

REVVeries

Tirage papier : 2000 exemplaires

Mesures COVID 19 : diffusion au format numérique
+ tirage papier 250 ex. non adressés

N° 47 - Décembre 2020

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.revvalence.org - 09 80 91 94 97
Permanences & horaires : voir page 15



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

LE MOT DU PRESIDENT

Nous sommes sortis du confinement, mais nous ne sommes pas encore sortis d'affaire ! Le virus est encore là, pour quelques mois voire quelques années et il va falloir vivre avec. Heureusement le vélo va nous y aider, en facilitant les mesures barrières, en nous maintenant en bonne santé et en nous aidant à faire des économies. Les gens ne s'y sont pas trompés et l'usage du vélo a connu une fois de plus un engouement, comme à chaque nouvelle crise depuis 25 ans, qu'elle soit sanitaire, énergétique, économique ou sociale. Et il ne faut pas s'en étonner, les avantages du vélo sont tellement énormes que chaque fois que les gens sont amenés à devoir changer leurs habitudes ils découvrent vite l'intérêt de ce mode de déplacement rapide, pas cher, convivial, source de bien-être et de bonne santé. La crise de la COVID19 nous aura fait sans doute gagner quelques années dans la courbe de progression inexorable du vélo. Alors, devant l'urgence climatique et écologique qui nous impose de changer nos modes de vie n'attendons pas la prochaine crise pour nous apercevoir une fois de plus des avantages du vélo. Nos décideurs doivent rééquilibrer les investissements et le partage de l'espace en ville en faveur des modes doux et oser aller à l'encontre des mauvaises habitudes ancrées dans les esprits depuis les 30 glorieuses. La part du vélo à Valence est inférieure à 5%, alors que 50% de nos déplacements font moins de 3 km !

Nicolas

CONCERTATION A GEOMETRIE VARIABLE

En début d'année nous avons transmis un questionnaire aux candidats aux élections municipales. Ce questionnaire concernait de nombreux sujets en liens avec le développement des modes de transports alternatifs à la voiture et vous avez pu consulter sur notre site des tableaux récapitulatifs comparant les réponses des différents candidats.

Il est un groupe de questions auxquelles tous les candidats ont répondu positivement, c'est celui de la « Concertation sur les aménagements ». Les deux questions étaient :

1. REVV souhaite rencontrer régulièrement (au moins deux fois par an) les services techniques en présence des élus référents pour discuter des aménagements. Organisez-vous de telles rencontres ?
2. Consulerez-vous REVV en amont chaque fois que des travaux concernant les déplacements seront envisagés ? Organisez-vous des réunions de chantier

Puisque tous les candidats ont répondu par l'affirmative, vous en déduirez aisément que tous les élus sont d'accord pour mettre en œuvre une telle concertation. Le moins que l'on puisse dire c'est que tous n'interprètent pas ces deux engagements de la même manière et lorsque vous aurez lu l'intégralité de ce numéro il ne vous échappera pas que l'application de ces engagements est à géométrie variable.

A noter que pour y répondre nous aurions besoin de REVVeurs référents pour établir un dialogue avec les communes de Portes les Valence et St Marcel les Valence.

COVID-19

POUR SE PROTÉGER ET PROTÉGER LES AUTRES,
LE VÉLO est mon geste barrière



Réduit le risque de contamination par contact avec les surfaces



Évite l'engorgement de nos villes



Offre une activité physique régulière, renforce le système immunitaire, réduit les risques de diabète et de surpoids



Améliore la qualité de l'air



Soulage les axes forts et allège les transports en commun

COVID toujours...

En raison de cette nouvelle période de confinement la MAISON DU VELO est actuellement FERMEE.

Nous vous remercions pour votre compréhension.

Sachez cependant que les responsables et membres actifs de l'association poursuivent les démarches possibles, et que certaines réunions sont programmées en visio-conférence, accessibles à tous.

Consultez notre site Internet pour connaître les dernières évolutions.

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 agrémentera leurs salles d'attentes 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 :

LE MOT DU PRESIDENT	1
CONCERTATION A GEOMETRIE VARIABLE	1
COVID toujours.....	2
Recyclez votre REVVeries.....	2
Remerciements.....	2
Mentions légales.....	2
ACTUALITES	3
Aménagements prioritaires pour Valence	3
LES NOUVELLES DES COMMUNES	5
Guilherand-Granges	5
Révision du PLU Valence	6
Valence : Logos-vélos mal positionnés.....	6
Plan vélo à BLV	7
Pont Mistral.....	7
SAINT-PERAY, ou la bouteille à moitié pleine.....	7
VIE ASSOCIATIVE	8
REVV marque les vélos chez Conduent et à la DDT	8
REVV, une association apolitique.....	9
REVV 2020-2021 : Nouvelle activité :	9
Le sénat et le vélo.....	9
LA PRATIQUE DU VELO	10
Le vélo au quotidien tremplin vers le cyclotourisme ?	10
Escapade train + vélo en Drôme nord	12
URBANISME ET SECURITE	13
Stationnement automobile en surface	13
Marquage Bicycode : Enregistrez-vous !	15
Zones 30 et Logos-vélos	15
PROGRAMME DES BALADES REVV A VELO	15
INFOS PRATIQUES REVV	16
10 services gratuits pour nos adhérents	16
Bulletin d'adhésion.....	16

Remerciements

Ont contribué à ce numéro : Nicolas, Claire, Anne-Marie, Lucien, Bernard, Paul, Jean-Luc, Pascale, Marc et bien d'autres...
Mise en page : Jean-Michel

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

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

ACTUALITES

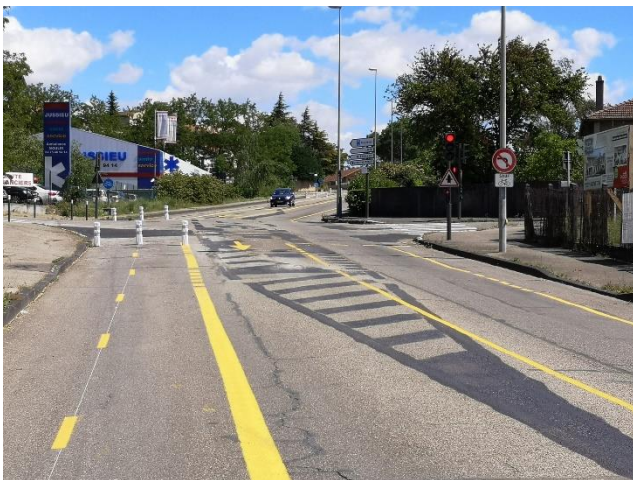
Aménagements tactiques et occasions manquées

Le déconfinement a généré la crainte de voir un report massif des usagers des transports en commun vers l'automobile pour les déplacements du quotidien et le gouvernement a mis en place un certain nombre de mesures pour encourager la pratique du vélo, ce que REVV fait depuis plus de 30 ans. A ce titre, un budget, des réglementations et des fiches conseil ont été développés pour la réalisation rapide d'aménagements cyclables provisoires, rapidement connus sous le terme « d'aménagements tactiques ».

Le principe des aménagements tactiques était :

- de mettre en place des aménagements provisoires réversibles et à coût réduit,
- de les maintenir le temps que les usagers les découvrent et les adoptent, ou pas,
- d'évaluer la fréquentation
- et soit de les pérenniser, soit de les remplacer par d'autres jusqu'à ce que la meilleure solution soit trouvée .

