



Continuez à venir nombreux nous soutenir

Bulletin adhésion 2024 [ici](#)

PRC Magazine Octobre 2024

Bienvenue dans l'ère du vélo

Une mort qui relance le débat sur la cohabitation entre automobilistes et cyclistes



Si chaque mort de cycliste relève du drame, le décès de Paul Varry, écrasé volontairement par un automobiliste apparaît comme un vrai coup du sort. C'est inacceptable de mourir à 27 ans, en faisant du vélo. Ces actes doivent être condamnés sévèrement.

La cohabitation entre, d'une part, les cyclistes, les véhicules à moteur, mais aussi les piétons doit être pacifiée pour permettre à chacun d'être dans les rues en toute sécurité.

Le ministre des Transports, François Durovray, a pris l'engagement au nom du Gouvernement de lancer une mission sur les violences sur les routes.

[Lire la Suite](#)

Agenda

Nous sommes déjà bien engagés dans la fin de l'année 2024.

Le passage à l'heure d'hiver aura lieu dans la nuit du samedi 26 au dimanche 27 octobre 2024,. Concrètement, nous aurons une heure de lumière en moins, le passage à l'heure d'hiver entraîne chaque année une recrudescence des accidents et de la mortalité sur la route dans les tranches horaires de transition entre les états diurnes et nocturnes et les usagers vulnérables sont plus exposés au risque d'accident. En effet, près de la moitié des piétons sont tués chaque année sur les routes durant les quatre mois d'octobre à janvier,

PARTAGEONS LA ROUTE EN CEVENNES

Campagne 2024

**A pied, à vélo, à trottinette
soyez sûrs d'être visibles**



Bien équipé, je roule et me déplace en sécurité.

Alès du 4 au 6 novembre 2024,

Comme chaque année, à l'approche de l'hiver, l'association Partageons la Route en Cévennes et ses partenaires porteront la campagne de sensibilisation de l'importance d'un bon éclairage et d'une bonne visibilité lors des déplacements de nuit ou lorsque la visibilité est réduite pour les cyclistes, trottinettistes et piétons.



Actualité



Le vélo, sera t il sacrifié sur l'autel de l'austérité ?

Après un gel des crédits en 2024, le gouvernement pourrait sacrifier sa politique de soutien à la construction de pistes cyclables, qui produit pourtant des résultats.

Un an et demi après les annonces conjointes des ministères de la Transition écologique et des Transports, portant les ambitions du Plan vélo à 2 milliards d'euros d'ici 2027, les associations de promotion du vélo s'inquiètent d'une annulation pure et simple des crédits alloués.

Depuis début 2024, le dispositif censé appuyer les collectivités dans leurs projets d'aménagements cyclables, lancé en 2019 et étoffé financièrement en mai 2023, a été gelé. Un appel à projets a été publié fin 2023, mais la désignation des lauréats parmi 400 collectivités candidates, prévue pour le mois de juillet, se fait toujours attendre. Le second volet du plan, qui prévoit d'aider pendant six ans des petites communes à mailler leur territoire de pistes cyclables, devait faire l'objet d'un second appel à projets au printemps dernier. Mais rien n'a été publié à ce jour.....

Ce sont au total 250 millions d'euros de crédits qui sont portés disparus en 2024. Le reste de l'enveloppe dédié au Plan vélo, composé d'une aide aux régions pour la construction d'itinéraires touristiques (200 millions d'euros), des primes à l'achat de vélo pour les particuliers et de divers dispositifs fiscaux ou extérieurs au budget de l'État, ne serait, pour l'heure, pas menacé...../

Actualité

.« Un mauvais signal »

Pour savoir ce que deviendront ces millions d'euros en souffrance, il faut attendre le début des discussions budgétaires au Parlement, après la présentation en conseil des ministres du projet de loi de Finances pour l'année 2025, jeudi 10 octobre, indique une source au cabinet de François Durovray, le ministre des Transports. *« Le silence, en matière budgétaire, n'est jamais bon signe »* Bercy s'apprête à baisser de 1 milliard d'euros (-20 %) les crédits de l'Agence de financement des infrastructures de transports de France (Afit), l'entité qui distribue les financements du Plan vélo. *« Nous avons un faisceau d'indices, venant notamment du ministère des Transports, qui nous font comprendre qu'il n'y aura pas de projets d'aménagements cyclables soutenus par l'État en 2024, s'alarme Thibault Quéré, chargé de plaider à la Fédération française des usagers de la bicyclette (Fub). Cela ferait peser un effort financier considérable sur le vélo, alors qu'on continue dans le même temps de financer de gros projets routiers extrêmement coûteux. »*

Les investissements publics, depuis 2019, commencent à porter leurs fruits. La pratique du vélo est en hausse de plus 40 % depuis 2020, insiste notamment la Fub. *« Un retrait des financements maintenant, en fin de mandat municipal, alors que les municipalités ont travaillé plusieurs années sur leurs projets, serait un mauvais signal »*, s'inquiète Françoise Rossignol, présidente du Club des villes et territoires cyclables et marchables (CVTCM) et elle-même élue locale.

