

# REVVeries

Tirage papier : 1000 exemplaires

+ diffusion numérique et téléchargement libre sur le site

N° 48 – Mars 2022

Roulons En Ville à Vélo



Roulons En Ville à Vélo

Maison du Vélo

1 rue Michel Servet

26000 VALENCE

BULLETIN D'INFORMATION DE L'ASSOCIATION

www.revv-valence.org - 09 80 91 94 97

Permanences & horaires : voir page 15



REVV est membre de la FUB, Fédération Française des Usagers de la Bicyclette, et participe à son fonctionnement

**Pensez à votre adhésion 2022 !**

## LE MOT DU PRÉSIDENT

Faire avancer la place du vélo et répondre ainsi aux demandes de la population, maintes fois exprimées au travers d'enquêtes et de sondages divers et variés, ne nécessite pas obligatoirement des investissements pharaoniques. Il existe nombre de solutions peu onéreuses et efficaces pour rendre le vélo plus sûr et plus attractif, comme les zones de rencontre, les zones 30, les Doubles Sens Cyclables, les bandes cyclables, les sas vélos, les « Cédez le passage cycliste aux feux », etc. Même si ces aménagements peuvent parfois passer pour trop révolutionnaires aux yeux de certains élus, ils ne nécessitent souvent que quelques panneaux et de la peinture au sol. Et pourtant que de mal il faut se donner pour obtenir de petites avancées ici où là ! Même si c'est notre rôle que de faire de la pédagogie et un long travail de patience auprès des décideurs, cela peut devenir usant. Les budgets des communes sont tellement serrés que même déplacer des logos vélos dangereux car mal positionnés devient presque mission impossible. Dans ce contexte on peut comprendre que les dizaines de millions d'euros budgétés pour des aménagements autoroutiers comme le carrefour des Couleures et l'échangeur de Montélier paraissent déplacés, alors qu'on nous refuse de la peinture au sol parce que c'est trop cher ! Dans un cas il s'agit du confort pour les automobilistes, malheureusement de plus en plus nombreux, et dans l'autre cas il s'agit de la sécurité des usagers cyclistes, qui, tout le monde est d'accord là-dessus, ne sont pas assez nombreux.

Nicolas

## Assemblée Générale 2022 de REVV

Elle aura lieu le **mardi 12 avril 2022 à 20 h à la Maison du Vélo (\*)**.

**Venez nombreux.**

(\*) Si les conditions sanitaires le permettent, ce que nous souhaitons tous.

## ATELIERS REVVSS : Demain, j'enfourche mon vélo !

Notre association REVV a comme objectif de promouvoir et favoriser l'usage du vélo en ville, comme moyen de locomotion aussi bien à titre utilitaire (faire ses courses, aller au travail, emmener les enfants à l'école, etc.) que d'agrément et de loisirs (prendre l'air, découvrir la ville, rejoindre des amis, etc.).

Lorsqu'on interroge les habitants non-cyclistes de Valence sur les raisons qui les retiennent d'utiliser leur vélo pour se déplacer, 2 raisons reviennent souvent :

- « c'est trop dangereux... »
- « j'ai peur... »

Pour surmonter ces deux (bonnes) raisons de laisser le vélo au garage (ou pire dans la cave !), REVV propose désormais, dans le cadre de sa Vélo-Ecole, des rencontres destinées à « **ceux qui n'osent pas rouler en ville à vélo...** » :

L'objectif général de ces rencontres est de « Rouler En Ville à Vélo en Sécurité et Sérénité. » (REVVSS), et de faire qu'à terme l'utilisation du vélo soit un plaisir et une détente et non une contrainte ou une source de stress...



Pour cela, il faut dans un premier temps prendre conscience de la nature des dangers et analyser les raisons de nos craintes.

Les dangers sont objectifs, extérieurs, nombreux et pas toujours identifiés.

Nos craintes sont souvent subjectives, intimes, quelquefois irrationnelles, et liées à des causes personnelles. (« - parce que j'ai eu un accident, - parce que je connais quelqu'un qui en a eu un, - parce que j'ai déjà failli en

avoir un, - parce que je ne me sens pas assez à l'aise sur mon vélo, etc. »).

(Lire la suite page 9)



## LES BREVES

### Bonne nouvelle...

#### LA MAISON DU VELO EST OUVERTE

Après une longue période de fermeture COVID, la MAISON DU VELO est de nouveau ouverte.

Vous retrouverez nos horaires habituels en dernière page ou sur le site Internet. Pensez à les vérifier avant votre visite car la situation reste évolutive.

Vous êtes les bienvenus si vous souhaitez nous rencontrer ou tout simplement pour entretenir votre vélo !

### Recyclez votre REVVeries

Vous avez lu votre REVVeries :  
Comment le recycler de façon utile ?

Apportez-le chez votre médecin, votre dentiste ou votre kiné, etc., il agrémente leurs salles d'attente et procurera d'excellentes lectures à leurs patients. Le vélo, c'est la santé !

...et si vous avez besoin de quelques exemplaires supplémentaires pour une bonne cause, n'hésitez pas à passer à la Maison du Vélo, on vous en fournira !



## AU SOMMAIRE :

<b>LE MOT DU PRESIDENT</b> .....	1
Assemblée Générale 2022 de REVV .....	1
ATELIERS REVVSS : Demain, j'enfourche mon vélo ! .....	1
LES BREVES .....	2
Bonne nouvelle.....	2
Recyclez votre REVVeries.....	2
Remerciements.....	2
Mentions légales.....	2
LES NOUVELLES DES COMMUNES .....	3
Guilherand-Granges .....	3
Valence.....	3
Côte Saint Pierre .....	3
Rue Paul Gataud .....	3
Chemin de Robinson .....	3
Des logos si difficiles à déplacer ! .....	4
Des nouveaux sas vélo à Valence .....	4
La vérité sur le coût des aménagements cyclables .....	5
Valence ville du 1/4 d'heure .....	5
« Coronapiste » avenue du Maréchal Juin .....	5
Carrefour de l'avenue Chabeuil et du boulevard Churchill .....	5
La passerelle de l'espace Girodet.....	6
Pont Mistral : Quoi de neuf pour les vélos ? .....	7
Des compteurs de vélos sur le Pont Mistral.....	8
VIE ASSOCIATIVE.....	9
Ateliers REVVSS : « Demain, j'enfourche mon vélo !" .....	9
Les balades REVV .....	9
Causerie participative jeudi 31 mars à 19h au Cause Toujours (*) .....	9
AG 2021 : Format réduit Covid oblige.....	10
La commission antivol chez REVV.....	10
LA PRATIQUE DU VELO .....	11
Covid et transports en commun .....	11
Vélo et train : bonnes nouvelles .....	12
Nids de poule : que faire en cas d'accident ? .....	12
Marquage au sol dans une zone de rencontre.....	12
URBANISME ET SECURITE .....	13
Valence obtient le label « Ville à vélo du Tour de France » .....	13
Vélos & giratoires.....	15
INFOS PRATIQUES REVV .....	16
10 services gratuits .....	16
Bulletin d'adhésion.....	16

## Remerciements

Ont contribué à ce numéro : Nicolas, Anne-Marie, Lucien, Paul, Jean-Luc, Claire et bien d'autres...

Mise en page : Jean-Michel et François

**Ce journal est entièrement conçu, rédigé et réalisé par des bénévoles : N'hésitez pas à vous joindre à nous !**

*Les articles nominativement signés représentent le point de vue de leur auteur et pas nécessairement celui de REVV, mais REVV considère que leur publication apporte une contribution positive au débat.*

## Mentions légales

Contact : [Redaction.REVVeries@gmail.com](mailto:Redaction.REVVeries@gmail.com)

Abonnements : L'abonnement au présent bulletin REVVeries est inclus dans l'adhésion annuelle à l'association REVV.

