



1989 la vélorution Vélo en ville

*Après 30 ans, la mémoire et les réflexions
d'un ancien Président*

1. La Création de Roulons En Ville à Vélo

Cet été 1989 nous discutons Michel, Rémy et moi de la difficulté de circuler à vélo¹ sur le pont Mistral aux heures d'affluence. Certains automobilistes nous doublaient à quelques centimètres de nos guidons. Tout comme s'ils ne nous avaient pas vus ! En réaction contre cette attitude désinvolte et dangereuse, nous avons décidé de créer une association dédiée à la promotion du vélo urbain, avec pour objectif premier la création d'aménagements cyclables de qualité permettant de rouler partout en sécurité.

Nous nous sommes alors rapidement trouvés une vingtaine venus d'horizons divers : l'enseignement, la santé, l'industrie, avec : Annie, Françoise, Christian, René, Etienne, Frédérique, Jean, Marlène, Claude, vite rejoints par Danielle, Monique, Marc, Nicole, Patrick, Gaston, pour affiner nos objectifs et nous trouver un nom qui fasse rêver ! En octobre 1989 nous avons déposé nos statuts et élu notre 1^{er} Président Michel Vivant.

Le nombre de nos adhérents a atteint assez rapidement la centaine et dépassé les deux cents au tournant des années 2000, avant que l'ouverture de la Maison du vélo en 2010, ne nous permette une plus grande notoriété et une croissance rapide, jusqu'à atteindre le chiffre remarquable de 1000 adhérents fin 2017.

En complément de notre action de promotion du vélo nous avons également eu l'occasion de nous mobiliser, conformément à nos statuts, en faveur des piétons et des usagers des transports en commun. De fait en ville le premier problème, c'est la voiture² et plus globalement tous les engins motorisés, dévoreurs d'espaces, bruyants, gros consommateurs d'énergies, générateurs de pollutions et de gaz à effet de serre. C'est dans ce contexte que nous avons décidé d'agir pour promouvoir les solutions alternatives, apaiser la circulation, retrouver un air respirable et des quartiers agréables à vivre.

Mais le vélo nous a également permis de cultiver d'autres vertus : l'économie de moyens, le plaisir de ne dépendre que de nous-mêmes pour nos déplacements de proximité, la pratique d'une activité physique douce et régulière, le respect d'autrui et de l'environnement. Et chemin faisant, au de-là du coup de cœur initial, le vélo est devenu pour beaucoup d'entre nous, un choix de vie.

*Ci-après quelques repères pour éclairer cette rétrospective :
nos principaux partenaires, nos interlocuteurs, les faits marquants qui ont structuré les 30 premières années de la vie de REVV et mes réflexions de cycliste urbain.*

Longue vie à REVV, la partie n'est pas finie...

Lucien Alessio
Président 1997-2004

Valence août 2019

1 Cf. Annexe 1

2 Cf. Annexe 2

2. *Les Fédérations et associations partenaires* Cf. Annexe 3

3. *Nos interlocuteurs, l'État et les Collectivités* Cf. Annexe 4

4. *Les bandes cyclables sur le pont Mistral*

Notre première revendication d'importance concerne la création de bandes cyclables sur le pont Mistral. A cette fin nous avons rencontré les autorités concernées, Mairies et DDE. Rappelons que ce pont supporte une Nationale et relie 2 communes et 2 Départements de part et d'autre du Rhône. D'où à l'époque dans les années 90, quatre acteurs essentiels : les DDE Drôme et Ardèche, et les 2 communes Valence et Guilherand. Le déroulement de nos tractations et péripéties diverses « mérite le détour ». Il nous a fallu 6 ans pour aboutir, de décembre 90 à juin 96 !

1. Après nos premiers contacts fin 1990 et diverses entrevues, nous apprenons en avril 1992 que M. Arnaud Maire de Guilherand refuse le projet de bandes cyclables au motif que le nombre de cyclistes est insuffisant ! Le mois suivant REVV mobilise ses adhérents pour un comptage sur le pont Mistral. Résultat sans équivoques : 822 cyclistes...
2. Re-rencontres, avec les communes et les DDE. Ayant apporté la preuve de l'importance du trafic cycliste nous croyions avoir gagné, mais « in fine » il semble « que ce ne soit pas possible la largeur du pont étant insuffisante » !
En réponse le 23 mai 1992 nous réalisons en plein jour de chaque côté du pont, 2 bandes cyclables « pirates », en collant un ruban de papier sur le bitume. Nous pouvons alors observer que la circulation, et la séparation des voitures et des vélos, s'effectuent naturellement
3. En mai 1994 nous récidivons, après encore 2 années perdues en vaines discussions avec les élus. A la tombée du jour nous renouvelons l'opération marquage d'une bande « pirate », au moyen d'une peinture blanche. Intervention de la police municipale qui, après négociations..., nous laisse terminer la bande côté Nord.
4. Juillet 1994 les DDE tracent des bandes cyclables provisoires peintes en jaune.
5. Juin 1996 Réalisation des bandes cyclables que nous inaugurons lors de la Fête du vélo.
A l'usage il apparaît une conséquence positive : la baisse « naturelle » de la vitesse des voitures, qui s'explique par la largeur plus réduite des voies centrales. Depuis lors, et après avoir culminé à 70 km/h et même 90 km/h (!) la vitesse a été limitée à 50 km/h comme des deux cotés du pont, conformément à nos demandes.
En conclusion, et malgré leur largeur initiale insuffisante (1 m portée à 1,20 m l'été 2017), il apparaît que ces bandes sont très utiles et appréciées de tous les cyclistes. Mais le plus remarquable c'est qu'aujourd'hui personne, y compris les Elus qui s'y étaient opposés, ne remet en cause leur utilité !

5. *Le procès Victor Hugo*

En mai 1998, nous avons intenté un procès à la Ville de Valence, de concert avec Dominique Allain adhérent de REVV et conseiller municipal de l'opposition, pour « non application de la Loi sur l'air » (LAURE), la nouvelle loi de la Ministre Corinne Lepage (début 1990). L'avenue Victor Hugo faisait l'objet de discussions déjà anciennes entre REVV et les Services Techniques de la Ville. Mais nous avons été mis devant le fait accompli, le Conseil Municipal ayant décidé les travaux de rénovation, mais sans les bandes cyclables que nous attendions ! D'où notre irritation et le procès.

Comme pour le Pont Mistral, pour aboutir dans ce dossier également il fallait du « souffle », le procès ayant duré un peu plus de cinq ans ! En juin 1999 nous avons été déboutés par le Tribunal Administratif de Grenoble, mais en juillet 2003 nous avons obtenu gain de cause auprès de la **Cour d'Appel de Lyon**. Ce jugement faisant jurisprudence.

