



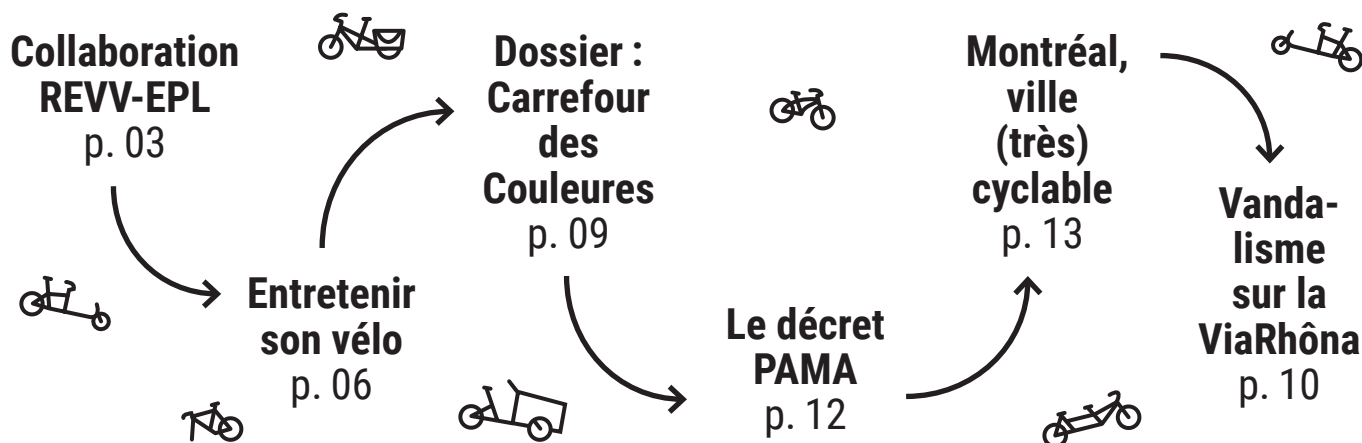
REVVeries

N° 37

Expéditeur Roulons En Ville à Vélo
1 rue Michel Servet
26000 Valence
09 80 91 94 97
revv@laposte.net
Site <http://revv-valence.org>
Facebook accessible par le site

REVV adhère et participe au Comité Directeur de la Fédération des Usagers de la Bicyclette.

Associations
À pincés et à vélo, Romans
Circulons à Tain-Tournon, Tain et Tournon
Collectif vélo Diois, Die
Montélovélo, Montélimar
Roulons En Ville à Vélo, Valence
Vélo dans la ville, Crest



Il paraît que le carrefour des Couleurs est le point noir de l'agglomération de Valence. Il ferait perdre du temps aux automobilistes en semaine et le samedi après-midi. Mais ces pauvres automobilistes ont de la chance, car on s'occupe d'eux, et on y met les moyens : pensez donc, 28 millions d'euros pour réaménager le carrefour ! C'est ce qu'ont prévu de dépenser nos chers édiles d'ici 2020. Et pour les cyclistes ? Un peu de peinture verte et le tour est joué ! Le dossier de concertation est consultable à partir d'un lien sur le site de REVV (www.revv-valence.org). On y découvre, page 22, le traitement de faveur réservé aux cyclistes...

Carrefour des Couleurs : un projet à 28 millions d'euros !

Pour comparaison, la ville de Valence a un budget vélo de moins

de 3€ par habitant et par an, les villes qui sont en pointe dépensent plus de 10€ par an par habitant, avec 28 millions d'euros on assurerait 28 ans de politique cyclable ambitieuse sur l'agglo !

Le réseau routier et autoroutier autour du plateau des Couleurs crée des discontinuités pour les vélos, REVV n'a eu de cesse de le dénoncer depuis 20 ans. Aujourd'hui la liaison Valence-Roaltrain n'est pas satisfaisante pour les vélos, bien que l'itinéraire Valence-Roaltrain apparaisse dans le schéma de la Drôme à vélo ! Malgré une demande de la part des personnes qui travaillent sur le secteur de Roaltrain, très peu sont prêts à s'y rendre à vélo à cause du manque d'aménagement cyclable. Il est clair que le projet d'aménagement actuel n'est pas à la hauteur des enjeux en ce qui concerne les déplacements à vélo, et REVV s'y opposera tant qu'une proposition sérieuse ne sera pas faite pour les déplacements à vélo dans ce secteur. Nous invitons tous les cyclistes à s'exprimer lors de l'enquête publique à venir. (Voir site web de REVV)



Suite page 09

Éditorial

C'est la rentrée, le retour après des vacances qui nous ont permis de sortir la tête du guidon, de prendre du recul par rapport aux soucis du quotidien. C'est aussi le moment traditionnel où l'on prend de bonnes résolutions, où l'on se dit que l'on va changer ses mauvaises habitudes. Résolutions que l'on a tôt fait d'abandonner, si tôt retourné dans le tumulte de la vie active. On peut par exemple décider d'utiliser moins la voiture et plus le vélo, histoire de faire un effort pour la planète. Celui qui le fait dans cet esprit passe à côté de l'essentiel. Certes changer ses habitudes demande toujours un effort d'adaptation pour ne pas retomber dans la facilité du conformisme. Mais en matière de vélo on ne soulignera jamais assez les nombreux bénéfices directs procurés par la pratique quotidienne : économie, gain de temps, santé, bien-être, convivialité, etc. Les cyclistes au quotidien l'ont vite compris, et c'est pour cela qu'ils sont adeptes inconditionnels du vélo pour leurs déplacements, mariant l'utile à l'agréable.

Malgré cela nous sommes encore trop peu nombreux à préférer le vélo à la voiture, au détriment de notre cadre de vie, urbain ou péri-urbain pour plus de 80% de nos concitoyens. C'est pour cela qu'il faut continuer à soutenir REVV dans ses multiples actions revendicatives et concrètes. Voilà une bonne résolution facile à tenir, pensez à renouveler votre adhésion, à lire et faire lire le Revverie ! Car il faut le répéter, même si les choses progressent, les politiques cyclables ne sont pas assez ambitieuses pour lever les freins à la pratique.

Pour cette rentrée les bénévoles de REVV vous ont concocté un nouveau Revverie, grâce à Jean-Michel qui a pris le relais de Lucien, rédacteur en chef par intérim. Ce bulletin doit permettre aux cyclistes de l'agglomération de s'exprimer, pour dire ce qui va et ce qui ne va pas. Il est aussi diffusé à nos élus et services techniques, afin de les aider à prendre les bonnes décisions.

Bonne lecture à tous !

Nicolas Martin, Président de REVV



Sommaire

03 Récit d'événements et manifestations

- Collaboration REVV-EPL
- Alternatiba
- Parking Day à Valence
- Au Cause Cyclette, on cause éco mobilité !

04 Planning balades 2015-2016

05 La vie des commissions

- Une balade sous le signe de l'insolite
- Pourquoi REVV vend des vélos d'occasion ?
- Entretien son vélo
- Comment se faire voler son vélo ?

08 Les nouvelles des communes

- Des vélos box à Valence
- Quoi de neuf à Bourg-lès-Valence sur les aménagements cyclables ? Suite et pas fin
- Carrefour des Couleures : un enjeu d'avenir
- Les Couleures vingt ans après. Le bilan et les propositions d'un REVVeur
- Guilhaud : disparition du Libélo
- Vandalisme sur la ViaRhôna côté Ardèche, suite et fin ?

12 Actualités

- Récentes évolutions du code de la route : le décret PAMA
- 4S en tandem avec REVV
- Paris-Avignon en Vélocipède

13 Loisirs et vie pratique

- Montréal, ville (très) cyclable
- L'éclairage passif des vélos : la meilleure solution pour être vu !

15 Informations pratiques de REVV

16 Les brèves

- Libellule, une autre façon d'être transporté à Valence
- Subvention pour faciliter l'achat d'un vélo électrique.
- Cyclistes réfléchissez !

Rédaction REVVerie
Jean-Michel Granger
Conception graphique
Atelier Meyer & Gauvin,
assistés de Victor Maçon.
Tirage
1000 exemplaires
Version PDF disponible sur le site.
Contact
redaction.revveries@gmail.com

RÉCITS D'ÉVÉNEMENTS ET MANIFESTATIONS

Collaboration REVV-EPL.

L'établissement Public du domaine de Lorient, à Montéleger et les sacoches « je fais mes courses à vélo » qu'ont-ils en commun ?

REVV a réédité de superbes sacoches de vélo avec le logo très remarqué depuis quelques années, « Je fais mes courses à vélo » en vente à la Maison du vélo. Ce logo qui a été cousu cette année dans l'atelier de couture de l'Établissement Public du domaine de Lorient (EPL), nous fait profiter d'une histoire peu commune que voici en partie.

L'EPL a pour mission de répondre aux besoins de personnes en situation de handicap intellectuel léger ou moyen avec ou sans troubles associés. Cet établissement qui a ouvert ses portes en novembre 1973 compte actuellement 2 services :
- SESSAD service d'éducation spéciale et de soins à domicile (28 places)
- IME institut médico éducatif qui compte 105 places soit en section pédagogique pour les enfants de moins de 14 ans, soit en section préprofessionnelle pour les 14/21 ans.

