

La Bavette

LE BULLETIN ANNUEL 2018 DE VÉLO EN TÊT



LE VÉLO C'EST BON, MÊME POUR CEUX QUI N'EN FONT PAS !

A l'heure de commencer la rédaction de ce bulletin annuel de Vélo en Têt, notre BAVETTE, le collège de l'association s'est interrogé longuement sur la pertinence de ce travail. A quoi bon continuer à prêcher dans une forme de désert, à s'époumoner quand aucun décideur local ne semble porter une oreille attentive à nos propositions, ni même à nous solliciter dans le cadre de projet.

tion de calendrier électoral. Dans le même temps, on constate la disparition du budget qui était consacré au BIP, sans aucune réflexion sur le développement de la pratique cycliste. On avance !

Alors, on n'est pas étonné du résultat du baromètre des villes cyclables, réalisé à partir de plus de 100 000 avis en France. Notre ville est classée dans les villes défavorables à la pratique du vélo !

Pourtant, il suffit de sortir un peu dans la rue pour percevoir à Perpignan le développement de la pratique du vélo. Pourtant, il suffit d'écouter les habitants pour constater leur attente d'une ville apaisée

qui laisse enfin la place aux bicyclettes et aux piétons.

Et c'est devant cette augmentation de la pratique du vélo, devant des dynamiques associatives comme celle de la Casa Bicicleta que le collège a repris la plume, pour proposer à nouveau une bavette à ses adhérents et maintenir notre exigence d'amélioration de la cyclabilité aux responsables politiques du territoire. C'est donc un peu une bavette recyclée, avec des idées portées depuis plus de 15 ans, des propositions qui ont fait leurs preuves dans d'autres villes.



Naturellement, nous avons noté l'effort important pour l'aménagement de la piste cyclable entre les deux campus. Malheureusement, on continue à faire des pistes cyclables sur les trottoirs, engendrant d'une part des rencontres compliquées avec des piétons, des voitures stationnées quotidiennement sans être inquiétées ou même des poteaux électriques. On avance !

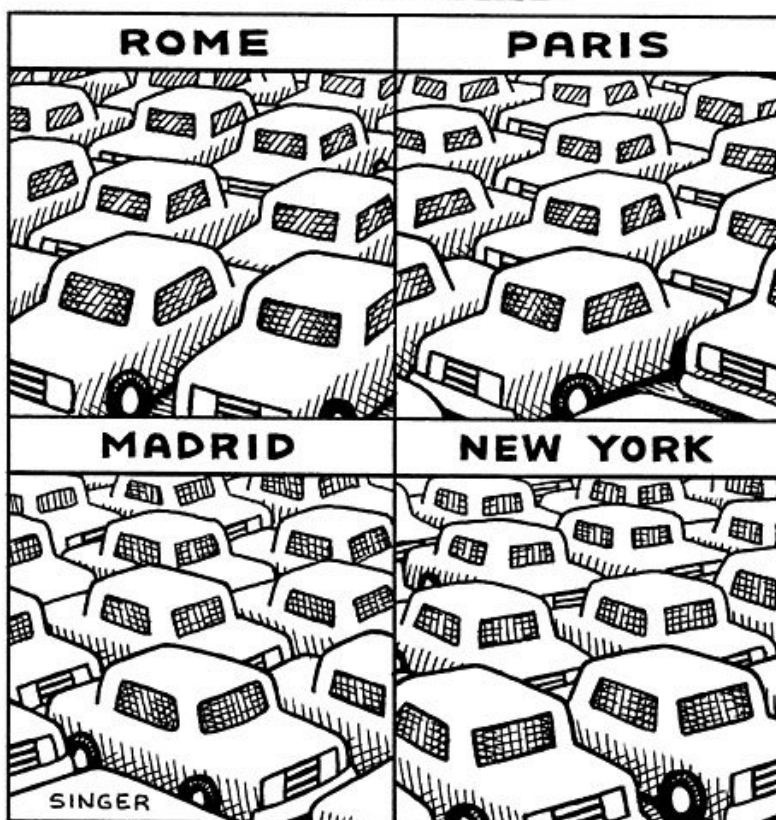
Nous avons noté également l'arrivée en catimini de 3 parkings à vélo sécurisés sans aucune communication, ni concertation sur leur emplacement ! On avance !

Nous avons aussi noté la disparition du BIP, fin que nous avons publiquement annoncée avant sa création tellement le choix du dispositif et de son implantation répondait uniquement à une considéra-

NO EXIT

© Andy Singer

GREAT CITIES OF THE WORLD



LE VÉLO POUR PARLER DE LA MOBILITÉ

Pourquoi s'intéresser aux transports en commun ?

