable rond point « Cémoi ». VET a d'ailleurs programmé sa prochaine balade le 11 mars pour fêter cet événement. Du côté de Thuir le Conseil Général a balisé 3 boucles de 10 à 35 kms, 4 au total sont prévues. Du côté du centre ville, cette piste sera prolongée sur quelques centaines de mètres par une bande cyclable au niveau du bd Julien Panchot en cours de « rénovation » mais s'arrêtera malheureusement brutalement avant d'avoir rejoint le centre ville ni même le rond point Saint Martin.

Celle de Rivesaltes au Barcarès par la vallée de l'Agly a pris un peu de retard sur le tronçon Rivesaltes-Claira mais sera terminée avant l'été 2007 assure t on au Conseil Général...On peut déjà profiter des 7 km de Claira à la mer (accès 1km au sud de Claira sur la D1, voir détails sur le site)

Pour les autresvoies vertes, elles se font un peu attendre, le projet le plus avancé est celui de la « Vélitorale » qui devrait relier Le Barcarès à Argelès en site propre, le porteur de projet est là aussi le conseil général qui y consacre plus d'un million d'euros par an sur dix ans. L'enquête d'utilité publique devait avoir lieu au printemps 2006, elle n'est à notre connaissance pas encore commencée. Les travaux commenceront néanmoins cette année vers Torrelles.

Une piste est aussi en cours de réalisation en Capcir entre Formiguères et Puyvalador avec un pont dédié sur le Galbe.

D'autres projets existent : sur l'ancienne voie ferrée Amélie-Céret, entre Céret et Argelès en site propre, vers l'Espagne par le col de Panissar et/ou de Banyuls, sur les vestiges de la « via confluentana » reliant Elne et Thuir, ainsi qu'un petit tronçon du côté de Ria.

Du côté de la communauté d'agglomération une lettre en réponse à nos sollicitations de décembre 2005 disait que « tout est mis en œuvre » pour que soit réalisé « dans les meilleurs délais » le tronçon prévu dans les programmes européen, national, régional et départemental entre Canet et Saint Féliu d'Avall. Mais depuis rien à notre connaissance...

Dossier : Au boulot à vélo !

Nous avons posé les questions suivantes à 3 personnes :

- Depuis quand vous rendez-vous quotidiennement à votre travail à vélo ?
- Quelle distance et combien de temps cela représente-t-il ?
- Quels avantages et quels inconvénients y voyez-vous ?
- Comment faites-vous lorsqu'il fait très chaud ou qu'il pleut ?
- Est-ce que cela change quelque chose dans votre relation avec les gens ?



François, infirmier

Je pratique mon activité à vélo depuis mars 2006. J'ai changé mes habitudes pour deux raisons. Un jour ma moto était en panne et je me suis dit « Pourquoi ne pas essayer de faire ma tournée à vélo ? » Et finalement, j'ai trouvé que je ne perdais pas tellement de temps par rapport à mes tournées en moto. Et comme je ne suis qu'un peu sportif et que ça m'intéresse de pratiquer une activité physique, je me suis mis à faire du vélo et je me suis aperçu que 1, j'économisais de l'argent puisque je ne payais pas l'essence, 2, je ne perdais pas tellement de temps et que j'arrivais chez les gens très détendu puisque faire du vélo, ça me plaisait, 3, cela a un côté écologique car je ne consomme pas de carburant.

Il faut être en bonne forme physique car faire du vélo en ville, comme je le fais à un bon rythme, c'est sportif. Il faut anticiper la conduite des voitures, un peu comme la moto, d'ailleurs.

En pratique, cela représente entre 30 et 50 kms par jour, cela fait environ 750 kms par mois, mais le corps s'adapte très bien à ce rythme quotidien. Je n'ai aucune envie de changer de moyen de locomotion et il me serait difficile de revenir en arrière, même maintenant que l'hiver est venu.

Le plus gros trajet entre deux clients, c'est 4 km., sinon, c'est entre 100 m. et 200 m. Je fais une vingtaine de visites

dans la journée et le soir à peu près 40 visites. J'ai un gros cadenas pour accrocher mon vélo et 2 sacoches à l'arrière avec mon matériel. Par commodité, je prends le minimum avec moi et pour l'instant, je n'ai pas eu de problème.

C'est assez pénible de faire du vélo à ce rythme en pleine chaleur. Sinon, quand il pleut, j'ai toujours mon petit k-way avec moi, mais au pire des cas si je vois que le matin, il pleut beaucoup, j'ai toujours ma voiture en dépannage comme quand j'avais la moto.