Remarques :

- A la FUBicy mes collègues du Comité Directeur, étaient sceptiques : « les associations perdent toujours au Tribunal Administratif » ! Averti de ces difficultés, notre idée était aussi de tester la LAURE et en cas d'échec d'apporter la preuve de son inutilité, ce qui heureusement n'a pas été le cas.
- Après des contacts infructueux avec un avocat - incapable de nous fixer un budget approximatif pour assurer notre défense ! - nous avons décidé de conduire notre procès par nous-mêmes et pour cela nous sommes formés aux procédures des Tribunaux Administratifs. Notons qu'aujourd'hui, les textes ayant changés, nous n'aurions pas pu interjeter appel par nous-mêmes, le recours à un avocat étant devenu obligatoire en appel.
- Question : pourquoi le TAG nous a-t-il donné tort en première instance, alors même que dans ces considérants il jugeait notre requête recevable ?
Avant de conclure : «...la circonstance que la délibération attaquée, relative à la rénovation de l'avenue Victor Hugo, ne mentionne pas la mise au point de l'itinéraire cyclable correspondant n'est pas par elle-même de nature à affecter la légalité de cette délibération. »
Autrement dit un itinéraire cyclable correspondant auraient pu être prévu par une autre délibération, prise prise dans un 2ème temps, avec le risque d'avoir à modifier les travaux déjà engagés ? Une conclusion bizarre de la part de juges professionnels...

6. *La qualification des antivols vélos*

Au tournant des années 2000 au Comité Directeur de la FUBicy, nous nous étions intéressés Monique Giroud et moi aux vols des vélos qui constituaient un véritable obstacle à sa pratique. D'autant plus qu'après un vol beaucoup de cyclistes abandonnent le vélo pour leurs déplacements quotidiens.

Après diverses discussions nous avons proposés 2 actions : promouvoir des antivols de qualité d'une part et créer un fichier national des vélos volés facilitant leur restitution à leur propriétaire d'autre part.

Sur ce dernier point nous avons un peu plus tard créé le **bicycode**. Les autorités sollicités par nos soins ont de prime abord fait montre d'une indifférence remarquable (!) ce qui nous fait mieux apprécier aujourd'hui la reconnaissance de notre fichier par la Police et la Gendarmerie, même s'il reste encore beaucoup à faire pour que ce fichier joue pleinement son rôle.

Concernant la qualification des antivols j'avais hérité de ce projet avec REVV pour le compte de la FUBicy avec laquelle nous avons signé une « Convention de délégation des essais de qualification des antivols vélos ».

C'est ainsi que tous les ans au sein de REVV une petite structure teste un certain nombre d'antivols que nous achetons avec une aide de la Sécurité routière. Après l'arrivée au commande de Nicolas Martin, la mise en place de quelques moyens et d'une procédure de tests spécifiques, nos tests se sont enchaînés et pérennisés années après années. Les résultats en sont publiés sur la revue Vélocité et sur les Sites de la FUB et de REVV.

Précisons qu'au tout début (février 2001) nous avons bénéficié des conseils de la FFMC, de l'AMDM³ et de leur commission Stop Vol. De fait nos tests n'utilisent pas les moyens d'un laboratoire de mécanique - hors de portée des finances de la FUB - mais sont réalisés en utilisant les méthodes propres des casseurs (que nous ne divulguons pas...). Par ailleurs, et bien que le crochetage des serrures ne soit pas d'une pratique courante, nous vérifions également leur résistance au crochetage en bénéficiant des compétence d'un collègue spécialiste, membre d'une association normande.

Conséquence de cette action de portée nationale, REVV est connu un peu partout dans l'hexagone comme l'association qui qualifie les antivols !

7. *La création de la Maison du vélo*

Ce fut une étape primordiale dans la vie de REVV qui nous a permis de nous développer et d'assurer un meilleur contact avec tous les REVVeurs-ses. Merci à Danielle Persico, alors Conseillère municipale qui en est à l'origine. Depuis sa création REVV ne disposait que d'un « cagibi » à la Maison des Associations de Valence. Après plusieurs tentatives infructueuses pour trouver un vrai local (y compris sur le Site de la gare Valence Ville), en 2008 nous avons pu prendre possession de nos locaux actuels, bénéficiant d'un bail précaire de la Mairie de Valence propriétaire des lieux.

A l'origine il s'agissait d'une friche industrielle (ex. garage) que nous avons pu réhabiliter par nos propres

moyens en évitant de solliciter les services municipaux et les subsides des contribuables. Nous l'avons réhabilité et doté d'un Bureau d'accueil-Salle de réunion, d'un atelier, de diverses commodités, et nous avons pu également proposer un local aux cyclotouristes valentinois.

Grand merci à Bernard Bédouet l'architecte de cette transformation ainsi qu'aux nombreux REVVeurs-ses, et aux jeunes d'UnisCité - service civique - qui ont œuvré pendant plus d'une année pour ce beau résultat.

Fin 2009 nous avons pu ouvrir à la Maison du vélo, une vélo-école pour les adultes et un atelier participatif de réparation des vélos. C'est l'occasion pour nos mécaniciens bénévoles de rénover des vieux vélos et de les proposer à nos adhérents à petits prix. Cet atelier très dynamique, est un lieu de rencontre et d'échanges avec nos adhérents et les cyclistes de passage. Un seul bémol, nous souhaiterions que pour accueillir nos adhérents les jeunes cyclistes y soient plus nombreux⁴. Il reste que, ces locaux étant vétustes et nos moyens limités, cette rénovation n'est pas tout à fait terminée⁵.

8. *Autres manifestations et actions de REVV depuis sa création*

Cf. Annexe 5, les faits marquants de ces 30 années.

9. *L'association et l'action publique*

En parcourant les quartiers à vélo nous sommes en première ligne pour en apprécier les évolutions et porter un regard éclairé sur les politiques de la ville, ce qui nous a amené à répondre aux invitations des Collectivités locales et de l'Administration. Il s'agissait (il s'agit toujours) de participer à des travaux impactant directement les cyclistes comme la circulation, la voirie et les déplacements, ainsi que d'autres sujets voisins tels que l'urbanisme, la qualité de l'air, de l'eau et la santé publique.

Ces rencontres nous ont permis de mesurer l'écart entre l'existant et ce qui serait souhaitable et aussi de prendre un peu de recul par rapport aux déclarations d'intention ! De fait nous ne sommes pas toujours écoutés, au point de douter quelques fois de l'intérêt de notre présence à ces réunions. Trop souvent tout se passe comme si les conclusions étaient déjà bouclées dès le départ. Le formalisme de l'Administration qui maîtrise les « codes », les « éléments de langage », et les « ordres du jour », est tel que nos remarques de béotiens tombent souvent « à plat » !⁶

Cependant nous sommes bien dans notre rôle lorsque nous signalons l'absence d'aménagements cyclables de qualité ou à contrario ces autoroutes et voies rapides qui encerclent la ville et constituent autant d'obstacles infranchissables pour les piétons et les cyclistes.

Mais il arrive aussi qu'un dialogue confiant s'instaure et que les techniciens et les élus, écoutent nos propositions. Il reste que dans tous les cas le nombre de nos adhérents est un atout incontournable qui soutient notre légitimité et nous autorise à nous exprimer franchement.

10. *Les textes de lois et le vélo*

Depuis la création de REVV les textes lois et décrets qui encadrent la pratique du vélo ont heureusement évolué. Ils ont été améliorés, suite notamment aux travaux du Code de la rue, une instance de dialogue qui regroupe des associations cyclistes et l'administration.

