

# REVVeries

Roulons En Ville à Vélo



Roulons En Ville à Vélo

BULLETON D'INFORMATION DE L'ASSOCIATION

Maison du Vélo

www.revv-valence.org - 09 80 91 94 97

1 rue Michel Servet

Adhésions / Permanences & horaires : voir page 40

26000 VALENCE

Réservez votre soirée du 11 mars 2025 : voir page 3



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

## LE MOT DU PRESIDENT

Par François Legrand

Vivre ensemble.

Dans notre monde tourmenté et fortement individualisé, nous avons rappelé dans notre hommage à Paul Varry, cycliste tué volontairement par un automobiliste à Paris au mois d'octobre 2024 (voir page 3), combien il est important que la voie publique, comme son nom l'indique, soit un espace partagé et apaisé, où chacun trouve sa place, en toute sécurité, dans le respect des uns et des autres.

Ce respect commun est d'autant plus important, que les pratiquants des modes doux sont les plus vulnérables ».

Et puisque nous parlons de vivre ensemble, la vie associative est également un lieu où nous pouvons nous retrouver pour développer des projets et avancer collectivement. Créée en 1989, Roulons En Ville à Vélo (REVV) a une belle histoire, comme en témoignent dans cette revue trois anciens présidents. Ouverte à toutes et tous, REVV fait partie de ces belles associations où chacun peut trouver une place, soit comme adhérent soit comme bénévole.

Vous souhaitez apprendre à entretenir votre vélo, apprendre à faire du vélo, acquérir un vélo à coût réduit, participer à des balades à vélo conviviales, venez nous rencontrer à la Maison Du Vélo et adhérez à notre association.

Vous disposez d'un peu de temps, vous aimez les activités manuelles, intellectuelles ou un peu plus physiques (les balades) le tout, dans un esprit convivial, rejoignez notre équipe de bénévoles.

Les tâches ne manquent pas : recyclage et vente des vélos à l'atelier, accueil de tous ceux qui souhaitent devenir autonomes pour l'entretien de leur vélo, vélo-école, remise en selle, balades, dialogue avec les collectivités pour bâtir les solutions répondant au mieux aux besoins des cyclistes, interventions dans les collèges, les administrations, les entreprises ou auprès des étudiants pour sensibiliser nos interlocuteurs à la pratique du vélo, communication (site web et revue). Il y en a pour tous les goûts !

Ensemble, continuons cette belle aventure.

Dans ce numéro :

**Les aménagements vélos progressent dans le bassin valentinois et cela va dans le bon sens. Nous les avons testés : pour certains d'entre eux, des adaptations sont nécessaires pour mieux garantir la sécurité des cyclistes.** Page 5

Témoignages :

« Ils font le vélo » : Amandine Echasserieau, chargée de projet du Plan Vélo Intercommunal chez Valence Romans Mobilités nous parle de son métier. Page 28



« Ils le font à vélo » : Jean-François Seince nous explique pourquoi il a choisi le vélo pour son activité de réparation à domicile en plomberie et électricité. Page 30



## LES BREVES

### Bonne nouvelle...

#### LA MAISON DU VELO EST OUVERTE

Vous retrouverez nos horaires habituels en dernière page ou sur le site Internet. Pensez à les vérifier avant votre visite car la situation reste évolutive.

Vous êtes les bienvenus si vous souhaitez nous rencontrer ou tout simplement pour entretenir votre vélo !

Recyclez votre REVVeries

#### Vous avez lu votre REVVeries :

##### Comment le recycler de façon utile ?

Apportez-le chez votre médecin, votre dentiste ou votre kiné, etc., il agrémente leurs salles d'attentes et procurera d'excellentes lectures à leurs patients. Le vélo, c'est la santé !

...et si vous avez besoin de quelques exemplaires supplémentaires pour une bonne cause, n'hésitez pas à passer à la Maison du Vélo, on vous en fournira !



