

REVVeries

Tirage papier : 2000 exemplaires
diffusion uniquement par courrier électronique & site Internet
N° 46 - Avril 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

Malgré la situation, nous continuons plus que jamais à défendre la place du vélo car il garde tous ses avantages et facilite même la distanciation physique dans nos déplacements.

Nous appelons d'ores et déjà les (re)élus à changer de braquet en matière de politique cyclable. Il faut qu'ils donnent davantage de place aux piétons, aux vélos et aux transports en commun, place prise aujourd'hui par les voitures qui encombrant encore trop nos villes, au détriment de notre qualité de vie, de notre santé et de la sécurité des usagers vulnérables.

C'est pour cela que REVV s'est mobilisé pendant la campagne en soumettant aux candidats un questionnaire afin qu'ils prennent des engagements ambitieux en matière de mobilité alternative à la voiture. Le baromètre des villes cyclable de la FUB l'a une fois de plus montré : nos concitoyens attendent des aménagements cyclables sécurisés pour se mettre au vélo au quotidien et ainsi devenir moins dépendant de la voiture qui grève leur pouvoir d'achat et nuit à leur santé. Il faut consacrer davantage de budgets à la réalisation d'itinéraires sécurisés continus, mais aussi organiser l'intermodalité avec les transports en commun et le train pour que tous les déplacements puissent se faire sans voiture, mais tant que l'on ne touchera pas à la place de la voiture pour libérer de l'espace il est illusoire de croire que l'on réussira à créer les conditions d'un report modal massif vers ces modes doux.

Nicolas



Ce numéro du REVVeries était en gestation depuis plusieurs mois, notamment pendant la campagne électorale. Nous avons été pris de cours par la crise sanitaire qui nous a obligés à arrêter net toutes nos activités et à rester confinés à la maison.

Puis, petit à petit, nous avons repris non échanges par mél et téléphone interposé, nous avons tenu une télé-réunion de CA le 14 avril, et décidé de sortir le REVVeries, où l'on vous parlera d'autres choses que du Covid ! Vous le recevez en version numérique car il ne nous est pas possible de réunir nos bénévoles pour le mettre sous pli.

Merci de votre indulgence si quelques éléments ne sont plus tout à fait d'actualité, compte tenu de l'évolution de la situation.

*L'assemblée générale...
...est reportée en octobre*



Mieux vaut en rire...

La SNCF corrige un bug dans son système de réservation...

...après 7 ou 8 ans !

"Il y avait un défaut de conception dans l'algorithme de réservation SNCF, aussi bien TGV que InterCités à réservation obligatoire : les places vélos étaient associées à des sièges spécifiques, dans la même voiture que les vélos. Et si des passagers sans vélos réservaient ces sièges spécifiques, le logiciel affichait ensuite complet pour les vélos, même si tous les emplacements vélos étaient vides !

Cela ne fait jamais que 7 ou 8 ans au moins que la SNCF avait été interpellée sur ce défaut précis."

Recyclez votre REVVeries

Vous avez lu votre REVVeries : Comment le recycler de façon utile ?
Amenez-le chez votre médecin, votre dentiste ou votre kiné, etc., il agrémente 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
Mieux vaut en rire.....	2
Recyclez votre REVVeries.....	2
Remerciements.....	2
Mentions légales.....	2
ACTUALITES	3
Municipales : questionnaire REVV.....	3
La mobilité des étudiants	3
Echangeur de Montélier : enquête publique	3
LES NOUVELLES DES COMMUNES	4
Le nouveau parvis de la gare de Valence.....	4
Valence : Zone 30 à la Chamberlière	5
Des nouveaux arceaux sur les boulevards	5
Aménagements cyclable à l'Epervière.....	5
Guilherand Granges	7
Bourg-lès-Valence : avenue Jean Jaurès	8
Passerelle Tain-Tournon	9
Non aux cyclistes sur les passages piétons !	9
VIE ASSOCIATIVE	10
Manifestations pour les municipales	10
Why we cycle? Et nous.....	11
Rôle des associations dans l'écomobilité	11
VIE PRATIQUE	12
Nouvel atelier vélo à la MPT centre-ville.....	12
Voyage à vélo, quoi de mieux que le train ?	12
AMENAGEMENTS	13
Retour sur les Double-Sens Cyclables	13
Schéma cyclable départemental de l'Ardèche	13
Enquête baromètre des villes cyclables de la FUB.....	14
Véloforum	14
LOISIRS, TOURISME & VOYAGES A VELO	15
CM1 Archimbaud : tous à vélo !.....	15
INFOS PRATIQUES REVV	16
10 services gratuits.....	16
Bulletin d'adhésion.....	16

Remerciements

Ont contribué à ce numéro : Nicolas, Claire, Anne-Marie, Lucien, Bernard, Paul, Jean-Luc, Pascale, Marc, Annick 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

Municipales : questionnaire REVV

A chaque élection municipale REVV propose à tous les candidats de se positionner clairement et de prendre des engagements.

Cette année nous avons choisi de traiter la mobilité dans son ensemble en incluant la réduction des nuisances automobiles, les bus et le train, car REVV défend aussi la place des piétons et des transports en commun, afin de permettre à tous les habitants de se déplacer sans voiture et ainsi réduire l'emprise de l'automobile en ville.

L'organisation des déplacements étant un sujet important pour la vie de tous les jours, et aussi un domaine dans lequel nos élus locaux ont le plus de pouvoir, il nous a paru nécessaire de proposer un questionnaire ambitieux avec 58 questions, abordant de multiples aspects. Nous leur avons aussi demandé de se positionner sur des sujets qui concernent l'agglo (Valence Romans Agglo, Communauté de Communes Rhône Crussol, et Valence Romans Déplacements) car ces instances sont gouvernées par des représentants désignés par les communes.

Nous avons mis en ligne le questionnaire sur notre site Internet le 15 février, nous avons transmis un communiqué de presse pour inviter les candidats déclarés à s'en saisir, et envoyé le questionnaire directement à toutes les listes dont nous avons pu obtenir l'adresse postale ou électronique.

Toutes les listes que nous avons pu contacter ont répondu, et nous avons rencontré toutes celles qui le souhaitent. Les échanges furent très enrichissants, certains candidats ayant montré une réelle volonté d'apprendre en matière de déplacement à vélo. Il est vrai que tous les candidats ne sont pas au même point, les sortants étant plus au fait des questions techniques. Nous remercions tous ceux qui ont répondu, étant conscient de l'effort que cela représente, en espérant que nos propositions fassent leur chemin dans les débats des conseils municipaux.

Toutes les réponses au questionnaire reçues ont été publiées sur notre site, et sont toujours consultables. Nous sommes à la disposition des élus pour les aider à tenir leur promesses, et si besoin même à aller plus loin.

La mobilité des étudiants

En décembre un article du Dauphiné Libéré faisait état des problèmes des étudiants Valentinois pour se déplacer, notamment entre Briffaut et le centre-ville.

Leur représentant y dénonçait le manque de stationnement automobile et la précarité financière des étudiants ne leur permettant pas de disposer d'une voiture.

REVV a réagi par un communiqué de presse pour rappeler qu'il existe de nombreuses solutions alternatives à la voiture, beaucoup moins onéreuses. REVV - qui a tenté de prendre contact avec le syndicat des étudiants, mais sans succès pour le moment - invite les étudiants à ne pas suivre l'exemple de leurs aînés qui se sont rendus dépendant de la voiture.