Je trouve que ça change énormément dans le rapport que j'ai avec mes malades. Ils me trouvent courageux et sont beaucoup plus sympas qu'avant. Il y a une meilleure relation qui se crée entre les clients et moi. D'un certain côté, c'est rassurant pour eux, car il est très important de savoir qu'un infirmier peut venir à n'importe quel moment, même s'il y a des bouchons ou que je suis en panne. On peut compter sur moi, il n'y a pas de problème de transport.

Jean, instituteur

Je prends mon vélo 4 jours par semaine et 4 fois par jour depuis le 30 août dernier.

Pour me rendre à l'école qui est à 2 ou 3 km, il me faut ¼ d'heure environ suivant l'intensité du vent. Il n'y a pas de piste cyclable.

Je vais moins souvent à la station essence et je ne subis ni les aléas de la circulation avec les encombrements des heures de pointes ni la gendarmerie en action sur le rond point. Je m'arrête facilement à la boulangerie, je dis bonjour aux cyclos que je croise et j'imagine que tous les automobilistes lisent l'affichette : « pour sauver la planète roulez à bicyclette » accrochée sous ma selle. J'ai beaucoup de plaisir à être à l'air libre, plus près de tout ce qui m'entoure, je ressens les variations de température, l'humidité de l'air, mes sens sont plus en éveil. Le monde est différent à vélo !



Par contre, je repère aisément les véhicules dont les moteurs sont mal réglés. Au niveau sécurité, je porte un gilet jaune fluo pour être bien visible et un casque. La rue n'est pas conçue actuellement pour une utilisation commune ou conjointe par les 4 et 2 roues : la voiture est reine, les autres usagers doivent s'adapter, piétons compris.

La météo est l'inconvénient principal des deux roues. Quand il pleut vraiment, je prends ma voiture. Pour ce qui est de la chaleur, le vélo à ma préférence. Quand la tramontane souffle fort, j'avance doucement et laisse libre cours à mes pensées.

Je passe pour un original, un écolo. Parfois la conversation s'ouvre sur la protection de la planète ou sur la forme physique et les kilos en trop.

Il est vrai que je parle plus de l'utilité du vélo pour les petits trajets en ville. Les gens sont d'accord mais le réflexe « voiture » est puissant et les arguments sur l'impossibilité de se saisir de son vélo sont nombreux. Alors que les raisons pour agir en citoyen soucieux de l'avenir de la nature sont nombreuses aussi. A partir du vélo on peut penser urbanisme, santé, vivre ensemble, économie d'énergie, éducation à l'environnement, solidarité, humanisation de la cité... Donc, utiliser son vélo c'est faire un geste simple contre la pollution, en faveur de la planète. Ça ne coûte rien, on risque seulement d'y prendre du plaisir.



La bande cyclable fabriquée par Vélo En Têt sur l'avenue Mermoz, et effacée par la mairie de Perpignan (sept. 2006)

Maria, psychiatre

Auparavant, je travaillais tous les jours à Toulouges et je faisais donc 12 kilomètres à vélo depuis 5 ans..

Maintenant, je travaille pas très loin de chez moi, je pourrai y aller à pied mais circuler à vélo me fait gagner énormément de temps. J'en profite pour faire tout ce que j'ai à faire, petites courses, emmener et récupérer les enfants à l'école, c'est très pratique. J'ai repéré les petites rues tranquilles. Je pense qu'il n'y a pas forcément besoin de pistes cyclables. Il faut surtout s'éloigner de la circulation dense.



Rien ne me gêne pour circuler à vélo ! Quand il fait très chaud, je trouve qu'il fait meilleur à vélo qu'à pied quand on roule tranquillement et je pense qu'il fait aussi bien meilleur que dans une voiture... La pluie, à Perpignan, ça n'arrive presque jamais ! J'ai appris à lutter contre la tramontane à quelques endroits très ventés et je n'hésite pas à mettre pied à terre à ce moment là.

Est-ce que cela me pose des problèmes pour m'habiller en jupe ou robe ? Aucun ! Je porte souvent de longues jupes gitanes et j'ai toujours une pince à linge dans mon sac si j'ai besoin de la retrousser un peu ou de la rassembler ! Mais je porte aussi des jupes assez courtes parfois... J'aime mettre des escarpins ou des chaussures à talons qui ne me gênent pas du tout, c'est même plus facile à vélo qu'en marchant... Le seul vrai problème est l'agressivité des conducteurs dans la rue.

