

Les associations de la FUB:
(Fédération française des
usagers de la bicyclette)

A pincés et à Vélo Romans
Circulons à Tain Tournon
Collectif vélo Diois
Montélovélo à Montélimar
REVV à Valence
Vélo dans la ville à Crest

EXPEDITEUR

Roulons En Ville à Vélo

1 rue Michel Servet

26000 VALENCE

Tél. 04 75 61 07 81

revv@laposte.net

http://revv-valence.org



Le journal des associations drômoises affiliées à la FUB

DESTINATAIRE

DESTINATAIRE

Assemblée générale

Vous êtes invités à venir à l'assemblée générale mardi 16 avril, à 20 h, à la maison du vélo, 1 rue Michel Servet à Valence. Le conseil d'administration vous présentera le bilan de l'année écoulée, les perspectives pour 2013 et vous fera élire ses membres. La soirée se terminera, comme d'habitude, par un moment convivial autour d'un verre. **Venez nombreux !**
(NB : Prévoir des vêtements adaptés car le local n'est pas chauffé).

Initiative citoyenne européenne : 30 km/h, redonnons vie à nos villes !

Les ZONES 30 s'étendent, petit à petit, dans les villes françaises mais plusieurs associations voudraient accélérer le mouvement. Le 8 février 2013, à Paris, Rue de l'Avenir, FUB, Droits du piéton, FNAUT, FCPE, etc... ont lancé, lors d'une conférence de presse, une grande campagne de signatures en faveur de l'instauration d'une nouvelle vitesse de référence : 30 km/h (20 mph) en ville et dans les quartiers résidentiels.

En clair, il s'agit de passer une grande partie de la voirie des villes à 30 km/h mais de conserver le 50 km/h sur les axes de transit. Cette initiative a été déposée le 13 novembre dernier auprès de la Commission européenne. Ses promoteurs ont donc jusqu'au 13 novembre 2013 pour rassembler un million de signatures.

Cette démarche est conforme à la recommandation adoptée par la résolution de septembre 2011 du Parlement européen visant à introduire le 30 km/h dans les quartiers, dans toute l'Europe, afin de mieux protéger les usagers de la route vulnérables (mesure 54). Elle est la suite logique du « Manifeste pour une ville à 30 km/h » lancé par les associations ci-dessus en mai 2011, en France, qui souligne que l'usage responsable de l'automobile, en particulier grâce à une modération des vitesses, est une condition pour une ville respectueuse de tous et que la limitation à 50 km/h doit devenir l'exception au lieu de la règle et réservée à des axes de transit.

« Nous ne sommes pas anti-automobiles, mais nous pensons qu'il faut en maîtriser son usage » (J. Sivardière FNAUT).

Le faux inconvénient de la réduction des vitesses : l'augmentation supposée du temps de parcours

Cela surprend les automobilistes mais les résultats sont avérés : la diminution de la vitesse moyenne due aux ZONES 30 est négligeable. La perte de

temps serait de 10 à 15 secondes pour un déplacement typique où les conducteurs parcourent moins d'un kilomètre en ZONE 30 avant de rejoindre un grand boulevard à 50 km/h. De quoi laisser perplexes les automobilistes confrontés aux affres des bouchons.

De fait, en ville, la vitesse moyenne réelle d'une automobile est toujours inférieure à 20 km/h (17 km/h à Paris), et quelques fois très inférieure aux heures de grande affluence ! Ce qui compte c'est la fluidité du trafic mais elle est contrariée par les feux qui obligent les véhicules à s'arrêter.

Les « stop and go » augmentent sensiblement la consommation d'énergie et la pollution. De ce point de vue, les giratoires sont, de loin, préférables aux feux.

Les avantages de la réduction de la vitesse en ville ou le cercle vertueux

1 - La sécurité. A 30km/h, la visibilité du conducteur est meilleure et la distance de freinage diminue sensiblement. Passer de 50 à 30 km/h multiplie par neuf les chances de survie des piétons et cyclistes victimes d'un accident avec un véhicule motorisé. Cette politique semble porter ses fruits, témoigne un élu toulousain : « Zéro accident corporel l'an dernier sur les ZONES 30 ». Rappelons qu'en 2011, au plan national, les piétons représentaient 13% des tués et que depuis 2008, en milieu urbain, la mortalité la plus forte qui est celle des piétons aurait même tendance à augmenter (en 2010 et 2011) alors que la mortalité globale y est en baisse.

2 - La réduction de la consommation d'énergie et des dépenses de carburant. Rouler à 50 km/h implique des freinages brusques suivis d'accélération puissantes. Pour atteindre 50 km/h, un véhicule utilise 2,8 fois plus d'énergie que pour atteindre 30 km/h. Une conduite plus régulière et à bas régime consomme moins de carburant.



En Allemagne, les automobilistes ont enregistré une diminution de 12% de leur consommation !

3 - La réduction des pollutions olfactives et sonores. La réduction des temps d'accélération (les plus polluants) se traduit par une baisse de la pollution de l'air et notamment des particules fines qui empoisonnent les villes. Elle a également pour conséquence une baisse des bruits de roulement mesurée de 2,5 dB. Nota Pour réduire la pollution, la mairie de Paris a demandé d'abaisser la vitesse maximum sur le périphérique de 80 à 70 km/h.

4 - L'apaisement du trafic. La ZONE 30 augmente la convivialité et le bien-être des usagers. Les riverains, à pied ou à vélo, se croisent plus souvent. Autant d'occasions de rencontres impromptues, d'opportunités culturelles, économiques et amicales, voire plus ! Rappel L'article R412-6 du code de la route précise : «... le conducteur, doit, à tout moment, adopter un comportement prudent et respectueux envers les autres usagers... Il doit notamment faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagers les plus vulnérables » (piétons et cyclistes).