Nous avons cosigné avec plusieurs associations le Communiqué de Presse (CP) ci-dessous et l'Indépendant s'en est fait l'écho. "Quid du vélo dans tout cela ?" nous direz-vous ! C'est que l'objet social de Vélo en Têt est depuis plus de 14 ans toujours le même, et plus large que la seule mobilité à vélo (même si on aime surtout pédaler !) : Nos statuts : l'association a pour objet :

- de favoriser l'usage du vélo dans la ville de Perpignan, son agglomération, son département.

• de s'assurer que les déplacements en vélo, autres moyens non motorisés et transports en commun seront pris en compte dans les documents d'urbanisme et de déplacements urbains de manière à limiter la place de la voiture en ville.

C'est pourquoi nous sommes adhérents de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT), et de sa fédération régionale Occitanie-Pyrénées Méditerranée qui s'est créée en 2017 pour constituer un relais de nos préoccupations au niveau de la Région.

En effet, force est de constater que, si l'on voit timidement des aménagements cyclables se réaliser ça et là, on ne voit pas émerger une modification en profondeur de l'aménagement des circulations sur notre agglomération : elle doit avoir pour objectif une libération de l'espace par la voiture, donc un report vers des trans-

ports en commun adaptés et efficaces, ce qui laissera également la place aux cheminements doux. Aussi, notre poil s'est hérissé à la lecture de la décision de la communauté urbaine de soutenir le doublement de la RN116 entre Ille et Prades (hors de son territoire), contre toutes les évidences en termes de besoin, d'environnement et d'utilisation de l'argent public. Au delà de ce CP, nous avons poursuivi la réflexion avec Alternatiba66 pour réaliser **une plateforme associative de propositions pour «Une mobilité soutenable pour tous !»** (à retrouver sur notre site). Ces propositions seront portées auprès de la communauté urbaine dans le cadre de l'élaboration de son Plan Climat Air Energie et de son nouveau Plan de Déplacements Urbains.

Messieurs Dames les décideurs-ses, changeons de logiciel, vite !

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Pour une autre mobilité sur la communauté urbaine de Perpignan et dans le département

Les élus de la Communauté Urbaine Perpignan Méditerranée ont procédé le 27 novembre 2017 à un vote de soutien au projet de doublement de la RN116 en 2x2 voies entre Ille sur Têt et Prades. Or la RN116 qui relie Perpignan à Bourg-Madame appartient au réseau routier national, sous compétence directe de l'Etat et ce projet de doublement, estimé à 300 millions d'euros (soit 20 millions d'euros le kilomètre) a été abandonné dernièrement. En effet, une étude a conclu qu'à court et moyen terme le flux de circulation reste insuffisant (15 000 véhicules par jour) pour justifier un passage à 2x2 voies entre Ille et Prades.

Nous nous étonnons donc de cette prise de position : la Communauté Urbaine Perpignan Méditerranée juge pertinent de dépenser 300 millions pour fluidifier un trafic sur un territoire qui n'est pas de sa compétence, par ailleurs desservi par le train et l'autocar, alors que nous constatons chaque jour sur son territoire que le réseau routier est saturé*, que le réseau cyclable est insuffisant et que le réseau de transports en commun est inadapté.

Les chiffres de fréquentation de Sankeo atteignent une moyenne journalière de 30 000 usagers sur l'ensemble du réseau. A l'occasion de l'inauguration de la ligne de Bus à Haut Niveau de Service en 2013, l'entreprise s'était fixée pour 2016 un objectif de 44 000

usagers journaliers. Le Bus à Haut Niveau de Service n'a en effet jamais vu le jour, faute d'avoir aménagé les boulevards avec des voies en site propre et de pouvoir proposer un service ponctuel et régulier. Le report de la voiture vers les transports en commun est resté lettre morte à Perpignan. Font notamment les frais de cette situation les habitants qui n'ont pas de voiture (plus d'un quart de la population à Perpignan, contre seulement 15% sur le département), sur un territoire qui concentre la précarité.

Nous constatons pourtant que des villes de la même dimension voire plus petites que Perpignan sont déjà passées à l'acte pour améliorer le cadre de vie de leurs administrés. Pour ne citer qu'eux :

- À Avignon (92 200 habitants), on construit actuellement une ligne de tramway de 5,2km dont la mise en service est prévue pour 2019

- À Besançon, agglomération de 120 000 habitants, une ligne de tramway de 13,4km comportant 31 stations a été mise en service en 2013 pour un budget de 17 millions d'euros du kilomètre et 40000 voyageurs par jour

- À Aubagne, 45 000 habitants, une ligne de tramway de 2,7 kilomètres est en service depuis 2014.

- À Amiens, un réseau de Bus à Haut Niveau de Service en site propre totalement

électrique va être mis en service en 2019.

Parce que cela est possible, nous demandons aux élus de la Communauté Urbaine de prendre des mesures concrètes et efficaces sur le long terme pour que, sur son territoire, nous ayons enfin des alternatives crédibles à la voiture individuelle comme seul horizon de l'aménagement du territoire. Réaménageons en urgence l'entrée de ville et les boulevards et faisons une place aux transports en commun et à la mobilité douce.