Cette partie préprofessionnelle (IME) propose au sein de 10 ateliers différents des travaux d'apprentissage variés qui se rapprochent le plus



possible des exigences professionnelles afin de trouver pour chacun une réponse professionnelle adaptée. Des aides éducatives, pédagogiques, thérapeutiques viennent compléter les prises en charge des différents ateliers. L'IME dispose aussi de 20 places en internat : 10 sur le site et 10 répartis en 2 appartements mixtes à Bourg-lès-Valence.

L'atelier de couture que REVV a sollicité pour les sacoches, fait partie



de la section préprofessionnelle : il a pour mission de donner à 8 jeunes entre 15 et 20 ans (les savoir-faire et les savoir-être) : ponctualité ; tenue adaptée ; persévérance face aux difficultés ; respect de l'autre ; du matériel et des locaux, des consignes afin de s'inscrire en milieu ordinaire de travail ou en milieu protégé ou dans un départ en formation qualifiante. L'année dernière, belles concrétisations pour 3 élèves qui ont quitté le groupe : l'une pour un CDI en restauration, la deuxième pour un CDI de lingerie, enfin la troisième pour un contrat d'apprentissage avec la maison Familiale Rurale d'Anneyron et dans une grande surface Valentinoise. L'éducatrice technique spécialisée qui encadre cette spécialité a choisi de dispenser la formation à travers des réalisations simples mais attractives, des commandes sont aussi faites par des « clients » engagés dans un partenariat et une relation de confiance. Cette façon de travailler est valorisante et aussi plus motivante qu'une succession de pièces d'étude. Certains ouvrages sont exposés et vendus à l'occasion du marché de Noël de l'IMP. L'atelier couture qui reçoit essentiellement des filles, dispose d'un matériel en partie de type professionnel.

Fier de ce partenariat, REVV y a mis un point d'orgue à la fête de fin d'année de l'établissement, juin 2015, en offrant un vélo recyclé par les bénévoles mécanos de la Maison du Vélo ainsi qu'une paire de sacoches. Merci au professeur de couture, à ses élèves et à l'EPL ! Merci à ceux qui ont fait confiance à REVV et à l'EPL en achetant ces belles sacoches et à ceux qui en achèteront !

Anne-Marie Vernon

Alternatiba.

C'était de Valence à Portes-lès-Valence, mardi 30 juin, sous un soleil écrasant. REVV et CycloTEAM ont rejoint la joyeuse déambulation à vélo accompagnée du vélomnibus, organisée par la CEN pour l'événement Alternatiba.

En effet, du 5 juin au 26 septembre 2015, un vélo-tandem 4 places, une quadriplette, accompagnée d'une



tripletpette vont parcourir 5 000 km en passant de ville en village pour montrer que les alternatives au changement climatique existent, qu'elles sont simples, concrètes, efficaces, et qu'en plus elles contribuent à construire un monde meilleur. Le vélo est une de ces alternatives !
<https://alternatiba.eu/>

Anne-Marie Vernon



Parking Day à Valence.

Une journée festive s'annonce avec cet événement de renommée mondiale. Samedi 19 septembre, de 10h à 17h, des associations locales — REVV, CycloTEAM, FRAPNA —, des artistes du coin — Cirque Autour —, des jardiniers valentinois, le café associatif Cause Toujours vont investir/animer pour quelques heures des emplacements parking afin de susciter le débat, les discussions et les idées avec les habitants sur la question de l'aménagement de l'espace public. REVV coordonnera cette journée pendant laquelle nous espérons de nombreux visiteurs! À votre curiosité...



Pour en savoir plus :
Anne-Marie 06 76 29 74 10
Anne-Marie Vernon

Au Cause Cycllette, on cause éco mobilité!

Au café associatif, le Cause Toujours, rue Gaston Rey Valence, on peut parler d'éco mobilité et c'est le 2^e mardi de chaque mois, 18h30-20h pendant le Cause Cycllette. Un thème, des invités, des supports audio ou visuels... et vos suggestions sont les bienvenus. Prochain Cause Cycllette: mardi 8 septembre avec des invités: des entrepreneurs locaux utilisant les modes doux!



Anne-Marie : 06 76 29 74 10
http://www.lecausetoujours.fr/
Anne-Marie Vernon

PLANNING BALADES 2015-2016

Les cyclistes partent du Champ de Mars. Pour d'éventuelles mises à jour, consultez notre site : revv-valence.org
Une première balade découverte avec l'association est possible. Pour les suivantes, il est nécessaire d'adhérer pour être couverts par l'assurance. Les visites payantes sont un agrément à la balade et ne sont pas obligatoires.

Dimanche 27 septembre – 10h00

Virade de l'espoir à Montéleger (restauration sur place).

Dimanche 11 octobre – 10h (pique-nique)

Musée Palué à Tain L'Hermitage. (PAF) retour libre par Via-Rhône ou TER.

Dimanche 8 novembre – 10h (pique-nique)

Sous les couleurs flamboyantes du jardin zen de Beaumont-Montoux (PAF).

Jeu 10 décembre – 18h (Parade lumineuse)

Départ de la Maison du Vélo, 1 rue Michel Servet 26000 Valence.

Samedi 9 janvier – 14h

Découverte des nouveaux aménagements cyclables.

Samedi 19 mars – 10h

Vélorution du printemps: Hauts en couleurs sur vos

vélos à sonnettes! Déambulation dans le centre ville et les parcs.

Dimanche 3 avril – 10h (pique-nique)

Musée de la chaussure à Romans (entrée gratuite).

Dimanche 22 mai – 9h30 (pique-nique)

Visites guidées des grottes de Soyons et découverte des orchidées avec un naturaliste (PAF).

Fête du vélo – dimanche 5 juin (pique-nique)

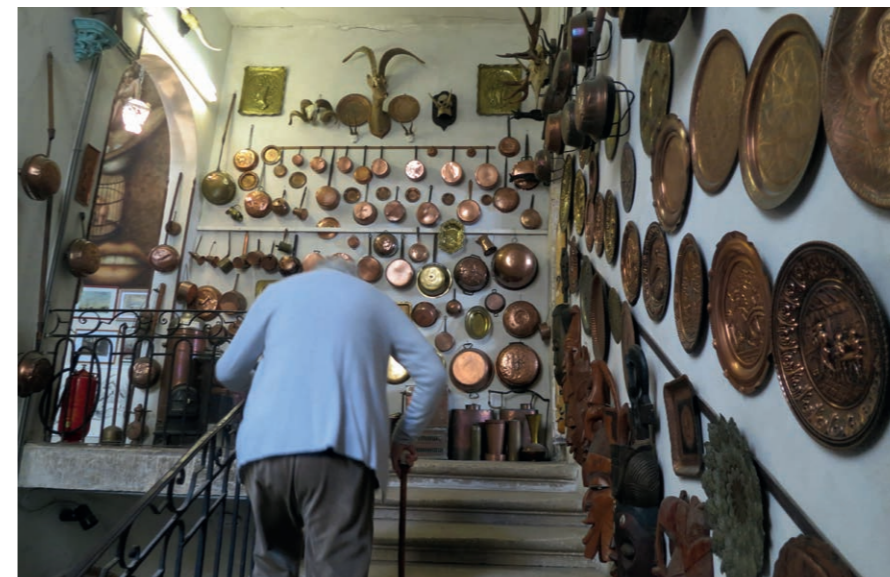
Balade dans les vignes, on arrose la fête du vélo en caracolant par côtes et côteaux

Samedi 18 juin (pique-nique)

Départ TER à 10h20 de la gare de Valence-ville, Visite du Musée agricole et industriel artisanal de la vallée de la Gervanne (PAF). Retour en TER depuis Saillans.

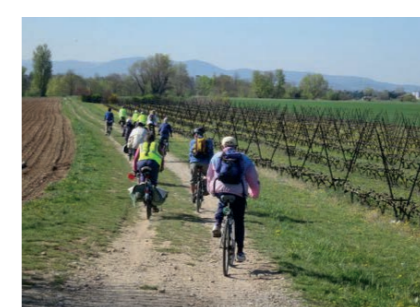
LA VIE DES COMMISSIONS

Une balade sous le signe de l'insolite.



Un petit groupe de REVVeurs a rejoint Lorient et son musée de l'insolite par la ViaRhône et de petites routes. Une belle sortie que les cyclistes ont vaillamment faite malgré la canicule de ce 5 juillet. Ils ne l'ont pas regrettée.