5 - L'évolution des modes de transport vers les modes « actifs ». Une circulation moins dangereuse et moins polluante, encourage les usagers à pratiquer la marche à pied et le vélo. De nombreux parents pourront choisir de ne pas utiliser leur voiture pour emmener leurs enfants à l'école. Globalement, il pourra en résulter une diminution du nombre de véhicules en circulation. Rappelons que les déplacements à vélo sont, très souvent, les plus rapides en ville car ils peuvent conduire directement du point de départ au point de destination sans avoir à chercher une place pour se garer.

Lire la suite page 6

Romans Vélo Service



Romans Vélo Service, c'est une équipe de « pros » qui vous assure la motivation, la remise en selle, les bons gestes, la pratique sûre et sécurisée, la reconnaissance des parcours.



Retrouvez le plaisir de pédaler, pratique, écologique, économique et remise en forme. Changez vos habitudes! Pourquoi ne pas reprendre votre vélo de temps en temps... pour aller en ville?

Vous souhaitez apprendre à maîtriser votre vélo, à circuler en ville, à connaître les panneaux de signalisation, le vélo service romanais est pour vous. Si vous avez déjà fait un peu de vélo ou si vous souhaitez reprendre cette bonne habitude, deux formules vous sont proposées :

Le stage de « remise en selle »

Il s'adresse à des personnes qui savent faire du vélo mais ne se sentent pas tranquilles en ville. En quatre heures, réparties sur 2 après-midi ou 2 matinées, de préférence dans la même semaine, nous prodiguons – d'abord la première séance une reconnaissance de votre vélo et les bonnes pratiques à respecter, puis à vélo – bien sûr les bons conseils qui donnent confiance et sécurité et nous vous entraînons sur une partie des pistes cyclables de Romans.

Si vous habitez hors de Romans, nous vous faisons connaître les petites routes qui mènent de votre domicile à Romans afin que vous circuliez en toute sécurité.

Le « vélo-service »

Il s'adresse à des adultes pour qui le dernier tour de roue remonte à longtemps mais qui voudraient bien remonter en selle. L'objectif est de leur apprendre à s'introduire dans la circulation tout en respectant le code de la route, pour que le vélo devienne un mode de déplacement au quotidien.

Le stage se compose de 3 ou 4 modules de deux heures chacun, qui rassemble un petit groupe de 4 à 5 personnes. Les séances sont ludiques et décomplexantes, les participants s'encourageant mutuellement. Durée sur 15 jours ou 3 semaines.

Module 1 – 2 heures

« J'appriivoise mon vélo »

Présentation des éléments essentiels du vélo, leur fonctionnement, le petit entretien que l'on peut faire soi-même, la petite trousse nécessaire au moins au changement de roue, la sécurité : interprétation des panneaux de signalisation, comment s'habiller pour être visible, gilet, écarteurs, etc... comment sécuriser

son vélo (cadenas), etc...

Ce module est donné dans une salle ou espace clos (mairie, maison de quartier, salle des fêtes). Les lieux et horaires seront définis au moment de l'inscription.

Module 2 - 2 heures

« J'apprends à circuler »

Première mise en situation avec un déplacement accompagné en ville. Découverte d'une partie des pistes cyclables de Romans et Bourg-de-Péage. Les difficultés inhérentes aux parcours, les différents moyens de sortir ou rentrer en ville en empruntant les itinéraires les plus sûrs. Prise en compte des problèmes particuliers de chacun.

Module 3 - 2 heures

« Je roule en ville »

Reconnaissance des pistes cyclables, création des itinéraires personnels que tout le monde va tester : domicile-école, domicile-bibliothèque ou médecin, l'accompagnateur assurant la sécurité.

Module 4 (facultatif)

« Accompagnement »

Ce module s'adresse à ceux et celles qui

ne se sentiront pas encore assez motivés ou sécurisés ou qui souhaiteront découvrir les petites routes qui mènent à Romans, se rendre à leur travail à vélo, connaître les bons plans pour oublier la voiture (usage des vélos-lib et des possibilités vélo-train).

Le vélo-service romanais fonctionne en mai et juin 2013 ainsi qu'en septembre et octobre 2013. Le rythme est de deux séances par semaine, si possible, mais modulable, comprenant le module 1 obligatoire et le module 2 puis 3 et/ou 4. Durée : 2 heures chacun, en matinée ou l'après-midi.

Renseignements et Inscriptions :

Romans Vélo Service
c/o Annie Trompette
la Roseraie Bât 1
rue Alfred de Musset
26100 Romans sur Isère
04.69.28.39.68
06.74.93.95.47

romans-velo-service@GMX.fr



Voies vertes Les lecteurs du journal préféré des cyclistes de la Drôme sont régulièrement informés de l'avancement des travaux concernant les voies vertes. Ils n'ignorent pas que la partie drômoise de Via-Rhône est intégralement terminée. Depuis l'enquête publique de l'automne dernier, le département de l'Ardèche entre dans la phase travaux. Notre rédaction l'a constaté sur le terrain : un petit pont et quelques mètres carrés de revêtement bicouche** près de Vion, au nord de Tournon. Notre équipe a parcouru les premiers kilomètres d'enrobés déjà réalisés par le département de la Drôme le long de l'Isère, entre la passerelle de Pont-de-l'Isère et Châteauneuf-sur-Isère. Les services du département mettent les bouchées double pour livrer la totalité de l'itinéraire pour la fin de l'année, date à laquelle il sera possible d'aller de Valence à Saint-Nazaire-en-Royans, sans sortir de l'itinéraire balisé de la véloroute voie verte.

