

Bulletin annuel de Vélo En Têt.

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



<http://veloentet.free.fr>

Association agréée pour la protection de l'environnement
membre de la FuBicy, membre et délégation locale de l'AF3V
membre du Conseil Départemental de Sécurité Routière,
membre de la Commission Consultative des Services Publics locaux.

3 r. Anselme Mathieu à Perpignan, 04 68 50 63 93

courriel : veloentet@free.fr

Edito

Quelques mois après la publication du décret de juillet 2008 [voir page 3], un usager du vélo s'exclamait : « Je ne reconnais plus ma ville : des panneaux "sens interdit" sous lesquels un petit panneau "sauf vélo" apparaît, des panneaux jaunes type chantier "Attention, vélo à contresens" à côté des panneaux légaux signalant un double sens cyclable, des logos au sol qui fleurissent. Et tout ça, dans la petite rue à droite, et celle-ci, et là à gauche, encore par là... Ahhhhh, partout, partout, partout, partout des Double-Sens-Cyclable dans le centre de Grenoble. Je n'ai pu résister, malgré mon vélo chargé de courses, à tester une petite dizaine de ces DSC... Quelle joie ! » Il faut dire que ce soir là, décembre 2008, au journal de 20h00, l'adjoint au maire de Grenoble lui-même expliquait les bienfaits des DSC.

Dans le même temps, à Bordeaux, apparaissent les premières Zones de rencontre [voir aussi page 8].

Les ZR, créées par ce même décret de 2008, sont une avancée dans le traitement des flux de circulation en milieu urbain. Elles ont pour but d'inverser les priorités afin de rendre la rue plus sûre : les piétons d'abord, les vélos ensuite et en dernier, les voitures, qui roulent à moins de 20 km/h. C'est ce que décrivent les panneaux d'entrée de ZR qui se multiplient alors à Bordeaux.



Début 2009, des petites villes des Yvelines (Buc, Les Mureaux,...), ou Albi, expérimentent la « voie centrale banalisée » : une voie unique pour les voitures au milieu de la chaussée, et des voies cyclables de chaque côté. Résultat : les voitures ne disposent que d'une seule voie pour se croiser, elles ralentissent considérablement, et empiètent prudemment sur la voie cyclable pour se croiser doucement.

A Chambéry, gérée par la Communauté d'agglomération, la Vélostation loue des vélos, réalise des marquages anti-voil, des contrôles techniques des vélos, et garde plus de 140 vélos en consigne. Le tram-train de Mulhouse, qui transporte 50 000 personnes par jour, possède déjà deux lignes ...

Who's Who ?

Bureau de l'association :

Président : *Thibaut LEGAYE*
Trésorière : *Astrid OSLAND*
Secrétaire : *Sandrine POLTEAU*

Fonctionnement :

Envoyée spéciale Université : *Caroline FORGUES*
Achats Groupés, Adhésions : *Xavier CHARREYRON*
Envoyé spécial *LocoVélo* : *Serge PIOLI*

Nous autres Catalans, quand nous nous tournons vers nos collectivités (Mairie, PMCA, CG) pour réclamer la cyclabilité de nos villes et villages, on nous explique qu'en effet, « il faut encourager l'usage du vélo », que « ça fait partie des priorités de notre politique », mais qu'il faut « être patient car les changements ne peuvent pas se faire aussi vite que vous le souhaitez », que « les mentalités doivent évoluer », qu'on a décidé « de consacrer un million d'euros (vous vous rendez compte, UN million !) à des voies cyclables »... Puis, nos élus et techniciens des collectivités repartent dessiner des ronds-points sans aménagement vélo, des dénivellations au dessus de ces ronds-points pour faciliter leur traversée par les voitures ; des rocares, des voies rapides et des tunnels ; ou élargir des voies déjà larges, et consacrer des CENTAINES de millions d'euros à la politique du tout automobile.

Je ne prends pas d'exemples de villes allemandes, hollandaises, ou italiennes, car on changerait de planète : là-bas les vélos stationnés dans les gares se comptent par centaines, ou par milliers dans les grandes stations. La France est en retard sur ses voisins européens. Certes. Mais, disons le clairement, Perpignan est en retard sur beaucoup d'autres villes françaises.

On continue dans le Roussillon à faire de lourds investissements pour faire rouler encore plus d'automobiles. On explique, comme dans les années 70, que quand les automobiles rouleront mieux, alors il sera temps de penser à ces quelques sympathiques usagers de la bicyclette.

D'autres villes françaises ont cependant déjà changé de cap, reconsidèrent leur transport en commun, les rénovent, y consacrent leurs investissements, développent une ville dense et proche des axes de TC, aménagent leur centre pour y attirer piétons, cyclistes, et commerces de proximité.

À Perpignan et dans le Roussillon, c'est pour quand ?

Thibaut Legaye

Adhésion

Si vous ne recevez pas les mailings de notre association par courrier électronique, c'est que votre adresse n'est pas (ou mal) enregistrée dans notre système de mailing. Envoyez un e-mail avec vos nom & prénom à veloentet@free.fr pour que nous l'ajoutions.

Pour adhérer ou renouveler votre adhésion pour 2010 :

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 ».

Le vélo, vu d'ailleurs...

Dublin, fair City.

par notre envoyé spécial Olivier Brun, rebaptisé O'Brun

Indiscutablement les irlandais en général et les dublinois en particulier se déplacent davantage à vélo que les perpignanais. Sur des bandes cyclables (nombreuses mais très étroites) ou sur des couloirs partagés bus vélos (Oh, *my God* ! qu'ils rasant de près ces bus drivers !), à toute heure du jour ou de la nuit (Ah, la vie nocturne d'une capitale !), en jupette ou en short (sans oublier le gilet fluo de rigueur), vous vous faites doubler (rien à voir avec la nonchalance catalane, ici tout le monde pédale très vite, pour se réchauffer, pour éliminer la *junk food* ou pour prendre part à la *rat race* ?) par une volée de cyclistes de tout poils. On a vu plus cool comme traversée de ville ... Le danger vient des bus, des autos, des bourasques, des flaques d'eau mais aussi des autres cyclistes qui comme vous ne sont pas plus adeptes du code de la rue que du code de la route et déboulent de partout.

Si aller travailler à vélo est bien ancré dans les mœurs cela reste insuffisant comme en témoignent les incontournables discussions à la pause café sur les problèmes de *traffic jam* et de parking. La ville vient de lancer avec succès en septembre les *Dublin bikes* (aussi appelées *french bikes* car c'est Decaux qui a emporté le marché). Alors que beaucoup prévoient un vandalisme massif et immédiat, l'engouement est tel que les 40 stations et 300 vélos initiaux vont être renforcés d'ici peu par une quinzaine de nouvelles stations. Les voyous du Nord Dublin ne semblent pas aussi irrespectueux qu'on le dit.