## AU SOMMAIRE :

<b>LE MOT DU PRESIDENT</b>	<b>1</b>
<b>LES BREVES</b>	<b>2</b>
Bonne nouvelle...	2
Remerciements	2
Mentions légales	2
<b>HOMMAGE A PAUL VARRY</b>	<b>3</b>
<b>COMMENT PARTAGER LA RUE ?</b>	<b>3</b>
<b>VIOLENCE ROUTIERE</b>	<b>4</b>
<b>LES NOUVELLES DES COMMUNES</b>	<b>5</b>
Saint-Péray	5
Guilherand-Granges	5
Pont Mistral	7
Giratoire Sud de Guilherand-Granges	10
Valence	10
Bourg-lès-Valence	14
<b>ET SI, VOUS AUSSI, VOUS PASSIEZ AU VELO...</b>	<b>15</b>
<b>VIE ASSOCIATIVE</b>	<b>17</b>
Elisabeth témoigne de son activité à l'atelier	17
Assemblée Générale 2024	18
Election du bureau et d'un nouveau président	20
L'histoire « concrète » du vélo urbain à Valence	21
Ça bouge à la Maison Du Vélo	25
<b>VIE LOCALE</b>	<b>26</b>
Collectivités et vélo sur le bassin valentinois, Plan Vélo Intercommunal : quelques points de repère	26
<b>ILS « FONT » LE VELO</b>	<b>28</b>
<b>ILS LE FONT A VELO</b>	<b>30</b>
<b>TOUR DE BRETAGNE EN CYCLO-CAMPING-VELOOROUTE V5 LA LITTORALE</b>	<b>32</b>
<b>LE VOYAGE DE JEAN-PIERRE</b>	<b>33</b>
<b>LE VELO DANS LES LIVRES</b>	<b>36</b>
<b>OBJECTIF : ZERO ACCIDENT</b>	<b>37</b>
<b>REVV : QUI SOMMES NOUS ?</b>	<b>38</b>
<b>LES BALADES DE REVV</b>	<b>39</b>
<b>INFOS PRATIQUES REVV</b>	<b>40</b>
10 services gratuits	40
Bulletin d'adhésion	40

## Remerciements

Ont contribué à ce numéro : Bernard B., Bernard D., Claire, Elizabeth, François, Jean-Pierre, Nicolas et bien d'autres...  
**Ce journal est entièrement conçu, rédigé et réalisé par des bénévoles : N'hésitez pas à vous joindre à nous !**

*Les articles nominativement signés représentent le point de vue de leur auteur et pas nécessairement celui de REVV, mais REVV considère que leur publication apporte une contribution positive au débat.*

## Mentions légales

REVV - Roulons En Ville à Vélo - Association loi 1901 - 1 rue Michel SERVET - 26000 VALENCE / Tél.: 09 80 91 94 97 - [www.revv-valence.org](http://www.revv-valence.org)

**Président :** François Legrand

**Directeur de la publication et responsable de la rédaction :** François Legrand

**Imprimé par :** Onlineprinters GmbH - Dr.-Mack-Straße 83 - 90762 Fürth Allemagne - [www.onlineprinters.fr](http://www.onlineprinters.fr)

**Parution :** janvier 2025 – **Dépôt légal :** janvier 2025

**Diffusion gratuite** - L'abonnement au présent bulletin REVVeries est inclus dans l'adhésion annuelle à l'association REVV.

**Adhésions :** voir page 40

---

## HOMMAGE A PAUL VARRY

---

Paul Varry, cycliste et militant de l'association « Paris En Selle » est mort mardi 15 octobre 2024 à Paris, victime de la violence routière.

« Roulons En Ville à Vélo » (REVV) a relayé le message de la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB) invitant les cyclistes à se rassembler près des mairies afin d'observer une minute de silence le samedi 19 octobre 2024 à 17h45.

Environ 70 cyclistes, appartenant au milieu cycliste associatif ou non – les Recyclettes étaient également présentes -, se sont donc retrouvés devant l'Hôtel De Ville de Valence pour un moment de recueillement.

