



EXPÉDITEUR

Roulons En Ville à Vélo
Maison des associations
Bureau 207
Rue Saint Jean
26000 VALENCE
Tél. 04 75 55 08 79
revv@laposte.net
<http://revv-valence.org>

Nouveau site Internet



Mai 2009

Tirage à 700 exemplaires

DESTINATAIRE

Samedi 6 juin 2009 Fête du vélo... ...Faites du bateau

DESTINATAIRE

Réservez dès maintenant.

Une journée inédite au bord du Rhône à vélo et en bateau, en famille, entre amis.

Animations pendant la pause pique-nique : musique, buvette, découverte à pied ou à vélo de Tain l'Hermitage et Tournon.



Réservation pour la sortie « Batovélo »

Organisée par REV le samedi 6 juin 2009

Nom et prénom :
Adresse :
Code postal et ville :
Téléphone :
Adresse courriel :
Nombre d'adultes participants :
Nombre d'enfants participants :

Une participation aux frais est demandée aux participants :
10 € par adulte (12 € pour les inscriptions prise le jour du départ)
5 € par enfant de moins de 16 ans, gratuit pour le 3^{ème} enfant.

Bulletin et chèque à retourner à : Roulons en Ville à Vélo
Maison des associations
Rue Saint Jean
26000 Valence

Je réserve le trajet en bateau : à l'aller, au retour, indifférent.

Tu le ranges où, ton vélo ?

Quand on pose cette question à un cycliste on obtient plusieurs réponses. Il y a celui qui a la chance d'avoir une maison avec une cour, un garage, pour lui, pas de problème ; mais celui qui habite dans un immeuble dispose rarement d'un local adapté. Alors, après s'être fait voler un ou deux vélos sur la voie publique, il lui reste la solution de le monter dans l'ascenseur et de le mettre sur le balcon ou de l'attacher à la rampe de l'escalier si la copropriété ne l'interdit pas de façon catégorique. Le garage ou la cave, quand il y en a, sont souvent difficiles d'accès et la place est limitée.

Alors que faire pour ranger son vélo à domicile ? Comment éviter de le transporter dans les étages quand l'âge et la condition physique rendent cet exercice impossible ?

Le développement de la pratique du vélo pour tous passe par la réponse à cette question.

Il n'y a qu'une solution : la création, dans chaque cage d'escalier ou chaque immeuble, d'un local à vélos suffisamment grand et sécurisé.

C'est ce que demande près de la moitié des candidats à l'achat d'un appartement.

Pourquoi n'est ce pas l'usage ?

A Valence, il n'y a pas d'obligation en ce sens dans le PLU (Plan Local d'Urbanisme) alors que certaines villes imposent de réserver 1 m² à 1.5 m² par logement. Comme il faut 2m² pour ranger correctement un vélo, ça fait moins d'un vélo par logement. Comment fait une famille de 3 à 4 personnes ? Si une ville veut développer l'usage du vélo, un ratio de 1 vélo par pièce habitable serait plus normal.



Dans les immeubles neufs

Les locaux collectifs coûtent cher à la réalisation et ils ne sont pas vendus comme partie privative. Ils passent donc à la trappe comme dans cet immeuble en construction dans le centre ancien de Valence, qui se vend avec le label Haute Qualité Environnementale. Il y a bien sûr des garages en sous-sol et des places de stationnement en rez-de-chaussée, mais il n'a pas de local pour les poussettes et les vélos ! Regardez aussi les nouveaux immeubles du bout de l'avenue Victor Hugo, il y a une piscine mais les vélos sont sur

les balcons ! Quand on consulte les projets, on s'aperçoit que, quand ils sont prévus, les locaux sont trop petits et placés dans des recoins quasi inaccessibles. Les caves ont, elles aussi, disparu. Quelle est donc la solution ? Le balcon.

Dans les immeubles anciens

Beaucoup de vélos de ville se retrouvent dans des caves dont l'accès est dissuasif. Il y a parfois des locaux pour les ranger, mais ils sont rarement fermés. Il arrive, également, que le stationnement des vélos soit, sans raison évidente, interdit dans les parties communes.

