

POUR UNE POLITIQUE VÉLO AMBITIEUSE !

Les collectivités (communes, communautés de communes et urbaine, conseil départemental) mettent souvent en avant dans leurs publications de grandes ambitions et de belles réalisations. ... Oui, de plus en plus d'aménagements sont réalisés et on s'en félicite ! L'idée Vélo progresse peu à peu auprès des technicien·nes et des élu·es. Certaines illustrations de ce dossier donneront à voir ce qui se fait de mieux dans le département. Mais on est encore loin du compte ! Nous qui roulons quotidiennement ou régulièrement, nous ne pouvons que le constater, surtout dans la ville centre : continuité jamais complète, obstacles et points noirs, bordures pas au bon endroit, mise en concurrence sur les trottoirs avec les piétons, ... Pour un vrai développement de la pratique, il ne faut pas penser les aménagements ni pour les convaincus que nous sommes (qui savent gérer les dangers d'une circulation avec les voitures), ni uniquement pour les promeneurs du dimanche (car alors les circuits sont peu directs), mais pour toutes celles et ceux qui feraient du vélo si elles/ils se sentaient en sécurité : la sécurité ressentie est un facteur essentiel de basculement !

Ce quatre pages (en téléchargement sur le site de Vélo en Têt) a pour objet de préciser les orientations que nous souhaiterions que les politiques publiques prennent à court et moyen terme pour la mise en œuvre d'une véritable ambition pour le vélo du quotidien, qui désengorge nos communes de la pollution atmosphérique et de l'insécurité routière.

Nous n'inventons rien : ce sont les principes que portent nos fédérations au niveau national (Fédération des Usagers de la Bicyclette - FUB - et Fédération des Véloroutes et Voies vertes - AF3V -), c'est ce qui est mis en avant dans les nombreux documents techniques du CEREMA (organisme public, dont nous reprenons plusieurs illustrations), c'est ce qui se fait ailleurs : c'est possible ! N'hésitez pas à diffuser ces propositions auprès des candidat·es aux prochaines élections municipales !

1 - Les principes d'une politique vélo

Une vision générale de la circulation, une organisation de l'espace urbain

Faire une place aux piétons et aux vélos en milieu urbain, c'est repenser la place de la voiture : la voiture prend en effet la place qu'on lui laisse, c'est là son principal défaut ! Le premier frein au développement de vélo quotidien n'est pas le manque d'aménagements mais la pression automobile (voir les résultats du baromètre cyclable dans la Bavette 2018), qui accentue le sentiment d'insécurité et rend du coup ces aménagements indispensables. Invertissons la logique ! Modérons la vitesse, canalisons le flux automobile et offrons de véritables alternatives !



Il s'agit donc de penser un plan de circulation, en définissant des zones apaisées (zone 30, zones de rencontre, zone piétonne) pour les quartiers résidentiels et les centres urbains, puis les axes de desserte locale où la conception de la voirie peut limiter la vitesse, puis les axes de liaison avec les communes adjacentes. Sur ces deux derniers types d'axes, des aménagements cyclables en site propre sont nécessaires pour protéger les cyclistes.

Une nécessaire cohérence des aménagements et un souci du détail !

Conseil Départemental, Communauté urbaine et communes interviennent sur les aménagements cyclables en fonction du statut de la voirie. Or ces collectivités ne mettent pas en œuvre les mêmes règles d'aménagement pour traiter les ronds-points, la signalisation, ... ni la même politique d'entretien des pistes.

>>>

Piétons, vélos, voitures : chacun sa place, plus de pistes sur les trottoirs !

Pour être efficace dans les déplacements quotidiens, une liaison cyclable (piste, bande) le long d'un axe doit avoir la même priorité que la voie automobiliste quelle que soit la longueur. Or elles sont trop souvent reportées sur les trottoirs, avec une rupture de priorité à chaque croisement de rue latérale. Et pourquoi ? Souvent il y a la place pour un aménagement dédié mais il faut sacrifier des places de stationnement sur un des 2 côtés, et les élu·es ont très rarement ce courage ! Conclusion, on investit pour 20 ans sur de mauvaises bases. En plus d'être inefficace, ce dispositif met en concurrence piétons et cyclistes, qui ne se déplacent pas à la même vitesse (10 à 15 km/h pour un cycliste contre 4/5 km/h pour un piéton).