**Adhésions : voir page 16**

REVV - Roulons En Ville à Vélo - Association loi 1901 - 1 rue Michel SERVET - 26000 VALENCE - Téléphone : 09 80 91 94 97  
[www.revvalence.org](http://www.revvalence.org)

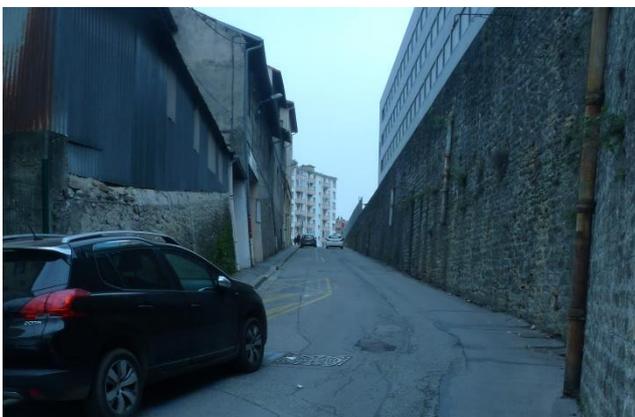
## LES NOUVELLES DES COMMUNES

### Guilherand-Granges

Selon un processus maintenant bien rodé, REVV a poursuivi ses réunions de concertation cyclable avec la Communauté de Communes Rhône Crussol et le CD 07. Suite à des échanges fructueux en juillet lors d'une réunion à laquelle était présent Mr DUBAY, président de la CCRC, REVV s'est fait aider par le CEREMA lors d'une formation en distanciel à laquelle a participé Jean-Luc, responsable de la commission Infrastructures et sécurité. Ceci a permis de préparer un dossier détaillé sur l'un des points chauds du moment : la restauration de la priorité de la voie verte longeant la déviation, la suppression des bandes cyclables dans les giratoires et la refonte (à la hollandaise) du giratoire de Pôle 2000. Ce point a été discuté longuement lors de la réunion de janvier. Les autres sujets abordés ont été : la fixation des arceaux vélo, l'accès cycles / piétons à la zone commerciale des Freydières à partir de Guilherand-Granges et la sortie du Pont des Lômes, le passage à 30 km/h (avec logos vélos au centre de la voie) de l'avenue de la République pour permettre aux cyclistes rapides de laisser les trottoirs partagés aux cyclistes roulant au pas ; la mise en place de panneaux « tourne à droite et va tout droit » à certains feux pour les cyclistes. Espérons que nous aurons de bonnes nouvelles pour le prochain REVVeries.

### Valence

#### Côte Saint Pierre



La côte Saint Pierre, qui longe le bâtiment de la CPAM à Valence, est une rue en sens unique en zone 30. Elle doit donc, selon la loi, être en double sens cyclable (DSC). Pour les cyclistes cela leur épargne un long détour par le boulevard Vauban puis le boulevard du Cire. Nous avons reçu des demandes de la part d'adhérents qui ne comprennent pas pourquoi cette rue n'est pas un DSC.

#### Rue Paul Gataud

Mieux vaut tard que jamais. Il aura fallu 1 an pour obtenir que 3 petits logos vélos soient déplacés avenue Paul Gataud. Nous en remercions la ville de Valence.



Nous avons écrit un courrier en 2019 suite à un signalement d'une adhérente. Elle se plaignait, à juste titre, que les cyclistes roulaient sur la partie réservée aux piétons entre les murs et la ligne blanche, à cause d'une indication erronée au sol. Ils risquaient ainsi de faucher les habitants sortant de chez eux. Dans un DSC les cyclistes n'ont pas à frôler les murs en permanence. Au contraire il est préférable qu'ils soient bien visibles au milieu de la voie, et qu'ils se rabattent au dernier moment lors du croisement, une fois que le véhicule a bien ralenti.

#### Chemin de Robinson

Le chemin du Robinson à Valence a été refait en 2020 après une visite de terrain avec les services techniques de la ville et REVV en juillet 2019.



Cet aménagement est un exemple de ce que l'on peut faire pour apaiser le trafic automobile en ville et redonner envie aux piétons et aux cyclistes de circuler. En général, la mise à sens unique d'une voie de circulation comporte le risque de favoriser une vitesse plus élevée des véhicules. Ici le schéma de circulation en sens unique avec un changement de sens au milieu et une sortie par le chemin du Thon, complété par des chicanes réalisées avec des barrières en bois et des emplacements de stationnement, limite ce risque, en rendant la traversée impossible aux voitures. Ainsi, seuls les riverains sont amenés à y circuler en voiture, ce qui allège considérablement le volume du trafic. Si on peut regretter néanmoins une signalétique maladroitement placée avec des logos vélos trop petits mal positionnés, passant d'un côté à l'autre de la voie, sans logique, le sentiment de sécurité est amélioré sur cette voie. Les parents peuvent laisser les enfants dans la rue sans trop de risques. Certes, cela peut contrarier les riverains qui voient leurs trajets

rallongés, mais il faut savoir ce que l'on veut. Ce n'est pas en facilitant les déplacements en voiture que l'on arrivera à convaincre les gens de délaisser la voiture au profit de la marche, du vélo ou des transports en commun !

### Des logos si difficiles à déplacer !

Cela faisait plus d'un an que REVV demandait à Valence de déplacer des logos mal positionnés avenue de Chabeuil. Il est facile de comprendre qu'un cycliste non averti, discipliné ou timoré, s'efforcera de suivre la trajectoire indiquée par les logos suivis de doubles chevrons verts.



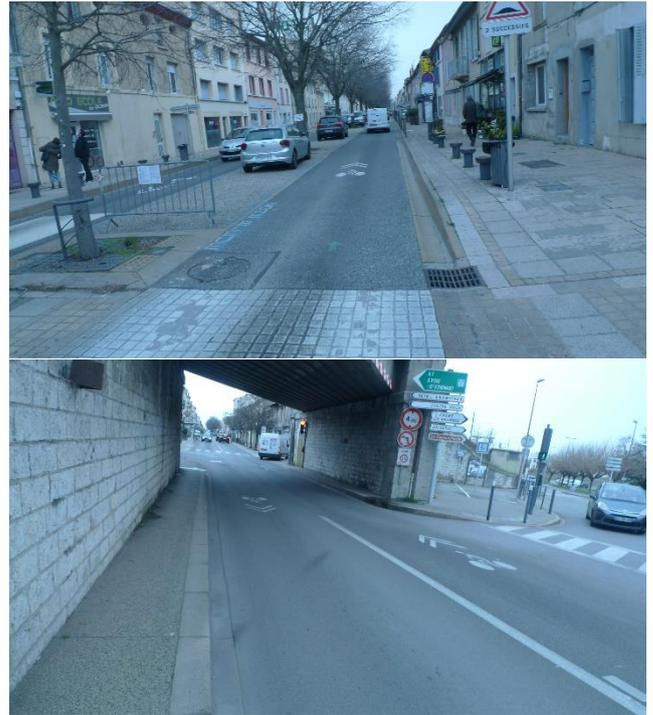
Or c'est là qu'est le danger, à deux titres. Premièrement, il frôlera les voitures garées et risquera de se prendre la première portière qui s'ouvrira. Deuxièmement, un automobiliste arrivant derrière lui sera plus tenté de le doubler alors qu'il n'y a pas la largeur suffisante pour le faire en toute sécurité, et risquera de l'accrocher.

NB : L'ouverture des portières constitue la deuxième cause d'accident grave en ville parmi les cyclistes, après les angles morts des poids lourds. Les pouvoirs publics ne font des statistiques détaillées sur les accidents à vélo que depuis quelques années, et les chiffres ne sont remontés que récemment et sont très peu connus. Pourtant tout cycliste expérimenté sait qu'il ne faut JAMAIS frôler les voitures garées, car on ne sait jamais s'il y a quelqu'un à l'intérieur qui s'apprête à sortir. On imagine aisément les dégâts que peuvent occasionner les parties saillantes d'une portière de voiture sur un cycliste, même à 15 km/h.

Le CEREMA, organisme officiel d'expertise dans le domaine, préconise de marquer une zone tampon de 50 cm à droite des bandes cyclables lorsqu'il y a du stationnement automobile. En 2015 la loi a changé et autorise désormais les cyclistes à ne pas rouler à droite lorsque la sécurité n'est pas assurée. Le fait de positionner les logos au centre des voies étroites y rend légitime la place des cyclistes aux yeux des automobilistes, qui sans cela ne comprennent pas pourquoi ceux-ci se mettent en travers de leur chemin, et deviennent vite agressifs, à coups d'invectives et de klaxon (interdit en ville on le rappelle).

A Bourg-lès-Valence nous avons pu constater avec satisfaction que la ville a répondu favorablement à notre demande en ajoutant des logos vélo au centre des voies de circulation avenue Marc Urtin. Nous ne pouvons qu'encourager la ville à continuer ainsi à rendre la place du vélo légitime partout où il le faut, afin d'inciter les cyclistes à s'imposer dans la circulation. Cela participe aussi de

l'éducation des automobilistes, que l'on a trop longtemps habitués à ne pas partager l'espace.



Après quelques échanges de courriers argumentés la ville de Valence nous a finalement annoncé qu'elle allait déplacer les logos vélo sur l'avenue de Chabeuil d'ici la fin d'année et que dorénavant elle positionnerait les logos vélo à 1 mètre du stationnement automobile. Nous remercions la ville de Valence pour cette avancée notable, mais regrettons néanmoins qu'elle ne déplace pas tous les logos concernés pour des raisons budgétaires. Nous rappelons qu'il s'agit d'un problème de sécurité des usagers vulnérables et qu'il ne s'agit que de travaux de peinture.

