

Bulletin Annuel de Vélo En Têt

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

Moins d'autos

par Thibaut Legaye

Le premier frein à l'utilisation du vélo en ville est l'omniprésence de la voiture automobile et sa confiscation de l'espace public. Une maman ne dit jamais qu'elle n'envoie pas son enfant à l'école à vélo « *parce que cela le fatigue* », ou « *par peur de la crevaison* », ni « *parce que le cambouis est salissant pour les pantalons* »... mais toujours « **parce que les voitures sont dangereuses, trop nombreuses, trop rapides** ». Et ce qui vaut pour l'enfant, vaut ensuite pour l'ado, et pour l'adulte qui a pris l'habitude d'utiliser l'automobile.

Une politique cyclable doit par conséquent viser tout d'abord la baisse du trafic automobile et au report modal des automobilistes vers les alternatives à la voiture (vélo, bus, marche). Elle ne doit pas avoir pour but de satisfaire le confort des usagers actuels du vélo, mais d'augmenter leur nombre. On doit donc créer ou augmenter des contraintes sur l'usage de l'auto en ville. Les efforts financiers consacrés habituellement à la voiture doivent se reporter vers ses alternatives. Les mesures favorables au vélo (un arceau par-ci, un DSC par-là, un couloir bus mixte) ne suffisent pas si l'auto reste plus facile à utiliser en ville. Et dépenser quelques euros dans un aménagement cyclable est inutile si on investit dans le même temps des millions dans un parking souterrain, une rocade, un revêtement ou un élargissement de chaussée.

Les politiques cyclables efficaces en Europe l'ont été en limitant l'usage et la vitesse de pointe de la voiture en ville. Dans les années 70, les villes néerlandaises, à la suite de nombreux accidents impliquant des enfants, ont partout supprimé le transit des véhicules dans les centres et au cœur des quartiers. Dans les années 80, de nombreuses villes allemandes se sont battues pour modérer la circulation (Verkehrsberuhigung). Dans les années 90, les villes italiennes (voir page 4) ont instauré presque partout des ZTL (zone à trafic limité) dans leur centre. Résultat : un essor important du vélo.

Pourquoi, ici, la « *journée sans voiture* » a-t-elle disparu au profit d'une timide « *semaine du transport* » ? N'y a-t-il que nos associations pour rappeler une évidence et critiquer le mode de transport le plus stupide en ville, bruyant, dangereux, responsable de la congestion et de la pollution des villes, envahissant places et trottoirs ?

Lorsque nous avons critiqué la mauvaise application du DSC en zone 30 à Perpignan (voir page 2), la ville s'est défendue en avançant que les DSC sont impossibles à réaliser dans les rues du centre ville qui supportent trop de trafic. Mais justement ! Ces rues ne devraient pas supporter ce trafic et nous le disons depuis des années, sans pouvoir faire aucune action en justice contre cela... Il est insensé de voir des bouchons dans la rue des Augustins, ou la rue Louis Blanc. Cela les rend désagréables et gâche le plaisir de s'y promener.

ISSN 2106-7112

Cette publication est le **Bulletin Annuel** de « **Vélo En Têt** » de janvier 2012. 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 2012 aura lieu le Mardi 28 février

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

Recours au T.A.

Il y a un an exactement, nous avons publié dans ce même bulletin, notre recours au tribunal administratif contre un arrêté municipal de la ville de Perpignan de juin 2010.

Vous vous en souvenez : un décret de 2008 avait introduit dans le Code de la route la généralisation des « Double-Sens-Cyclables » (DSC) dans les Zones 30 : toutes les rues devaient donc y être à double sens pour les cyclistes. Malgré nos relances, la ville avait tardé à appliquer cette règle, et en avait finalement exclu, par un arrêté, les principales rues de la zone 30 du centre ville.

