

La Bavette

LE BULLETIN ANNUEL DE VÉLO EN TÊT



CONFÉRENCE . BIKE POLO . PROJETS . LA CASA BICICLETA . LOI SUR LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE . ACTIVITÉ 2016 . POLLUTION . APPEL À RÉADHÉSION . INNOVATION . RÉFLEXIONS

LE VÉLO S'IMPOSERA À PERPIGNAN

On avait tout à Perpignan pour devenir LA VILLE CYCLABLE DU SUD... Climat clément, peu de dénivelé, groupe de cyclistes urbains volontaires, informés et plein de propositions (VET ...bien sûr !), des techniciens de

la voirie bienveillants et prêts à foncer pour le vélo ... mais il manquait l'essentiel : la volonté POLITIQUE !

Les élus n'ont pas osé miser sur le vélo.

Ils s'en mordront les doigts bien sûr un jour

...mais le fait est qu'ils ont fait des «pas de souris» (expression norvégienne !) sans oser les «pas d'élan» qui convenaient !

Nous déplorons bien sûr la discontinuité des bandes cyclables, des «points noirs» et tout ce qui est mal fait mais il ne faut tout de même pas oublier qu'il y a pas mal de villes plus mal loties que nous.

Le vélo existe à Perpignan !

On y voit des pictogrammes au sol, des panneaux verticaux, de la signalétique (souvent pour des parcours... à venir...) et des bandes cyclables ...discontinues !

MAIS AUSSI.... dans le Parc Sant Vicens et ailleurs - des nouveaux cyclistes se forment.

La Casa Bicicleta voit passer beaucoup de vélos enfants qui ont servi, donc dans l'avenir il y aura une demande que les élus ne pourront plus ignorer.

Ces enfants en grandissant ne seront probablement pas tous «militants» mais cela ne sera pas nécessaire car le vélo s'imposera tout seul. Nous n'aurons fait que tenter d'accélérer un peu «l'Histoire» !

L'Histoire" s'accélère d'ailleurs car au Conseil Municipal du 9/2/2017, les élus ont voté la création d'une vraie piste cyclable entre l'Université du Moulin à Vent et le nouveau campus Centre

Ville . La piste sera bidirectionnelle dans un espace dédié, séparé des voies voitures, de la poste en face du campus actuel (via la rue Puntet de Bages et l'avenue Emmanuelle Brousse) jusqu'au boulevard Briand où elle rejoindra la piste sur le trottoir.

Un beau projet, qui au delà de relier les campus, va offrir aux Perpignannais une solution plus continue pour rejoindre la piste sur trottoir de l'avenue Paul Alduy et relier le parc des Sports, et au delà pouvoir sortir de la ville.



BAISSE DES SUBVENTIONS POUR LES RÉSEAUX VÉLO NATIONAUX

L'Association Française des Véloroutes et Voies Vertes, dont Vélo En Têt est membre, Départements et Régions Cyclables et France Vélo Tourisme n'ont pas eu leurs subventions habituelles du ministère de l'Environnement en 2016. La Fédération des Usagers de Bicyclette et le réseau L'Heureux Cyclage (atelier vélo) l'ont gardée de justesse. Pourtant, la somme totale demandée

était de 230 000 €, soit l'équivalent de seulement 37m d'autoroutes ou 16 m de tramway ou encore 58 vélib'. Une paille au niveau national, mais l'action de structuration de la promotion du vélo pourrait en pâtir.



PROJET POUR UN CENTRE VILLE APAISÉ

Nos propositions, faites en janvier 2015, se basent sur les deux principes suivants :

Intraversabilité du centre ancien: Il doit bien évidemment rester accessible aux résidents et services (secours, livraisons, etc.) mais ne doit plus constituer un raccourci d'un côté à l'autre de la ville.

Pour cela, nous avons repris le principe des «boucles et portes» développé à l'Atelier d'urbanisme en 2011 : les voitures rentrent et sortent du centre par la même «porte» avec une logique de quartier. Des boucles de

desserte alimentent les parkings. L'extension des rues rendues piétonnes (hors créneau matinal pour les livraisons) permet de créer des verrous empêchant la traversée du centre. Sur le bas du Palais des Rois de Majorque, la mise en place d'un Rubic's cube permet un accès partout aux résidents en dissuadant l'utilisation par les autres automobilistes du fait de la complexification du parcours.

Meilleur partage de l'espace public : Nous proposons une extension de la zone piétonne, englobant :

- une bonne partie de la rue Foch, permettant ainsi sa mise en DSC sans aménagement coûteux.
- dans la continuité la place du Pont d'En Vestit et la rue des Augustins.
- les rues Petite et Grande la Réal et de la Fusterie restent malheureusement condamnées du fait de l'accès à préserver au parking de la République.
- un axe piéton de la place Rigaud à l'Ancienne Université,

puis jusqu'à la place Cassanyes, permettent de compléter le parcours piéton d'un point à l'autre du centre-ville et de désenclaver le quartier St Jacques et la place commerçante de Cassanyes.

- un accès réglementé sur le quai de la préfecture, pour créer un verrou au niveau de la place Arago, les bus gardant bien sûr leur droit de passage.

Dans cette configuration du centre ancien en zone 30 partiellement piétonnisé, les cyclistes peuvent circuler en zone piétonne en respectant la priorité aux piétons, mais disposent également de parcours de traversée «rapides» grâce aux Doubles Sens Cyclables qui leur assurent une continuité. La baisse du trafic rendra par ailleurs les DSC beaucoup plus fréquentés et sûrs et permettra leur extension sur les axes qui en sont aujourd'hui dépourvus.