En effet, les contraintes démographiques, sociales, urbanistiques et environnementales font que nous devons prévoir dès maintenant des modes de déplacement capables d'endiguer la circulation automobile et les maux qui lui sont inhérents (pollution, bruit, perte de sols agricoles, coût des infrastructures, problèmes de sécurité). À l'heure du défi du changement climatique que notre territoire subit de plein fouet avec la sécheresse récurrente, et des alertes scientifiques en tous genres, nous vous demandons d'agir pour des jours moins bruyants et moins pollués dans notre cité et pour développer les alternatives aux projets routiers.

Le 8 janvier 2018

Alternatiba66, Association des usagers de la ligne Perpignan-Villefranche, FRENE 66, FNAUT Occitanie, Vélo en Têt

*Chaque jour en moyenne, 57 653 véhicules transitent par la pénétrente Nord, 41 214 par le giratoire de Maillolles, 36 530 par le Mas Rouma, 35 646 par le pont Arago, en plein cœur de ville, des enjeux bien plus importants que les 15000 véhicules journaliers qui transitent entre Ille sur Têt et Prades (données <http://www.ledepartement66.fr/114-comptage-routier-et-circulation-pyrenees-orientales.htm>)

POINT SUR LES AMÉNAGEMENTS

De nouvelles pistes

La piste cyclable est terminée entre les deux campus, Moulin-à-Vent et Mailly en centre ville. Nous nous félicitons de cet aménagement, qui relie de façon continue le centre ville à la fac, et au delà au parc des sports et Villeneuve de la Raho en se connectant



à la piste existante sur l'avenue Alduy. Elle est partiellement en 'site propre' (séparée des voies voitures) sur les rues Pountet de Bages et Emmanuel Brousse (wouah !) et se connecte ensuite à la piste sur trottoir du boulevard Briand (toujours encombrée de voitures, vous pouvez leur préférer les rues parallèles du Stadium ou du Vélodrome).

Nous regrettons quelques points (le diable se cache dans les détails !) : la section sur trottoir du bas de l'avenue Paul Alduy comporte encore et toujours des rebords, dommage sur un itinéraire cyclable ; la présence de poteaux centraux (pour quoi faire ?) sur certaines sections, très peu vi-

sibles la nuit quand un peu de peinture blanche les révéleraient.

Le bas de l'avenue Joffre a été refait, déception !

La piste a été installée sur le trottoir, comme sur le boulevard Briand, alors que le retour d'expérience montre qu'elle est globalement squattée par les voitures et peu pratique pour les cyclistes qui tournent du côté où elle n'est pas. Seul point d'amélioration : la couleur de la piste est différente de celle du trottoir, ce qui marque mieux les zones de circulation des uns et des autres et limitera les conflits piétons/vélos, on l'espère.

Venant du pont, un petit bout de bande à gauche se termine brutalement, et il faudra prendre le passage piéton pour continuer sur le trottoir de gauche ... En redescendant vers le pont, la section de voie de bus n'est pas ouverte aux vélos : on préfère les faire passer sur le trottoir, pourtant rendu plus étroit par la présence de l'abri bus ... et pour s'insérer au feu selon où l'on veut aller (à gauche par exemple), hé ben on fera comme on pourra !

Le maire a voulu garder le stationnement des deux côtés, ce qui a pris l'espace qui aurait pu être donné à un aménagement cyclable continu sur la voirie : on a raté l'occasion, encore une fois, de transformer cet axe noir en un itinéraire continu et rapide vers le principal pôle d'emploi de la ville, l'hôpital.

En travaux

Rue Foch : le bas de la rue Foch, de la rue Zamenhoff au Café de la Source est en cours de réfection. Elle sera piétonne l'après-midi comme le reste des rues du Centre ville. Cela limitera le flux de transit en centre ville et la vitesse sur la rue, c'est positif ! Bon, pour le DSC on attendra (voir article dédié).

L'avenue Torcatis fait aussi peau neuve,

avec l'implantation d'une piste dans les deux sens. On espère que les travaux comprennent une bonne signalisation pour les cyclistes, permettant notamment de relier la sortie de la passerelle à la piste cyclable vers St Estève qui démarre non loin de là, cité Clodion.

La rue des Remparts Villeneuve est aussi en travaux depuis les Galeries Lafayette jusqu'au parking Place Jean Payra. En réunion publique, il a été déclaré "qu'il n'y avait pas de place pour un DSC", ce qui n'est pas une raison vu le cas d'autres rues.



A venir

La rue Jean Payra, reliant le pont Joffre au centre ville, aujourd'hui une verrue polluée, va être rénovée et réservée aux bus : une très bonne nouvelle ! Côté intégration des vélos, nous n'avons pas d'info.

