

Bulletin Annuel de Vélo En Têt

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

Édito

par Thibaut Legaye

Qu'est ce qu'il y a de plus simple que de monter sur son vélo, et de donner quelques coups de pédales pour se rendre au boulot ? D'y aller à pied ? C'est vrai... Mais si on veut augmenter un peu son rayon d'action la bicyclette est *la petite reine*... de la grande simplicité. Elle passe, et se gare, partout ; un enfant de 12 ans peut en assurer l'entretien...

Mais cette simplicité ne cache pas son efficacité en ville. Sa faible vitesse de pointe ne tuera jamais aucun piéton, mais sa vitesse moyenne en ville égale celle des voitures automobiles ; une paire de sacoches jetée sur son porte-bagage, et les courses se font rapidement dans plusieurs magasins ; on l'enfourche sur le pas de la porte et on ne remet pied à terre qu'une fois arrivé à destination. En rêvassant, et sans mettre aucune vie en danger, on file ainsi avec plaisir du boulot au bistrot, du bistrot au Castillet, et du ciné au dodo...

La voiture en revanche -sans parler de son coût- est un objet d'une complexité technique de plus en plus inabordable même pour des mécaniciens confirmés. Et pour faire circuler des voitures toujours plus nombreuses, on doit dépenser des millions d'euros en ponts, roades, tunnels, parkings souterrains... dépenses déjà également inabordables pour des budgets publics exsangues.

La logique voudrait donc qu'il soit très difficile pour ses partisans de promouvoir la réalisation de nouveaux et lourds aménagements pour l'auto, mais que, à l'exemple de tant d'autres villes européennes, on développe *naturellement* les réseaux cyclables du Roussillon et de nos villes.

Et pourtant... Que de temps faut-il passer en palabres pour faire entrer dans les documents d'urbanisme la promesse de favoriser ici l'utilisation des transports en commun, ici l'accessibilité des piétons, ici l'usage du vélo ? Combien de documents faut-il lire pour constater que ces promesses restent des lettres mortes et des déclarations de bonnes intentions ? Quelles démarches ne faut-il pas faire pour imposer *-tout simplement-* le respect des rares lois qui incitent les villes à promouvoir l'usage de la bicyclette ?

Et combien de fois faut-il s'entendre dire que les moyens manquent pour réaliser tel segment de piste cyclable, pendant qu'on construit à la place une coûteuse rocade à deux fois deux voies, qui ne fera que stimuler la croissance du trafic automobile, et que, finalement, personne n'a vraiment eu besoin de réclamer...

Oui, nos militants ont bien du courage à participer à tant de réunions, lire tant de textes abscons, répéter si souvent des arguments devenus des évidences ailleurs, alors qu'ils pourraient passer tout ce temps à flâner dans une ville qui devrait être « *naturellement* », et « *automatiquement* » cyclable, et qu'ils sont encore bien loin d'avoir obtenu.

Ce bulletin en est, hélas, encore une fois, le témoignage.

ISSN 2106-7112

Cette publication est le **Bulletin Annuel** de « Vélo En Têt » de janvier 2011. Elle est tirée, à 400 exemplaires environ, sur du papier recyclé. Les « bavettes » des années précédentes sont disponibles librement sur notre site web.

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

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

Secrétaire : Sandrine Polteau

Trésorière : Astrid Osland

Président : Thibaut Legaye

3, r. Anselme Mathieu à Perpignan

Tél : 04 68 50 63 93

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

Courriel : veloentet@free.fr



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

notre Assemblée Générale 2011 aura lieu le Mardi 8 février 2011

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

Un recours au Tribunal Administratif

En 2008, un décret a introduit dans le Code de la route la généralisation des « double-sens-cyclables » (DSC) dans les Zones 30. Depuis cette date, dans les zones 30, « toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes », et nous avons, à plusieurs reprises, encouragé la ville de Perpignan à anticiper l'application de cette règle, la ville devant mettre en conformité ses zones 30 existantes avant 2010.

Hélas, la mairie a promulgué un arrêté à la veille de cette échéance, le 10 juin 2010, pour exclure de ces dispositions les principales rues de la zone 30 du centre ville. Nous avons donc très officiellement demandé au Maire de retirer cet arrêté dont nous contestons la légalité. Dans notre courrier, nous invitons la ville à une analyse convergente des rues de l'hypercentre avec notre association qui conduirait à aménager en DSC la totalité des voies du centre, respectant ainsi le code. On peut consulter tous ces documents sur notre site :

[<http://veloentet.free.fr/spip.php?article177>]

Deux mois après cette demande, nous n'avons reçu aucune réponse. Nous n'avons donc pas d'autre alternative que de saisir le tribunal administratif pour qu'on applique enfin dans notre ville les rares lois qui encouragent à rendre nos villes plus cyclables. Voici le texte de notre requête adressée au Tribunal Administratif de Montpellier.