**l'Ardèche prévoit des enrobés pour les voitures, pas pour les vélos! Voir les enrobés tout neufs pour desservir 3 fermes après le Chazalet à Saint-Georges-les-Bains.





Crest : Vélo dans la ville

A Crest, la naissance d'un atelier participatif et solidaire de réparation de vélos.

La nouvelle est de taille : Crest est en train de rejoindre Valence et Romans dans le club des villes drômoises dotées

d'un atelier associatif de réparation et de remise en circulation des vélos.

En projet depuis octobre et conduit dans le cadre de l'association *Vélo de la Ville* cet atelier- nommé *Au Tour du Cycle* - aura pour objectifs :

- de permettre à ses adhérents de venir

apprendre à réparer, à entretenir et à équiper leur vélo

- de permettre à chacun de faire l'acquisition à moindre coût d'un vélo correspondant à ses besoins ou de vendre son vélo par le biais d'une bourse permanente

- de devenir un lieu fédérateur autour de la pratique du vélo.

Un local d'environ 25 m² vient d'être trouvé. Il se situe place Jullien, en plein centre-ville, et va permettre, si tout se passe bien, de démarrer l'activité dès le mois d'avril !

Une réunion sera bientôt organisée pour décider des horaires d'ouverture du local, des rotations entre les bénévoles, de la répartition des tâches et pour fêter le lancement de *Au Tour du Cycle* !

D'ores et déjà, l'équipe de l'atelier *Au Tour du Cycle* commence à récupérer des vélos, des pièces ou bien encore de quoi aménager le local (meubles, étagères, outils).

Pour plus d'informations, n'hésitez pas à contacter l'atelier : ateliervelo-crest@gmail.com

ou les 06.03.18.72.52/06.28.32.14.44

Agenda de VDV pour le trimestre:

Samedi 6 avril : Bourse aux vélos dans la cour de l'école Royannez.

1/. LA BOURSE.

VENDEURS: dépôt des vélos à vendre à partir de 8h. L'association garde 10% sur le prix de vente (sauf pour les adhérents). Le vélo doit être en état de fonctionnement. Possibilité de dépôt de pièces détachées, accessoires (roulottes, sacoches ...)

ACHETEURS: Ouverture aux acheteurs à 9h30.

Pièce d'identité exigée pour les vendeurs et pour les chèques des acheteurs.

2/. Le marquage BICYCODE. Nous disposerons de la machine à graver de REVV.

Donnez à votre vélo une chance de vous retrouver en cas de perte ou vol !

3/. L'ATELIER "Autour du cycle". Les adhérents porteurs du projet d'atelier de réparation seront présents avec leurs outils pour donner conseils et coups de main.

13h: fin de la Bourse. Les vendeurs doivent passer avant 13h récupérer leur vélo in-vendu ou leur argent !

Chaque 3ème mardi du mois : réunion mensuelle de travail, à 20h30, à Crest'actif.

Samedi 1er juin: fête du vélo à Saillans.

Sous l'égide du SMDVD, les vélos convergeront depuis le Diois et depuis l'écosite de Eure et toute la basse vallée vers Saillans. VDV participe à l'organisation et animation. L'atelier "Autour du Cycle" sera présent.

Circuits des véloroutes de la basse vallée :

Des itinéraires de véloroutes (et tronçons en "voie verte") sur les 2 rives, entre Crest et la Confluence Drôme-Rhône, sont en voie d'aménagement par la CCVD.

VDV participe aux réflexions et réunions et défend les tracés les plus sécurisés possible et le plus souvent en site propre.



La place du vélo à Montélimar

Alors que la ville de Montélimar est capable d'accueillir le Tour de France, le critérium du Dauphiné, la Corima, la pratique du vélo au quotidien n'est pas particulièrement favorisée.

Au moment où le changement climatique et le contexte de renchérissement du coût du pétrole nous invitent à opter pour des solutions alternatives au tout automobile dont nous sommes tous plus que convaincus puisque

- plus de 50 % des trajets en ville font moins de 3 km

- la vitesse moyenne entre voiture et vélo en ville est sensiblement la même, environ 15 km/h (le vélo ayant même largement l'avantage sur l'automobile sur de nombreux trajets urbains en permettant une mobilité importante à la fois pour les trajets de proximité mais aussi pour les plus longues distances, en articulation avec les trains régionaux), nous avons bien du mal à faire entendre raison à la ville qui connaît pourtant un

développement anarchique. Un plan vélo serait bien utile et Montélovélo propose régulièrement ses services en tant que « conseil » bénévole mais avisé puisque ressortant de la pratique des usagers...

Malheureusement, les aménagements sont encore réalisés trop souvent sans lien entre eux. Ceux qui existent sont mal entretenus ou supprimés (voir photo, ancienne bande cyclable transformée le long de la Mairie).

Le profil de la ville se prête pourtant très bien à une circulation à vélo pour de nombreux déplacements.

L'association Montélovélo depuis sa création, il y a 5 ans, a toujours cherché à être un partenaire de la Mairie.

L'association a multiplié les demandes, les interventions, les questions mais la concertation avec les élus reste très difficile au détriment hélas de l'utilisateur puisque les réalisations incomplètes voire dangereuses perdurent...



Photo prise à Crest lors d'une animation « atelier mobile » sur le marché



Montélimar, ville verte?