Cependant nos demandes pour améliorer les textes, sont très souvent retoquées par des lobbys. C'est ainsi que le Code de la rue n'a toujours pas donné une définition claire du « trottoir »⁷, ni distingué « les rues » et « les routes » ce qui autorise toutes les confusions.

Mais davantage que les textes eux-mêmes ce sont souvent leurs applications qui déçoivent les citoyens. Des exécutants locaux les interprètent à minima les vidant de leur substance ! C'était le cas pour le procès V. Hugo ou plus récemment lors de l'Enquête d'Utilité Publique (EUP) du giratoire des Couleures où le Commissaire en-

4 Nos mécaniciens sont essentiellement des retraités, seuls disponibles les jours ouvrables.

5 Elle se poursuit au quotidien, pour effectuer des réparations indispensables : le toit, les combles, la plomberie (WC), la porte du garage, etc.

6 Comme un spécialiste l'a montré (F. Héran), les Maires sont souvent en retard sur l'opinion de l'ensemble de leurs administrés. Ces élus, au lieu d'être des leaders qui vont au devant des besoins de leurs concitoyens, préfèrent souvent temporiser avec le souci de ne rien changer, alors même que l'opinion publique est de plus en plus favorable au vélo.

7 Pas de souci pour les automobilistes qui peuvent continuer à se garer dessus !

quêteur a ignoré délibérément plus d'une centaine de lettres de cyclistes⁸. Aussi lorsque ce genre de « gags » se reproduit - des dénis de démocratie ! - il ne faut pas s'étonner que des citoyens excédés et ne sachant plus comment se faire entendre, manifestent bruyamment dans les rues avec ou sans gilet jaune...

De fait notre association n'a jamais demandé à bénéficier de privilèges ou de passe-droits. Nous demandons seulement le respect de la loi ! C'était le cas avenue V. Hugo, ou encore cette année aux Couleures. Il reste, et c'est peut-être la première mission de l'association, que lorsque les élus et les textes sont défaillants, elle constitue l'une des rares portes de sortie pour relancer et canaliser le débat.

11. *REVV, politique et démocratie*

Rappelons s'il en est besoin, qu'une association telle que REVV n'est pas le lieu où défendre des options politiques. Au contraire l'association permet l'élaboration de projets fédérateurs et féconds pour l'ensemble de la collectivité. De fait notre position politiquement neutre nous permet de compter les points factuellement et honnêtement. Un aménagement cyclable que nous réclamions c'est un bon point, le remplacement d'une aire de jeux par un parking en centre ville, c'est un mauvais point, etc.

Pour autant notre association a permis à certains d'entre nous de compléter leur apprentissage de la démocratie et de réfléchir à d'autres modes d'actions hors du contexte associatif. C'est ainsi que Michel, Annie, Danielle, Patrick et quelques autres, ont franchi le pas pour s'engager auprès des partis politiques de leurs choix.⁹ Nous respectons les choix de ceux qui s'engagent de manière désintéressée et précisons que dans le cas des REVVeurs-ses, ils ou elles sont restés-es membres de REVV, mais en dehors du CA.

Ces précautions étant prises, il faut reconnaître la qualité des informations que nous devons à nos amis élus, anciens membres du CA de REVV. Dans les deux exemples déjà cités ci-dessus, lors du procès V. Hugo nous n'aurions pas réussi si Dominique Allain alors conseiller municipal, ne nous avait pas immédiatement averti de la délibération du Conseil municipal¹⁰. Une autre exemple marquant est celui de Danielle Persico également conseillère municipale qui nous avait fait connaître la disponibilité d'un local, dont nous ignorions l'existence, et qui est devenu notre Maison du vélo.

12. *Le bilan de REVV après 30 ans*

a) **L'an 1989 lors de la création de REVV, c'était l'état zéro de la circulation à vélo dans Valence !**

Le réseau de bandes et pistes cyclables comptait moins de 10 Km à Valence, et au total de 12 à 15 Km sur l'ensemble de l'agglomération. Il est aujourd'hui de l'ordre de 100 Km dans Valence intra-muros. Et il a également progressé sur les autres communes de environnantes.

Cependant ce réseau cyclable manque de cohérence et de continuité. Et pire encore, des aménagements relativement récents comme les grands giratoires, celui de l'entrée de l'A7 Valence-Nord ou celui des Couleures, constituent des obstacles dangereux et dissuasifs pour les vélos ! Ce n'est pourtant pas faute pour REVV de l'avoir prévu et dénoncé en son temps.

Mais nous devons à l'équité de rappeler également ce qui a marché et qui ne se voit pas toujours. Exemple : les pistes et aménagements cyclables du pont des Lônes et du site du pont des Anglais. Quelques années après nos actions sur le pont Mistral, il est probable que leurs souvenirs encore très présents, nous a servi à les obtenir sans avoir à nous mobiliser pour muscler nos actions. A ce propos Il faut citer l'action positive de certains organismes officiels qui ont appuyé nos demandes : le CERTU¹¹ et le Cété de Lyon.

b) **L'activité du Conseil d'Administration¹²**

Le Conseil d'Administration de REVV se réunit tous les premiers mardis du mois et décide des actions à mener

8 Cf. Annexe 6 à titre d'exemple parmi d'autres, le courrier que j'ai adressé au Commissaire Enquêteur.

9 A contrario on entend encore quelques fois « moi monsieur je ne fais pas de politique » ! Mais pour autant il est clair que s'en désintéresser c'est laisser la porte ouverte à tous ceux qui avancent masqués. Les intrigants, les franc-maçons et autres représentants de lobbies.

10 Le délai pour saisir le Tribunal administratif est très court, deux mois seulement. C'est très peu pour rassembler tous les documents et suivre la procédure : recours gracieux, recours administratif. D'où l'intérêt d'être prévenu très rapidement après le vote d'un texte.

11 Aujourd'hui le CEREMA, avec lequel nous avons eu de nombreux contacts téléphoniques.

12 Nous n'utilisons pas de salariés pour motiver davantage nos bénévoles. Les salariés détiennent le savoir et le pouvoir ce qui tend souvent à démobiliser les simples adhérents. Et d'autre part pour que le budget et leurs salaires ne deviennent pas des préoccupations majeures qui mobilisent une bonne part des ressources de l'association.

Il reste que dans certaines associations les salariés sont indispensables et remplissent pleinement leurs fonctions.

après discussions entre tous les membres du CA. Il est ouvert à tous y compris aux non adhérents qui en font la demande. Les comptes rendus du CA sont disponibles sur notre Site.

Notre fonctionnement purement associatif et transparent, hors de toutes considérations partisans, nous a permis de rassembler des femmes et des hommes issus d'horizons divers et dont les trajectoires n'auraient pas dûes se croiser, mais qui se sont rejoints pour promouvoir le vélo. Cette diversité est une richesse, même si elle peut quelques fois compliquer nos dialogues internes. Mais in fine au sein du CA l'amitié et le consensus l'emportent, et nous pouvons constater avec bonheur qu'à terme notre association se renouvelle et se pérennise sur la durée.

c) **L'aspect « transversal » du vélo**

Au cours de toutes ces années de participation de REVV aux travaux des collectivités, nous avons bien compris le côté « transversal » du vélo et l'importance des politiques d'aménagements urbains et péri-urbains.