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

Nous voici plus d'un an après le début de cette procédure. Nos bénévoles ont produit trois volumineux mémoires (ils seront mis en ligne sur notre site dès la fin de la procédure) pour expliquer au juge administratif en quoi l'arrêté de la ville contournait la volonté du législateur de favoriser l'usage du vélo en ville. Mais en travaillant sur les arguments à présenter au juge, nous nous sommes aperçus que l'arrêté municipal était également incompatible avec le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de l'agglomération Perpignan-Méditerranée.

Un peu de droit

Le PDU est un document de planification intercommunal qui s'impose aux « *décisions prises par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation ayant des effets sur les déplacements dans le périmètre de transports urbains* » ; ces décisions doivent donc être « *compatibles avec le plan de déplacements urbains* » (Loi d'orientation sur les transports intérieurs, art. L. 1214-16). Et parmi ces décisions, évidemment, les arrêtés municipaux de mise en œuvre du DSC.

En relisant ce PDU, nous avons été heureux d'y trouver diverses dispositions du PDU relatives à la continuité et à la cohérence des itinéraires cyclables. En voici quelques extraits choisis, qui affirment que la ville de Perpignan :

- doit « *rechercher de façon systématique des liaisons cyclables entre les grands pôles d'habitat et les pôles générateurs de déplacements (administrations, services, commerces...)* » (page 75) ;

- doit en outre, « *pour le traitement des itinéraires, utiliser l'ensemble des types d'aménagement (pistes, bandes, double-sens, trottoirs cyclables, couloirs bus, coulées vertes,...) afin de proposer les trajets les plus directs et les plus adaptés à la pratique du vélo* » (id.) ;

- doit « *proposer un réseau continu entre les principaux pôles générateurs de déplacements de l'agglomération* » (page 71) ;

- doit « *donner la priorité à la recherche de continuité dans la programmation des aménagements cyclables afin de faire émerger plus rapidement des axes continus* » (page 73).

Or, comme le montre notre exemple page 5, en excluant du DSC les axes de circulation les plus « **directs** », les plus « **continus** », les plus « **rapides** » pour relier en vélo des différents « **pôles** » générateurs de déplacements, et finalement en n'ayant aucune vision « **systématique** » des « **itinéraires** » cyclables, la Ville de Perpignan ignorait ces obligations imposées par le PDU.

Cerise

Cerise sur le gâteau, le PDU de l'agglomération a été approuvé par le conseil de communauté du 27 septembre 2007. Cette dernière délibération avait décidé de ne pas approuver tel quel le projet de PDU soumis à enquête publique, mais de le modifier afin de prendre en compte l'avis de la commission d'enquête et ajouter au chapitre relatif au vélo « *le principe [...] de la* **généralisation des**

double-sens cyclables » ! Cette disposition a donc été ajoutée au PDU par un conseil communautaire qui avait un an d'avance sur le décret de 2008 !

La ville de Perpignan, qui, elle, a des années de retard, ferait bien de relire et de se conformer rapidement à ce document qui lui dicte une politique cyclable bien plus ambitieuse...



Des Voies Vertes

par Olivier Brun

Le point annuel sur les voies vertes (VV) des PO :

- Sur la VV de l'Agly, toujours pas de nouveau pour le passage sous l'A9 surtout qu'ils viennent de découvrir une libellule très rare et que ça complique le dossier... Cette voie commence donc à l'Est de l'A9, et est assez mal signalée depuis Rivesaltes.

- Entre Perpignan et Sainte-Marie l'agglomération voudrait labéliser le parcours en pointillé comme VV. On attend un fléchage correct, repéré par notre association avec les techniciens de PMCA en juin 2011, pour créer éventuellement une fiche pour le guide AF3V. Mais les choses ici aussi semblent bouger très très doucement.

- Bonne nouvelle : le CG vient de voter (et sera porteur de projet) pour une VV sur l'Agouille de la Mar, autrement dit entre l'étang de Saint-Cyprien et celui de Villeneuve de la Raho. Il en était question depuis longtemps mais cela a été voté le 18 juillet.