### Des nouveaux sas vélo à Valence



**La ville de Valence a récemment commencé un chantier de rénovation des sas vélos aux feux, avec des bandes de peinture vertes encadrant l'espace réservé aux vélos positionnés devant les voitures.**

Le principe des sas vélo est mal connu des automobilistes, qui souvent ne se rendent pas compte qu'ils empiètent dessus. Le fait que la plupart des sas existants soient à moitié effacés par l'usure (à un endroit où les fréquents redémarrages des véhicules lourds entraînent une usure prématurée) n'arrange pas les choses.

Et pourtant, le fait de laisser la possibilité aux cyclistes de se positionner devant les voitures leur offre une bien meilleure

visibilité lorsque le flot des véhicules motorisés s'élanche au passage du feu au vert. C'est un gage certain pour la sécurité, notamment lorsqu'un cycliste doit tourner à gauche au carrefour. Associés à des « Cédez le passage cycliste aux feux » les sas améliorent encore davantage la sécurité car les vélos peuvent ainsi prendre encore plus d'avance sur les voitures. Il était donc urgent de rendre ces sas bien visibles afin qu'ils soient respectés par les automobilistes et mieux utilisés par les cyclistes. C'était d'ailleurs un des engagements de campagne de la municipalité actuelle que d'équiper tous les feux de la ville de sas vélo.

L'étape d'après serait de peindre des bandes cyclables afin de faciliter l'accès des cyclistes aux sas, comme le préconise la toute nouvelle charte des aménagements cyclables élaborée par Valence Romans Déplacement.

### La vérité sur le coût des aménagements cyclables

Un nouveau document vient de paraître et va être très utile aux associations de cyclistes :

Il s'agit du rapport sur le coût des différents types d'aménagements, produit par le Club des Villes et Territoires Cyclables, qui rassemble des collectivités souhaitant promouvoir l'usage du vélo.

On peut faire confiance à ce document car les membres de ce club ont accès à des données fiables sur le coût puisque ce sont des élus dont le but n'est pas non plus de gonfler la facture car ils sont sincèrement pro-vélo. Cela ne serait pas faire une bonne promotion du vélo que d'en surestimer le coût pour la collectivité.

**Exercice :** Dans ce document on voit par exemple qu'un sas vélo coûte moins de 200 euros.

**Question n°1 :** avec le budget de 60 000 euros annoncé par la ville de Valence pour rénover tous les sas vélos, combien de carrefours à feux peut-on équiper ?

**Question n°2 :** Où trouver tous ces carrefours à feux dans Valence ?

### Valence ville du 1/4 d'heure

**Valence ne connaît pas sa chance ! A Valence tout est accessible à vélo en 1/4 d'heure, pour un cycliste habitué et en bonne santé.**

On peut y faire tous ses déplacements à vélo. Il n'y a pas de coupure urbaine, et avec une pratique régulière les côtes deviennent un exercice d'entretien physique. Plus besoin de salle de sport !

Contrairement aux grandes villes où l'usage du vélo est facilité essentiellement dans les centres-villes apaisés grâce aux politiques de déprise automobile, et plus difficiles dans les quartiers périphériques à cause des distances et des coupures urbaines dues aux voies rapides, à Valence les habitants de tous les quartiers peuvent se rendre à vélo à n'importe quel endroit de la ville sans difficulté.

Valence possède donc un très gros potentiel de développement du vélo, pouvant bénéficier à tous ses habitants sans discrimination géographique. Mais tant qu'on ne réduira pas la place de la voiture et que l'on ne sécurisera pas davantage les déplacements doux, on aura du mal à convaincre la population de préférer le vélo.

### « Coronapiste » avenue du Maréchal Juin

La piste cyclable bidirectionnelle réalisée avenue du Maréchal Juin pour rejoindre le quartier des Baumes à l'hôpital de Valence, à l'issue du confinement, fait partie, avec le carrefour de l'avenue de Chabeuil et du boulevard Churchill, des seules "coronapistes" que la ville de Valence a finalement décidé de pérenniser.



Nous pensons que cet aménagement présente un intérêt pour les cyclistes à condition que la piste bidirectionnelle soit séparée physiquement de la circulation automobile, par exemple par un muret en béton armé. Les cyclistes qui montent se retrouvent face aux voitures qui descendent à pleine vitesse (la rue n'est limitée qu'à 50 km/h) et sans protection en cas de perte de contrôle de la trajectoire. Cette situation rend cette piste très peu sûre et particulièrement dangereuse.

Les deux bandes cyclables qui existaient précédemment, sans être parfaites, ne présentaient pas cet inconvénient majeur, qui est de nature à dissuader les cyclistes. Certains de nos adhérents nous ont signalé que les bandes de peinture jaune ont été remplacées par des bandes en blanc, ce qui signifie effectivement un aménagement définitif. Mais pour le moment il semble que la séparation physique ne soit pas au programme.

**Il nous paraît donc urgent de remédier à cette lacune et de construire un dispositif en dur pour séparer les flux de circulations automobiles et vélos.**

### Carrefour de l'avenue Chabeuil et du boulevard Churchill



La traversée du boulevard Churchill par les cyclistes venant de l'avenue de Chabeuil se faisait le long des passages piétons, avec des feux différents des automobilistes. Cela compliquait inutilement le cheminement des cyclistes.

L'aménagement provisoire réalisé au titre des « coronapistes » en mai 2020 a consisté à créer des bandes cyclables traversantes avec les mêmes feux que les voitures, dans les deux sens.

Cet aménagement provisoire a été partiellement conservé par la ville, avec un marquage au sol refait en blanc (l'ancien marquage d'avant la Covid reste visible). Nous regrettons cependant qu'un seul sens ait été conservé.

## La passerelle de l'espace Girodet

La nouvelle passerelle fait jaser ! Pour autant, le réaménagement de l'espace de loisirs Girodet le long du Rhône - théâtre, stades, bassin des joutes, etc. - est plutôt bien accueilli par les Bourcains. Leur commune de 20 000 habitants, plutôt pauvre en lieux de vie remarquables, s'en trouvera valorisée. Mais, c'est le coût global du projet qui interroge. Renseignement pris, ce coût est de l'ordre de 13 M€ HT, la passerelle intervenant pour 40 % dans ce total.

Le financement est assuré pour moitié par les Bourcains, le tour de table étant complété par les collectivités (l'État, la Région, le Département). Mais les Bourcains ont noté que deux contributeurs potentiels sont aux abonnés absents : la CNR la Compagnie Nationale du Rhône, et les ASF les Autoroutes du Sud de la France.

Concernant la CNR, il est clair que l'espace ludique Girodet contribue à valoriser l'image du Rhône, ce qui devrait justifier sa participation au financement. Cependant la CNR exploite une concession qui arrive à son terme et des discussions sont en cours avec l'État pour la prolonger, mais dans cette incertitude la CNR ne souhaite pas s'engager. Il n'est d'ailleurs pas exclu qu'en cas de prolongation actée rapidement elle apporte sa participation à ce financement.

Pour les ASF il s'agit d'un refus catégorique. Elles considèrent que la passerelle existante suffit sans qu'il soit nécessaire de la reconstruire. Mais c'est ne pas vouloir voir que la vieille passerelle remplit très mal sa fonction depuis longtemps. D'un abord austère et munie d'escaliers raides, elle n'est pas très engageante. De plus, l'ascenseur prévu à l'origine ayant été rapidement vandalisé et abandonné en l'état, la vieille passerelle n'accueille ni les cyclistes, ni les personnes âgées et/ou à mobilité réduite. De fait très peu de Bourcains l'empruntent. D'où, pour une majorité d'entre eux, l'obligation de recourir à leur voiture pour gagner l'espace Girodet.

