

# Bulletin annuel de Vélo En Têt.

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



10, r. Sebastopol à Perpignan

tél : 04 68 55 26 85 - courriel : [veloentet@free.fr](mailto:veloentet@free.fr) - web : <http://veloentet.free.fr>

Membre de la Fubicy (Fédération des Usagers de la Bicyclette).

Membre de l'AF3V (Association Française des Vélo-routes et des Voies Vertes).

## Edito

Les années passent, Vélo En Têt est toujours là. Le nombre d'adhérents augmente régulièrement (nous frôlons les 400 !), les mentalités changent, on reconnaît désormais enfin au niveau national mais aussi au niveau local que le vélo est un véritable moyen de transport et d'avenir. Mais l'association a toujours beaucoup de pain sur la planche !!

Le réseau cyclable reste toujours discontinu et incohérent dans l'agglomération de Perpignan, mais cette année 2008 a été cependant une année « clé » pour la circulation. Il y a eu les élections municipales en mars qui ont montré, au travers du débat que nous avons organisé à Perpignan et auquel presque tous les candidats (sauf le F.N.) ont répondu présents et du questionnaire très pointu que nous leur avons adressé, que la mobilité douce était devenue un véritable enjeu.



Cette année 2008 a vu pour la première fois, grâce à l'aiguillon de l'association Locovélo, créée dans ce but, un véritable système de location de vélos se mettre en place avec la Vélostation de la dalle Arago (voir p. NN). Puis très rapidement sont arrivés les BIP que nous connaissons tous à présent. Ils sont certes imparfaits mais ont le mérite d'exister et la physionomie de la ville en est changée. Ainsi, nous avons tous constaté que les vélos, de particuliers et de location, malgré les difficultés, circulaient de plus en plus nombreux en ville, aussi bien pour aller travailler, au cinéma, chercher ses enfants à l'école ou faire ses courses...

Vélo En Têt est parfois victime de découragement lorsque des pressions individualistes, politiciennes ou autres mettent à mal des projets initialement courageux ou tout simplement équitables pour apaiser véritablement la circulation... Mais nous savons que nous allons dans le bon sens, la loi toute récente sur les doubles sens cyclables (voir p. NN) nous conforte aussi. Votre soutien à chacun nous est précieux pour peser de plus en plus dans les décisions et pédaler (au sens propre comme au sens figuré) avec conviction !

*Claire Brun-Serrurier*



## Réunions

Les réunions mensuelles ont lieu à l'Annexe Mairie de Saint Gaudérique, rue Nature (à coté du Lycée Jean Lurçat), de 20h30 heures à 23h30, le second mardi du mois.

Elles sont ouvertes à tous les adhérents et commencent généralement par un tour de table, pour que les nouveaux venus soient assurés de pouvoir y prendre la parole, et ajouter éventuellement des points à l'ordre du jour.

## Who's Who ?

### Bureau de l'association :

Présidente : *Claire BRUN-SERRURIER*

Trésorière : *Astrid OSLAND*

Secrétaire : *Sandrine POLTEAU*

### Fonctionnement :

Envoyée spéciale *Université* : *Caroline FORGUES*

Achats Groupés, Adhésions : *Xavier CHARREYRON*

Envoyé spécial *LocoVélo* : *Serge PIOLI*

Atelier réparation : *Sylvain COLLANGE*

Web & Mailings : *Thibaut LEGAYE*

Voies Vertes : *Olivier BRUN*

## Adhésion

Renouvellement d'adhésion pour 2009 : utiliser le petit papillon joint à ce bulletin annuel, ou recopier celui ci-dessous. Si vous ne recevez pas les mailings de notre association, c'est qu'elle n'est pas (ou mal) enregistrée dans notre système de mailing. Envoyez un e-mail avec vos nom & prénom à [veloentet@free.fr](mailto:veloentet@free.fr) pour que nous l'ajoutions.

Mme, M., Mlle :

Nom : .....

Prénom : .....

adresse : .....

.....

CP et Ville : .....

tél. : .....

e-mail très lisible : .....

Adhésion Plein Tarif : 10 € l'année.

Étudiants, Chômeurs, Retraités, Mineurs : 5 € l'année.

Chèques à l'ordre de « Vélo En Têt ».

## Comment réduire fortement les risques de vol

Mieux vaut prévenir que guérir... Prenez l'habitude de respecter ces 3 règles d'or, simples et efficaces.

### ACHETEZ UN BON ANTIVOL

Un antivol peut être lourd et de mauvaise qualité, mais il ne peut pas être solide et très léger. Ne lésinez pas sur l'antivol.

Les antivols en U ont en général le meilleur rapport solidité/poids, mais ne sont pas les plus faciles à mettre en place.



### CADENASSEZ TOUJOURS VOTRE VELO

Même en immeuble : la moitié des vols ont lieu dans des caves, garages, cours ou halls d'immeubles.

Même pour une courte durée : certains voleurs sont à l'affût des vélos laissés devant une boutique "juste pour 2 minutes".

### ATTACHEZ LE CADRE A UN POINT FIXE

Le cadre est en général la partie la plus coûteuse d'un vélo, surtout qu'il s'envole rarement seul (pédalier, direction,...)

Attachez le cadre à un arceau à vélos, ou à défaut poteau ou barrière, mais sans gêner le passage des piétons. Évitez de mettre une partie de l'antivol au niveau du sol (plus vulnérable). En cas de pénurie de points d'ancrage, si vous êtes en groupe, attachez les vélos les uns aux autres. Si possible, attachez les roues aussi, surtout si vous avez des moyeux à blocage rapide.



**VOL D' ACCESSOIRES** : Les vols de roues ou selles sont beaucoup moins fréquents quand on remplace l'attache rapide par un simple écrou classique...ou par un petit antivol léger et permanent.

Ne stressez pas ! Ces 3 règles d'or suffisent à décourager la plupart des voleurs !

## Atelier

Pour donner un vélo, même vieux ou abîmé, ou des pièces, et pour toutes réparations ou entretien de votre bicyclette, contacter :

DRECERES (Entreprise de réinsertion)  
665, av A. Bergès à Perpignan  
(Zone Polygone Nord)  
04 68 63 98 29

## Dura Lex, sed Lex !

### Anniversaire

La loi du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) disait dans son article 20 :

« à compter du 1er janvier 1998, à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation ».

Depuis tout juste 10 ans, toutes les "rénovations des voies urbaines" à Perpignan auraient donc dû s'accompagner de la "mise au point d'itinéraires cyclables" C'est hélas loin d'être le cas. Nous avons pourtant souvent rappelé cet article de loi à la ville, parfois au prix d'une demi-journée de commissariat ! Les pères Noël qui avaient peint, en décembre 2007, une bande cyclable sur l'avenue Mermoz, promise à une très imminente rénovation, s'en souviennent amèrement ! (**photo page 5**)

Bon anniversaire la loi LAURE !

### Les nouveautés réglementaires

- Un décret du 30 juillet 2008 prévoit que d'ici 2010, toutes les rues des zones 30 devront, sauf exception motivée, accepter les cyclistes à double sens. Rappelons que, partout en France, les associations réclament ces aménagements –avec signalétique adaptée- depuis longtemps car les cyclistes sont en sécurité face aux voitures qui les voient et doivent adapter leur vitesse. Par ailleurs, cela simplifie beaucoup le parcours des cyclistes. Nous avons écrit à la mairie pour lui demander explicitement de respecter cette nouvelle disposition dans la zone 30 du centre de Perpignan.
- Le 30 octobre 2008, l'assemblée nationale a adopté un amendement sur la prise en compte de l'abonnement à des services publics de location de vélos dans le cadre du projet de « Loi de financement de la sécurité sociale ». Le vélo est considéré au même titre que d'autres modes de transport alternatifs. En Belgique, l'employeur verse même au salarié qui se déplace avec son vélo personnel, une indemnité kilométrique.
- Suite à nos interventions, le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Perpignan, validé en 2008, a inscrit l'obligation de prévoir des locaux à vélo pour toute construction neuve.
- Le port du gilet réfléchissant est devenu obligatoire pour tout cycliste roulant hors agglomération et de nuit (ou par mauvaise visibilité).