Voir la carte sur volet intérieur

VOL DE VÉLOS

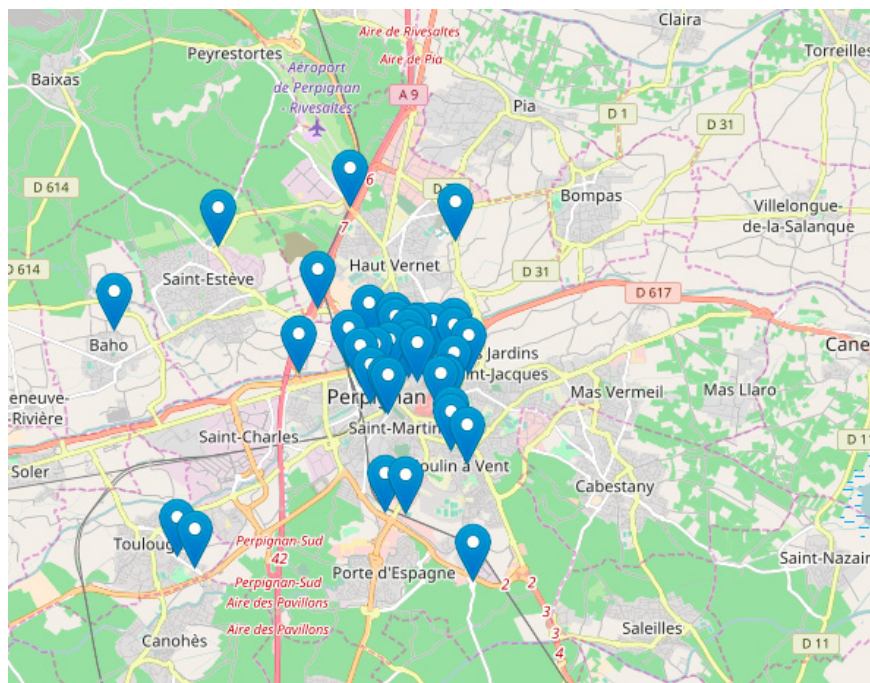
Un des plus gros frein à l'usage du vélo est le vol. En effet, nombreux sont ceux qui ont abandonné l'utilisation du vélo suite à un vol, ou qui ne l'utilise pas par peur de ne plus le retrouver là où ils l'avaient laissé. Afin de mieux comprendre les conditions des vols survenus dans les P.O. et de voir quelles solutions pourraient être apportées, Vélo En Têt et la Casa Bicieta ont mis en place un questionnaire en ligne que chacun peut remplir anonymement. Nous avons besoin de vous pour y participer et le partager autour de vous. Merci de votre aide, pour que le vol ne soit plus une fatalité !

Flashez moi



LA CARTE DE VOS POINTS NOIRS

Cette carte est disponible sur le site internet de Vélo En Têt. Elle nous permet de recenser les endroits dangereux ou mal adaptés à la pratique du vélo. Vous pouvez l'alimenter en nous envoyant une photo accompagnée d'un commentaire et de l'adresse précise du lieu, par mail à contact@veloentet.fr. N'hésitez pas, c'est en le disant qu'on peut faire changer les choses !



ACCIDENTS DE VÉLOS

A vélo, nous circulons sans pare-choc ni carrosserie. En cas d'accident, dans le meilleur des cas, cela impressionne beaucoup, dans les autres cas, ça peut

faire très mal. Pour mieux comprendre les conditions des accidents mettant en cause des cyclistes, Vélo En Têt a créé un questionnaire en ligne que chacun peut remplir anonymement. Que l'accident ait eu lieu avec un piéton ou une voiture, seul en glissant sur le marbre mouillé, de nuit ou de jour, votre retour nous intéresse. Nous avons besoin de vous pour y participer et le partager autour de vous.

Flashez-moi



PERPIGNAN ET L'INNOVATION, OU COMMENT RÉINVENTER LE TROTTOIR

La ville et la communauté urbaine de Perpignan sont "fans" d'innovation. Quelques preuves :

- bientôt un téléphérique à Perpignan ? l'idée semble faire son chemin, des études de faisabilité

- viendront bientôt. C'est tellement pratique un transport en commun qui ne dérange pas la circulation automobile ... et terriblement innovant !

- notre réaction à chaud face à l'annonce de ce projet (Indépendant du 26/8/2016) :

- . Cela va faire parler

- . Cela va faire vendre des journaux.

- . Cela va engraisser un bureau d'étude.

- . Cela va faire oublier les autres projets (tramway, pistes cyclables, BHNS, ...) Et.... cela va être abandonné !

On aura perdu du temps et de l'argent mais on aura cru que Perpignan envisageait l'avenir ...

- dans le cadre de la politique de rénovation de la ville, une étude est en cours sur les innovations sociales sur le quartier Saint-Jacques, comprenant 'innovation en matière de performance énergétique de l'habitat' et 'innovation en matière de mobilités'. Pas inintéressant et ne gageons pas de la pertinence des innovations qui en sortiront, mais n'y a-t-il pas d'autres priorités à St Jacques, avec des innovations moins innovantes mais plus connectées à la réalité du quartier ?