Chercher des emplacements pour les vélos dans les immeubles relève de la volonté des propriétaires, locataires et syndicats.

Il existe des locaux inoccupés et bien situés en rez-de-chaussée. Il est, aussi, possible de construire des abris dans les cours intérieures ou dans les espaces communs. Il existe même des solutions de box sur le domaine public. Le coût de ces aménagements ne représente pas des sommes considérables. La dépense peut même être prise en charge dans les opérations programmées de l'habitat. Il faut aussi savoir que là où une voiture est garée, on peut ranger au moins 10 vélos.

Si l'on veut développer l'usage du vélo pour les déplacements courts, de moins de 3 km, il faut que pour tous, jeu-



Tu le ranges où, ton vélo ?

nes ou vieux, il soit plus facile de prendre son vélo que sa voiture.

Le local à vélos doit être placé à côté de la porte d'entrée, sans seuil, de plain-pied avec l'extérieur.

Il doit être équipé de points d'attache et avoir un accès sécurisé par clef, digicode ou autre.

Cela implique un changement radical d'attitude de la part

des promoteurs, des architectes, des gestionnaires, des copropriétaires, des locataires et des élus. Mais il faut se parler pour trouver ensemble des solutions.

Nos voisins Suisses sont assez surprenants !

Dans les immeubles neufs, le local à vélos, situé à côté de l'entrée, est grand, propre, clair et toujours plein de vélos, fauteuils et poussettes.

Dans les immeubles anciens, très souvent des abris sont aménagés dans les espaces communs.

Pourtant, rien ne prédispose un Suisse à utiliser son vélo plutôt que sa voiture, ni le climat, ni le relief, ni le niveau de vie, mais il considère que c'est plus simple, pratique, meilleur pour la santé.

Albert

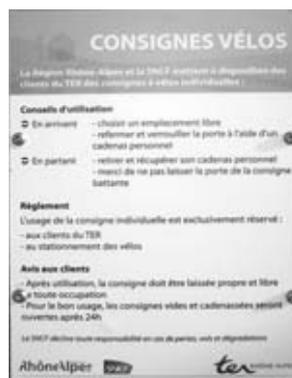


Rhône-Alpes : la région équipe les gares de consignes à Vélo

Plusieurs gares de la région sont désormais équipées de consignes à vélos, comme le montrent, à Saint Rambert d'Albon, les photographies ci-dessous. En plus, à Feyzin, on accède désormais au passage souterrain par une rampe

en pente douce. L'inter-modalité entre le rail et le vélo devient réalité. C'est tout neuf, les choses changent. Aidons les à changer plus vite!

Albert



Pour une meilleure qualité de la vie en ville

Quel est le meilleur indice de la qualité de la vie dans une ville ? c'est sa "cyclabilité"

En effet, une ville où les habitants peuvent effectuer la plupart de leurs déplacements quotidiens en vélo de manière aisée et agréable, est une ville :

- qui a su organiser l'espace pour réduire les distances entre les zones d'habitation et les divers lieux des activités urbaines,
- qui a su –de ce fait- réduire les déplacements motorisés individuels,
- et qui, par conséquent, a pu également réduire les impacts négatifs sur la santé qu'engendrent les déplacements motorisés et qui, en réduisant ces contraintes, a pu redonner de la convivialité aux rapports entre citoyens.

Il faut donc s'efforcer de rendre les villes véritablement cyclables.

Pour rendre une ville cyclable il y a deux méthodes :
créer des aménagements spécifiques pour les vélos,
s'employer à réduire les déplacements en automobile.

Si –dans les conditions et les pratiques actuelles- les deux méthodes ne sont pas antinomiques, il faut bien voir que pour rendre les villes vraiment conviviales, c'est-à-dire adaptées aux cyclistes et aux piétons (sur qui repose l'animation des villes) il est fondamental d'opérer une DOUBLE REDUCTION du trafic automobile :

- 1) réduction en NOMBRE des véhicules circulants,
- 2) réduction généralisée de leur VITESSE.