Echangeur de Montélier : enquête publique

La création d'un échangeur autoroutier entre la LACRA et la route de Montélier était inscrite dans les projets de nos autorités depuis longtemps, officiellement pour désengorger les accès route de Chabeuil et au carrefour des Couleures.

Le projet financé par l'état (2 millions d'euros) et le département (4 millions) a été soumis à enquête publique entre le 17 décembre et le 20 janvier. La période choisie pour l'enquête et la taille du dossier très technique mis en ligne était de nature à en dissuader plus d'un, mais REVV a jugé important de réagir.

Le projet n'a fait l'objet d'aucune concertation avec les associations de cyclistes. Il prévoit, comme pour le carrefour des Couleures, la création d'une piste bidirectionnelle uniquement du côté Nord, obligeant les vélos venant de Valence à changer de voie avant et après. Il obligera les cyclistes à traverser des bretelles d'accès entre la LACRA et les 2 ronds-points qui vont être construits de chaque côté de l'échangeur. Le dossier ne précise pas comment se feront ces traversées, mais il est clair qu'aux heures d'affluence ils devront prendre des risques pour s'engager et couper ces voies.

Le projet dégrade la situation des personnes non motorisées désirant transiter entre Valence et Montélier. Il va inciter la population à venir en voiture à Valence, là où il y en a déjà beaucoup trop.

Après les 28 millions d'euros du carrefour des Couleures, ce projet d'échangeur autoroutier ce sont encore 6 millions d'argent public qui vont être dépensés pour le confort de quelques automobilistes et les bénéfices des entreprises de BTP. Il s'agit officiellement de supprimer des bouchons, mais l'expérience montre que tout nouvel équipement routier engendre un trafic supplémentaire qui produit l'effet inverse : c'est un cercle vicieux. L'augmentation de l'offre routière encourage l'étalement urbain, conduisant à rendre les gens toujours plus dépendants de l'automobile qu'ils ne peuvent plus se payer.

Ce n'est pas en offrant plus de routes, plus d'échangeurs, plus de ronds-points et plus de parkings que l'on va diminuer l'usage de la voiture et développer les modes de déplacements alternatifs comme le prévoit la loi d'orientation des mobilités (LOM). Au contraire les seuls remèdes qui ont fait leurs preuves sont la diminution de l'offre et les contraintes sur la circulation. L'urgence climatique impose de réduire le trafic routier qui émet 46 % des gaz à effet de serre sur notre territoire (moitié plus que la moyenne nationale 31 %).

Le 17 janvier sur les 48 contributions à l'enquête effectués par voie électronique et publiée sur le site Internet seules 4 étaient favorables au projet, la très grande majorité dénonçaient ce projet dispendieux et reflétaient le point de vue de REVV.

Nous attendons l'avis du commissaire enquêteur, et même si nous nous restons lucides sur les chances d'obtenir un avis défavorable et de voir le projet recalé par le préfet, nous continuerons à dénoncer cette fuite en avant à contre-sens de l'Histoire.

LES NOUVELLES DES COMMUNES

Le nouveau parvis de la gare de Valence

Point final des travaux sur la voirie du quartier, la rénovation du parvis de la gare vient de se terminer. La ville vante sa multimodalité. Qu'en est-il réellement ? Le nouveau parvis répond-il à tous les besoins des voyageurs ?

Le parvis de la gare est le premier lieu que le voyageur en train perçoit en arrivant à Valence. L'image qu'il donne est donc important. A Valence la première impression est minérale. Quelques arbres en caisse et quelques plates-bandes sur le côté ne compensent pas le sol entièrement minéral. L'architecte a sans doute été contraint par la présence du parking souterrain sous le parvis mais on peut craindre la chaleur en été. Le bâtiment de la gare, construit en 1865 et typique de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée (PLM), est bien mis en valeur.

La deuxième fonction d'un parvis est le lien entre les différents modes de transport. L'orientation, la fluidité et la sécurité doivent être assurées pour tous les modes.

Les automobilistes peuvent arriver à la gare en voiture et la garer dans le parking souterrain sous le parvis. C'est pratique mais coûteux. Les abonnements au mois varient de 42 à 62€. Contrairement à d'autres villes, il n'y a pas d'accord avec la SNCF pour des tarifs avantageux pour les abonnés TER. Pour être déposé en voiture, un espace arrêt-minute est situé à côté de la zone des taxis mais des automobilistes s'arrêtent encore juste devant la gare en perturbant la circulation. La zone des taxis est bien placée avec un espace d'attente ombragée et des sièges abrités par une verrière mais en plein vent. A Valence le mistral souffle assez souvent !

Pour les usagers des transports en commun, la gare routière est bien située, jouxtant la gare ferroviaire.

L'aménagement est très ancien mais encore fonctionnel. Le parvis fait le lien pour les piétons sans dénivelé ni croisement avec les automobiles.

Pour prendre un bus de la ville un arrêt existe à proximité rue Denis Papin et le pôle bus n'est pas très loin.

L'accès à la gare est facile pour les vélos grâce aux voies réservées au bus et vélos rue Denis Papin ou la zone 30 avenue Pierre Semard. Les Libélo sont en nombre avec 20 emplacements situés juste devant la gare.

Si l'on utilise son vélo personnel pour accéder à la gare, où sont les arceaux pour le garer en sécurité ? Très peu, 5 seulement, sont à proximité de l'entrée de la gare. Il faut aller vers la gare routière, après l'arrêt des taxis pour trouver 23 arceaux qui sont d'ailleurs peu utilisés. Par contre certains cyclistes attachent leur vélo aux grilles plus proches, ce qui prouve que les arceaux sont mal répartis sur le parvis.

Il existe aussi une zone pour les vélos au premier niveau du Q-Park.

Mieux que des arceaux pour protéger son vélo que l'on a très envie de retrouver en rentrant de son voyage, un local fermé équipé d'arceaux est implanté juste à côté de la gare routière. Pour y accéder, il faut souscrire un abonnement de 1 € la journée ou 5 € par mois. J'ai testé. Le problème est l'ouverture de la porte qu'un groom très puissant rend difficile, particulièrement quand il faut entrer son vélo tout en tenant la porte ouverte. J'ai renoncé. Ce local est équipé de 16 arceaux donc la capacité totale est de 32 places. C'est bien peu pour une gare qui voit passer 1 800 000 voyageurs par an. Certes, on ne compare pas Valence à Grenoble qui vient d'installer juste à côté des sorties de la gare 2 silos d'une capacité totale de 1150 places mais on ne peut que regretter que le garage des vélos à Valence soit si mal traité alors que vélo et train vont si bien ensemble.





Valence : Zone 30 à la Chamberlière

Valence continue sa politique d'extension des zones 30 commencée en 2012 à partir du centre-ville.

Cette fois-ci c'est sur le quartier de la Chamberlière où la signalisation a été mise en place en novembre. Ce quartier résidentiel avec des écoles était tout désigné. On observe une diminution de vitesse, mais il reste encore quelques automobilistes irresponsables qui continuent à rouler à plus de 50 km/h, notamment sur la rue Jean Vilar, entre le centre commercial et le rond-point sur la rue de la Belle Meunière. Une campagne de contrôles radars serait utile. Une zone de rencontre, limitée à 20 km/h, serait bienvenue devant les écoles et le centre commercial.

Des nouveaux arceaux sur les boulevards

Le centre de Valence est de plus en plus fréquenté par les cyclistes, surtout depuis que la place de la voiture y a été réduite considérablement avec le réaménagement des boulevards.