Max Manent, pimpant nonagénaire, leur a ouvert les portes de sa grande demeure de 10 pièces où il conserve minutieusement les multiples objets qu'il a réunis au fil de ses voyages et rencontres. Mystique, érotique et esthétique se donnent rendez-vous dans ce musée hétéroclite. Là, des peaux de panthères et des papillons cobras, ici une tasse anglaise pour moustachu, plus loin un violon à corps de femme. L'hôte de ses lieux accompagne les visiteurs et leur livre bien des anecdotes. Son musée, c'est sa passion pour la vie. Et même après: son cercueil l'attend dans la salle aux 1000 crucifix où des vénus avenantes cohabitent avec des Vierges ou encore la grande Faucheuse. Mais le propriétaire du Musée de l'Insolite n'est pas



pressé. Il compte bien faire partager encore ses trésors aux curieux qui viendront frapper à son huis, lui qui connaît « le langage des fleurs et des choses muettes ».

Max Manent, 28 Grande Rue, 26270 Lorient, 04 75 61 63 88 (visite sur rendez-vous).

Monique Bruyère



Pourquoi REVV vend des vélos d'occasion?

Avant la création de la Maison du vélo à Valence en 2009 REVV organisait tous les ans une bourse aux vélos, ce qui permettait de rencontrer des cyclistes et de faire connaître l'association. Depuis 2009 REVV répare et vend des vélos d'occasion à ses adhérents, ces vélos provenant de la déchèterie, de dons ou de rachats à des particuliers. Ce sont généralement de vieux vélos (plus de 20 ans), vendus moins de 50€. Ils sont vendus en l'état, c'est-à-dire sans garantie, l'adhérent ayant la possibilité de procéder à l'entretien et aux réparations ultérieures à l'atelier de la Maison du Vélo. Le but est de répondre à une demande de personnes à revenu modeste et souvent de passage sur Valence, qui ne peuvent se permettre d'investir dans un vélo neuf, que l'on trouve difficilement à moins de 200€. Disposer d'un vélo leur permet d'avoir une mobilité totale sur l'agglomération, à coût modique. Cela permet d'augmenter le nombre de cyclistes ce qui est le but recherché par REVV.

On voit aussi des personnes qui préfèrent de vieux vélos par peur du vol, même si elles ont les moyens d'acheter des vélos récents. Il faut le dire, ce n'est pas un bon calcul. Il existe des solutions pour éviter le vol, REVV est bien placé pour le savoir. Encore faut-il écouter les conseils des gens d'expérience. Et puis tous les vélos se volent. Certes la perte d'un vélo d'une valeur de 30€ fait moins de peine que la perte d'un VTC à 500€. Il n'empêche que, outre le temps passé à racheter des vélos, les vols à répétition finissent par coûter cher! Souvent bien plus que le prix d'un très bon antivol, que l'on peut garder pratiquement à vie. Enfin les vélos récents bénéficient des progrès énormes réalisés en matière de freinage et d'éclairage, d'où un sentiment de sécurité, et sont plus faciles à entretenir car on trouve des pièces de rechange dans le commerce. Rouler au quotidien doit rester un plaisir, et une monture de qualité bien adaptée à l'usage urbain y contribue. Et il faut aussi penser à l'image que donnent les cyclistes!

REVV

Entretien son vélo.

Il y a 2 manières d'entretenir son vélo : « prévenir ou réparer » ou dit autrement « prévenir ou guérir ». Nous nous intéresserons aux actions de prévention car les pannes lors de l'utilisation de son vélo peuvent gêner une sortie ou entraîner un accident. On est alors dans une action de dépannage et le sujet sera traité dans un prochain article.

Cet article n'est pas exhaustif mais il aborde l'essentiel des composants d'un vélo et ces vérifications doivent être réalisées à la sortie de l'hiver pour les cyclistes des beaux jours et au début de l'automne pour les cyclistes tous temps.



LE CADRE

Inspecter les points de corrosion et les traces de choc. Pour les cadres aciers, il faut surveiller les points de corrosion qui peuvent être apparents ou cheminer sous la peinture. Cela est particulièrement fréquent pour les cyclistes qui transpirent beaucoup. Le risque est à terme un bri de cadre. Toutes traces de rouille doivent être éliminées en ponçant la partie rouillée et en remettant un peu de peinture sur la partie endommagée. Les cadres alu ont aussi leur problème de corrosion au contact de pièces de différente nature par effet de couple galvanique. Pour exemple les dérailleurs avant à collier avec le tube vertical ou les tubes de selle montés sans graisse (toujours mettre un peu de graisse lors des assemblages). Les cadres carbonés sont moins sujets à la corrosion. Tout choc sur un vélo peut entraîner des dommages qui peuvent rendre inutilisable le vélo. En cas de doute, montrer le vélo à un vélociste ou à un technicien de l'atelier de REVV.

LA FOURCHE

La corrosion est le même ennemi surtout lorsqu'elle se situe sur la partie cachée de la tête de fourche en particulier pour les fourches acier. Les chocs frontaux peuvent déformer

la fourche au niveau de la tête de fourche et modifier le comportement du vélo (angle de chasse) ou casser tout simplement. La conclusion est qu'une fourche déformée est inutilisable.

LE FREINAGE

Une inspection de l'état des gaines et des câbles s'impose. Un remplacement tous les 5 ans permet de sécuriser le freinage et d'améliorer l'efficacité. Privilégier les câbles inox et les gaines auto lubrifiantes. Les patins de freins sont changés s'ils présentent une usure importante (voir témoins d'usure) ou remplacés s'ils ont plus de cinq ans car le caoutchouc durcit avec le temps et les UV. La course des leviers doit être réglée et les étriers doivent être centrés (voir vis d'équilibrage).

LES CHANGEMENTS DE VITESSE

Tout d'abord comme le freinage, l'état des câbles et gaines est essentiel. Les problèmes d'indexation sont souvent liés à des gaines défectueuses notamment sur la petite section avant le dérailleur. Sans trop rentrer dans le détail, les points à vérifier sur les dérailleurs avant et arrière sont : butées hautes et basses, roulettes dérailleur arrière, alignement patte de dérailleur et alignement fourchette dérailleur avant. Si vous n'arrivez pas à régler l'indexation, passez à l'atelier de REVV.

LA TRANSMISSION

La chaîne ne doit pas avoir d'usure qui se traduit par un allongement pouvant provoquer une usure prématurée des plateaux du pédalier et des pignons arrière. L'usure d'une chaîne dépend du kilométrage parcouru mais surtout



des efforts développés lors du pédalage et en particulier en milieu urbain lors des démarrages au feu rouge où l'on est debout sur les pédales. Si l'on roule beaucoup en milieu urbain, il est sage de changer la chaîne tous les 2 ans. Une bonne chaîne coûte entre 15 et 20 € et peut faire 5 à 10 000 km en milieu urbain. Un autre facteur d'usure est le croisement fréquent de la chaîne (grand plateau et grand pignon). Une chaîne doit être lubrifiée sans excès avec une huile fluide surtout sur les rouleaux. Ce sont les rouleaux de la chaîne qui doivent recevoir le lubrifiant. Les produits dégrippants (type WD40) sont à exclure.

LES ROUES



Une roue voilée est le signe d'un choc, d'un rayon cassé ou dévissé. On remplace ou on resserre le rayon et on en profite pour mettre une goutte de vernis sur les écrous de rayon. Le vernis empêche l'écrou de se dévisser. Une jante s'use avec les patins de frein. Les jantes récentes ont un témoin d'usure. Pour les jantes sans témoins d'usure, c'est un peu plus compliqué et si l'on détecte une usure avec un creux prononcé, il faudra changer la roue ou la jante si le moyeu est de qualité. L'usure d'une jante se fait après de longs kilométrages de plusieurs dizaines de milliers de kilomètres. Le risque est un éclatement de la jante lors d'un gonflage ou lors d'une longue descente. Le dernier point à contrôler est l'état des moyeux. Cela se fait roue déposée. On fait tourner l'axe à la main pour détecter un jeu excessif ou des points durs sur les roulements.

LES PNEUMATIQUES

Tout d'abord, une usure importante des sculptures est la principale raison du remplacement. Si l'on roule peu, un pneu trop vieux perd ses qualités d'adhérence et doit être remplacé. Il n'y a pas de règle absolue mais disons qu'un pneu de plus de 10 ans est à changer. Si vous regonflez votre pneu tous les 8 jours, c'est que la chambre à air a une crevaison lente ou qu'elle est poreuse. Dans ce dernier cas, elle devra être remplacée.

Conclusion : Sans être un as de la mécanique, il est fortement conseillé de vérifier les points essentiels de son vélo avant que la panne arrive. C'est avant tout un diagnostic qui sera suivi d'une remise en état. L'atelier de REVV et ses techniciens sont là pour

vous accueillir et vous donner des conseils pour vous permettre de réparer votre vélo. Une autre solution est de s'adresser à un vélociste pour des réparations importantes et délicates. Si vous n'êtes pas adhérent de REVV et qu'on vous a prêté ce journal, venez nous rejoindre pour 10 € par an pour bénéficier des services de l'atelier de REVV ou d'autres activités.

Bernard Bédouet

Comment se faire voler son vélo ?

Lors de nos permanences nous voyons souvent venir des gens en quête de vélos d'occasion suite à un vol. La plupart du temps ces personnes ont été victimes de vol de vélo car elles n'utilisent pas les bons antivols. Elles optent souvent pour un antivol câble, faute de conseils avisés, certes plus pratique pour attacher un vélo à un point fixe, plus léger et souvent moins cher (pas toujours) qu'un vrai antivol, mais complètement inefficace.