A cette occasion, François Legrand, président de REVV, a prononcé les mots suivants :

*« Mesdames, Messieurs, amies et amis cyclistes, la mort brutale de Paul nous rappelle que le « vivre ensemble » est un bien précieux mais tellement fragile.*

*La violence routière est un fléau dont les cyclistes ne sont, malheureusement, pas les seules victimes.*

*Nous défendons les mobilités douces dans la ville, oui douces ! Pour la plupart d'entre nous, nous sommes tantôt piétons, tantôt cyclistes, tantôt automobilistes. La voie publique, comme son nom l'indique, doit être un espace partagé, où chacun trouve sa place, en toute sécurité, dans le respect des uns et des autres.*

*Il importe que, partout où nous sommes, dans notre vie quotidienne, dans nos associations, le « vivre ensemble » ne soit pas un vain mot et que la fraternité, affichée sur le fronton de nos mairies, se rappelle à la conscience de tous ».*



©photo REVV

---

## COMMENT PARTAGER LA RUE ?

---

**Retenez votre soirée du 11 mars prochain pour participer au Ciné-débat**

*organisé par REVV et les Re-Cyclettes:*

**"A pied, à vélo, en voiture, en bus, comment partager la rue ?"**

*Le film "Why we cycle" (57 minutes) sera projeté. Il montre sous de nombreux angles différents pourquoi et comment l'usage du vélo est si populaire aux Pays-Bas.*

Qu'en est-il en France et à Valence ? Comment pouvons-nous, nous aussi, partager la rue ?

Tel sera l'objet de la table-ronde-discussion avec le public, qui suivra la projection.

**Venez nombreux, à 20h le mardi 11 mars au cinéma le Navire.**

**Entrée gratuite.**

---

## VIOLENCE ROUTIERE

---

La mort d'un cycliste écrasé volontairement par un conducteur de SUV dans une rue de Paris le 15 octobre a suscité une grande émotion dans le pays. Cet événement tragique rappelle à tous à quel point la cohabitation entre les cyclistes et les automobilistes peut être difficile.

Rappelons tout d'abord que la très grande majorité des automobilistes n'éprouve pas d'hostilité particulière envers les cyclistes et est convaincue du nécessaire partage de la route. Lorsque des automobilistes sont responsables d'un accident avec un cycliste, les causes en sont, dans la quasi-totalité des cas, un acte involontaire, la négligence ou l'inattention. Et l'amélioration des aménagements cyclables et de la formation des conducteurs permet de réduire ce risque. Dans les villes où le nombre de cyclistes a augmenté sensiblement on constate que le risque d'accident par kilomètre parcouru à vélo diminue car les automobilistes adaptent naturellement leur conduite, en prenant en compte la présence des autres usagers sur la voie.

Mais c'est un fait qu'une minorité d'automobilistes manifeste de l'agressivité. Chaque cycliste a pu la ressentir à un moment ou un autre, surtout en ville. Elle se traduit le plus souvent par des coups de klaxon(\*) ou des invectives. Elle induit parfois des comportements mettant délibérément en danger les autres usagers. Néanmoins les cas d'accident provoqués volontairement par les automobilistes sont très rares.

Mais, s'il ne faut pas dramatiser à outrance, il faut quand même s'interroger sur l'origine de cette agressivité, qui en dit long sur le rapport à l'automobile dans nos sociétés industrialisées.

Les associations de cyclistes prônent un usage rationnel de la voiture, qui implique de moins l'utiliser. Mais il faut se rendre à l'évidence, pour beaucoup d'automobilistes le rapport à la voiture va bien au-delà du côté utilitaire. La voiture reste le symbole de la liberté, de la puissance, de la réussite sociale, etc. En témoigne l'argent dépensé par les ménages et l'ampleur de la publicité pour nous vendre des véhicules de plus en plus gros, de plus en plus chers, et de moins en moins adaptés à nos besoins réels. Un signe ne trompe pas : le montant moyen dépensé pour la publicité par véhicule vendu est estimé à 1300 euros. La publicité automobile est omniprésente : télévision, radio, journaux, magazines, espace public, internet, etc.

Depuis les 30 glorieuses nos modes de vie ont été construits autour de l'automobile, symbole de progrès. Des décennies de « tout automobile » ont habitué des générations à jouir de l'automobile sans entrave. Il a fallu les carnages des années 70 pour commencer à imposer des règles strictes : limitations de vitesse, ceinture de sécurité, contrôle d'alcoolémie, permis à point, radars automatiques, etc. avec à chaque fois des effets immédiats sur la mortalité (on est passé de 17 000 morts sur les routes de France en 1973 à moins de 3200 en 2019, avec 2 fois plus de trafic). Mais la voiture tient toujours autant de place dans nos vies, en dépit des problématiques environnementales qui font qu'elle est de plus en plus pointée du doigt.