C'est sans doute cette veine que les services de la voirie ont cru bon de faire preuve d'une formidable innovation : à la manière d'une piste cyclable bidirectionnelle, les piétons circulant sur le boulevard Poincaré sont invités à circuler dans une bande piétonne (attention, rue Nature, cela sera dans un seul sens, et gare à se déporter avant de prendre le mur). Sur ce trottoir refait à neuf, on comprend en l'empruntant régulièrement que l'intention était de prévenir les automobilistes que le trottoir est réservé aux piétons et n'est pas un parking. Terrible aveu d'échec, symbolique du manque d'ambition et de vision globale de l'évolution de la ville ! Car elle n'a pas trouvé d'autres solutions pour protéger le plus faible que de l'enfermer dans le peu d'espace qui lui est légalement réservé.

Le fond du problème se résume à ceci : la place de l'automobile.



Une fatalité dans cette ville !

Quand les membres de Vélo en Têt osent dire tout haut ce que les urbanistes, les spécialistes, ... et la loi (excusez du peu) disent partout en France et dans le monde, c'est à dire qu'il faut inverser les priorités d'aménagement, nous sommes taxés de corporatistes: "pff, ya pas que le vélo dans la vie, faut écouter tout le monde". Bien sûr, nous ne représentons que nous, accrochés à notre guidon comme à notre privilège : celui de pédaler pour notre santé et celle des autres. Bien sûr, nous n'y connaissons pas grand chose, nous ne sommes pas renseignés sur les possibilités, les principes, les exemples 'plus loin', nous ne sommes pas en réseau avec d'autres tout aussi bornés que nous, nous ne passons pas des heures à réfléchir, à faire des cartes ou rédiger des dossiers et des propositions.

Bien sûr, le code de la route ne nous donne pas le droit de circuler comme les automobilistes et nous ne sommes pas prioritaires. Bien sûr, la pollution, l'immobilisme, le changement climatique, ne sont pas des réalités, ni physiques ni sanitaires.

Bien sûr, les principes réglementaires ne s'appliquent pas tout à fait à Perpignan, si proche de la frontière.

Depuis 15 ans, Vélo en Têt a certes dit ce qu'elle pensait mais a aussi joué le jeu de la concertation (l'association vient quand on l'invite) et des propositions (nombreuses et variées, transmises le plus largement possible, rarement lues). Mais force est de constater qu'elle n'arrive pas à peser sur nos élus pour

une véritable réflexion sur l'évolution des plans de circulation qui laisserait une place aux modes alternatifs non polluants.

Quelques exemples qui nous désolent :

La circulation dans le centre ancien

Cela a été notre bataille ces dernières années (depuis la demande de piétonisation de la rue des Augustins jusqu'au combat pour le Double Sens Cyclable (DSC) sur la rue Foch. La mise en DSC de la rue Foch ne pouvait se faire selon nous qu'en supprimant le trafic traversant le centre ville, bref constituant une obligation de revoir le plan de circulation (nous rappelons notre proposition en ce sens dans cette bavette).

Bien que la rénovation de l'artère Foch/Augustins/Fusterie soit inscrite dans le projet de rénovation urbaine, bien qu'un 'diagnostic en marchant' ait été conduit sur cet axe pour l'Atelier d'urbanisme, avec une demande forte de modération du trafic par les habitants, commerçants, usagers, qu'a-t-on à l'arrivée ?

La rénovation de la place du Pont d'en Vestit, le point d'entrée du trafic traversant, vient de commencer ... à l'identique en terme de circulation.

Où est le projet pour le centre ville ?

SUITE 

La rénovation des boulevards, le Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) :

Mais il est où ce BHNS ? On nous l'avait promis pour l'ouverture de la rocade ouest qui devait (elle aussi) détourner le flux traversant Perpignan par les boulevards, on devait reprendre possession du Pont Arago, véritable autoroute arrivant en coeur de ville, on devait avoir un service de bus rapide, ponctuel, lisible ...

Mais non, la rocade ouest ne suffisait pas, nous attendrons la rocade 'centre', elle elle règlera les problèmes ! Elle sera livrée dans moins de 2 ans : il est où le projet pour requadrifier la traversée de Perpignan en boulevards dignes de ce nom ? Quand la rocade 'centre' sera livrée, on constatera que pas de chance, il faudra attendre le troisième tronçon de la rocade, vous comprenez, il faut offrir 'une alternative' aux automobilistes !

En attendant, on ne s'inquiète pas du taux de pollution boulevard des Pyrénées dans l'un des plus gros complexes scolaires de la ville, on ne s'inquiète pas de l'alternative laissée aux non automobilistes, on n'imagine pas que l'automobiliste pourrait choisir une autre alternative que la rocade, celle de laisser son automobile pour un autre mode de transport, vous savez, ce qu'on appelle le 'report modal'. Non, les boulevards ne sont plus un sujet.

La rénovation de l'avenue Joffre

C'est parti, ça se fait. Invités courant de l'été 2016 à discuter du dossier avec les services techniques, silence radio ensuite, puis le projet est présenté en réunion publique (pas invités) et acté. Réaliser un trottoir digne de ce nom + un couloir bus + 2 sens de circulation + 1 piste cyclable tout en conservant le stationnement, ça fait beaucoup sur la largeur de cette avenue. C'est bien ça le dilemme : une piste digne de ce nom OU du stationnement voitures. A Perpignan, le second est gagnant. Alors la piste cyclable (en double sens) sera sur le trottoir de gauche en remontant vers l'hôpital, avec interruption de priorité à chaque intersection, sortie de parking, etc. On voit ce que ça donne boulevard Briand ou avenue Paul Alduy...

Comme les services sont conscients de la limite de cet aménagement, on va réfléchir à un trajet cycliste alternatif par les rues adjacentes, triste constat d'échec ...