Pour répondre à la demande de stationnement des cyclistes la ville a installé cet automne de nouveaux arceaux sur les terrains arborés entre les esplanades piétonnes et la voie bus (modèles d'arceaux fournis par Valence Romans Déplacements). Avec la fin de l'hiver on constate qu'ils sont pris d'assaut. Autant de voitures en moins. Voilà pourquoi il faut continuer à en installer toujours davantage !



Aménagements cyclable à l'Epervière

Le parc de l'Epervière est un espace de verdure et de loisir très prisé des Valentinois, pour les sports de plein air et les sorties en famille.

Depuis la création de la ViaRhôna, avec l'estacade le long du Rhône au sud du passage sous l'A7, l'accès à vélo depuis le centre de Valence en passant par le parc Jouvet est facile et agréable. Les autres accès au parc nécessitent de traverser l'avenue de Provence et de passer au-dessus de l'autoroute par des ponts, au nord et au sud (pont de Mauboule). Pour les habitants des quartiers à l'est du parc (Valensole) l'accès à vélo n'était pas sécurisé et assez dissuasif pour les familles.

Afin d'y remédier la ville de Valence a réalisé cet hiver une piste piétons cycles bidirectionnelle sur le pont de Mauboule et le long du chemin de l'Epervière (qui est en fait une route). La ville a fait le choix d'y consacrer une des 2 voies de circulation, créant ainsi un sens unique pour les voitures entre les deux ponts sur l'A7, dans le sens sud-nord. La piste bidirectionnelle s'interrompt 250 mètres avant le centre aqualudique, laissant place à du stationnement automobile sur 500 mètres. La continuité piétons et cycles vers l'entrée du centre et vers l'entrée par la ViaRhôna au nord est assurée grâce à un chemin en stabilisé dans la zone enherbée et parallèle à la route mise en sens unique. La piste bidirectionnelle reprend au nord après le stationnement automobile sur la route de l'Epervière en sens unique, pour passer sur le pont nord. Elle permet un accès à l'aire de stationnement le long de l'avenue de Provence. La traversée de l'avenue de Provence au niveau du pont de Mauboule est assurée grâce à un carrefour à feux préexistant qui interrompt la circulation pour laisser le passage aux piétons et aux cyclistes vers la rue Monge. Deux arrêts de bus ont été aménagés sur le chemin de l'Epervière, un au niveau de l'entrée du port de plaisance et un autre à l'entrée du centre aqualudique.

La nouvelle piste cyclable bidirectionnelle est de nature à favoriser l'accès des cyclistes et des familles car elle est large, d'un revêtement de bonne qualité et séparée des voitures grâce à des poteaux en bois, espacés tous les 2 mètres. Ces poteaux évitent aussi que les voitures ne viennent stationner sur la piste. La descente du Pont de Mauboule se terminant en virage sur le trottoir, avant la traversée de la route de l'Epervière, une barrière de protection serait plus sécurisante que les poteaux, en particulier aux yeux des parents venant avec des enfants à vélo.

Le sentiment de sécurité sur la piste bidirectionnelle dépend de la vitesse des voitures sur la voie à sens unique qu'elle longe. On peut redouter que les voitures y roulent toujours aussi vite, ce qui est souvent le cas sur les voies à sens unique sans aménagements spéciaux. C'est pourquoi il serait utile de mettre cette voie en zone 30, comme sur la zone de circulation autour du port de plaisance. Cela serait cohérent avec la chicane créée par l'arrêt de bus devant le centre Aqualudique. Une zone de rencontre devant l'entrée du centre serait aussi une option intéressante. Ainsi on limiterait le risque de voir cette route devenir un itinéraire de délestage, phénomène courant depuis la diffusion de l'application Waze sur les smartphones. Pour les cyclistes rapides et expérimentés ne voulant pas perturber les

usagers de la piste bidirectionnelle des logos au milieu de la voie seraient appréciables et inciteraient aussi à réduire les vitesses.

Au sud la piste bidirectionnelle continue sur le pont de Mauboule mais s'interrompt quelques mètres avant l'avenue de Provence, arrêtée par des plots en plastique déformables, dont un a été écrasé. Les voitures qui arrivent de l'avenue et empruntent le pont risquent d'être surprises par le sens unique sur la voie de gauche, ce qui peut les conduire à empiéter sur la sur la voie de droite où peuvent se trouver des cyclistes et des piétons. Le feu pour arrêter les voitures avant l'avenue de Provence, devenu inutile suite au à la mise en place du sens unique, n'a pas encore été démonté, même s'il est masqué par des bandes adhésives. Il semble donc que les travaux pour sécuriser la traversée du pont de Mauboule et de l'avenue de Provence vers la rue Monge ne soient pas terminés.

Au nord sur la zone entre le pont sur l'A7 et l'avenue de Provence les travaux semblent ne pas être terminés non plus. A cet endroit il n'y aucun moyen de traverser l'avenue de Provence en sécurité pour les piétons ou les cyclistes, à qui on déconseille vivement d'emprunter l'avenue très dangereuse. Un accès sécurisé pour les vélos le long de l'avenue de Provence en partant du parc Jouvet serait utile, car l'estacade le long du Rhône n'est pas toujours très praticable notamment en cas de fort vent.

On aurait préféré que la piste bidirectionnelle sur le chemin de l'Epervière ne soit pas interrompue pour créer du stationnement automobile à la place, ce qui aurait simplifié le cheminement. La ville en a décidé autrement craignant que l'offre de stationnement ne soit pas suffisante pour rentabiliser l'investissement du centre aqualudique. Le cheminement pour rejoindre le centre aqualudique depuis la ViaRhôna Nord ou la rue Monge, via la piste bidirectionnelle sur la route et la piste en stabilisé sur la zone enherbée, n'étant pas du tout explicite, une signalétique est nécessaire pour les personnes qui ne connaissent pas les lieux.

En ce qui concerne le stationnement pour la clientèle du centre aqualudique, il est prévu 44 arceaux vélos (soit 88 vélos), 20 places moto et 170 places automobile dans l'enceinte du centre, auxquelles il faut ajouter une centaine de place de parking à l'extérieur sur la route mise en sens unique et une cinquantaine sur l'aire de stationnement le long de l'avenue de Provence (accès par le pont nord sur l'A7). On regrette qu'il n'y ait pas plus de place pour les vélos, étant donné la facilité d'accès à la zone.

Une partie importante du centre aqualudique étant en plein air, on peut s'attendre à un maximum de fréquentation aux beaux jours, justement lorsque la pratique du vélo est la plus agréable.



Guilherand Granges

La réunion avec la Communauté de communes Rhône Crussol (CCRC), annoncée dans notre précédent numéro a finalement eu lieu début février avec la participation du Comité Départemental de l'Ardèche (CD07). Nous avons ainsi pu faire un point assez exhaustif sur les différents problèmes que nous avons relevés et détaillés dans un document illustré de 8 pages :

Sortie du Pont des Lômes :

Le rond-point de la sortie du Pont des Lômes reste un problème de sécurité majeur pour les cyclistes.

La réalisation d'un passage sous-terrain entre les deux giratoires n'est pas abandonnée mais son étude est remise à une date indéterminée... La solution retenue "à court terme" est la réalisation d'une voie cyclable en site propre autour du giratoire de sortie du pont sur les ¾ ouest et nord, le tout couplé à la future finalisation de la voie verte et des bandes cyclables de la déviation.