Exposé introductif

L'article 1er du décret de 2008 a modifié la définition des « zones 30 » figurant dans l'article R. 110-2 du Code de la route. La zone 30 était définie auparavant comme une « zone de circulation homogène, où la vitesse est limitée à 30 km/h... ». N'était donc évoquée que la circulation automobile, les autres utilisateurs de la voie publique (piétons et cyclistes principalement) n'étant concernés que « implicitement », ceux-ci bénéficiant nécessairement du gain de sécurité et de qualité de l'air ainsi que de la réduction du bruit résultant de la réduction de la vitesse des véhicules automobiles. En s'efforçant de concilier la circulation automobile et celle des autres usagers, cette définition était encore imprégnée de la logique de la prééminence automobile.

La nouvelle définition issue du décret de 2008 marque un tournant important dans l'approche par le droit de la fonction des voies publiques, et en particulier des rues des cœurs urbains. Cet article présente désormais la zone 30 comme « une zone affectée à la circulation de tous les usagers ». Le partage égalitaire de la voirie est donc consacré. Les droits des piétons et cyclistes dans l'usage de la voie publique sont désormais explicitement reconnus.

Tirant les conséquences de cette nouvelle définition, le décret de 2008 modifie le statut des zones 30. Certes comme auparavant, « la vitesse des véhicules [concrètement les véhicules automobiles] est limitée à 30 km/h », et, comme auparavant « les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation ».

Mais désormais, l'article ne se contente plus de dire, de manière vague, que la zone 30 doit faire l'objet d'« aménagements spécifiques » mais prévoit que « l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable ». Le décret de 2008 entend en finir avec la pratique des pseudo zones 30 dont les aménagements se réduisent à l'installation de panneaux limitant la vitesse.

Surtout, la nouvelle version de l'article contient une règle spécifique destinée à favoriser (et donc à développer) la circulation des vélos. En effet, dans les zones 30, le principe est que « toutes les chaussées sont à double sens pour les

cyclistes ». En d'autres termes, lorsque, dans telle rue, la réglementation locale ne permet la circulation des véhicules automobiles qu'en sens unique, les cyclistes ont normalement le droit de circuler dans les deux sens.

Il s'agit donc d'une mesure de discrimination positive en faveur d'une catégorie spécifique d'usagers de la voie publique : les cyclistes. Cette disposition est une mise en œuvre pragmatique du principe d'égalité devant la loi consacré par l'article 1er de la Déclaration des droits de 1789.

Rappelons ici que le Conseil constitutionnel considère que ce principe justifie des discriminations liées à des différences de situation : « si le principe d'égalité devant la loi implique qu'à situations semblables il soit fait application de solutions semblables, il n'en résulte pas que des situations différentes ne puissent faire l'objet de solutions différentes ». Le Conseil d'État, appelé à se prononcer sur la légalité de mesures administratives organisant une discrimination entre différents usagers de la voirie publique, a souvent été amené à les justifier par la différence de situation de ces usagers.

Or les cyclistes sont indéniablement une catégorie d'usagers bien différente de la catégorie des automobilistes. Outre la considération qu'ils sont plus fragiles que les automobilistes, mais aussi celle que, contrairement à ces derniers, il ne polluent pas et encomrent très peu l'espace public, leur usage de la voirie est nécessairement différent. D'une part, l'efficacité du vélo comme mode de déplacement urbain suppose la possibilité d'aller d'un point à un autre, sans être contraints d'effectuer mille détours. D'autre part, certaines rues sont physiquement peu praticables, notamment les rues très pentues, les rues pavées ou encore les rues piétonnes très fréquentées.

C'est pour ces raisons que l'article R. 110-2 issu du décret de 2008, en posant le principe du double sens cyclable et en ne soumettant plus à cet égard les vélos aux mêmes règles que les véhicules automobiles, vise à accroître le nombre de parcours urbains susceptibles d'être utilisés par les cyclistes, ce qui ne peut que contribuer à développer l'attrait de ce mode de déplacement.

Le décret de 2008 a cependant permis à l'autorité de police administrative (c'est-à-dire au maire), par exception au principe, d'écarter le double sens cyclable. Le nouvel article R. 110-2 prévoit en effet que, dans les zones 30, les chaussées sont à double sens pour les cyclistes « sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police ».

Dans les zones 30 existantes, le maire était donc invité par le décret de 2008 à rendre applicable la règle du double sens cyclable, en l'excluant éventuellement pour certaines rues. L'article 13 du décret fixait une date butoir, l'arrêté municipal de mise en application devant intervenir au plus tard le 1er juillet 2010 : « Les dispositions du seizième alinéa de l'article R. 110-2 du code de la route relatives à la circulation des cyclistes sur les chaussées à double sens des zones 30 sont rendues applicables, en ce qui concerne les zones 30 existantes, par arrêté de l'autorité investie du pouvoir de police de la circulation qui devra intervenir au plus tard le 1er juillet 2010 ».





Notons que l'obligation pour le maire de « rendre applicable » le double sens cyclable dans les zones 30 signifie que le maire devait, avant la date buttoir du 1er juillet 2010 prendre un arrêté qui non seulement institue juridiquement le droit pour les cyclistes de circuler à double sens, mais aussi constate l'aménagement cohérent de la voirie et la réalisation de la signalisation horizontale et verticale afférente. Cela résulte très clairement de la nouvelle rédaction de l'article R. 411-4, certes relatif aux zones 30 nouvelles, mais indéniablement transposable aux zones 30 existantes : « Les règles de circulation définies à l'article R. 110-2 sont rendues applicables par arrêté de l'autorité détentrice du pouvoir de police constatant l'aménagement cohérent des zones et la mise en place de la signalisation correspondante ». Les aménagements de voirie et la signalisation devaient donc avoir été effectués avant le 1er juillet 2010, l'arrêté municipal ne faisant que les constater.