Il est en effet très facile de couper un câble, il suffit d'aller dans n'importe quel magasin de bricolage, rayon outillage à main, et vous avez l'embaras du choix. Les outils efficaces coûtent moins de 25 € et tiennent largement dans une poche de veste. Les tests réalisés par la Commission Antivols de REVV le prouvent, tous les antivols câbles de diamètre inférieur à 2 cm sont à proscrire absolument.

Malheureusement nous voyons certaines de ces personnes rester dubitatives devant nos explications et persister à utiliser des câbles. Et puis on rencontre aussi des cyclistes qui se sont fait voler plusieurs fois des vélos avant d'investir dans un bon antivol en U (30 € est le prix minimum conseillé), et ô miracle, plus de vol ! Faute de budget, on préférera quand même un mauvais U qu'un bon câble.

À noter, la moitié des vols ont lieu à domicile, dans les garages, les jardins ou les caves. Si votre local n'est pas sûr à 100% attachez-y votre vélo à un point fixe. Au besoin installez un anneau mural en acier pour servir de point d'attache.

Nicolas Martin



Test des antivols 2015

La Commission Antivols, constituée de bénévoles de REVV, effectue régulièrement depuis 2003 des tests sur les antivols du marché, pour le compte de la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB). L'intégralité de ces tests est publiée sur le site www.bicycode.org, qui donne aussi accès au fichier des vélos marqués contre le vol. Voici les résultats des derniers tests réalisés en 2015.

Deux niveaux d'homologation

Le niveau « 1 roue » est attribué aux antivols qui résistent aux effractions nécessitant uniquement des outils « discrets », de dimensions inférieures à 30 cm (facilement dissimulés), dans un temps court. Il correspond à des vols « éclairs » sur la voie publique. Le niveau « 2 roues » est attribué aux antivols qui résistent à des outils plus agressifs mais moins discrets (dimensions inférieures à 75 cm), dans un temps donné. Il correspond à des vols dans des lieux à l'écart des témoins ou la nuit. Nous effectuons aussi des tests de crochetage manuel sur les serrures, exigé pour le niveau 2 roues.



1. Antivols en U



Les « U » présentent la meilleure garantie contre l'effraction, avec cependant des disparités liées à : La qualité des matériaux utilisés : acier plus ou moins cémenté ou trempé. L'épaisseur des parties exposées : anses et boîtier de serrure. La conception mécanique notamment au niveau des penes de verrouillage. Les U offrent le meilleur rapport protection / prix ! Le choix de l'antivol à l'achat devra tenir compte des dimensions, un U de grande taille étant plus pratique mais aussi plus lourd.

2. Antivols fixes (ou antivols de cadre)



Ces antivols constituent un complément utile à un antivol en U : Ils empêchent le vol de la roue arrière lorsque le cadre et la roue avant sont attachés à un point fixe, pour les arrêts longs. Ils sont pratiques lors des arrêts courts car rapides à verrouiller, par exemple pour acheter le pain ou le journal en l'absence de point d'attache fixe. Ces antivols sont très utilisés dans les pays nordiques et montés d'origine sur quasiment tous les vélos. Ils se sont révélés très solides. Leur ouverture par effraction nécessite d'appliquer des forces importantes, susceptibles d'endommager gravement le vélo.

3. Antivols pliants (mètres de menuisier)



Ces antivols apparus récemment rencontrent un grand succès. Ils apportent une protection sans conteste supérieure à celle des câbles, avec la souplesse qui permet d'attacher facilement le cadre à un point fixe. Cependant la forme plate des bras articulés leur confère une très grande vulnérabilité comparativement aux U, qui restent imbattables en terme de rapports efficacité/prix et efficacité/poids.

4. Chaînes



Les chaînes dont la section des maillons est inférieure à 5 mm ne sont pas recommandées. Pour atteindre le niveau 1 il leur faut un diamètre minimal de 6 mm, en acier très dur. Les chaînes homologuées au niveau 2 sont très lourdes.

5. Câbles avec armure (type « boa »)



Le câble intérieur en constitue le point faible. Ces antivols peuvent prétendre offrir une protection parfois satisfaisante, quoique jamais jusqu'au niveau 2 roues, grâce à l'armure d'acier articulée. Une différence notable entre les antivols a été mise en évidence, liée à la qualité du sertissage du câble au niveau du boîtier de serrure, et de la trempe et cémentation de la coque en acier.

6. Câbles sans armure



Nous avons testé quelques câbles (il en existe de très nombreux) pour mettre en évidence leur insuffisance. Les câbles de diamètre inférieur à 10 mm (gaine comprise) ne résistent pas plus de 2 secondes ! L'outil coupable est de dimension inférieure à 20 cm et est très facilement dissimulé et excessivement discret. Antivols à bannir ! Les câbles de diamètre supérieur à 10 mm (gaine comprise) offrent une résistance un peu plus longue, mais toujours inférieure à 30 secondes, quelle que soit la qualité de l'acier ou la notoriété de la marque. Les antivols à gaine de plastique transparente sont un leurre car la dimension du câble apparaît plus grosse qu'elle n'est en réalité, par effet loupe dû à la section circulaire. Certains câbles dont le diamètre hors gaine est supérieur à 10 mm (tresse en acier) et dont la gaine en plastique est d'un diamètre supérieur à 23 mm offrent une protection meilleure, mais jamais au niveau 2 roues.

Nicolas Martin



LES NOUVELLES DES COMMUNES

Des vélos box à Valence.

La mise en place de vélo box (consignes à vélo automatiques) par VRD (Valence Romans Déplacement, l'Autorité Organisatrice des Mobilités) a été inauguré le 9 juillet 2015 avec 10 places sur les boulevards de Valence et actuellement 3 box de 4 places, deux à Valence (quartier Faventines, parking Chanfort) et une à Bourg de Péage. Ces box sont à louer au prix de 10 € pour 1 mois, 25 € pour 6 mois, 40 € pour un an, avec une réduction pour les titulaires d'une carte d'abonnement Citéa. L'abonnement se fait dans les agences commerciales Citéa de Valence (11 bis boulevard d'Alsace) ou de Romans-sur-Isère (rue Gabriel Péri).



Cette possibilité est intéressante pour ceux qui habitent en ville dans des immeubles non équipés de garage à vélo, notamment dans les vieux centres. L'enquête déplacement réalisée par le SCOT a mis en évidence 54% des ménages n'ont pas de vélo à Valence et 51% à Romans Bourg de Péage à cause du manque de garages



à vélo, alors que c'est dans ces villes qu'il est le plus facile de faire du vélo. Ce type d'aménagement faisait partie des demandes adressées aux candidats par REVV lors des élections municipales de 2014.

Ces premières implantations seront suivies d'autres pour répondre au besoin latent. Nous pouvons supposer que ces places seront remplies rapidement et nous comptons sur VRD pour augmenter leur nombre afin de répondre sans trop d'attente aux nouvelles demandes.

Nicolas Martin

Quoi de neuf à Bourg-lès-Valence sur les aménagements cyclables? Suite et pas fin.

Dans un précédent numéro, suite au changement de municipalité nous avons salué une apparente volonté de faire évoluer les aménagements cyclables de Bourg-lès-Valence. Nous avons parcouru avec un technicien les principales difficultés et points noirs de la commune. Ces difficultés ne sont pas nouvelles et maintes fois évoquées depuis des dizaines d'années. Suite à cet inventaire, certaines grilles d'eau pluviales furent remises à niveau. Depuis plus rien mais il est vrai que nous attendions les résultats de l'étude d'urbanisme lancée par la nouvelle municipalité. Signes encourageants, l'étude ne fit que confirmer ce que nous savions déjà, c'est-à-dire une commune avec de réelles difficultés des déplacements est/ouest liés à l'autoroute et à la ligne de chemin de fer ou tout simplement d'un quartier à l'autre.

Ces difficultés concernent les déplacements automobiles mais surtout les déplacements doux que sont les piétons et les vélos. Pour exemple, si vous habitez le plateau (quartier de l'Allet) et que vous vouliez rejoindre le centre commercial Leclerc ou la Via Rhona à pied ou à vélo, il vous faudra passer par la rue Marcel Vivier. Nous sommes en milieu urbain, cette rue est étroite et 2 bus se

croisent difficilement. Il n'y a pas d'éclairage, pas de trottoir et les piétons et cyclistes sont réellement en danger. Ce n'est que le début d'un cheminement dangereux puisqu'il faudra passer ensuite le rond point de Grand frais, le passage sous l'autoroute, le chemin de fer et enfin après quelques frayeurs vous êtes arrivés ou presque.