Avenue Joffre à Perpignan : Plus d'1 km de piste sur trottoir, quelle place reste-t-il pour les piétons ?



Distinguer les espaces de circulation pour le confort de tous



Nous demandons aux collectivités parties prenantes :

- Une cohérence dans le traitement des aménagements : règles homogènes sur les parcours, aménagements systématiques comme les sas vélo, traversée des voiries, ronds-points, ...
- Une politique concertée (et financée !) d'entretien des aménagements
- Une cartographie commune des aménagements et de préférence en open source
- De tester les aménagements réalisés pour voir ce qui est à modifier avant leur livraison

Un budget conséquent et sur le long terme pour la politique Vélo

Aujourd'hui la plupart des aménagements ne sont réalisés que s'ils ne coûtent pas cher ou qu'une opportunité se présente (place disponible lors d'une réfection de voirie/réseau par exemple). En conséquence les discontinuités ou points noirs sont très rarement traités car ils s'expliquent généralement par une difficulté technique. Or ce sont ces discontinuités qui génèrent le sentiment d'insécurité pour les cyclistes et qui en dissuadent beaucoup de faire du vélo leur moyen privilégié de locomotion.

De plus doter Perpignan de liaisons sécurisées entre ses quartiers et vers sa première couronne nécessite la réalisation de nouveaux axes. Nous espérons que le schéma cyclable de la communauté urbaine en cours de finalisation sera à la hauteur des enjeux, avec la création de nouveaux axes structurants, en site propre si c'est nécessaire !

Plus d'obstacles sur les cheminements cyclables et piétons !

Passerelle sur la Têt, sur la Basse, accès aux voies vertes : sous prétexte d'empêcher les circulations motorisées, les aménagements réservés aux mobilités douces se voient équipés de dispositifs 'anti-intrusion' qui empêchent l'accès aux usagers auxquels l'aménagement est réservé et deviennent inaccessibles aux PMR (Personnes à Mobilité Réduite) : cherchez l'erreur ! La mobilité douce se conjugue sous toutes les formes et les gabarits, car le vélo s'adapte à tous les besoins : transporter ou livrer des courses, véhiculer les enfants, ... Arrêtons de raisonner à l'aune des véhicules motorisés et de mettre des obstacles à la mobilité !



Mais au delà des aménagements, une politique Vélo doit se soucier du stationnement (qui participe à la lutte contre le vol, autre frein majeur à la pratique), du développement des services vélo (réparations, Location, ...) et de l'intermodalité (conjugaison de plusieurs modes de transport sur un même trajet).

Le développement de l'usage du vélo ne se fera pas sans un investissement conséquent, ce qui nécessite de doter la politique Vélo d'un véritable budget et de ressources humaines dans les services qui en ont la charge.

Ne nous y trompons pas : il y a toujours de l'argent pour les aménagements routiers (la seconde section de la rocade ouest de Perpignan = 39 millions €), qui ne font qu'accentuer le problème en augmentant les possibilités de circulation. Réorientons les budgets vers les mobilités douces!

2 - Quels aménagements cyclables ?

Les aménagements vélo et les dispositifs de partage de la voirie sont prévus par le code de la Route : que dit la loi exactement ? Un ABCédaire des aménagements vélo, pour avoir les idées claires !

En milieu urbain : mixité et zones de circulation apaisée

Aire piétonne

Section ou ensemble de sections de voies en agglomération, hors routes à grande circulation, constituant une zone affectée à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente. Dans cette zone, seuls les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone sont autorisés à circuler à l'allure du pas et les piétons sont prioritaires sur ceux-ci. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation. Les vélos sont généralement autorisés à rouler, mais à vitesse réduite.



Zone de rencontre (zone 20)

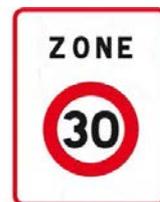
Section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes justifiées prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.



Zone 30

Section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse

des véhicules est limitée à 30 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes justifiées prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.