La ville de Valence s'est montrée très réactive et rapidement après le début du déconfinement, quatre aménagements étaient opérationnels et recevaient les corrections nécessaires à une utilisation à peu près sécurisée par les cyclistes qui ont rapidement répondu présents.



Corona piste de l'Avenue du Maréchal Juin

Bien avant leur officialisation, REVV avait publié sur son site un premier jeu de suggestions plus ou moins illustrées et, une fois ceux-ci connus, un deuxième document pointait notre satisfaction devant ce recours aux aménagements tactiques mais aussi nos réserves et présentait des contre-propositions. Dans les 2 cas cela était étayé par un communiqué de presse et vous pourrez retrouver ces documents sur notre site : <https://www.revv-valence.org>

Ce qui a caractérisé ce processus, que ce soit dans le choix des axes à équiper ou dans la décision d'en pérenniser certains ou dans abandonner d'autres a été l'absence totale de concertation avec les usagers. Les seuls contacts que nous avons eus avec l'équipe municipale sur le sujet ont été pour nous entendre reprocher nos prises de positions dans

la presse ! Valence n'est pourtant pas jumelée avec une métropole biélorusse.

Vous avez peut-être (sûrement) expérimenté un ou plusieurs de ces aménagements et si vous avez des avis sur leur pertinence ou, au contraire, la pertinence de leur abandon, n'hésitez pas à donner votre avis sur le site de la mairie. Site sur lequel vous aurez peut-être remarqué que les rues qui vont être remises dans leur état initial vont retrouver un « fonctionnement normal »; le partage de la rue resterait donc un état anormal . Ce vocabulaire en dit long sur le travail qui reste à faire pour s'affranchir de la philosophie du « tout pour la voiture » et ce malgré la vélo-mania post-confinement. Nous avons été contactés par plusieurs organes de presse sur notre position sur la pérennisation ou non des aménagements tactiques et vous pourrez la retrouver sur notre site :

<https://www.revv-valence.org/dossier-propositions-d-amenagements>

Par ailleurs, un des plus gros ratés de cette opération d'aménagements tactiques aura été l'absence de prise en compte du Pont Mistral. Dès le début nous avons appelé de nos vœux une expérimentation d'aménagements cyclables en site propre pour qu'enfin l'on puisse faire progresser une situation contre laquelle nous luttons depuis la création de REVV il y a plus de 30 ans.

A noter que la commune de Guilherand Granges dit réfléchir (avec les autres protagonistes) à l'amélioration de la cyclabilité du pont dans son bulletin municipal de l'été.

Le CD 26, responsable opérationnel du pont, a finalement répondu à notre courrier sur le sujet et « jure » que la réflexion est en cours. Les cyclistes sont habitués à ne croire que ce sur quoi ils peuvent rouler et restent vigilants, comme l'ont démontré les deux dernières véloroutings de juillet et de septembre rassemblant 250 et 150 cyclistes demandant des aménagements cyclables sécurisés plutôt que des aménagements routiers aussi dispendieux qu'obsolètes.

Enfin, il convient de noter que certaines communes limitrophes ont préféré profiter de l'été pour mettre en place de nouveaux aménagements cyclables définitifs et ce dans la concertation (voir le volet « les nouvelles des communes » pour les détails). Comme quoi tout n'est pas perdu pour les cyclistes du quotidien, bien au contraire.



Aménagements prioritaires pour Valence

Quels aménagements cyclables prioritaires pour Valence ?

A l'issue du confinement, la ville de Valence annonçait la création de 4 nouvelles pistes cyclables temporaires et sécurisées. L'association REVV a salué cette initiative. Puis en septembre, à l'issue de 4 mois d'expérimentation, la ville de Valence a décidé de revenir sur une partie de ces aménagements, dits aménagements tactiques. Pourquoi ? Ce retour en arrière est-il justifié ? Quels aménagements cyclables faut-il mettre en place à Valence et dans l'agglomération ?

Le principe des aménagements tactiques est :

- de mettre en place des aménagements provisoires réversibles et à coût réduit,
- de les maintenir le temps que les usagers les découvrent et les adoptent, ou pas,
- d'évaluer la fréquentation,
- et soit de les pérenniser, soit de les remplacer par d'autres jusqu'à ce que la meilleure solution soit trouvée.

Dans ce cadre il n'est pas illogique que tous les aménagements tactiques ne soient pas conservés en l'état, surtout si la décision s'appuie sur des comptages, comme cela semble être le cas.

Les 4 aménagements « tactiques » mis en place par la ville de Valence :

1) La piste cyclable bidirectionnelle **avenue Gustave André** sera supprimée. Cette piste ne nous semblait pas opportune du fait de la raideur de la portion montante, d'autant que la rue Barnave parallèle à 50 mètres offre un profil de pente beaucoup plus doux et régulier, avec une circulation apaisée. L'entrée sud de la piste par le rond-point était difficile à négocier par les cyclistes (virage à angle droit sur un rayon réduit). C'est le défaut des pistes bidirectionnelles qui obligent les cyclistes à effectuer des traversées de voies contre-nature aux entrées et sorties. Sur l'avenue Gustave André (partie montante) la piste bidirectionnelle prenait la place d'une voie automobile dans le sens de la descente, qui avait été décalée sur la voie bus accolée. De fait cela revenait à prendre la place sur la voie bus en site propre, et non sur les voitures. Le passage par l'avenue de Verdun puis Gustave André pour aller en direction de Romans (Valence 2) quand on vient du centre-ville n'est pas le plus direct. L'avenue de Romans est un axe plus prioritaire, mais sa sécurisation pour les cyclistes demanderait de supprimer du stationnement en surface, voire de la mettre en sens unique, donc des contraintes pour les automobilistes.

2) La piste bidirectionnelle **avenue de la Marne** sera aussi supprimée. Étant parallèle à l'avenue Sadi Carnot, bien aménagée pour les cyclistes et avec un trafic faible, cette piste ne nous paraissait pas non plus prioritaire. D'autant que la piste bidirectionnelle longeait les voitures garées, d'où un risque avec l'ouverture des portières.

3) La piste bidirectionnelle **avenue du Maréchal Juin** est maintenue mais elle fait débat. La critique principale vient du sentiment d'insécurité de la part des cyclistes qui la remontent vers l'hôpital et qui se font frôler par les voitures descendant à bonne vitesse (autorisée jusqu'à 50 km/h). Si la piste est pérennisée il faut une séparation physique qui protège les cyclistes en cas de perte de contrôle d'un véhicule, comme un muret en béton, au lieu d'une simple bande de peinture. Avec le risque que la largeur devienne insuffisante aux heures de pointe lorsque le nombre de cyclistes augmentera. Il y a aussi le problème des entrées-sorties obligeant à changer de côté. Nous attendons de voir ce qu'il en sera de l'aménagement définitif.

4) Les aménagements provisoires sur le **carrefour entre l'avenue de Chabeuil et le boulevard Churchill**, bien que moins spectaculaires que les autres, sont conformes à nos attentes et doivent être pérennisés.

Deux aménagements sur 4 supprimés, c'est beaucoup. (La ville de Paris a annoncé garder la totalité de ses aménagements tactiques). REVV regrette de ne jamais avoir été consulté. En outre, parmi les raisons invoquées pour la suppression de ces 2 aménagements tactiques, figure en première place la perturbation du trafic automobile. Cela montre une fois de plus que tant que l'on n'acceptera pas de reprendre un peu de place sur la voiture, la cause du vélo n'avancera pas.