Ce n'est qu'un exemple des difficultés que rencontrent les Bourcains au quotidien soucieux d'utiliser le vélo pour se déplacer autrement qu'en voiture, on parle d'effet de serre plus loin, deux fois, et heureusement il y a plein d'autres motivations pour prendre son vélo. Les projets d'amélioration de l'urbanisme bourcain en conclusion de l'étude de l'urbanisme du futur ne retient aucune amélioration pouvant favoriser les déplacements doux. Pour rappel un inventaire des aménagements cyclables de l'agglo réalisés il y a 2 ans par REVV avait décerné un bonnet d'âne à Bourg-lès-Valence. Cela reste d'actualité puisque aucun travaux ou entretien n'a été réalisé depuis. Les marquages au sol pour les vélos n'ont fait que se dégrader (sas vélos, bandes cyclables, etc.). On peut souligner que Valence a progressé en étendant les zones 30 et en plaçant sur le voie publique des box sécurisés pour les habitants ne disposant pas de garages.



Bien sûr il y beaucoup de travail à Bourg Les Valence pour améliorer la qualité des aménagements cyclables mais la restauration des marquages au sol, la mise en place de zone 30 et de contresens cyclables ne va pas mettre en péril les finances de la ville. D'autre part l'étude d'urbanisme chargée de placer des jalons pour l'avenir ne propose rien pour les points noirs de la commune (rue Marcel Vivier, passage sous l'autoroute etc).

Les déplacements doux ne sont pas une mode passagère. Le réchauffement climatique est là et ne fera que s'amplifier. Tout le monde est acteur et le déplacement à vélo ou à pied en milieu urbain est une solution simple pour participer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Les élus ont un rôle majeur pour infléchir ce désastre futur et l'absence d'investissement pour les déplacements doux est une faute majeure.

Pour illustrer nos propos, les photos ci-dessous montrent la piste cyclable devant le nouveau cimetière qui finit dans un bac à sable et un valeureux cycliste qui remonte la rue Marcel Vivier en rasant les murs. Nous sommes en 2015...

REVV

Carrefour des Couleures : un enjeu d'avenir.

Le carrefour des Couleures souffre aujourd'hui d'asphyxie. Nos élus et techniciens chargés d'imaginer des solutions, ne proposent qu'une issue : ajouter par-dessus une nouvelle route en viaduc enjambant l'aménagement actuel coûtant 28 M€. Cette solution ignore toute prise en compte de la possibilité de développement d'autres modes de déplacements entre Valence Rovaltain et Romans. Allez lire sur le site de REVV qui explique pourquoi ce projet n'est pas acceptable.

Aujourd'hui il est urgent pour nos villes de changer de politique routière et de façon de travailler.

Depuis longtemps l'État, le Département et les Collectivités se sont ingéniés à sortir les commerces des villes et à rendre impossible tout autre mode de déplacement que la voiture. Les continuités cyclables ont été coupées et rendues impraticables. Les bus ont de très grandes difficultés à se frayer le chemin dans les embouteillages. Aucune réflexion



urbaine n'a été faite pour réaliser des aménagements prenant en compte une vie sociale équilibrée. Chacun faisant son projet de déviation, sa zone commerciale pour satisfaire les pressions économiques promettant de créer des emplois sans se préoccuper de créer un morceau de ville accueillante et de voir disparaître les emplois et commerces dans les centres villes.

Le discours sur le développement durable sans cesse rabâché restera pitoyable. Nos collectivités ne sont pas organisées pour mettre en place une autre politique urbaine en évitant de vider nos centres-villes de leurs commerces et de mettre en place un réseau de déplacements cyclables sécurisés capable d'assurer 10 à 20% de nos déplacements.

Les bricoles réalisées dans les centres-villes : zone 30 et double sens cyclable et les véloroutes comme ViaRhôna remportent un succès que personne n'imaginait. C'est bien la preuve que le Français est capable et souhaite même se remettre au vélo sur des parcours sécurisés.

Il faut que nos élus arrêtent de ne proposer que des solutions routières pour nos déplacements. La voiture doit rester utile pour les déplacements lointains. Le vélo est privilégié pour le quotidien, la proximité le loisir et le tourisme.

Dans nos villes et villages, la généralisation des zones 30 est urgente. Sur toutes les autres voies la piste cyclable doit être la règle. En périphérie et en dehors des villes arrêtons de réaliser des bandes multifonctionnelles ou bandes cyclables qui ne sont pas respectées et qui si elles donnent satisfaction à quelques cyclos sportifs ne permettront jamais de développer la pratique quotidienne et familiale. Arrêtons de considérer que le vélo porte atteinte

à l'environnement dans les zones naturelles et sensibles ! Des itinéraires piétons et cyclables doivent être systématiquement mis en œuvre sur les trames vertes et bleues. Pour la mise en œuvre, fini le chacun pour soi et les « ce n'est pas moi, c'est l'autre ! ».

C'est à notre agglomération de prendre les choses en main et de les mettre en œuvre. Voilà ce que nous demandons, avec impatience, pour relever les défis qui nous attendent.

Albert Cessieux

Les Couleures vingt ans après. Le bilan et les propositions d'un REVVeur.

À l'origine de la création du premier giratoire des Couleures, REVV était intervenue à plusieurs reprises pour réclamer le maintien d'un itinéraire vélo sécurisé. Cf. les rencontres DDE-REVV et les courriers de la Présidente de REVV en 1996, etc. Nos demandes n'avaient pas été entendues. J'avais pour ma part en tant que Président de REVV, rencontré M. Tardy Dr. de la DDE à partir de 1998 sans plus de succès.

De fait il est aujourd'hui avéré que ce giratoire constitue un verrou dissuasif pour les cyclistes. C'est ainsi que les déplacements à vélo ont régressé à 2% de l'ensemble des déplacements dans ce secteur alors qu'ils sont généralement de 4%, avec une tendance forte à la croissance partout ailleurs. Au demeurant ces chiffres ne rendent pas compte d'une forte demande potentielle pour les déplacements à vélo comme constaté

récemment lors du dernier challenge mobilité organisé par VRD le 4 juin sur le site de Rovalparc (80 cyclistes).

De fait le débat public témoigne d'un intérêt grandissant pour le vélo, son impact bénéfique pour la santé, les économies d'énergie, l'absence de pollution etc. Notons également que si le vélo est efficace pour des distances domicile-travail jusqu'à 5 à 6 km, le VAE (vélo à Assistance Electrique) économe en énergie et dont le marché est en pleine croissance, permet de doubler ces distances, ce qui met notamment la zone commerciale de Laye et le site de Rovalparc à portée de vélo des Valentinois. De plus il est clair que si la proportion de cyclistes augmente, celle des automobilistes va baisser, ce qui est de nature à alléger le trafic routier dans le giratoire.

Proposition pour le franchissement direct du giratoire par un itinéraire sécurisé piétons-cyclistes.

Lors de la concertation publique du 16 juin et suite à nos remarques en séance (avec d'autres cyclistes), il nous avait été demandé nos solutions pour le vélo. En conséquence j'ai proposé une solution de principe, sous toute réserve n'étant pas spécialiste, soit la réalisation d'un tunnel piéton-vélo passant à proximité immédiate du giratoire sous la déviation de B-L-V, sur l'axe principal Valence-Romans (cf. le tracé vert sur pièce jointe).

Un tel itinéraire présentant un dénivelé limité, sans rallonger le parcours, serait de nature à encourager la pratique de vélo. Il permettrait également aux piétons occasionnels de franchir le giratoire en toute sécurité, ce qui leur est impossible actuellement.

Bien évidemment les techniciens devront juger de la faisabilité de cette proposition en tenant compte notamment de l'emplacement de l'oléoduc passant sous le giratoire. Le cas échéant ils devront trouver une autre solution mieux adaptée à la situation. Dans tous les cas les investissements mobilisés dans ce projet sont de nature à figer la situation pour longtemps (plusieurs dizaines d'années...), d'où la nécessité de définir un itinéraire qui rétablisse la possibilité d'utiliser le vélo et qui permette son évolution future.

Lucien Alessio



Guilherand : disparition du Libélo.

Le Libélo disparaît complètement de Guilherand... qui ne comptait que deux stations !

Les habitants de Guilherand qui avaient souscrit à un abonnement Libélo ont été simplement informés de la disparition de ce service pour lequel ils avaient pourtant payé. Malgré le coût d'un abonnement très modeste, cette façon de procéder ne peut être tolérée sur le principe : vous achetez un service, et lorsque vous avez payé celui-ci, il est tout simplement supprimé sans préavis ni concertation.

Avec seulement 2 stations intra-Guilherand, la seule utilisation possible du Libélo à Guilherand-Granges était pour se rendre à Valence. Bien sûr, le Libélo continue de fonctionner : les habitants de Guilherand qui avaient souscrit un abonnement auront toujours la possibilité d'aller à Valence chercher un Libélo... pour se rendre à Valence. De qui se moque-t-on ?

Sur le fond, faut-il regretter cette disparition ? Le fonctionnement du Libélo avec seulement 2 stations n'était pas viable... mais on aurait pu y penser avant de le mettre place. Le fond du problème reste la liaison cyclable Guilherand-Valence qui constitue une difficulté majeure malgré les pseudo-aménagements réalisés récemment.

Jean-Michel Granger

Vandalisme sur la ViaRhôna côté Ardèche, suite et fin ?