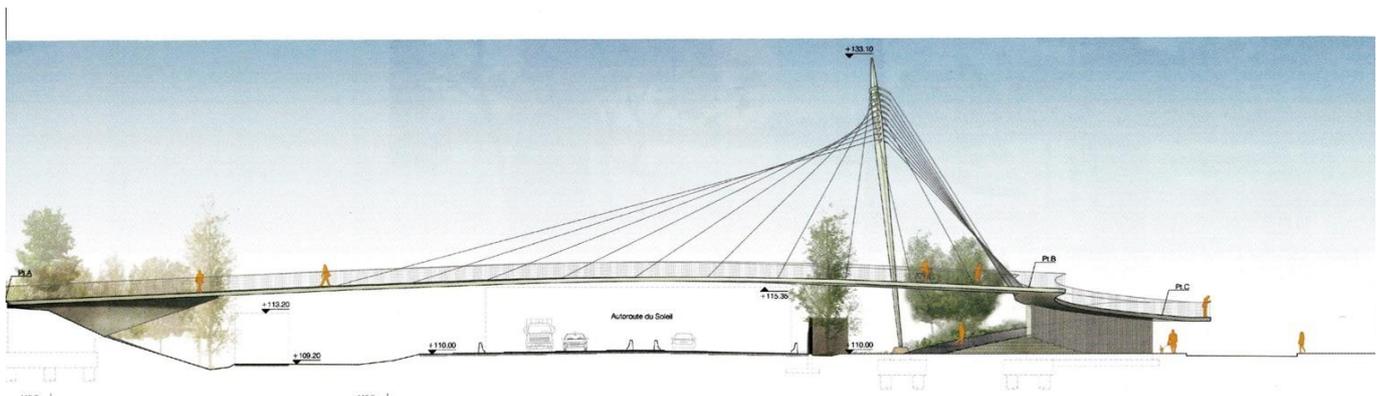
A l'inverse la nouvelle passerelle, bénéficiant d'une entrée redessinée et d'un profil élégant, est accessible à tous à pied ou à vélo. Autre argument en sa faveur, elle semble indispensable pour justifier les aménagements déjà réalisés et notamment le déplacement de la déviation qui permet de diminuer sa hauteur.

Dans cette affaire les ASF oublient leurs responsabilités. C'est bien l'autoroute qui génère des pollutions dans la ville et qui, coupant l'accès aux berges du Rhône, rend la passerelle indispensable. Au demeurant la part des ASF dans ce financement aurait été minime. Rien à voir avec les 50 M€ envisagés en 2018 avec la ville de Valence pour un projet de couverture partielle de l'A7 !

Pour nous REVV, la nouvelle passerelle aura le gros avantage d'éliminer une difficulté sur le parcours de la ViaRhôna constituée par le carrefour à feux qui contrôle l'accès à l'espace Girodet. Les pancartes de taille réduite de la ViaRhôna sont très peu lisibles de l'autre côté de la déviation à quatre voies, noyées parmi les panneaux de signalisation routière. Régulièrement et particulièrement l'été de nombreux cyclistes de passage, lourdement chargés, y perdent le fil de leur itinéraire. Certains se retrouvent dans une impasse du côté du bassin des joutes...

Globalement le tracé de la ViaRhôna sera rectifié pour éviter ce carrefour et court-circuiter un détour compliqué et inutile par les boulevards de Valence. Il faut d'ailleurs saluer les analyses des deux communes de Valence et Bourg-lès-Valence qui se sont entendues pour proposer un nouvel itinéraire. Le nouveau tracé, plus direct dans le prolongement de la passerelle, traversera la basse ville avant de longer le parc Jovet en direction de l'Epervière et du pont des Lônes. A noter, ce qui n'est pas très fréquent, que le nouvel itinéraire de la ViaRhôna est encouragé par les collectivités qui assurent 80 % de son financement.

Lucien Alessio, REVV



## Pont Mistral : Quoi de neuf pour les vélos ?

Lors des 30 ans de REVV en 2019 nous vous avons rappelé les nombreuses actions de REVV pour exiger l'amélioration de la cyclabilité du pont Mistral. La dernière en date, à l'occasion de la reprise du tablier, avait permis de faire passer à 1m45 la largeur des bandes cyclables. Néanmoins nous continuons à demander d'autres améliorations afin d'encourager de plus en plus de cyclistes et en particulier les familles à emprunter le pont à vélo.

En début d'année 2021, lors d'une commission vélo à laquelle nous n'étions malheureusement pas conviés, Valence, reprenant un projet de la CCRC, a présenté une « sécurisation des aménagements cyclables sur le Pont Mistral » basée sur le passage de 4 à 3 voies automobiles (2 dans le sens Guilhaud-Granges => Valence et 1 dans le sens Valence => Guilhaud-Granges) et 2 pistes cyclables de 2m de large séparées du trafic motorisé par des séparateurs en dur.

REVV a immédiatement acté cette avancée en rédigeant un communiqué de presse largement repris, entre autres, dans un article de la version numérique du Dauphiné Libéré. Début Avril 2021 nous avons été conviés à une concertation par visioconférence avec les services techniques et la conseillère municipale déléguée aux déplacements doux de Valence, pour débattre du problème de l'insertion des cyclistes à l'extrémité drômoise du pont. Début Mai 2021 nous avons eu une réunion de concertation avec les services techniques, la conseillère communautaire déléguée aux mobilités et le président de la Communauté de Communes Rhône Crussol (CCRC) pour débattre du problème de l'insertion des cyclistes à l'extrémité ardéchoise du pont.

En préambule nous y rappelons notre position sur ce qui serait la seule vraie solution à même de sécuriser les transits à vélo en Guilhaud Granges et Valence, à savoir **une passerelle dédiée dont le coût resterait largement inférieur à ceux de certains aménagements routiers locaux**. Néanmoins nous indiquons notre volonté de contribuer à faire avancer la situation et nous apprécions particulièrement qu'il soit prévu de **donner la priorité aux cyclistes** lors des traversées des voies automobiles pour permettre aux cyclistes de rejoindre d'autres aménagements.

Voici, en résumé, nos recommandations principales :

- Limiter la vitesse sur le pont à 30km/h comme cela est déjà le cas de part et d'autre de celui-ci.
- Inciter les automobilistes à réduire leur vitesse en limitant autant que possible la largeur des voies.
- Prévenir les automobilistes de leur prochaine perte de priorité bien en amont des zones de traversée des voies par les cyclistes.
- Mettre en place un ralentisseur avant l'arrivée dans les zones communes.
- Mettre en place d'une campagne d'affichage verticale sur le pont avant la réalisation des chantiers pour prévenir les utilisateurs des changements à venir ainsi qu'une large campagne de communication.
- Plus de nombreuses recommandations pour traiter les problèmes spécifiques à chaque extrémité et que vous retrouverez sur notre site.

En Janvier 2022, il nous a été précisé par VRD que l'élaboration du projet est toujours en cours. Des essais doivent être réalisés afin de s'assurer que la largeur de chaussée envisagée permet un croisement en toute sécurité des bus à une vitesse de 30 km/h.

La situation semble donc évoluer mais rien n'est joué et il convient de rester très vigilant. C'est pourquoi REVV a adressé une lettre ouverte aux élus de Valence Romans Déplacements pour obtenir des précisions et un planning de mise en œuvre.

Vous trouverez de plus amples informations sur ce projet sur notre site [www.revv-valence.org](http://www.revv-valence.org).

## Des compteurs de vélos sur le Pont Mistral

En début d'année 2021 Valence Romans Déplacement a installé un compteur à vélos sur le Pont Mistral, dans le sens Valence vers Guilherand. Le capteur est situé au début de la bande cyclable verte. Ce compteur a été complété quelques mois plus tard par un second équipement au début du Pont Mistral côté Guilherand-Granges.



Cela faisait de nombreuses années que REVV demandait l'installation de compteurs automatiques à demeure dans différents endroits de la ville afin de suivre l'évolution de la pratique et de disposer d'un outil d'aide à la décision.

REVV a effectué quelques séances de terrain pour vérifier le bon fonctionnement des compteurs. Il s'avère que le trafic est actuellement sous-estimé pour plusieurs raisons, dont, en particulier, la disposition des capteurs. Un échange de courrier a eu lieu avec VRD. Une rencontre sur site est prévue au printemps afin de partager nos constatations et pour permettre à VRD d'apporter les corrections nécessaires.

REVV avait organisé plusieurs comptages dans les années 1990 et 2000. La technique de comptage était manuelle avec un relais de 7h00 du matin à 20h00 le soir sur une journée, mobilisant de nombreux adhérents.

S'ils n'étaient pas très représentatifs d'un point de vue statistique, ces comptages avaient l'intérêt de montrer que la pratique n'était pas si anecdotique que cela, bien que minoritaire.

Le premier comptage avait été réalisé en 1992 avant la création des deux bandes cyclables pour démontrer aux autorités qu'elles étaient utiles.