Qu'en est-il à Perpignan ? Le centre-ville de Perpignan est une zone 30 depuis une quinzaine d'années. L'arrêté municipal de mise en application du double sens cyclable dans cette zone est intervenu le 10 juin 2010, donc dans le délai fixé par le décret.

Cet arrêté a manifestement été rédigé dans la précipitation, la date buttoir étant proche. L'article I de l'arrêté prétend créer la zone 30 du « secteur centre ville », alors que celle-ci, comme il a été dit, existe depuis longtemps, l'arrêté se contentant d'étendre quelque peu son périmètre. Sont d'ailleurs évoquées, dans le premier alinéa de cet article, « deux zones 30 », alors qu'il n'est plus question, dans la suite de l'article, que de la zone 30 dénommée « secteur centre ville »...

Le titre de l'arrêté est lui-même erroné : « Réglementation de la circulation dans certaines voies de la ville - création de doubles sens cyclables dans les zones 30 du centre ville ». La mairie laisse ainsi entendre à ses administrés qu'elle leur octroie des facilités pour circuler à vélo, alors que la règle du double sens cyclable a été instituée par le décret de 2008, l'autorité de police municipale étant seulement invitée à la mettre en œuvre concrètement dans un délai de deux ans, en y apportant éventuellement des exceptions. Cet intitulé trompeur manifeste par lui-même l'erreur de perspective commise par le maire de Perpignan dans l'application du décret du 30 juillet 2008, erreur qui entache son arrêté d'illégalité en ce qu'il exclut du double sens cyclable les principaux axes de circulation du centre ville.

L'association Vélo-en-Têt a donc, par requête gracieuse, demandé au maire de Perpignan de retirer son arrêté du 10 juin 2010. L'absence de réponse au terme d'un délai de deux mois (soit le 20 septembre 2010) s'analysant comme le refus tacite de rapporter l'arrêté litigieux, l'association demande aujourd'hui au juge de l'excès de pouvoir d'annuler, d'une part, cette décision de refus du 20 septembre 2010 et, d'autre part, l'arrêté municipal du 10 juin 2010.

Discussion sur la régularité de l'arrêté du 10 juin 2010

En vertu de l'article L. 2213-1, la police de la circulation, et en particulier la réglementation de l'usage des voies publiques, est de la compétence du maire à l'intérieur des agglomérations. Ce pouvoir ne s'exerce cependant que dans le cadre de la réglementation fixée pour l'ensemble du territoire national par le Premier ministre. Le même article dispose en effet que « les conditions dans lesquelles le maire exerce la police de la circulation sont fixées par décret en Conseil d'État ». La partie réglementaire du Code de la route comporte ainsi un certain nombre de dispositions de portée nationale.

L'article R. 411-8 n'accorde au maire que la possibilité de prendre des « mesures plus rigoureuses » que la réglementation nationale, à condition cependant « que la sécurité de la circulation routière l'exige ».

Si, dans le cadre de ce dernier article, le maire garde une certaine latitude pour créer ou étendre des zones 30, l'article R. 110-2 du Code de la route, remanié en dernier lieu par le décret du 30 juillet 2008, a souhaité encadrer assez rigoureusement les conditions de circulation au sein des zones 30, restreignant ainsi le pouvoir réglementaire du maire.

En particulier, l'article R. 110-2 pose le principe du double sens cyclable, sauf « dispositions différentes » prises par le maire. La faculté pour le maire d'exclure le double sens cyclable, et donc d'imposer aux vélos les mêmes sens uniques que les véhicules automobiles, n'est plus fondée, comme avant 2008, sur l'article R. 411-8, qui offre avec une assez grande latitude la possibilité d'édicter des « mesures plus rigoureuses », mais sur l'article R. 110-2, qui ne permet que des atteintes marginales et dûment justifiées au principe de liberté de circulation cyclable qu'il pose expressément.

En effet, la décision d'un maire de réduire la possibilité pour les vélos de circuler à double sens doit non seulement, comme toute mesure de police, être « adaptée aux circonstances de temps et de lieu, de façon à ne pas soumettre les intéressés à des contraintes autres que celles qu'impose le respect du bon ordre, de la sécurité et de la tranquillité », mais encore être exceptionnelles et strictement nécessaires, en application de la règle générale d'interprétation des textes selon laquelle « les exceptions apportées à un principe doivent être entendues restrictivement ». En d'autres termes, une telle décision est entachée d'excès de pouvoir dès lors qu'elle n'est pas rigoureusement justifiée.

Et comme une mesure de police porte par nature atteinte aux libertés fondamentales, le juge administratif, exerce sur cette justification, et en particulier sur l'adéquation de la mesure à l'objectif poursuivi, un contrôle très poussé.