La clé de cette double réduction du trafic automobile passe :

* dans une perspective à long terme : par une autre organisation de l'espace urbain faisant prévaloir la mixité et la compacité du tissu urbain. Un changement de politique est nécessaire pour en finir avec l'étalement urbain et le zoning par activité,

* dans une perspective à plus court terme : par une maîtrise du stationnement automobile.

Pourquoi la maîtrise du stationnement automobile est-elle si importante ?

* Parce que la décision de se déplacer en automobile n'est déterminée ni par la distance, ni par le temps de parcours, mais par la facilité à disposer d'un stationnement aux deux extrémités de son parcours (ainsi par exemple, on sait que la plupart des déplacements domicile-travail en voiture reposent sur les facilités de stationnement offerts sur le lieu de travail)

* Des reports importants des automobilistes vers la marche, le vélo et les transports en commun sont observés dans les

zones où le niveau de contraintes sur le stationnement est FORT (étude du Certu, 2009)

* La tolérance du stationnement illicite favorise l'usage de l'automobile et développe l'incivilité. Or le stationnement sauvage des automobiles (notamment sur les trottoirs) est un phénomène de grande ampleur dans les villes françaises : un véhicule est en stationnement sauvage tous les 70 mètres de trottoir, et dans 2 cas sur 3, ce véhicule laisse moins de 90 cm aux piétons (selon une étude de l'Adetec réalisée en 2001).

* Pourtant la répression de ces pratiques est très efficace. Selon la même étude, dans une ville où la municipalité a demandé à la police de sanctionner ces pratiques, l'ampleur du phénomène de stationnement sur les trottoirs a ainsi pu être réduit de 10 à 30 fois.

Sur cette question, la politique des villes françaises est d'une grande hypocrisie.

• Toutes se disent favorables au vélo (le vélo c'est "écologique", c'est sympa et ça ne coûte pas cher !), toutes se disent attachées à la réduction du trafic automobile.

Mais toutes les villes françaises (Valence comprise) réservent sur l'espace public deux fois plus de places au stationnement automobile que les villes suisses ou d'Europe du Nord de taille comparable. Et comble, les villes françaises répugnent à réprimer le stationnement illicite au regard des règles qu'elles ont elles-mêmes instituées !

La raison implicite est bien connue : il s'agit de ne mécontenter personne, ce qui signifie pour les élus de toutes tendances que l'électeur est forcément un automobiliste (et même un automobiliste acharné, incapable d'envisager d'autres modes de déplacement !). Pourtant de nombreuses études ont démontré que le conservatisme des élus sur cette question repose sur une perception erronée de l'opinion publique et des changements que les citoyens sont prêts à accepter.

Une autre raison est la crainte des élus que les restrictions du stationnement ne conduisent les entreprises et les commerçants du centre, à se délocaliser en périphérie –où les municipalités des communes péri-urbaines s'efforcent de les attirer. Mais :

1) c'est aux politiques de substituer au niveau de l'agglomération la coopération à la concurrence actuelle entre communes,

2) c'est aux activités commerciales du centre de faire preuve d'inventivité pour s'adapter aux conditions nouvelles du marché. Et plutôt que de réclamer des places de stationnement (en surface et juste à côté de leur boutique !) il serait plus pertinent pour les commerces des centres-villes d'adopter d'autres stratégies, comme : recréer des commerces ou des activités qui en ont disparu (par exemple, drogueries, bazars) développer les services et, en particulier, la livraison à domicile (ce que fait la vente par Internet qui va devenir un concurrent pour tous les commerces actuels, ceux du centre comme ceux de la périphérie). Et pourquoi ne pas mettre devant les boutiques des emplacements pour

Pour une meilleure qualité de la vie en ville

permettre le stationnement des vélos ?



Certains soirs, la voie bus des boulevards se transforme en parking, tant pis pour les vélos!

Une meilleure maîtrise du stationnement automobile dans les centres-villes est possible et cela, dès maintenant.