On a raté l'occasion, pour les 20 ans à venir, de réaliser une liaison pratique, rapide, lisible vers l'un des plus gros pôles d'emploi et de services de la ville, l'hôpital, qui a pourtant essayé de s'associer sur cette réflexion, en y ajoutant les transports en commun pour l'instant incompatibles avec les horaires des travailleurs médicaux. Dommage, le mot est faible ... Entendu de la bouche d'un haut

technicien de la Ville : "la voiture prend la place qu'on lui laisse".

Tout est dit, mais après on agit ? Le temps des décisions publiques n'est certainement pas calé avec l'impatience des militants, mais là quand même ça tarde... sans innovation, ça irait plus vite ? Avec un minimum de vision de la part de nos élus, un peu plus de méthode et un peu moins de mépris, certainement.

Pour conclure, la véritable innovation à instaurer à Perpignan serait celle de prendre en considération, réelle et en actes, les autres moyens de transports que la voiture individuelle.

RUE FOCH : 8 ANS POUR EN ARRIVER LÀ !



2008 : la loi française demande aux mairies de mettre en place des Doubles Sens Cyclables (DSC) sur les voies à sens unique dans les zones 30 de leurs villes, en laissant jusqu'à Juillet 2010 pour la mise en application.

2010 : la mairie de Perpignan, au dernier moment, peint des DSC sur une partie des voies à sens unique dans les zones 30 de la ville. Plusieurs rues, dont la rue Foch, sont exclues par arrêté au prétexte que celles-ci ne sont pas «assez larges»

2010 : Vélo en Têt conteste cette décision et demande à la mairie de revoir sa position. Devant l'absence de discussion à l'amiable, pourtant souhaitée par notre association, il ne nous reste que la voie juridique. Après avoir hésité, nous nous lançons dans un procès contre la ville, avec l'aide bénévole d'un juriste.

2014 : après moult rebondissements, la cour administrative d'appel de Marseille nous donne raison en Novembre et demande à la mairie de Perpignan de mettre la rue Foch

en DSC. Elle a 6 mois, soit jusqu'au 26 Avril 2015, pour le faire selon les termes de la conclusion du procès. Cette victoire symbolique, a un retentissement national dans le monde des associations de défense du vélo, et dans celui des urbanistes. On ne peut pas faire n'importe quoi, David peut gagner contre Goliath.

2015 : ne voyant rien se décider concernant cette rue Foch, nous cherchons des explications. Il nous est répondu que c'est très compliqué, que cette rue nécessite de repenser toute la circulation de cette partie de la ville, que l'axe Foch-Augustin-Fusterie devrait devenir semi-piéton, que cela va prendre du temps...

2016 : devant l'immobilité de la mairie de Perpignan et le non respect des décisions de justice (après le non respect de la loi !), nous demandons au tribunal que la sentence soit appliquée. En Juin, un nouveau jugement condamne la mairie de Perpignan à mettre en place le fameux DSC de la rue Foch dans les 6 mois, soit avant le 9 janvier 2017, sous peine de pénalité quotidienne de 200 euros par jour de retard.

2016 : le 9 décembre, la mairie de Perpignan peint dans la nuit le DSC, sans élargir la rue, sans revoir la circulation du secteur. L'arrêté est quand à lui daté du 29 décembre ! 8 ans pour passer un coup de peinture !... Quel exemple d'inaction, de manque de vue d'ensemble, d'incohérence du discours de notre municipalité ! De notre côté, le goût de la victoire est un peu amer... Quelle énergie dépensée pour rien, ou presque ! Que de temps perdu ! Alors que d'autres villes en sont déjà au tramway, au prêt de vélo pour les étudiants, à la revitalisation de leur centre ville, Perpignan met 8 ans pour peindre un DSC évident, constate l'échec pourtant annoncé de son mode de location de vélo, et continue de distribuer des autorisations de construction de vastes centres commerciaux en périphérie de la ville qui condamne les petits commerces de proximité. Ce double sens est le symbole d'une ville qui va à contre sens ! La loi et la justice ne disent pas autre chose...