De quels aménagements a-t-on besoin en priorité ?

L'idéal serait un réseau continu, sécurisé et indépendant du trafic automobile. Certaines villes s'en approchent, plus souvent en Europe du Nord. Même les enfants peuvent alors se déplacer seuls à vélo. Nous en sommes loin même si le nombre de cyclistes a bien augmenté depuis le confinement.

Les priorités actuelles de REVV sont :

- L'aménagement du **pont Mistral** avec des voies en site propre pour les vélos et les bus.
- L'aménagement sécurisé de l'**avenue de Romans** jusqu'au boulevard Kennedy.

En effet, alors que le centre-ville avec ses voies bus vélos et ses zones piétonnes est assez amical pour les cyclistes, il manque des liaisons sécurisées avec l'agglomération côté Ardèche et avec le plateau.

A défaut d'un réseau cyclable indépendant, les cyclistes ont besoin de bandes cyclables bien larges, 1m50 avec des zébras pour s'éloigner des portières comme dans la rue Sadi Carnot, et si la place manque, les logos vélo doivent être dessinés au milieu des voies étroites comme à Guilhaierand-Granges. Ces logos légitiment le cycliste pour prendre sa place dans la circulation, en lui évitant les portières et les dépassements dangereux.

Nous avons aussi besoin de davantage d'arceaux et de parkings vélo sécurisés, en particulier près de la gare car en combinant vélo, train ou car, on peut aller quasiment partout sans utiliser de voiture.

LES NOUVELLES DES COMMUNES

Guilherand-Granges

La ville de Guilherand-Granges n'a pas choisi de mettre en place des aménagements tactiques, comme sa voisine Valence, mais a plutôt tablé sur la poursuite d'aménagements cyclables définitifs, dans la concertation.

Nous avons ainsi été conviés à une réunion début juillet au cours de laquelle nous ont été présentés :

- Le projet de mise en place progressive d'une zone 30 à la sortie du pont Mistral :

La première phase a été réalisée pendant l'été et comme nous le demandions depuis longtemps et après une première expérimentation vers Auchan, de gros logos vélo ont été peints au centre des voies pour inciter les cyclistes à prendre leur place. A ceux qui trouvent cela dangereux (surtout en famille) et insuffisant, nous concédons que la mise en place de bandes cyclables ou mieux de pistes en site propre est bien sûr toujours préférable mais qu'il faut composer avec toutes les contraintes et dans cette zone la suppression du stationnement, que nous réclamons souvent, ne serait peut-être pas la meilleure solution pour la survie du commerce de proximité. Pour les déplacements en famille, il existe d'autres possibilités dont une piste cyclable (très peu utilisée) rue Pasteur et une future zone de partage rue du Bac. Par ailleurs, cette zone 30 du centre-ville est amenée à s'agrandir : espérons qu'elle englobera très bientôt les mini-zones 30 de l'Agora et de l'école de Provence.

- Le projet de suppression du point noir MacDo :

Ce projet longtemps attendu consistera à rogner l'îlot séparateur qui existe au droit de Mac Do afin de permettre la

poursuite de la bande cyclable jusqu'à l'entrée du giratoire tout en réduisant la largeur de la voie de circulation de manière à réduire la vitesse des voitures.

Ce projet n'a pas pu être réalisé pendant l'été et a été inscrit au budget 2021 de la commune. En attendant et suite à un accident, un marquage provisoire est mis en place afin de sensibiliser automobilistes et cyclistes.

- La volonté de la commune de faire avancer le dossier du pont Mistral :

Comme mentionné dans le bulletin municipal de l'été, la commune, 1ère ville cyclable de Drôme-Ardèche selon le dernier baromètre de la FUB, travaille avec les autres parties prenantes sur l'amélioration de la cyclabilité du pont. Souhaitons que ce sujet aboutisse rapidement.

Concernant les ratés des aménagements précédents, que nous avons recensés dans un document de synthèse présenté lors de la réunion de concertation de février, leur prise en compte reste très limitée pour l'instant et se résume essentiellement à la mise en place d'une continuité de la bande piétons/vélos sur la sortie du parking Auchan faisant perdre leur priorité aux véhicules.

Enfin, dans ce même document, nous avons mis en avant les aménagements vertueux, comme la réalisation d'une bande verte marquant la continuité de la bande cyclable de la rue Montgolfier au niveau de la rue de Narvik. Lors de la réunion, nous nous sommes portés volontaires pour recenser les autres carrefours à risque, où un tel aménagement serait le bienvenu. N'hésitez donc pas à nous adresser un petit dossier sur le sujet pour les carrefours qui vous semblent dangereux pour les cyclistes.



Logo-vélo bien placé au milieu de la voie

Révision du PLU Valence

Cela n'a échappé à personne, la ville de Valence lance à grand renfort de communication une consultation sur la révision de son PLU, qui date de 2013. Il est normal qu'un PLU soit revu périodiquement pour l'adapter à la réalité du terrain, propre à chaque ville, qu'il est difficile de percevoir du premier coup, et parce qu'elle évolue avec le temps et le contexte. Cela permet aussi de tenir compte du retour d'expérience. Il est nécessaire que la concertation (obligatoire car inscrite dans la loi relative aux PLU) fasse ressortir les attentes de la population en matière de politique cyclable et que le PLU qui en résulte soit plus exigeant dans ce domaine.

Le vélo est un outil incontournable pour atteindre les objectifs fixés par les élus :

1. « Apaiser la ville » : Les vélos qui remplacent les voitures sont beaucoup moins bruyants, ils provoquent moins d'accidents graves et par leur nombre ils incitent les automobilistes à rouler moins vite et plus prudemment.

2. « Mettre en œuvre la transition écologique » : Un vélo consomme beaucoup moins de ressources qu'un véhicule automobile pesant 1,5 tonne en moyenne, et il ne pollue pas.

3. « Agir pour une ville équilibrée et attractive » : Le vélo permet des déplacements très rapides dans un rayon de 3 km ce qui réduit les distances perçues (à vélo on est moins ralenti par les bouchons et on ne perd pas de temps à se garer). Les villes les plus cyclables, notamment en Europe du Nord, ont toute une image attractive, symbole de qualité de vie et de dynamisme économique et culturel.

Il faut aussi souligner l'intérêt des déplacements à pied. Il est important que le PLU devienne un outil pour préserver les itinéraires piétons à l'intérieur des quartiers. On a vu souvent des passages entre les maisons ou les immeubles supprimés à l'occasion d'une nouvelle construction ou suite à la pression des riverains. Il est parfois difficile de circuler à pied sur les trottoirs trop étroits ou encombrés de poteaux ou de mobilier urbain.

Le manque de stationnement pour les vélos dans l'habitat collectif est un frein majeur à son utilisation. Le PLU initial avait un niveau d'exigence plus élevé que la loi votée en 2012. Et puis avoir un bon PLU est une chose, mais le faire respecter est un autre chose. Il faut que les services techniques aient les moyens de vérifier en détail la conformité des permis de construire et que les élus ne cèdent pas aux pressions des promoteurs immobiliers. On voit encore aujourd'hui trop de permis de construire accordés à des projets immobiliers qui ne respectent même pas la loi qui impose un quota de surface et un minimum d'accessibilité pour les garages à vélo. Et pourtant on est très loin de ce qui est demandé pour le stationnement automobile !