Et la maîtrise du stationnement va de pair et sans coût pour la collectivité avec la réduction des vitesses en agglo à 30 km/h, qui permettra ainsi la mixité entre les différents modes de locomotion sans aménagements spécifiques.

*Car l'aménagement « cyclable » n'est qu'un pis-aller, qui sera toujours imparfait et qui présente immanquablement des inconvénients. Il manquera toujours de cette qualité pourtant essentielle pour la sécurité : la **continuité**, car quand les techniciens des villes arrivent sur un point critique, soit ils ne savent pas faire et abandonnent, soit ils pourraient faire, mais cela impliquerait des coûts ou des restrictions pour l'automobile devant lesquels les villes reculent (cas typique : les ronds points sur la RN 562 à Guilherand et Saint Peray).*

Jean-René

Vélos en LIBRE-SERVICE, vélos en LOCATION, stationnement des vélos dans les immeubles.

Les vélos en libre-service se développent dans les grandes villes et rencontrent un grand succès. Valence Major a décidé de mettre en place ce service rapidement.

Cet équipement s'adresse aux personnes qui n'ont pas de vélo et qui veulent se déplacer autrement et plus rapidement qu'en voiture, là où le stationnement devient très rare et très cher et où les transports en commun sont peu performants. Il semble que les usagers des transports en commun soient les premiers visés.

Pour les cyclistes, il est rassurant de voir les élus admettre qu'il faut vraiment pouvoir se déplacer autrement qu'en voiture.

Mais le vélo en libre-service est-il une priorité pour Valence aujourd'hui?

N'y a-t-il d'autres solutions plus adaptées et moins coûteuses ?

Une offre de location de vélo à la journée est réclamée par les REVVeurs depuis longtemps, en priorité à la gare, bien placée pour tous ceux qui viennent à Valence travailler, retrouver leur famille ou visiter la ville. Trois ou quatre points supplémentaires de location, judicieusement répartis sur l'agglomération, seraient utiles, sans investissement trop important.

Ceux qui vivent dans des logements collectifs n'ont pas de

vélo, pour la plupart, car ils ne disposent pas d'un local sécurisé et facilement accessible pour le ranger et ne parviennent pas toujours à le monter sur leur balcon. Pourquoi la ville n'aidait-elle pas les propriétaires, qui hésitent à investir, à créer ou améliorer de tels locaux?

Les risques de dégradations sont réels mais ne sont-ils pas mieux contrôlés quand les aménagements ont été décidés et sont gérés par les résidents ?

Pour les immeubles neufs en centre ville, pourquoi les communes n'imposent-elles pas la réalisation de parcs à vélos en rez-de-chaussée?

Aujourd'hui, en l'absence de toute contrainte réglementaire, ni les promoteurs, ni les syndicats de copropriété ne veulent investir ou gérer des locaux à vélos qui ne génèrent aucune recette et peuvent susciter des problèmes.

Les collectivités publiques doivent-elles changer le plan local d'urbanisme ou doivent-elles implanter ces aménagements sur le domaine public?

Financement public ou privé ? Cela mérite réflexion.

REVV

Nota : VELOV et VELIB offrent des vélos en libre-service. Ils bénéficient des énormes recettes publicitaires que perçoit la société J.C. Decaux à Lyon et à Paris.

Campagne « Respectez les cyclistes »

La FUBicy et son réseau de plus 150 associations organisaient, en mars et avril, une campagne nationale de communication sur le thème "Respectez les cyclistes". REVV a décidé de participer à cette campagne de sensibilisation à destination des automobilistes qui empiètent sur les aménagements cyclables, les trottoirs et les passages piétons afin de leur faire prendre conscience du risque qu'ils font courir aux autres usagers.

Une quinzaine de REVVeurs se sont donné rendez-vous vendredi 3 avril, à 18h00, sur les boulevards, au départ de la rue des Alpes, pour une première opération.

Nous avons cherché à rencontrer les automobilistes en infraction pour leur signaler la gêne occasionnée à des usagers moins protégés qu'eux.