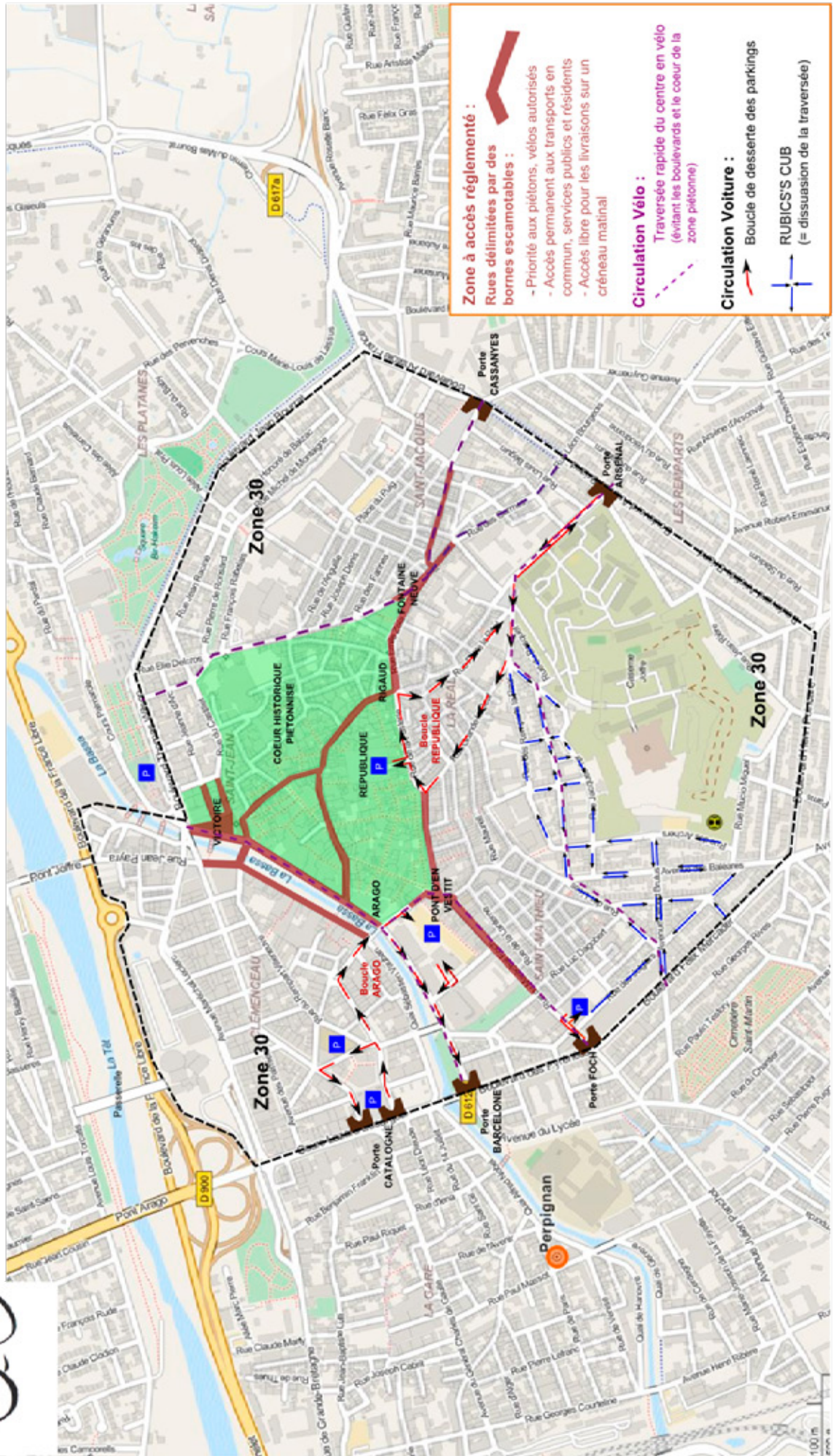
2017 : 2 mois après, la peinture s'efface rapidement sous les roues des trop nombreuses voitures empruntant cet axe. Les travaux de la réfection de la place du Pont d'En Vestit commencent, sans laisser présager que le DSC sera bien rétabli à leur issue.

2017 : on continue de militer !



PIETONNISATION et INTRAVERSABILITE : Ce que pourrait être l'aménagement du centre ville Eviter le trafic de transit, limiter et apaiser la circulation et donner plus de place aux piétons et vélos

Une proposition de Vélo en Têt (travaux Atelier d'Urbanisme/T.Legaye 2011, repris et complétés en octobre 2014)



A l'initiative du Conseil citoyen Centre Ancien, le 25 novembre 2016 Olivier Razemon a présenté à Perpignan son dernier livre « Comment la France a tué ses villes » (éditions Rue de l'échiquier) Pourquoi Olivier Razemon, journaliste indépendant et avant tout spécialiste de la mobilité (son blog « L'interconnexion n'est plus assurée » (transport.blog.lemonde.fr), est une référence sur le sujet) écrit un livre sur la dévitalisation des villes moyennes ? Pourquoi de nombreux membres actifs de Vélo en Têt sont allés l'écouter et nous en parlons ici ?

Car urbanisme et mobilité sont intimement liés, et qu'en analysant l'évolution de la ville, on comprend mieux comment on en est arrivé à cette situation. En effet, les villes moyennes se sont progressivement dé-densifiées, les habitants se logeant en périphérie et les commerces migrant vers les centres commerciaux. Pour relier travail, domicile et commerces, on étend le réseau routier, qui raccourcit temps et distance et rend tout cela possible. Pendant ce temps, le centre ville ou le quartier urbain 'ancien' devient désert, ou repère de marchands de sommeil. Cessant d'être habité, il se meurt car ce sont les relations qui font l'urbanité.

Les perdants dans tout cela : les terres agricoles bétonnées, l'air asphyxié, bien sûr, mais les habitants également, en premier lieu ceux qui ne suivent pas la machine infernale. 26% des foyers n'ont pas de voiture à Perpignan, soit plus que la moyenne nationale (20%) : comment fait-on pour faire ses courses quand il n'y a plus aucun commerce de proximité, qu'on vit dans un centre ou dans un quartier enclavé et que le service de bus est très loin du compte ? Pas nouveau nous direz-vous ... Le constat que dresse Olivier Razemon est que le mal empire, sans que cela ne fasse réagir "les pouvoirs publics" pour enrayer

la calamité, aucune limite à cette course folle ! En effet, les premières zones commerciales sont has been, il faut en ouvrir d'autres plus modernes, plus spacieuses ... forcément plus loin. Mais le commerce ne se démultiplie pas, surtout en période de crise, donc la migration des commerces se poursuit de zones en zones, laissant les plus anciennes devenir de glauques friches commerciales. Que dire des premières générations de lotissements également ? Car les gagnants sont clairement désignés par Olivier Razemon : les

investisseurs du business ne peuvent continuer à faire leur beurre qu'en faisant tourner la roue de la nouveauté au mépris de tout retour d'expérience, en consommant milliers de m² sur milliers de m² de terres, au grand bonheur des propriétaires terriens . Ne baissons pas les bras, ré-occupons la ville ! Se déplacer à vélo est un bon moyen.