D'autres initiatives comme le *cycle scheme* qui permet à un employé de se faire rembourser via son employeur la moitié du prix d'achat de sa bicyclette incitent à ne pas utiliser la voiture. Certaines entreprises font appel à un cabinet d'audit pour accélérer l'équivalent de leur Plan de Déplacement en Entreprise. Ainsi, au *Mater Hospital*, Daren est employé à mi-temps pour pousser le personnel à trouver des alternatives (transport en commun/Covoiturage/Marche/vélo...). Dans ce pays hyper-libéral son salaire est largement remboursé par les places de parking supprimées.

Tout n'est cependant pas rose (ni vert !). Les dublinois le reconnaissent eux-même : derrière un volant ils perdent leur gentillesse pour devenir des automobilistes aussi cons qu'ailleurs. Dommage.



SCOT

Plaine du Roussillon

Notre association, en tant que *association agréée pour la défense de l'environnement*, a demandé à être consultée et associée à l'élaboration du schéma de cohérence territoriale (SCOT) « plaine du Roussillon ». En nous appuyant sur la *Synthèse du Diagnostic et de l'Etat Initial de l'Environnement*, documents préalables à l'élaboration du SCOT et rédigé par le syndicat du SCOT regroupant 75 communes, nous avons rédigé un abondant commentaire qui met en avant l'intérêt d'une politique cyclable pour ce territoire. Ces documents sont évidemment disponibles en ligne sur notre site Web.



Le SCoT constitue un outil puissant pour la réalisation d'un effort de long terme en faveur d'un développement du territoire plus respectueux de l'environnement. La question des transports en général, et celle des mobilités douces en particulier, nous semblent constituer l'un des principaux enjeux dans la construction d'un nouveau mode d'organisation du territoire plus respectueux de l'environnement. Nous avons demandé à être associés à cette étude pour veiller à ce que ne soit pas négligé ce volet, dont les cyclistes qu'elle représente font partie intégrante.

Les documents réalisés dans le cadre des études préalables à la mise en place du SCoT plaine du Roussillon, sont de grande qualité et de très haute technicité. Ils dressent le même constat que nous : la mobilité durable est tout sauf automobile, et non tout-automobile comme elle l'a été par le passé et l'est encore malheureusement aujourd'hui.

Le diagnostic, abordé sous l'angle de la mobilité et de la place des déplacements doux, soulève les problèmes que nous constatons et combattons dans notre action en faveur du vélo comme mode de déplacement quotidien intégré à une offre multimodale de déplacements doux. Les effets néfastes du « tout-automobile » en terme de dégradation de l'environnement, d'étalement urbain, de consommation d'espace, de dégradation du cadre de vie, de déséquilibres socio-économiques... sont en effet nombreux et justifient que l'on encadre plus étroitement le développement automobile tout en construisant une offre alternative plus respectueuse de l'environnement. Cette alternative combinera, dans le cadre d'un maillage efficace et multimodal à l'échelle du Roussillon, les différents modes de déplacement doux afin de bénéficier au mieux de leur complémentarité.

Les décisions en ce sens sont malheureusement restées rares jusqu'à ce jour, si ce n'est inexistantes. Les seules qui aient été prises n'étant pas suivies d'effets, faute de moyens. Le simple recensement des aménagements routiers en cours sur le périmètre du SCoT suffit à constater que le « tout-automobile » a encore de beaux jours devant lui.

Nous espérons que le SCoT sera le lieu du renversement de cette tendance. C'est pourquoi nous avons demandé à y être associé ; pour combattre le tout automobile et défendre la mise en place d'un Schéma de Cohérence Territoriale plus respectueux de l'environnement de la plaine du Roussillon.

Joris Mathé

Z30 + 2010 = DSC

Il ya bientôt deux ans, en été 2008, est paru un décret (décret 2008-754 du 30 juillet 2008) qui introduisait dans le Code :

- la généralisation des Double Sens Cyclables (DSC) dans les Zones 30 (Z30)
- et créait les Zones de rencontre (ZR).

Dès le mois de septembre suivant, nous avons envoyé un courrier à la mairie de Perpignan (et aux maires de la Communauté d'agglomérations) pour demander son application, et surtout le respect du délai légal de transformation de la Zone 30 existante, qui prévoyait de laisser deux ans au gestionnaire de la voirie pour mettre sa zone 30 en conformité avec ces nouvelles règles. Nous n'avons jusqu'à aujourd'hui reçu aucune réponse...

Bien avant 2008, notre association avait réclamé la transformation de rues à sens unique en DSC, c'est à dire en rue à double sens pour les vélos, mais à sens unique pour les voitures. Nous avons même réclamé la création de DSC à certains endroits, et notamment, dans l'hyper-centre, où à notre avis cet aménagement peut avoir deux objectifs :

- limiter le trafic de transit des voitures dans l'hyper-centre,
- faciliter celui des bicyclettes.

Une Zone 30 existe théoriquement dans le centre de notre ville, mais elle compte peu de rues :

- véritablement aménagées en Zone 30 ;
- où cette vitesse limite est vraiment respectée et/ou contrôlée ;
- où l'aménagement permet véritablement la mixité des modes prévue par la définition de la Zone 30 (piétons, vélos, voitures à vitesse lente).

Ce texte venait donc confirmer le bien fondé de nos demandes, mais la mairie, qui a pourtant depuis plusieurs années souvent évoqué son désir d'étendre cette zone 30, n'a jamais même amélioré son aménagement.

Quoi qu'il en soit, nous sommes maintenant en 2010. Youpie, bonne année, et bons DSC ! Dans la Z30 existante, en juillet au plus tard, les rues à sens unique vont devoir devenir autorisées à double sens pour les vélos. Vous pourrez donc enfin remonter la rue Emile Zola, la rue de la Fusterie, la Rue des Augustins, la rue de l'Argenterie, et tant d'autres... Fini les détours pour aller de la loge à la Place Rigaud, de l'Argenterie à la Place Arago, du Pont d'en Vestit au conservatoire...

Publicité gratuite : À Las Cobas, le petit CASINO, rue des Embruns, livre vos courses gratuitement à domicile, à bicyclette, avec une petite remorque. Du Lundi au Jeudi, passez vos commandes au 04 68 50 76 95. Toute commande passée le matin est livrée avant la fin de l'après-midi. Si vous commandez l'après-midi, vous êtes livré au plus tard le lendemain matin.

Publicité gratuite : Maxime, le livreur du Moulin, fait vos courses dans tout le Moulin à vent, et vous livre avec son triporteur, en émettant zéro gramme de CO2 par kilomètre. Passez votre commande par téléphone au 06 22 20 18 53 (de 08h00 à 09h00, ou de 14h00 à 15h00). Tarif : 5€



À condition bien sûr que la ville de Perpignan respecte ces « nouvelles » dispositions et signale cette autorisation. Sachez que d'autres villes en France n'attendent pas l'expiration du délai légal pour généraliser les DSC dans les Z30. Depuis 2008, elles peignent les bandes cyclables à contre-sens des voitures, posent des panneaux, elles publient de l'information dans le journal municipal sur ces nouveaux aménagements pour attirer l'attention des automobilistes, etc.