- La connexion entre le Boulou et Argeles le long de la départementale a été faite cette année... et « défaite » cette année aussi avec deux passerelles emportées par les dernières pluies. L'itinéraire parallèle, plus bucolique, est toujours dans les cartons.

- La vélitorale avance. La pose récente des ponts a été remarquée pour leur couleur et leur poids.. La traversée des communes Saint-Cyprien et Canet reste problématique, mais en zone rurale, et notamment en zone protégée, ça commence à ressembler à quelque chose.

- Plus au sud encore, ça s'accélère un peu avec des sous de l'Europe et notamment « l'Eurovélo n°8 » Athènes-Cadix, qui englobera la vélitorale (qui perdra son nom sur les fléchages) et passera vers l'Espagne par le col de Panissar (travaux en cours).

- Avec les mêmes fonds, débloqués du fait du caractère transfrontalier, le projet « Pirinexus » (drôle de nom) devrait suivre l'ancienne voie ferrée du Vallespir, remonter par le col d'Ares et redescendre via Ripoll jusqu'à Gérone (où elle se connectera à l'eurovelo8). Les espagnols (d'après les brochures) semblent plus avancés que nous...

- Perpignan-Canet : toujours pas de VV...

Vélos et piétons

Compte-rendu et réflexions autour de la piétonisation du centre ville et le partage de l'espace public.

Par Jean Pierre Viala.

Piétons et cyclistes se sont souvent opposés sur la question du partage des trottoirs ou des bandes cyclables dans un espace-voirie qui faisait la part belle à la voiture, rejetant piétons et cyclistes vers les cheminements les plus incommodes. L'association « A pied en ville » veut sortir de cette opposition crétine. Pour le marcheur urbain le problème n'est pas le vélo mais la voiture. La marche est un mode de transport à part entière, efficace sur les distances allant jusqu'à 1,3 km, voire plus si le parcours est agréable ; c'est un mode de transport peu polluant, peu coûteux, souple, intermodal par excellence, et qui présente les mêmes caractéristiques que le vélo.

Reste que la pratique de la marche urbaine devient un exercice difficile sur des trottoirs encombrés d'un mobilier urbain -plots, panneaux, poteaux, poubelles, etc.- qui rend ces espaces inconfortables pour le piéton jeune et agile, et inutilisable pour les personnes à mobilité réduite.

L'association « A pied en ville » s'est saisie de la question et demande la piétonisation du centre ville à l'intérieur des boulevards. L'usage de la voirie doit y être réservé aux circulations lentes (piétons et cyclistes) et n'être autorisé à la voiture que pour des raisons de service, de livraison, de « dépose à domicile » ou d'accès aux parkings souterrains.

« A pied en ville » a proposé comme thème de réflexion à l'Atelier d'Urbanisme de Perpignan « la piétonisation » (« Marcher c'est penser la ville »).

Grande surface

Il s'agissait de mettre en avant le bénéfice pour une collectivité du développement des circulations « douces », ce qui suppose, évidemment, l'éviction de la voiture des centres historiques et de certains quartiers.

Au cours de ces journées de l'Atelier nous avons perçu un début d'évolution sur cette questions des élus et des services techniques. Une intervention très remarquée d'Hatem Bouhleb, Directeur de l'Équipement Urbain de la Ville de Perpignan, confirme cette impression. Il a présenté sur écran un plan du centre historique de Perpignan auquel il a superposé le plan de la zone de chalandise du magasin Auchan avec son réseau d'allées et de galeries marchandes. La démonstration était convaincante : les surfaces apparaissent, à peu de chose près, identiques. Les rues et ruelles du centre-ville n'impliquent pas plus de distance à parcourir pour un piéton que celle qu'il accepte de faire dans le réseau serré des allées de la grande surface. Du coup, la piétonisation ne paraît plus inconcevable. Les commerçants –bien que toujours divisés– ne s'opposent plus à une



Malgré un récent ré-aménagement, sur les boulevards Clémenceau ↓ et Ch. De Gaulle ↑, les problèmes des piétons persistent.

piétonisation du centre. L'affaire est peut être mûre, les timides essais de piétonisation qui ont suivi sembleraient

l'indiquer. Pour la municipalité, la piétonisation pourrait être une opportunité à saisir pour se débarrasser du problème du double sens cyclable et du recours de « Vélo en Têt » ; mais elle pourrait aussi à cette occasion se conformer –sans trop de frais– à la loi sur l'accessibilité des handicapés en ouvrant aux fauteuils roulants la voirie du centre-ville.