La lente prise de conscience des ravages du tout automobile dans nos villes, à partir des années 70, a fini par amener à une réduction de la place de la voiture en ville. Le reflux amorcé sur le terrain dans les années 90 a été accentué spectaculairement lors de la crise du Covid. Cause ou conséquence, l'usage du vélo a repris du terrain et, dans les grandes métropoles, il est devenu un moyen de déplacement plébiscité.

Mais cette évolution inéluctable n'est pas acceptée par tous. L'attachement viscéral de certains à la voiture est tel qu'ils ne peuvent pas comprendre que la place de l'automobile dans nos villes est moins légitime que celle des autres usagers. Ils perçoivent les restrictions de circulation automobile comme une atteinte arbitraire à leur liberté de mouvement. Il s'ensuit des réactions agressives envers les autres usagers, susceptibles de conduire à des comportements dangereux. Il faut préciser que cette agressivité au volant a toujours existé, mais auparavant elle s'exprimait essentiellement entre automobilistes. Le problème c'est que maintenant les autres usagers sont beaucoup plus vulnérables, notamment ceux des modes doux, ce qui rend cette agressivité encore plus dangereuse et en tout état de cause inacceptable. C'est pourquoi il est temps de réagir. Et cela passe déjà par une prise de conscience du problème par la société.

Dans nombre de pays, le rapport à l'automobile est très différent de celui des français. L'accidentologie y est naturellement plus faible et les rapports entre usagers plus apaisés. Les règles sont mieux respectées. La pression sociale y est sans doute pour quelque chose. On peut citer les pays anglo-saxons, scandinaves et le Japon, sans vouloir être exhaustif. A l'inverse, les pays latins sont réputés pour ne pas être le royaume de la courtoisie au volant.

La mort du cycliste Paul Varry doit nous faire réfléchir sur les comportements au volant et inciter les pouvoirs publics à être intransigeants vis-à-vis des conducteurs dangereux. C'est le sens de l'appel national lancé par les associations dont la FUB (Fédération des Usagers de la Bicyclette) : <https://stopviolencesmotorisees.org> . Il faut que nous soyons nombreux à signer et à témoigner afin de faire pression auprès du gouvernement.

Espérons que cet événement tragique marque un tournant dans les consciences et que la société dans son ensemble sache évoluer vers un rapport à l'automobile moins passionnel.

(\*) Rappelons que si l'avertisseur sonore, communément appelé « Klaxon », est obligatoire sur tous les véhicules, son usage est interdit en ville, sauf en cas de danger imminent. Cette règle semble bien peu connue des automobilistes.

## LES NOUVELLES DES COMMUNES

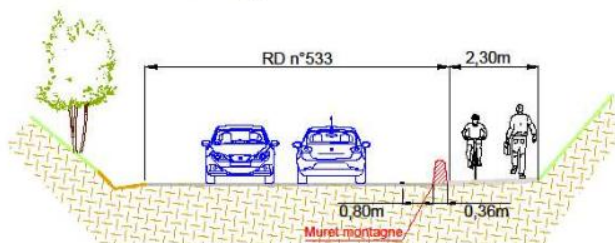
### Saint-Péray

En janvier 2024, un tronçon de voie douce a été mis en service le long de la route de Lamastre (RD533) à la sortie de Saint-Péray. La voie douce, d'une longueur de 520 m, assure la liaison entre le carrefour du Chemin du Mois de Mai, la route du tram et le quartier Gachet. Ce projet, porté par la commune de Saint-Péray a nécessité un budget de l'ordre 193 000 € H.T. et a été subventionné par le département de l'Ardèche à hauteur de 30%. Elle permet de sécuriser les flux piétons et vélos dans ce secteur particulièrement dangereux en raison du virage de la route et de son trafic automobile qui peut être important. Idéalement, le prolongement de cette voie douce entre le Chemin du Mois de Mai et le feu tricolore du carrefour RD533 / route de Touloud, serait bienvenu. Les contraintes d'implantation semblent plus délicates et cette évolution n'est pas actuellement envisagée.