Double Sens Cyclable DSC

Lorsque la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 30 km/h, les chaussées sont à double sens pour les cyclistes sauf décision contraire justifiées de l'autorité investie du pouvoir de police.



Notre avis sur les DSC : un dispositif pertinent en centre urbain et quartiers résidentiels

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 sens uniques ont été instaurés pour les voitures, et notamment pour créer du stationnement latéral. Les Double Sens Cyclables permettent aux cyclistes de circuler en sens inverse, dans l'objectif d'aller au plus court car le sens interdit conduit à effectuer des détours. Ce dispositif est obligatoire dans les rues où la vitesse est limitée à 30 km/h, avec une signalisation qui peut être 'légère' (pictogrammes au sol) mais le DSC peut aussi être implanté dans des rues à 50 km/h (à ce moment-là, une bande ou piste à contre sens est nécessaire).

En pratique

On constate un sentiment de surprise notamment pour l'automobiliste qui se retrouve nez-à-nez avec le vélo. 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, plutôt moindre (retour d'expérience belge où les DSC sont généralisés depuis 2004, et plus récemment de Paris et Strasbourg) : pour

cause car il y a co-visibilité entre le cycliste et l'automobiliste, qui s'adaptent à la situation pour se croiser et ralentissent. 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.

Quelques conseils :

Les véhicules n'ont aucune envie de vous écraser, mais peuvent ne pas vous voir. Pour être sûrs d'être bien vu, roulez presque au milieu de la voie. Une fois que vous avez constaté que le véhicule venant en face vous a bien vu (échange visuel, ralentissement, serrage à droite), rabattez vous aussi à droite pour que vous puissiez vous croiser facilement.

Dans tous les cas, soyez vigilants aux croisements: les voitures arrivant des rues latérales ne regardent pas forcément de votre côté quand vous êtes en DSC.

Souriez ! Un échange visuel avec votre interlocuteur est le meilleur moyen de partager la rue avec courtoisie !

Cédez-le-passage cycliste : pertinent, peu coûteux, et sécurisant !

Moyennant la prise d'un arrêté municipal et la mise en place de la signalisation adaptée



(panneaux placés sous le feu tricolore), le cédez-le-passage cycliste au feu permet aux cyclistes de franchir le feu rouge sans marquer l'arrêt, sous réserve de céder le passage à tous les usagers, en particulier les piétons bénéficiant du feu « vert » pour traverser. Cette évolution du code de la route datant de 2010 a d'abord été circonscrite au tourne-à-droite, puis étendu en 2015 à toutes les directions. Le feu rouge devient un cédez-le-passage pour les cyclistes pour la ou les directions indiquées sur le panneau.

En évitant des arrêts répétés, cette mesure facilite la circulation du cycliste ; son trajet en ville devient plus fluide et plus rapide. Elle lui permet aussi de s'engager au moment le plus opportun et ainsi de se soustraire à des situations dangereuses, comme se trouver dans l'angle mort d'un véhicule qui tourne.

Les caractéristiques physiques spécifiques du vélo autorisent ce dispositif. En effet, son faible gabarit permettant une position avancée, l'absence de carrosserie et sa vitesse d'approche modérée à un carrefour offrent au cycliste une meilleure visibilité et une meilleure perception auditive que celles des automobilistes. Et des conducteurs de deux-roues motorisés. Les faibles dimensions du vélo lui permettent en outre une réinsertion sans gêne dans le trafic une fois le feu

franchi.

Ce dispositif responsabilise les cyclistes qui choisissent le moment opportun pour s'insérer dans le carrefour et sans gêner les autres usagers. Ce dispositif accroît la sécurité des cyclistes car il leur permet de réaliser leur mouvement dès que le carrefour s'est vidé des véhicules motorisés qui ont le feu vert, et avant que les véhicules stoppés par la phase rouge ne s'avancent sur le carrefour : décalé par rapport au flux des autres véhicules, le cycliste évite ainsi certains conflits particulièrement dangereux comme ceux avec les véhicules lourds en mouvement tournant (angle mort), une des principales causes d'accident souvent mortel pour les cyclistes.

Les aménagements dédiés aux vélos - Séparation de la circulation

Piste cyclable

Chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues.