## Le Vélo à l'Université

*Petite histoire d'une longue démarche ... qui finit bien !*

Tout commence fin 2005 à la soirée de fin d'année de l'association à l'UBU. Je suis intervenante ponctuelle à l'Université et désolée par l'aménagement de la fac et de ses abords. Plusieurs étudiants d'Urbanisme sont là, également désappointés, et ensemble nous décidons de lancer une enquête auprès des étudiants pour faire un état des lieux.

Constat sans appel : sur plus de 300 étudiants interrogés courant 2006, seuls 5% utilisent régulièrement le vélo, loin derrière la voiture (44%), la marche (33%) ou le bus (15%). Pourtant, plus d'un étudiant sur deux possède un vélo et/ou habite à Perpignan. Selon les étudiants, c'est d'abord la dangerosité des accès qui freinent l'utilisation du vélo (48%), puis l'offre de location (39%) enfin le manque de stationnement sur la fac (34%).

Forts de ce constat, les premiers contacts sont pris avec l'université en 2007 : Mme Olivé de la Vie étudiante valorise dès le début la démarche. Les étudiants d'Urbanisme étant partis (bonne route à Mylène Chassot, initiatrice du projet, qui est désormais à Grenoble, ça doit changer !), ce sont les étudiants d'*Energie Citoyenne*, motivés s'il en est, qui prennent le relais. Un groupe de travail est constitué avec les étudiants, les services techniques, l'IUT et des profs vélocipèdes. Si l'aspect d'accès au campus est abordé, on décide de travailler d'abord sur le campus, en installant des arceaux, tandis que Locovélo s'active auprès du CLOUS pour le projet de vélo-station. Un projet d'implantation de 80 arceaux est proposé par *Energie Citoyenne* et *Vélo en Têt*. Fabriqués et posés par le lycée professionnel de Villelongue qui nous a proposé une solution sur la base d'un modèle, ils seront financés par une subvention du Fonds de la Vie

Etudiante sollicitée par l'association étudiante.

3 ans après le début de cette aventure, on tient le bon bout ! Le lycée a commencé la production, les couleurs sont choisies, la peinture commandée, l'installation devrait débiter au premier trimestre pour se réaliser d'ici les vacances d'été.

De nombreux freins nous ont menés au début au bord du découragement : le campus est régi par le tout bagnole, véritable parking sauvage jusque sur certains espaces verts. Par contre, on nous rétorquait que le vélo est potentiellement accidentogène dans sa confrontation avec l'automobile ... Cherchez l'erreur ! Saluons donc la ténacité d'Isabelle Olivé (*Resp. de la vie étudiante. NDLR*) dans ce contexte. Le référent technique a changé, et (ouf !) le nouveau nous a permis de repenser le projet en mettant les arceaux au plus près des bâtiments. Les accès seront aménagés (l'architecte est désormais également de la partie) et cela coïncide avec la mise en place d'un nouveau plan de circulation, avec une véritable limitation de l'accès des voitures à la 'rocade' interne du campus et une limitation de la vitesse (dos d'âne). La matérialisation d'un double-sens cyclable fait même son chemin...

Encore une fois, pour faire avancer la bicyclette à Perpignan, il faut beaucoup de ténacité ! Mais gageons que les mentalités évoluent durablement : le Conseil d'Administration de l'Université a signé la Charte environnementale proposée par *Energie Citoyenne*, intégrant la promotion de l'utilisation du vélo. Avec les étudiants, nous ne désespérons donc pas d'aller plus loin que les arceaux en travaillant sur un véritable plan de déplacement, qui s'intéresserait cette fois-ci à l'autre point noir du campus, à mon avis le principal, son intégration dans la ville : que ce soit en vélo ou en bus (l'enquête le montrait également), l'accès à la fac est de très mauvaise qualité.

*Caroline Forgues*



*Photo : Sortie à Baixas avec le Festival Jazzèbre (juin 2008)*

## Le vélo, vu d'ailleurs...

### Vélo – le parent pauvre ? Voyage d'une perpignanaise.....

par Astrid Osland

Je viens de visiter le centre de 3 capitales : Oslo, Londres et New York.

A Oslo il y a beaucoup de vélos et très peu d'aménagements spécifiques.... Un système de location existe, certes, mais il est de fait réservé aux habitants car il faut avoir une adresse pour se faire envoyer la carte. Il est donc très peu pratique pour un touriste... La circulation est lente et peu dense dans le centre et les vélos circulent relativement bien. Les cyclistes sont casqués et très bien équipés, notamment en éclairage.

A Londres, où je suis restée dans l'hyper-centre, la circulation est étonnamment dense... Je m'attendais à ce que le fameux péage ait réduit la circulation mais d'après un chauffeur de taxi les gens préfèrent payer le prix du péage plutôt que de se passer de la voiture.... Taxis, camions de livraison, bus et voitures forment un magma inextricable et, malgré quelques couloirs partagés, les vélos étaient très peu nombreux... Mais, bien sûr, il pleuvait...

A New York, j'ai dû voir 7 ou 8 vélos au cours des 9 jours que j'ai passés là-bas. Pourtant j'étais dans un quartier « village » dans le Manhattan, plein de petites rues. Il n'y a pas de voies bus/taxi et aucun aménagement vélo non plus. Les camions de livraison bouchent les voies latérales et même la voie pour les pompiers est constamment obstruée par d'énormes voitures particulières. Les taxis jaunes sont nombreux et roulent à l'essence... J'ai essayé le transport en commun mais après ¾h. d'attente pour un bus qui devait passer toutes les 10 mn., j'ai fini par prendre le métro. Les bus d'ailleurs ne sont pas prévus ni pour les vélos et ni pour les personnes âgés car il y a 3 ou 4 marches à monter.

Tout ça pour dire : Ca va mal ailleurs mais ce n'est pas une raison pour baisser les bras.... ici !!!

### Espoir au Sud

par Claire Brun-Serrurier

Mais n'oublions pas les grandes villes qui ont réussi à changer la vie des cyclistes : Paris, Lyon, Barcelone... qui aurait cru que ce soit possible il y a quelques années... ? Et les villes moyennes méditerranéennes comme Ferrare et Lucca en Italie, San Sébastian en Espagne alors que certains disent que dans le sud la culture de la voiture est trop forte... !