### Rappel des comptages réalisés par REVV :

Année	Date	Lieu	Total (Total = somme dans les deux sens)
1992		<b>Pont Frédéric Mistral</b>	<b>822</b>
1999	Mardi 8 juin	<b>Pont Frédéric Mistral</b>	<b>1002</b>
2000	Mardi 13 juin	Carrefour Jean-Jaurès (Valence / BLV)	646
2001	Mardi 14 juin	Avenue Marc Urtin	321
	Mardi 9 oct.	Rue de Alpes	478
2002	Mardi 18 juin	<b>Pont Frédéric Mistral</b>	<b>824</b>
	Mardi 1 oct.	Avenue Marc Urtin	277
2003	Mardi 27 mai	Avenue de Romans (Hôtel des impôts)	612
2004	Mardi 18 mai	Avenue Victor Hugo	614
	Mardi 10 mai	Rond-point Jean-Jaurès (Valence / BLV)	478
2006	Jeudi 18 mai	Avenue de Romans (Hôtel des impôts)	680
2008	Jeudi 22 mai	<b>Pont Frédéric Mistral</b>	<b>1012</b>

## VIE ASSOCIATIVE

(Suite de la page de couverture)

### Ateliers REVSS : « Demain, j'enfourche mon vélo ! »

Ces ateliers visent à repérer ce qui est réellement dangereux. La prise de conscience de la nature des dangers améliore notre sécurité et permet alors de réduire nos craintes et appréhensions.

Notons au passage que ce n'est pas le vélo lui-même, comme on le dit souvent par raccourci, qui est dangereux, mais plutôt les autres usagers de l'espace public (et bien sûr particulièrement les engins motorisés).

Une fois cette réflexion engagée, on peut envisager des stratégies (ou simplement des « recettes » !) à mettre en œuvre sur le terrain pour optimiser nos déplacements et avoir plus de motivation à enfourcher nos jolis vélos.

Les ateliers comportent donc 2 parties :

#### 1) Une partie d'échange, discussion et réflexion (30') :

- les craintes et les besoins et attentes des participants.
- l'aspect matériel (le vélo et son équipement, l'habillement, etc.),
- l'aspect réglementaire (Code de la Route et ses nouvelles dispositions, la signalétique, etc.)
- l'aspect comportemental (aptitudes visuelles, anticipation, visibilité / conspécuité (\*), etc.)
- quelques notions théoriques (statistiques, identification et connaissances des dangers, etc.)

(\* ) La conspécuité peut être définie comme la propriété que possède un objet à **attirer visuellement l'attention** des individus qui regardent dans sa direction.

#### 2) Une partie pratique (1h00) :

Mise en situation dans la ville, à partir des besoins exprimés.

Les conditions de participation sont les suivantes :

- Avoir un minimum d'aisance à vélo : le but n'est pas d'apprendre à faire du vélo mais bien d'apprendre à circuler en ville. Les participants doivent pouvoir répondre oui aux questions suivantes :

Savez-vous :

- Rouler en ligne sans zigzaguer
  - Freiner rapidement
  - Lâcher le guidon d'une main
  - Manipuler le changement de vitesse à bon escient
- Pour des raisons de sécurité, le nombre de participants est limité et variable (de 3 à 6) en fonction des niveaux.
  - Ces ateliers ont lieu généralement le samedi matin entre 9h30 et 11h00, (Rendez-vous à la Maison du Vélo), à des dates qui sont annoncées sur le site de REVV, [www.revv-valence.org](http://www.revv-valence.org) (ou par newsletter), et peuvent aussi vous être communiquées au téléphone par le secrétariat ou sur place lors de vos visites à la Maison du Vélo. Ils durent environ 1 heure et demie.
  - Il est conseillé de s'inscrire de préférence 8 à 10 jours avant, en adressant un Email à [revss@revv-valence.org](mailto:revss@revv-valence.org).
  - Il faut, bien sûr, venir avec un vélo (de préférence à soi) en bon état de marche, avec un gilet (ou vêtement) fluo, et (vivement conseillé) un casque.

- Les sorties se font sous la responsabilité individuelle de chacun et ne sont pas destinées aux moins de 18 ans.

### Les balades REVV

Pour multiplier le plaisir et la pratique du vélo, DES BALADES sont régulièrement programmées entre mi-octobre et mai-juin, les dimanches (une à trois fois par trimestre), et tous les 3èmes mercredis du mois.

Ces balades vélo sont ouvertes à tous.

- o Les MERCREDIS « Vélo-Molo » (de difficulté facile à moyenne), sur des distances de 15 à 30 km,
- o Les DIMANCHES, (de difficulté moyenne), sur des distances de 30 à 50 km, en demi-journée ou en journée.

Deux sorties en journée sont exceptionnellement programmées en cette fin de saison :

- o MERCREDI 11 MAI,
- o EN WEEK-END : le 9 ou le 10 JUILLET !

Notez bien ces dates...

Pour plus amples informations, nous vous invitons à consulter le site REVV à la page BALADES.

<https://www.revv-valence.org/balades>

Nous vous souhaitons la bienvenue.



### Causerie participative jeudi 31 mars à 19h au Cause Toujours (\*)

Une exploration collective des résultats du Baromètre des Villes Cyclables Édition 2021 est prévue. Elle sera suivie d'un échange autour de la réalité et des rêves cyclables de Valence et alentours.

(\*) : Le Cause Toujours : 8 Rue Gaston Rey, Valence

## AG 2021 : Format réduit Covid oblige

La dernière Assemblée Générale de REVV s'est tenue le 9 novembre 2021, en petit comité présent physiquement à la Maison du Vélo, mais tous les adhérents qui le souhaitent ont pu participer en distanciel en visioconférence.

Les rapports d'activité, financier et moraux ont été transmis aux adhérents une semaine avant et sont toujours consultables sur le site.

Le format raccourci a permis de répondre aux questions des adhérents et de procéder aux votes. La composition du CA n'a pratiquement pas changé, à part un membre qui a préféré ne pas se représenter faute de disponibilité pour participer aux réunions. Nous espérons qu'en 2022 nous pourrions tenir une AG normalement avec la présence physique de nombreux adhérents comme en 2019.

**Tous les rapports d'activité et autres documents présentés restent consultables en ligne sur le site de REVV.**

## La commission antivols chez REVV

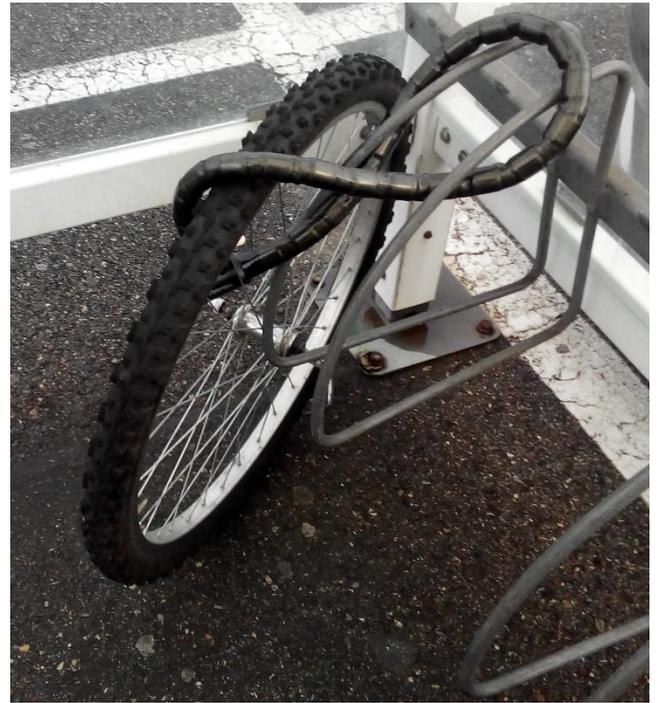
La Commission Antivols rassemble des membres bénévoles de REVV et effectue des tests d'antivols pour le compte de la FUB depuis 2003.

Nous testons une trentaine d'antivols par an, nous leur donnons une note (0, 1 ou 2 roues) et les résultats sont publiés sur le site Bicycode.org géré par la FUB. C'est une activité discrète chez REVV, dont nous ne parlons pas souvent, mais avec les années les tests FUB ont fait leur chemin :

- Désormais les assurances contre le vol des vélos demandent à leurs assurés d'utiliser des antivols notés 2 roues dans nos tests.
- Les fabricants nous demandent de tester leurs antivols afin d'être référencés.



On conseille au moins un antivol en U noté 2 roues avec lequel vous attacherez votre cadre et, si possible, la roue avant à un pont d'ancrage fixe. Vous pouvez le compléter éventuellement par un antivol de cadre pour les arrêts courts. Avec ça à Valence vous serez tranquille !



## La commission antivols de REVV dans l'épisode 58 de la série « Biclou »

Les reporters de « Biclou », site dédié au vélo du journal « Le Parisien », sont récemment venus à la Maison du Vélo pour tourner une vidéo sur les travaux de la commission antivol. Vous trouverez cette dernière sur le site de REVV [www.revv-valence.org](http://www.revv-valence.org).