Dans le cadre de la concertation il est important que les habitants s'expriment pour demander à ce que le PLU revu permette de donner plus de place aux déplacements doux, en participant pleinement aux réunions de concertation organisées par la ville de Valence. Toute autre forme de communication peut aussi être utilisée pour donner son avis aux élus : courriers, méls, stand dans l'espace public, etc.

Valence : Logos-vélos mal positionnés

REVV dénonce depuis longtemps les bandes cyclables et les logos-vélo au sol qui incitent les cyclistes à raser les voitures garées le long des rues.

On sait désormais que l'ouverture des portières est la **deuxième cause des accidents graves** chez les cyclistes, après les angles morts sur les poids lourds.



Cela touche particulièrement les cyclistes novices inexpérimentés à qui malheureusement personne n'a expliqué le danger, ceux-là même que l'on voudrait encourager.

On peut comprendre la réticence des élus à supprimer le stationnement automobile le long des rues, difficile à expliquer aux automobilistes depuis si longtemps habitués à accaparer l'espace public. Mais s'entêter à ne pas vouloir supprimer ou déplacer des logos mal positionnés au sol, là, on ne comprend plus.



Exemple de logos-vélos mal placés, avenue de Chabeuil

Et pourtant c'est bien l'attitude de la ville de Valence qui répond négativement à nos demandes.

Plan vélo à BLV

La ville de **Bourg-lès-Valence** a élaboré un nouveau schéma directeur cyclable qui a été présenté aux associations le 25 mai. Il a vocation à identifier les axes de circulation prioritaires pour les vélos et les points noirs à résoudre.

Lors de la présentation, REVV a rappelé l'intérêt des zones 30, qui devraient concerner tous les quartiers à vocation résidentielle, avec des délimitations bien marquées et des Doubles Sens Cyclables généralisés dans les rues à sens unique pour les automobiles. Depuis longtemps REVV demande des zones 30, à l'exemple de Valence qui a commencé une politique d'extension de ces zones à partir de 2012. Les Doubles Sens Cyclables y sont généralisés, même dans des rues étroites, et cela au bénéfice de tous les usagers.

Sur l'**avenue Marc Urtin**, déjà en zone 30, où certains cyclistes préfèrent rouler sur la voie de circulation automobile et au milieu pour ne pas se faire doubler dangereusement du fait de la largeur insuffisante, REVV demande des logos-vélo au centre pour que les automobilistes réalisent qu'ils y ont leur place et qu'il n'est pas nécessaire de klaxonner (ce qui rappelons-le est interdit en ville).

Pour les cyclistes expérimentés qui roulent à 25 km/h, il est plus prudent de ne pas emprunter les bandes cyclables discontinues qui obligent à slalomer entre les poteaux métalliques qui séparent ces bandes cyclables de la voie automobile. Ces poteaux ont été installés en 2002 à cause des voitures qui se garaient sur les bandes cyclables et bloquaient les bus.

De même les cyclistes qui descendent l'**avenue Jean Jaurès** dans le prolongement sont plus en sécurité sur la voie de circulation que sur la piste cyclable installée sur le trottoir. Sur la piste cyclable, ils peuvent se faire « cisailer » par les automobilistes qui tournent à droite aux intersections et qui ne les voient pas arriver, sans parler du risque de renverser un piéton.

Pont Mistral

Le pont Mistral constitue un des principaux points noirs cyclable de l'agglomération depuis que les voitures ont envahi nos villes, et ce malgré la création des bandes cyclables en 1996 à la demande de REVV. Pour rendre le pont plus sûr pour les cyclistes il faudrait qu'une voie dans chaque sens soit réservée aux modes doux (bus + vélos). Sur le tablier du pont cela ne serait pas difficile car même aux heures de pointe les deux fois deux voies ne servent qu'à stocker des files de voitures mais ne contribuent pas à fluidifier la circulation. Le problème se trouve aux débouchés du pont, là où les différents trafics se croisent et où les ralentissements se créent. Pendant le confinement REVV a demandé aux villes concernées, aux 2 agglos et aux 2 départements de travailler ensemble pour améliorer la situation pour les cyclistes, en réalisant des aménagements tactiques permettant de tester et éventuellement de modifier à moindre coût des aménagements nouveaux. La solution n'est pas simple, notamment à cause du cisaillement des bandes cyclables par les voitures qui changent de direction aux débouchés du pont. Ce qui est sûr et certain, c'est que tant qu'on voudra ménager la chèvre et le chou en ayant peur de contraindre un tant soit peu le trafic automobile, on ne fera que des améliorations à la marge sans effet visible sur la pratique du vélo.

SAINT-PERAY, ou la bouteille à moitié pleine

La municipalité actuelle a marqué de son empreinte la question de la cyclabilité, avec des réalisations qui, peu à peu, rendent justice aux exigences du présent et de l'avenir. Des zones 30 apparaissent sur l'asphalte (rues de la République, Ferdinand Mallet...), agrémentées de quelques pictogrammes vélo. Des bandes voire des pistes cyclables sont créées (Beylesse, D86..) ou judicieusement élargies. Un nouveau parking-relais à la Maladière comporte une station Libélo.

Si l'on ajoute à ce regard provisoire l'aménagement (par la précédente municipalité) des deux rives du Mialan, unanimement appréciées, la liaison Cornas-collège, le projet de raccordement à la Voie bleue, on peut estimer que le bilan, encore une fois, provisoire, est encourageant. Il est en partie nourri par les échos du travail au long cours de REVV et par les nombreux constats et propositions de l'association Yapluka.



Mais il ne faudra pas, on s'en doute, en rester là. Le bouleversement climatique et l'explosion de la pratique de la bicyclette demandent de repenser l'espace urbain en faveur des modes non motorisés et des transports en commun, quitte à réduire l'espace et les énormes moyens traditionnellement dévolus à l'automobile. Alors on peut espérer que la bouteille se remplira plus vite (elle ne débordera jamais !) de parcours en continuité, de signalisation plus étoffée (au sol notamment), de rues apaisées, de réalisations audacieuses et sûres qui permettront d'y laisser partir quotidiennement nos enfants.

Ils seront les premiers à nous en remercier !

Paul Michalon

VIE ASSOCIATIVE

REVV marque les vélos chez Conduent et à la DDT



Depuis 2017, REVV effectue des opérations de marquage contre le vol, dans les entreprises de l'agglomération, afin d'encourager les salariés à venir travailler à vélo. REVV grave les vélos des cyclistes intéressés, donne des conseils sur la lutte contre le vol (tests antivols à l'appui), et sur la visibilité de nuit en distribuant des bâtonnets de rayons et d'autocollants rétro réfléchissants. Le marquage est gratuit, grâce à un financement de Valence-Romans- Déplacement (VRD). Ce service est proposé aux entreprises qui ont signé une convention avec VRD pour développer les déplacements alternatifs à la voiture individuelle.

Dans ce cadre REVV était présent sur le site de l'entreprise Conduent (ex Xerox) à Guilherand Granges le jour du défilé de la mobilité le 22 septembre dernier. Les bénévoles de REVV n'ont pas chômé puisque 38 cyclistes se sont présentés ce matin-là. Heureusement la logistique était prête et REVV a pu répondre à la demande.

Et le lendemain REVV renouvelait l'opération et marquait 24 vélos dans la matinée sur le site de la Direction Départementale des Territoires, rue Laennec à Valence. Bravo aux bénévoles de REVV !



REVV : une association apolitique

REVV a vocation à regrouper toutes les personnes de bonne volonté désirant œuvrer pour limiter l'emprise de la voiture sur notre territoire et pour encourager l'usage de mode de déplacements alternatifs moins délétères pour notre cadre de vie.