En marge des discussions budgétaires à l'Assemblée nationale. Le Réseau Action Climat et la Fub défendent notamment l'idée d'une nouvelle taxe sur le transport aérien, qui pourrait servir à financer l'Afit et pérenniser les financements du Plan vélo. Christine Arrighi doit auditionner le président de l'Afit dans les prochains jours pour tenter d'éclairer les débats. Mais n'a pas encore donné suite.

L'ACTUALITÉ

SÉCURITÉ ROUTIÈRE **VIVRE, ENSEMBLE**

Baisse de -8 % du nombre de personnes décédées et baisse de -17 % du nombre de blessés graves au mois de septembre 2024 en France métropolitaine Selon les estimations de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), 272 personnes sont décédées en septembre 2024 sur les routes de France métropolitaine, contre 296 en septembre 2023, soit une baisse de 24 morts (-8 %). Si la mortalité des usagers à deux-roues motorisé (-28 tués) et des piétons (-6 tués) diminue, celle des automobilistes augmente (+ 9 tués), ainsi que celle des cyclistes (+6 tués).

1 337 personnes ont été blessées gravement en septembre 2024, soit une baisse de -17% par rapport à septembre 2023 qui concerne tous les usagers, en particulier les usagers en deux-roues motorisé (-23%), les cyclistes (-20%) et les utilisateurs d'engins de déplacement personnel motorisés (-18%).

En outre-mer, les forces de l'ordre ont enregistré 246 accidents corporels, soit -8% par rapport à septembre 2023. Le bilan de ces accidents est de 16 personnes tuées et 333 personnes blessées. [Lire la suite](#)



Différence entre chemin rural et voie communale

Tout d'abord, est bien de connaître la définition de ces deux chemins.

Une **voie communale** appartient au domaine routier public, c'est-à-dire « **l'ensemble des biens du domaine public de l'État, des départements et des communes affectés aux besoins de la circulation terrestre, à l'exception des voies ferrées** », [explique la loi](#).

L'entretien de cette voie est donc assuré par la commune et est obligatoire.

Le **chemin rural** est, tout comme la voie communale, affecté à l'usage du public. Cependant, contrairement à celle-ci il appartient au domaine privé de la commune. D'après [le guide des procédures de classement - déclassement des voies communales](#) :

« Un chemin rural peut devenir une voie communale par délibération du conseil municipal. »

Qui doit entretenir un chemin rural ?

Pour ce qui est de l'entretien d'un chemin rural, le ministère de l'Intérieur et des Outre-mer [avait expliqué en 2023, dans le journal officiel du Sénat](#), que « *les communes n'ont pas l'obligation d'entretenir les chemins ruraux. Contrairement aux voies communales dont l'entretien est une dépense obligatoire de la commune* ».

Cependant, toujours d'après le ministère de l'Intérieur et des Outre-mer, il y a une clause dans laquelle l'entretien de ce chemin peut être de la responsabilité de la municipalité, lorsque celle-ci « *effectue des travaux destinés à assurer ou à améliorer la viabilité du chemin rural et accepte ainsi d'en assumer l'entretien, sa responsabilité peut être mise en cause par les usagers pour défaut d'entretien normal.* »

À noter que s'il y a déjà eu une intervention de la municipalité sur ce chemin, elle peut ne pas être suffisante pour caractériser son acceptation à l'entretenir. Le Conseil d'État considère que « la commune n'est tenue à l'obligation d'entretien que pour les travaux qu'elle a accepté en fait de continuer à exécuter pour conserver à l'ouvrage la destination pour laquelle il a été conçu ».