ON NOUS DEMANDE SOUVENT LA DIFFÉRENCE ENTRE VÉLO EN TÊT ET LA CASA BICICLETA !



Toutes les deux sont des associations qui font la promotion du vélo. Pourtant Vélo En Têt se veut un groupe d'usagers qui fait entendre ses revendications en proposant de la concertation sur les aménagements et en maintenant une pression au niveau des décideurs politiques. Tandis que La Casa Bicicleta propose des services aux cyclistes pour leur faciliter la vie, grâce à son local situé dans le quartier Saint-Mathieu à Perpignan. Ainsi, la maison du vélo associative vous permettra d'apprendre à réparer votre vélo grâce aux

outils mis à disposition, aux pièces détachées disponibles et surtout, aux conseils fournis par les bénévoles qui ouvrent l'atelier. Attention, il s'agit bien d'autoréparation, la Casa Bicicleta ne fait pas de réparation à la place de ses adhérents. Ceux qui veulent faire réparer leur vélo doivent se tourner vers les professionnels.

Pour aller plus loin, il y a des modules gratuits de formation à la mécanique vélo (diagnostic, freins, vitesses, hydraulique, roue, roulements) organisés tous les 6 mois.

Vous y trouverez aussi des

vélos d'occasion remis en état par les bénévoles, vendus 40 € en moyenne. Afin de lutter contre le vol, La Casa Bicicleta vend à ses adhérents uniquement des antivols en U et vous conseille sur la manière de bien accrocher votre vélo. Vous pouvez également y faire marquer votre vélo avec le Bicycode lors des permanences (5€ + pièce d'identité), afin d'augmenter vos chances de le retrouver en cas de vol.

Tous ces services, excepté le Bicycode, sont accessibles via l'adhésion annuelle de 10€ (20€ pour les familles), valable de date à date.

Pour fonctionner, la Casa Bicicleta a besoin de bénévoles, il n'est pas nécessaire d'être un as de la mécanique, la priorité est à l'accueil !

N'hésitez pas à proposer votre aide, même ponctuelle, en vous rendant directement au local ou en les contactant.

Elle a également besoin de dons de vélos ou de pièces, qu'elle récupère quelque soit l'état. Le plus simple est de venir les déposer pendant les permanences, mais, si besoin, elle peut également passer les récupérer chez vous avec sa remorque à vélo.

LA CASA BICICLETA
13 Bis, rue de la Lanterne



09 83 50 23 11



casabicycle.org



[lacasabicycleperpignan](https://www.facebook.com/lacasabicycleperpignan)

L'ATELIER EST OUVERT :
Mercredi : 16h-19h
Jeudi : 18h-21h
Vendredi : 15h-19h
Samedi : 10h30-13h

VÉLO-ÉCOLE TRANSFÉRÉE À LA CASA BICICLETA

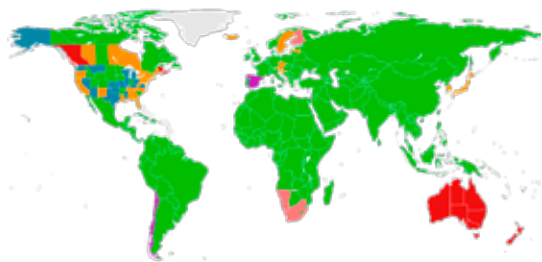
Après avoir germé pendant quelque temps dans la tête de certains, la vélo-école a été créée par Vélo EnTêt en janvier 2015, alors que La Casa Bicile-

ta n'était pas encore née. Depuis, estimant mutuellement que ce service est davantage du créneau de la maison du vélo que celui de Vélo En Têt, la vélo-école a été transférée intégralement à la Casa Bicicleta.

Les cours se passent toujours à la piste de la sécurité routière boulevard Jean Bourrat. Il est

nécessaire d'être adhérent (10€/an). Les cours coûtent 5 €/heure. Il n'y a pas de créneau spécifique, contactez directement la Casa Bicicleta.

N'hésitez pas à en parler autour de vous, il y a plus de personnes qu'on ne croit qui ne savent pas faire de vélo !



Français : Carte du monde sur l'obligation du port de casque à vélo.

- Non obligatoire
- Quelques obligation locales
- Obligatoire pour les enfants
- Règles partiellement appliquées
- Obligatoire mais mal appliqué
- Obligatoire

CASQUE ET OBLIGATION, POSITION POUR NE PAS SE PRENDRE LA TÊTE

Vélo En Têt n'est pas contre le port du casque, bien au contraire, mais contre l'OBLIGATION du port du casque, qui contraint le cycliste lé-

galement dans sa pratique au quotidien.

10 arguments contre l'OBLIGATION du port du casque à vélo il s'agit d'arguments contre l'obligation du port du casque, non contre le casque en soi. On peut tout à fait porter un casque et considérer qu'il ne faut pas l'imposer à tous, pour tous les trajets.

1/ Se méfier de l'idée « Le vélo en ville est plus

dangereux qu'à la campagne ». En réalité, le risque est plus élevé à la campagne qu'en ville. Plus de la moitié des 150 décès annuels ont lieu en-dehors des agglomérations. Mais 85% des accidents ont lieu en milieu urbain. Les accidents sont donc moins graves en ville qu'à la campagne.