### Quelques notes sur le road movie d'Astrid.

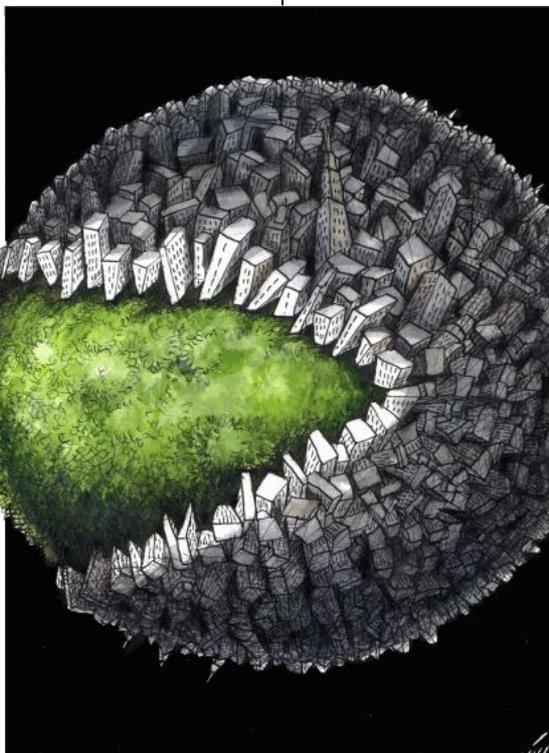
par Jean-Pierre Viala

La bataille du vélo en ville semble loin d'être gagnée même si la guerre pour la défense de l'environnement n'est pas encore perdue. Les riches – ou ceux qui se vivent comme tels – sont toujours accro à la bagnole ; reste cependant que le revenu par habitant n'est pas un indicateur de la connerie humaine sous sa forme « homo automobilis ». Les habitants des villes mentionnées par Astrid ont à peu près le même niveau de revenu et des pratiques sociales très différentes en matière de déplacement urbain ; preuve que la diversité culturelle résiste et continue à s'inventer en dépit de la globalisation et de l'uniformisation qu'elle génère. Cela ne peut que nous encourager à persévérer.

Si on constate qu'il existe manifestement des cultures urbaines différentes, il ne faut pas croire que ce sont là des objets sociaux intangibles qui s'imposeraient comme des permanences contre lesquelles on ne pourrait que s'incliner en se résignant au statu quo. « Ah ! Les américains et leurs bagnoles » ou encore « le vélo, ici ? Vous n'y pensez pas ! Nous sommes en Catalogne ! »

Ces cultures urbaines sont adossées à des cultures nationales et à des traditions politiques anciennes – plus de cent ans de libéralisme pour les unes et 80 ans de social-démocratie pour les autres – qui ont forgé des représentations, des comportements et des façons de faire société. Là-bas l'idéologie de la compétition et la rivalité mimétique excluent les TC et le vélo au profit de la limousine ou de la Bentley. La domination s'affiche dans l'espace urbain sur un mode ostentatoire et primitif et comme par hasard la violence matérielle et symbolique de l'objet automobile se développera plus particulièrement autour des lieux de pouvoir et d'argent. C'est dans le quartier de la City ou dans les quartiers d'affaires à New York que se concentre trafic automobile et stationnement des monstres à six roues. Les riches ont la capacité de s'affranchir des entraves tarifaires, des péages et autres stationnements payants, comme des préoccupations éthiques ou environnementales, et, comme par hasard, la violence automobile renvoie à celle de l'argent et la finance. Bonjour la civilisation !

Pour que ça change il ne suffit pas d'attendre que les traders ou les perpignanaïens prennent, dans une sorte d'illumination subite, leur bicyclette, il faut qu'une volonté politique se manifeste que ce soit celle de Bloomberg, celle de Boris Johnson ou celle d'Alduy.



caglecartoons.com/espanol

## Aménagements

### Les principaux aménagements nouveaux:

→ La Piste des Arcades : elle part du rond point « Darty » (panneau rond au coin de l'hôtel des Arcades) et va en site propre jusqu'au Serrat d'En Vaquer. Les conservateurs des Architectes des Bâtiments de France ont refusé le passage de la voie cyclable sur l'aqueduc ancien, la piste comporte donc malheureusement une forte pente pour descendre du bord du canal, passer sous l'ouvrage ancien, et remonter sur l'aqueduc en béton.

Hélas, le revêtement initial, très récent, est déjà endommagé. Nous avons fait des propositions pour le rénover et l'améliorer.

→ Double sens cyclable rue Raphaël (entre le rond point des Baléares et le bd Poincaré) : Il est enfin muni de signalisation verticale (panneaux) et horizontale (peinture au sol).



→ De Canet à St-Nazaire, le long de la RD 11. Un bel équipement en site propre, mais qui, hélas, s'arrête quelques centaines de mètres avant de pénétrer dans les villages de Canet ou de St-Nazaire.

→ Prolongement de la voie verte du Barcarès sur le segment Clair-->Rivesaltes. Avec déjà plusieurs années de retard, la livraison de cette tranche a été annoncée dans la presse. Nous ignorons quelle tranche a pour l'instant été réellement réalisée.

→ Entre Canet et Sainte-Marie-la-mer, le long de la RD 81 (route littorale) : une petite passerelle a été aménagée sur une agouille ; Puis, sur le pont qui franchit la Têt, un trottoir a été supprimé pour aménager une voie cyclable assez étroite (pour se croiser à vélo), et de chaque coté de ce pont une rampe en béton, avec une pente assez raide, des virages serrés et des barrières anti-quelque-chose (anti-quad ? anti-scooters ? anti-voiture ?) qui ne facilitent ni la montée ni la descente. La petite route agricole qui sert de liaison Canet-->Sainte-Marie n'est fléchée nulle part, sauf par des numéros de circuits qui appartiennent visiblement à la commune de Sainte-Marie.

Du coté de Sainte Marie, on rejoint la voie cyclable qui va du village à la plage au niveau du grand rond-point sous lequel elle passe dans un tunnel. Du coté de Canet, aucune signalisation, ni pour rejoindre le port, ni pour le centre. Le cycliste étranger sera un peu perdu...

On suppose que cet aménagement, un peu décevant, devra pourtant faire partie un jour de la grande VéloRoute Européenne littorale.



### Aménagements à venir

→ Quai de Genève : grâce (en partie) à notre action, ce quai ne sera finalement pas ouvert à la circulation à double sens des voitures. A son extrémité, ouverture d'un passage piétons, qui sera peut-être, un jour, accessible aux bicyclettes. Nous avons suggéré une circulation à double-sens pour les bicyclettes.



→ Av d'Argelès (vers le Mas Balande) : travaux d'élargissement en cours. Une voie mixte bus/vélo devrait y être aménagée.

### Les ratés

→ Bd Kennedy : nouveau ré-aménagement après celui fait il y a à peine 10 ans.

- Disparition de la bande cyclable purement et simplement,
- contre un trottoir mixte (qui ne satisfait ni les cyclistes, ni les piétons),
- et, cerise sur le mauvais gâteau, une nouvelle voie voiture.

On passe donc de 2x1 voie à 2x2 voies voiture, en pleine ville ! La vitesse des voitures augmente, la place consacrée au vélo diminue, on impose aux piétons et aux cycliste de partager un espace sur lequel on tolère déjà du stationnement sauvage...

Avec la voie de bus aménagée en ce moment sur l'avenue d'Argelès, et, de l'autre côté, les voies de bus promises sur les boulevards circulaires, on ne doute pas que cet aménagement sera encore refait dans moins de 3 ou 4 ans. Ce cas est pour nous exemplaire d'un gaspillage d'argent public et d'une régression pour les modes alternatifs à la voiture. Il mérite un prix de la bêtise urbanistique !

→ Av. Mermoz : comment faire pour rater une occasion de relier la piste cyclable de Cabestany au centre ville ?! Malgré nos interventions multiples, nos actions de peinture sauvage de bandes cyclables en septembre 2006 et en décembre 2007, nos menaces de procès... les travaux de voirie se font sans aucun aménagement cyclable, et en contravention avec la loi sur l'Air. On ne manque décidément pas d'air à Perpignan !



→ Place de la République : les arceaux de stationnement, installés, grâce à notre action, devant le théâtre quelques semaines auparavant, puis déposés en février pour l'installation de la station BIP, ne sont toujours pas remplacés, malgré nos demandes et les promesses répétées...

→ Casa Musicale : malgré notre demande avant même la rénovation et notre suivi du chantier (depuis 3 ans ...), il n'y a toujours pas d'arceaux de stationnement dans l'enceinte de l'espace des musiques populaires.