Sinon, je trouve que les relations avec les gens ont évolué. Il y a une dizaine d'années, en Alsace où j'habitais, quand je venais travailler à vélo, les gens s'apitoyaient sur mon sort. A présent, ils sont plutôt admiratifs de me voir pratiquer une activité physique tous les jours et ne pas être esclave de la voiture. Et je trouve qu'il y a de plus en plus de vélos en ville.

Brauo !

...aux 2 adhérents qui continuent à nous soutenir depuis Strasbourg et ...Mayotte !!

...au magasin de location de vidéo près du lycée Arago (rue du président Doumer) qui propose un stationnement vélo DANS la boutique !

A savoir

Récupération de vélos : L'association DRECERES a déménagé fin juin, du Bas-Vernet pour s'installer au

665 rue Aristide Bergès à Perpignan.

Renseignements : Tél : 04-68-63-98-29

Elle récupère tous types de vélos, ainsi que des pièces détachées (elle peut de déplacer), répare et loue des vélos dans le cadre d'un chantier d'insertion



Petite histoire...

Ma grand-mère me disait « Tu n'iras pas à la piscine tant que tu ne sauras pas nager » !!

Ce n'est donc pas la peine de faire des pistes cyclables tant qu'il n'y a pas assez de cyclistes ...

Citation

« Le vélo se pratique avec les jambes ; la bicyclette avec les yeux. Le vélo sollicite la respiration ; la bicyclette l'inspiration. Le vélo est aux athlètes, la bicyclette aux poètes, aux solitaires, aux amoureux. Le vélo sillonne les routes ; la bicyclette les chemins. On fait du vélo, on roule à bicyclette »

« Un bouquin n'est pas un livre, les nuances des synonymes »

Rémi Bertrand , Poche

Guider les voitures.

La hiérarchisation des voies est un principe bien connu des aménageurs. Dans un réseau routier, il y a des grandes voies, et des petites voies. Par exemple il y a les autoroutes, les routes nationales, et ainsi de suite jusqu'au petites routes communales. Dans une ville on pourrait faire la même observation en parlant des grandes artères, des avenues, des toutes petites rues ...

Dissuader le trafic traversant.

Ces différentes catégories de voies n'ont pas la même vocation. Les grandes voies servent au trafic de transit ou trafic traversant, c'est à dire un trafic important, des véhicules qui couvrent de longs trajets, ou qui doivent rouler vite. Quant aux petites voies, elles servent à la desserte, c'est à dire un trafic moins important, des véhicules qui doivent se rendre dans un endroit directement desservi par la petite voie. Par exemple une

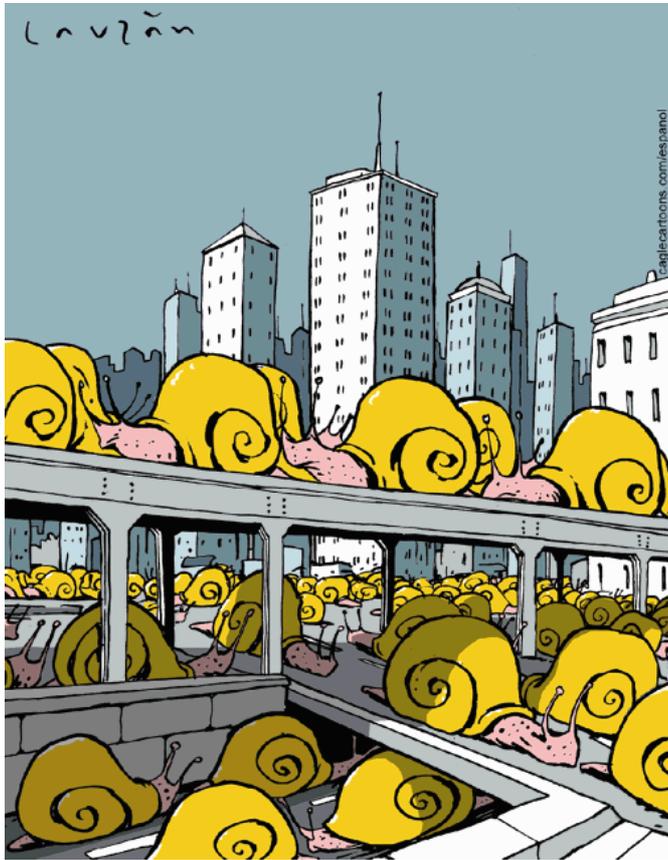
petite route communale permet aux riverains d'aller chez eux mais ne devrait jamais servir à des véhicules qui l'utilisent pour éviter un fort trafic sur un itinéraire principal, et traverser ainsi des petits villages. Pour prendre un exemple, les voitures qui vont de Perpignan à Villeneuve-de-la-Raho ne devraient jamais emprunter la petite route du Mas Palégy (chemin communal), mais les axes principaux (route d'Elne ou route d'Espagne). Il y a de nombreux autres exemples et chacun se reconnaîtra dans cette technique de l'automobiliste...