SUITE

2/ Le vélo n'est pas dangereux en soi. On pédale de manière régulière, sans à-coups, sans accélération brusque. Ce sont les autres véhicules, ou certaines pratiques, vitesse ou VTT, qui peuvent l'être. Dans ces conditions, mieux vaut inciter les cyclistes à renouveler leurs pneus régulièrement, disposer de bons freins et d'un éclairage correct plutôt que de les obliger à porter un casque.

3/ Les traumatismes crâniens consécutifs à un accident se produisent en voiture, à pied, à moto, au travail ou chez soi. Et tout ceci plus souvent qu'à vélo. En outre, la plupart du temps, lorsqu'on tombe d'un vélo, ce n'est pas sur la tête. Faut-il dès

lors équiper tous les usagers, quel que soit leur moyen de déplacement, d'un casque ?

4/ La sécurité par le nombre : plus il y a de cyclistes, moins ils ont d'accidents. Plus les automobilistes sont habitués à voir des vélos, plus ils font attention. La meilleure manière pour limiter le risque de collision, en ville, est d'abaisser la vitesse maximale des véhicules motorisés, qui favorise l'insertion des cyclistes dans la circulation.

5/ Les marchands de vélo sont contre l'obligation du casque. Ils vendent des casques mais sont contre l'obligation d'en porter car ils savent que celle-ci dissuade la pratique du vélo.

6/ Le port du casque à vélo est obligatoire dans seulement 3 pays au monde : Australie, Nouvelle-Zélande et quelques provinces du Canada. Ni les Pays-Bas, ni le Danemark, ni l'Allemagne, ni l'Italie, pays où l'usage du vélo est le plus développé en Europe, n'ont senti le besoin de le rendre obligatoire. Légiférer sur l'obligation du port du casque relève donc des pays qui n'ont pas de réelle politique cyclable globale.

7/ Pour la santé. En Australie, l'obligation, au début des années 1990, a fortement limité la pratique du vélo au profit de la voiture ou de la sédentarité. Cela provoque un problème beaucoup plus

important de santé publique. Ne pas faire de vélo, c'est dangereux pour la santé !

8/ Que deviendraient les vélos en libre service style « Vélib » ? Si l'obligation était instituée, il serait en effet indispensable pour chaque utilisateur potentiel de se déplacer en permanence avec un casque de vélo.

9/ Pas de casque pour le Ministère de l'Intérieur. Sur les nouveaux visuels de l'épreuve du Code de la Route figurent des cyclistes... sans casque

10/ Ne pas confondre les objectifs : si les véhicules motorisés sont voués à rouler toujours aussi vite et en aussi grand nombre,

la proportion de trajets à vélo demeurera faible. Dans ce cas, il faudra protéger ces « cyclistes inconscients » contre eux-mêmes.

Si l'on considère les déplacements dans leur ensemble, en cherchant à limiter la congestion, le bruit et la pollution, tout en favorisant l'accès de tous aux transports, dans ce cas, le vélo a un rôle majeur à jouer et il faut l'encourager non le dissuader.

D'après un article d'O. Razemon sur Facebook et Twitter le 24 / 02 / 16

LOI SUR LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE - LE COMPTE À REBOURS EST LANCÉ !



1 an... C'est le temps qu'il reste aux entreprises d'au moins 100 salariés de la Communauté Urbaine Perpignan Méditerranée (6 établissements concernés) pour se conformer à l'article 51 de la loi sur la transition énergétique. Cet article stipule qu'au 1er janvier 2018, toute entreprise regroupant au moins 100 salariés sur un même site doit élaborer un Plan de Déplacements Entreprise pour améliorer la mobilité de son personnel et encourager l'utilisation des transports en commun, le recours au covoiturage et l'utilisation des modes actifs comme la marche et le vélo. 3 points nous semblent primordiaux pour permettre aux entreprises de notre territoire de respecter cette réglementation:

1) Aménagements cyclables

Nous constatons qu'actuellement, les aménage-

ments cyclables permettant de relier les bassins de population aux zones d'activité sont insuffisants voire inexistantes. Le Pôle Économique St Charles, plus gros pourvoyeur d'emplois du département ou la Zone d'Activité Polygone sont par exemple difficilement accessibles à vélo. Il en va de même pour de nombreux pôles générateurs importants de déplacements (Hôpital et cliniques, zones de loisirs, zones commerciales, services publics...). Les solutions multimodales comprenant l'usage du vélo sont également in-

suffisantes à nos yeux. La configuration de l'agglomération Perpignanaise se prête pourtant aux trajets multimodaux (faible densité du bâti en dehors du cœur d'agglomération, étalement urbain, nombreuses zones périurbaines, communes multi polarisées).

2) Accompagnement des entreprises

Selon le baromètre de la mobilité en entreprise (Sondage "opinion way" de septembre 2016 auprès de 503 dirigeants et de 1036 salariés d'entreprises de + de 50 salariés), 43%



des dirigeants estiment ne pas avoir connaissance des solutions qu'une entreprise peut mettre en place pour favoriser la mobilité durable.

L'accompagnement des entreprises doit être une priorité de la collectivité.

3) Transition sociologique à engager en faveur des modes de déplacements alternatifs à l'automobile.

Avec une estimation de 1% de part modale cycliste, la ville de Perpignan

se situe en queue de peloton des villes moyennes françaises. La promotion des modes doux doit enfin être enclenchée.

Notre territoire connaît un retard important dans le développement de l'utilisation du vélo. Nous attendons de la collectivité une réaction concrète, rapide et courageuse, voire disruptive. L'entrée en application de l'article 51 de la loi sur la transition énergétique est pour nous un levier important qu'il convient d'exploiter.