Mobilité



Voie verte:

La voie verte est une route exclusivement réservée à la circulation des cycles, des piétons et des cavaliers. Souvent conçue pour un usage récréatif ou touristique, la voie verte peut devenir, si elle bien connectée au réseau viaire existant et si elle bénéficie d'un éclairage nocturne, un outil appréciable pour le développement du vélo utilitaire. Elle est, par défaut, bidirectionnelle. Elle doit permettre le croisement entre les cyclistes et les autres modes actifs, le dépassement d'un cycliste ou offrir la possibilité de circuler à deux de front. La largeur minimale est de 3 m. Toutefois, une largeur de 4 m est le plus souvent pratiquée et prise en compte dans les coûts indiqués ci-dessous.

Le coût de l'aménagement dépend de l'ampleur des travaux nécessaires. Dans certains cas, la voie existe déjà et le seul coût pour sa transformation en voie verte est celui de la signalétique. Dans d'autres cas, une infrastructure existante (type ligne ferroviaire désaffectée) est réaménagée. Le coût est celui de l'aménagement de la surface roulante sur une largeur de 4 m. Dans d'autres cas encore, la mise en place de l'itinéraire nécessite la création d'une voie en site propre d'une largeur de 4 m.

Les caractéristiques détaillées de 45 projets de voie verte réalisés entre 2020 et 2023 permettent d'estimer le coût moyen d'une voie verte au kilomètre. En moyenne, le coût d'un kilomètre d'une voie verte réalisé est de 415 000€. Ce montant varie fortement en fonction du projet. Le projet de voie verte le moins coûteux est de 30 339€ du kilomètre, le plus coûteux s'établit à 2 142 857€. Ces coûts intègrent l'ensemble des opérations liées aux travaux...../



aménagement

e verte

Les coûts

- La création d'une voie verte sur un chemin de halage ;
- La création d'une voie verte sur une ancienne emprise ferroviaire ;
- La création de voie verte *ex-nihilo* (cette catégorie correspond à toute création d'une nouvelle voie, le plus couramment à proximité d'une voie départementale).

Nature du projet de voie verte	Nombre de projets réalisés	Coût moyen au km	Minimum	Maximum
Voie verte sur une ancienne emprise ferroviaire	7	533 412€	43 042,20€	2 043 932€
Voie verte sur chemin de halage	8	215 437€	31 581,75€	358 360€
Voie verte ex-nihilo	30	440 610€	30 338,93€	2 142 857€

Nouveau cadre pour les budgets des collectivités : le budget vert entre en vigueur en 2024

La législation évolue et pourrait inciter les collectivités à développer des politiques modes actifs. À partir de 2024, les collectivités locales de plus de 3 500 habitants devront intégrer un « budget vert » dans leur exercice budgétaire. Cette nouvelle classification des dépenses, introduite par [l'article 191 de la loi de finances pour 2024](#), [Lire la suite](#)

Mobilité



Le Conseil départemental du Gard annonce le démarrage des travaux de création de la voie verte qui reliera le port de Gallician (commune de Vauvert) au pont d'Espeyran (commune de Saint-Gilles). Cette nouvelle initiative s'inscrit dans le cadre de la véloroute ViaRhôna (Euro Vélo 17), itinéraire européen, dont l'objectif est de relier le lac Léman à la mer Méditerranée sur 815 km, en mode de déplacement doux. Un nouveau tronçon de 9,5 km, qui reliera Gallician à Saint-Gilles. À l'issue de son aménagement complet, la ViaRhôna dans le Gard représentera une voie verte continue de 135 km

Les objectifs poursuivis sont doubles :

Favoriser le développement de l'utilisation du vélo tant pour une pratique de loisirs et de tourisme que comme mode de déplacement urbain ou interurbain de courtes distances.

Mettre en place un instrument d'aménagement du territoire et de diversification de l'offre locale touristique et de loisirs, permettant le développement d'un tourisme durable.

Sous maîtrise d'ouvrage départementale, les travaux se déroulent du 21 octobre 2024 au printemps 2025. pour un coût de travaux estimé à 2.40 M€ TTC.

Ce tronçon de voie verte, de 3 mètres de large, s'implantera sur le chemin de halage existant, en rive droite du canal. Il sera réalisé en enrobé bitumineux beige clair afin de minimiser les impacts sur l'environnement faune et flore de la Camargue gardoise. Sur l'ensemble du linéaire, des aires seront aménagées avec des bancs et des mobiliers bois afin d'offrir des lieux de repos aux usagers de la voie verte ainsi qu'aux riverains.



Tourisme à Vélo

Comment le vélo peut-il réenchanter notre territoire ?