Or, en l'espèce, l'arrêté du maire de Perpignan en date du 10 juin 2010 est irrégulier. Cet arrêté a en effet choisi, en dépit du principe posé par l'article R. 110-2 du Code de la route, d'interdire le double sens cyclable dans les principales rues de la zone 30 du centre ville. Il suffit pour s'en convaincre de regarder le plan des rues à sens unique cyclable établi par les



services municipaux, et plus encore la photographie aérienne du centre de Perpignan.

Alors que l'ambition du décret du 30 juillet 2008 est, dans le cadre du Grenelle de l'environnement, de favoriser les circulations « douces » en milieu urbain, l'arrêté du 10 juin 2010 exclut du double sens cyclable, et donc de la pratique aisée du vélo, 13 rues composant les principaux sillons de circulation en centre ville :

- celles qui permettraient, si elles étaient aménagées en double sens cyclable, de traverser rapidement à vélo le centre ville et de relier entre eux les différents quartiers de sa périphérie,
- celles qui permettraient aux cyclistes d'éviter la traversée d'espaces piétonniers, ou d'emprunter des trottoirs.
- celles qui abritent de nombreux commerces auxquels il sera donc difficile de se rendre à vélo y faire ses courses sans faire de détours.

Ces rues sont donc essentielles pour les usagers du vélo car permettant des déplacements efficaces, c'est-à-dire rapides et faciles.

En revanche, les rues où est résiduellement admis le double sens cyclable n'ont qu'un faible intérêt pour les cyclistes :

- elles sont piétonnes et ne permettent pas de rouler beaucoup plus vite qu'à l'allure du pas du piéton, ou
- elles imposent de larges détours et/ou des dénivelés éprouvants, ou
- elles ne sont pas les principales rues commerçantes et ne permettent donc pas de parcourir le centre pour y faire ses achats, ou
- elles sont pavées, sinueuses,
- etc.

Les motivations rapides figurant dans l'arrêté pour justifier l'exclusion du principe du double sens cyclable des 13 rues principales de la zone 30 (rue trop étroite, circulation d'un minibus, déclivité) ne mettent aucunement en évidence des circonstances particulières qui rendraient ces restrictions à la liberté de circulation indispensables pour assurer la sécurité publique.

Les caractéristiques de ces rues n'ont en effet rien d'exceptionnel et les arguments avancés ne tiennent pas.

Argument de l'étroitesse des rues exclues

7 rues exclues sur 13 sont présentées comme trop étroites pour accueillir le double sens cyclable. Il suffit pourtant de regarder une photographie aérienne du centre ville pour se rendre compte que ces 7 rues font partie des voies les plus larges de la zone 30 ! La plupart des autres rues de la zone 30, pourtant non exclues par l'arrêté, sont autrement plus étroites !

Notons que les dimensions indiquées par l'arrêté (entre 2,50 m et 3,10 m) sont trompeuses puisqu'il s'agit en réalité de la largeur de la chaussée et non de celle de la voie, d'alignement

à alignement. Sur les 7 voies exclues au motif de leur étroitesse, 5 ont d'ailleurs été considérées comme suffisamment larges pour y faire circuler un minibus.

En définitive, ce qui est présenté comme un problème rédhibitoire de largeur de voie n'est en réalité qu'un problème d'aménagement de celle-ci. Il faut rappeler ici que le décret de 2008 avait donné aux communes un délai de deux ans pour procéder aux aménagements nécessaires à la mise en place du double sens cyclable. Accepter l'argument de l'étroitesse de la chaussée reviendrait à admettre qu'en n'aménageant pas les voies, on pourrait retarder indéfiniment la mise en application du décret de 2008.

Le cas de la rue Grande-la-Réal et celui de la rue des Augustins sont très significatifs. La rue Grande-la-Réal a une largeur, de façade à façade, de presque 6 m (alors que l'arrêté parle d'une « rue de 3,00 m » !) ; son aménagement a été modifié en 2009 par la pose de « quilles » en plastique formant des chicanes qui rétrécissent la chaussée ; et l'existence de ces aménagements sert aujourd'hui, dans l'arrêté du 10 juin 2010, à justifier l'exclusion du double sens cyclable dans cette rue... Quant à la rue des Augustins, elle est actuellement aménagée sans trottoirs, mais avec de grosses bornes en métal séparant la chaussée du reste de la voie ; la largeur de 3,00 m évoquée par l'arrêté correspond à

l'écartement de ces bornes et non à la largeur de la voie, qui est supérieure à 8 m...

Pour terminer avec l'argument de l'étroitesse des rues, il n'est pas inutile de citer le point de vue du **Centre d'Étude sur les Réseaux et les Transports Urbains (CERTU)**, qui affirme : « il n'existe pas de

largeur minimale en deçà de laquelle ce type d'aménagement est déconseillé ; il fonctionne dans les rues extrêmement étroites ». La raison tient au fait que plus la rue est étroite, moins il y a de circulation et moins la vitesse pratiquée par les véhicules est élevée. Le croisement rare et à faible vitesse d'un vélo et d'une voiture ne pose donc aucun problème.