Gare de Tain L'Hermitage : nouvelle consigne à vélos



Un garage à vélos fermé avec consigne vient d'ouvrir.

Tain, petite gare sympathique est déjà équipée de box à vélos en libre service. C'est déjà bien pratique pour tous les usagers de la SNCF (et nous sommes nombreux) qui se rendent à la gare à vélo avant de prendre le train ou laissent un vélo pour se rendre à leur travail.

Seuls inconvénients :

- le vandalisme, bête et méchant, qui rend inutilisables certains box (portes voilées, targettes cassées, etc.)
- le manque de civisme de certains possesseurs de petites motos qui utili-



sent les box pour leur engin, prenant donc la place d'une bicyclette

- le nombre insuffisant de box parfois, surtout l'été, quand la fréquentation augmente.

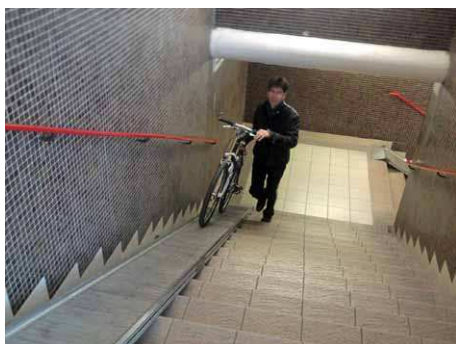
L'ouverture de ce nouveau système de garage peu onéreux sera bien apprécié par ceux qui prennent le train régulièrement pour le travail ou tout autre motif. Ne pas avoir à porter son vélo dans les escaliers des gares ni à le hisser dans des trains non adaptés est un soulagement certain et peut être une incitation à ce mode de déplacement si agréable, écologique, bon pour la santé et la détente.

Gare de Valence : consigne à vélo et accès aux quais

Le projet suit son cours. Le conseil général propose, à très court terme, de réaménager l'espace Frantour donnant sur le parvis de la Gare, situé entre la gare SNCF et la gare routière, permettant d'y mettre une vingtaine de vélos en sécurité, avec accès contrôlé et abonnement. La SNCF étudie, de son côté, une solution consistant à utiliser une partie des anciens locaux du pub irlandais, avec plus de vélos, à plus long terme du fait du coût des travaux de réhabilitation. Enfin, la ville de Valence souhaiterait réexaminer la possibilité d'une consigne à vélo sur le parvis, avec un abri préfabriqué du type de celui installé dans les autres gares de Rhône-Alpes. Cette dernière solution permettrait d'offrir plus de place, mais elle nécessite l'autorisation des « Architectes des Bâtiments de France » Pour mémoire, en 2012, la région Rhône-Alpes avait installé des systèmes de consigne à vélo dans la plupart des gares TER, sauf à Valence, faute de place.

L'accès des vélos aux quais de la gare de Valence Ville n'est pas des plus aisés à cause des escaliers. Suite à notre de-

mande, la ville de Valence a décidé d'installer des goulottes métalliques pour faciliter la traversée du passage souterrain (passage sud) entre la rue Denis Papin et la rue Paul Bert. Les travaux devraient intervenir prochainement. REVV a écrit un courrier à la SNCF pour faire équiper l'accès aux quais à partir du passage souterrain traversant. Même à Montélimar, on trouve ce genre d'équipement, très peu onéreux et utile pour les cyclistes et les passagers munis de bagages encombrants à roulettes.



Goulotte en gare de Montélimar

Groupe scolaire Abel et Romain Rolland de Valence

Particularité du groupe scolaire :

Il comprend une école maternelle et une école élémentaire scindées en deux, c'est-à-dire séparées par la rue Bérenger qui est à sens unique. La conséquence directe de cette étrange configuration de l'établissement sur les déplacements des usagers de cette école est la traversée fréquente de cette rue qui s'avère de surcroît dangereuse.

Les déplacements des usagers de l'école :

La rue Bérenger coupe le groupe scolaire en deux, d'où les inévitables et nombreux déplacements, de part et d'autre de cette rue, de groupes d'enfants, de classes et de tout autre usager de l'école pendant les heures de service scolaire et périscolaire et, notamment, pendant les horaires d'entrée et de sortie.

Cette rue ne permet pas le « dépose minute » en toute sécurité des élèves. Beaucoup d'imprudences, stationnements dangereux sur les côtés ou au milieu de la rue.

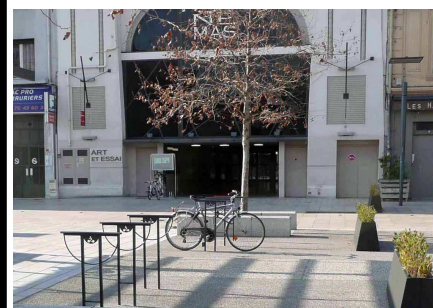
D'autre part, le pédibus ne fonctionne pas faute d'intérêt et je soulignerai la sous-utilisation de l'abri à vélos de l'école.

Ces difficultés ont été présentées au conseil d'école de l'élémentaire à la rentrée et des demandes ont été formulées.

Propositions pour remédier à l'insécurité des déplacements aux alentours de l'école :

- mise en zone 30, ralentisseurs au niveau de l'école
- double sens cyclable pour les rues Bérenger et Génissieu (celui-ci ayant été commencé mais n'ayant pas abouti à la rue Bérenger).
- des pictogrammes cyclistes avenue des Baumes avec rappel de la limitation de vitesse.