Nous en profitons pour vous conseiller de visualiser quelques-unes des excellentes vidéos du site Biclou : <https://www.leparisien.fr/biclou>

## LA PRATIQUE DU VELO

### Covid et transports en commun

**Les transports, en particulier aériens, ont eu une responsabilité essentielle dans la diffusion mondiale du coronavirus. En retour, quels sont les effets du covid sur les transports en commun, à Valence et alentours ?**

Valence est bien reliée par des infrastructures de transports (routes, fleuve, voies ferrées) à son environnement local, régional et même international. Le covid, comme partout, y a drastiquement diminué la mobilité. Tous les transports en commun ont été durement impactés. Comment ont réagi les autorités qui les organisent ? Quelles conséquences pour les habitants ? Quelles suites ?

Chaque confinement a eu pour effet une baisse de la fréquentation des transports en commun, plus ou moins importante selon les distances autorisées par le gouvernement. Les entreprises de transports et les autorités organisatrices (Région, Agglomération) ont vu leurs recettes fondre. Moins de billets vendus et aussi moins de versement transport (taxe payée par les entreprises). L'État a compensé certaines pertes (Ile de France, Air France...) mais pas toutes, loin de là. Valence Romans Déplacements (VRD), par exemple, n'a rien reçu.

Les entreprises de transport et les autorités organisatrices se sont adaptées, différemment selon leur modèle économique. Les cars Macron qui ne bénéficient d'aucune subvention, ont cessé toute activité pendant les confinements. Flixbus et Blablabus n'ont recommencé à circuler que tardivement (7 et 12 mai 2021) et les autres compagnies ont disparu. Pendant les confinements, la SNCF a maintenu ses dessertes TGV, qui roulent eux aussi sans aucune subvention, mais elle en a fortement diminué le nombre. Pour rassurer les voyageurs potentiels et les inciter à réserver leur voyage, la SNCF a déclaré tous ses billets remboursables jusqu'au dernier moment. Elle augmente désormais prudemment ses dessertes et espère retrouver la fréquentation antérieure. Son

bilan financier est très fragile et inquiète les experts ferroviaires.

La Région Auvergne-Rhône-Alpes a toujours fait circuler des TER, en petit nombre lors du premier confinement mais elle les a maintenus à 100 % lors du dernier, alors que d'autres Régions les avaient réduits (PACA, Bourgogne-Franche-Comté).

VRD a diminué son offre de bus quand les collèges et lycées ont fermé, en appliquant les horaires du samedi à tous les jours de la semaine.

Quand la fréquentation baisse, on peut comprendre que les autorités diminuent l'offre mais c'est un cercle vicieux. Si on doit attendre son bus ou son train pendant 2 heures pour rentrer chez soi, on prend sa voiture individuelle. Quand l'offre est insuffisante, seuls les publics captifs (qui n'ont pas le permis ou pas de véhicule) utilisent les transports en commun. Pour attirer les automobilistes dans les transports en commun, il faut une offre pratique, sûre, compétitive, des dessertes fréquentes. Cela nécessite des investissements et des politiques courageuses.

Le covid ne facilite pas la tâche car les injonctions de distanciation sociale ont fait perdre confiance dans les transports en commun. Tous les transporteurs ont appliqué des mesures sanitaires strictes, port du masque obligatoire, désinfection fréquente des véhicules, mise à disposition de gel hydroalcoolique et l'ont fait savoir avec des campagnes de communication.

La fréquentation a repris après les confinements mais n'a pas retrouvé son niveau antérieur car la crainte des risques de contagion a dissuadé certains. Quand ils ont opté pour le vélo, cela n'a pas eu de mauvaises conséquences, au contraire, mais ceux qui ont repris leur voiture individuelle augmentent la congestion, la pollution et les gaz à effet de serre, tous ces effets délétères pour notre avenir.

Espérons plutôt que la mobilité va décroître, avec des recentrages sur le local et l'essor de la sobriété heureuse !



## Vélo et train : bonnes nouvelles

Constatant le succès de la ViaRhôna et l'affluence des cyclistes dans les trains régionaux, la Région a réagi en mettant en place, à titre expérimental durant l'été 2021, le week-end 2 trains Avignon-Lyon avec 25 places vélo sur réservation (3€). C'est un essai intéressant car les autres TER restent accessibles sans réservation. A noter, tous les cars de la Région acceptent 3 vélos en soute sans réservation.

Le décret sur le nombre minimal de stationnements sécurisés pour les vélos dans les gares vient de paraître. A Valence-Ville, il impose 90 places vélo, à moins de 70m de la gare. On est très loin du compte actuellement. La SNCF va devoir agir avec la ville pour créer ces 90 places sécurisées et abritées.



## Nids de poule : que faire en cas d'accident ?

### Nids de poule et autres défauts de voirie - que faire en cas d'accident

Voici quelques recommandations au cas où, par malheur, vous seriez victimes d'un accident (à pied ou à vélo) mettant en cause "un défaut d'entretien normal d'un ouvrage public" tel que nid de poule, plaque d'égout mal fermée, excès de gravillons, ...

Oubliez vos réflexes de bon citoyen qui vous porteraient, une fois remis du choc initial, à contacter les services en charge de l'ouvrage défectueux pour qu'ils corrigent rapidement le défaut afin d'éviter que d'autres usagers en soient victimes.

Essayez de recueillir les numéros de téléphone d'éventuels témoins de vos malheurs.

Contactez votre assureur pour qu'il mandate un huissier, ou vous autorise à en contacter un, afin qu'il constate le défaut. Une fois le travail de l'huissier réalisé, vous pourrez alors contacter les services en charge.

En effet ce cas de figure est beaucoup moins favorable aux piétons et cyclistes que celui d'un accident avec un véhicule où grâce à la loi Badinter et qu'elles que soient les circonstances, l'assurance de l'automobiliste prendra en charges les dépenses de la victime la plus faible.

Dans le cas qui nous intéresse ici, c'est l'assurance de la collectivité en charge ou de son sous-traitant qui entre en jeu et un récent durcissement de la procédure rend les recours très complexes. D'où la nécessité de rassembler des éléments de preuve avant de contacter « la partie adverse ». Sinon votre assurance aura beaucoup de mal à faire la preuve de votre bonne foi et risque de ne pas couvrir tous vos frais.

## Marquage au sol dans une zone de rencontre

Le début de la rue Barnave situé entre le rond-point des bambous et la bifurcation avec la rue Salengro a été re-goudronné il y a déjà plusieurs mois en effaçant les dessins au sol qui incitaient les automobilistes à ralentir mais rien n'avait alors été marqué. Les habitants se plaignaient à juste titre de la vitesse trop importante des automobilistes dans cette rue qui est une zone de rencontre sans aucun trottoir.

Il n'est pas facile de réduire la vitesse des automobilistes.

Les marquages au sol que la ville de Valence a tracés le 1er juin 2021 seront-ils efficaces ? Le respect des piétons et des cyclistes, qui est la règle dans une zone de rencontre où les automobilistes ne sont jamais prioritaires, sera-t-il effectif ?

Voyons un peu :

- Dans une zone de rencontre, les piétons peuvent marcher sur toute la largeur de la voie. Dans la rue Barnave, sur un côté de la rue, un cheminement piéton est dessiné entre le mur et la file de voiture stationnée. Des voitures ne respectent pas le marquage au sol et empiètent sur la bande pour les piétons. Il ne reste parfois que 60cm de large sur les 1m40 dessinés.
- Dans la rue Barnave, est dessinée une bande cyclable les vélos à contresens des voitures. En fait, sa fonction est de réduire la largeur de la voie pour les voitures. Elle est surtout fréquentée par les piétons.
- Les places de stationnement sont marquées au sol. Cela devrait éviter que les voitures soient garées partout n'importe comment. Hélas certains se garent encore en dehors des places marquées. Seule solution, verbaliser.
- La suite de la rue Barnave, qui n'est pas encore terminée, semble davantage ralentir les voitures grâce aux nombreux zigzags imposés par les stationnements alternés à droite et à gauche de la chaussée.



---

## URBANISME ET SECURITE

---

### Valence obtient le label « Ville à vélo du Tour de France »

**Le Dauphiné l'avait annoncé dans un article de son édition du 14 avril, la ville de Valence a candidaté en 2021 pour obtenir le label « Ville à vélo du Tour de France » attribué pour la première fois par Amaury Sport Organisation (ASO), la société qui organise le Tour de France. Elle n'était pas la seule municipalité à candidater puisque 80 villes ont fait la même démarche.**

Nous n'étions pas trop inquiets sur les chances d'aboutir car on imagine bien que le but de ASO n'est pas de décevoir les villes qui accueillent le Tour de France. D'ailleurs le label comporte 4 niveaux, ce qui laisse une marge de manœuvre pour décerner le label à toutes les villes sans être taxé de le donner à n'importe qui. De fait, toutes les villes candidates ont obtenu le label, les niveaux obtenus allant de 1 à 4 :

- 1 vélo : Collectivité ayant démontré une volonté de promouvoir la pratique,
- 2 vélos : Collectivité ayant une politique de promotion du vélo structurée,
- 3 vélos : Collectivité ayant une politique de promotion du vélo engagée,
- 4 vélos : Collectivité ayant une politique de promotion du vélo exemplaire.