Argument de la circulation du minibus « P'tit bus »

6 rues exclues sur 13 le sont notamment au motif qu'« elles supportent une ligne bus (P'tit bus) ». Le passage dans ces rues, toutes les 7 mn. en moyenne aux heures pleines, d'un minibus de seulement 2 m. de largeur ne justifie assurément pas l'exclusion des vélos en double sens. Un minibus de dimensions modestes ne présente en effet pas plus de danger que les autres véhicules, et notamment les camionnettes de livraison, qui doivent partager la voirie avec les vélos dans les rues de la zone 30 où le double sens cyclable n'est pas exclu par l'arrêté. Cet argument ne tient donc pas plus que celui de la prétendue étroitesse des rues.



Argument du trafic important

5 rues sur 13 sont exclues du double sens cyclable au motif que le « *trafic automobile est très important* » et que 4 de ces rues supportent des lignes de bus. L'argument est étonnant et, à vrai dire, particulièrement spécieux. Il revient à refuser de soigner un malade au motif qu'il est malade... Le développement des modes de déplacement doux suppose des choix en matière d'affectation de la voirie. Considérer les 10 000 véhicules/jour dans l'hyper-centre de Perpignan comme une donnée intangible justifiant le refus d'octroi d'un peu de place supplémentaire pour les vélos est un raisonnement intellectuellement inacceptable et frontalement contraire à la lettre comme à l'esprit du décret de 2008 qui, rappelons-le encore une fois, pose le principe du double sens cyclable dans les zones 30.

Argument de la déclivité

2 rues sur 13 sont exclues du double sens cyclable en raison d'une « *forte déclivité* ». Un certain nombre de rues présentant une certaine déclivité sont d'ores et déjà empruntées par des cyclistes qui considèrent – c'est un choix qui n'engage qu'eux – que leur mollets sont en mesure de la supporter. Les usagers du vélo ne sont pas contraints d'emprunter les rues dans le sens de la montée, mais si la réglementation leur en offre la faculté, il pourront ainsi éviter des détours importants. On observe du reste que l'arrêté exclut totalement ces 2 rues pour cause de déclivité, alors que seul un segment est en pente, le reste étant confortablement plat. On remarque par ailleurs que l'une des rues est à sens unique dans le sens de la montée et l'autre dans le sens de la descente, ce qui laisse très interrogatif sur la signification de l'argument de la déclivité...

En définitive, l'arrêté municipal du 10 juin 2010 restreignant drastiquement la circulation à double sens des cyclistes dans la zone 30 du centre ville de Perpignan est illégal non seulement parce que cette mesure de police administrative est totalement inadaptée à l'objectif de sécurité publique poursuivi, mais aussi parce que cette mesure introduit une exception tellement large au principe du double sens cyclable posé par l'article R. 110-2 du Code de la route, tel qu'issu du décret du 30 juillet 2008, que ce principe en est vidé de sa substance.

Des Voies Vertes

par Olivier Brun

Pour l'instant le département ne compte toujours que 2 voies vertes, celle de Perpignan à Thuir et celle de l'Agly (de Rivesaltes au Barcares). Voici quelles sont les perspectives :



Agly

- pas de passage sous l'A9 avant plusieurs années (temps de triplement des voies, problème des crues...),
- pas de signalétique dans Rivesaltes,
- pas de projet d'extension vers Estagel, Tautavel, Maury... Seul le contournement routier d'Estagel est au programme!
- Vagues projets de coupler des boucles de randonnée à vélo aux différentes étapes du petit train rouge et blanc (TPCF)

Velittorale

- ce sera une vélo-route avec plusieurs passages en site propre mais discontinus sans arriver aux 12 km. minimum pour entrer dans le guide AF3V comme voie verte ;
- c'est aux communes, ou à l'agglomération, de s'occuper du passage des villages (Canet, Saint Cyprien...)
- il y a néanmoins un effort indiscutable pour traiter les difficultés (rivières, gros croisements...)
- au niveau du Tech, il y aura 2 itinéraires différents, l'un direct, et l'autre plus bucolique

Après Argeles

- Des projets qui devraient avancer vite car vu le caractère trans-frontalier, il y a de l'argent de l'Europe à condition de le dépenser avant 2013.
 - Une jonction Argeles le Boulou en parallèle de la D618. Les passerelles sont commandées. Pas très excitant... mais permet de basculer vers le Vallespir rapidement.
 - Une voie verte Céret/Arles-sur-Tech sur l'ancienne voie ferrée avec peut-être passage sur le super joli pont SNCF de Céret.
 - Entre le Boulou et Ceret, c'est plus flou mais une montée vers l'Espagne (col de Panissar) en partie sur une petite route, en partie en site propre est déjà bien avancée.
- Voilà... Un verre à moitié vide ou à moitié plein mais qui de toute façon se remplit trop lentement...



La rivoluzione bici les Italiens sont malins !

par Astrid Osland

Changez de pays, cyclistes perpignanais, car ici on sera tous morts avant que les mentalités changent ! ! Allons tous en Italie du Nord... ! Oui c'est vrai... Il y a la mafia, Berlusconi, les néo-fascistes, La Ligue du Nord, MAIS il y a les vélos ! ! J'avoue que j'y ai pensé....