Comme vous avez pu le lire dans le précédent REVVeries : « Mauvais gags sur la ViaRhôna côté Ardèche » nous avons réagi à l'enfoncement des demi-barrières au sud et au nord de Tournon. L'hiver dernier nous avons rencontré la Communauté de Communes Hermitage Tournonnais



(CCHT) et écrit au Président du Conseil Général de l'Ardèche. La Direction des Routes Départementales de l'Ardèche nous a répondu : « je vous confirme que les demi-barrières objets de ce vandalisme seront prochainement réparées ou remplacées. Il a par ailleurs été prévu en concertation avec les autorités concernées de compléter cette action par la pose de nouvelles demi-barrières sur les territoires de Mauves et Glun de manière à mieux contenir les usages déviants constatés aujourd'hui sur cette section ». C'est une bonne nouvelle qui reste cependant à confirmer.



Nous nous sommes rendus sur les lieux de la barrière enfoncée et enlevée à Glun et rencontré le Maire (Jean-Paul, Marie, Max et moi). Accueil cordial. Le Maire nous a confirmé que les barrières enfoncées seront remplacées par le Conseil Départemental de l'Ardèche (ex Conseil Général), et que d'autres barrières devraient être posées pour interdire le « transit ». Les seuls riverains autorisés sont les « ayants droit »*. Il craint cependant d'autres cas de vandalisme ! De plus sur les voies routières communes (véloroutes) la vitesse pourrait être limitée à 30 km/h.

Gag : personne ne sait qui a posé les panneaux « partageons la route » !!! A priori ce n'est pas le CG07, mais aucune commune ni la CCHT ne



reconnait en être l'auteur. Il est vrai que les dernières municipales ont renouvelé les élus, et que les nouveaux ne veulent pas forcément mettre en cause les décisions de leurs prédécesseurs... Après tout peu importe si le problème est corrigé. Inutile de chercher à stigmatiser tous ceux, élus et techniciens, qui n'ont pas cru dans les voies vertes ni dans les aménagements cyclables. Soit presque tous ! Nous avons mieux à faire pour accompagner ceux qui aujourd'hui ont compris que le vélo quotidien ou de loisirs n'est pas un « gadget ».

Par ailleurs le Maire de Glun attend que le Conseil Départemental de la Drôme réalise comme prévu la surlargeur piéton-vélo sur le tablier du pont sur le vieux Rhône et dans son prolongement la signalisation de transit rive droite/rive gauche du Rhône, de Glun à La Roche de Glun, aujourd'hui inexistante. Conséquence : un grand nombre de cyclistes désorientés notamment au rond point de la piscine !

À noter également que l'idée de raccorder à la sortie sud de Glun, la ViaRhôna à la voie Bleue en restant rive droite du Rhône jusqu'à Guilherand, fait son chemin. Rien n'est encore acté mais certains élus et techniciens commencent à y penser. Il y a là l'opportunité de créer des itinéraires en boucle et notamment un itinéraire, Valence-Tain par la rive gauche et retour rive droite par Tournon, Glun et Guilherand, appelé à un grand succès.

* Ayants droits : les services officiels (entretien de la voirie, protection des lieux, etc.), les propriétaires enclavés et les pêcheurs.

Commentaires d'un REVVeur Y.G.

L'autorisation donnée aux pêcheurs d'accéder à la ViaRhôna en voiture paraît excessive et incontrôlable. La grande majorité des pêcheurs marche à pied, roule à vélo, peut utiliser un chariot pour transporter du matériel de pêche ou de bivouac lourd. Et pour les pêcheurs automobilistes irréductibles les aires de stationnement voiture sont nombreuses et proches des points de pêche.

30 km/h est excessif (et non contrôlé) : 20 km/h (« zone de rencontre ») est adapté : jeunes enfants en apprentissage du vélo, visibilité parfois

réduite en sous-bois ou lors de virages serrés.

Concernant le deuxième point soulevé par Yves, il faut savoir que la limitation de vitesse sur les voies vertes fait débat. Elle n'est pas prévue dans le Code de la route alors que dans de nombreux pays elle est limitée à 25 km/h.

Voies vertes et ViaRhôna

La ViaRhôna est une « véloroute ». À ce titre elle est constituée de voies vertes fermées à la circulation motorisée, et à défaut de tronçons de raccordement qui sont des chemins communaux à faible circulation.

Entre Glun et Mauves le tracé de la ViaRhôna utilise une ancienne voie non carrossable, une « piste CNR » qui n'était utilisée que par quelques riverains, essentiellement des agriculteurs exploitant des vergers et qui conservent naturellement leur droit d'accès au titre des « ayants droit ».

La réhabilitation de cet itinéraire en voie verte et notamment son revêtement carrossable, rend possible son accès aux voitures de tourisme d'où la pose de demi-barrières pour en limiter l'accès.

Cependant l'enfoncement de ces barrières, probablement par une voiture « bélier », simultanément avec la pose de panneaux « partageons le route » à ouvert de fait l'accès de cet itinéraire aux véhicules motorisés contrairement à la vocation des voies vertes.

Notons encore que si la Région R-A a bien prévu d'aider au financement des voies vertes il n'était pas prévu de créer de nouvelles routes carrossables, le réseau routier national étant réputé suffisamment dense.

Partageons ce qui est partageable

Bonjour Bernard, bonjour à tous, Comme certains d'entre vous le savent la ViaRhôna est une « véloroute ». À ce titre elle est constituée d'une part de voies vertes et d'autre part de tronçons de raccordement qui sont des chemins communaux à faible circulation. Entre Glun et Mauves le tracé de la

ViaRhôna utilise une ancienne voie non carrossable, une « piste CNR » qui n'était utilisée que par quelques riverains, essentiellement des agriculteurs (des vergers).



Initialement le premier projet faisait passer la ViaRhôna sur la digue ce qui n'aurait posé aucun problème. Ce sont les locaux qui ont voulu que la ViaRhôna passe en contrebas en bordure de leur commune. Et la « voie verte » y était bien prévue (pour en avoir la preuve formelle il faudrait consulter les documents de l'enquête publique ce que je n'ai pu faire).

Lucien Alessio



ACTUALITÉS

Récentes évolutions du code de la route: le décret PAMA.



Le gouvernement a pris un Décret le 2 juillet 2015 relatif au plan d'actions pour les mobilités actives (PAMA) et au stationnement. Il s'agit d'adapter les règles de circulation routière en vue de sécuriser et de favoriser la pratique de la marche et du vélo. Le décret aggrave les sanctions en cas d'occupation de l'espace réservé aux piétons et aux cyclistes par des véhicules motorisés. Cf. le site Légifrance (<http://www.legifrance.gouv.fr>).

Le stationnement sur les espaces dévolus aux piétons et aux vélos (trottoirs, bandes et pistes cyclables, etc.) est désormais qualifié de « très gênant » et sanctionné comme tel. Nota - Est interdit notamment: l'arrêt ou le stationnement à cinq mètres en amont du passage piéton (en dehors des places aménagées) pour accroître la visibilité des piétons souhaitant traverser la chaussée.

Le double sens cyclable (DSC) devient la règle générale dans toutes les voies à sens unique limitées à 30km/h ou moins. Nota - Pour contourner l'esprit du décret du 30 juillet 2008, généralisant les DSC dans les zones à circulation apaisée, certains maires avaient transformé leurs « zones 30 » en « voies limitées à 30 ». Ils devront prendre un arrêté de circulation justifiant les raisons pour lesquelles ils s'opposent à simplifier la vie des cyclistes, tout en apaisant la circulation sur ces voies.

Les cyclistes sont autorisés à circuler hors de la zone d'ouverture des portières des voitures en stationnement. Rappel: en ville, il est obligatoire de laisser 1,00 m entre son véhicule et le cycliste qu'on dépasse.

Officialisation de la « trajectoire matérialisée » pour les cyclistes. Il s'agit du marquage au sol de la trajectoire « conseillée ».

Un nouvel aménagement en ville: « la chaussée à voie centrale banalisée ». Ou « chaudiou ». La chaussée à voie centrale banalisée (CVCB) consiste à mettre en place des accotements, délimités par une ligne de rive discontinue, sur lesquelles les cyclistes trouvent naturellement leur place. Cf. le pont sur le canal du Rhône à la Roche de Glun.

Les sas pour vélos aux feux rouges sont désormais interdits aux cyclomoteurs. Règle applicable à partir du 1^{er} janvier 2016. Rappel de la règle générale: les cyclomoteurs sont

interdits sur les pistes cyclables. Il en sera de même pour les chaussées à voie centrale banalisées.

Les automobilistes sont autorisés à chevaucher une ligne continue pour le dépassement d'un cycliste si la visibilité est suffisante. Dans le cas d'une route étroite avec ligne continue l'automobiliste était contraint de patienter derrière le cycliste. D'après Rue de l'Avenir.

Le PAMA ou Plan d'actions pour les mobilités actives.