Déviations ouest (Chemin des Mulets) :

Nous avons pointé la nécessité de corriger les différents aménagements réalisés sur la voie verte à chaque carrefour pour les compléter avec des chevrons pour cyclistes afin de ne pas obliger ceux-ci à descendre de vélo pour emprunter les passages piétons. Ceci permettra de respecter les exigences du code de la route sur la priorité des voies cyclables (voir article dédié dans ce numéro).

Travaux avenue de la République :

Même remarque à de nombreuses intersections que pour le Chemin des Mulets, puisque les cyclistes sont dirigés sur les passages piétons (photo ci-dessous).

Par ailleurs, la solution de voies piétons-cycles en milieu urbain n'étant pour nous qu'un pis-aller, il est indispensable que les cyclistes du quotidien puissent emprunter la rue en toute sécurité. C'est pourquoi nous demandons la mise en

place d'une zone 30 avec logos cycles au centre de la voie à partir de l'entrée de GG en venant de Saint-Péray, jusqu'au 2^{ème} giratoire d'Auchan ainsi que des marquages cycles pour sécuriser les abords de la station-service. Une telle réalisation aurait aussi l'avantage de fournir une amélioration transitoire au problème du point noir au droit de Mac Do.



Zone 30 Montgolfier/Anatole France :

Nous avons pris acte de la mise en place d'une zone 30 entre le Pont Mistral et le carrefour Montgolfier/Anatole France, où se termine la voie piétons/cycles, Zone 30 étendue jusqu'à la Clinique privée Drome/Ardèche. Nous avons rappelé que notre préconisation était l'extension de cette zone jusqu'à l'Agora et l'école de Provence de manière à mettre en place une grande zone 30 en centre-ville.

De telles réunions sont utiles et même indispensables pour nous permettre d'échanger avec les services techniques, et faire part de nos remarques et préconisations en matière d'aménagements cyclables, et nous veillerons à ce qu'elles aient lieu tous les six mois, comme la municipalité s'y est engagée en réponse à notre questionnaire (*) pour les municipales.

(*) réponse au questionnaire consultable en ligne sur le site de REVV



Bourg-lès-Valence : avenue Jean Jaurès

La piste cyclable de l'avenue Jean Jaurès a été créée en 2008/2009 lors de la réhabilitation de cette avenue. REVV n'avait pas vraiment été consulté sinon pour choisir la grosseur des graviers du revêtement de la partie cyclable.

Le choix d'une piste mixte piétons vélos avec un marquage de séparation n'a pas été le meilleur choix car une piste cyclable en milieu urbain **coupée par des rues perpendiculaires** est toujours difficile à sécuriser aux intersections avec des problèmes de visibilité. D'autre part la séparation piétons et vélos est toujours problématique et nécessite une forte vigilance de la part des cyclistes.

Nous aurions préféré une bande cyclable beaucoup plus facile à intégrer avec une bande sécurité pour éviter l'ouverture des portières. C'est d'ailleurs **ce que recommande le CEREMA**, l'organisme qui oriente le législateur pour les nouveaux aménagements.

Faute d'avoir été consultés, nous nous sommes retrouvés avec un aménagement très perfectible et source d'accidents qui sont avérés aujourd'hui. (voir n° précédent).

Les défauts à l'origine ont été :

- Panneau piste obligatoire même pour les cyclistes sportifs dont la vitesse est peu compatible avec celle des piétons.
- Deux intersections avec cédez le passage pour les vélos. Les voitures tournant à droite sont dans leur dos et ne peuvent être vus
- Deux cédez le passage pour protéger les clients de la boulangerie
- Cédez le passage pour permettre aux voitures l'accès à un parking avec un effet de surprise pour les vélos
- Dans le sens de la montée, l'entrée de la piste cyclable est décentrée par rapport au mobilier urbain avec un risque évident de chute contre le trottoir

- Vitesse des voitures toujours limitée à 50km/h ne faisant qu'augmenter le risque de collision aux cédez le passage

Pendant plusieurs années nous avons essayé de faire bouger les choses mais sans résultats. En 2014, une nouvelle équipe municipale sur la base de notre dossier "points noirs" a accepté de nous rencontrer et nous avons eu la surprise d'avoir des interlocuteurs, élus et techniciens, beaucoup plus réceptifs à nos "revendications".

Cela a pris un peu de temps, mais au fil des années tous les problèmes que nous avons cités ont trouvé une solution :

- Barrière recentrée par rapport à l'entrée de la piste cyclable
- Vitesse limité à 30 en cohérence avec l'avenue Marc Urtain et l'avenue Sadi Carnot
- Piste cyclable rendue facultative avec le panneau bleu rectangulaire ce qui permet aux cyclistes rapides d'utiliser la chaussée notamment à la descente
- Priorité aux cyclistes aux intersections par suppression du panneau cédez le passage en accord avec l'article R415-4 du code de la route, et ajout d'un panneau "attention cyclistes"
- Suppression des cédez le passage vélos pour l'accès à la boulangerie au bénéfice des cyclistes
- Suppression du cédez le passage pour l'accès au parking à la montée avec un panneau « attention cyclistes »

Tout n'est peut-être pas résolu car les coupures de la piste cyclable par la rue des Réservoirs et par la rue de la Cartoucherie restent une source d'accident pour les vélos. Cela dépendra du respect de la priorité vélo de la part des automobilistes lors des « tourne à droite ». S'il advenait de nouveaux accidents malgré cet aménagement, il faudra par exemple interdire de tourner à droite pour les automobilistes ou modifier la piste cyclable pour rendre les cyclistes visibles ce qui n'est pas le cas aujourd'hui.



Passerelle Tain-Tournon

Enfin une bonne nouvelle, en fin d'année 2019 la barrière de la passerelle entre Tain et Tournon est libérée !

Depuis une dizaine d'année, les cyclistes étaient obligés de descendre de vélo pour passer. Impossible de passer avec une remorque, un vélo couché, un vélo cargo, les fauteuils, en tandem. La Mairie de Tain avait mis en place cette barrière pour "éviter les incivilités" ! Malgré de nombreuses demandes de cyclistes, de l'association locale et de l'AF3V, rien n'y faisait.



Depuis 2 ans, un collectif "Passerelle Citoyenne" s'est mis en place sur Tain, avec pour maxime "seul on va plus vite, ensemble on va plus loin". Il s'intéresse - entre autres - à la mobilité. Il a relancé la discussion avec les élus et comme cela était difficile, plusieurs vélorutions ont été réalisées en 2019 en passant par la passerelle. Finalement en fin d'année la maire a décidé, d'enlever un "sas handicapé" et de libérer le passage.

Tout le monde se réjouit de cette solution qui facilite le déplacement à pied et à vélo et devrait confirmer de l'inutilité de ces dispositifs. Il est important de faire connaître cette évolution car cette solution devrait faire école partout où ces dispositifs ont été mis en place dans la région comme sur le Chemin de la Chaffine à Portes-lès-Valence tout comme en de nombreux endroit en France.



Non aux cyclistes sur les passages piétons !

Les aménageurs ont trouvé un moyen bas-coût de répondre au besoin croissant d'infrastructures cyclables : ils généralisent les voies piétons-cycles, évitant ainsi d'avoir à tracer des pistes cyclables dédiées, en plus des trottoirs.

Ceci peut être acceptable dans des zones peu fréquentées par les piétons, mais s'avère particulièrement dangereux dans les zones commerçantes où de nombreux piétons cheminent de façon difficilement prévisible pour les cyclistes, ou pire sortent brutalement d'un commerce.