C'est drôlement bien de manger des bonnes pâtes et de pouvoir circuler tranquillement à bicyclette....dans des villes vivantes où les gens sont dehors à toute heure et parlent et rient.

Des villes où les élus prennent des décisions impopulaires, excluent l'usage abusif de la voiture en ville et se font réélire. Comment est ce possible ? C'est pourtant bien la région de la « *macchina* » : Ferrari, Lamborghini etc...

Pourquoi là-bas et pas ici ?

D'accord, ce ne sont pas des « vrais » latins puisqu'il s'agit d'italiens du nord... J'entends déjà l'argument qui tue... Et moi qui suis allée en Emilia-Romagna justement pour voir ce que d'autres « latins » ont réussi à faire côté vélo car on me dit toujours que je ne comprends pas (*moi-la-nordique*) ce qu'est la culture latine... Et j'ai été sidérée et admirative : La part modale du vélo dans le trafic des centres villes varie entre 15 et 30 %. Padoue et Reggio-Emilia : 15 ; Parme : 19 ; Mestre Venezia : 19,7 ; Bolzano : 25 ; Ferrara : 27 % quand on ne compte que les habitants et 30 % si on ajoute touristes, étudiants, etc..

Comment ont-ils fait ?

Ils ont limité sévèrement l'utilisation de la voiture dans les centres urbains en créant des zones piétonnières très importantes ou la voiture n'entre que sous conditions (livraisons, ambulances, taxis et résidents) et en roulant au pas. Ils ont limité la circulation à 30 km/h, créé des parking-relais efficaces, et un vaste réseau de pistes cyclables entre la périphérie et le centre ville. Ils ont fait le choix de centres

commerciaux de taille modeste dans les quartiers, et les habitants s'y rendent en majorité à pied ou à vélo. Ils ont conservé les trains locaux qui sont en piteux état mais qui roulent à toute heure et desservent les petites villes. Ils ont aménagé des parkings vélo sécurisés aux abords des gares....

Tout n'est pas rose.

Il y a du travail à faire. Modifier les giratoires, étendre le réseau cyclable, etc. Mais un choix clair est fait en faveur des modes de déplacement doux et les Italiens (du nord...) vont très vite quand ils se décident.

Deux exemples de ce que peut une collectivité en matière d'aménagement cyclable quand il y a une forte volonté politique derrière :

Bolzano : 98 000 habitants ; Part modale (PM) en 2001 : 17,5 %, en 2005 : 22,7 et en 2009 : 25 %. Objectif pour 2012 : 28 %.

La méthode : de « vraies » PC séparées de la chaussée et avec une signalétique propre aux cyclistes et des feux tricolores leur donnant la priorité ; une forte campagne de communication vantant les bienfaits du vélo en toute saison ; des places de parking couvert, des parking relais, des locations gratuites ; des « *bici scuole* » avec la participation des écoles de la ville ; des réparations d'urgence sur appel téléphonique... etc.

Venezia- Mestre : 180 000 habitants. En 2000 la part modale du vélo était de 7 à 8 %. Confrontée à des problèmes de congestion de la circulation, la ville a décidé de miser sur la bicyclette.... Ils ont créé un « *Ufficio bicicletta* », un schéma cyclable et un « standard » de ce que doit être une piste cyclable en se donnant un objectif : 100 km de PC en 10 ans et un financement : 13 millions d'euros.

En 3 ans ils avaient réalisé 90 km et en 4 ans leur objectif était atteint. Dans le même temps ils créaient des zones 30 dans le centre et dans les quartiers en interdisant le transit.

Certaines parties de la ville ont été traitées en zones de rencontre, d'autres ont bénéficié de passages piétonniers et croisements rehaussés. Des chicanes ont été installées pour ralentir la circulation automobile et la PM du vélo qui a grimpé à 16,8 % en 2006 est actuellement à 19,7 % les jours travaillés.

Certains diront qu'il s'agit d'une rémanence de la civilisation austro-hongroise et que ce ne sont pas des « vrais » latins....



SCOT plaine du Roussillon

par Joris Mathe

Vélo En Tet, association agréée au titre de la protection de l'environnement, a demandé à être associée au suivi de la mise en oeuvre du Schéma de Cohérence territoriale de la plaine du Roussillon. Nous estimons en effet que 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 mobilités douces nous semble constituer l'un des principaux enjeux à considérer dans la construction d'un nouveau mode d'organisation du territoire de la plaine du Roussillon. Notre association veille à ce que ne soit pas négligé ce volet, dont les cyclistes qu'elle représente font partie intégrante.

Après une première phase de concertation concernant le diagnostic de territoire, qui avait fait l'objet d'un article publié dans la dernière bavette (et dont une version exhaustive est en ligne sur notre site), l'année 2010 a été marquée par une deuxième phase de concertation au sujet du deuxième volet de la démarche SCOT : l'élaboration du Projet d'Aménagement et de Développement Durables. Ce PADD est le document qui synthétise les choix politiques des élus de la Plaine du Roussillon pour la préservation et le développement de notre territoire. Bien qu'il n'ait qu'une portée juridique très limitée, ce document constitue un élément important en cela qu'il fixe les traits structurants du projet de territoire.