Nouveaux arceaux vélos devant le cinéma le Navire



Sur la suggestion de REVV, la ville de Valence a installé 5 arceaux supplémentaires devant Le Navire. Ce cinéma est très fréquenté par les cyclistes mais les arceaux étaient insuffisants et un peu éloignés, obligeant les gérants à installer des supports supplémentaires pendant les heures d'ouverture (de type « pincés roues » que nous déconseillons car ils peuvent voiler les roues avant). Ces nouveaux arceaux ont été installés, sur un espace libre ne gênant pas le passage des piétons, et visible du guichet, donc plus sûr.

Inventaire des aménagements cyclables de l'agglomération valentinoise

Avec la participation d'une équipe de l'association d'Unis-cités, un inventaire des aménagements cyclables des communes de Valence, Bourg-lès-Valence, Guilherand et Portes-lès-Valence a été réalisé par REVV, méthodiquement, à partir de fiches recensant des anomalies ciblées. Les thèmes abordés ont été les suivants :

dégradation revêtement,
grilles eau pluviales enfoncées,
poteaux anti-intrusion sur piste,
masque de végétation débordante,
largeur des bandes ou pistes cyclables,
état du marquage au sol,
circulation de poids lourds,
largeur des rues permettant un double sens vélo,
ressauts ou bordures d'accès pistes,
signalétique horizontale,
aménagements dangereux

Le travail n'est pas fini car il reste à synthétiser les fiches. Avec les résultats qualitatifs obtenus, on constate des différences flagrantes d'une commune à l'autre.

Les anomalies ou les erreurs d'aménagement relèvent souvent d'une absence de bon sens ou d'une mauvaise application des règles du CERTU, dont les fiches donnent des réponses simples aux différents problèmes rencontrés par les cyclistes. Il n'est pas nécessaire de disposer d'une ingénierie lourde pour réaliser des aménagements de qualité. La simple application des fiches n° 07 « *les pistes cyclables* » et n°27 « *faciliter la circulation des cyclistes* » permet de proposer des aménagements de qualité et à peu de frais.

Chaque commune dont l'objectif est de promouvoir la pratique du vélo doit être capable, avec l'appui de ses services techniques, d'apporter les corrections adaptées aux anomalies et dégradations sur le réseau cyclable. Il est facile de relever les grilles d'eau pluviale défon-

cées, de remédier aux marquages au sol effacés, aux panneaux manquants ou mal placés, aux poteaux au milieu des pistes, aux ressauts d'accès aux pistes etc. L'état défectueux du réseau cyclable donne une mauvaise image de la place du vélo dans les communes et un manque de visibilité de la part des automobilistes. Par exemple, un marquage au sol régulièrement entretenu incite les automobilistes à prendre en considération la présence des cyclistes. Au contraire, un marquage effacé donne l'impression que les vélos ne sont pas pris en compte dans la circulation.

Le bilan qualitatif est le suivant :

- Commune de **Valence** : nombreux aménagements de qualité réalisés depuis quelques années. On sent une réelle volonté de permettre aux vélos de prendre leur place dans le réseau urbain avec une bonne application des règles fixées par le CERTU. Tout n'est pas parfait mais il est parfois difficile de réaliser des aménagements dans un urbanisme d'un autre âge. La mise en place des zones 30, double sens cyclables, tourne à droite etc. est une réelle avancée avec un peu de courage politique car ce n'est pas apprécié ou compris par tout le monde. Le bilan est bon et les efforts sont à poursuivre.

- Commune de **Bourg-Lès-Valence** : c'est la commune qui a donné le plus de travail à notre équipe d'Unis-cité. Dans de nombreux quartiers, il n'y a pas d'aménagements ou s'ils y en a, ils sont en très mauvais état (marquage au sol effacé, panneaux manquants ou inadaptés, dégradation des chaussées, grilles d'eau pluviale etc.). C'est certainement ici qu'il y a le plus d'exemples de ce qu'il ne faut pas faire. Les règles du CERTU semblent complètement ignorées, notamment, sur des réalisations récentes. Aucun double sens cyclable, peu de zones 30 au bon endroit, zones et rues dan-

gereuses etc. On ne sent pas une réelle volonté de proposer aux habitants un réseau cyclable de qualité avec des avancées significatives comme à Valence. Le bilan est mauvais.

- Commune de **Guilherand** : Le bilan est partagé, car cette commune, dont la construction est plus récente (côté Agora) dispose d'avenues larges autorisant la mise en place d'un réseau cyclable. La déception vient de l'aménagement de l'avenue de la République, entre le pont Frédéric Mistral et Saint Péray. Les aménagements récents ne sont pas satisfaisants pour les cyclistes. La piste sur le trottoir relativement étroit est une aberration. Cette avenue n'est pas terminée et il y a des aménagements simples qui pourraient être faits, notamment, au niveau d'Auchan. Le bilan est mitigé car on ne comprend pas trop la politique vélo de l'actuelle équipe municipale

- Commune de **Portes-lès-Valence** : pour les quartiers récents (la Chaffine), on a relevé de nombreux aménagements de qualité. Pour la N7, si des efforts ont été faits, il reste beaucoup de choses à corriger simplement en respectant les règles du CERTU. On sent une réelle volonté de la commune de proposer une place au vélo. Le bilan serait plutôt positif.

Conclusion :

Ce travail d'inventaire n'est pas terminé. Dans la majorité des cas, la solution aux problèmes se trouve dans les fiches du CERTU et il n'y a pas d'excuse à ne pas proposer des aménagements cyclables de qualité. Nous offrons aussi notre contribution aux nouveaux projets mais, malheureusement, nous ne sommes pas toujours écoutés sauf, peut-être, à Valence où notre expertise est reconnue. Les résultats dépendent surtout de la volonté de nos élus de prendre en considération la place du vélo en ville.