L'avenue du Palais des Expositions fait également l'objet d'un projet de réfection entre le pont Joffre et l'avenue Roudayre. Il ne serait pas prévu de cheminements cyclables, au motif qu'une piste sera installée tout le long de la Basse, permettant de relier la rampe de l'ancien passage à gué et la piste sur Bompas tout en évitant la traversée en surface du pont Joffre. Si cette piste est une bonne nouvelle (prévue dans le cadre de l'aménagement des berges de la Têt), on oublie que l'avenue, au dessus, est un quartier d'habitation, et qu'il y a peut-être des gens qui circulent ou circuleront à vélo !



La nouvelle piste entre les deux facs



Piste sur le trottoir avenue Joffre, mieux identifiée que sur le boulevard Briand, mais pas plus respectée !

BIP, BOX, ARCEAUX LÀ ! C'EST LA FIN DES BIP !

Le système de location en libre service a fait long feu ! Coup de pub de Jean-Paul Alduy pour les municipales de 2008, ce service n'était pas adapté : trop peu de stations, pas de possibilité de louer sans être adhérent, pour une ville où le taux d'équipements en vélo est important. La délégation de service public des abribus ne comprend plus ce service, les stations ont été déposées et les vélos sont dispatchés dans d'autres villes au modèle identique (Italie,...).

Nous demandons que les économies réalisées (environ 400 000 €/an) soient entièrement consacrées à la politique cyclable et notamment au stationnement vélo. En effet, quand on utilise son vélo personnel, c'est le vol qui peut freiner la pratique.

Dans ce cadre, nous avons demandé à la mairie :

- de réserver les emplacements libérés pour installer des arceaux vélo, notamment place République et devant le conservatoire où ils manquent cruellement (Nième demande !).



Des arceaux à la place des stations BIP, indispensable !

- de déployer des systèmes de stockage sécurisés : il y a un début (voir plus bas),
- de valoriser (faire connaître) les possibilités de parking vélos dans les deux parkings en régie du centre ville (rue Foch/Saint Martin et Arago), ainsi que de remettre en selle le système de location vélos de la ville au parking Arago.



La station vélo du parking Arago : un fantôme ! Plus que 3 à 4 vélos fonctionnels sur une flotte de 40, faute de contrat de maintenance.

Les boxs de stationnement sécurisés :

La Ville a acquis plusieurs box vélos sécurisés, qui permettent de stocker son vélo à l'abri en verrouillant la porte avec son propre cadenas : un système autonome et simple (pas d'abonnement, de codes, de smartphones...).



Pour l'instant, le plus visible est place Jean Moulin devant le collège, mais il est très peu utilisé. Un autre box et parking vélo a été implanté derrière la Médiathèque centrale (dans la petite rue Sacabailles) pour les étudiants du campus Mailly, mais qui n'a pas plus de succès faute d'information ! Au delà des étudiants, ce système peut servir aux habitants du centre ville qui ne disposent pas de parkings, caves ou entrées suffisamment larges pour stocker leurs vélos. Une bonne initiative, mais qui mérite une communication réelle pour la faire connaître ! Et l'implantation est à réfléchir pour répondre mieux au besoin, avec le gros avantage que les box peuvent être facilement déplacés car sans ancrage au sol complexe.

Au delà de Perpignan : des stationnements sur la ligne vers Cerbère !

Bonne surprise que ces box installés dans les gares (Collioure, Port-Vendres, ...), qui permettent également de ranger son vélo à l'aide d'un cadenas personnel. Un plus vers une mobilité vélo+train !



LA CASA BICICLETA



Pas facile pour vous de faire la différence entre Vélo En Têt et la Casa Bicicleta ? Voici un petit explicatif pour que ce soit plus clair.

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. Depuis ses débuts en octobre 2015, La Casa Bicicleta a rassemblé 1100 adhérents et permis de redonner vie à 250 vélos. Ce sont plus de 60 personnes qui ont été ou sont encore bénévoles, pour aider les adhérents dans leur apprentissage de la mécanique, en les accueillant, en leur mettant à disposition des outils et en les conseillant. Enfin, l'activité de vélo-école permet aux adultes qui le souhaitent acquérir l'équilibre à vélo ou à être plus à l'aise en ville.

Toujours en recherche de vélos donnés ou de bénévoles, la Casa Bicicleta vous accueillera avec plaisir pour discuter mécanique, passer dire bonjour, réparer, échanger sur un voyage, une balade, une envie...

13 Bis rue de la Lanterne

☎ 09 83 50 23 11

🌐 casabicyclela.org

📱 lacasabicycletaperpignan

L'atelier est ouvert :

Mercredi 16h-19h • Jeudi 18h-21h

Vendredi 15h-19h

Samedi 10h-12h30

CRIMINEL ?

Les articles se suivent et se ressemblent. Favoriser les déplacements à vélo sauve des vies.