C'est ainsi que nous avons pris une part active à la prise de conscience collective des nuisances de la voiture en ville et de la nécessité de mieux en maîtriser l'usage (cf. Annexe 2). La circulation motorisée a desséché le tissu urbain et les relations de voisinage faute de contacts sur le pas de la porte (les voitures rentrent directement au garage...). De fait la voiture isole, les voisins ne se connaissent plus ! Et comme le note un pédiatre, à l'intérieur même de la ville, les enfants y sont les plus mal traités¹³.

d) **Des arguments objectifs mais inaudibles...**

Toute sensibilisation mise à part, l'impact négatif de la circulation motorisée en ville peut se mesurer au moyen de paramètres objectifs. L'accidentologie ; le prélèvement excessif des ressources des particuliers pour acquérir et entretenir leurs véhicules ; le coût énorme des infrastructures pour les collectivités ; les diverses pollutions dommageables pour la santé ; les émissions de GES avec leurs conséquences redoutables pour le climat¹⁴.

Pour autant les arguments objectifs, juridiques ou de bon sens ne suffisent pas toujours. Dans certains cas nous avons dû muscler nos actions. Recourir au marquage de bandes pirates sur le pont Mistral en toute illégalité ou encore formuler un recours au Tribunal Administratif avenue Victor Hugo. Apparemment il n'est pas possible de s'entendre « normalement » !¹⁵

e) **Trop d'investissements routiers : une impasse conceptuelle**

La pratique du vélo bien qu'en légère progression en ville (4 % des déplacements), peine à décoller. Elle plafonne et régresse même en périphérie (1 %) où les ménages disposent généralement de deux véhicules motorisés pour palier l'insuffisance des TC.

Les cyclistes sont confrontés à l'absence d'aménagements cyclables bien conçus à l'image de ceux existants dans les cités de l'Europe du Nord. Chez nous ce n'est pas la météo qui s'oppose à la pratique du vélo, mais le scepticisme d'une majorité d'élus et de commerçants, et les lobbys automobiles et du BTP qui orientent les ressources vers des investissements lourds. De fait les décisions prises en faveur du vélo, sont toujours très en retrait par rapport à ce qui serait souhaitable.

Et surtout, comment ne pas voir les effets pervers des investissements routiers ? En créant toujours davantage d'autoroutes et de voies rapides on incite nos concitoyens à aller plus loin, aussi bien pour se loger que pour leur travail ! D'où un recours encore accru à la voiture individuelle. C'est l'impasse !

De même en augmentant la capacité des parkings en centre ville (comme ce printemps au Bel Image), on augmente la circulation automobile et les bouchons.

La solution ne peut venir en ville que des solutions alternatives, marche à pied, vélo, trottinettes, et surtout des transports en commun. Non pas des TC réalisés à minima et par défaut, mais des TC modernes, des bus à hauts niveaux de service, des tramways ou encore des trains-trams multipliant les arrêts sur les voies ferrées existantes...

f) **Inverser les priorités**

Il faut revenir sur le vieux mot d'ordre de G. Pompidou : « ouvrir la ville aux voitures » ! Il est devenu urgent d'inverser les priorités en favorisant les solutions alternatives.

Devant les périls qui menacent, vélo n'est pas un accessoire négligeable, il fait partie des solutions. Autant comme moyen de déplacement au quotidien que comme philosophie de vie, économe et respectueux d'autrui et de la nature.

13 « La rue est devenue un espace dangereux, que ce soit pour le jeu ou pour le déplacement, à pied ou à bicyclette. L'enfant y a perdu son autonomie et sa liberté à se mouvoir dans l'espace urbain ». Il est ainsi conduit à rester chez lui, immobile et confiné devant des écrans virtuels !

14 Ce sont les mêmes qui hier niaient les conséquences des GES et qui nous disent aujourd'hui : « c'est trop tard ». Dans tous les cas : le défaitisme et surtout ne rien changer !

15 Comme le dit très bien un élu : « C'est sympa le vélo, lorsqu'il en est question au Conseil municipal tout le monde écoute. Mais lorsqu'on en vient au budget, exit le vélo, il y a d'autres priorités ! ».

N'en doutez pas cet engin est merveilleux ! Pour une douzaine de kilos seulement¹⁷ il vous permet d'aller partout en ville, voire beaucoup plus loin, sans consommer d'énergie fossile. De plus le vélo est toujours immédiatement disponible et il vous permet de gagner directement votre destination finale contrairement à la voiture et aux TC.

Voilà qui est raisonnable, surtout sur les courtes distances de moins de 3 km, qui représentent la moitié des trajets. Pour un même service rendu en ville, les 12 kilos de la bicyclette sont à comparer à la masse d'une voiture moyenne qui dépasse la tonne, voire une tonne et demie pour la « petite » Renault Zoé !

Mais d'où vient le vélo ? La recherche sur ses origines suscite toujours des controverses. Les chercheurs n'ont pas à ce jour complètement terminés leurs travaux. Ci-après une petite histoire du vélo qui s'avère être une véritable aventure européenne, telle qu'elle se dégage des travaux d'une association La Vélocithèque et d'un chercheur Japonais Keizo Kobayashi.

Histoire rapide de la naissance du vélo

On peut dater l'origine du vélo à 1817, année du dépôt d'un brevet par le baron Karl Drais von Sauerbronn du duché du Bade-Wurtemberg, pour une machine de son invention, une « laufmaschine » ou machine à courir munie de 2 roues et d'un « timon » pour la direction. L'année suivante le baron est venu à Paris aux Tuileries présenter sa « Draisienne » aux Parisiens qui l'ont vite adoptée comme d'autres européens. Mais ce premier succès d'estime s'est rapidement estompé. La contrainte de pousser avec ses pieds ajoutée à l'inconfort des roues en bois sans suspension, rendait sa pratique pénible ! De fait seuls quelques amateurs férus de sport et d'originalité ont adopté ce nouvel engin dans les années qui suivirent.

Cependant l'idée d'utiliser un engin mécanique comme alternative au cheval était lancée. Elle allait susciter de nombreuses contributions d'amateurs passionnés¹⁸, par de-là les frontières sur près de 3/4 de siècle.

Il fallut attendre 1861 pour que Pierre Michaux forgeron-charron à Paris et son fils Ernest, eurent l'idée de fixer des pédales sur la roue avant d'une draisienne¹⁹. Pour la première fois, un vélocipède chevauché par un homme s'est déplacé en équilibre sur deux points de contact au sol seulement.²⁰ Événement surprenant et considérable qui suscita l'émerveillement des badauds.

Dès lors le développement du vélocipède n'allait plus s'arrêter. De multiples inventions et améliorations se succédant concernant le cadre, le freinage, les roues, les paliers à roulements à billes, la roue libre, etc. Ces innovations étaient boostées par la recherche de performances et les premières courses cyclistes qui attiraient le public. Un challenge notamment excitait les foules : qui était le plus rapide, le cavalier ou le cycliste ? Dans ces années soixante de nombreux petits industriels et artisans Français prennent une part active à l'essor du Vélocipède de Michaux jusqu'à provoquer début 1870 une surproduction et la faillites de nombre d'entre eux. Après la guerre de 1870, et les troubles de la Commune en 1871, ce bel élan en France est retombé. L'évolution du vélocipède s'est poursuivie en Angleterre et aussi dans d'autres pays Etats-Unis, etc. Une étape importante dans ces années 1870 -1885 fut la mode des grands-bis avec des roues AV dépassant les deux mètres ! Cette évolution s'est avérée être une impasse technologique ! Monter et descendre nécessitait des qualités d'acrobate réservant les grands-Bis à des sportifs !