L'attribution était faite sur la base d'un dossier de candidature, et nous pouvons faire confiance à la ville de Valence pour avoir présenté sa candidature sous les meilleurs jours. La municipalité a démontré son savoir-faire en matière de communication, notamment en ce qui concerne le vélo.

Ce qui nous posait problème était la présence du président de la FUB dans le jury et que nous n'ayons pas été consulté alors que la FUB a pour principe de demander l'avis de ses associations membres dès que la question concerne un de leurs secteurs géographiques, en vertu d'un principe de « subsidiarité ».

Comme beaucoup de cyclistes, dont certains se sont exprimés dans la presse locale, nous avons été étonnés que Valence obtienne le niveau 3 vélos, car si nous reconnaissons volontiers les efforts de la ville de Valence, il ne nous semble pas que la politique cyclable de la ville revête un caractère engagé, connaissant les réticences de nos élus à réduire la place de l'automobile, pour sécuriser les déplacements doux.

Voici le commentaire publié sur le site du Tour de France :

*« Valence - Ville d'accueil de nombreux événements de cyclisme d'envergure régionale et nationale (Boucles Drôme-Ardèche, Critérium du Dauphiné, Tour de France pour la 4<sup>e</sup> fois en 2021) depuis plusieurs années et traversée par la ViaRhôna, Valence se montre dynamique dans le soutien aux nombreuses initiatives associatives sur son territoire (ateliers de réparation, vélo-écoles) et encourage l'usage du vélo par les jeunes. Valence travaille depuis plusieurs années au développement de la mobilité cyclable du quotidien à travers la mise en œuvre d'infrastructures cyclables. »*

Les associations de la FUB ayant interpellé leur président Olivier SCHNEIDER au sujet de ce label, celui-ci a dû apporter quelques précisions sur la genèse et le degré d'implication de la FUB dans le processus.

*« La participation de la FUB a été discutée il y a fort longtemps, bien avant le lancement du baromètre FUB, en 2015/2016. Tous les acteurs du vélo ont été interrogés à l'époque, y compris le Club des Villes Cyclables, mais aussi FFC (cyclisme) et FFCT (cyclotourisme). Indiquer que le référentiel a été élaboré avec des experts de la FUB est donc factuellement vrai. Et je ne vous dis pas la « gueule » du questionnaire si la FUB n'avait pas participé.*

*Ensuite, le projet a été rangé dans un tiroir et oublié. L'explosion de la pratique en 2020 a sans doute incité ASO d'y revenir. Évidemment, j'ai bien noté vos préoccupations, mais je ne suis pas excessivement inquiet, car très clairement, c'est le baromètre de la FUB qui va faire foi sur la qualité de la cyclabilité des villes.*

*Comme tout label, le label du Tour a un objectif très différent d'un baromètre. Notamment, le référencement est volontaire (comme pour tout label) et se base davantage sur des critères "sur dossier" que sur un ressenti d'usagers. Ce dernier est très clairement inspiré des villes fleuries ou des villes internet.*

*Pour ma part, en tant que co-auteur des questions (en 2015-2016) on m'a proposé de participer au jury de cette édition. Croyez-moi que je refuserai pour 2022 si le fonctionnement ne change pas pour mieux refléter les remarques des associations.*

*A mon sens, les questions posées sont les bonnes (voir la fin de ce courriel), par contre, c'est la notation qui pose problème, pour deux raisons. Premièrement, le dossier est reçu sur papier et sans vérification sur place, ce qui n'est pas sérieux. Deuxièmement, l'instruction a été donnée à un cabinet privé (dont le nom fait allusion à une capitale de l'Europe du Nord) qui a simplement surnoté, notamment les métropoles et les villes moyennes. Par contre, pour les villes sans association FUB, les retours que j'ai, c'est que cela aide les élus et techniciens à se poser les bonnes questions.*

*Pour la défense d'ASO et du cabinet, il y a eu un emballement totalement inattendu autour de ce label : 80 candidatures reçues (dont la majorité des villes non dotées d'associations FUB) contre 15 attendues. Instruire près de 8000 pages en deux semaines était intenable. Il aurait été plus raisonnable de différer.*

*Sans attendre vos retours, ce que je leur ai d'ores et déjà suggéré pour la suite est de :*

- revoir à la hausse le niveau d'exigence
- proposer une instruction sérieuse (sur place)
- entendre obligatoirement les associations quand elles existent.

*Voilà pour les quelques explications.*

PS : Je vous laisse découvrir les questions posées, qui ne sont pas totalement à côté de la plaque (lire pages 6-7 [https://storage-aso.lequipe.fr/ASO/cycling\\_tdf/v2-candidature-ville-a-velo-2021.pdf](https://storage-aso.lequipe.fr/ASO/cycling_tdf/v2-candidature-ville-a-velo-2021.pdf))

Quelques extraits (merci de m'indiquer lesquelles de ces questions ne conviendraient pas, je leur ferai le retour)

- o exemplarité de la collectivité dans l'incitation à l'usage du vélo par ses employés (flotte de vélos, label employeur pro vélo, plan de déplacement des agents, patrouille de police municipale à vélo, élus aux modes actifs...);
- o l'implication de la collectivité auprès de ses acteurs et de ses événements de « l'écosystème vélo » (soutien aux associations locales, organisation d'évènements pour favoriser le vélo sous toutes ses formes, échanges avec les habitants et les associations).
- o la mise en place d'un plan vélo, d'un schéma directeur vélo, d'un comité de suivi vélo, la prise en compte du vélo dans les documents d'urbanismes, etc. ;
- o la création de pistes ou de bandes cyclables ;
- o la création d'aménagements issus de la démarche «code de la rue» (notamment zones 30, zones de rencontre, aires piétonnes, doubles-sens cyclables, panneaux «Cédez le passage cycliste au feu», etc.) ;
- o l'amélioration de la qualité des aménagements existants (mise en place d'éclairage, reprise des enrobés, etc.) ;
- o la mise en place de charte de qualité ou d'un guide de conception des aménagements cyclables ;
- o l'identification et résorption des coupures induites par les grandes infrastructures (mise en place de passerelles, tunnels, etc.)
- o l'identification et résorption des points noirs en termes de sécurité routière (résorption de discontinuité, reprise d'intersections dangereuses, etc.) ;
- o le jalonnement à destination des cyclistes ;
- o le budget annuel consacré à la création et à l'entretien des aménagements cyclables ;
- o les mesures de sécurité routière permettant notamment le respect des vitesses réglementaires du trafic motorisé.
- o la mise en place de cours de vélo-école, à destination des publics scolaires (notamment dans le cadre de la démarche nationale « **Savoir Rouler à Vélo** »), des publics adultes, précaires ou défavorisés, etc.
- o le soutien à des initiatives privées ou associatives dans le domaine de l'apprentissage de la mobilité à vélo ;
- o les démarches de type « labellisation employeur pro-vélo », « plan déplacement administration » et « plan déplacement établissement scolaire » ;
- o les démarches de soutien aux entreprises, notamment « plan déplacement entreprise » ou «plan déplacement interentreprises».
- o la mise en place d'arceaux fonctionnels pour le stationnement de courte durée (permettant d'accrocher le cadre du vélo) ;
- o la mise en place d'abris à vélos sécurisés pour le stationnement de moyenne et longue durée (notamment autour des pôles d'échange multimodaux et dans l'habitat collectif) ;
- o la suppression de stationnements non-recommandés (type pince-roue) ;
- o les actions de pédagogie (conseils sur choix d'antivols et leur bon emploi) ;
- o les actions de lutte contre le recel (par exemple marquage des vélos) ;
- o la facilité à réparer ou entretenir son vélo sur le territoire : présence de vendeurs de vélos, de réparateurs - fixes ou ambulants, soutien à des initiatives associatives type atelier participatif de réparation (subvention, mise à disposition de locaux, etc.), services éventuellement proposés (pompes/outils en libre-service) ... ;
- o les filières de recyclage et de réemploi des vélos (dons de vélos...);
- o l'organisation de cours d'initiation à la mécanique auprès du public scolaire ;
- o etc. »

**Comme on le voit les critères sont multiples et variés et ne préjugent pas de la cyclabilité d'une ville, mais plutôt de son degré d'implication pour le vélo. On voit notamment que les services apportés par notre association ont pu aider à remplir les critères et à obtenir l'attribution du niveau 3 vélo. Merci REVV !**

**Espérons que ce label sera perçu comme un encouragement plus que comme un but atteint, car le chemin est long avant que les valentinois puissent prendre leur vélo sans appréhension face à l'automobile encore trop envahissante.**

## Vélos & giratoires

**Les giratoires sont toujours plus nombreux dans notre pays et sont autant de problèmes pour les cyclistes qui ne s'y sentent jamais en sécurité.**

De manière générale, les cyclistes ont tendance à rouler le plus à droite possible, ce qui les rend très vulnérables lorsqu'ils coupent une branche de sortie du rond-point. De fait, nous avons recensé sur notre zone de nombreux cas de cyclistes renversés par une voiture sortant d'un giratoire alors qu'ils tentaient de poursuivre leur tour du giratoire.