## Communauté d'agglomérations

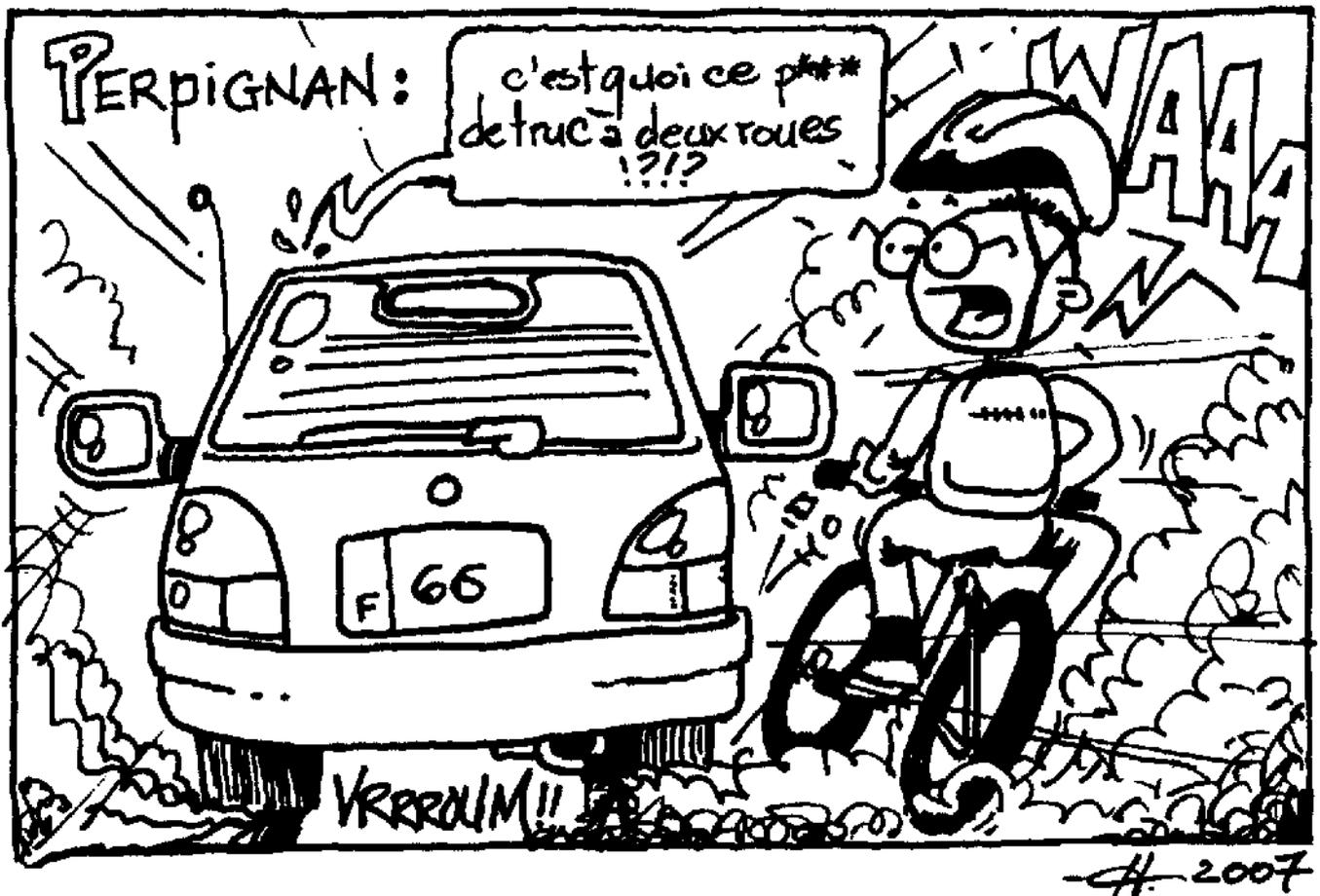
VET a rencontré le 4/12 M. Jean-Claude Torrens, nouveau Délégué aux Pistes Cyclables à la Communauté d'Agglomération. Celui-ci a annoncé la révision du schéma cyclable, la création de 200 kms d'aménagements en 6 ans en investissant 3 millions d'euros par an. VET a rappelé des priorités :

- création d'une piste en site propre Perpignan-Canet (rappel des itinéraires possibles),
- maintien de l'accès à saint Estève malgré les travaux de la Rocade Ouest,
- élimination des points noirs sur la piste de Villeneuve,
- sécurisation du rond pont « Roi Soleil » au niveau de Château-Roussillon,

## Plan de circulation

Le 18/12/2008, information sur le prochain Plan de Circulation annoncé pour 2009- 2012 :

- Mise à sens unique du bd Clémenceau dans le sens est-ouest dès 2009 : 1 voie bus/vélo (4m 50), 2 voies voiture
- À terme, mise en sens unique des boulevards circulaires (rondas). Vélo en Têt réclame que cela ne complique pas les trajets des bicyclettes.
- Volonté d'empêcher le trafic de transit avec le projet de piétonisation du Quai Sadi Carnot entre autres.
- un axe de Bus à Haut Niveau de Service (fréquents et rapides) du Nord au Sud.
- Développement de l'attractivité des parcs relais



### Les rencontres à Vélo

*A vélo, je vais plus vite....  
et je rencontre les autres !*

J'adore l'efficacité du vélo ! En partant à vélo on sait toujours l'heure à laquelle on arrive quelque part, à quelques minutes près... Et ça me plaît !

Mais il y a un autre argument qu'on évoque peu et trop rarement et qui compte beaucoup pour moi : le vélo est CONVIVIAL !!!

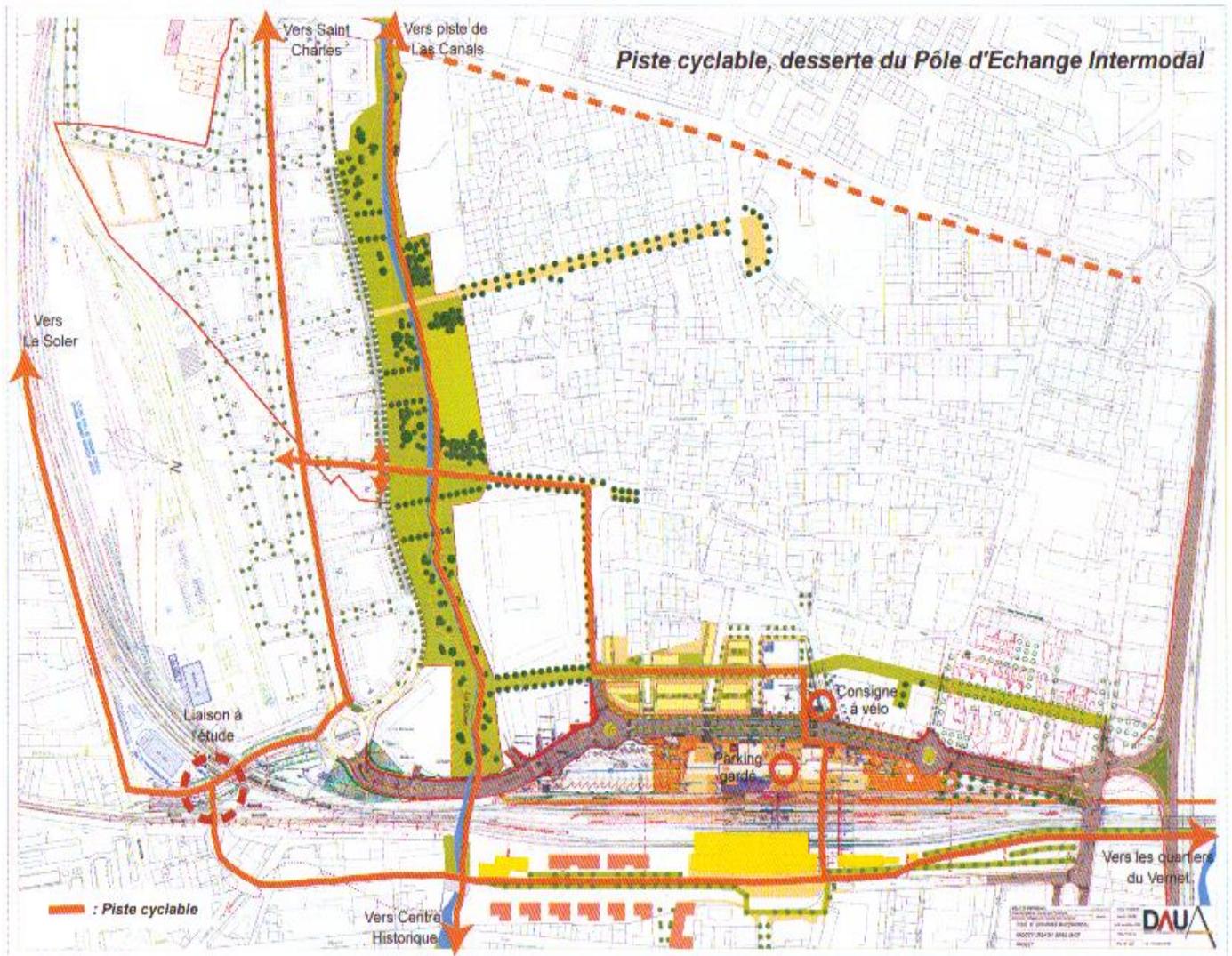
On vit dans une société d'enfermement et d'individualisme. Enfermé dans sa voiture, chacun « roule pour soi ».