Pour aller dans ce sens REVV doit discuter avec tous les élus. A ce titre nous veillons à ne pas prendre position entre les partis politiques, qu'ils soient majoritaires ou minoritaires.

Les membres élus du CA s'engagent à rester impartial et à ne pas prendre de responsabilité ou à s'afficher dans des partis politiques, au risque d'être exclus.

Ce n'est pas de notre part un rejet du politique, mais simplement une clarification nécessaire pour éviter toute confusion et garantir notre indépendance. Mais cela ne signifie pas que les membres du CA doivent s'engager à ne jamais faire de politique de leur vie. A partir du moment où ils ne font plus partie de l'instance dirigeante qu'est notre CA, libre à eux de faire ce que bon leur semble, même si cela ne plaît pas à tout le monde. Il serait totalement abusif de demander aux membres du CA de s'interdire toute participation future à la vie politique

locale sous-prétexte qu'ils ont été un moment dans leur vie engagée dans notre association.

REVV 2020-2021 : Nouvelle activité :

REVV vous propose des REVVSS...

Soit des Ateliers de remise en selle, sur le thème :

« Roulons En Ville à Vélo en **Sécurité** et **Sérénité**. »

Destinés à ceux qui n'osent pas rouler en ville à vélo...

- ✓ *parce que c'est dangereux,*
- ✓ *parce qu'ils ont peur,*
- ✓ *parce qu'ils ont eu un accident,*
- ✓ *parce qu'ils connaissent quelqu'un qui en a eu un,*
- ✓ *parce qu'ils ont déjà failli en avoir,*
- ✓ *parce qu'ils ne se sentent pas assez à l'aise sur leur vélo...*
- ✓ *parce que ...*

REVV propose des rencontres pour comprendre leurs (bonnes) raisons de laisser le vélo au garage et pour les dépasser, afin de **Rouler En Ville à Vélo** avec le maximum de **Sécurité** et de **Sérénité** !

Ces rencontres ont lieu le matin, entre 9h30 et 11h00, à des dates qui peuvent vous être communiquées au téléphone par l'**accueil de la Maison du Vélo** ou sur place lors de vos visites à la Maison du Vélo aux heures d'ouverture (voir dernière page).

Elles durent environ 1 heure et demie, et comportent 2 parties :

Une partie théorique (env. 30 min.) d'échange/discussion sur :

- 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/conspicuité, etc...)
- quelques notions théoriques (statistiques, identification et connaissances des dangers, etc...)

Une partie pratique (environ 1h), sur le terrain, à partir des besoins exprimés par les participants (aller au travail, faire ses courses, accompagner des enfants, rouler la nuit ou le soir en hiver, sous la pluie, etc...), par groupe de 3 ou 4 maximum (+ l'accompagnateur), pour la mise en situation dans la ville.

Donc venir avec un vélo en état de marche ou plus exactement de roulage !

- ✓ *Il est conseillé de s'inscrire de préférence 8 à 10 jours avant.*
- ✓ *Les sorties se font sous la responsabilité individuelle de chacun.*

Le sénat et le vélo

Le vélo, cette bonne blague !

"N'en riez pas...", déclare Jean Castex aux sénateurs ce 17 juillet au Palais du Luxembourg, « Les pistes cyclables ne sont pas des gadgets » !

La crise sanitaire a révélé à l'évidence les vertus du vélo : économique, autonome sans consommation d'énergie sans pollution et sans hypothéquer l'avenir. Mais ces faits d'évidence ne sautent pas aux yeux de tous. Il aura fallu à la majorité des élus, plus de 30 ans après la création de REVV pour en percevoir tous les bienfaits.

Etonnant non ?

Et lorsque le 1er Ministre s'adresse aux sénateurs, il le fait avec précautions se gardant de toute exagération ! De fait, il défend essentiellement le VAE, le vélo à assistance électrique. Il aurait été probablement mal venu de leur demander d'enfourcher une bicyclette ordinaire sur laquelle on ne progresse qu'à la force de ses mollets...

Plus sérieusement, pour appliquer les mesures nécessaires la réaction doit être plus rapide que le changement. De fait les déclarations d'intention et les comités Théodule ne suffisent pas.

Le « train de Sénateur » n'est plus de mise, il faut changer de braquet !

Lucien Alessio

LA PRATIQUE DU VELO

Le vélo au quotidien tremplin vers le cyclotourisme ?

Comme beaucoup de nos concitoyens, vous venez de rejoindre la communauté des vélotafeurs (le vélotaf est le fait d'utiliser le vélo comme moyen de transport pour ses trajets domicile-travail ou pour ses déplacements professionnels), ou a contrario vous utilisez depuis longtemps votre vélo pour tous vos déplacements au quotidien; dans les deux cas vous vous dites peut-être qu'il est temps d'expérimenter une pratique plus ludique. Cet été a vu de nombreux cyclistes, jeunes ou moins jeunes, transformer les contraintes engendrées par le virus en une belle opportunité pour se mettre au cyclotourisme et découvrir la France au doux rythme du pédalage.



Camping-Cycle 2 places au bord du Lot

Seul, en couple, en famille ou en groupe, il existe de multiples variations; de gîte en gîte (ou en hôtel), en autonomie on parle alors de cyclo-camping et même pour les plus radicaux de cyclo-camping sauvage. En groupe on peut aussi faire appel à une voiture suiveuse (conduite à tour de rôle) pour transporter le matériel de camping et ainsi limiter le budget hébergement sans pour autant surcharger sa monture. C'est d'ailleurs, la solution retenue par les organisateurs d'aventures scolaires à vélo comme le périple annuel, de Valence aux Saintes Marie de la Mer, d'une classe du collège Sainte Anne que vous avez déjà pu suivre dans nos colonnes.

Si vous souhaitez, vous aussi, vous lancer dans l'aventure, nul besoin d'investir directement dans une « randonneuse » hyper spécialisée, sauf si vous envisagez d'attaquer directement par un tour du monde. Un VTC ou à défaut un ancien VTT ou un vélo de route, si possible pas trop lourds, pourront facilement être équipés et devenir votre « vélo- sacoches ». Le VTC (ou le VTT) présente l'avantage d'être déjà équipé d'un guidon plat et de jantes plus larges et vous permettra d'envisager des parcours mixtes route et pistes généralement plus agréables et plus tranquilles. De nombreux sites internet sont spécialisés dans les accessoires pour vélos et vous permettront de « customiser » votre machine.

Vous pouvez aussi faire appel à votre vélociste favori qui vous conseillera dans la panoplie à acquérir. Les bénévoles de notre atelier se feront aussi un plaisir de vous assister dans votre démarche.

Premier achat : le porte bagages qui devra être robuste et présenter les renforts nécessaire pour empêcher vos sacoches de frotter contre les roues. Les sacoches devront être choisies avec beaucoup d'attention. Volume, résistance, étanchéité et facilité de désinstallation à l'étape sont les principales caractéristiques à prendre en compte. Une potence relevée, plus confortable, pourra aussi être mise en place, le cyclotourisme se pratiquant rarement le nez dans le guidon . Il vous faudra aussi réviser attentivement vos freins qui vont être mis à rude épreuve du fait de la charge. Le choix des pneumatiques dépendra des types de parcours que vous envisagez. Si vous pensez vous laisser tenter par quelques passages sur piste, évitez les pneus trop étroits ; si vous poussez jusqu'à des passages en terrains meubles (fréquents dans les épopées côtières), privilégiez des pneus assez larges que vous pourrez dégonfler lorsque nécessaire. Dans tous les cas des pneus anti-crevaisson sont recommandés pour vous simplifier la vie. Enfin l'investissement dans une bonne selle et un bon cuissard sera assurément un bon choix.