Si la piétonisation du centre est adoptée, cela ne fera pas forcément l'affaire de tous nos amis cyclistes qui avaient l'habitude des traversées rapides du centre et qui devront « jouer » avec les nouveaux usagers de la chaussée, plus lents et au comportement pas toujours prévisible... Mais pour « Vélo en Têt », c'est l'occasion d'imposer une vieille revendication : la non-traversabilité du centre par les voitures.

Plus d'infos sur "A pied en ville" sur le blog : www.apiedenville.fr



Zona traffico limitato

Une solution "latine" pour limiter la circulation automobile en ville : les ZTL.

Par Astrid Osland, admiratrice du pragmatisme italien du Nord !

Nul n'ignore que la voiture est devenue un sacré problème, en particulier dans les zones urbaines. En Norvège (et dans pas mal d'autres pays de l'Europe du Nord), on pratique depuis une bonne vingtaine d'années le péage urbain couplé avec une voie réservée aux taxis, au bus, au covoiturage (et aux autos électriques, mais que fera-t-on quand elles seront aussi trop nombreuses ?) Cette « atteinte à la liberté » est jugée insupportable par la plupart de français et n'est donc pas LA solution pour ici.

En Italie, plus d'une centaine de villes ont choisi la solution des « Zones à Trafic Limité ». Ces ZTL ont vu le jour à la fin des années 80 dans le but de protéger le patrimoine historique des villes de la pollution due aux véhicules. Il s'agissait d'empêcher le grand flot d'automobiles d'entrer dans le cœur de ville en les obligeant à utiliser des parkings relais en périphérie. Les déplacements dans les cœurs de ville devant se faire à pied, à vélo ou par les transports en commun.

Cette obligation n'est pas allée sans heurts bien sûr, et un grand nombre de permis à circuler ont été octroyés pour autoriser les circulations "essentiels" comme les livraisons (à des heures précises), les artisans (pour un chantier bien précis), des habitants (genre "dépose minute" ou pour rentrer ou sortir la voiture du garage), les garagistes, les taxis, les urgences, les patients des hôpitaux, les clients des hôtels, etc.

Malgré une distribution plutôt "généreuse" de dérogations, le trafic des véhicules autorisés ne représentent qu'entre 10 et 20 % de la circulation automobile antérieure. Cette régulation drastique semble être plutôt bien acceptée par tous.

A Parma par exemple, les fournisseurs qui doivent livrer

une marchandise en ville, ont un permis de stationner une demi heure trois fois par semaine. Ils peuvent choisir le jour et l'heure mais ils doivent signaler leur choix en cochant une carte bien en vue sur le pare-brise et une lecture par caméra enregistre entrées et sorties. Quand j'ai fait part de ma stupéfaction devant le fait que des LATINS ont accepté une chose pareille, ils m'ont dit que le Maire qui avait initié



ce système a été réélu plusieurs fois depuis...

A Ferrara, « la città della bicicletta », les zones à trafic limité représentent environ 100 ha. Il y a plusieurs zones avec des règles qui varient un peu : par exemple dans certaines zones les cyclomoteurs sont strictement interdits, ainsi que tout parking en surface (cela vaut aussi pour les habitants). Mais tout est signalé par des panneaux aux entrées de la zone et la police veille à ce que ça soit respecté.