Une première réunion à la mi-juillet 2010 nous avait permis de prendre connaissance des premiers éléments ressortis des table-rondes regroupant les élus du territoire. Nous avons pu exprimer à cette occasion notre attachement à la question des mobilités douces et son indispensable mise en cohérence avec les différents aspects du fonctionnement du territoire : gestion de l'urbanisation, développement économique, préservation de l'environnement... . C'est au mois de décembre 2010 que nous avons finalement reçu pour examen la version finale du PADD. Nous l'avons lu attentivement et avons été reçu, avec les autres associations intégrées à la démarche, par l'équipe du Syndicat mixte SCOT Plaine du Roussillon afin d'exprimer l'avis de l'association.

Nous invitons tout d'abord les personnes intéressées à se procurer les documents de diagnostic, état initial de l'environnement et PADD disponibles en ligne sur le site du Syndicat Mixte SCOT plaine du Roussillon (www.scot-roussillon.com) dont nous ne pouvons reprendre l'intégralité ici.

Il a ensuite semblé nécessaire de formuler un commentaire sur la forme de ce PADD. Ce document est en effet très difficile à lire ! Bien que très travaillé au plan graphique il s'appuie en effet sur une structure qui se veut transversale ce qui aboutit à des recoupements, des redites, et un éparpillement des arguments et des idées. Si l'effort de mise en lien des composantes du système-territoire est louable, il aboutit en revanche à un résultat peu clair et difficilement accessible pour le commun des citoyens. La faible participation des habitants, et des associations, au processus

de « concertation » trouve ici l'une de ses explications. Malheureusement cette stérilisation du débat se fait largement au détriment des usagers eux-mêmes dont nous avons toutes les peines du monde à faire entendre la voix.

En effet, l'analyse du fond du document nous amène à nous poser un certain nombre de questions. La première de ces questions est la suivante : Que va vraiment changer le SCOT ? A cette question, on nous a répondu que le SCOT était un document stratégique essentiel car il s'impose aux Plans locaux d'urbanisme et permet ainsi de cadrer l'évolution du territoire. D'accord mais quels effets réels peut-on en attendre : un arrêt de l'étalement urbain, le développement des transports en commun, l'arrivée de nouveaux emplois, la préservation des espaces naturels ? Que signifient en effet concrètement les trois AMBITIONS : Concilier accueil de nouvelles populations et qualité de vie, impulser un nouveau rayonnement du Roussillon et replacer l'environnement au cœur de nos pratiques ? A ces interrogations on nous a d'abord précisé que le SCOT était un document de cadrage qui ne produisait aucun effet direct : dommage... . On nous a ensuite expliqué que le PADD n'était pas « opposable », il n'a pas d'effet juridique, ce qui signifie qu'il faut attendre la fin de l'année 2011 et le Document d'Orientation et d'Objectif pour pouvoir fixer les outils effecteurs du SCOT...-redommage ! On comprend mieux alors la teneur de ce PADD qui est un catalogue de bonnes-intentions, toutes plus louables les unes que les autres, mais souvent incohérentes voire incompatibles les unes avec les autres de sorte que l'on peut dire que encore une fois dans le Roussillon le courage politique n'a pas été à la hauteur des enjeux identifiés. Faute de pouvoir choisir il semble bien que nos élus se soient finalement résolus à enrober toutes leurs idées dans du papier glacé qui dit tout mais ne peut rien, et c'est finalement peut-être plus simple ainsi. Car la vraie question que sous-tend ce document c'est de savoir si le SCOT a véritablement les moyens de ses ambitions. Bien qu'il soit encore trop tôt pour le dire, vous avez sans doute comme nous une idée de la réponse. On pourrait s'en tenir là si l'objet de la discussion n'était pas le cadre de vie quotidien de centaines de milliers d'individus. Il semble bien que ce PADD soit finalement le révélateur des dysfonctionnements d'un territoire et du peu de moyens dont on se dote pour les régler.

On nous a donc invités à attendre la publication du DOO dans le courant de l'année 2011 afin de formuler une énième fois nos remarques (dont on ne retrouve malheureusement pas trace dans les documents produits). Nous continuerons d'exprimer l'avis des usagers, non celui des techniciens ou des élus qui les dirigent, mais celui des cyclistes et cyclistes du terrain, occasionnels ou quotidiens. Car c'est peut-être là que se situe le principal intérêt du SCOT, non dans le résultat qu'il produit mais dans le processus de discussion qui s'établit lors de son élaboration. Même si les avancées sont minces, il semble bien que les élus prennent peu à peu conscience des enjeux du territoire, et qu'ils soient chaque année plus réceptifs aux revendications des habitantes et habitants de la plaine du Roussillon. N'hésitez pas à faire connaître vos aspirations, à exprimer votre avis, à proposer des aménagements aux élus de votre commune, directement ou par notre intermédiaire, pour qu'ils réagissent à ces problèmes avant qu'il ne soit trop tard.