En 1879, l'Anglais Henri Lawson inventa la transmission par chaîne qui permit de démultiplier la vitesse de rotation de la roue AR, d'utiliser deux roues de même diamètre et de rabaisser la selle, mettant le vélo à la portée du plus grand nombre et plus seulement des sportifs.

La Safety bicycle de Rover s'imposa en 1885. Et enfin, dernière trouvaille géniale, en 1888 l'Ecosais Dunlop inventa les « pneumatiques », soit des enveloppes de caoutchouc gonflées à l'air. Ainsi équipée la bicyclette moderne était née.²¹

16 Le « vélo » pour la route et la « bicyclette » en ville.

17 6,8 kilos seulement pour les vélos du Tour de France ! Cf. UCI.

18 On peut d'ailleurs noter le manque d'intérêt des intellectuels de l'époque ! De leurs côtés les autorités ne sont intervenues que pour légiférer, et contenir la fougue des premiers cyclistes considérés comme des casses-cous.

19 La première attestation écrite du vélocipède de Michaux équipé de pédales date de 1864.

20 L'équilibre du vélo est une vraie question largement méconnue, dont l'analyse exhaustive reste à écrire.

21 Cette évolution n'est pas terminée ! Elle se poursuit de nos jours en de nombreuses déclinaisons particulières : tricycles, vélos cargos, vélos couchés...

Factuellement la voiture est une invention majeure du 20ème siècle, symbole d'autonomie et de liberté individuelle. Elle occupe une part essentielle voire vitale dans notre quotidien. Mais trop c'est trop. En 2010 le milliard de voitures dans le monde a été dépassé !

Aujourd'hui nous en voyons clairement les effets négatifs (cf. Edgar MORIN Energie 2 – 2003) :

- Les accidents.
- Le coût énorme de la voiture individuelle pour les particuliers.
- Le coût énorme pour les collectivités, pour la réalisation des parkings, des routes et des infrastructures routières.
- Une circulation urbaine infernale dans les grandes villes et la difficulté d'y stationner.
- Son emprise énorme dans l'espace public.
- L'épuisement des énergies fossiles.
- Des pollutions diverses générateurs de pathologies (asthme...).

Et plus inquiétantes encore les émissions de gaz à effet de serre qui sont en train de modifier le climat²²...

Déjà en 1973 Ivan Illich avait souligné son poids énorme dans le budget des ménages : « L'américain moyen consacre 1600 heures/an à sa voiture, pour parcourir 10000 km, soit une vitesse de 6 km/heure ». Chiffre obtenu en faisant le quotient du temps passé pour payer sa voiture et pour l'utiliser, par le nombre de km parcourus (compte tenu du salaire moyen, de la consommation des voitures et du coût de pétrole, aux USA). Ce qui lui permettait de conclure que le vélo est plus rapide que la voiture !

Cependant si l'on se réfère à un sondage de l'Observatoire Société et Consommation en 2016 « l'automobile individuelle reste plébiscitée par près de 80 % des Français » ! De fait, notamment dans les territoires ruraux, la voiture reste indispensable.

Pour les urbains il existe d'autres possibilités. Rappelons qu'en ville et sur des courtes distances la voiture n'est objectivement pas très efficace. Utiliser un engin de 1,2 tonnes pour transporter 75 kg sur un trajet de l'ordre de 3 km ce n'est pas rationnel !

Nota Un déplacement sur deux fait moins de 3 km et 2/3 font moins de 5 km (cf. Frédéric Héran).

Un vélo cent fois moins lourd est aussi efficace et le plus souvent plus rapide en ville. Sans même utiliser un VAE (vélo à assistance électrique) qui lui peut permettre de s'affranchir des obstacles dénivelés, Mistral, etc.

Notons également que le moteur à explosion est mal adapté aux courtes distances. Il est prévu pour fonctionner à une certaine température, à froid la mécanique « serre », ²³ le catalyseur fonctionne mal, avec pour conséquence une sur-consommation et une pollution maximum.

Les constructeurs ont bien essayé de réagir, notamment en réduisant les émissions de particules, mais au prix pour les diesels d'une augmentation des émissions de NO₂ un gaz toxique !

Ils ont également triché de plusieurs manières pour minimiser les taux de pollutions. Ils ont prétexté la baisse des consommations due aux progrès de la combustion, ce qui n'était pas faux, sauf que dans le même temps ils ont développés des véhicules plus lourds et grands consommateurs d'énergie comme les 4x4 et les SUV, avec pour résultat une augmentation de la consommation globale de carburant.

Aujourd'hui ils nous proposent des véhicules électriques. C'est un mirage car la voiture électrique et sa batterie au Lithium occasionnent d'autres pollutions pour leur fabrication et leur recyclage en fin de vie.

Nota A suivre l'utilisation des piles à hydrogène si l'on réussit à le produire en utilisant la photosynthèse.

Alors comment réduire l'impact de la voiture individuelle, mais est-ce seulement possible ? En attendant une réponse définitive à cette question, nous pouvons essayer d'en maîtriser son usage et de moins l'utiliser comme à Paris.

Ce n'est pas très connu du grand public mais Paris intra-muros est la ville de France qui compte proportionnellement le moins d'automobilistes ! Le taux d'équipement automobile des ménages y est de 38% contre 88 % dans la Drôme (Insee 2017). Mais Paris est aussi la ville la mieux équipée en TC : bus, métro, tram, RER, trains de banlieue. Et son réseau de voies cyclables est en extension, et ceci explique cela.

La conclusion est claire, la solution pour baisser le nombre de voitures en ville, ce sont les solutions alternatives : les Transports en Commun, la marche à pied, le vélo...

²² Certains ne veulent pas comprendre : on ne négocie pas avec les lois de la physique...

²³ Sur cette question l'ADEME (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie) a établi que le démarrage occasionne 50 % de l'usure d'un moteur !

Les Fédérations et associations partenaires

Dans la foulée de la création de REVV nous avons adhéré à plusieurs associations du domaine et notamment à la FUBicy. Leurs expériences nous ont permis d'atteindre plus rapidement expertise et maturité pour structurer nos actions, élargir notre horizon dans un cadre national et faciliter nos relations transversales entre associations.