Depuis un an à peu près, la municipalité a installé des caméras et politiciens et techniciens ont été très surpris de voir ce dispositif contesté par les usagers. Le système des ZTL fonctionnait sans caméras depuis des lustres et se passait plutôt bien. En fait, le traitement automatique des entrées et sorties était trop rigide. L'adjointe de l'urbanisme et la mobilité s'est faite pincer par la caméra (elle était rentrée dans la zone 5 minutes trop tôt) et elle a reçu une amende... qu'elle m'a dit avoir payé ! Après quelques ajustements pour assouplir un peu le fonctionnement, les caméras se multiplient mais la population regrette encore la petite marge de discussion possible à l'époque des vigiles...

Pour s'informer d'avantage sur les ZTL, il y a un excellent article dans « Ville Rail et Transports » du 19/10/2011 (lien sur le blog www.apiedenville.fr) ; Nantes prépare la première ZTL en France pour cette année. Bravo les Nantais !

DSC Direct !

2008 : un décret généralisait les « Double-Sens-Cyclables » (DSC) dans les Zones 30. Toutes les rues doivent donc y être à double sens pour les cyclistes. A Perpignan, un arrêté municipal de juin 2010, dont nous contestons la légalité devant le Tribunal Administratif (voir page 2), a décidé de ne pas appliquer cette disposition dans les principales rues du centre-ville. La complexité des déplacements cyclables, telle qu'elle résulte de ce choix, peut être illustrée par l'exemple du trajet à vélo du Conservatoire à la Médiathèque :

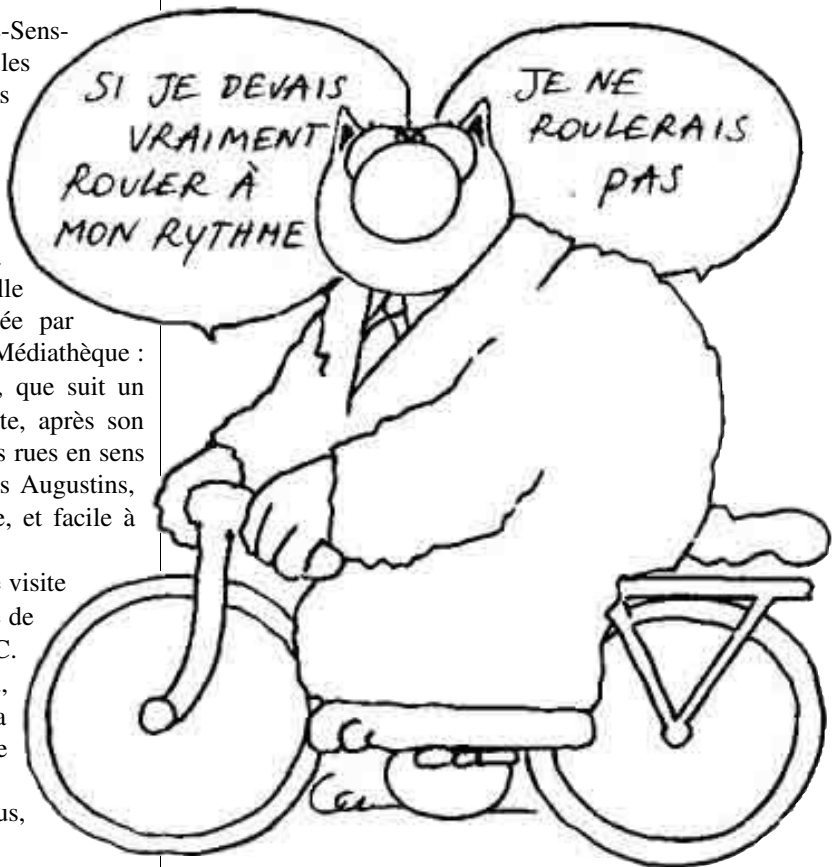
(1) voici le parcours (Ouest-Est), très direct, que suit un élève du conservatoire qui se rend, à bicyclette, après son cours de flûte, à la médiathèque. Il emprunte des rues en sens unique dans le sens autorisé : rue Foch, rue des Augustins, rue de la Fusterie. C'est direct, efficace, rapide, et facile à trouver.