À Perpignan, on semble préférer attendre... Vélo En Têt va, à nouveau, envoyer un courrier à la mairie pour attirer son attention sur la date qui approche... Il n'est pas évident que cela suffise à lui faire respecter les rares lois qui favorisent l'usage du vélo. On se souvient que lorsque nous avons peint des bandes cyclables sur l'Avenue Mermoz en cours de réfection, comme la loi imposait à la mairie de le faire, c'est nous qui étions allé passer une journée au poste de Police, et avons subi un rappel à la loi. Mais nous ferons à nouveau notre possible pour inciter notre ville à changer ses habitudes. Après tout, les statuts de notre association ne prévoient-ils pas « de faire respecter par tous les moyens légaux l'application des lois et règlements édictés en faveur des modes de déplacements doux » ?

Nous nous attacherons également à ce que les aménagements qui seront réalisés protègent les usagers du vélo, dans une ville où le DSC est peu connu des automobilistes (et des cyclistes d'ailleurs !). Il est donc indispensable (et de toutes façons obligatoire) que ces aménagements prévoient toujours les panneaux réglementaires, en entrée, en sortie de rues à double sens cyclable, et à chaque croisement, ainsi qu'un marquage au sol lorsque c'est possible.

Nous avons mis en ligne sur notre site les recommandations du CERTU pour ce type d'aménagement, qui rappelle et précise la signalisation réglementaire :

- du côté vélo, panneau sens interdit + panneau « Sauf cycles »
- "le mot « sauf » et un pictogramme vélo" plutôt que du texte sur le panneau.
- du côté trafic général, panneau « Vélos à sens inverse »
- à chaque croisement, panneau « Vélos dans les 2 sens »

Au-delà de la simple application de la règle, nous souhaitons que cette nouvelle règle soit utilisée pour favoriser la circulation des vélos dans notre ville. C'est pourquoi nous espérons voir les DSC se multiplier dans l'hyper-centre dès à présent, ou, à tout le moins, constater le respect du délai légal par le gestionnaire de la voirie.



Thibaut Legaye

Contre l'interdiction du vélo sans casque

Sans avoir consulté les fédérations concernées (FUBicy, FFCT, AF3V, FNAUT, Club des villes & territoires cyclables, Association des départements & régions cyclables), toutes opposées à cette mesure, la Direction de la Circulation et de la Sécurité Routières envisagerait de rendre le port du casque et du gilet fluo obligatoires pour les cyclistes de moins de 16 ans. Ce serait faire passer le vélo pour un véhicule dangereux alors que c'est un moyen de déplacement vertueux qui apaise la circulation urbaine et contribue au quotidien à la lutte contre le réchauffement climatique.

L'Etat français doit agir sur les vraies causes d'accidents que sont la vitesse, l'alcool et l'inattention au volant. Pour cela mieux vaut encourager le développement du vélo et réduire les comportements à risques des automobilistes. Inciter les jeunes à se déplacer à vélo, c'est améliorer leur sécurité en leur offrant une alternative plus saine que l'usage du deux-roues motorisé. Laissons aux cyclistes le soin de veiller à leur sécurité par une vigilance active, et de choisir librement de porter un casque ou non.

Amalgamer le vélo quotidien et une pratique sportive serait une ineptie. Notre pays aurait tort de se singulariser négativement par rapport à ses voisins européens alors que les déplacements à vélo ont chez nous une forte marge de progression. Une telle mesure serait irrationnelle, inefficace, inutile et contre-productive.



Irrationnelle

Les récents bilans annuels de l'Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière (ONISR) montrent que dans les accidents qui entraînent un traumatisme crânien, le cycliste est moins concerné que le piéton ou l'automobiliste. Se déplacer à vélo n'est pas particulièrement risqué.

Le vélo représente en France :

- 4% des déplacements
- 3,5% des tués
- 4,7% des blessés.

A vélo, les jeunes de moins de 14 ans ne représentent que 11% des tués, contre 31% pour les plus de 65 ans .

Sources : ONISR et CERTU, bilans 2005 et 2008.

Mode :	Vélo	Voiture	Marche
Proportion des blessés touchés au crâne :	17,00%	24,00%	26,00%

Inefficace

Dans les rares pays qui ont rendu le casque obligatoire (Australie, Nouvelle-Zélande), la fréquence des accidents graves et des lésions crâniennes, rapportée au nombre de

cyclistes, n'a pas diminué.

Les ratios entre [nombre de blessés cyclistes / piétons], ou [crâne / autre organe touché], n'ont pas changé, alors que le pourcentage de cyclistes casqués a augmenté.

Sources : congrès international Velo-City 2007.

Inutile

Les pays européens exemplaires en matière de politique cyclable comme les Pays-Bas ou le Danemark se sont bien gardés de rendre le casque obligatoire, celui-ci étant peu porté en-dehors de la pratique sportive. D'autre part, en Suisse, au Québec et en Grande-Bretagne, le nombre de victimes cyclistes a baissé pendant que la pratique du vélo augmentait. Le succès de Vélo'v et Vélib produit le même effet en France.

	Période	Dépl. à vélo	Nbre accidents	Fréquence accidents	Port du casque
Lyon	2004-2007	80,00%	6,00%	-40,00%	n.c.
Paris	2005-2008	70,00%	21,00%	-29,00%	-50,00%

Sources : Grand Lyon ; Mairies de Paris ; comptages FUBicy.

La réduction des risques d'accidents graves à mesure que la pratique du vélo se développe est également observée dans 8 autres villes françaises.

Contre-productive

Interdire de se déplacer à vélo sans casque ferait rapidement chuter le nombre de déplacements à vélo. La baisse a été de 30% en Australie, et a même atteint 90% chez les collégiens de 10 à 16 ans et les jeunes filles. Par son effet dissuasif, cette obligation de port du casque aurait donc un impact négatif sur la

santé publique et l'environnement.

Se déplacer à vélo, une demi-heure par jour à vitesse modérée, réduit d'un facteur 2 les risques cardiovasculaires, première cause de mortalité en France. 30% de cyclistes en moins, ce serait donc 500 M€ de dépenses de santé supplémentaires.

Source : F.Papon, Recherche Transports Sécurité, n°77, oct.-nov. 2002.

En outre, cela accrédirait le préjugé que le vélo serait aussi exposé que les deux-roues motorisés : on risquerait ainsi d'amplifier la tendance des adolescents à délaisser le vélo pour le cyclomoteur, avec des effets très négatifs sur la mortalité routière. Les deux-roues motorisés représentent en effet 2% des déplacements, 33% des blessés et 26% des tués.

Source : ONISR, Bilan 2008.