On ne sait plus sur quel ton le dire ou le crier. Cet article, *Health impact assessment of cycling network expansions in European cities*, tout récent, paru début 2018 dans la très sérieuse revue *Preventive Medicine* est particulièrement éloquent : il montre qu'en Europe si on multipliait les voies cyclables on sauverait chaque année 10 000 vies. Pas mal ! Comment les chercheurs sont arrivés à ces résultats ? Ils ont tout d'abord comparé la longueur des équipements cyclables de 167 villes européennes (il n'y a pas Perpignan, ni aucune ville française...) et la part modale représentée par les cyclistes. Sur un des graphiques de l'article on voit bien que plus il y a d'équipements, plus il y a de cyclistes (avec un plateau à 25% de part modale). Ils ont ensuite choisi 7 villes et leur ont appliqué différents scénarii de développement des équipements cyclables. Dans le meilleur des scénarii (réseau cyclable complet dans toutes les villes européennes) on obtiendrait 25% de cyclistes, ce qui, si l'on applique ce que l'on sait des bénéfices de l'activité physique sur la santé, de l'accidentologie, et des effets de la pollution ferait au final gagner 10 000 vies par an (et beaucoup d'argent à la sécu...).

[+ d'infos en ligne](#)

Conclusion :
Si construire des équipements cyclables sauve des vies, on pourrait dire que ne pas en construire est, sinon criminel, au minimum irresponsable !

Pour tout savoir sur les effets de la pollution de l'air, conférence co-organisée par Vélo en Têt et Alternatiba :
Mardi 18 avril à 18h30
Salle des Libertés
rue Bartissol à Perpignan

TOUR ALTERNATIBA 2018 C'EST REPARTI !

Du 9 juin au 6 octobre, les militants du climat ré-enfourcheront leurs tandems pour un grand tour de France des alternatives. Ils seront à Perpignan le samedi 22 septembre.

Pour les accueillir, Alternatiba 66 prépare un Village des Alternatives qui réunira tous les acteurs locaux impliqués dans la transition de notre système à bout de souffle. Il y a besoin de volontaires et de nombreux cyclistes pour la grande vélorution qui s'annonce très animée : n'hésitez pas à rejoindre le collectif !

+ d'infos :

 tour.alternatiba.eu

alternatiba.eu/alternatiba66

 alternatiba66@laposte.net



TRAIN DE NUIT

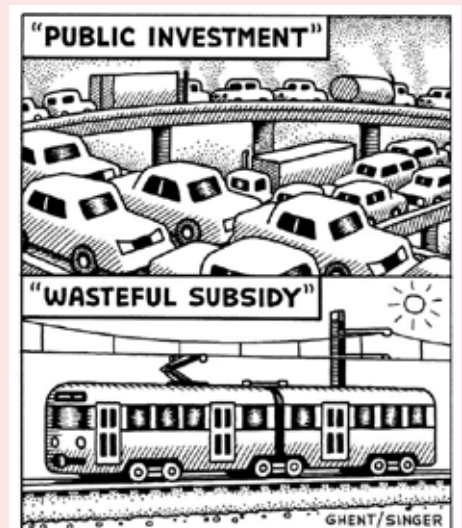
Du 7 au 15 avril dites " Oui aux lignes de proximité et aux trains de nuit " !

C'est une semaine d'action européenne pour demander le rétablissement d'un vrai réseau de trains de nuit, alternative écologique à l'avion et utile pour transporter les vélos non démontés. Grâce à la mobilisation locale, nous avons obtenu le retour du train de nuit Paris - Port-Bou les weekends et vacances scolaires mais il faut le consolider et demander des lignes transversales.

Vu le contexte actuel, cette semaine s'élargit aux lignes de proximité, essentielles pour la vitalité de nos territoires. Le train est aussi un mode de transport prioritaire pour

répondre aux préoccupations écologiques d'aujourd'hui !

Venez à l'Atelier-débat vendredi 13 avril à 18h au Casal, 23 av du Lycée. Si le sujet vous intéresse, envoyez un message à : ouiautraindenuit66@ntymail.com



ON NOUS A FOCH-É NOTRE DSC !



Le Double Sens Cyclable (DSC) de la rue Foch, notre serpent de mer ?

Pour rappel, à l'issue d'une longue procédure, la Cour Administrative d'Appel de Marseille avait donné raison à Vélo en Têt qui demandait la mise en place du DSC sur certaines rues du centre ville qui avaient été exclues par arrêté municipal de ce dispositif. La décision d'octobre 2014 était assortie d'un délai de mise en oeuvre de 6 mois, nous nous réjouissons ! Première jurisprudence sur le sujet, nous étions soulagés que nos efforts portent leurs fruits. Ne voyant rien venir pour la rue Foch, nous demandions courant 2015 à la Cour de prescrire l'exécution de son arrêt par voie juridictionnelle (un dispositif pour faire appliquer les décisions administratives) Le temps que cela se fasse,