La piste cyclable peut être conseillée ou obligatoire, unidirectionnelle ou bidirectionnelle (la largeur est respectivement de 2 m et 3 m).

Bande cyclable

Voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues sur une chaussée à plusieurs voies.

Une bande cyclable ne peut être bidirectionnelle. Elle se situe obligatoirement sur la chaussée. Sa largeur minimale est de 1,5 m. En présence de stationnement longitudinal, une surlargeur de 50 cm est recommandée.

Réseau inter-urbain

Voie verte

Route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers. Une voie verte ne peut être un trottoir, ne peut se situer sur une chaussée automobile. C'est une voie propre. La largeur recommandée est de 3 à 5 m.



Le diable se cache dans les détails : n'oublions pas les traversées de voirie ! Qui ne s'est pas retrouvé bien embêté pour traverser une route, une avenue, le bec dans l'eau sur une fin de piste !

3 - Services vélo

Stationnement et protection contre le vol

Second frein à la pratique du vélo : le vol ! Comment pédaler quand son vélo a disparu ? Il s'agit donc de développer des bonnes pratiques d'accrochage (voir dossier FUB sur le sujet) mais également des dispositifs de stationnement sécurisé, notamment en centre urbain où les logements ne disposent pas souvent de locaux dédiés. De multiples formes existent : locaux sécurisés, zones dans les parkings surveillés, 'box vélo' comme celles qui ont été installées à Perpignan (mode d'emploi sur notre site).

Des financements pour le stationnement et l'éducation Vélo, profitons-en !

Le programme Alvéole, porté par la FUB et ROZO, va permettre de financer le déploiement de 30000 places de stationnement vélo au sein des pôles d'intermodalité, dans les établissements scolaires et universitaires, dans les logements sociaux ainsi qu'à proximité des établissements publics. Grâce aux certificats d'économies d'énergie (CEE), les investissements seront couverts à hauteur de 60%. Avis aux collectivités, organismes HLM et gestionnaires d'établissements scolaires ! Alvéole finance également un large panel d'actions : apprentissage du vélo et circulation dans le trafic, sensibilisation à la sécurisation de son vélo, ateliers pour choisir un vélo adapté à sa pratique, contrôles techniques des vélos, apprentissage des bases de la mécanique de la bicyclette.

Plus d'infos [ICI](#)

Locations courte et moyenne durée

Un système vélo doit offrir la possibilité de louer une bicyclette pour quelques jours (visiteurs) ou quelques mois (étudiants). Les solutions choisies pour les cautions ne doivent pas priver d'accès les personnes aux faibles revenus ou ne possédant pas de carte bancaire ou de chèque



Apprentissage du vélo - Vélo-école

Faire du vélo en ville, pas si simple quand on n'est pas habitué ! Une vélo-école s'adresse aux adultes qui souhaitent apprendre à faire du vélo ou à évoluer de façon plus sûre dans la ville. A Perpignan, la Casa Bicicleta offre ce service développons-le !

Ventes et réparations

Professionnels et ateliers vélo participatifs, il faut des lieux où l'on peut acheter, équiper et réparer son vélo. Avec un réseau de plus en plus dense (rappelez-vous, on se déplace à vélo, il s'agit donc de services de proximité !), ces services vélos permettront l'essor de la pratique.

Et au final : plus de souplesse, plus d'intermodalité !

Stationnements dans les gares, services de location, transport des vélos dans les trains et les bus : tous ces éléments concourent à faire du vélo un maillon d'un parcours où l'on utilise plusieurs modes de transport consécutifs, pour que le maximum de personnes puissent choisir le vélo pour se déplacer.



DÉVELOPPER LE SYSTÈME VÉLO, C'EST GAGNANT !

Moins de bruit, de pollution et de violence routière



Plus d'activité physique



Un apprentissage de l'autonomie pour les plus jeunes

Des services et des emplois locaux



Le développement d'un tourisme intelligent, avec beaucoup moins d'impacts environnementaux

Pour LA SANTÉ, l'ÉCONOMIE, le VIVRE-ENSEMBLE, la pratique du vélo dessine une autre ville et un autre territoire