Quelques exemples qui fâchent

Zone d'arrêt d'urgence pour cyclistes, rue Marcel Vivier à Bourg-lès-Valence.



Suite de la première page

6 - Le gain sur la santé. Se déplacer de manière non motorisée, améliore et entretient la santé. « Bougez-vous »...

7 - La qualité de vie en ville. Les quartiers moins bruyants et plus agréables, redeviennent attractifs ce qui tend à limiter l'étalement urbain et la migration des commerces à la périphérie des villes.

8 - Les commerces de proximité. Contrairement à une idée tenace, les personnes qui se déplacent à pied ou à vélo font de meilleurs clients que les automobilistes. Ils achètent de moins gros volumes mais beaucoup plus souvent.

Les ZONES 30 ne sont pas réservées aux petites villes.

Elles sont déjà très présentes à Paris et dans nombre d'agglomérations de toutes tailles. Dans les grandes villes, l'espace manque et les transports en commun sont performants. En conséquence, la possession d'une voiture présente un intérêt moindre, comme à Paris, Munich, Amsterdam ou Copenhague. Mais le raisonnement vaut surtout pour les villes moyennes et petites, comme Valence, qui aujourd'hui se désertifient, perdent des habitants, des commerces de centre ville et de l'activité. La limitation de vitesse à 30 km/h est pour ces villes une opportunité économique. Le site <http://ville30.org> témoigne des villes qui mènent l'expérience comme Fontenay-aux-Roses, Lorient, Nogent-sur-Marne, etc... Après deux ans Fontainebleau dresse un bilan positif des ZONES 30, constatant un apaisement de la circulation et des rapports entre cyclistes et automobilistes.

Lucien Alessio

L'initiative citoyenne européenne (ICE)

L'ICE est une innovation du traité de Lisbonne, applicable depuis 2012 et donnant un droit d'initiative politique à un rassemblement d'au moins un million de citoyens de l'Union européenne, venant d'au moins un quart des pays membres. La Commission européenne peut ainsi être amenée à proposer de nouvelles lois dans les domaines relevant de ses attributions mais n'y est pas forcée. Les signatures doivent être collectées dans l'année et doivent compter un nombre minimum de signatures dans chaque pays soit 54000 pour la France (idem pour l'Italie et le Royaume Uni, 74250 pour l'Allemagne, 37500 pour l'Espagne et la Pologne, etc.). Le total obtenu dans sept pays doit dépasser le million de signatures.



De Tiankoura à Kampti en pays Lobi au Burkina Faso

Périple à vélo du 20 décembre 2012 au 10 janvier 2013.

Bonne Arrivée. Dès que l'on vous aperçoit, enfants et adultes vous tendent la main et avec le sourire vous souhaitent la « Bonne Arrivée » expression qui caractérise si bien la gentillesse et le sens de l'hospitalité des Burkinabés. Au Pays des Hommes Intègres, appelé ainsi en 1984 sous la présidence du révolutionnaire Thomas Sankara, nul ne peut ignorer votre présence en cas de problème, tel que chercher un lieu... Vous trouverez toujours un Burkinabé au détour d'un chemin pour venir vous aider, peu importe le temps consacré. Cette gentillesse si spontanée a accompagné nos moments d'aventure du 22 au 29 décembre 2012, au plus proche de l'ethnie Lobi à la frontière du Ghana.

Par un beau matin, le bus au départ de Ouagadougou nous emmène à une vitesse folle vers Tiankoura; ce lieu si calme nous invite à faire une pause avant d'équiper nos vélos de leurs sacoches. Nous sommes bien arrivés en Pays Lobi et l'intérêt porté à cette région nécessite un peu de bavardage avec les autochtones. Enfin prêts, nous nous engageons sur la piste rouge, nommée plus précisément la voie rouge (un clin d'œil à nos fameuses voies vertes). Il nous faut arriver en soirée à Diourao, petit village hors du temps avec son marché nocturne atypique et son dispensaire médical, le premier rencontré en brousse.

Du petit village de Diourao à Dapola, s'offre à nous le grand marché de Nako, un arrêt obligé où nous n'avons pas assez de nos deux yeux pour observer les riches étalages de nourriture et les délicieux beignets achetés, les va-et-vient des camions chargés de marchandises, les boutiques en tous genres et, bien sûr, notre première immersion dans l'univers du vélo... Assis à même le sol, le réparateur de bicyclette attire toute notre attention... comment réparer une crevaillon si ce n'est en coupant la partie malade de la chambre à air, en

rajoutant un morceau un peu plus long que la partie coupée, en collant les 2 parties ensemble et ainsi restituer une chambre à air prête à l'utilisation.

Faute de rustines, voici une solution d'attente peu onéreuse au risque pour les novices de recommencer maintes fois les réparations... Difficile aussi de rouler sur ces pistes parsemées de trous, des « escaliers »... comme ils disent. La visite d'une bananeraie et l'accueil si inattendu dans une famille africaine à Dapola ont ainsi clôturé cette journée bien remplie.

Lors d'un arrêt dans la brousse entre Dapola et Gaoua, un jeune Lobi nous propose de visiter sa maison familiale, c'est une vraie aubaine, 30 personnes y vivent... un dédale de pièces difficile à décrire, un escalier extérieur qui nous mène sur le toit où sont entreposés les céréales mais aussi les nombreux fétiches qui nous rappellent curieusement leur lien à l'animisme. L'architecture très spécifique de la maison Lobi en forme de forteresse se distingue de la maison Bobo, aperçue au village de Koumi à la périphérie de Bobo Dioulasso.