- ✓ **La FUB²⁴** Fédération des Usagers de la Bicyclette. Cette fédération rassemble tous les cyclistes urbains de France. A partir de 1998 REVV a participé à son Comité Directeur (Vice-Pdt Lucien puis Nicolas) et contribué activement à ses débats : aménagements cyclables²⁵, port du casque et du gilet, Code de la rue, Vélo dans les trains, VAE, Plans vélos, etc.
Dans les années 2000 au sein de la FUB, REVV s'est impliqué pour créer l'atelier national de qualification des antivols vélos à Valence et participer au lancement du marquage des vélos : « bicycode ». Depuis lors nous contribuons également au fonctionnement de la revue de la FUB Vélocité, à laquelle nous proposons régulièrement des articles.
- ✓ **Rue de l'Avenir.** Nous en sommes les représentants locaux. RdIA défend le concept d'une ville plus sûre, plus solidaire et plus agréable à vivre. Et notamment : les zones 30 ; les évolutions du Code de la route prenant en compte la circulation urbaine (le Code de la rue) ; la rue aux enfants, etc.
En 1991 REVV est lauréat du concours de Rue de l'Avenir : « La Rue on partage », avec une proposition d'aménagement cyclable du Rond Point Kennedy (Valence 2).
- ✓ **L'AF3V** Association Française de développement des Véloroutes et Voies Vertes.
Sortant de la ville, REVV s'est impliqué dès le début des années 1990, dans la création de cheminements cyclables interurbains (la Drôme à vélo) et la promotion des Voies vertes.
REVV a notamment accompagné dès l'origine la création de l'AF3V et participé à son CA d'abord en tant que représentant de la FUBicy, puis comme représentant local.
- ✓ Autres associations nationales ou régionales :
 - **La FRAPNA** Fédération Rhône-Alpes de Protection de la Nature.
 - **La FNAUT** Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transport.
 - **Les Droits du Piéton et 60 millions de Piétons.**
 - La **LCVR** Ligue Contre la Violence Routière.
 - **Les Cyclos** locaux (nous avons fait une place aux cyclos valentinois à la Maison du Vélo).
 - Et plus récemment **Alternatiba** jeune association qui milite contre le changement climatique.
- ✓ Autres associations de cyclistes urbains de la Drôme
 - **A pince et à vélo** (Romans).
 - **Circulons à Tain Tournon.**
 - **Collectif vélo Diois.**
 - **Montélovélo** (Montélimar).
 - **Vélo dans la ville** (Crest).

24 Initialement la « FUBicy » (le sigle a changé mais pas le nom).

25 Avec la FUB, nous avons fait le choix (après débats) des bandes cyclables sur la chaussée plutôt que des pistes cyclables sur les trottoirs, préférant prendre l'espace aux voitures plutôt qu'aux piétons.

- ✓ **Le CEREMA (ex CERTU) et le Cété de Lyon.** Le 2ème étant chargé de conseiller les collectivités locales pour l'application des règles définies par le premier.
Le CEREMA Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement est de fait le bureau d'études de l'Etat en charge de définir les règles de la construction de l'habitat et des routes - sous la tutelle du ministre de la transition écologique et solidaire, et du ministre de la cohésion des territoires. Il comporte un ou une responsable Vélo, cycliste convaincu, mais qui doit cependant composer avec l'ensemble des Services. Le CEREMA édite diverses publications et fiches vélos et notamment les **« Recommandations pour les aménagements cyclables »** qui constituent « les règles de l'art ».
- ✓ **Les Services Techniques Départementaux.** Dès la création de REVV nous avons bénéficié d'une bonne écoute de la part des STD et de son premier Directeur J. Sylvestre. Avec des cyclotouristes, nous avons eu l'occasion de leur proposer, à l'image de certains aménagements en Alsace, une nouvelle conception des giratoires capable d'améliorer la sécurité des cyclistes. Il en est résulté, dans la Drôme la création de giratoires plus sécuritaires, entérinés depuis par le CERTU. Par ailleurs les routes départementales dont le trafic dépassent 1500 véhicules / jour ont été progressivement équipées de surlargeurs « multi-usages ». Nous avons également participé à l'élaboration des itinéraires de « la Drôme à vélo », et plus récemment nous avons appuyé la création des « chaucidous » (chaussée à voie centrale banalisée).
- ✓ **La DREAL** qui a repris une partie des attributions de l'ex DDE.
Malgré la création à la DDE d'un poste « virtuel » de M. Vélo, nos relations n'ont pas eu de résultats très positifs. C'est ainsi qu'en 2001, nous avons attribué à la DDE notre « Vieux clou rouillé » pour la non-réalisation d'aménagements cyclables au giratoire de l'entrée de l'autoroute Valence Nord.
Déjà, lors de la création du 1^{er} Giratoire des Couleures, nos observations n'avaient pas été écoutées. Il est aisé de constater aujourd'hui qu'elles étaient entièrement justifiées. Ce giratoire ayant entraîné à rebours de l'évolution générale, une forte baisse de la fréquentation des cyclistes sur l'axe Valence-Romans. A cette heure (mai 2019), le projet en cours de refonte du giratoire des Couleures est toujours loin de nous satisfaire. Cf. ce printemps les nombreuses contre-propositions des cyclistes à l'enquête d'utilité publique (plus d'une centaine), celle de REVV sur son Site, et les miennes ci-après (Annexe 6).
- ✓ **La Préfecture et l'Agrément perdu de protection de l'environnement**
Après avoir renseigné complètement un dossier d'une douzaine de pages (!) nous avons obtenu cet agrément en 1999. Nous l'avons perdu fin 2013, pour des raisons administratives qui font peu de cas de la réalité du terrain ! Et notamment de notre participation active aux travaux de l'ASQUADRA, l'Association de Surveillance de la Qualité de l'Air en Drôme et Ardèche, remplacée aujourd'hui par Atmo Auvergne Rhône-Alpes.
Mais qui peut mettre en doute le fait qu'en militant, notamment pour une circulation apaisée et moins motorisée, nous ne luttons pas pour une meilleure qualité de l'air ? Rappelons que les diverses démarches et enquêtes pour nous retirer cet agrément ont mobilisé plusieurs services de l'Administration sur deux ans. La DDT Ardèche s'est inquiétée des subventions reçues pour faire tourner notre atelier de réparation, alors même que notre atelier s'autofinance sans subvention ! Mais surtout, la responsable de la DREAL Rhône-Alpes a sollicité des pièces complémentaires jugeant insuffisante l'analyse effectuée par ses services locaux à Valence ! On est bien loin du "choc de simplicité" appelé de ses vœux par le Président de la République, sans parler du coût de ces démarches pour l'administration...
- ✓ **Valence et les communes de l'agglomération.** Nous entretenons des relations épisodiques plus ou moins régulières avec les différentes Mairies et leurs services techniques. La qualité de nos relations varie selon nos interlocuteurs et les alternances politiques, sans que pour autant nous soyons davantage écoutés par une option politique plutôt que par une autre...