Malgré l'exaspération bien compréhensible de certains d'entre nous, nous avons réussi à rester cordiaux avec la plupart des conducteurs, qui sont repartis en s'excusant.

Nous espérons pouvoir recommencer bientôt une action de ce type avec l'assistance d'agents de la police municipale à vélo. Nous avons fait une demande à la municipalité de Valence qui nous a répondu favorablement.

Le but n'est pas de verbaliser les automobilistes en infraction mais de leur rappeler les conséquences d'un comporte-

ment irréfléchi ainsi que les sanctions auxquelles ils s'exposent. Nous pensons que cette action commune aura une portée médiatique et nous fera réaliser, à tous, que nous avons l'obligation de partager la rue et de faire preuve de civisme, en toutes circonstances.



Stationnements intempestifs rue Denis Papin

Marquage en milieu scolaire : On continue

Avec le soutien du Ministère des Transports et du Coordonnateur Interministériel Vélo, la FUBicy propose une grande opération de marquage des vélos en direction des jeunes. Cette action se poursuit en 2009. L'objectif est de marquer **gratuitement** 10 000 vélos, lors de journées spéciales organisées en partenariat avec les établissements d'enseignement scolaire.

REVV a repris contact avec des établissements n'ayant pas pu participer l'an dernier et a recommencé ses séances de marquage gratuit, grâce à l'aide de ses bénévoles (et de sa fameuse remorque REVV). Nous avons une fois de plus pu apprécier l'accueil enthousiaste qui nous a été réservé par les responsables des établissements concernés.

Etablissement	Date
Camille Vernet	mardi 31 mars
Montplaisir	jeudi 2 avril
Saint Victor	jeudi 30 avril
Institut Notre Dame	jeudi 14 mai
Lycée des 3 sources	jeudi 28 mai

Le vol des vélos constitue, avec l'insécurité ressentie, un frein essentiel à la pratique du vélo en ville. Pourtant les solutions existent : marquage Bicycode⁰ et antivols de qualité (cf. tests REVV).

REVV ADHESION

2009

À découper et à renvoyer avec votre chèque

NOM Prénom : _____

Adresse : _____

Téléphone : _____ Mail : _____

Cotisation individuelle 8 €

Cotisation familiale 12 €

Soutien €

Demandeur d'emploi, étudiant, ... 5 €

à renvoyer directement à la trésorière :

Nicole LEYNIER

3 rue Gustave Flaubert

26000 VALENCE

Veillez trouver ci-joint mon règlement de euros par chèque à l'ordre de REVV

Année de naissance : _____



D86 à Beauchastel



Pont Mistral



La Direction des Routes de l'Ardèche tient ses promesses. Le reliquat des crédits a bien été utilisé pour réaliser la continuité de la bande « cyclable » à Châteaurouge. Dommage que le reliquat n'ait pas été un peu plus conséquent pour traiter la partie plus au sud vers le giratoire ainsi que la traversé du Turzon où on pourrait simplement réduire la bande peinte au centre de la chaussée pour assurer la continuité de la bande multifonctionnelle!



Développement durable, assez de discours, des actes!

A ROVALTAIN, les travaux d'agrandissement (450 places) du parking de la gare ont démarré. Si le site était mieux desservi, il n'y aurait pas besoin d'autant de places de parking. Les bus CTAV s'arrêtent toujours à 500m de la Gare de Valence TGV. C'est normal, puisque les bus de Valence-Major ne peuvent sortir du périmètre de l'agglomération sans dérogation; pour cela les différentes collectivités locales devraient s'entendre. **Rien de nouveau n'a été entrepris pour les aménagements cyclables entre Valence et Romans.** A ROVALTAIN ça ne bougerait qu'à l'occasion des visites du président de la République?

Pont Mistral : Circulez, y a plus rien à voir !