Collectivités territoriales, entreprises et associations sont aujourd'hui engagées pour promouvoir les déplacements à vélo, et en cela elles relayent l'action du Gouvernement pour le développement durable. Rendre obligatoires le casque et le gilet fluo à vélo irait à l'encontre de ces engagements. Pour améliorer la sécurité et convaincre de plus en plus de nos concitoyens de se déplacer à vélo, mieux vaut faire aboutir la démarche du Code de la rue.

Communiqué de presse de la Fubicy

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

Aménagements :

Les ratés

→ Place de la République : toujours pas d'arceaux de stationnement. Installés (grâce à notre action), devant le théâtre, puis déposés quelques semaines plus tard pour l'installation d'une station BIP, ils ne seront sans doute jamais remplacés, malgré nos demandes et les promesses répétées...



la Fanfarfelue, pendant la balade Jazzebre en octobre

Aménagements :

Les Aménagements nouveaux

→ Quai de Genève : Un passage piéton, enfin clairement accessible aux bicyclettes a été aménagé à son extrémité. Le quai est autorisé à double sens pour les bicyclettes.

→ Av. d'Argelès (vers le Mas Balande) : La voie réservée au bus est mixte : elle est autorisée aux vélos.

→ Le tunnel mixte piéton+vélo, sous les gares, permettant une liaison entre l'avenue de la gare (Gl. de Gaulle) et le Bd. Saint-Assisclle est ouvert. Les vélos semblent y être autorisés, mais tenus à la main. Ce tunnel semble devoir être fermé le soir... Dommage.

→ Au bord de la basse, à côté de la « cité des Albères », un passage cyclable permet depuis longtemps de passer sous la voie ferrée facilement. A l'occasion de l'élargissement du boulevard saint-Assisclle, il a été revêtu de bitume neuf et est plus agréable à utiliser qu'avant. Il est très efficace pour quitter Saint-Assisclle en direction du centre, et vice-versa.

→ Autour du stade Aimé Giral, deux rues à sens unique ont été mises à double sens pour les vélos uniquement (Double Sens Cyclable). Nous avons découvert cela par hasard, et nous regrettons que la mairie ne communique pas plus sur ce genre d'aménagement, pas même en direction de *Vélo En Têt* ! Il serait pourtant prudent de bien informer aussi les automobilistes de l'intérêt de cet aménagement, et de les inciter à réduire leur vitesse dans ces rues.

Assemblée Générale

Attention ! L'A.G. de Vélo En Têt aura lieu le 09 février 2010. **Cet avis tient lieu de convocation des adhérents.**

→ Quai Vauban : les arceaux de stationnement ont disparu pour permettre l'installation des casots en bois qui hébergeaient des boutiques de Noël. Ils n'ont pour l'instant pas réapparu.

→ Casa Musicale : malgré notre demande avant même la rénovation et notre suivi dès le début du chantier (il y a plusieurs années...), il n'y a toujours pas d'arceaux de stationnement dans l'enceinte de l'espace des musiques populaires. Des tire-bouchons dans lesquels on peut « coincer » une roue avant ont été posés au sol. À notre avis, on peut surtout y tordre ses rayons, on ne peut pas y attacher son cadre et sa roue en même temps, et surtout on ne peut pas y appuyer son vélo comme sur un arceau pour charger un paquet sur son porte-bagage ou un enfant sur un siège.

→ Le Boulevard Saint Assisclle (sous la responsabilité de l'Agglo), entre la gare et l'Avenue du Soler, sera à 2x2 voies voiture. Contrairement à ce qui apparaissait sur les plans, pas d'aménagement pour les vélos, ni de voies mixtes bus/vélo.

→ 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-Assisclle, devaient normalement être réalisés avant fin 2009.

Commerce

Réduction de 15 % pour les adhérents de Vélo En Têt chez le marchand de vélo et accessoires :

Bouticycle-Cycles Mercier Roussillonnais
20 av Gilbert Brutus, Perpignan
04 68 85 02 71

Boucle Cyclable à Haut Niveau de Service

Partons d'un simple constat: Il y a peu de cyclistes à Perpignan. Pourtant, l'activité de l'association *Vélo En Têt* et la mobilisation actuelle des étudiants prouvent qu'il existe sur Perpignan un véritable engouement d'une partie de la population en faveur de ce mode de déplacement silencieux, écologique et économique. Améliorer la liaison cyclable entre les points nodaux de la ville apparaît donc répondre à un besoin, et la satisfaction des besoins de la population est du devoir de la collectivité. Il faut donc tout d'abord permettre la pratique du vélo, pour les étudiants comme pour l'ensemble des nombreux Perpignanais qui le souhaitent. Mais au delà de la simple satisfaction du besoin, il est du devoir de la collectivité d'aller au devant des problématiques d'avenir en incitant une pratique plus large du vélo, conformément d'ailleurs aux engagements pris en matière de développement, et donc déplacements, durable. Il faut donc non seulement permettre la pratique du vélo, mais aussi la rendre attractive pour l'encourager au bénéfice de l'environnement et du cadre de vie de tous les Perpignanais et Perpignanaïses.

Comme le déclarait Jean-Paul Billès, président du Scot et Maire de Pézilla la rivière, « on part de rien [en matière d'aménagement cyclables] ». Disons que l'on part de « pas grand-chose ». Il apparaît donc fantaisiste d'exiger, même si ce serait l'idéal, un réseau cyclable couvrant l'ensemble de la ville. Pourtant, pour améliorer la situation et permettre véritablement la pratique du vélo à Perpignan, il apparaît nécessaire de mettre en place un véritable réseau cyclable efficace et sécurisé qui relie, sans rupture, les principaux points nodaux de la ville.

Seul un réseau de ce type permet en effet aux cyclistes potentiels d'utiliser leur vélo dans l'ensemble de leurs déplacements quotidiens à une vitesse (20 kmh de moyenne environ) et dans des conditions de confort qui n'aient rien à envier à celles de l'automobile. Notre proposition est donc de réaliser non plus des tronçons hétérogènes (bandes cyclables, pistes cyclables, trottoirs et axes « partagés », voies de bus « mixtes »...) et déconnectés les uns des autres mais une seule boucle cyclable reliant l'ensemble des points nodaux de la ville.

Cette boucle cyclable partirait de la place de la Victoire, rejoindrait le palais des congrès puis, vers l'est, la piste du boulevard Jean Bourrat et monterait jusqu'au boulevard Anatole France où elle rejoindrait l'itinéraire cyclable vers Bompas et Sainte Marie de la mer. Cette boucle monterait ensuite le boulevard Anatole France en direction de la place Cassanyes, puis le Boulevard Aristide Briand jusqu'au carrefour avec la rue Waldeck Rousseau (où un itinéraire équipé d'une simple bande cyclable rejoint Saint Gauderique, le Parc San Vicens et le Mas Guérido puis Cabestany et Saleilles). Puis elle se poursuit sur le Boulevard A.Briand jusqu'au croisement avec le Boulevard Emmanuel Brousse.