Le résultat est que ces aménagements ne répondent ni à la demande de nos concitoyens désireux de se tourner vers le vélo pour leurs déplacements quotidiens de courte distance (qui souhaitent des infrastructures cyclables sécurisées), ni à celle des piétons chez qui cette cohabitation piétons-cyclistes sur un même espace contribue à développer un sentiment d'insécurité.

Par ailleurs, cerise sur le gâteau, dans de nombreux cas, la traversée des routes ou rues transversales par ces voies piétons-cycles, se fait uniquement par des passages piétons, sans mise en place de chevrons (ou d'une bande verte) signalant le passage des cyclistes.

De fait ceux-ci se retrouvent donc contraint par le code de la route à descendre de leur bicyclette pour traverser à pied (voir article sur Guilhaud-Granges) ! Ceci vous a sûrement échappé, car rares pour ne pas dire très rares sont les cyclistes qui respectent la règle qui dit que, au-dessus de 8 ans, un cycliste doit être à côté de son vélo pour emprunter un passage piétons.



Il est fort peu probable que vous soyez verbalisé, si vous restez sur votre vélo, de même la loi Badinter de Juillet 85, obligera l'assurance de l'automobiliste à couvrir vos dommages corporels en cas d'accident, par contre il n'est pas du tout sûr que cela soit le cas pour les dommages matériels (possesseur de VAE songez-y !). Il faut noter que ce genre d'aménagements, où le cycliste perd la priorité à chaque intersection, est en totale contradiction avec l'article R 415-14 du code de la route, dont nous vous avons déjà parlé, et qui dit qu'une piste cyclable doit avoir le même niveau de priorité que la voie qu'elle longe.

Si l'on veut voir se développer l'usage du vélo au quotidien, il est urgent de corriger ces anomalies, en appliquant les recommandations du CEREMA de façon à permettre aux cyclistes de circuler avec un minimum de contraintes inutiles. Il convient donc de limiter les pertes de priorité des voies cyclables aux seuls cas où la sécurité des cyclistes est clairement en jeu.

VIE ASSOCIATIVE



Manifestations pour les municipales

Afin de faire parler vélo pendant la campagne des municipales, en plus du questionnaire, REVV a organisé plusieurs actions à destination des candidats et des cyclistes.

Le dimanche matin du 10 novembre REVV s'associait au mouvement national « Tous à vélo », initié par l'association locale de Montpellier et parrainé par la FUB, en organisant une balade familiale « engagée » au départ du Champ de Mars. Notre balade le long du Rhône en passant par le Pont des Lônes a réuni une soixantaine de REVVeurs, avec des articles dans les journaux. Le but était d'interpeller les futurs candidats sur la place du vélo dans les programmes électoraux. La date était choisie pour commémorer la manifestation organisée à Montpellier suite à une déclaration maladroite du président de Montpellier Métropole : "faire une infrastructure [cyclable] pour qu'elle soit utilisée par 2 personnes ce n'est peut-être pas idéal". La manifestation improvisée en quelques jours avait réuni plus de 1500 cyclistes avec le slogan "je suis un des deux". Cette mobilisation a remotivé l'association locale et conduit le président de l'agglomération, qui a fait amende honorable, à relancer une vraie politique cyclable.

Le samedi 15 février nous avons organisé la projection publique du fameux film néerlandais "Why We Cycle" à laquelle 4 listes candidates de Valence ont bien voulu assister, répondant à notre invitation (liste Sibiensemble de Nicolas Daragon, Alain Auger, liste Printemps Valence de Florent Méjen, et Michel Quenin). Nous leur avons donné la parole pour présenter leur 3 priorités en matière de politique cyclable et pour répondre aux questions du public.

Plus de 100 personnes étaient présentes, et malgré l'improvisation et la taille réduite de l'écran, le film a été plébiscité. Nous remercions la MPT du Petit Charran pour le prêt de la salle et du matériel de projection. Nous envisageons de reproposer une projection au Lux ou au Navire, afin de faire mieux connaître ce film qui donne une image du vélo loin des idées reçues.

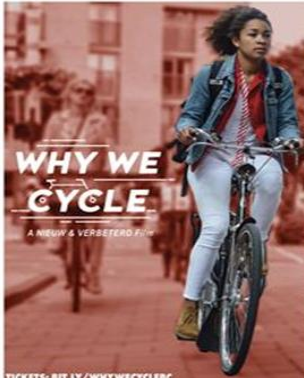
Enfin le samedi 22 février nous proposons aux candidats une sortie découverte à vélo, avec les cyclistes valentinois, sur le Pont Mistral et dans la basse ville de Valence. Les 4 mêmes listes de Valence étaient représentées, ainsi que Wilfrid Pailhes de Bourg-lès-Valence. Le but était de montrer les insuffisances des aménagements cyclables sur le Pont Mistral et aux débouchés et l'envahissement de la basse ville par le stationnement automobile. L'idée d'une voie bus-vélo de chaque côté du Pont Mistral fait son chemin.



Why we cycle? Et nous...

Le samedi 15 février, REVV a organisé une rencontre-débat autour de la projection du film "Why we cycle ?" La soirée s'est déroulée à la MPT du Petit Charran, à Valence, que REVV remercie pour son accueil, avec une belle affluence de presque 100 personnes.

Un des objectifs de cette soirée était, à la suite du questionnaire envoyé par l'association aux différentes listes candidates à l'élection municipale de mars 2020, de leur permettre de présenter leur programme en matière de "politique cyclable".



Ainsi, étaient représentées 4 listes pour Valence et une pour Guilhaud-Granges. Chaque représentant disposait de « 3 minutes pour exposer 3 priorités », pour le vélo.

Nous invitons les lecteurs de REVVeries à se reporter aux documents diffusés par les listes elles-mêmes pour en prendre connaissance et les évaluer avec attention.

Why We Cycle (<http://whywecycle.eu/>) est un film-documentaire de 57 minutes, réalisé par Arne Gielen et Gertjan Hulster et tourné aux Pays-Bas. Il se propose de décrypter les fondements de la culture-vélo de ce pays et pourquoi le vélo y est si populaire. Son propos est original : il souligne, par exemple, que les raisons de cette culture sont difficiles à cerner dans les modèles d'étude, car ils n'obéissent pas toujours à des facteurs rationnels.

Les témoignages et les avis d'experts recueillis vont bien au-delà des arguments habituels pour convaincre des intérêts du vélo (écologique, non polluant, silencieux, faible coût, bénéfice sanitaire, etc...). Ils montrent comment le vélo favorise les relations sociales et inter-individuelles, ainsi que les notions de respect, de négociations et de confiance (mots employés dans les témoignages du film) entre citoyens, et est un des facteurs qui développent le bien-vivre (et bien-se-déplacer) collectif.

Le film insiste également sur les vertus éducatrices et émancipatrices de la pratique du vélo. Un des experts y souligne comment le vélo permet (particulièrement aux jeunes) de s'approprier un territoire... Un autre affirme aussi : « Le vélo a un impact sur la vie publique », et explique comment, par le rapport à l'espace qu'il induit, le vélo influence même la conception d'un urbanisme à taille humaine.

Bien d'autres aspects sont abordés. On peut retenir que ce film démontre les vertus et la valeur humaine d'un « outil », qui n'est pourtant composé que de 2 cercles et 3 tubes, et renforce, s'il en est besoin, la fierté d'être cycliste !

[REVV envisage une nouvelle projection du film dans une salle de cinéma de la ville. Surveillez vos mails !]