En novembre 2007, REVV écrivait à la mairie de Valence pour lui signaler le problème du débouché du Pont Mistral, la bande cyclable étant coupée par les automobilistes arrivant à grande vitesse et surpris par le virage. Le problème n'est pas simple et nécessiterait une réduction de la vitesse en amont ainsi qu'une refonte de toute la signalisation horizontale et verticale. La solution adoptée,

- bande rugueuse pour ralentir la vitesse maintenue à 70 km/h

- suppression de la bande cyclable dans le carrefour (interrompue quelques mètres avant)

- perte de la priorité aux vélos,

- passage par le trottoir (pied à terre car interdit aux cyclistes de plus de 8 ans)

assure, certes, une sécurité améliorée en transformant les cyclistes en piétons. Mais elle évite surtout de pénaliser le trafic motorisé, aux dépens des cyclistes qui n'oseraient pas prendre leur place sur la voie.

L'agenda de REVV

Le départ des balades est au Champ de Mars, devant le kiosque Peynet (Valence)

Elles sont gratuites, sauf celles encadrées par Valence Ville d'Art et d'Histoire

Pas d'inscription préalable, il suffit d'être au rendez-vous

Renseignement à REVV (Roulons En Ville à Vélo) au 04 75 42 88 40

Samedi 16 mai de 8 h 30 à 13 h :

Bourse aux vélos, place Manouchian, à Valence

Dimanche 17 mai, à 9 h 30 :

Balade les grottes et le musée de Soyons avec un guide (participation aux frais)

Samedi 6 juin à 9 h :

Fête du vélo, balade à Tain et Tournon, aller à vélo et retour en bateau ou l'inverse (participation aux frais pour le bateau)

Dimanche 7 juin à 9 h 30 :

Fête européenne du vélo, organisé par le conseil général, parcours fermé à la circulation automobile toute la journée, Valence Malissard, Chabeuil. Départ 9 h 30 kiosque Peynet.

Dimanche 21 juin à 9 h :

Balade à Crest

Samedi 4 juillet de 14 h 30 à 17 h :

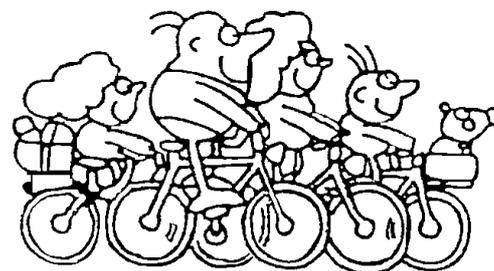
Marquage bicycode®, place St Jean à Valence

Samedi 5 septembre de 14 h 30 à 17 h :

Marquage bicycode®

Samedi 19 septembre à 8 h 15 :

Journée nationale des voies vertes, la vallée du Jabron, de Montélimar à Dieulefit, rendez-vous à la gare de Valence à 8 h 15 pour prendre le train, ou à 8 h 50 à la gare de Montélimar.





Tous à Vélo!

Fête du Vélo
sam 6 juin 2009

**Balade entre Valence et Tournon
en bateau et à vélo...**

Rendez-vous au kiosque Peynet à 9h. Retour à Valence vers 17h. Pique-nique tiré du sac sur les quais du Rhône à Tournon et animation locale. Vous pouvez faire l'aller en bateau-péniche et le retour à vélo, ou le contraire ! Il suffit de préciser votre choix lors de l'inscription (recommandée).

Tarifs :

- Inscription **avant le 6 juin**, pour 1 trajet en bateau :
 - pour 1 adulte : 10 €
 - pour 1 enfant : 5 € (gratuit pour le 3^{ème} enfant)
- Inscription **le jour même**, (selon les places disponibles) :
 - pour 1 adulte : 12 €
 - pour 1 enfant : 6 € (gratuit pour le 3^{ème} enfant)
- Inscription + soutien à l'association REVV incluant l'adhésion annuelle : 18 €

Pré-inscription à l'office de tourisme de Valence, au magasin Carbone zéro (parvis de la gare)
ou sur le site de l'association REVV : <http://revv-valence.org>

Renseignements au 06 80 63 73 47

Conception graphique : Maud Chabot / <http://maudchabot.com>