Enfin Gaoua, le jour de Noël, après un déjeuner plus copieux que d'habitude, nos pas nous mènent jusqu'au marché, rencontre si belle avec les coiffeuses africaines mais aussi... notre deuxième immersion dans l'univers de la bicyclette... ici on fait de la récupération, ça ne rigole pas... du cadre rouillé on en constitue un vélo flambant neuf avec suspension mais sans vitesses, jugées inutiles dans ce pays plat et poussiéreux, de quoi faire rougir nos réparateurs ici en France.

Reste la visite de l'incontournable Musée PONI en présence du conservateur AGARITUE Dramane qui nous transmet avec passion les mœurs et rituels de l'ethnie Lobi avant et pendant la colonisation française... en témoignent nos enregistrements si riches en informations.

Le parcours Gaoua - Loropéni, c'est 50 Km de

piste avec d'interminables lignes droites... ponctuées d'observations pour en finir avec la visite des ruines de Loropéni... Le lendemain, un petit tour au marché s'impose... c'est notre troisième immersion dans l'univers du 2 roues (sans moteur)... ici et là des quantités incroyables de vélos entreposés pour la vente... on en déduit que c'est le moyen de déplacement privilégié des Burkinabés en milieu rural... la surprise aussi de voir un vélo tout habillé de babioles et de lingerie, une vraie boutique ambulante, assez surprenant et astucieux.

Difficile aussi d'oublier notre trajet Loropéni - Obiré dont l'objectif était de rendre visite au Roi de l'ethnie Gans, un chemin tout empreint de poésie et d'émotions, riche en rencontres car c'est une marée humaine qui se déplace à pied pour aller vendre ses produits locaux au marché. Plus sympa encore... le vélo comme moyen de transport, Pascale s'y identifie avec joie lorsqu'elle embarque sur son porte bagages un jeune garçon fatigué par son trajet.

La voie rouge de Loropéni à Kampti, c'est plusieurs hameaux traversés et une pause en compagnie des femmes africaines qui s'activent autour du fameux dolo, cette bière locale alcoolisée à base de farine de sorgho ou de maïs germés, préparée dans de grosses jarres ou canaris est destinée principalement aux cérémonies mais aussi au bon plaisir des hommes. Malgré leurs propositions répétées, nous nous gardons bien d'en boire au risque de nous retrouver dans le fossé, soucieuses que nous sommes de vouloir terminer notre journée à vélo dans la brousse africaine.

Les vélos que nous avons utilisés sont ceux donnés par REVV il y a un an. Ils sont en dépôt chez notre amie Justine qui gère des chambres d'hôtes à Ouagadougou (<http://maisonrouge-ouaga.net>) et qui les met à la disposition des voyageurs. Peut-être vous... on ne sait jamais.

Michèle Pisigo-Larher et Pascale Lepetit



Avertissement : les sorties de REVV sont réservées aux adhérents à jour de leur cotisation. Les enfants mineurs doivent rester sous la surveillance de leurs parents.

L'agenda



de REVV

Dimanche 17 mars à 10 h Circuit vélo/nature à Pringtarde pour rejoindre nos amis de la FRAPNA et leur opération « tête en l'air ». Nous assisterons aux migrations des oiseaux qui remontent le Rhône. Il est également prévu une visite guidée de la « passe à poissons » sur la rivière Drôme. (pique-nique tiré du sac)

Dimanche 14 avril à 9 h 30 Circuit sur Alixan avec visite de l'ancien village par l'association des amis du vieil Alixan (pique-nique tiré du sac) Nous serons en compagnie des adhérents de A Pincés et à Vélo de Romans.

Dimanche 2 juin Fête du vélo.

Départ des balades au Champ de Mars, devant le kiosque Peynet (Valence) Elles sont gratuites, sauf celles encadrées par Valence Ville d'Art et d'Histoire. Pas d'inscription préalable, il suffit d'être au rendez-vous. Renseignements à REVV (Roulons En Ville à Vélo) au 04 75 42 88 40.

Opération « Respectez les cyclistes ! » Mardi 19 mars à 17H00, RDV sur le parvis de la gare



STATIONNEMENT DANGEREUX !

www.fubicy.org

Dans le cadre de la semaine nationale « Respectez les cyclistes ! » à l'initiative de la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB), REVV organise une action en direction des automobilistes qui stationnent sur les aménagements cyclables. Cette fois-ci nous irons aux abords des écoles, collèges ou lycée, où le stationnement sauvage aux heures de sortie est devenu une habitude. Il s'agit de discuter courtoisement avec les contrevenants, dans un esprit pédagogique. Venez nombreux, avec vos gilets fluo REVV !

Adhésion 2013, c'est maintenant !

Etes-vous à jour de votre cotisation ? Vérifiez-le sur l'étiquette d'adresse de votre Revverie. Une adhésion vous donne droit à un marquage gratuit, à l'accès à l'atelier de la maison du vélo (à disposition : outils et conseils des bénévoles pour la réparation des vélos) et à l'abonnement à Revveries.

La maison du vélo



maisonvelorevv@free.fr

1 rue Michel Servet.

Ouvert l'après-midi des lundi, jeudi et tous les 1^{ers} samedi du mois, de 15 h à 18 h.