Rôle des associations dans l'écomobilité

Une invitation sympa : "Venez nous faire part de votre expérience associative". Pour REVV association trentenaire qui ne se retourne pas souvent sur son passé, c'était l'occasion de faire le point et également de rencontrer et d'échanger avec d'autres associations du domaine.

En réponse à cette invitation de l'association DROMOLIB mi-janvier à Crest, nous avons choisi de témoigner de deux actions phares pour promouvoir le vélo à Valence :

- La création des bandes cyclables pirates du Pont Mistral
- Le Procès Victor Hugo pour obtenir des bandes cyclables dans cette avenue en application de la Loi LAURE.

Deux actions exemplaires de la capacité d'une association à révéler des problèmes ignorés du grand public, et de pointer la mauvaise volonté de certains Maires.

Ces deux témoignages furent accueillis sans enthousiasme excessif ! Les organisateurs préférant le "dialogue constructif" et faut-il le dire nous aussi, pour autant qu'un vrai dialogue soit possible. Cependant lorsque la situation est bloquée, une association qui n'a de compte à rendre qu'à ses adhérents, reste maître de ses moyens d'action pour se faire entendre.

Quelles associations et pourquoi faire ?

On l'a bien compris il y a association et association. Certaines ont des salariés et sont de fait des relais de l'Administration (sans pour autant bénéficier du statut de fonctionnaires...). En conséquence elles proposent des services marchands indispensables pour payer les salaires.

C'est l'occasion pour nous de rappeler les spécificités d'une association de bénévoles telle que REVV, et le modèle que nous défendons :

- Une association à but non lucratif
- Une association indépendante financièrement
- Une association gérée par des bénévoles, sans salarié.
- Des réunions du Conseil d'Administration ouvertes à tous

Le rôle des Associations

Rappelons que lorsque la situation est bloquée, les associations peuvent interpellier les autorités et poser les bonnes questions sans référence à un mot d'ordre venu d'ailleurs ou à une mode.

Mais le rôle d'une association va bien au-delà de son objet propre. Elle crée du lien social, comme le rappelait Jean-Claude Guillebaud, journaliste et écrivain, ancien Président de Reporters sans frontières :

« Le maintien de la cohésion sociale est silencieusement assuré par des milliers de bénévoles, de travailleurs sociaux et de responsables de mouvements associatifs. Ce sont eux qui, au milieu de la crise, tiennent en quelque sorte la maison debout et ouvrent des perspectives. Les acteurs locaux les plus déterminés n'apparaissent presque jamais à la télévision. Ils ne sont pas télégéniques ni tendance. Un fossé se creuse et s'élargit entre les réalités sociales et la représentation que notre pays se fait de lui-même. Le paradoxe de la situation s'énonce en peu de mots : c'est ce qui ne se voit pas qui prépare l'avenir. »

Lucien Alessio

VIE PRATIQUE

Nouvel atelier vélo à la MPT centre-ville

Le projet « Tous à vélo » est né d'un chantier réalisé par des jeunes de la MPT (15-25 ans) pour rénover le local à vélo d'un foyer jeune travailleurs (FJT) situé à proximité de la MPT.

A cette occasion la MPT a pu récupérer une dizaine de vélos qui n'étaient plus en état de rouler. Galaad, un jeune qui fréquente régulièrement la MPT, a émis le souhait de mettre en place un atelier d'auto-réparation pour remettre en route ces vélos et leur permettre de trouver une seconde vie auprès de jeunes en recherche de mobilité.

L'idée était lancée !

La MPT a proposé de mettre en place un atelier d'auto-réparation deux samedis par mois, pour remettre en état les vélos et les prêter à des jeunes qui en ont besoin.

L'inauguration de l'atelier a eu lieu le samedi 8 février

Le premier atelier de réparation a réuni une dizaine de jeunes entre 16 et 25 ans motivés.

Entraide et conseils, prêt des outils ont permis de réparer les vélos usagers. Ces actions permettent aux jeunes de s'investir dans la réparation de leur vélo dans le cadre d'une action une action solidaire.



REVV ne peut qu'encourager ce projet, complémentaire de ses propres activités. Nous prévoyons de les aider à démarrer par le prêt d'outils ou le don de pièces détachées ainsi que des conseils pour des réparations très techniques

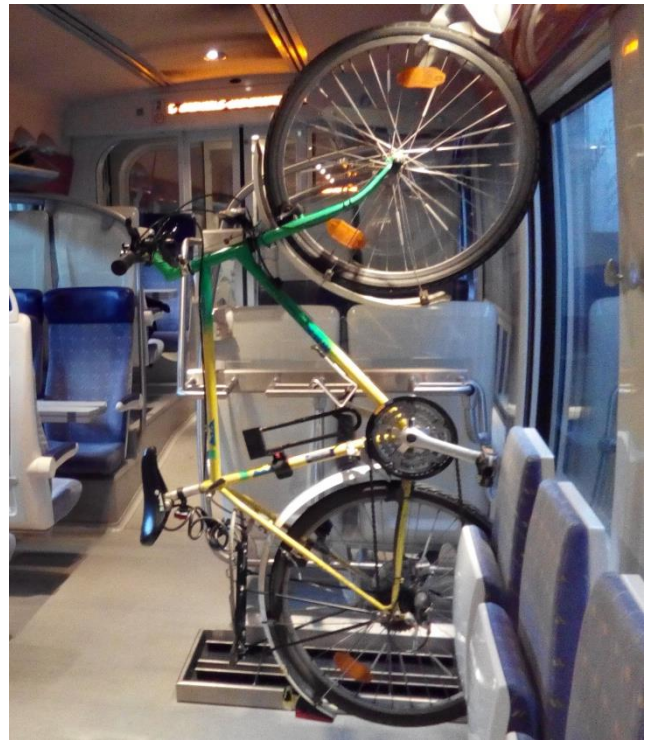
Sabrina BELEFDIL, animatrice jeunesse de la MPT du Centre-Ville, résume en quelques mots ce projet :

- Proposer un atelier de réparations vélos
- Favoriser la mobilité des jeunes de 18/25 ans
- Participer à la promotion des déplacements doux

Infos pratiques :

- > Tous les 2e et 4e samedis du mois, de 10h00 à 12h30
- > Maison pour tous du centre-ville
- > Adhésion obligatoire à la MPT (5,5 € par an)

Informations : 04 75 79 20 11 mptcentreville@mairie-valence.fr



Voyage à vélo, quoi de mieux que le train ?

Que vous décidiez de visiter les châteaux de la Loire, de rallier Strasbourg à Brest ou d'explorer la Belgique ou le Massif central, il vous faudra rejoindre votre point de départ avec votre vélo et quelques sacoches.

Si vous décidez de tout embarquer dans votre voiture, votre circuit à vélo sera nécessairement une boucle, tandis qu'avec le train vous aurez le choix.... si votre vélo est accepté dans le train !

Dans les Trains Express Régionaux, pas de problème. Tous acceptent gratuitement les vélos dans toutes les Régions. Vous risquez seulement d'avoir du mal à monter dans le train les jours d'affluence. Les Régions le long de la Loire l'ont bien compris qui affrètent des trains spéciaux pour transporter les cyclotouristes pendant la belle saison.

La Région Auvergne Rhône Alpes est consciente du problème pour la ViaRhôna mais n'a pas encore mis en place de solutions.

Dans les trains Intercités et TGV, il faut soit démonter son vélo et le placer dans une housse, soit réserver la place pour le vélo en même temps que la vôtre... quand c'est possible. Entre Valence et Paris, je n'ai trouvé aucun TGV qui accepte les vélos non démontés. Restent les TER avec un changement à Lyon et 7h de voyage.