Le comportement des autres agace vite et, parfois, on se surprend même à avoir des attitudes qu'on condamne chez autrui...

Mais à vélo, on est avec les autres. On peut s'arrêter facilement pour dire quelques mots... qui font « société ». On partage la ville en quelque sorte : les observations, les regards, les clins d'œil complices, les « bonjours », les « excusez-moi »... J'en ai besoin.

**VIVE LE VELO !**

*Astrid Osland*



## La gare TGV et le vélo

*Ces notes ont été prises lors d'un entretien avec M. Hamelin, ingénieur sur le projet de Gare TGV, en décembre 2008, par Astrid Osland*

Il y aura 2 parkings de surface, repartis de chaque côté de la gare, pour environ 570 vélos. (location de vélos, stations BiP, et parkings à vélos). Il y aura un parking au niveau « -1 » d'environ 50 m<sup>2</sup>. Ce parking serait donc facile d'accès pour les voyageurs des TGV, car ils arriveront au même niveau...

En ce qui concerne la voirie autour de la gare :

- Un point très négatif : le Boulevard Saint Assisclé , 2x2 voies, (sous la responsabilité de l'Agglo) n'aura pas d'aménagement pour les vélos. Il est tout au plus question d'une voie mixte vélo/taxi/bus...
- Le trottoir, côté Saint-Assisclé, aura en moyenne une largeur de 3 m. (côté gare il mesurera à peine 1,50 m.) D'après M. Hamelin, responsable du projet TGV à la Mairie, ce secteur sera mis en zone 30.

Concernant les accès à la gare, il y aura un grand tunnel « commerçant » mixte piéton+vélo, sous la gare, permettant une liaison entre l'avenue de la gare (Gl. de Gaulle) et le Bd.

Saint-Assisclé. Cet aménagement fait partie de la gare et sera terminé fin 2009.

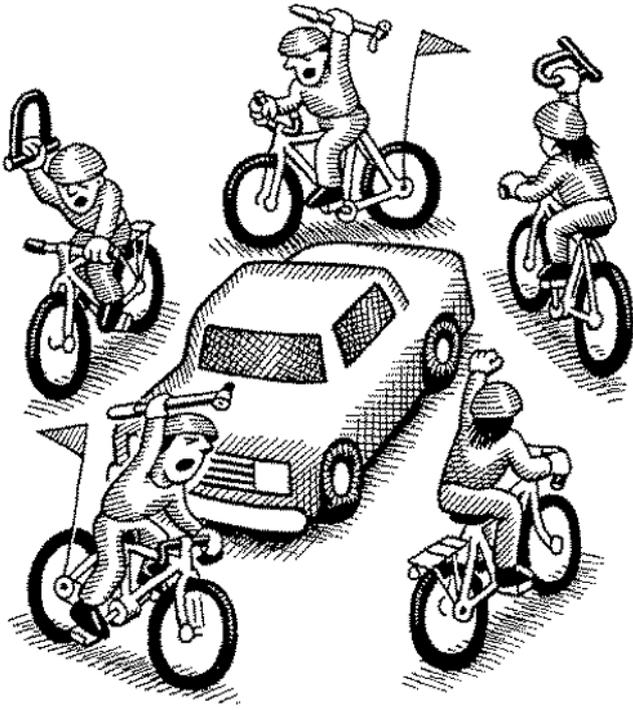
Les voies cyclables le long de la Basse, en amont et en aval du pont du Bd. St.A, ainsi que les parcours balisés dans les petites rues de Saint-Assisclé, seront réalisés de automne 2009 à fin 2009. Les passerelles au dessus de la Basse ne seront opérationnelles qu'en 2012. Leur réalisation est liée à l'aménagement de l'espace de la STEF.

Un tunnel cyclable (interdit aux voitures) sous la voie ferrée, à côté de la « cité des Albères » permettra en 2010 de relier l'avenue J.Panchot à la gare. Ce passage existe, est d'ores et déjà agréable à utiliser, mais nécessiterait encore un aménagement.

L'aménagement du pont SNCF pour relier le Vernet (Clodion-Torcatis) à la Gare est programmé pour 2011. La SNCF aurait, après maintes hésitations, envisagé de confier la réalisation à la Mairie. Rien n'est simple !

La conclusion, qui n'engage que moi-même, est que, après tout, il y a une volonté certaine de faire une place aux vélos dans ce projet gare... Nous avons été reçu par M. Hamelin à plusieurs reprises et il a tenté de trouver des solutions et d'intégrer le vélo dans le projet, dans les limites de la politique locale, qui parle beaucoup du vélo mais fait très peu... concrètement !

## VELORUTION !



*Conquête de la ville :  
Libérons-nous de la voiture !*

"Vélo En Têt" vous invite à faire la « vélorution » !

Nous nous retrouvons donc le 15 de chaque mois, à 18h00, sous la statue de François Arago, sur la place du même nom, pour un court circuit en ville, d'environ 30 mn. Le nombre aidant, cela provoquera un joyeux petit embouteillage de vélo, ça nous changera des tristes et quotidiens embouteillages de bagnoles.

Ce genre de manifestation mensuelle, parfois hebdomadaire, a lieu dans une centaine de villes en France et dans le monde (Angers, Avignon, Bordeaux, Brest, Caen, Chambéry, Cherbourg, Grenoble, Lille, Limoges, Lyon, Montpellier, Nancy, Nantes, Paris, Poitiers, Rennes, Rouen, Saint-Etienne, Strasbourg, Toulouse, Tours, Vannes...). A Perpignan aussi, décorez vos vélos, aigüisez vos slogans, accrochez vos pancartes, et surtout, venez NOMBREUX !