En juin 2013, et à la suite des travaux du « Code de la Rue » instance qui regroupait des associations et les institutionnels, le ministre des transports a mis en place le PAMA. Son comité de pilotage, comprenant les associations cyclistes FUB, Rue de l'Avenir, AF3V, etc., était chargé d'élaborer un plan national d'action comportant les axes de travail suivants: Développer l'intermodalité transports collectifs/modes actifs; Partager l'espace public et sécuriser les modes actifs; Valoriser les enjeux économiques liés à la pratique du vélo. Prendre en compte les politiques de mobilité active dans l'urbanisme, le logement et notamment le logement social. Développer les itinéraires de loisir et le tourisme à vélo. Faire découvrir les bienfaits de la marche et du vélo.

Lucien Alessio

4S en tandem avec REVV.



L'association chambérienne 4S (Sport, Santé, Solidarité, Savoie) lance un formidable défi sportif à 50 femmes touchées par le cancer du sein: rejoindre la mer à vélo! Partie de Chambéry, cette belle équipée foulera les plages

des Saintes-Marie-de-la-Mer au terme d'un périple à vélo de 7 jours. Depuis plusieurs mois, les participantes suivent un entraînement physique hebdomadaire, prennent une revanche sur la maladie et goûtent pleinement le plaisir de vivre cette aventure à la fois collective et individuelle. Le lundi 5 octobre, elles feront étape à Valence.

REVV participe au comité d'accueil. Une fois l'appel lancé, nos adhérents ont rapidement proposé un hébergement. Tout le monde a trouvé un toit en quelques jours à peine. 4S a manifesté sa reconnaissance pour cette vague de générosité qui permet à l'association de réduire les frais induits.

La municipalité organise un pot d'accueil sur le parvis de l'hôtel de ville et nous sommes tous conviés

à la mini-conférence « bouger contre la maladie » et au buffet qui la clôturera. Les services de la mairie, les médias communiqueront plus précisément sur cet événement. La présence du plus grand nombre est importante pour encourager les cyclistes et soutenir cette sensibilisation au dépistage du cancer. Plus d'info sur <http://alameravelo.wix.com/alameravelo#!leprojet/clyws>

Monique Bruyère

Paris-Avignon en vélocipède.



Vendredi 21 août la ville de Valence et REVV ont accueilli la réédition du premier grand voyage de l'histoire du cycle. En 1865 les frères Olivier ralliaient Avignon

depuis Paris sur des vélocipèdes Michaud, sorte de grand-bis avec deux roues identiques, ou draisiennes à pédale. C'est ce qu'ont accompli les 7 cyclistes passionnés par l'histoire du vélo, que nous avons accueillis à l'arrivée de leur 14^e étape entre Saint Marcellin et Valence. Les REVVeurs ont été à leur rencontre à Alixan et les ont accompagnés jusqu'à la mairie de Valence, où un accueil officiel leur avait été réservé par la municipalité, en présence de Monsieur Renaud Pouteau, adjoint aux sports.

Nous avons pu constater les progrès techniques réalisés en matière de confort depuis cette époque. Car l'invention du vélo traditionnel tel que nous le concevons aujourd'hui, qui paraît simple et universel, ne s'est pas fait en un jour. Les cadres en tubes soudés, les roues à rayons, les pneumatiques démontables, la transmission arrière par chaîne, les changements de vitesse, sont des innovations déterminantes pour le poids, le confort et l'efficacité d'un vélo. Et malgré l'admiration et le respect que nous inspirent ces passionnés, il ne faut pas nourrir la nostalgie. Certes certaines innovations sont parfois des gadgets, ou un moyen de relancer les ventes par effet de mode. Néanmoins les progrès réalisés ces dernières années, notamment en matière de freinage et d'éclairage, sont indéniables. Et cela n'est pas superflu pour se sentir en sécurité.

Nicolas Martin



LOISIRS ET VIE PRATIQUE

Montréal, ville (très) cyclable.

On dit que le premier club cycliste du continent américain y fut fondé fin XIX^e — et que c'est aussi la métropole nord-américaine la mieux aménagée. Pas impossible! Les vastes espaces disponibles, la furieuse envie de profiter des beaux jours (assez courts), le haut niveau de conscience environnementale... et l'activité inlassable de l'association Vélo Québec peuvent expliquer la place étonnante du vélo en ville. La Maison des cyclistes, sur le parcours de deux des plus importantes pistes cyclables de Montréal, abrite les bureaux de Vélo Québec (90 salariés!), un café-restaurant, une boutique et une agence de voyages à vélo... Les activités de VQ sont larges: promotion



du vélo en ville bien sûr (y compris par -30°), prestation de services d'expertise à d'autres agglomérations, cartographie, édition, tourisme... Impressionnant. Voir absolument: <http://www.velo.qc.ca>

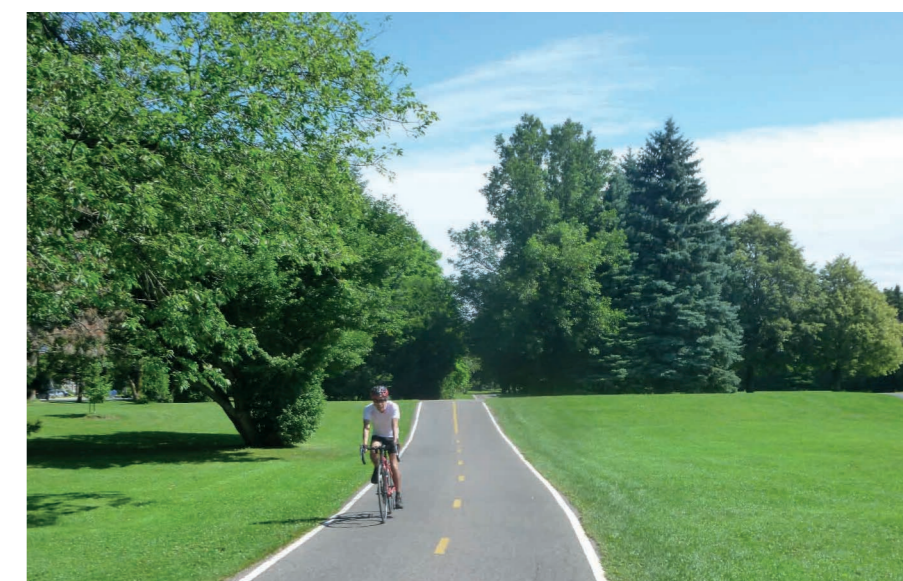
Au sol: un bon accompagnement pour la traversée des intersections. **Quand on a de l'espace:** une large bande entre trottoir et stationnement. Mais asphalte très dégradé!

En pleine ville: le magnifique Parc Maisonneuve comporte une superbe piste cyclable de plusieurs kilomètres parmi les bosquets et les écurieils. On s'y promène... ou on fait des tours chronométrés, avec une cohabitation un peu problématique!

Le Libélo montréalais, Bixi, a un succès fou: stations innombrables, tarification très souple (60€/an, 4€/j,

2€/trajet...), engouement des jeunes... **Qui dit mieux?** Une voie auto requalifiée piétons-végétation et sur l'autre un superbe compte-vélos permanent... fabriqué en Bretagne! **Le transport des enfants est pris très au sérieux:** nombreuses remorques, et maintenant bel engin pour 3 passagers ravis, et en toute sécurité!

Paul Michalon



L'éclairage passif des vélos : la meilleure solution pour être vu !

Vous êtes déjà une personne éclairée consciente des avantages du vélo pour les déplacements urbains. Mais êtes-vous un cycliste suffisamment éclairé ? Question d'autant plus cruciale avec le retour de l'hiver. Voici quelques remarques mettant en lumière les multiples façons pour un cycliste de se faire remarquer.

Les vélos disposent à la vente d'un éclairage actif, c'est-à-dire d'un dispositif émettant sa propre lumière grâce à une source d'énergie embarquée (dynamo, pile). La solution la plus efficace est la dynamo intégrée dans le moyeu de roue avec des phares à diode et à accumulateur pour conserver la lumière à l'arrêt (comme pour les vélos en libre service).



Un casque arrive sur le marché avec feux et clignotants intégrés. Il signale lorsque vous changez de direction ou ralentissez. Il dispose d'une batterie rechargeable inclus. Vous pouvez vous informer sur le projet ou le soutenir en visitant le site en anglais.

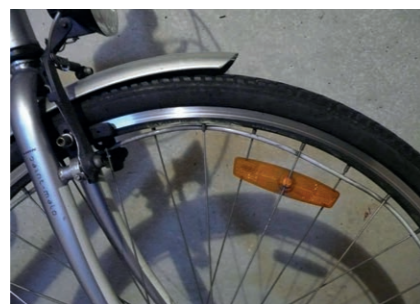
<https://www.kickstarter.com/projects/819484536/lumos-a-next-generation-bicycle-helmet>

L'éclairage actif permet de voir et d'être vu. Le problème est que la plupart des vélos en France sont équipés du minimum légal, de piètre qualité, peu fiable. Il est donc indispensable d'équiper son vélo d'un dispositif d'éclairage passif.