Là, la piste tourne à gauche sur ce dernier qu'elle suit jusqu'à croiser le boulevard Kennedy (où un trottoir cyclable permet de rejoindre l'avenue d'Argelès et se poursuit en couloir de bus mixte jusqu'au Mas Balande (BHNS). La piste cyclable se

poursuit sur le Boulevard E. Brousse puis sur le Boulevard du Pountet de Bages jusqu'au Boulevard du Maréchal Juin. Elle rencontre alors l'aménagement cyclable de l'avenue Paul Alduy (à aménager sur la partie qui ne l'est pas encore) qui dessert l'université et le Moulin à vent et se poursuit jusqu'à Villeneuve de la Raho. La boucle quant à elle remonte le boulevard du Maréchal Juin jusqu'au carrefour avec le chemin de la Passio Vella qu'elle emprunte, desservant ainsi l'autre versant de l'université, jusqu'à l'avenue du docteur Alexis Carrel. Là elle bifurque à l'ouest vers le Rond Point René Cassin où elle rejoint la piste des Arcades qui se poursuit jusqu'au Serrat d'En Vaquer et, à terme, au delà d'Auchan porte d'Espagne le long du Canal de Perpignan. La Boucle se poursuit du Rond Point René Cassin sur le boulevard Nungesser et Coli, puis sur l'allée de Bacchus et le Boulevard Pierre Renaudel jusqu'à l'avenue Julien Panchot. Là, elle rallie la voie verte vers Thuir qu'elle emprunte jusqu'au boulevard Saint Assisclé. Elle rejoint ainsi la gare TGV où elle passe par le passage souterrain (pied à terre et vélo tenu, bien entendu...) et rejoint l'avenue du Général de Gaulle qui est aménagée pour accueillir des vélos jusqu'à la place de Catalogne. Le cœur de Ville, entre la place de Catalogne, La place Arago et la place de la Victoire, est entièrement en espace partagé ce qui permet aux vélos d'y circuler aisément.

Cette boucle Cyclable rejoint donc l'ensemble des itinéraires existants et relie les points nodaux de la partie sud de la ville; des prolongements au nord devront être envisagés via le Pont Joffre (vers Saint-Estève) et le Quatrième pont (vers le Vernet via la bande cyclable du boulevard E.Roudayre). Cette boucle ne représentant finalement que la pièce centrale d'un réseau cyclable hiérarchisé couvrant l'ensemble de l'agglomération. Elle sert d'axe de rabattement des flux en provenance des différents quartiers qui partagent la route avec les voitures dans les zones résidentielles et disposent de bandes cyclables pour les liaisons inter-quartiers.

Cette boucle cyclable, pour qu'elle puisse jouer son rôle, doit toutefois offrir au cycliste un espace de déplacement adapté et attractif. C'est pourquoi nous la qualifions, à l'image de la ligne de bus éponyme, de boucle cyclable à Haut Niveau de Service. Les principales caractéristiques en sont les suivantes:

- Elle est en site propre, large (deux vélos peuvent aisément s'y croiser ou s'y doubler) et dispose d'un revêtement propre et de bonne qualité (la vitesse et le confort de déplacement dépendent de ce critère).
- Elle est continue sur les axes comme aux carrefours. Elle dispose d'aménagements spéciaux aux rond-points et de feux spéciaux aux carrefours les plus difficiles à aménager. Elle est prioritaire par rapport aux axes qui la croisent de sorte que les vélos y conservent le bénéfice de leur vitesse acquise de déplacement (condition indispensable pour qu'elle soit réellement utilisée).
- Elle est totalement sécurisée ce qui la rend empruntable pour les cyclistes les plus aguerris comme pour les cyclistes les plus fragiles (enfants, personnes âgées).
- Elle est enfin visible, lisible et dispose d'une signalisation spécifique.

Bien que n'empruntant pas les trajets les plus directs, cette piste cyclable offre un niveau de prestation qui permet une

vitesse de circulation élevée dans un cadre sécurisé et agréable et devrait donc, à l'image de ce que sont les autoroutes pour les voitures, être préférée aux axes secondaires sur lesquels des aménagements sont plus difficiles et coûteux à mettre en place.

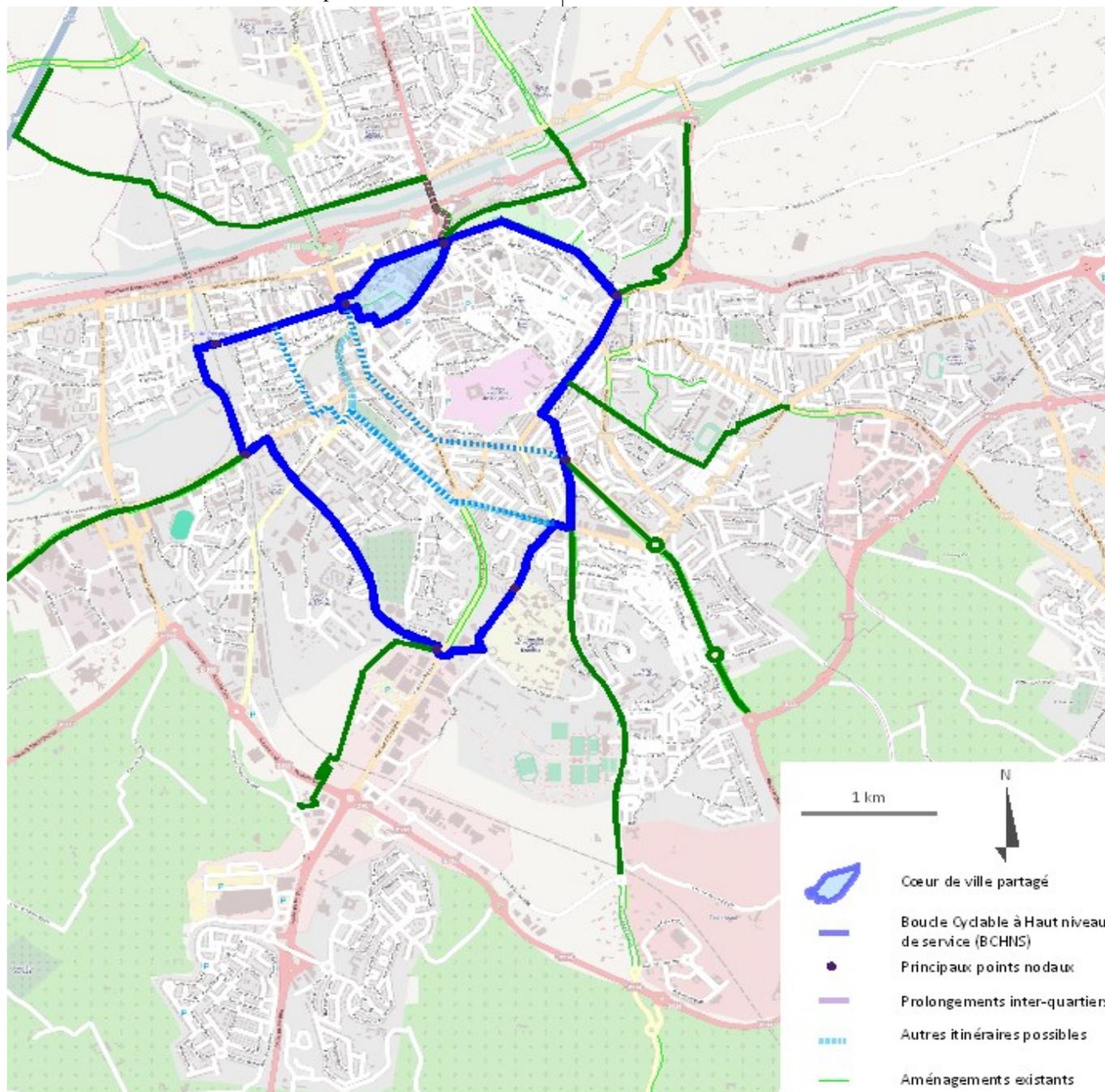
Cette boucle cyclable à Haut Niveau de Service n'est pas un projet fantaisiste. Elle est étudiée pour répondre aux besoins existants, des étudiants et de l'ensemble des Perpignanais, en offrant un véritable réseau cyclable hiérarchisé couvrant la ville et l'agglomération. Elle donne ensuite au vélo un espace adapté, à la fois pratique, sécurisé et confortable qui séduira, en ces temps de pétrole cher, d'envie de mouvement et de retour au vert, les personnes en difficultés économiques, les étudiants et scolaires, les personnes âgées encore actives, les amoureux de la petite reine mais aussi l'ensemble des éco-citoyens de Perpignan et son agglomération. Elle offre tout cela à moindre frais, en empruntant un maximum