Lorsque de nombreux cyclistes se retrouvent et roulent ensemble, ils retrouvent le plaisir de la promenade en ville. Le nombre aidant, ce ne sont plus les voitures qui imposent une ambiance ou un rythme aux artères de la ville, mais la circulation des vélos. C'est ce phénomène qui a été baptisé "la masse critique". Notre balade mensuelle change chaque mois de parcours, mais elle célèbre toujours la ville comme nous la voudrions : apaisée, sûre, respirable, agréable.

*L'automobile asphyxie nos villes et nos vies.  
Libérons-nous de sa tyrannie.*

# Vélorut!

## Panonceaux

N'hésitez pas à nous réclamer des petits panonceaux plastifiés à accrocher sur votre vélo !

## Temps forts

Quelques temps forts de la vie de l'association en 2008...

- Mars : Vélo En Têt adresse à toutes les listes candidates aux Municipales un questionnaire très pointu et organise une table ronde (seul le FN est absent). (illustration page 12)
- Mai : Caravane cycliste et Stand au marché solidaire de Toulouges.
- Mai : Balade au festival de photo de Villeneuve La Rivière (illustration page 10)
- Juin : FETE NATIONALE DU VELO, circuit « manifestif » en ville et apéro musical place de la République. (illustration page 10)
- Octobre : Balade Vélo Jazz à Baixas. (illustration page 3)
- Décembre : première vélorution dans la froidure !

Quelques dates importantes pour le premier trimestre 2009

- Assemblée Générale de l'association le **3 février**.
- Il n'y aura pas de réunion mensuelle le **10 février**.
- Réunion mensuelle le **10 mars**.
- La **vélorution** de mars aura lieu le **Sa. 14 mars à 15h00** (habituellement, c'est le 15 du mois, à 18h00).
- Balade et pique-nique le **Dimanche 29 mars**. RV à 10h00 Place de la victoire.
- Pas de réunion mensuelle le 14 avril. Elle est déplacée le **mardi 21 avril**.



## Forêts

Vélo En Têt édite son bulletin annuel sur du papier recyclé, jusqu'aux enveloppes !

## La location de vélo

Au sein de l'association Vélo en Têt (VET), un petit groupe d'adhérents (3 au départ !) a souhaité la création d'un sous-ensemble qui a pris le nom de Locovélo et a déposé ses statuts à la Préfecture des PO en Juin 2007.

Son objectif était de promouvoir sur Perpignan et les Pyrénées Orientales une offre de location de vélos urbains pour l'ensemble des usagers qui veulent circuler autrement.

Sa différence avec VET ? Pour obtenir rapidement des résultats, Locovélo a accepté de composer avec « les autorités », qu'elles soient municipales ou départementales ou autres, son seul but étant l'efficacité. D'où sa complémentarité avec VET qui continue à œuvrer pour la diffusion du vélo en ville et dans l'agglomération, et a une position plus critique vis-à-vis des autorités ... qui n'ont pas toujours la « petite reine » comme priorité !

Les résultats (dus à un lobbying acharné, à la vague porteuse des présidentielles avec le pacte de Nicolas Hulot et ensuite le Grenelle de l'Environnement, aux échéances électorales locales etc.) ont été rapides : 3 mois plus tard, passation avec la Mairie de Perpignan d'une convention d'assistance technique à Maîtrise d'ouvrage pour fixer les modalités d'ouverture d'une vélo station, choisir le matériel – vélos, arceaux - et participer aux appels d'offre et aux ouvertures de plis. Puis création, grâce à un autre adhérent de VET, du site locovelo.com, en novembre 2007 et ... le jeudi 13 décembre 2007, la vélo-station Arago a été inaugurée en grande pompe ! (conditions de location très intéressantes)

Ensuite, en 2008, nous nous sommes lancés sur la création de deux autres vélostations : à la Gare TGV, et à l'Université, tout en continuant à nourrir le site locovelo.com et à rencontrer les décideurs pour faire progresser nos idées. Les lycées et collèges, les entreprises (hôpital, concessions automobiles) ont été contactées, recontactées et encore re-recontactées ...

Nous avons aussi été réticents au sujet du projet municipal de location courte durée (devenu BIP), qui, selon nous, ne convenait pas à notre ville dans la forme proposée, mais toujours fidèles à notre « ligne » une fois là (en février 2008), nous l'avons « accompagné », en en faisant (allez donc voir ça sur notre site !) la promotion ... et en suppléant la Mairie qui ne communiquait pas assez à notre goût ! Jusqu'à publier à nos frais des flyers pour faire la campagne de promotion de la location de vélo à Perpignan (Vélo station Arago, BIP, et même Vinci !) lors de la journée du Vélo !

Le 28 Octobre 2008, troisième naissance : la vélo-station de l'Université. .... même si le succès escompté n'a pas été au rendez-vous, l'impulsion est donnée et la recherche d'amélioration en cours.

Entre temps les contacts avec le monde scolaire ont pris corps : le lycée agricole de Rivesaltes a été le premier à louer des vélos pour ses sorties d'intégration à la rentrée ; puis d'autres établissements, d'autres professeurs s'y sont mis, commandant pour un trimestre, en mars, 30 vélos pour faire tout un cycle d'EPS sur la bicyclette, avec sortie finale en « plein air » à la mer, ou pour une sortie « sur le terrain » en géologie (15 vélos) Nous répondons aussi par mail et téléphone à toutes les demandes d'infos venant de toute la France et de l'étranger (Espagne, Angleterre – avec les Dragons ..., Pays Nordiques) sur les possibilités de location et les itinéraires.



Les projets ? Conforter l'Université, ouvrir une vélo-station à la Gare TGV pour favoriser l'inter-modalité, convaincre les établissements scolaires de l'aspect éducatif du vélo comme apprentissage de la responsabilité et comme ... moyen de transport facile, efficace, pas cher, non polluant et convivial ! Créer un service de livraison de colis par triporteur à assistance électrique, continuer à pousser la Mairie vers l'extension de la zone 30 à tout le centre et aux boulevards circulaires

pour permettre aux cyclistes de s'insérer sans danger dans le flux de la circulation, encourager l'Office de Tourisme à intégrer le vélo à ses propositions d'itinéraires, pousser les grosses structures à proposer des PDE (Plan de Déplacement en Entreprise), essayer dans tout le département avec des points-relais pour la location dans chaque village de « l'Archipel »... et prendre beaucoup de plaisir à voir toujours plus de vélos en ville et de moins en moins d'autos et d'embouteillages !

*Serge Pioli, pour Locovélo*

### Informations

Il existe une liste de diffusion d'informations par e-mails consacrée au vélo urbain. Elle appartient à la FUBicy, la Fédération des usagers de la bicyclette, dont est membres Vélo En Têt.

Pour s'inscrire sur cette liste "vélo", ouverte à tous, et pas seulement aux associations, il faut envoyer à l'adresse "sympa@lists.fubicy.org" un message dont le titre est "subscribe velo" (sans les guillemets). Et pour se désabonner c'est "unsubscribe velo". Facile, non ?

Vous pouvez consulter les archives de cette liste sur : <http://lists.fubicy.org/wws/arc/velo>

### Assemblée Générale

#### Attention !

#### A.G. de Vélo En Têt

**le 3 février 2009.**

Cet avis tient lieu de convocation des adhérents.



## Faire du vélo est-il dangereux ?

**NON !** Vive la bicyclette pour améliorer la sécurité routière en ville !

L'utilisation du vélo dans les déplacements urbains augmente fortement dans notre pays et celui-ci devient un moyen de déplacement efficace et incontournable. Un nombre croissant de collectivités locales l'ont bien compris en renforçant aménagements et politiques cyclables. Les nouvelles mesures réglementaires pour créer des zones de circulation apaisée (Zone 30, Zone de Rencontre) témoignent que la prise en compte du cycliste par l'Etat s'améliore.