c'est en juillet 2016 que la Cour demande à la Ville de Perpignan de mettre en place le DSC dans un délai de 6 mois (avant le 9 janvier 2017), sous peine de pénalité quotidienne de 200 € par jour de retard. Début décembre 2016, le DSC est enfin matérialisé au sol, avec panneau sur le sens interdit, puis l'arrêté municipal 'DSC' est modifié le 29/12/2016, à 8 jours de l'échéance ! Voilà que les travaux de réfection de la place du Pont d'en Vestit, concernant également le bas de la rue Foch, commencent. Nous sollicitons la mairie pour ne pas oublier notre DSC. Ben ça ne loupe pas : plus de panneau DSC sur le sens interdit du bas de la rue, pas de signalisation au sol sur la section refaite !

Les Double Sens Cyclables (DSC), pourquoi nous militons pour ?

On nous dit souvent : " C'est dangereux de faire du vélo à Perpignan, et notamment c'est n'importe quoi les vélos dans les sens interdits ! "

Pour rappel, les DSC sont un aménagement des rues en sens unique pour les voitures, permettant aux cyclistes de circuler à contre sens. L'objectif est de réduire les temps de trajets pour les cyclistes, un sens interdit conduit à effectuer des détours. Surtout que ces mêmes sens interdits ont été instaurés principalement pour créer du stationnement voiture. Ce dispositif est obligatoire dans les rues où la vitesse est limitée à 30 km/h.

En pratique

On constate un sentiment de danger notamment pour l'automobiliste qui se retrouve surpris de voir le vélo face à lui. Il est effectivement mis devant le fait de partager un espace qu'il avait l'habitude d'occuper seul. Mais le retour d'expérience est formel, il n'y a pas d'accidentologie supplémentaire sur les DSC (retour d'expérience belge où les DSC sont généralisés depuis 2004, et plus récemment de Paris et Strasbourg), et pour cause car il y a co-visibilité entre le cycliste et l'automobiliste, qui s'adaptent à la situation pour se croiser. Ce dispositif participe donc à l'apaisement de la circulation, en obligeant les voitures à partager l'espace et ce, sans mise en danger des cyclistes.

Oui mais à Perpignan ?

S'il y a un point sur lequel la ville a fait des efforts (quoique incomplets comme le montre l'exemple de la rue Foch), c'est la mise en place de zones 30 et la (presque) généralisation des DSC dans ces zones. Généralement il n'y a pas d'aménagements pour séparer le DSC de la voie voiture en sens unique, mais des pictogrammes au sol et/ou les panneaux en début et sortie de rue (l'un ou l'autre manque sur beaucoup de rues). Si la vitesse des voitures est vraiment faible (elle devrait l'être en zone 30 !), cela ne pose pas de problème même dans les rues étroites. En effet, ce qui amène le danger n'est pas le manque de largeur de la voie mais la vitesse des voitures et/ou le manque de place pour se rabattre et permettre le croisement. Attention donc aux lignes droites où les voitures ne respectent pas la limitation à 30 km/h, surtout si la rue supporte du stationnement sur les deux 2 côtés qui empêchent de se rabattre.

Le cas de l'avenue de la gare

C'est une voie sur laquelle le DSC aurait dû faire l'objet d'un aménagement : on nous l'avait promis main sur le coeur pendant la concertation ... mais finalement, il a été oublié ! Il a donc été rajouté par simples pictogrammes sur la voie voiture. La bonne visibilité et la possibilité de se rabattre sur le trottoir le rendent praticable, mais soyez vigilants aux croisements, notamment à droite (ça vaut pour tous les DSC), les voitures arrivant des rues latérales ne regardent pas forcément de votre côté quand vous descendez l'avenue.

En conclusion, chaque cycliste peut se faire son idée en pratiquant, et choisir les DSC sur lesquels il ne se sent pas en danger. Mais rappelez-vous si vous conduisez votre voiture : c'est un plus pour la cyclabilité de la ville, et le vélo n'est pas là pour vous em****, juste pour se déplacer !

Retrouver tous les détails sur le DSC [dans notre article en ligne](#)

Puis on annonce la réfection et piétonnisation partielle d'un autre bout de la rue Foch (voir Article Aménagements), ce dont nous nous réjouissons : cela va casser le flux automobile qui traversait la ville par les rues Foch/Augustins/Fusterie, cela va faire revivre ce bas de rue, enfin ! Ben il faut croire que ça empêche l'implantation de ce fameux DSC ...

Et sur le reste de la longueur de la rue, les pictogrammes sont largement effacés par le trop plein de voitures.

Concrètement, les cyclistes, peinture ou non, panneau ou non, sont désormais beaucoup plus en sécurité à contre-sens

sur la rue Foch, parce qu'il y a beaucoup moins de voiture et surtout de vitesse (les périodes de travaux ont déjà donné de nouvelles bonnes habitudes).