d'aménagements existants et d'axes aménageables et en reliant les axes aménagés qui deviennent ainsi vraiment utiles. Ce projet n'est pas un projet fantaisiste, c'est un projet ambitieux parce que différent, mais c'est surtout un projet qui est la première pierre d'un réseau cyclable complet et utile apportant une solution durable au problème récurrent du déplacement.

Joris Mathé

Réunions

Les réunions mensuelles de Vélo En Têt ont lieu à l'Annexe Mairie de Saint Gaudérique, rue Nature (à côté du Lycée Jean Lurçat), de 20h30 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.



La rue et son aménagement

par Jean Gasquez

L'aménagement des espaces publics et notamment de la voirie doit en garantir, l'accessibilité aux différents publics et services auxquels elle est destinée et doit permettre à chacun d'opter pour un mode de déplacement alternatif à la voiture.

Cet aménagement doit prendre en compte l'ensemble des usagers de l'espace public, offrir le trajet le plus court et facile aux plus fragiles et réduire les différentiels de vitesses, de nombre et de vulnérabilité entre les divers utilisateurs.

Extraits réglementaires relatifs à l'espace public.

Plusieurs textes de loi, dont certains récents, imposent une évolution en ce sens des nouveaux aménagements. Le Code de l'environnement tout d'abord : son article L228-2 stipule notamment « *qu'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.* »

Deux jurisprudences (Valence et Lille) précisent l'interprétation juridique de « *en fonction des contraintes de la circulation* » : des itinéraires cyclables doivent être aménagés, et ce n'est que le choix de la solution (bande cyclable, piste cyclable, couloir mixte bus+vélo, piste cyclable sur trottoir, contre-sens cyclable, aménagement d'une rue parallèle...) qui dépendra des contraintes de la circulation.

Le Code de la route ensuite : le décret du 30 juillet 2008 [voir page 3] introduit le concept de « zone de rencontre » dans le Code de la route. Il vient compléter et modifier les deux outils proposés aux maires pour aménager des zones de circulation apaisée en agglomération que sont « l'aire piétonne » et la « zone 30 ». Aucun de ces deux outils ne permettait une totale mixité entre tous les usagers sur une partie de la voirie urbaine : piétons, cyclistes, usagers motorisés, transports en commun.

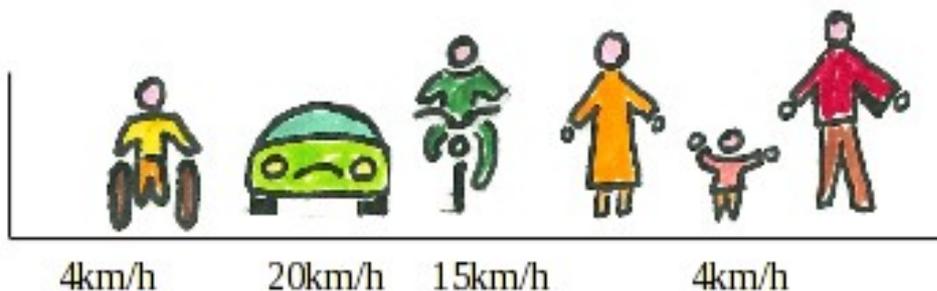
Et enfin, la Loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, dont l'article 45 (février 2005) stipule : « *La chaîne du déplacement, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité, est organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.* »

Incidence de ces textes sur les possibilités offertes dans les espaces publics;

- L'aire piétonne

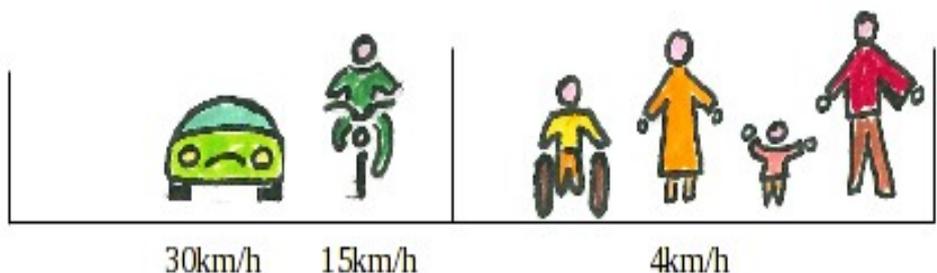
Ensemble de voies en agglomération, dont les entrées et sorties sont annoncées par une signalisation, constituant une zone affectée à la circulation des piétons. Dans cette zone, seuls les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone sont autorisés à circuler à l'allure du pas et les piétons sont prioritaires sur ceux-ci.

- La zone de rencontre



Le code de la route précise que les voies de cette zone sont affectées à la circulation de tous les usagers, les piétons circulent sur la chaussée en étant prioritaires sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes. Ainsi le législateur considère que les vitesses des différents usagers y sont compatibles (piéton de 3 à 5 km/h et V.L à 20 km maxi). Aucune limitation minimale d'emprise n'est utile à cette zone, la moindre ruelle est compatible, sauf s'il y est impossible d'y circuler (<2 m) auquel cas elle peut être classée en aire piétonne. Les entrées et sorties de cette zone doivent être annoncées par une signalisation. Son aménagement doit être cohérent avec la limitation de vitesse. Il n'y est notamment pas réalisé de trottoirs.