*La bicyclette n'est pas un mode de déplacement dangereux.*

Contrairement à des idées fausses trop souvent reprises, la bicyclette est un mode de déplacement qui n'est pas dangereux, même si cyclistes et piétons sont plus vulnérables dans le trafic. En 2007 la baisse du nombre de cyclistes tués est de 21,5% par rapport à 2006 (passant de 182 à 142), et représente la plus forte amélioration de tous les modes de déplacements. Par rapport à 2000, la baisse est de 48%. Quant au nombre de cyclistes blessés, il reste stable, autour de 4500 personnes par an depuis 2005 et pourtant, les déplacements à vélo ont beaucoup augmenté, stimulés dans de grandes agglomérations par le développement des vélos en libre-service.



Circuit « manifestif » pour la Fête du vélo (juin 2008)

## Rouler à vélo en sécurité

En 2007, sur 364 jeunes de moins de 18 ans décédés suite à un accident de la route, 155 l'ont été en voiture, 122 en deux-roues à moteur, 51 à pied et seulement 17 à bicyclette (source : ONISR Bilan 2007).

Il faut le dire aux jeunes, à leurs parents et aux adultes : se déplacer à vélo n'est pas dangereux si le cycliste prend bien sa place et, surtout, si les véhicules motorisés roulent moins vite et intègrent dans leur comportement que la voirie est faite pour tous.

Partout on observe cette corrélation : plus il y a de cyclistes, moins ils subissent des accidents. Et quand ils en subissent, la plupart sont dus à une voiture. Baisser la vitesse des voitures en ville est donc une nécessité. Le risque du vélo est créé par les véhicules à moteur : éduquons leurs conducteurs !

*d'après Christophe Raverdy, Président de la Fubicy.*



Pique-nique au festival de la photo (Villeneuve La Rivière)

## Commerce

Réduction de 15 % pour les adhérents chez ces Vélocistes :

- Bouticycle-Cycles Mercier Roussillonnais  
20 av Gilbert Brutus, Perpignan  
04 68 85 02 71
- Cycles Codony  
Chemin de la Fauceille, Rond-point du Mas Rous  
Perpignan  
04 68 54 04 27

Autres vélocistes :

- Cycles MIRLORET  
avenue Torcatis, Perpignan  
04 68 52 58 49
- Scoot 66 / MBK (petites réparations)  
av du lycée, Perpignan  
04 68 54 60 86
- Lanna VAE (vélos à assistance électrique)  
18, rue Charles Cros, Perpignan  
[www.lanna.fr](http://www.lanna.fr)

### **Le BIP à Perpignan, vie ou mort ?**

Dans quelques semaines, BIP va fêter son 1<sup>er</sup> anniversaire. Les abonnés vont être amenés à renouveler leur confiance au système... mais il n'y aura plus de gratuité pour les 1000 premiers ! Reprendront-ils un abonnement ? Mystère...

Mystère est le mot clé ! Combien a coûté BIP à la mairie de Perpignan ? Rien paraît-il ! Mais c'est faux. Car Clear Channel ne paye pas (ou pas en entier) ce qu'il devrait payer pour utiliser les supports publicitaires des abris-bus et par contre engrange ce que les annonceurs lui paient !

Quel est le manque à gagner ? 400 000 euros ? Plus ? Moins ? Mystère...

Et le contrat ? Qu'y a-t-il dedans ? 15 stations, pour combien de temps ? Un an ou plus ? MYSTERE ! Et combien coûterait une ou deux stations de plus ? MYSTERE ! Et pourtant BIP ne survivra que s'il se développe. Donc vie ou mort ? Et si de vrais aménagements de voies cyclables étaient une des clés de la réussite de BIP ?

## **Le coût des vélos en libre-service**

*Extrait de l'enquête Transport du magazine  
60 millions de consommateurs (n° 432), en novembre 2008  
par Franck SEURET*

**En un an, seize villes ont mis en place un parc de vélos en libre-service qui coûtent entre 2 000 et 3 000 € par an et par vélo. Qui paie ?**

Nancy vient d'inaugurer son parc de deux-roues en location. 19<sup>ème</sup> collectivité locale française à mettre en place une telle prestation, la 16<sup>ème</sup> en quatorze mois, c'est Rennes qui, la première, a expérimenté la formule, en 1998, avec 200 Vélos, avant Lyon en 2005 (4 000 Vélo'v), puis Paris, avec le Vélib' et ses 20 600 bicyclettes, en juillet 2007.

### **Les locations ne couvrent pas les frais**

Ce phénomène profite de la prise de conscience environnementale et de la flambée du prix des carburants. Il répond aussi à une véritable demande, et les chiffres de fréquentation restent impressionnants, à quelques exceptions près (voir encadré ci-dessous). Mieux, les Vélo'v, Vélib' et consorts ont contribué à modifier les habitudes des usagers de la ville. En permettant de redécouvrir les plaisirs et les avantages de ce moyen de transport tout en modernisant son image, ils ont incité nombre d'habitants à ressortir, ou à acheter, leur propre engin. Résultat : à Lyon, l'usage de la petite reine a été multiplié par trois. Les élections municipales de mars 2008 ne sont pas étrangères à l'explosion du nombre de

parcs fin 2007 ou début 2008. A l'approche des élections, les maires se sont hâtés d'offrir à leurs administrés un service dont les tarifs restent accessibles au plus grand nombre et qui, à les écouter, ne pèse pas sur les finances publiques. Pourtant, ce nouveau mode de déplacement a un prix collectif qu'il faut bien assumer. Les recettes provenant des abonnements payés par les usagers ne couvrent qu'une partie très faible des coûts. A Lyon, on peut estimer qu'elles représentent environ 10 % du coût de revient annuel d'un vélo. Les villes ont donc dû envisager d'autres moyens de financement...

### **Des prestations soi-disant "offertes"**

A Paris, comme à Rennes et à Lyon, le parc en libre-service est géré et financé par les gestionnaires du mobilier urbain. Ces sociétés de services, dont les plus importantes sont JCDecaux et Clear Channel, fournissent gratuitement abribus et panneaux d'information municipale. En échange, elles peuvent commercialiser de l'affichage publicitaire sur ces espaces. Une forme d'échange, complété par le paiement d'une redevance à la commune. Douze villes ont adopté ce modèle et inclus dans leur nouvel appel d'offres de mobilier urbain une clause demandant la mise en place d'un parc de vélos, en plus du mobilier urbain. "Les contrats liant la publicité au mobilier urbain et au vélo sont vertueux, car ils permettent de mettre en place un parc en libre-service pour lequel la ville n'a rien à payer", assure Albert Asséraf, le directeur général en charge de la stratégie de JCDecaux. Une affirmation abusive. Si certaines municipalités n'ont effectivement rien eu à déboursier, elles enregistrent un manque à gagner : dans la plupart des cas, elles renoncent à la redevance, ou en perçoivent une d'un montant inférieur à ce qu'elles auraient obtenu si elles n'avaient pas exigé la création d'un parc. D'autres villes doivent même verser une rémunération complémentaire à l'entreprise ayant remporté l'appel d'offres, car les recettes publicitaires escomptées ne suffisent pas à financer le coût des prestations "offertes". De plus, la mise en place de ce service s'accompagne très souvent d'une augmentation de l'espace dédié à la publicité dans la ville - plus 25 % à Rouen - et donc des recettes revenant dans les caisses de JCDecaux ou Clear Channel. On n'a rien sans rien...

A Lyon, les abris et les panneaux d'information sont désormais équipés de publicités déroulantes, qui permettent de multiplier par deux ou trois les capacités d'affichage. La promotion d'un mode de déplacement non polluant s'accompagne donc d'une pression publicitaire plus forte dans les villes où il est installé. Et donc d'une incitation à consommer.