Sans chercher à être exhaustifs, ci-après quelques unes des actions qui ont mobilisé et qui continuent de mobiliser les REVVeurs-ses :

- ✓ **La Fête du vélo.** Dans notre souvenir la plus remarquable fut la première que nous avons organisé le 19 mai 1990, et qui nous a permis de rassembler au champ de Mars environ 400 cyclistes venus de St Péray, Portes et Bourg-lès-Valence.
- ✓ **Le pont Mistral.** Aménagement cyclable du pont Mistral. Cf. ci-dessus.
- ✓ **Les comptages de Cyclistes.** Depuis le 1er comptage sur le pont Mistral nous avons renouvelé l'opération à plusieurs reprises. Cependant aujourd'hui le besoin est moins présent, les élus ne remettant pas en cause la présence des cyclistes dans le trafic urbain. De plus des systèmes automatiques peuvent fournir des informations régulières.
- ✓ **Les Commissions des collectivités locales.** REVV a participé, et continue de le faire aujourd'hui, à de très nombreuses et diverses commissions des collectivités locales : le **PDU** (Plan de Déplacement Urbain) ; le **PLU** (Plan Local d'Urbanisme) ; le débat concernant un 2ème autoroute dans la vallée du Rhône (2006) ! etc. Concernant les PDU successifs, ils ont souvent donné lieu à des documents intéressants mais pas toujours suivis d'effet...
- ✓ **La Bourse aux vélos.** Pendant des années nous l'avons organisé fin mars notamment sous la halle St Jean avec toujours beaucoup de succès. Mais aujourd'hui la Maison du vélo nous permet de rendre les mêmes services toutes l'année.
- ✓ **REVV et la protection de l'Environnement.** Rappelons que le cycliste est directement exposé à la pollution de l'air en ville. Par ailleurs le vélo est, avec la marche à pied, le moyen le plus écologique de se déplacer. REVV a participé en tant qu'association de « protection de l'environnement » notamment aux travaux de l'ASQUADRA : campagne de mesures de l'ozone et des polluants, etc. Depuis lors et suite à des modifications de la réglementation (Ministre NKM) notre agrément nous a été retiré. Cf. Annexe 4 ci-dessus.
- ✓ **Des sondages sur la pratique du vélo.** REVV en a organisé à diverses reprises, pour identifier les obstacles à la pratique du vélo. Les deux principaux sont très clairement identifiés à tel point qu'il ne semble plus nécessaire de se questionner à ce sujet. Ce sont :
 1. L'insécurité faute d'aménagements cyclables de qualité.
 2. Le vol des vélos.
- ✓ **Actions de communication.** Distributions de Tracts et d'Autocollants. REVV intervient régulièrement sur les ondes de **RCF**. Depuis quelques années notre action est mieux connue grâce à la montée en puissance de notre bulletin **REVVeries** (16 p couleurs et diffusion à 2000 ex.).
- ✓ **Le concours du moyen de déplacement le plus rapide** qui a utilisant divers moyens de transport : marche à pied, bus, voiture et vélos.
- ✓ **Le Site de REVV** créé dans les années 2000 en liaison avec le Site de la FUBicy par Jean-Pierre Larmagnac regretté et ancien Président, bien relayée depuis des années par Pascale particulièrement réactive !
- ✓ **Participation de REVV à diverses manifestations nationales ou locales :**
 - « **Journées sans ma voiture** ». Avec notamment un stand REVV « gymkhana vélo » pour enfants.
 - « **Journées des Véloroutes et Voies Vertes**.
 - « **Semaines européennes de la mobilité** »
 - « **Journée respectez les cyclistes** avec distribution de PV factices aux automobilistes garés sur les bandes cyclables.
 - « **Parking day** ». Un espace ludique aménagé sur un parking auto.
 - « **Challenges mobilités** » des étudiants. Organisation de parcours vélos.
 - **Des stands REVV** tenus dans des manifestations et fêtes diverses, forum des Associations, etc.
 - **REVV et les scolaires :**
 - « **Je vais à l'école à vélo** ». A la demande et en liaison avec des collègues.
 - **Marquage et/ou contrôle des vélos** dans des lycées et collèges.
 - « **La Traversée de la Drôme à vélo** ». Accompagnement par des adhérents de REVV, Instituteurs ou bénévoles. En 2003 nous avons présenté la TDV à l'AG de la FUBicy qui lui avait décerné son « guidon d'or ».

✓ **REVV a initié des manifestations spécifiques :**

- **Des parades en ville à vélo**, colorées et sympa, avec affichettes slogan, cadres en bois figurant l'encombrement des voitures + sono sur remorque vélo...
- **Les balades du dimanche à vélo**. Découverte d'itinéraires cyclables à l'intérieur ou à proximité immédiate de l'agglomération. Découverte de l'historique de la cité avec Valence Ville d'Art et d'Histoire.
- **Challenge multimodal**. Combien de temps pour aller en ville d'un point à un autre à pied, en vélo, en Bus ou en voiture ? REVV a mobilisé une centaine d'adhérents sur plusieurs itinéraires. Conclusions: le vélo souvent plus rapide que la voiture !
- **Opération « éclairage des vélos »**. A l'automne sensibilisation des collégiens et lycéens à la nécessité d'être vu à vélo : distribution d'écarteurs et de gilets fluo.
- **« Claps vélos »**. Encouragements aux cyclistes qui se rendent sur leur lieu de travail à vélo.
- **« Je fais mes courses à vélo »**.
- **Le marquage des vélos**. REVV effectue régulièrement le marquage des vélos dans son atelier de la Maison du vélo, et réalise des opérations spécifiques de marquage dans des établissements spécifiques (collèges, entreprises, etc.).
- **L'école d'apprentissage du vélo pour les adultes**. Elle permet notamment à des immigrées qui en sont très heureuses, de se mettre au vélo et d'être autonomes pour leurs déplacements.
- **Les goulottes de Noël**. En décembre 2012 sur le site de la Gare de Valence Ville, la seule gare de Rhône-Alpes dépourvue de goulottes pour l'accès aux quais des cyclistes, nous avons équipé un escalier de goulottes à l'encombrement réduit de notre fabrication !
Après plusieurs entrevues avec la SNCF nous n'avons pas toujours obtenu gain de cause. La SNCF est un « mammouth » pas facile à bouger... Nous avons cependant obtenu la création d'un local parking pour les vélos entre la gare SNCF et la gare routière.
- **« Masses critiques »**. Balade à vélo en ville en soirée.

Exemple de courrier dans une enquête d'utilité publique (EUP)

à Monsieur le Commissaire Enquêteur

Objet: EUP Giratoire des Couleures

Mes remarques :

BLV le 22 avril 2019

➤ Le contexte

Un ouvrage de cette ampleur relève bien évidemment de mesures réglementaires diverses : le Grenelle de l'environnement, le SCOT, le Plan gouvernemental vélo, le PDU, etc. De plus il ne peut pas s'opposer aux conclusions du rapport du GIEC qui préconise la diminution de l'usage de la voiture individuelle.

C'est d'abord à la lumière du respect de ces textes qu'il convient d'apprécier la pertinence des solutions apportées pour moderniser le giratoire des Couleures.

C'est également l'occasion de rappeler les observations qui avaient accompagnées la réalisation de l'actuel giratoire lors de sa construction il y a une vingtaine d'années, pour apprécier la pertinence des solutions qui avaient été retenues et dont nous pouvons juger les résultats aujourd'hui.

Notons au passage que ce laps de temps est relativement court pour la durée de vie d'un tel ouvrage. Aussi le simple fait de devoir le modifier indique clairement qu'il n'a pas complètement rempli son office.

Cependant, au de-là des textes, il est clair aujourd'hui que le changement climatique induit par les GES* est un enjeu majeur pour notre société et même pour l'humanité, et que chaque citoyen et chaque institution selon ses responsabilités, se doit d'y apporter les solutions les mieux adaptées.