Mais on ne peut que constater le mépris de la loi et de l'investissement associatif dont fait preuve la Ville, quand il s'agit seulement d'installer quelques panneaux et de peindre quelques pictogrammes pour appliquer une décision juridique ... Désormais, la procédure est 'éteinte' (plus aucun recours possible) : patience et longueur de temps, c'est avec ces armes que notre puissance publique vient à bout des poils à gratter de la société civile.

LES RÉSULTATS DU BAROMÈTRE DES VILLES CYCLABLES



Depuis quelques années, le vélo est un sujet à la mode et sujet à de nombreuses enquêtes nationales ou locales. Pourtant, les cyclistes régulièrement interrogés ne voient pas souvent les résultats de ces études. En voici une de grande ampleur, dont on va découvrir les résultats.

A l'automne dernier, nous vous avons sollicités pour répondre au baromètre des villes cyclables organisé par la FUB, notre fédération nationale. Au niveau national, 113 000 cyclistes ont participé à l'enquête, la première du genre qui se renouvellera tous les deux ans (résultats nationaux [ici](#)). Les réponses des 376 participants pour Perpignan conduisent à classer la ville comme 'défavorable' à la pratique du vélo (classée F sur une échelle de A à G). Aucune des thématiques générales de la cyclabilité ne dépasse la moyenne, mais les sujets les moins bien notés concernent la sécurité et les efforts de la commune.

Quelques éléments d'analyse :

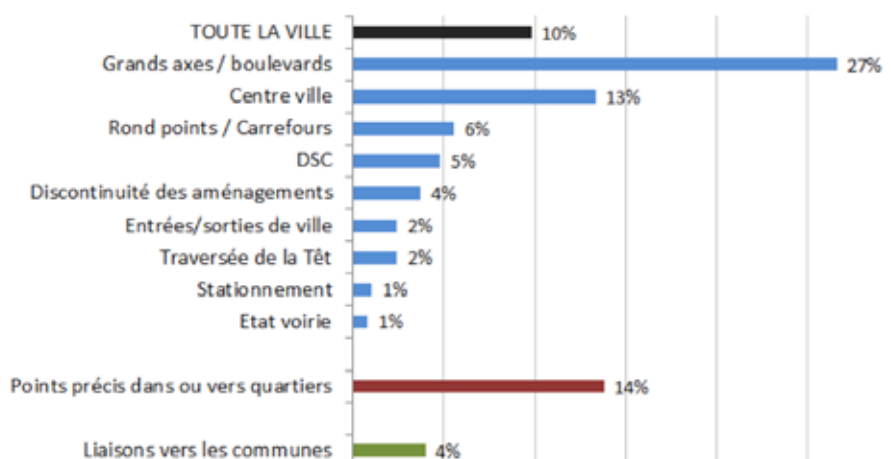
Les perpignanais participants étaient de tous âges, plutôt des cyclistes réguliers (55% pratiquent tous les jours, 30% 1 à 3 fois par semaine, 15% avec une pratique peu régulière) avec un bon niveau de pra-

tique urbaine (27% se sont déclarés experts, 44% bons cyclistes) : leurs réponses reflètent donc le ressenti d'usagers pour qui le vélo est un véritable mode de transport. La disparité des réponses est d'ailleurs assez faible.

Les deux points positifs en terme de cyclabilité de la ville soulignés par les participants sont la présence des double sens cyclables et la rareté des conflits piétons-cyclistes. La liste des points négatifs est beaucoup plus longue, et touchent à tous les aspects : sentiment d'insécurité, discontinuité et points noirs, mauvais entretien des aménagements, vols de vélo et problème de stationnement ...

Nous avons également analysé les réponses à la question ouverte 'quel est le principal point noir sur la ville' : 10% des participants sont très sévères en ne considérant que rien ne va ! Plus précisément, ce sont les coupures urbaines provoquées par les boulevards et d'une façon générale les grandes avenues ou routes qui sont le premier obstacle évoquée à la cyclabilité.

Principaux points noirs identifiés sur Perpignan
(% de réponses sur l'ensemble des participants)



Si l'on y ajoute les autres coupures que sont les carrefours et ronds-points et le constat général de discontinuité du réseau (souvent interrompu au niveau de ces coupures), ce sont presque 40% des participants qui pointent ce problème.