Curieux paradoxe...

### **Demandes différentes selon les villes**

Les vélos en libre-service connaissent plutôt de beaux succès, à quelques exceptions près. Côté réussite, le Vélo'v compte 60.000 abonnés, soit près de 11 % de la population de Lyon-Villeurbanne, les deux communes sur lesquelles il est implanté. Il enregistre 15 000 à 20 000 déplacements par jour, soit de 3,5 à 5 rotations par vélo. Le succès est également au rendez-vous dans de plus petites villes, où le parc, plus

restreint et généralement cantonné au centre-ville, limite pourtant les possibilités de déplacement. A Besançon (120 000 habitants), à peine un an après son lancement, les 200 vélos ont déjà enregistré 220 000 locations (soit près de 3 rotations par jour).

Dans d'autres villes, la fréquentation semble en berne. C'est le cas à Aix-en-Provence (140 000 habitants), où, durant leur première année de fonctionnement, les 200 V'hello, n'ont été empruntés que

53 000 fois, soit moins d'une fois par jour. Même constat à Amiens, avec 1,25 rotation quotidienne depuis l'inauguration en février. "Le succès d'un tel service dépend, bien sûr, de la taille du parc et de sa répartition dans la ville, mais aussi de la facilité à circuler à vélo, de l'efficacité du réseau de transport en commun et d'autres facteurs encore", précise Francis Papon, de l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (Inrets).

### **Les contrats manquent de transparence**

Mais, plus ennuyeux encore, ces contrats liant la publicité au mobilier urbain et au vélo ne sont pas transparents. Impossible de savoir à combien reviennent précisément ces deux-roues, puisque les mairies troquent ces équipements contre le droit de commercialiser de la publicité sur le mobilier urbain. Combien auraient-elles encaissé si elles n'avaient pas demandé la mise en service d'un parc ? Les mairies interrogées sont incapables de répondre à cette question. Il est fort difficile, en effet, de comparer avec le contrat précédent, signé il y a dix ou quinze ans. Le risque est donc de "payer" plus cher le service "offert".

### **Une image valorisante pour les maires**

Pourquoi, dans ce cas, les contrats liés ont-ils eu les faveurs des élus d'Aix-en-Provence, Amiens, Besançon, Dijon, Lyon, Marseille, Mulhouse, Nantes, Paris, Perpignan, Rennes et Rouen ? *"Parce que cela leur permet de faire une belle opération de communication"*, répond le juriste Jean-Philippe Strebler. *"En finançant les vélos par la pub, ils peuvent se vanter de créer un service qui, en apparence, ne coûte rien au contribuable."* Toutes les villes ne cèdent cependant pas à la facilité. Certaines ont, par exemple, choisi de passer deux appels d'offres distincts : le premier pour le mobilier urbain publicitaire, donnant lieu au paiement d'une redevance ; le second pour la gestion d'un parc de vélos en libre-service, une prestation facturée. *"Nous voulions ouvrir le plus possible le marché à la concurrence"*, explique Gérard Royer, le vice-président du Grand Nancy. Lancer un seul appel d'offres couplant mobilier urbain publicitaire et vélo restreint, de facto, le champ des prétendants aux seules entreprises ayant cette double compétence. Autrement dit, JCDecaux et Clear Channel. A l'inverse, la scission permet à d'autres entreprises de concourir. Comme à Nancy, où Effia, filiale de la SNCF, et Veloway, créée en février 2008 par Veolia, ont pu se mettre sur les rangs face à Clear Channel et JCDecaux, même si c'est ce dernier qui a finalement emporté le marché.

### **Un million d'euros par an pour 344 vélos !**

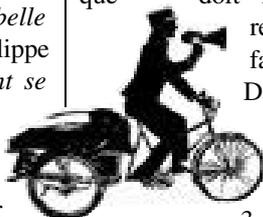
*"Cette procédure présente l'avantage d'être beaucoup plus transparente, chaque chose ayant son prix"*, indique Charles-Eric Lemaingnen, le président de la communauté d'agglomération Orléans-Val de Loire. La facture annuelle pour les 344 vélos mis en place par Effia s'élève à 1 million d'euros TTC, soit 2 900 € TTC pièce. *"Elle sera en partie financée par les 535 000 € de redevance annuelle payée par le gestionnaire du parc mobilier urbain publicitaire"*, ajoute M. Lemaingnen. *"Cela revient donc au même sur le principe que si nous avons lancé un seul appel d'offres, mais, pour le contribuable, c'est beaucoup plus clair."* C'est d'ailleurs pour gagner en transparence que Rennes a profité de l'arrivée à échéance d'un précédent contrat pour lancer deux appels d'offres distincts. Dans les autres villes ayant fait un choix à peu près similaire, comme Montpellier, ou Toulouse, le coût d'un service de vélos en libre-service est très variable. Il s'étale de 1 350 € TTC (Caen) à 3 200 € TTC (Nancy), pour des prestations comparables. Même si les prix se concentrent plutôt entre 2.000 et 3.000 €, cet écart ne s'explique pas seulement par les différences techniques entre vélos (poids, équipement...) et stations (système de réservation, etc.). Il reflète largement l'amplitude des niveaux de marges pratiquées d'une ville à l'autre par les entreprises prestataires.

### **Un mode d'emploi identique**

Les modalités de fonctionnement des parcs de vélos sont similaires dans toutes les villes. Après avoir acheté un abonnement au jour (1 €), à la semaine (autour de 5 €) ou à l'année (entre 15 et 30 €), et consenti une caution (150 € le plus souvent), les utilisateurs peuvent emprunter à toute heure du jour et de la nuit un vélo à l'une des bornes automatiques réparties dans la ville, à charge pour eux de le déposer à une autre station, une fois arrivés à destination. La première demi-heure est généralement gratuite, les suivantes facturées de 0,50 à 1 €.

### **On attend encore plus de transparence**

Deux mille à trois mille euros par vélo et par an : voilà donc ce que doit représenter le manque à gagner sur la redevance publicitaire pour les villes qui ont fait un appel d'offres joint.



Dans une ville comme Besançon, où chaque vélo sert trois fois par jour en moyenne, le coût pour les finances publiques d'un déplacement en Vélocité serait ainsi de 2 à 3 €. *"Cela peut paraître beaucoup, mais ce n'est pas plus que le montant pris en charge par les collectivités locales sur chaque voyage en transport en commun, qui sont, eux aussi, subventionnés"*, souligne Pascal Gudefin, directeur du service voirie de la mairie de Besançon. Bien sûr, plus le taux de rotation augmente, plus l'investissement est rentable. A Paris, où il est de dix par jour, le coût "public" chuterait donc, en moyenne, à 0,20 ou 0,30 €. N'aurait-il pas été plus judicieux d'investir cet argent -des centaines de milliers, voire des millions d'euros par an dans les grandes villes- dans l'aménagement de pistes cyclables ou de parkings à vélos ? *"Cela aurait peut-être été plus efficace"*, avance Francis Papon, de l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (Inrets). *"Mais augmenter l'espace consacré au vélo, cela veut dire diminuer celui consacré à la voiture. Ce qui a un coût politique important. Un parc de vélos en libre-service, cela se "voit" plus et cela se vend mieux que des pistes cyclables."* Sans compter les bénéfices en termes d'image pour la ville. A défaut d'être la solution la plus efficace, on peut toujours se consoler en se disant que le vélo en libre service a au moins l'immense mérite d'exister. Mais ce système aurait tout à gagner en devenant plus transparent... !



*Municipales 2008. La table ronde sur les transports.*