Mais s'il se rend à son cours de flûte **après** une visite à la médiathèque, cela se complique, car aucune de ces rues de l'itinéraire (1) n'est autorisée en DSC. Il quitte la médiathèque comme il est venu, puisque la rue Emile Zola, devant la médiathèque, est en DSC jusqu'à la place Rigaud. Et puis ?

Il peut suivre des itinéraires presque inconnus, difficiles à trouver, ou qui empruntent :

(2) des zones piétonnes très fréquentées l'après-midi : la place République, la rue de l'Ange, la rue Maillay ;

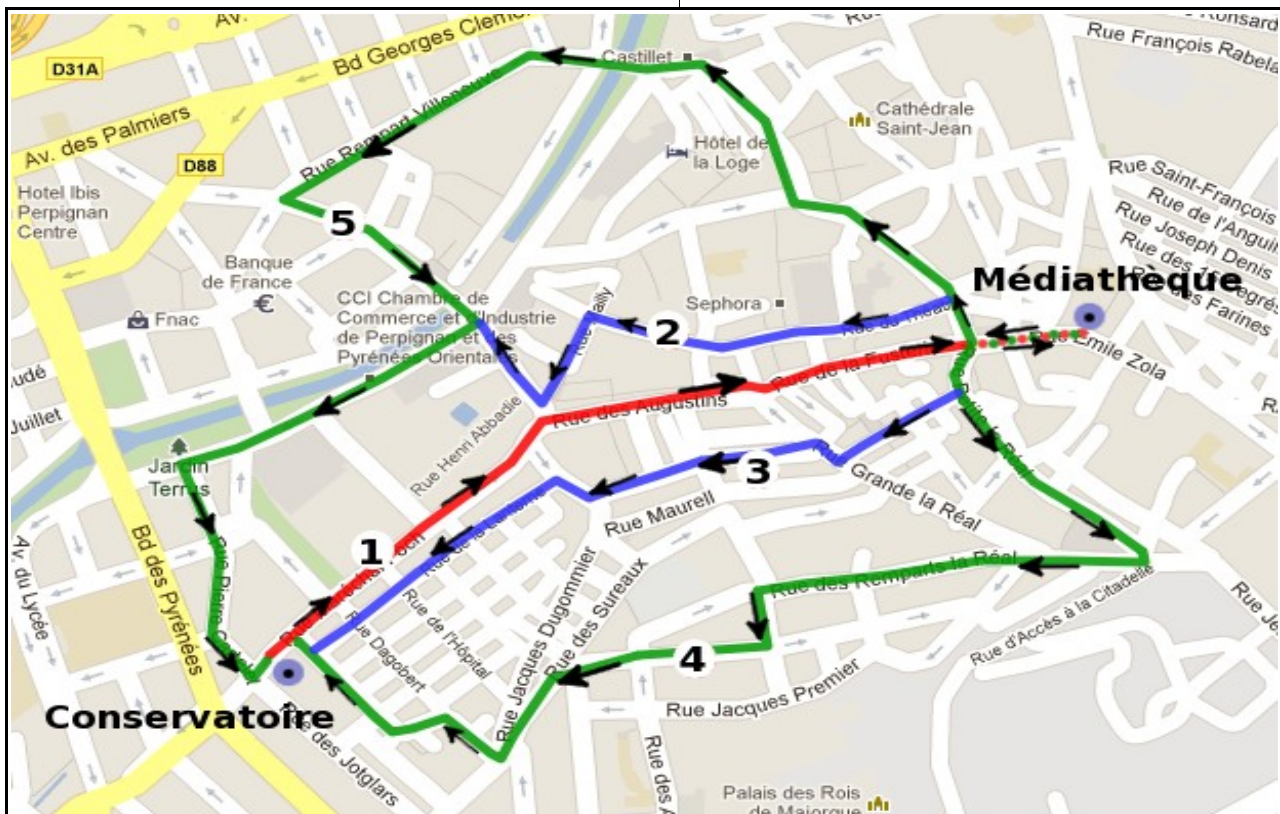
(3) des rues désertes le soir, ou inconfortables (pavés, montées de trottoirs, caniveaux) des quartiers de la Réal et de Saint-Mathieu.