Une fois la monture équipée, il vous faudra passer par une étape importante dans la culture cyclotouristique : la sélection des bagages à emporter. Discuter avec un habitué ne sera pas inutile à qui veut éviter de se retrouver avec des sacoches et un porte bagages qui déborde d'accessoires non totalement nécessaires. Il est primordial d'adapter son paquetage aux conditions météo que l'on pense rencontrer et de ne pas oublier qu'un bon savon de Marseille et une corde à linge peuvent avantageusement remplacer de nombreux vêtements de rechange.

Côté matériel de camping le choix est vaste, et les équipements au poids optimisé sont maintenant nombreux.

La dernière étape, la plus intéressante, sera de choisir votre itinéraire, à moins que votre tempérament de baroudeur ne vous incite à partir le nez au vent.

Pour une première expérience en local, notre région offre de multiples opportunités (voir article suivant). A commencer par la ViaRhôna mais aussi la Voie Verte le long de l'Isère qui peut être couplée pour les plus courageux (ou téméraires), par un retour à travers le Vercors. L'Ardèche offre de nombreuses et superbes voies vertes et de multiples routes tranquilles. Si l'on souhaite sillonner la Drôme, il faudra souvent se résoudre à partager avec les automobilistes, mais de nombreux circuits peuvent être construits sur de petites routes peu fréquentées. Dans les deux départements il sera souvent possible de terminer la journée par une séance baignade dans un des multiples cours d'eaux.

Si vous souhaitez élargir votre rayon d'action de nombreux circuits sont disponibles sur le site de l'AF3V (Association Française des Véloroutes et Voies vertes) et /ou auprès des offices de tourisme. Ils sont à base de vélo-routes - voies à partager avec les voitures mais normalement sécurisées (le plus souvent par des panneaux demandant aux automobilistes de laisser 1m50 en doublant) et fléchées et

incluent souvent des voies vertes-voies réservées aux déplacements non motorisés.

Les voies vertes empruntent le plus souvent d'anciennes voies ferrées ou les digues de rivières ou de canaux . Notre pays ne manque pas de régions superbes à parcourir à vélo, mais si vous choisissez de vous attaquer à l'Europe, les Eurovélo-routes sont un bon point de départ. Dans tous les cas il est pratiquement toujours possible de charger les parcours sur une application de cartographie installée sur votre smartphone.

Le fond de carte libre d'accès « OpenCycleMap » couvre le monde entier et indique les vélo-routes et voies vertes ainsi que certains parcours cyclables locaux. Si vous ressentez le besoin de vous faire aider sur l'utilisation de ces outils, n'hésitez pas à venir faire un tour à la Maison du Vélo (de préférence le lundi), je vous ferai une petite démo.

Voilà, j'espère vous avoir donné l'envie de préparer vos prochaines vacances à vélo et pour ceux qui s'étonneraient de ne pas voir mentionner ici les VAE, je dirais que vu mon jeune âge, c'est une option que je n'envisage pas encore.

Jean-Luc



Cyclo-camping sauvage en sud Ardèche (bord du Chassezac)



Sur l'Eurovélo 1 au sud de Lisbonne

Escapade train + vélo en Drôme nord

Après la canicule, j'ai eu des envies de voyage tranquille à vélo. J'ai choisi de combiner train et vélo à assistance électrique (VAE) dans la Drôme des collines et les Chambarans pour une escapade de 3 jours.



Départ de Valence en TER pour Saint-Vallier

En gare de Valence, le train partait du quai D. Heureusement, à Valence, nous avons des ascenseurs. En plaçant mon VAE muni de sacoches bien en diagonale, le guidon tourné, la porte a accepté de se refermer et l'ascenseur de fonctionner. Ouf ! Quant à la montée dans le train rien de plus facile. Aucune marche à escalader. La descente à Saint-Vallier s'est effectuée sans problème car nous étions sur le quai du côté de la sortie. Par contre, pour prendre le train à Saint-Vallier vers Valence, mieux vaut avoir un vélo léger facile à porter car l'accès au quai se fait par une passerelle au-dessus des voies. Inutile d'attendre de l'aide du personnel SNCF, la gare est fermée...

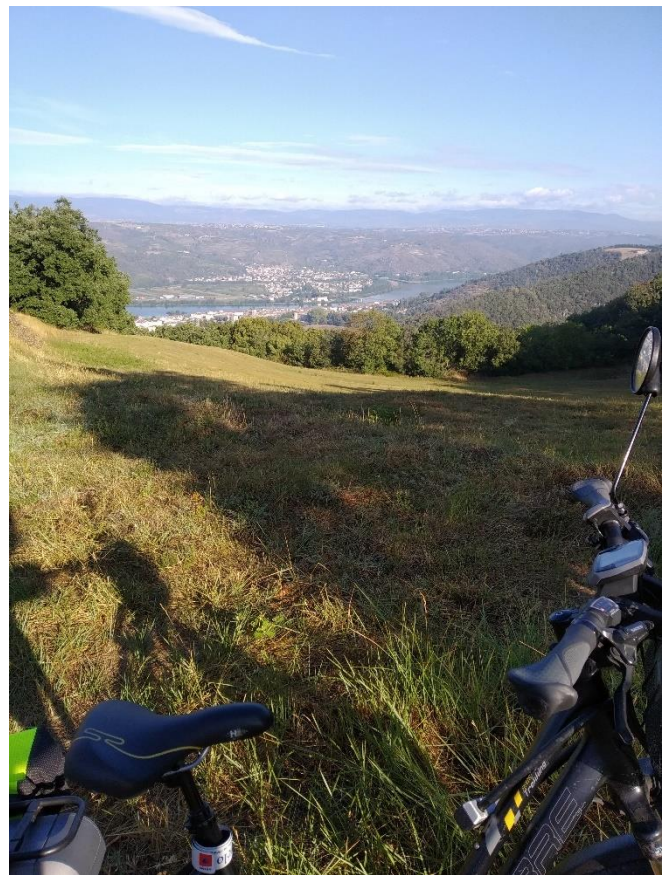


Pour traverser Saint-Vallier et prendre la route de Saint-Uze, je suis passée par le centre-ville, très calme, ce qui m'a permis d'éviter la circulation des bords du Rhône et le tunnel sous la colline, tunnel qui est d'ailleurs interdit aux cyclistes et aux piétons.

J'ai rapidement abandonné la route de Saint-Uze pour grimper vers Saint-Victor. La montée était rude mais la récompense à la mesure : superbe panorama sur l'Ardèche et la vallée du Rhône.

J'ai poursuivi ainsi, par monts et par vaux, pendant 3 jours, n'hésitant pas à faire des détours pour éviter des routes trop circulées ou visiter une chapelle ou un village.

Les paysages sont variés, champs, prairies, bosquets, forêts, villages. Les montées ne sont jamais très longues, du moins comparées aux côtes ardéchoises. La Drôme des collines est bien pourvue en petites routes tranquilles. J'ai suivi plusieurs routes de crêtes avec des panoramas sur la plaine de la Valloire, sur les Chambarans ou le Vercors. J'ai admiré le ballet des hirondelles et leur gazouillis, perchées sur des fils électriques. Quand on approche des Chambarans, vers le Grand Serre ou Roybon, les champs cultivés disparaissent au profit des prairies et des bois. On sent que la nature est plus rude. Les maisons sont plus trapues et font parfois penser au Jura. En redescendant vers Romans, l'atmosphère redevient provençale.