Sur les **gros giratoires à deux voies**, et contrairement à d'autres pays européens, la France ne pratique pas le pré-positionnement balisé pour inviter les véhicules à se pré-positionner dès l'accès au giratoire sur la voie de droite ou de gauche en fonction de leur destination. La règle générale est qu'un conducteur qui pénètre sur un giratoire comportant plusieurs voies de circulation peut serrer à gauche s'il prend une sortie située sur sa gauche, par rapport à son axe d'entrée.

Dans tous les cas, les véhicules doivent donc se trouver sur la voie extérieure de droite suffisamment avant de quitter le giratoire de façon à ne pas couper la route des autres véhicules. **Cela devient particulièrement problématique si la voie la plus à l'extérieur est une bande cyclable** sur laquelle un véhicule souhaitant sortir ne peut pas se pré-positionner. De ce fait, il va forcément couper la bande cyclable au grand risque des cyclistes poursuivant leur parcours sur le giratoire.

C'est pourquoi nous émettons les recommandations suivantes :

- A l'intention des aménageurs : arrêtez de tracer des bandes cyclables sur le pourtour des gros ronds-points (comme par exemple sur la déviation de Guilhaud-Granges)
- A l'intention des cyclistes :
  - n'utilisez ces bandes cyclables, lorsqu'elles existent, que lorsque vous êtes sûrs de sortir à la prochaine sortie.
  - Sur tout autre partie du giratoire, **positionnez-vous au milieu de la voie de droite** pour obliger les véhicules à se ranger derrière vous et éviter de vous faire cisailier au niveau de chaque sortie.



**Giratoire de Saint-Péray (fin de la déviation de Guilhaud-Granges – branche déviation de Saint-Péray en attente)**

- De même sur les plus **petits giratoires** à une voie (ou à deux voies sans bande cyclable) ne vous serrez à droite que lorsque vous allez sortir. Restez au milieu de la voie de droite le reste du temps.

Malheureusement nous ne pouvons pas obtenir que des logos vélo soient peints au milieu de la voie de droite des giratoires comme cela commence à se faire dans certaines zones 30, car cela serait dangereux pour les motos par temps de pluie.

Enfin pour les **très gros giratoires** où les véhicules roulent de facto à vive allure (sortie du pont des Lômes, sortie de Valence, ...) et en attendant des réalisations spectaculaires à la hollandaise, seule une piste cyclable en site propre, significativement à l'extérieur du giratoire et très bien signalée aux automobilistes doit être retenue.



**Giratoire cyclable suspendu d'Eindhoven**

On peut même envisager sérieusement de donner la priorité aux cyclistes, comme c'est le cas dans l'exemple ci-dessous.



**Giratoire à cycles prioritaires de Bois le Duc**

**A noter que toutes ces recommandations sont conformes aux fiches produites par le CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) qui dépend du ministère de l'écologie, fiches que l'on aimerait bien voir appliquées par les différentes communes de notre secteur !**

## INFOS PRATIQUES REVV

### 10 services gratuits

**pour les adhérents de REVV**  
(services gratuits sauf mention "vente")

#### 1. L'atelier vélo libre-service :

Outillage à disposition pour les réparations courantes, avec les conseils de nos mécaniciens bénévoles.

#### 2. La C.I.S (CIS@revv-valence.org) :

**La Commission Infrastructures et Sécurité** vous sollicite pour réfléchir à l'amélioration des infrastructures et dialoguer avec les collectivités.

#### 3. Le marquage antivol Bicycode :

Gravage d'un code sur le cadre, et inscription dans le fichier national d'identification (1 par an gratuit).

#### 4. Les balades :

Elles sont gratuites, et ouvertes à tous, sans inscription. Pour plus d'informations, vous pouvez consulter le « Programme BALADES » sur la page actualisée sur le du site REVV : <https://www.revv-valence.org/balades>.

Départ : Rendez-Vous au kiosque Peynet.

#### 5. La Maison du Vélo (MdV) :

Le lieu de rencontre et d'échange. Documentation et ouvrages en prêt y sont également disponibles.

#### 6. La Vélo-école pour adultes :

Sur inscription et bilan préalable. Gratuit.

- Apprendre à rouler : Deux ou trois sessions annuelles de plusieurs séances réparties sur deux mois.

- Oser rouler en ville : sessions de REVVSS : voir plus haut, page 9.

#### 7. Vente d'équipements de sécurité :

Gilets fluos marqués REVV et dispositifs réfléchissants.

#### 8. Vente de pièces détachées :

Pièces à tout petit prix, issues du recyclage, à utiliser sur place pour vos réparations dans notre atelier.

#### 9. Vente de vélos réhabilités :

REVV redonne une deuxième vie à d'anciens vélos, destinés en priorité aux adhérents à revenus modestes.

#### 10. Le journal REVVeries :

2 numéros d'information par an, au format papier ou numérique.

Anciens numéros téléchargeables.

**La Maison du vélo** est ouverte :

- les lundis (15h-20h)

- les jeudis (15h-18h)

- 1<sup>er</sup> & 3<sup>e</sup> samedi du mois (15h- 18h)

## Bulletin d'adhésion

**A envoyer ou déposer à la Maison du Vélo**

**1 rue Michel Servet, 26000 Valence**

accompagné de votre règlement par chèque à l'ordre de REVV.

Règlement en espèces possible sur place aux heures d'ouverture. **CB acceptée**

Nom .....

Prénom .....

Date de naissance .....

Nom du conjoint (si adhésion familiale) .....

Prénom .....

Date de naissance .....

Rue .....

Code postal ..... Ville.....

Téléphone.....

E-mail.....

**Participation bénévole aux activités de REVV :**

Je suis prêt à participer à certaines actions de REVV, éventuellement après une courte formation : **Oui / Non**

#### COTISATION

	Individuelle	Familiale
Standard	10 €	15 €
Demandeur d'emploi	5 €	10 €
Etudiant	5 €	----

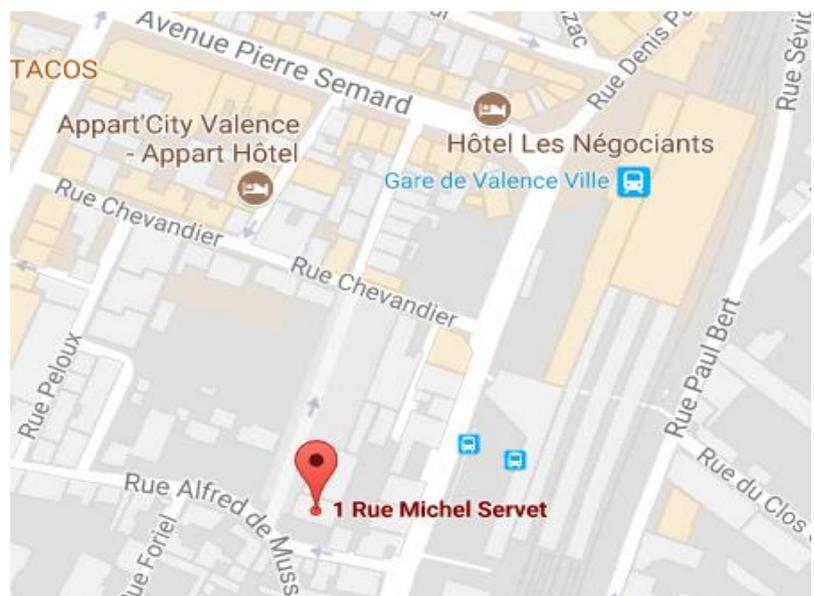
Dons et soutiens ..... €

Ci-joint mon règlement total de ..... €

## L'adhésion en ligne : c'est pratique !

Rendez-vous à l'adresse : <https://urlz.fr/arv7>

Attention, les dons demandés sont facultatifs et ne vont pas à REVV, mais à HelloAsso, qui est une société à but lucratif.



Pour plus de précisions  
consultez le site de REVV :

[www.revv-valence.org](http://www.revv-valence.org).