De la même façon, dans une ville les petites rues ne devraient jamais

être utilisées par des voitures qui cherchent à éviter les bouchons des grandes artères. Cela apporte un trafic dans de toutes petites rues qui sont des rues de quartier ne devant servir qu'aux riverains. Ces voitures sont souvent rapides puisque précisément elles passent là pour éviter de perdre du temps sur un grand axe bouché. Alors que le trafic de desserte est souvent lent et prudent puisque ce sont des riverains qui arrivent ou partent de chez eux, risquant d'écraser leur propres enfants ou ceux de leur voisins. Là aussi les exemples sont nombreux, et beaucoup d'autos, quand le boulevard Aristide Briand est bouché, empruntent les rues du stadium ou du vélodrome...

On construit, on élargit, on améliore de grandes artères du centre ville, des voies sur berges, des roclades et des quatre-voies. Ces équipements automobiles coûtent chers, et sont destinés au trafic de transit. Mais quand

ces itinéraires principaux sont bouchés, les automobilistes, plein d'astuce (!), utilisent des itinéraires secondaires, des petites rues ou des petites routes, qui n'ont pas vocation à accueillir ce trafic. Cela rend les quartiers bruyants, augmente la vitesse dans ces petites rues, et confisque souvent des itinéraires naturels pour les bicyclettes.



En effet, les cyclistes préfèrent éviter les grandes artères, celles de trafic fort et rapide, et de grand danger pour celles et ceux qui circulent à vélo. Ils cherchent, et trouvent parfois dans ces petites rues, des itinéraires parallèles aux grands axes. Il faut recréer et assurer de façon durable la hiérarchisation des voies. Que les voitures soient incitées à suivre les axes principaux. Que les voies de desserte, les petites rues de quartiers, et les petites routes communales ne permettent plus le trafic traversant, mais uniquement le trafic des riverains, et celui des vélos. Cela peut se faire facilement en coupant par exemple ces voies par un ouvrage qui ne laisse passer que les vélos. Encore plus simple et moins coûteux, on peut astucieusement utiliser des sens uniques pour les autos, et des contresens pour vélos... Et il existe ainsi d'autres stratégies, qui redonneraient à beaucoup de quartiers leur calme, et donneraient aux bicyclettes des itinéraires agréables et efficaces, avec peu de voitures.

Empêcher la traversée du centre de la ville.

La hiérarchisation des voies évoquée ci-dessus,

s'accompagne dans beaucoup de ville d'un centre-ville non traversable. La ville de Strasbourg a un peu théorisé tout ça sur son site Web. Il s'agit en substance d'affirmer deux choses : la voiture doit pouvoir se rendre partout, car il y a les livraisons, les personnes à mobilité réduite, les véhicules de secours, les taxis, etc ... cependant, les voies du centre-ville ne doivent pas servir à traverser la ville, mais seulement à desservir tous ses lieux.

Le centre-ville ne doit pas être un lieu de fort trafic, mais un lieu de vie agréable, sous peine de le voir déserté. Pour prendre encore une fois un exemple, pour aller en voiture du Pont d'En-Vestit au boulevard Briand, on ne devrait pas pouvoir passer par la rue des Augustins, la place des Poilus, la rue de la Fusterie, la place Rigaud, et la rue des Carmes... Il faudrait contraindre les voitures à passer par les boulevards périphériques.

Agenda

- Mardi 13/02 : Réunion mensuelle et Assemblée Générale annuelle statutaire.
- Mardi 20/02 : Soirée Rive Gauche « Vivre autrement au quotidien » à partir du film : « Ici Najac, à vous la Terre », et avec d'autres associations.
- Dimanche 11/03 : Balade piste de Thuir (R.-V. 10h00 devant l'église Saint Martin)
- Mardi 13/03 : Réunion mensuelle
- Samedi 31/03 : Salon du 2 roues
- Mardi 17/04 et Mardi 15/05 : Réunion mensuelle. En avril et en mai, la réunion mensuelle aura donc lieu, exceptionnellement, le 3^{ème} mardi du mois, au lieu du 2nd mardi habituellement.
- Mardi 12/06 : Réunion mensuelle
- Samedi 2 et dimanche 3 juin : Fête du vélo

Pensez à votre adhésion pour 2007 !