Nous rappelons que l'utilisation du vélo sur un territoire n'a rien de culturel ou de figé (la part modale voiture était identique à Paris et Amsterdam jusqu'au début des années 70) mais qu'elle résulte de l'engagement des décideurs politiques.

La responsabilité revient à nos élus de prendre enfin la mesure du retard accumulé et des efforts à produire pour le rattraper.



POLLUTION : LE VÉLO C'EST BON POUR L'INDIVIDU ET POUR LA COLLECTIVITÉ !

Les pics de pollution ont défrayé la chronique ces derniers mois dans les médias. Pourtant tous les médecins vous le diront : c'est la pollution de fond, la pollution de tous les jours qui provoque le plus de dégâts dans nos poumons mais aussi dans nos artères et pire encore dans nos cerveaux et ceux de nos enfants. En prenant son

vélo quotidiennement le cycliste se fait du bien (l'exercice est bon pour la santé, y compris lors des épisodes de pollution sous nos latitudes) et fait du bien à ses concitoyens (puisque'il ne participe pas à ce non-sens que constitue le moteur à explosion pour les courts trajets). L'écocitoyenneté récompensée en quelque sorte !



ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DE VÉLO-EN-TÊT

Mardi 28 mars à 20h30, à la CASA BICICLETA,

13 bis rue de la lanterne, Perpignan
Notre assemblée générale sera ordinaire et extra-ordinaire !

En effet, nous soumettrons aux adhérents notre projet de changement de statuts pour passer à un mode d'administration collégial.

ACTIVITÉ 2016

22/03 : Assemblée Générale.

11/06 : Stand VET à la Fête du Vélo avec la Casa Bicicleta

12/06 : Balade à Baixas commune VET et Casa Bicicleta

17/06 : Accueil de la formation juridique par la Fédération des Usagers de la Bicyclette au sujet des actions en justice menées par des associations

24/09 : Stand à la journée de la Transition citoyenne, organisée par Alternatiba66 place de la Victoire à Perpignan.

25/09 : Stand à Aravia, Bougeons autrement en Vallespir (St Jean-Pla-de Corts)

09/10 : Balade Jazzèbre à St Cyprien

Nombreuses Interventions au sujet de :

- > la passerelle de la Têt
- > incitation à la piétonisation rue Foch/rue des Augustins
- > circulation dans le centre ancien
- > aménagement Berges de la Têt
- > réaménagement avenue Joffre
- > problèmes de stationnement vélo en ville
- > défense du train de nuit transportant les vélos
- > participation à la «Commission Mobilité»



MATÉRIEL

> **Gilets fluos : 2 €** pour les adhérents de Vélo En Têt (plusieurs tailles)



> **Cartes IGN de France des véloroutes et voies vertes (éditées par l'AF3V) : 10 €**

Pour des raisons pratiques d'accessibilité, le matériel de Vélo En Têt est en vente à l'atelier de la Casa Bicicleta.



PERPIGNON : BIKE POLO ET VÉLO URBAIN



Perpignon est une association sportive qui organise la pratique du Bike Polo. Ce sport ancien (19^e siècle) est issu du polo à cheval mais utilisait des vélos, beaucoup moins coûteux à l'époque. En France, il n'a retrouvé des adeptes que récemment. Les joueurs, par équipe de trois, doivent faire rentrer la balle dans les cages adverses au moyen de leur maillet. Les règles sont

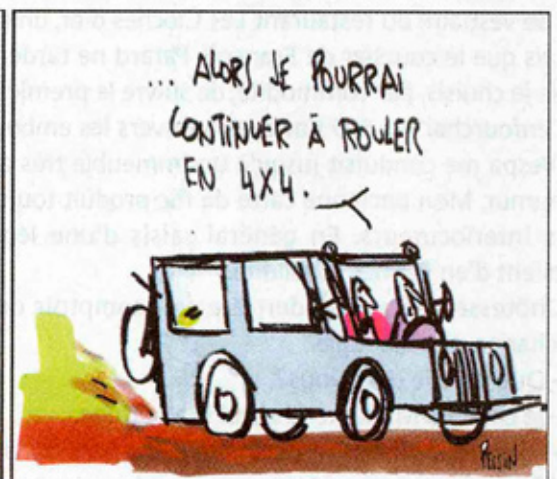
assez simples, avec pour règle principale l'interdiction de mettre pied au sol sous peine de pénalité. Les matchs se terminent lorsqu'une équipe a marqué 5 buts. Perpignon c'est aussi la promotion du vélo urbain avec chaque trimestre l'organisation d'alleycat (course d'orientation) à thèmes et par équipe.

Les entraînements de bike polo ont lieu les lundi et mercredi, de 19h à 22h au Moulin à vent, au stade Roger Ramis.

N'hésitez pas à passer, ce sport est très sympa à regarder, de par l'adresse et la fluidité des joueurs. l'association vous prêtera le matériel si vous voulez essayer !

[f perpignon.fixe](https://www.perpignon.fixe) ☎ 06 13 92 08 70

SANS BLAGUE...



APPEL À RÉADHÉSION POUR 2017

Adhésion à partir de 5 €.

N'hésitez pas à faire adhérer vos amis cyclistes !

Envoyez un chèque à Vélo En Têt, 4 rue JB le Père, 66000 Perpignan en rappelant votre adresse e-mail au dos

Vous pouvez aussi déposer votre adhésion à l'atelier de la Casa Bicicleta

Merci de votre soutien !