L'éclairage passif permet de renvoyer naturellement la lumière dans la direction d'où elle vient, sans recours à une source d'énergie. On parle de surface « rétro-réfléchissante ». Lorsqu'un vélo équipé d'un éclairage passif est placé dans le faisceau des phares de voiture, il renvoie une forte intensité lumineuse en direction de l'automobiliste. C'est le principe des gilets de couleur fluorescente avec des bandes rétro-réfléchissantes. Mais ils ne sont pas faciles à ranger sur le vélo, on risque de les oublier ou d'en manquer en cas de besoin inopiné. D'où l'intérêt d'équiper son vélo d'un bon éclairage passif auquel on n'a plus besoin de penser une fois posé, si ce n'est pour un léger nettoyage de temps en temps.

On connaît les catadioptres avant ou arrière en complément des phares, ou ceux clipsés sur les rayons. Les catadioptres de roue ont l'inconvénient d'avoir un plastique qui se casse avec le temps ou finissent par être éjectés avec la force centrifuge. L'alternative des bâtonnets de rayon de 8 cm clipsables sur les rayons est à ce titre plus intéressante. Des adhésifs rétro-réfléchissants complètent l'équipement. On peut les coller sur le cadre, la fourche, les garde boues, le porte-bagages, le siège enfant, les sacoches, le casque (en rase campagne), etc.

REVV sensibilise à l'importance de l'éclairage des vélos. Des stands ont été tenus en ville et aussi dans certains établissements scolaires. Vous trouverez à la Maison du vélo quelques kits d'éclairage passif en démonstration et des conseils personnalisés. Notez sur votre agenda la soirée du jeudi 10 décembre. Une parade lumineuse montrera combien les vélos sont capables de se faire bien voir, dans une ambiance festive !



RDV à 18h, à la Maison du vélo. On peut regretter que les vélos ne soient pas équipés dès l'usine de surfaces rétro-réfléchissantes permanentes sur les pneus, le cadre ou les garde boue. Pour l'instant, il appartient au cycliste de veiller à sa sécurité afin d'être vu de nuit, mais aussi de jour !

Avantages de l'éclairage passif :

- Léger
 - Silencieux (pas de frottement)
 - Pas de résistance à l'avancement (contrairement à une dynamo)
 - Discret
 - Opérationnel même à l'arrêt
 - Pas de panne
 - Entretien minimal (nettoyage de temps en temps)
- Un éclairage passif s'oublie, mais reste sur le vélo en toute circonstance ! NB: Il s'agit bien d'un complément à un éclairage actif, et non d'une alternative.

Article plus détaillé sur Vélocité n°100, avril 2009

Nicolas Martin



INFORMATIONS PRATIQUES DE REVV

Activités offertes aux adhérents

Pour plus de précisions reportez-vous au Site de REVV www.revv-valence.org

Les balades du dimanche matin environ une fois par mois dans Valence et les environs de l'agglomération. Elles sont gratuites (sauf visites), à la portée de tous et sans inscription préalable. Elles débordent quelques fois l'après-midi avec pique nique convivial. La règle est dans tous les cas le respect du code de la route. Les enfants mineurs doivent rester sous la surveillance de leurs parents.

Départ des balades généralement du Champ de Mars à Valence, devant le kiosque Peynet.

Renseignements et horaires sur le site et au 09 80 91 94 97.

- La Maison du Vélo (MdV), le lieu de rencontre et d'échange des REVVeurs(ses). Ouverture les lundis, jeudis et les premiers et troisièmes samedis du mois de 15h à 18h.

- La Vélo-école pour les adultes. Sur inscription et bilan préalable. Gratuité. Deux ou trois sessions annuelles de plusieurs séances réparties sur deux mois.

- L'atelier vélo. Nos mécaniciens bénévoles proposent des conseils aux néophytes et des outillages pour les réparations courantes.

- L'atelier de récupération et de rénovation des « vieux clous » (on ne refuse pas les vélos en bon état...).

- La bourse au vélo permanente REVV rachète votre vélo et le remet en vente après vérification.

- Le gravage du bicycode contre le vol. Il comporte un n° à 12 chiffres unique au plan national et reconnu par les autorités. Il est géré et distribué par la FUB.

- L'adhésion à REVV donne droit au gravage gratuit d'un vélo par an.

- La fourniture d'équipements de sécurité Gilet fluo, brassard, antivol en «U».

- Les Conseils d'Administration de REVV le premier mardi du mois à 20h30 à la MdV. Les CA sont ouverts à tous. Si vous ne faites pas partie du CA prévenez-nous de votre participation.

REVV Bulletin d'adhésion 2015

Vérifiez sur le REVVeries, au niveau de votre adresse, si vous êtes à jour de votre cotisation.

Nom

Prénom

Date de naissance

Profession

-

2° Nom

Prénom

Date de naissance

Profession

Rue

Code postal

Ville

Téléphone

E.mail

Date

Nota: L'adhésion donne le droit de recevoir le bulletin REVVeries (2 à 3 numéros/an).

Cotisation

Individuelle 10€

Familiale 15€

Etudiant ou chômeur 5€

Dons et soutiens

- Ci-joint mon règlement de€ par chèque à l'ordre de REVV, déposé ou renvoyé à la Maison du Vélo.

- Abonnement à la revue Vélocité la revue de la Fédération des Usagers de la Bicyclette 12 rue des Bouchers 67000 Strasbourg 16€ pour 4 n°/an.

Participation aux activités de REVV

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

oui / non

(permanence à la maison du vélo, réparer des vélos, le REVVeries, discussions avec les collectivités, antivols, balades, etc.)

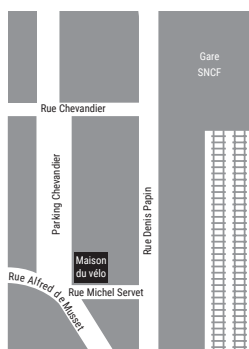


APPEL AU BÉNÉVOLAT

L'association REVV fonctionne à 100% avec des bénévoles. Vous souhaitez participer? N'hésitez pas à nous contacter. À l'atelier nous recherchons plus particulièrement des bénévoles pour participer aux rénovations et réparations des vélos. Aucune compétence spécifique n'est requise, il est possible de commencer par des tâches simples. C'est l'occasion d'apprendre les bases de la mécanique du vélo! D'autres compétences très variées sont recherchées auprès des bénévoles pour d'autres projets: administration, informatique, bricolage et aménagement des locaux, communication, rédaction, distribution de courrier, rencontre avec les pouvoirs publics, etc.

La Maison du vélo
1 rue Servet
26000 Valence

Ouverture les lundis de 15h à 20h, les jeudis de 15h à 18h et les 1^{er} et 3^e samedis du mois de 15h à 18h.



LES BRÈVES

Libellule, une autre façon d'être transporté à Valence.

Le cyclo pousse Libellule circule dans les rues valentinoises depuis mars 2015 grâce aux coups de pédale — assistés électriquement — du salarié cyclo pédaleur Thierry. Il transporte des personnes, affiche de la publicité, et va entreprendre de développer le transport de petits colis dans le centre ville.

L'association CycloTEAM à l'origine de ce projet d'éco mobilité — et d'éco proximité! — peut accueillir vos idées, vos contacts, et vous recevoir à son Conseil d'Administration. Elle est présente au côté de l'association REVV lors d'événements tels Parking Day, Alternatifs au bord du Rhône, forum des associations, Alternatiba...

Au plaisir de vous rencontrer!

www.cycloteam.fr

accueil@cycloteam.fr

07 81 26 86 09

Anne-Marie Vernon

Subvention pour faciliter l'achat d'un vélo électrique.

Ci dessous un communiqué de « Valence-Romans Déplacements »

Valence-Romans Déplacements réaffirme sa politique de soutien et de développement des mobilités actives en proposant un nouveau dispositif d'aide à l'acquisition de vélos à assistance électrique (VAE).

En mettant en place une aide à l'achat, Valence-Romans Déplacements souhaite dynamiser l'acquisition d'un vélo à assistance électrique pour les habitants du territoire.

Economique, silencieux et non polluant, le vélo électrique est parfaitement adapté au territoire et son relief!

De plus, en souhaitant mettre en place des partenariats uniquement avec des vélocistes du territoire, Valence-Romans Déplacements soutient et participe à l'économie locale.

Le principe de l'offre:

La subvention est fixée à 35% du prix d'achat TTC d'un vélo à assistance électrique neuf homologué, dans la limite de 250€ TTC par vélo. Cette offre s'adresse aux particuliers majeurs domiciliés sur le territoire de Valence-Romans Déplacements.

L'offre est annoncée à partir de septembre 2015.

Plus de détails sur le site de Valence-Romans Déplacements : <http://valenceromansdeplacements.fr/se-deplacer-a-velo/aide-achat-vae/>

Cyclistes réfléchissez !

À vendre à la Maison du Vélo: Kit éclairage passif (rétro-réfléchissants), pour être vu la nuit par les voitures. De quoi équiper deux roues (18 bâtonnets de rayon) et le cadre (ruban adhésif de 5 × 50 cm). Une fois installé on n'y pense plus! Pas de pile, pas de bruit, pas de poids.

REVV