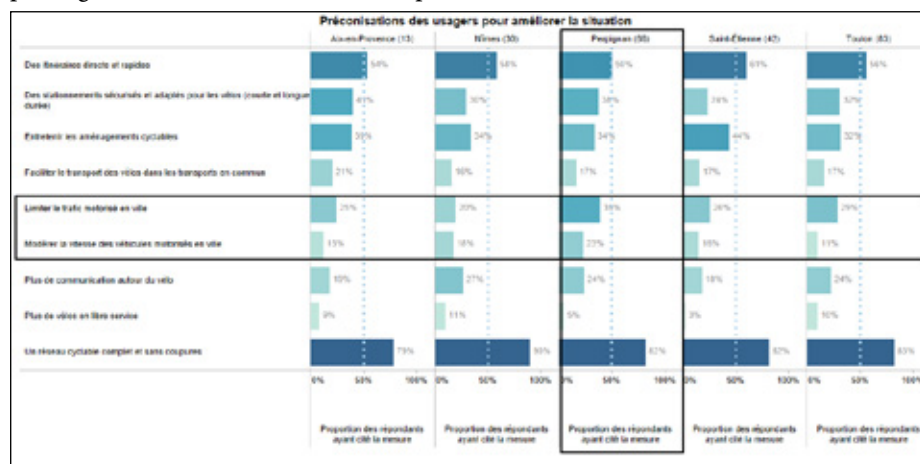
5% des participants considèrent les DSC comme dangereux, notamment en ville et du fait soit de l'étroitesse des voies, soit de l'effacement des pictogrammes ou du comportement des automobilistes (voir article plus haut).

Du côté des préconisations (sur réponses fermées), on remarque que si la notion de réseau cyclable est plébiscitée partout, ainsi qu'une meilleure offre de stationnement et un meilleur entretien, les enjeux de limitation du trafic motorisé et de modération de la vitesse des voitures sont plus cités sur Perpignan que sur d'autres villes de taille similaire du sud de la France.

Des constats et des préconisations que nous partageons malheureusement !

Il y a bien des réalisations ponctuelles, mais pas de volonté de s'attaquer à la principale cause du problème : une bien trop forte pression automobile pour garantir une sérénité lors des déplacements à vélo, ce qui ne permet pas aux moins aguerris de se lancer aussi !

[+ d'infos en ligne](#)



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 Bici-cleta.

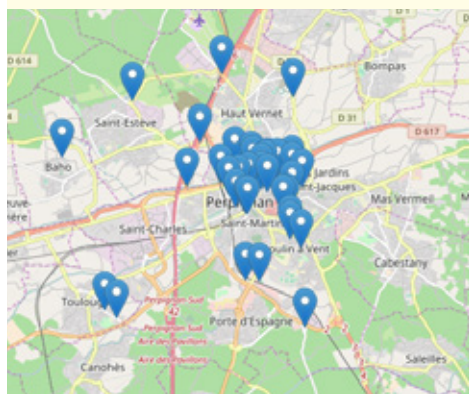


ASSEMBLÉE GÉNÉRALE !

Notre RDV annuel se déroulera **mardi 10 avril 2018 à 20H30** dans le local de la Casa Bici-cleta rue de la Lanterne à Perpignan. L'occasion d'échanger sur les actions passées et futures de l'association. Notre association est depuis l'année dernière administrée par un collège renouvelé chaque année : bonnes volontés attendues à bras ouverts !

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 !



SE BALADER DANS LES PYRÉNÉES ORIENTALES

Vous nous demandez souvent où l'on peut trouver des itinéraires vélos, voici une réponse synthétique !

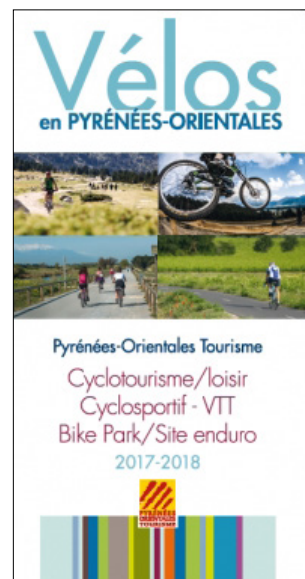
Retrouvez tous les liens [sur notre site](#)

En ligne :

- Le site de notre adhérent cartographe, qui recense tous les aménagements, du DSC à la voie verte de long cours. Propositions de trajets et balades également ! [voir la carte](#)
- Enfin une cartographie en ligne sur le territoire de la communauté urbaine : La mairie l'avait réalisée l'année dernière. [Le lien ici](#)
- Désormais c'est à l'échelle de Perpignan Méditerranée Métropole qu'une cartographie complète existe. [Le lien ici](#)

Sous forme de carte papier :

L'office départemental du tourisme édite une carte globalement à jour qui est disponible dans les offices du tourisme. Elle est aussi accessible [en ligne](#).



ADHÉSION 2018

La force de notre association passe avant tout par le nombre de ses adhérents.
En 2018, le vélo à Perpignan a besoin de votre (ré)adhésion pour continuer sa progression !



La cotisation est à partir de 5€, que vous pouvez payer :

- soit [en ligne](#) ou flashez le QR Code ci contre avec votre smartphone
- soit par chèque à l'ordre de Vélo En Têt, à envoyer par courrier au :

4 rue Jean-Baptiste Le Père
66000 Perpignan

N'hésitez pas à faire adhérer vos amis cyclistes !

Merci de votre soutien !