Un vélo, c'est quoi ?

par Etienne Braud

Depuis l'apparition de la Draisienne en 1818, la forme du vélo a beaucoup évolué... mais qu'est-ce qu'un vélo selon la loi ? Définition : Décret N° 95-937 d'août 1995 : « *On entend par bicyclette tout produit comportant deux roues et une selle, et propulsé principalement par l'énergie musculaire de la personne montée sur ce véhicule, en particulier au moyen de pédales.* »

Article R311-1 du Code de la route : « *Cycle : véhicule ayant au moins deux roues et propulsé exclusivement par l'énergie musculaire des personnes se trouvant sur ce véhicule, notamment à l'aide de pédales ou de manivelles. Cycle à pédalage assisté : cycle équipé d'un moteur auxiliaire électrique d'une puissance nominale continue maximale de 0,25 kilowatt, dont l'alimentation est réduite progressivement et finalement interrompue lorsque le véhicule atteint une vitesse de 25 km/h, ou plus tôt si le cycliste arrête de pédaler.* »

Caractéristiques :

- Signalisation sonore : audible à 50 mètres au moins (timbre, avertisseur, grelot, etc.).
- Freinage : les cycles doivent être munis d'au moins deux systèmes de freinage indépendants agissant chacun sur une roue différente. Les dispositifs de freinage doivent permettre un arrêt dans des conditions raisonnablement prévisibles pour éviter tout obstacle imprévu, y compris en conditions humides.
- Éclairage : De nuit ou quand la visibilité est insuffisante (brouillard, tunnel), vous devez obligatoirement avoir sur votre vélo :
 - phare avant blanc ou jaune
 - phare arrière rougeL'éclairage peut être amovible
- Signalisation :
 - catadioptré avant blanc ou jaune
 - catadioptré arrière rouge
 - réflecteurs visibles latéralement
 - catadioptrés oranges aux pédales
 - si le vélo tracte une remorque, elle doit être équipée d'un catadioptré, ou un catadioptré de chaque côté si sa largeur dépasse 1,30m.
 - depuis octobre 2008, de nuit hors agglomération, le port d'un gilet rétro réfléchissant est obligatoire.

Le point sur les éclairages clignotants : D'après le Code de la route, les feux clignotants sont réservés aux véhicules prioritaires (pompiers, police...), feux de détresse, changements de direction. Les éclairages clignotants pour vélo sont maintenant homologués au Danemark et en Grande-Bretagne. Or, conformément à une directive européenne de 1999, les dispositifs non prévus par le Code national doivent être acceptés s'ils sont conformes à la réglementation dans un autre état de l'Union Européenne, et reconnus comme équivalents au niveau sécurité (homologation CE).

Il y a donc conflit entre 2 réglementations :

- l'article R313-25 du Code de la route français qui impose des feux fixes
- la directive européenne qui régit la conformité des véhicules et l'homologation CE de feux clignotants.

Donc un policier serait en droit de mettre une contravention au code de la route mais celle-ci serait annulée si vous faites un recours. Vous devriez néanmoins payer la consignation lors du procès verbal sous peine de devoir payer les majorations. Vous seriez remboursé après le résultat de votre recours.

Circulation : Les cyclistes doivent respecter le code de la route. Seuls les cyclistes de moins de 8 ans peuvent emprunter le trottoir, à la condition de conserver l'allure du pas et de ne pas occasionner de gêne aux piétons.

Le cycliste peut remonter une file de voitures à l'arrêt.

Il est interdit de se faire remorquer par un autre véhicule

Seuls les bicycles sont autorisés à rouler à deux de front mais doivent se ranger à l'approche de véhicules voulant les dépasser.

Le transport de passager est autorisé moyennant le respect des conditions suivantes :

- Avoir un siège fixé sur le véhicule, différent de celui du conducteur,
- Avoir un siège adapté, pour les enfants de moins de 5 ans,
- Avoir soit au moins une poignée et deux repose-pieds soit une courroie d'attache.

Les conducteurs de cycles peuvent circuler sur les aires piétonnes à la condition de conserver l'allure du pas et de ne pas occasionner de gêne aux piétons.

Hors agglomération, les conducteurs de cycles peuvent circuler sur les accotements équipés d'un revêtement routier (exemple : bandes d'arrêt d'urgence).

La distance de sécurité pour dépasser un vélo est de 1m en agglomération et de 1m50 hors agglomération.

Pour les cycles à deux ou trois roues, obligation d'emprunter les bandes ou pistes cyclables lorsque le panneau rond est présent. Sinon le panneau carré est seulement à titre indicatif.

Au feu, les sas pour cycles se généralisent et permettent un démarrage plus sécurisé aux cyclistes. Automobilistes attention ! Vous devez vous arrêter avant !

Il est illégal de retirer des points de permis pour une infraction commise à vélo. Seule la conduite d'un véhicule nécessitant un permis peut donner lieu à retrait de points. Par contre, le montant des amendes est généralement le même à vélo ou en voiture, et en cas de contestation, vous devez préalablement payer une consignation.

Le retrait de permis, et non de points, peut cependant être prononcé comme peine complémentaire :

- pour ceux à revenu modeste (temporairement)
- pour certaines fautes graves relevant du droit pénal.

Cette sanction concerne uniquement les délits, comme la conduite sous l'emprise de stupéfiants ou d'alcool, les grands excès de vitesse ou le délit de fuite après avoir provoqué un accident.