Décidément la SNCF ne veut pas comprendre que les cyclistes pourraient être de bons clients en France comme ils le sont déjà en Suisse, en Allemagne, en Scandinavie, au Benelux...

AMENAGEMENTS

Retour sur les Double-Sens Cyclables

Nous vous en avons déjà parlé mais nous revenons dessus car leur nombre est amené à croître, de nombreux candidats aux municipales s'étant déclarés favorables à la mise en place de « Zone 30 » dans lesquelles tout sens unique doit être en DSC, sauf arrêté municipal dûment justifié.

Pour rappel, il s'agit de permettre aux cyclistes d'emprunter un sens unique dans le sens contraire aux véhicules motorisés.

Les contraintes pour l'aménageur sont relativement légères, la principale étant l'ajout sous le panneau de sens unique, d'une indication « sauf cycles ». La signalisation horizontale n'est pas obligatoire mais fortement recommandée pour rappeler aux automobilistes qu'ils



doivent s'attendre à rencontrer des cyclistes en sens inverse. Ceci est particulièrement important lorsqu'une voie perpendiculaire, ou une sortie riveraine, rejoint le sens unique, car à cet endroit l'automobiliste est surtout préoccupé par les éventuelles voitures arrivant du côté autorisé et pas forcément par les cyclistes venant de l'autre sens.



Le marquage cycle au sol (bande verte, logo vélo, chevrons) est donc très souhaitable dans ces carrefours ainsi que tout ce qui peut permettre de dégager la visibilité et le rappel de la classification de la voie en DSC. (panneau C24c).

Il existe aussi des choses à ne pas faire dans l'aménagement des DSC, comme l'exemple de la rue Gataud où le DSC a été matérialisé par une bande continue qui oblige les cyclistes à raser les murs et surtout les portails où ils peuvent à tout moment être confrontés à un automobiliste ou un piéton tentant de sortir de chez lui.



L'étroitesse de la rue a sûrement favorisé le recours à ce marquage qui visait à protéger les cyclistes en leur réservant un espace dédié, mais l'expérience montre qu'il faut mieux préférer un marquage par des pictogrammes, qui laisse la possibilité aux cyclistes de s'éloigner des obstacles en l'absence de circulation en sens inverse ; le partage de l'espace se faisant alors « à l'amiable » et à vitesse réduite en cas de nécessaire croisement cycle/voiture sans réel risque puisque les 2 parties sont en contact visuels. A noter que la multiplication des DSC fait que de moins en moins d'automobilistes ignorent ce type de partage de l'espace.

Nous en profitons pour rappeler aux aménageurs que nous sommes à leur disposition pour travailler avec eux sur les éventuelles zones à risque des DSC (rues étroites, carrefours, courbes, ...) et aux cyclistes qu'ils ne doivent pas hésiter à utiliser ce type de voies qui sont faites pour réduire les distances de leurs parcours urbains.

Schéma cyclable départemental de l'Ardèche

Le Comité Départemental de l'Ardèche s'est lancé dans la réalisation d'un Schéma Cyclable. REVV avait été convié à un comité technique le 24 janvier avec les représentants des différentes Communautés de Communes de l'Ardèche ainsi que le comité départemental de la FFCT.

Parmi les différents objectifs de ce schéma cyclable, le 1er est particulièrement apprécié par REVV, puisqu'il s'agit de « **Développer la pratique du vélo au quotidien des Ardéchois** », à partir de la mise en évidence de 6 enjeux qui sonnent à nos oreilles :

- Un enjeu de Mobilité
- Un enjeu social
- Un enjeu économique
- Un enjeu de dynamisation des centre-bourgs
- Un enjeu environnemental
- Un jeu de santé

Nous avons ainsi pu participer à un groupe de travail sur ce même sujet.

Ce plan cyclable sera amendé suite à ce comité technique et présenté pour commentaires, aux différentes équipes qui sortiront des urnes.

Une version finale sera élaborée prochainement. Elle servira ensuite de fil directeur et de support aux différentes Communautés de Communes chargées de sa mise en œuvre, ainsi qu'au département pour les aménagements et les actions qui le concernent.

Enquête baromètre des villes cyclables de la FUB

La seconde édition de l'enquête sur internet « Baromètre des villes cyclables » de la FUB a eu lieu cet automne, du 10 septembre au 30 novembre. La première édition avait eu lieu en 2017, pendant les assises de la mobilité, qui ont débouché sur le Plan National Vélo, volet de la loi d'orientation des mobilités (LOM) votée en fin d'année 2018. Elle avait rencontré un succès inespéré puisque plus de 113 000 cyclistes y avait répondu, alors que la FUB en espérait 75 000 ! L'enquête 2019 a connu un succès encore plus retentissant puisque plus de 187 000 personnes y ont répondu, ce qui constitue un record mondial pour ce type d'enquête.

L'enquête 2019 a été programmée par la FUB juste avant les élections municipales afin de faire ressortir le vélo dans la campagne électorale. Cela n'a pas manqué, puisque le sujet vélo a largement alimenté les débats, et encore plus à la suite de la parution des résultats le 6 février.

REVV s'est mobilisé pour que le nombre de répondants soit le plus élevé possible sur le secteur de Valence, afin de donner une visibilité aux avis exprimés au travers de l'enquête. A Valence plus de 741 personnes ont répondu, dont 674 cyclistes soit plus de 1 % de la population ! Dans les communes alentour seul Guilherand-Granges, Bourg-lès-Valence et Montélimar ont dépassé le cap des 50 réponses (respectivement 66, 65 et 55 réponses) donnant droit à une publication sur le site www.parlons-velo.fr

Le cas de Montélimar est remarquable car il s'agit d'un territoire péri-urbain, où la pratique du vélo est habituellement marginale. Un adhérent de REVV a pris l'initiative de diffuser l'information grâce aux flyers fournis gratuitement par la FUB et les habitants ont répondu à son

appel. Cela prouve que l'aspiration à plus de vélo est présente partout, même en zone non urbanisée.

Valence et Guilherand-Granges obtiennent la note D, considérée comme « moyen » par le classement FUB, et Bourg-lès-Valence et Montélimar obtiennent la note E, "plutôt défavorable". Ces notes peuvent paraître mauvaises, mais si on compare ces villes à celles de leur catégories on s'aperçoit que ça n'est pas catastrophique. Ainsi Valence est 11ème sur 69 dans sa catégorie (villes de 50 000 à 100 000 habitants). Dans la Drôme seule les villes de Montélimar (202ème sur 230 dans sa catégorie) et de Bourg-de-Péage obtiennent la note G "très défavorables".

Parmi les points forts de Valence, on note la facilité à trouver un magasin ou un atelier de réparation (merci à la Maison du Vélo), la location de vélo facile (merci VRD) et les doubles sens cyclables généralisés. Parmi les points faibles on note la sécurité des enfants et des personnes âgées et les solutions alternatives sûres pendant les travaux (les travaux de ravalement qui ont interrompu la bande cyclable entre la gare et la Maison du Vélo n'y sont sans doute pas étrangers !).

Au niveau national il en ressort que si les progrès sont réels, ils restent insuffisants. Si seules 43 villes sur les 768 classées ont obtenu une note supérieure à la moyenne, 40% des répondants estiment néanmoins que les conditions de circulation à vélo dans leur ville ont évolué positivement depuis deux ans. Cette perception des améliorations varie avec la taille de la ville : de 27 % pour les villes de moins de 20 000 habitants à 56 % pour les villes de plus de 200 000 habitants.