Pour éviter cela, et passer par des rues évidentes il peut suivre :

(5) un itinéraire par le Nord, très long ;

(4) un autre par le Sud, un peu plus court que le précédent, mais beaucoup plus long que le (1) et avec un fort dénivelé.



Atelier vélo

par Etienne Braud

Avoir un vélo c'est bien. Pouvoir s'en servir et le garder en bon état, c'est mieux ! Partant du constat que beaucoup d'étudiants se déplacent à vélo mais que bien souvent ils n'ont pas de quoi le réparer, l'association « *Énergie Citoyenne* » a créé un atelier vélo. Sa naissance en mars dernier est à attribuer à deux de ses adhérents, Cyril et Clément, qui ont employé leur énergie dans des démarches auprès de la cité U, dans des demandes de subventions, et dans l'installation finale du local. Celui-ci se situe pour le moment au pied du bâtiment E de la cité U du Moulin à Vent. Suite à des dégâts des eaux répétés, il devrait migrer prochainement au bâtiment D. Il est régulièrement ouvert grâce à des bénévoles qui tiennent des permanences de 18h à 20h les mardi, mercredi et jeudi. Initialement créé pour les étudiants, il est



toutefois accessible à tous les cyclistes en panne. Vous y trouverez de nombreux outils, allant de la simple clé plate à l'extracteur de manivelle, mais aussi des consommables, des produits d'entretien et des pièces neuves ou d'occasion à des prix raisonnables et abordables pour toutes les bourses.

Si avoir du cambouis sur les mains ne vous fait pas peur mais que vous n'y connaissez rien, les personnes présentes pourront vous aider à résoudre votre problème. L'esprit est au partage des connaissances. Pour une question d'assurance, il vous sera demandé d'adhérer à « *Énergie Citoyenne* » pour 5€ l'année.

L'union fait la force... et la force fait avancer

par *Énergie Citoyenne*

L'histoire remonte à 2006. Cette année-là, « *Vélo en Têt* » a mené avec des étudiants en urbanisme une enquête auprès de plus de 300 personnes. Elle révèle un manque de possibilité d'accrochage des vélos sur le campus. Afin d'encourager les étudiants et le personnel universitaire à utiliser leur vélo, « *Vélo en Têt* » et « *Énergie Citoyenne* » se sont associées pour demander l'installation d'arceaux. « *Énergie Citoyenne* » a alors sollicité une subvention pour acheter des arceaux. Le projet est validé et financé pour un total de 80 arceaux. Le lycée technique de Villelongue des Monts les fabrique et les livre en juin 2009. L'implantation précise est définie avec les différents services de l'université et ces derniers commencent la pose... puis s'arrêtent en cours !

Fin novembre 2011, soit plus de 2 ans après leur réception, seulement 42 des 80 arceaux étaient installés. 50% des arceaux étaient donc inutilisés, et ce malgré les relances orales et écrites des deux associations !

Ultimatum

Afin de faire bouger les choses, elles décident conjointement d'envoyer un énième courrier début décembre à l'Université de Perpignan stipulant que faute d'avancées, elles allaient procéder elles mêmes courant janvier à la pose des arceaux restant. Au sein des deux associations, les âmes cachées de bricoleur

s'échauffent et se réjouissent à l'idée de bientôt passer à l'acte ! Mais devant cet ultimatum, le service technique de l'UPVD s'est enfin bougé et a installé 15 arceaux supplémentaires. Comme quoi la peur du ridicule peut rapidement mettre au travail, même des services universitaires du sud de la France !

Néanmoins, on ne peut que déplorer qu'ils n'aient pas installé la totalité des arceaux restant et qu'un autre courrier va sans doute être nécessaire. Dans l'espoir que les derniers arceaux qui reposent au fond d'obscurs entrepôts sortent enfin de terre et voient un jour un vélo à leurs côtés...