Les bénévoles de REVV vous proposent :

Marquage Bicycode contre le vol des vélos
Bourse aux vélos permanente
Atelier vélo, outillage et conseils
Vélo - école
Plans de déplacements et itinéraires
Conseils contre le vol (tests antivols)
Récupération de vieux vélos et recyclage
Contrôles techniques.

Bulletin d'adhésion 2013 à REVV

Date : .. / .. / ..

Adhérent

Nom :

Rue :

Téléphone :

Année de naissance :

Prénom :

Portable :

Conjoint

Nom :

Code postal :

Courriel :

Année de naissance :

Prénom :

Ville :

Pour préserver l'environnement, je ne souhaite pas recevoir l'édition papier du REVVeries, je le téléchargerai sur le site de REVV

Cotisation

Individuelle à 10 €

Familiale à 15 €

Etudiant ou chômeur à 5 €

Dons et soutiens€

Veillez trouver ci-joint mon règlement de euros par chèque à l'ordre de REVV

NB : L'adhésion donne droit à un marquage gratuit contre le vol, pensez à en profiter !

Complétez ce bulletin et retournez-le une fois complété (avec votre chèque) à la **maison du vélo**.

Activités de REVV

Je suis prêt à participer à certaines actions de REVV (facultatif) :

Permanences à la maison du vélo, un après midi par semaine ou par mois (rayer la mention inutile)

Autres suggestions :

Avenue Jean Jaurès à Bourg-lès-Valence

La ville de Bourg-lès-Valence a inauguré, en juin dernier, le nouvel aménagement de l'avenue Jean Jaurès. Force est de constater que les progrès sont réels pour les vélos si on compare la situation actuelle à celle précédant les travaux et surtout par rapport à ceux de 2002 sur l'avenue Marc Urtin.

Cela montre une réelle volonté de bien faire. La réduction de la circulation automobile à deux voies permet de libérer de la place pour les autres usagers et témoigne que l'époque du tout automobile est révolue. Les séparateurs centraux et la ligne blanche continue au milieu sont de nature à induire une réduction de la vitesse. Les places de stationnement automobile, bien que toujours présentes de chaque côté, ont été réduites pour laisser place au mobilier urbain. Les deux pistes cyclables, bien que tracées sur les trottoirs, sont suffisamment bien démarquées pour ne pas induire en erreur les piétons. Bien que les intersections avec les voies de circulation perpendiculaires soient signalées au sol, la plus grande prudence s'impose pour les cyclistes. Quelques arceaux ont été installés pour le stationnement des vélos. La qualité des matériaux utilisés participe à l'embellissement de la ville.



Cependant un certain nombre de défauts pour les cyclistes auraient pu être évités sans coût supplémentaire. Par exemple, il est difficile de comprendre pourquoi les pistes cyclables s'interrompent au milieu de l'avenue pour laisser place à une zone empierrée. Ces zones qui ne correspondent à aucun cheminement piétons créent, au contraire, la confusion entre cyclistes et piétons. Par contre, la continuité des pistes n'aurait pas coûté plus cher et n'aurait gêné personne.



Les poteaux métalliques qui jalonnent les pistes sont, certes, un moyen efficace pour empêcher le stationnement sauvage, mais ils constituent des obstacles dangereux pour les cyclistes d'autant qu'ils ne sont pas très visibles dans l'obscurité. Des poteaux en plastique avec des extrémités rétro-réfléchissantes,

comme sur le chemin de la Belle Meunière, auraient été plus sécurisants pour le cycliste. Tout cela serait superflu si on instaurait une vraie politique de verbalisation du stationnement sauvage. Ainsi l'entrée de la piste cyclable allant vers Valence après le pont de chemin de fer doit être négociée avec adresse, entre les barrières à piétons et le poteau !



Aux entrées des deux pistes on notera les panneaux ronds signifiant que les pistes cyclables sont obligatoires pour les cyclistes, leur interdisant l'utilisation des voies de circulation automobile !



Les pistes cyclables sur trottoir sont utiles pour les cyclistes peu expérimentés qui n'osent pas s'aventurer sur les voies de circulation automobile. Dans la montée, vers Valence, la piste cyclable permet aussi aux vélos de ne pas être mélangés aux automobilistes qui, eux, ne sont pas ralentis par la pente. Mais pourquoi rendre obligatoires les deux pistes cyclables? Les cyclistes expérimentés et les groupes de cyclotouristes n'en ont pas besoin, ils ont pour habitude d'utiliser les voies automobiles, ce qui leur permet d'aller plus vite sans se préoccuper des intersections et des piétons distraits égarés sur les pistes cyclables. Surtout cela les rend plus visibles des conducteurs et contribue à habituer les automobilistes aux autres usagers et à apaiser le trafic.

Aujourd'hui, l'usage veut que les aménagements cyclables (bandes, pistes) soient facultatifs (panneau rectangulaire) et non obligatoires (panneau rond), sauf exceptions dûment justifiées.

Enfin, on ne comprend pas pourquoi cette avenue n'est pas une zone 30. En effet, ce nouveau réaménagement est tout à fait dans l'esprit d'une zone 30 et cette rue se situe entre l'avenue Marc Urtin en zone 30 depuis 2002 et les boulevards urbains de Valence en zone 30 depuis 2011.

Bien que REVV ait participé aux réunions de concertation lors de l'élaboration du projet, nous regrettons que nos remarques n'aient finalement pas été prises en compte, alors qu'elles ne renchérisaient pas le coût des travaux et s'inscrivaient dans les recommandations actuelles du Certu. La ville de Bourg-lès-Valence peut encore changer d'avis sur ces deux derniers points. Il suffit de le décider et d'ajouter quelques panneaux !