Véloforum

L'événement vélo en vallée du Rhône cette année. Pourquoi venir ?

- Pour rêver de voyages sur deux roues
- Pour découvrir une pratique du vélo adaptée à ses besoins (usage urbain, velotaf, voyage, loisirs)
- Pour partager avec d'autres passionnés et trouver des informations sur les possibilités de voyage et de déplacement doux

Au programme :

Des films de périple en France et ailleurs, de nombreux stands proposant services et produits pour faciliter la vie à vélo (vélocistes, artisans, offices du tourisme, revues, séjours, auteurs-voyageurs, etc.), une expo photo inédite sur le thème du vélo, des balades...

Véloforum
vallée du Rhône

2-4 octobre 2020 Saint-Péray

Organisé par :
Aventure en solitaire
Saint-Péray

En partenariat avec
AFCV
Clic image

Rêver
Découvrir
Partager

3 jours pour tous les cyclistes, avec un programme de films, conférences, ateliers, bourse aux vélos, stands, animation enfant, expo-photo, etc.

Vous avez envie de rejoindre les organisateurs ou les bénévoles pour participer à cette fabuleuse aventure ? Contactez-nous ! 04 75 59 99 64 / 06 82 08 31 95 contact@veloforum.fr

Il aura lieu au CEP du Prieuré, au cœur de la ville de Saint-Péray dans 7 salles adaptées aux différentes animations, ainsi qu'un espace extérieur pour tests matériel et bourse aux vélos.

LOISIRS, TOURISME & VOYAGES A VELO

CM1 Archimbaud : tous à vélo !

Traversée de la Drôme à Vélo (TDV) 2019 du lundi 3 au 7 Juin 2019. Tous Dans le Vent, vers des déplacements doux et le développement durable pour l'avenir des enfants.

Une semaine ensemble sur les routes de la Drôme de Hauterives à Buis les Baronnies : 217 km et 1500 m de dénivelé positif cumulé avec 24 élèves au départ et 24 élèves à l'arrivée sur leur vélo et 10 adultes agréés très motivés (1 pour 4 enfants).

Un peu d'appréhension avant le départ mais ce projet fait partie du travail de l'école pour aider les élèves à apprendre et à grandir. Un cahier TDV est réalisé par chacun. Toutes les matières du CM1 sont travaillées en lien avec la TDV.

Les élèves et les adultes agréés (parents et adhérents de REVV) accompagnés par leurs 2 professeurs Mme Rullière et Mme Milhaud ont pédalé tout au long de l'année :

- 10 séances à l'école dans la cour et sur le terrain de sport : le respect des consignes et du code de la route, l'apprentissage de la technique et de l'endurance.
- 10 séances sur la route autour de Valence : des séances de 20 puis 50 km, soit 220 km avant de partir.

Enfin nous voilà prêts pour cette expérience exigeante :

- Faire preuve de persévérance
- S'impliquer dans un projet individuel et collectif
- Se déplacer sur la route à vélo

Merci à tous les adultes agréés, sans eux pas de sorties, pas de vélos réparés, pas d'encouragements...

Mille bravos à tous les enfants.

Lundi 3 : nous partons en car vers Hauterives avec les élèves de l'école Seignobos, et à 13h30 nous montons sur nos vélos pour le grand départ.
21,5 km, Hauterives-Claveyson-Chantemerle les Blés.

Mardi 4 : 60,5 km, Chantemerle les Blés-Romans.
Avec le vent de face, quel courage, tous ont bien pédalé et bien dormi dans le beau gymnase du collège de Beaumont.

Mercredi 5 : 45 km, Beaumont Upie Crest.
Toujours un fort vent du sud de face. Bel effort pour tous, bel accueil tous les soirs dans les gymnases. Notre camion suiveur est toujours là, merci aux conductrices et conducteurs.

Judi 6 : 56,5 km. Enfin le mythique col d'Aleyrac. Tant redouté, il s'avère finalement facile car le vent contraire des jours précédents nous a bien endurci et il se décide enfin à tourner et nous pousse. Après le col, les champs de lavande, les oliviers, le changement est progressif entre les paysages du nord et du sud de la Drôme. Le Ventoux en toile de fond. Et les enfants toujours pédalent. Belle énergie !
Le soir, les adultes préparent les tables, distribuent les repas, font sécher les serviettes, réparent les vélos... Les enfants participent par équipe à toutes ces tâches.

Vendredi 7 : 33,5 km Saint Maurice-Buis Les Baronnies
Quelle joie de passer sous notre bannière à l'arrivée à Buis Les Baronnies.

Nous avons tous ensemble réalisé cet exploit et fait grandir notre volonté d'aller jusqu'au bout de l'effort pour réussir.

Merci à tous, et à bientôt sur les routes drômoises.



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, sous les conseils de nos mécaniciens bénévoles.

2. La C.I.S :
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. Deux ou trois sessions annuelles de plusieurs séances réparties sur deux mois.

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 REVVerie
2 numéros d'infos par an, au format papier et numérique. Appel aux numéros téléchargeables.

La Maison du Vélo est ouverte :
- les lundis (15h-18h)
- les jeudis (15h-18h)
- 1^{er} & 3^e samedi du mois (15h- 18h)

Pour plus de précisions consultez le site de REVV :

www.revv-valence.org

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 :

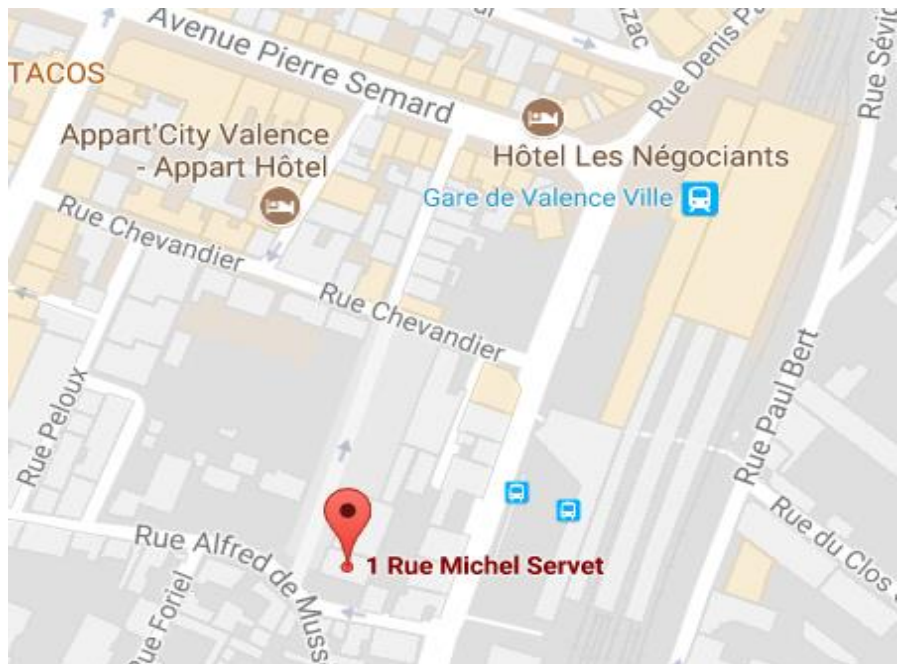
Je suis prêt à participer à certaines actions de REVV, éventuellement après une courte formation : **Oui / Non**

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.



Permanence temporaire
consultez notre site pour la mise à jour des informations