L'architecture des bâtiments est intéressante. Du pisé, beaucoup de galets souvent mélangés avec des briques. Je recommande la visite de la Motte de Galaure, avec son église romane et les restes de son prieuré. Pour Hauterives et son palais du facteur Cheval, mieux vaut choisir une période en dehors des congés pour éviter les flots de touristes.

Avec la carte IGN TOP 100 numéro 157, j'ai choisi mes itinéraires sans difficulté. En cas de doute sur ma localisation, je vérifiais avec mon smartphone.

Je suis rentrée en train, de Romans à Valence, sans aucune difficulté, heureuse de mon périple tranquille. Train et vélo sont vraiment complémentaires !

Anne-Marie

URBANISME ET SECURITE

Stationnement automobile en surface

Aujourd'hui le vélo en ville est devenu un sujet très consensuel, comme l'écologie.

Tout le monde est 100% pour. Les politiques ne sont pas en reste, c'est à celui qui fera la plus belle déclaration solennelle en s'engageant à développer l'usage du vélo. Bien entendu nous n'avons aucune raison de ne pas les croire.

Néanmoins force est de constater que, dès qu'il s'agit de supprimer le moindre stationnement en ville pour sécuriser un itinéraire cyclable, ou décourager l'usage de la voiture, on se retrouve devant un mur.

C'est pire que les vaches sacrées !

Bien que l'automobile soit la raison de la mort des commerces en centre-ville, elle constitue pour nos élus le seul salut possible pour les quelques commerces qui restent. Et puis quand on dispose d'une place gratuite en bas de chez soi on peut comprendre qu'on y soit viscéralement attaché. Cela évite de faire quelques centaines de mètres à pied tous les jours.

Mais comment nos décideurs vont-ils donc procéder pour donner plus de place au vélo, sans en prendre à la voiture ? Vont-ils élargir nos rues ? Vont-ils créer des pistes cyclables en hauteur, suspendues au-dessus des rues ? Ou en sous-sol ? Vont-ils instaurer une circulation alternée ? Telle est l'implacable équation qu'ils vont devoir résoudre s'ils veulent tenir leur promesse.

A moins que les gens finissent par se rendre compte tous seuls de l'absurdité d'utiliser un véhicule de plus d' 1 tonne pour faire les moins de 3 kilomètres qui constituent 50% de nos déplacements ?

Le trottoir

Un lieu de parking pour les autos et de pistes cyclables pour les vélos ?

La définition du trottoir brille par son absence dans le Code de la route !

L'administration est consciente de cette lacune, mais le poids du lobby auto est trop fort. Il n'est pas question de légiférer et d'empêcher les voitures de se garer sur le trottoir. Le statu quo actuel arrange beaucoup de monde !



A ce propos nous devons rappeler les travaux du Code de la rue, dans les années 2006-2009, une instance éphémère de rencontre entre les associations et l'administration en matière de circulation et de modes « doux ». Y participaient des associations représentant les piétons, les cyclistes, les patineurs et les handicapés : Rue de l'Avenir, la FUB, la FFCT, Droits des piétons, AF3V, FFH...

Nous (associatifs) avons bien réclamé une définition précise du trottoir, celle-ci par exemple :

Le trottoir est la partie de la route affectée à la circulation des piétons, distincte de la chaussée et de tout emplacement aménagé pour le stationnement. Le mobilier urbain, affichage, etc., doit y rester limité et ne pas entraver la libre circulation des piétons.



La limite du trottoir est repérable et détectable (par une canne d'aveugle et la rugosité au pied).

Mais nos propositions sont restées sans succès. On peut comprendre qu'à l'origine au début du siècle passé, le Code de la route ait eu pour objectif premier de préciser les règles de la circulation routière, essentiellement interurbaine. Mais justement le Code de la rue avait pour but d'amender ces règles dans un cadre urbain. Et de fait il a permis des avancées notamment en faveur des usagers vulnérables par exemple :

Art. R412-6 Tout conducteur d'un véhicule « ... doit, à tout moment, adopter un comportement prudent et respectueux envers les autres usagers ... Il doit notamment faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagers les plus vulnérables ».

Mais rien pour le trottoir. Une occasion ratée ! Nous attendons toujours sa définition indispensable pour s'opposer aux interprétations diverses et à tous les abus (les stationnements qui limitent, voire interdisent l'accès des piétons, poussettes, etc.). On peut noter que le trottoir n'étant pas une chaussée, et le vélo étant un véhicule il n'a donc pas sa place sur le trottoir.

De fait on constate aujourd'hui que certaines communes mettent à profit les carences du Code De La Route pour prendre des libertés avec les stationnements des véhicules sur les trottoirs, mais également pour s'autoriser de nouvelles pratiques, comme des pistes cyclables et la mixité des cheminements piétons et vélos !

Certes les cyclistes ne sont pas autorisés à rouler sur les trottoirs (exceptés les enfants jusqu'à 8 ans), mais il suffit de décréter que le trottoir est une « Voie verte » pour que cela devienne possible !!!

Là encore le CDLR est en cause, faute de précision sur la définition des Voies vertes et des voies mixtes piétons-vélos. Et là encore ce n'est pas faute pour nos associations d'avoir interpellé les autorités, le CERTU, aujourd'hui CEREMA, qui a la haute main sur le Code de la route. Concernant les Voies vertes, rappelons qu'elles sont dédiées aux

piétons, cyclistes, patineurs et Personnes à Mobilité Réduite (PMR) . Elles sont situées à l'écart de la circulation motorisée, en milieu interurbain soit dans la « nature » d'où leur nom. Elles font partie des « vélo-routes ». Les voies vertes ne sont pas interdites en ville, tout au contraire, c'est un bonheur de pouvoir les emprunter au quotidien lorsqu'elles existent, comme à Valence le long du Rhône, depuis le pont Mistral jusqu'au pont des Lônes. Mais en ville au milieu des constructions diverses, les cheminements éligibles au statut de Voies Vertes sont rares.

Qu'à cela ne tienne, il suffit comme nous l'avons dit précédemment de récupérer certains trottoirs pour les désigner en tant que « Voies vertes » et bien sûr à double sens. Et tant pis si la voie verte en question ne fait que quelques dizaines de mètres car interrompue à tous les croisements de rues comme à Bourg-lès-Valence.

De fait en d'autres lieux Hollande, Belgique, Allemagne, Suisse, et plus rarement en France, on peut noter en ville la présence de voies mixtes piétons-cyclistes que l'on appelle aussi voies partagées, mais qui ne sont pas des voies vertes. Ces cheminements mixtes n'existent pas en tant que tel chez nous. Elles ne sont pas définies dans le CDLR. Pour pallier cette lacune, et toujours lors des travaux du CDLR, la FFCT (les cyclos.) en avait proposé une très bonne définition qui cependant n'avait pas intéressé le CERTU.

Alors peut-on tout faire sur un trottoir ?

Pas tout à fait. Par son jugement n°1102824, du 23 janvier 2013, le tribunal administratif de Strasbourg précise que des zones spécialement réservées aux cycles peuvent être créées sur les trottoirs... à condition que ces zones soient « délimitées et séparées de l'espace réservé aux piétons, qui doit rester normalement praticable par eux ».