Samedi 5 octobre 2024

A eu lieu à Lédignan l'inauguration de 5 boucles cyclo-découvertes sur le territoire de la Communauté de communes du Piémont Cévenol proposant une diversité d'itinéraires adaptés à tous les niveaux.

Olivier Gaillard, Vice-président, délégué à l'Aménagement du territoire représentait Françoise Laurent-Perrigot, Présidente du Conseil départemental du Gard.

Ces projets s'inscrivent dans la politique départementale de développement des infrastructures cyclables pour renforcer l'attractivité des territoires. En 2028 ce seront plus de 350 km de voies vertes et de vélo route qui seront accessibles aux pratiquants quotidiens ou occasionnels.

Une nouvelle offre à la fois touristique et sportive est proposée sur le territoire : 5 boucles cyclo touristiques (balisés) tous niveaux de 43 à 112 km et un maillage de 31 villages du Piémont Cévenol permettant de sillonner les paysages, de découvrir le patrimoine et le terroir du Piémont Cévenol. Ils permettent à chacun de pouvoir construire « à la carte » son itinéraire en fonction de son envie et de ses capacités. De multiples combinaisons de circuits sont possibles.

Ces aménagements ont été mis en œuvre par la communauté de communes du Piémont Cévenol et soutenus financièrement par la Région Occitanie, le Département du Gard et l'Europe (programme Leader)...../

Tourisme à Vélo

Comment le vélo peut-il réenchanter notre territoire ?



..... Depuis 2019, une réflexion a été engagée sur le développement du cyclo-tourisme et la pratique du vélo sans risque sur 31 communes du territoire. De distances et de difficultés variées, elles permettent de découvrir le patrimoine local, les paysages, les offres d'assistance, d'hébergement ou de restauration.

Depuis Lédignan on emprunte Le critérium des vignes, depuis Quissac et Corconne. La ronde du Vidourle, puis l'échappée cévenole au départ de Saint-Hippolyte, La montée du Causse à Pompignan et pour les plus courageux le tour du Piémont cévenol de 112 km.

Dans leurs interventions, les élus communaux, départementaux et régionaux ont rappelé les étapes de la mise en place des boucles, les aménagements, le maillage avec les voies vertes et les autres structures du département qui permettent une offre de loisirs et un cyclo tourisme qui va des Cévennes à la mer. Le vélo c'est aussi la mobilité pour les collégiens ou les déplacements depuis son domicile. "

Il y a 10 ans naissait le Piémont cévenol, aujourd'hui c'est un territoire connu et reconnu offrant des services de qualité, une offre de loisirs importante et variée. En un mot le Gard, *c'est la destination vélo.*"

Les participants ont coupé le ruban devant le totem avant de découvrir la borne interactive placée à l'entrée du foyer communal. Un apéritif découverte de produits locaux a été servi par le Mas de Roux de Bragassargues.



2024 nous pouvons graver les Trottinettes

Pour nous rencontrer ou pour le marquage des vélos, nous tenons une permanence à **notre siège à l'Office Municipal des Sports de la Ville d' Alès Rue Charles Guizot à Tamaris (UNIQUEMENT sur rendez-vous)**

Vous pouvez aussi nous contacter pour des renseignements, ou nous faire part de vos idées ou projets, mieux connaître notre association.

Contact: 06 71 47 12 21

Courriel prc2@gmx.fr

[Notre site ici](#)

Pour vous déplacer et stationner votre vélo dans Alès



Maison de la mobilité

Ales'Y, à chacun sa mobilité

Mode d'emploi [ici](#)

Le plan cyclable: [ici](#)



ALES: INTERVENTION SUR LA VOIE PUBLIQUE



Vous pouvez signaler toutes anomalies constatées sur l'espace public, par exemple un nid de poule sur la chaussée, une panne d'éclairage public, un problème de propreté etc... et demander une intervention pour résoudre ce problème.

Vous pouvez également faire toutes suggestions (pose de bacs à fleurs, mise en place de bancs...) visant à améliorer votre vie quotidienne dans l'espace public :

Soit en appelant le 0.800.540.540

[soit en remplissant le formulaire ICI](#)

Notre Fédération



Créée en 1980, la FUB, fédération française des usagers de la bicyclette, est une association à but non lucratif. La FUB agit pour apporter des réponses concrètes aux préoccupations quotidiennes des cyclistes et promouvoir l'usage du vélo comme mode de déplacement quotidien, par la mise en réseau des associations locales, la concertation avec les pouvoirs publics, et des campagnes de communication grand public.

[Lire la suite](#)