L'association a besoin de votre soutien :

- comme sympathisant : il faut que nous montrions que nous sommes nombreux.
- soutien financier : vos cotisations servent pour la reprographie, les envois, le matériel etc...
- soutien actif si vous avez un peu de temps et d'énergie pour nous aider...

Vous trouverez avec le bulletin 2 présentations de l'association, nous comptons sur vous pour trouver quelques personnes intéressées et susceptibles de nous rejoindre.

Tout adhérent reçoit une carte d'adhérent (qui donne droit à des réductions chez certains marchands de cycles) et un petit panneau plastifié à accrocher à son vélo (n'hésitez pas à en redemander).

Saleilles

Al Cami del Pou de les Colobres est un chemin communal qui relie Perpignan à Saleilles. Cette petite route, qui traverse vignes et vergers connaît, comme beaucoup d'autres petites routes -jadis calmes-, un trafic automobile croissant, rapide et dangereux.

Rappelons que la commune de Saleilles est par ailleurs reliée de façon très directe à Perpignan par la RN114, et à Cabestany par la très large RD22. Comme d'autres voies communales, cette voie dite du « Pou de les Colobres » a pu être utilisée jusqu'à il y a une dizaine d'année par les bicyclettes. Cela est rendu presque impossible aujourd'hui par des voitures qui y circulent très rapidement en évitant les axes principaux.

Cet itinéraire pourrait facilement être rendu à sa vocation de « chemin communal » et être aménagé de manière à

- y favoriser l'usage du vélo,
- et y dissuader le trafic automobile de transit.

On pourrait simplement autoriser l'accès des riverains de cette voie, à vélo ou en voiture, mais dissuader ou interdire le trajet complet Perpignan-Saleilles pour les automobiles.

Le cami del Pou de les Colobres forme un carrefour avec une voie qui va de la RN114 (mas de la Boneta) à Cabestany. Le Cami peut être coupé en deux segments à sens unique pour les voitures.

- Le premier, au nord de ce carrefour et jusqu'au Mas Boluix (Rocade Sud de Perpignan), accessible uniquement dans ce sens Sud/Nord aux vélos et aux voitures avec une vitesse et limitée à 15 km/h, autorisé dans l'autre sens aux vélos uniquement.
- Le second segment, depuis ce croisement au rond point de l'avenue des Crouettes à Saleilles, accessible uniquement dans ce sens Nord/Sud aux vélos et aux voitures, à 15 km/h maximum, autorisés dans l'autre sens aux vélos uniquement.

Un tel aménagement, très simple, peu coûteux, suffirait pour dissuader le trafic sur cette route pour les voitures,

et constituerait une incitation à l'utilisation de moyen de transport non polluants. Il faudrait alors 15 mn. (évaluation faite sans se presser avec une collégienne de 14 ans) pour joindre Saleilles à Perpignan à bicyclette et en sécurité, avec un trafic auto très diminué et ralenti.



A l'arrivée à Perpignan, la traversée de la Rocade Sud se fait simplement grâce à un passage inférieur existant et qui n'a besoin que d'être nettoyé. Il débouche dans l'avenue Shakespeare, puis sur la voie cyclable du Boulevard Kennedy.

Quant à l'arrivée à Saleilles, les petites rues calmes des lotissements desservent à vélo l'ensemble du village, et on imagine facilement poursuivre l'itinéraire vers Théza ou Alenya.

Vélo en Têt a proposé il y a quelque temps une solution proche pour favoriser la circulation des vélos entre Villeneuve et Perpignan, par le chemin communal du Mas Palegry. Cette solution n'a pas été retenue et on a choisi de faciliter l'usage de la voiture sur cette axe en l'élargissant, et d'y prévoir aussi une piste cyclable. Mais on ne dispose d'aucune évaluation de l'impact de cet aménagement sur l'évolution des modes de transport utilisés.

Notre association suggère maintenant qu'on fasse sur le Cami du Pou de las Colobres cette expérience plus facile, réversible, moins coûteuse, et -nous en prenons le pari- plus efficace pour favoriser l'usage du vélo sur l'agglomération.

Exprimez-vous !

Nous vous invitons à vous exprimer le plus souvent possible dans le courrier des lecteurs de la presse locale. C'est lu avec attention, en particulier par les décideurs, et cela permet aussi de sensibiliser les lecteurs à la cause que nous défendons.

Si vous possédez une adresse de courrier électronique, merci de l'envoyer avec vos noms et prénoms à veloentet@free.fr. Vous recevrez alors les lettres d'information trimestrielle par courrier électronique.

Merci et à très bientôt !
Le bureau de Vélo En Têt.