* Les transports sont responsables de 35 % des Gaz à Effet de Serre, dont 70 % pour le mode routier.

➤ Mes observations personnelles

Bien qu'adhérent à l'association Roullons En Ville à Vélo et ancien Président, c'est en mon nom personnel que je m'exprime, l'association s'étant exprimée par ailleurs.

Pour mes déplacements j'utilise différents modes : marche à pied, vélo, TC et voiture personnelle.

La Voiture

Nous avons en son temps critiqué le mélange de la circulation locale Valence-Romans, avec la circulation de transit dans l'axe de la vallée du Rhône. En tant qu'automobiliste je n'ai pas de nouvelle revendication à formuler au niveau du giratoire. Pour ma part, et pour me rendre de Bourg-lès-Valence à Romans et retour, je ne passe pas par les Couleures. J'emprunte la RD632 et je rejoins la N532 à l'est de St Marcel.

Les Transports en Commun

Sur cette même destination les TC ne sont pas performants et ne sont absolument pas en adéquation avec le trafic relativement important entre Valence et Romans. Ce niveau de trafic est constitué par une majorité d'automobilistes seuls dans leur voiture, et justifierai la présence « d'un Bus à haut niveau de service », à défaut d'avoir créé « un Train-Tram » sur la voie ferrée existante (complétée par des arrêts intermédiaires).

Le vélo

Concernant le vélo et après quelques tentatives je me suis interdit, comme la grande majorité de cyclistes, d'emprunter ce giratoire pour cause d'insécurité. Il est de fait beaucoup trop dangereux notamment lorsque la circulation est dense, le cycliste n'étant que très peu visible masqué par les voitures. La création du giratoire des Couleures a introduit indiscutablement un « effet de coupure artificiel » qui a dissuadé les cyclistes.

De fait après sa réalisation le constat est affligeant. La fréquentation des cyclistes a chuté pour atteindre un niveau proche de zéro, alors même que ces dernières années la pratique du vélo progresse un peu partout et que la demande pour des aménagements cyclables de qualité est très forte !

A ce stade il nous faut rappeler la position de REVV il y a 20 ans : « ce giratoire (l'actuel) est de nature à dissuader les cyclistes », ce que nous ne pouvons que constater aujourd'hui. Nous avons proposé un tunnel piétons + cyclistes sans succès. En conséquence nous attendons que le nouvel ouvrage répare les erreurs du précédent et qu'il créé un itinéraire direct est sécurisé pour les cyclistes.

La marche à pied

Les piétons sont quasiment absents dans la traversée du giratoire, notamment pour des raisons de sécurité comme pour les cyclistes. Il faut cependant prévoir un itinéraire sécurisé pour ceux, automobilistes, piétons ou autres usagers, qui pour une raison accidentelle ou autre, auraient besoin de le traverser à pied.

En conclusion mes souhaits pour l'amélioration du giratoire :

- **Créer un itinéraire vélo sécurisé**
- **Créer une liaison rapide pour les TC.**

➤ Mon analyse inachevée du projet soumis à l'EUP...

Lors de notre entrevue du 17 mai à la Mairie de St Marcel, j'ai pu consulter une pile de dossiers²⁶, sans pour autant y trouver un seul plan pertinent sur les itinéraires cyclables !

Pour les cyclistes, piétons et les usagers des TC, l'itinéraire principal qu'il est urgent d'améliorer concerne l'axe « Valence - Saint Marcel, Romans », sur la N532. Sur cet axe la zone sensible qui concentre les difficultés se situe entre les deux giratoires : le giratoire Boulle existant (Darty, Conforama), et le nouveau giratoire du Chantre.

Sur le plan, doc 6 fig. 2, qui définit cette liaison et l'ensemble de l'ouvrage objet de l'EUP, le tronçon concerné a une dimension linéaire inférieure à quatre cm. Or cet itinéraire concentre les principales traversées qui constituent autant de difficultés : l'avenue de Romans, les deux bretelles de raccordement à la N7 et la route de la Belle meunière, RD 532. Comment s'y retrouver dans un schéma « timbre poste » et comment apprécier les difficultés, les pertes de priorités avec obligation de mettre pied à terre pour les cyclistes ? C'est bien connu, le diable se cache dans les détails...

Rappelons que des stops à répétition sur un itinéraire cyclables occasionnent non seulement des pertes de temps pour s'assurer que la voie est libre, mais également des dépenses d'énergie pour redémarrer ! Le cycliste quotidien n'est pas nécessairement sportif.

L'absence d'un schéma clair, par ailleurs indispensable pour réaliser le projet, nous fait mal augurer des solutions apportées.

➤ Mes conclusions

Le projet proposé ne correspond pas aux différentes mesures réglementaires citées plus haut.

Citons par exemple le SCOT Grand Rovaltain Ardèche-Drôme, de novembre 2017, PADD 1.5. Il prévoit de : « Promouvoir les modes actifs de déplacements (vélo, marche) tant pour les mobilités quotidiennes liées au travail ou l'accès aux services, que pour les loisirs occasionnels ». « Dans les opérations d'aménagement, la priorité doit être donnée aux itinéraires doux par rapport aux voies routières pour les rendre compétitifs en terme de temps de parcours ».

Comme le souligne Frédéric Héran (Maître de conférences en économie HDR en aménagement et urbanisme) « On constate un peu partout (comme à Valence) que le vélo est de retour en centre ville, mais c'est à la périphérie que la situation est chaotique », « Des aménagements cyclables mal conçus et peu entretenus existent çà et là, mais les aménagements et les projets routiers dominant encore le plus souvent. Résultat, dans presque toutes les agglomérations françaises, la pratique de la bicyclette baisse. Certes, on assiste le plus en plus souvent à une hausse de la pratique en centre-ville, mais en périphérie, là où vit aujourd'hui le plus grand nombre, la pratique est en chute libre. Et le bilan global est mauvais. »

Pour autant des solutions existent. Comme par exemple à Berlin, où le vélo est considéré comme un mode de déplacement qui doit disposer comme les autres modes d'aménagements spécifiques. De fait il représente 10 % des déplacements contre au 2 à 3 % dans les grandes villes françaises.

Pour les raisons exprimés ci-dessus, le projet proposé ne réponds pas à mes attentes. Il ne permettra pas un report modal seul susceptible de réaliser des gains significatifs pour faire diminuer les GES et stopper le changement climatique.

Je souhaite pour ma part qu'il ne soit pas réalisé en l'état et qu'il fasse l'objet d'une refonte complète, éventuellement par un autre Bureau d'Etudes et que le cahier des charges comporte des incitations nettes et incontournables en faveur des modes de déplacements les plus économes en énergie et en émission de GES.

Lucien Alessio

²⁶ Au total 12 cm d'épaisseur au format A3 !

Le vélo

Ce n'est pas sérieux
Ce n'est pas sectaire
Ce n'est pas politique
Ce n'est pas obligatoire
Son équilibre est mystérieux
Le pratiquer est un jeu
Il facilite les contacts
Il respecte la nature
Il permet de flâner

Le REVVeur