- La zone 30



Cette zone est affectée à la circulation de tous les usagers. Toutefois les piétons n'y sont pas prioritaires comme dans la zone de rencontre. Des trottoirs et des traversées piétonnes sont donc nécessaires. Les cycles circulent par contre avec les véhicules motorisés. La vitesse maxi de 30 km/h dans cette zone permet une compatibilité des usagers et notamment des vélos qui circulent de 10 à 15 km/h en ville. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes. Les entrées et sorties de cette zone sont marquées par signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.

- Zone à 50 km/h



15km/h



50km/h



4km/h

La vitesse autorisée des V.L rend la mixité entre véhicules motorisés et cycles plus difficile. Le différentiel de vitesses entre les cycles (10 à 15 km/h) et les véhicules à moteur est trop important. Des aménagements spécifiques y sont nécessaires. Les plus « étroits » sont les bandes cyclables de 1,50 m de part et d'autre de la chaussée.

L'application de ces règles a une conséquence sur les dimensions des espaces nécessaires à chaque usager de la rue. En effet, les trottoirs nécessaires aux piétons doivent avoir une largeur minimale de 1,40 m pour permettre la mise en accessibilité des espaces publics. Cette valeur est vraiment une valeur minimale et l'aménagement doit tenir compte de l'existence sur ces trottoirs d'un grand nombre de dispositifs ou mobilier servant ou non au fonctionnement de l'espace public mais en limitant ce faisant la largeur; parmi ceux-ci, les lampadaires, signalisations de sécurité ou de direction, signalétique, bornes anti-stationnement ou gardes-corps, bornes à incendie, plantations, jardinières et poubelles en grand nombre.

La chaussée doit avoir, elle, une largeur minimale de 3 m pour un sens unique ou 5 m pour un double sens. Ces valeurs sont à augmenter en cas de courbes.

Il est de plus impossible de faire circuler des véhicules au ras des façades et des portes des maisons. Aucune valeur n'est exprimée dans les textes pour cette distance de sécurité, mais 50 cm paraissent être un minimum absolu.

Une bande de stationnement longitudinal doit avoir une largeur de 2 m.

En ville, de nuit, pour être bien visible ne négligez aucun des moyens possibles. Les dispositifs d'éclairage actif avant et arrière sont obligatoires, mais également certains dispositifs d'éclairage passif : catadioptre avant et arrière, réflecteurs de roues (ou pneus à flancs réfléchissant), réflecteurs de pédale. Le gilet fluo en revanche n'est obligatoire que de nuit et hors agglomération, depuis octobre 2008. (Des gilets fluo taille adulte ou enfant, avec logo Vélo en Têt, sont disponibles à prix coûtant 5 €)

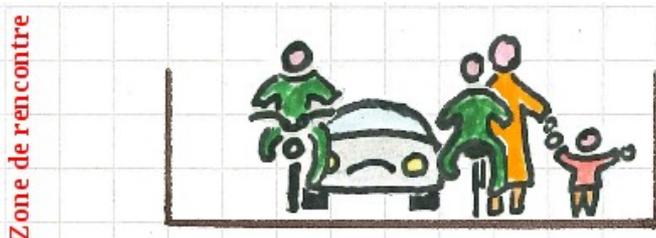
Cadeau

Ces éclairages « passifs » sont assez efficaces pour être perçus par les automobilistes. En 2010, avec votre carte d'adhérent vous recevrez deux bandes réfléchissantes à coller sur votre cadre de vélo. Nous avons en effet obtenu, grâce à des agents des services des routes, des chutes de découpe de matériaux réfléchissants autocollants. Collez ces pièces sur votre cadre. Vous serez bien vu par les autos !

Ainsi, en fonction des emprises existantes, il peut être proposé un (ou plusieurs) type d'aménagement avec son organisation fonctionnelle et la limitation de vitesse cohérente avec celui-ci. Dorénavant (depuis quelques temps en fait) toutes les rénovations de voies en ville devraient donc respecter ces règles, déduites de la législation existante.

Emprises inférieures à 5m.

La réalisation d'un trottoir est impossible dans ces rues étroites car le respect des normes ne libérerait pas l'espace de chaussée nécessaire aux véhicules motorisés. Ces rues ne peuvent être aménagées qu'en aire piétonnes ou en zone de rencontre. L'espace y est donc forcément partagé entre tous les usagers.



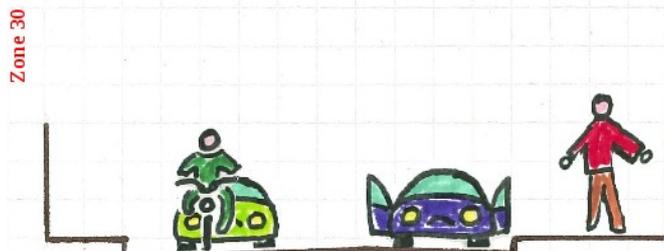
Publicité gratuite : *Bici-Colis assure la livraison écolo de vos colis dans tout le centre ville de Perpignan avec un beau vélo-brouette. Si*



vous travaillez pour une entreprise qui utilise des services de messagerie, appelez Marc au 06 37 34 92 66

Si vous habitez Perpignan, comme plusieurs centaines d'adhérents, ce bulletin annuel vous a été livré par Bici-Colis

Emprises comprises entre 5 et 7m.



Ces rues peuvent être aménagées soit en zone de rencontre soit en zone 30. En zone de rencontre elles peuvent être à sens unique avec ou sans stationnement, ou à double sens. En zone 30 elles seront en sens unique sans stationnement.

Emprises comprises entre 7 et 9m.

Ces rues peuvent être aménagées soit en zone de rencontre soit en zone 30. En zone de rencontre elles peuvent être à double sens avec stationnement. En zone 30 elles seront à double sens sans stationnement ou en sens unique avec ou sans stationnement.



Emprises comprises entre 9 et 10m.

Ces voies permettent les mêmes aménagement que celles de 7 à 9m, et ce de manière plus confortable. Mais, à partir de 9m leur emprise permet d'envisager, en zone 30, un aménagement avec double sens et stationnement.

Emprises supérieures à 10m.

Seules ces larges voies permettent de réserver une partie de l'espace aux cycles en site propre : sur bandes cyclables à partir de 10m d'emprise et possibilité de véritables pistes cyclables à partir de 11m avec dispositifs séparateurs.



Ces aménagements sont cohérents avec la limitation de vitesse de 50km/h.

J.G.

Publicité gratuite : Outil d'échange entre entreprises, services et particuliers, et pour tous types de transports légers et rapides à Perpignan (messages, courrier, documents administratifs, colis, etc...), essayez les Vélos de courses : <http://www.velosdecourses.com/>

Université - Centre - Gare

Les étudiants et le personnel du campus de l'Université de Perpignan Via Domitia (UPVD) se déplacent souvent à pied ou en vélo en ville, même s'ils ont une automobile, afin de limiter leurs dépenses de transport. Les étudiants de « Énergie Citoyenne » ont porté avec ténacité un projet et fait installer des arceaux à vélos [voir *La Bavette de janvier 2009*] et organisé plusieurs ventes de bicyclettes sur le campus. Leur constat : il y a de plus en plus de cyclistes !