Dans la pratique et compte tenu de leur largeur réduite bien peu de trottoirs peuvent supporter une piste cyclable . Tout compte fait il ne saurait y avoir de pistes cyclables sur un trottoir dont la largeur totale est inférieure à 3 m. Soit 1,50 m de piste + 1,40 m pour les piétons + 0,1 m de séparation.



Mais si on ne veut pas « jouer petit bras » nous devons viser des solutions pérennes. Pour organiser le transfert des modes de déplacements de la voiture vers les modes doux et les Transports en commun, nous devons prendre l'espace à la voiture et non pas aux piétons. D'où les bandes cyclables sur la chaussée et non pas des pistes sur les trottoirs. Le trottoir restant un lieu refuge pour les personnes fragiles, sans obligation de circuler, et propice aux échanges apaisés entre les riverains.

Lucien Alessio

Marquage Bicycode : Enregistrez-vous !

Le plan vélo annoncé par le premier ministre en septembre 2018 et inscrit dans la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) voté en fin d'année dernière prévoit l'instauration d'un marquage obligatoire de tous les vélos.

En 2021 cela ne concernera que les vélos vendus neufs, puis plus tard tous les vélos en circulation.

Dans ce cadre un **Fichier National Unique des Cycles Identifiés (FNUCI)** sera créé pour référencer tous les vélos marqués et les coordonnées de leurs propriétaires.

Il remplacera le fichier Bicycode de la FUB, le seul utilisé aujourd'hui par les forces de police, afin de donner un accès à toutes les solutions de marquage et de permettre une libre concurrence. Il est donc important que tous les propriétaires de vélos marqués avec un numéro Bicycode soient enregistrés afin que leurs coordonnées puissent être transmises au nouveau fichier FNUCI qui sera consultable par les autorités publiques.

Et il faut le faire avant le mois de décembre 2020 !

Zones 30 et Logos-vélos

Depuis quelque temps on voit fleurir dans les communes périphériques de Valence de nouvelles zones 30 qui se caractérisent par la présence de gros logos vélo au centre des voies.

Pourquoi ? :

Ces logos sont là pour signifier aux automobilistes qu'ils ne sont pas les utilisateurs exclusifs de la chaussée, mais aussi pour encourager les cyclistes à prendre toute leur place.

Comment ?

Il ne s'agit pas pour les cyclistes de s'imposer de toute force au centre ce qui peut « agacer » les conducteurs qui les suivent mais de se positionner de manière circonstanciée afin d'éviter de se mettre en danger.

Quand ?

Cyclistes, vous devez vous mettre au centre chaque fois que la chaussée est trop étroite pour permettre aux automobilistes qui doublent de respecter la distance de sécurité (1m en ville) ou que la chaussée longe une zone de stationnement, en particulier lorsque les voitures sont dans le même sens que vous (voir article sur le risque « emportierage »).

A contrario, lorsque la chaussée redevient suffisamment large pour que vous puissiez circuler loin des portières ou du caniveau, rien ne vous empêche de laisser passer les voitures qui vous suivent.

Enfin, si vous circulez avec de jeunes enfants ou que vous débutez votre carrière de cycliste urbain, privilégiez d'autres cheminements peut-être moins directs.

Si, comme nous, vous souhaitez que Valence se mette aux logos-vélo centrés sur la chaussée, n'hésitez pas à utiliser les différents moyens de communication avec la mairie pour le faire savoir.

PROGRAMME DES BALADES REVV A VELO

1) Les sorties week-end les DIMANCHES :

Une par mois ou par trimestre, (selon météo, et disponibilités et idées de parcours de nos accompagnants bénévoles). Ci-après dates proposées par PIERRE :

Départ à 13 h30 au Kiosque Peynet

Retour des balades vélo autour de 17 h.

DIMANCHE 6 DECEMBRE : annulée par précaution sanitaire

DIMANCHE 10 ou 17 JANVIER 2021 : à confirmer sur le site

DIMANCHE 14 ou 21 FEVRIER 2021 : idem

NB : Si vous vous sentez prêt.e.s à accompagner un groupe pour une balade conviviale à vélo, un DIMANCHE (journée ou demi-journée) d'environ 30 à 50 km (A/R) : n'hésitez pas à prendre contact. Vous pourrez nous faire part de vos propositions et date(s) de disponibilités. Nous vous donnerons de plus amples détails sur la procédure à suivre. Bienvenue à tous-tes...!

2) Les 3èmes MERCREDIS du mois VELO-MOLO

Rdv à 14 h au Kiosque Peynet, avec : RENE.

MERCREDI 16 DECEMBRE 2020 : vérifier si maintenue

NB : Excepté pour la première balade découverte, il est nécessaire d'adhérer à l'association pour les sorties vélo REVV. La plupart permettent de découvrir un site particulier. Sauf avis contraire, il n'est pas nécessaire de réserver. Il suffit d'être présent à l'heure convenue.

Le port du casque est obligatoire pour les enfants jusqu'à 12 ans et conseillé pour les adultes."



Rendez-vous au kiosque Peynet !

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 :
A la portée de tous, sans inscription. Consulter l'agenda actualisé sur le site REVV. Départ : 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. Gratuité.
* 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 11.

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.

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 :

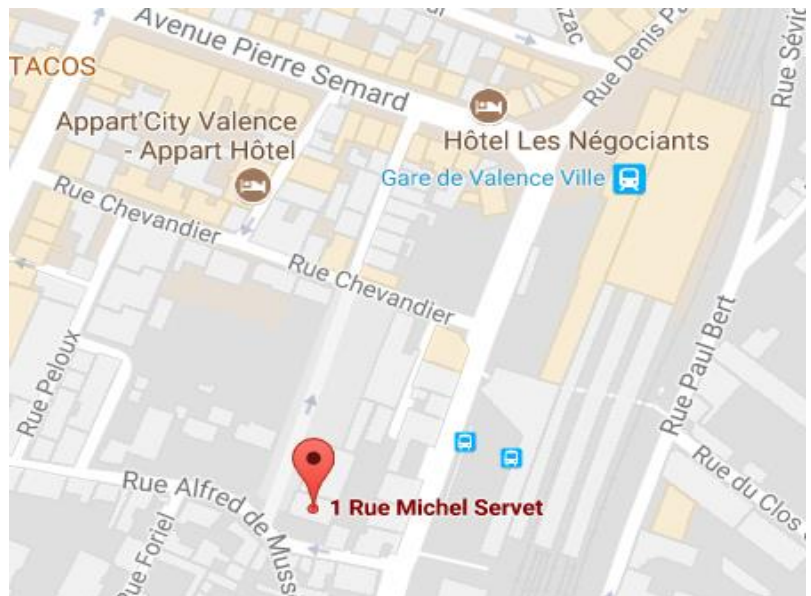
Je suis prêt à participer à certaines actions de REVV, éventuellement après une courte formation : **Oui / Non**

COTISATION	Individuelle	Familiale
Standard	10 €	15 €
Demandeur d'emploi	5 €	10 €
Etudiant	5 €	-----
Dons et soutiens €	
Ci-joint mon règlement total de €	

Nouveau : adhésion en ligne !

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.



Fermeture temporaire
à jour des informations
Consultez notre site pour la mise à jour des informations

La Maison du Vélo est ouverte :
- les lundis (17h-20h)
- les vendredis (15h-18h)
- 1er et 3e samedi du mois (15h-18h)

Pour plus de précisions consultez le site de REVV :

www.revv-valence.org