Néanmoins, l'accès à ce lieu avec des modes de transport non polluants est difficile pour plusieurs raisons. L'état de la route, l'omniprésence des véhicules motorisés, les crevaisons trop fréquentes, déjà plusieurs accidents, etc...et surtout, le manque d'une piste cyclable aménagée et sécurisée du Centre ville de Perpignan jusqu'à l'Université !

N'attendons pas une catastrophe pour agir !

- Plusieurs résidences étudiantes, beaucoup de colocations, énormément de chambres se trouvent dans l'hyper-centre : **trajet Centre-UPVD de jour.**
- Les théâtres, les cinémas (Le Castillet et le Rive Gauche), les lieux de conférences, les salles de concerts et les lieux festifs sont bien évidemment au centre ville : **trajet UPVD-Centre de nuit.**

Afin de permettre à tous d'aller et venir librement, sans pollution et en toute sécurité du Centre ville à l'Université de Perpignan, il faut un itinéraire cyclable.

Vélorution

Les étudiants ont écrit tout cela au maire, et porté cette lettre au cours d'une belle manifestation bien vivante (plus de 70 vélos), très festive (chants, lever de vélos devant le CG, slogans...), qui après un long et joli parcours s'est achevée devant la mairie. Un conseiller municipal a reçu une délégation et a promis une réunion spécifique en janvier 2010 sur la revendication des étudiants : un itinéraire cyclable de la fac au centre-ville. Nous avons donc conçu ensemble des itinéraires que nous proposerons à la mairie et à PMCA.

Autour du campus

Il est tout d'abord important de rendre sûrs pour vélo et piétons, les accès « autour » de la fac, et vers ses différentes zones « satellites » : la cité universitaire, l'IUT, le restaurant universitaire, l'entrée du campus coté Avenue Alduy et coté chemin Passio Vella, etc... Pour cela, il faut :

- Sur le chemin Passio Vella, supprimer les places de stationnement longitudinales dans la partie de la voie devant le campus. Les deux parkings immenses offrent une offre de stationnement largement suffisante, excessive même si on considère que cela incite à l'utilisation de la voiture des usagers qui n'habitent pas très loin. La place disponible pour aménager des vrais trottoirs piétons manque, il faut donc récupérer cette place pour un ré-aménagement de la voie.
- Aménager le chemin Passio Vella à sens unique pour les voitures dans le sens de la descente, pour dissuader son utilisation par un trafic de transit, et faciliter son ré-

- la signalétique et le marquage au sol doit être très visible pour inciter les gens à prendre des itinéraires qu'ils ne connaissent *a priori* pas ;
- l'aménagement doit être adapté à chaque situation (piste en site propre, bande, Z30 ou ZR mixte, ...).



De la gare à la fac

Cet itinéraire « Ouest » qui passe par Marcellin Albert permet aussi d'aller de la fac au centre-ville par l'ouest (Saint-Martin, av. Foch) ; il dessert aussi un lycée (Arago) ; il est plat. Il est décrit ici de la fac à la Gare, et nécessite :

- des bandes cyclables sur Maréchal Juin ;
- aménagement CERTU du rond-point des Baléares ;
- des bandes sur Marcellin Albert ;
- un aménagement en zone de rencontre de l'avenue Dalbiez, au moins pour la partie de cet itinéraire qui permet de rejoindre...
- ...le passage pour piétons et cycles qui traverse de Dalbiez à Julien Panchot,
- l'avenue du Président Doumer aménagée en zone 30, et...
- ...en zone rencontre devant le lycée Arago,
- et, enfin, des bandes cyclables sur Paul Massot, jusqu'à l'av. De la gare (Gl. De Gaulle).

De la fac au centre

Sur cet autre itinéraire, par l'Est, l'un des plus gros points noirs à traiter concerne le croisement entre les avenues Alduy et M^{chl} Juin. Nous proposons d'y aménager des tracés spécifiques au sol de voies cyclables dans les deux sens, et d'y installer un fonctionnement spécial des feux, comme on en trouve en Hollande : les feux pour les voitures ont un fonctionnement normal (chacun son tour), puis, dans le cycle, est inséré un « moment » vélo de quelques minutes, pendant lequel les feux voitures sont au rouge et tous les feux vélos sont au vert, dans toutes les directions. Les bicyclettes se croisent en effet sans problème et avec courtoisie.

Cet itinéraire Est est décrit ici de la fac au centre, et commence par le trottoir cyclable sur l'av. Alduy. Puis :

- au carrefour juste après la poste du Moulin à Vent, mettre un feu cyclable qui permet de traverser la route pour rejoindre...
- ...une piste cyclable de l'autre côté de l'avenue Alduy, à double sens de circulation jusqu'à M^{chl} Juin ; La largeur de l'avenue à cet endroit le permet ;
- au carrefour avec M^{chl} Juin : fonctionnement des feux « spécial vélo », et marquage au sol ;
- aménagement de la rue Pountet de Bages avec stationnement longitudinal et en zone 30 ou avec bande cyclable de chaque côté ;

- au passage, la partie de la patte d'oie de la rue Emmanuel Brousse qui rejoint Passio Vella est aménagée en double sens cyclable (DSC) ; cela permet de rejoindre les deux côtés du campus en venant du centre par cet itinéraire.
 - Le croisement Emmanuel Brousse/Kennedy fonctionne déjà avec feux et bandes cyclables.
 - La partie haute de la rue E. Brousse (entre Kennedy et la r. du Vélodrome) doit être aménagée en zone 30, en y dissuadant réellement le trafic des transit et les vitesses plus élevées (chicane, ralentisseurs).
 - Les rues Vélodrome et Stadium, mieux aménagées en axe partagé, et où on dissuade le trafic de transit.
 - La rue Waldeck-Rousseau en DSC pour y dissuader le trafic de transit.
 - La rue Vieilledent aménagée au minimum avec des bandes cyclables de chaque côté (voire en Z30) et des sas vélo au feu rouge du boulevard Briand. Ce carrefour est aussi un point noir de l'itinéraire.
 - L'itinéraire pénètre et quitte le centre historique par les rues Petite et Grande La Réal.
- Ces propositions doivent très rapidement être soumises à l'administration de l'Université, pour qu'elle l'appuie de son soutien, et enfin, avant la fin du mois de janvier, proposée à la mairie.

Vélo en têt & Energie Citoyenne

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 notre motivation et 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, et écologique, pèsent finalement moins par leur pertinence que par le nombre de nos adhérents.

Recopiez le bon d'adhésion en page 1. Adhérez, ré-adhérez, et faites adhérer vos amis à Vélo En Têt. 10 € par an. (5 € tarif réduit)