©photo REVV

#### Profil en travers type



document services techniques de la Ville de Saint-Péray

### Guilherand-Granges

**Quand l'aménagement d'un carrefour prend en compte les différents usagers, automobilistes, cyclistes, piétons et transports en commun.**

Le carrefour entre l'avenue Sadi Carnot et l'avenue Georges Clémenceau a fait l'objet d'une rénovation dont les objectifs étaient les suivants :

- Améliorer la réactivité du carrefour en fonction de la demande
  - Diminuer les temps d'attente de l'ensemble des usagers
  - Réduire la vitesse en franchissement du carrefour
- Assurer une bonne prise en compte des transports en commun
- Améliorer le confort et la sécurité des piétons et des vélos sur l'ensemble des branches du carrefour

Ces objectifs se sont traduits en particulier par :

- la mise en œuvre d'un nouveau système de signalisation, s'activant sur détection des véhicules (et même des vélos) et non plus sur la base d'une temporisation fixe,
- l'amélioration des traversées piétonnes,
- l'insertion de sas vélos.



©photo REVV

Le résultat est net et les temps d'attente des usagers ont été très sensiblement réduits. La mise en place de sas vélos permet un positionnement sécurisé des cyclistes au moment où le feu passe au vert. La municipalité de Guilherand-Granges a prévu de décliner ce même type d'aménagement sur d'autres carrefours de la commune.

## Bientôt des « cédez-le-passage cyclistes aux feux » à Guilhaerand-Granges

La Ville de Guilhaerand-Granges s'est déclarée favorable à une expérimentation de « cédez-le-passage cycliste aux feux ». Cette demande, portée de longue date par REVV, va se concrétiser au prochainement au carrefour Avenue Sadi Carnot – Avenue de Provence – Rue de Crussol ». Au moment où nous rédigeons cet article (décembre 2024), les panneaux commandés sont attendus. Ils seront installés dès que reçus.



## Se déplacer à pied ou à vélo dans Guilhaerand-Granges

REVV a initié, il y a un certain temps déjà, une démarche avec la ville de Guilhaerand-Granges. Il s'agit de favoriser les déplacements à pied ou à vélo dans la commune.

Le concept en est assez simple :

La géographie de plaine de Guilhaerand-Granges est un élément favorable au vélo.

Même si tout n'est pas parfait, la ville dispose d'un réseau de bandes cyclables et de voies vertes.

De petites voies, étroites pour certaines, constituent un maillage fin pour les déplacements à pied.

D'autres, un peu plus larges, permettent le passage des vélos et des piétons.

On notera toutefois que deux axes structurants à fort trafic automobile, l'Avenue de la République et l'Avenue Sadi Carnot constituent deux « barrières » lorsqu'il s'agit de les traverser.

L'idée que nous avons soumise est la suivante :

« Comment, lorsque j'habite dans le quartier X, je peux me rendre à pied ou à vélo dans de bonnes conditions dans les différents lieux de la commune (écoles, collège, mairie, gymnase, espace Rémy Roure, commerces...) ? »

En listant les différents cas, on peut ainsi identifier des cheminements à privilégier en s'appuyant sur l'existant. On peut également identifier des manques.

La municipalité de Guilhaerand-Granges s'est montré ouverte à nos propositions et a entamé une démarche autour de l'espace Rémy Roure (voir schéma page suivante). Il s'agit de tester le concept avec un essai de terrain et d'amorcer une forme de réseau piétons/vélos. Ainsi, l'allée permettant de rejoindre au nord la rue Youri Gagarine a été réhabilitée pour permettre un passage aisé des piétons et des vélos, ce qui n'était pas le cas, précédemment.

Reste à réaliser l'abaissement des bordures de trottoirs pour raccorder l'allée à la rue Youri Gagarine. Cette opération, qui dépend de l'intervention d'une entreprise, est normalement prévue en fin de premier trimestre 2025.

Puis un marquage de Chaussée à Voie Centrale Banalisée (CVCB) sera réalisé sur le tronçon de la rue Youri Gagarine concernée. Enfin, une signalétique par des panneaux avec temps de parcours à pied et à vélo est prévue aux principaux embranchements.



©photo REVV

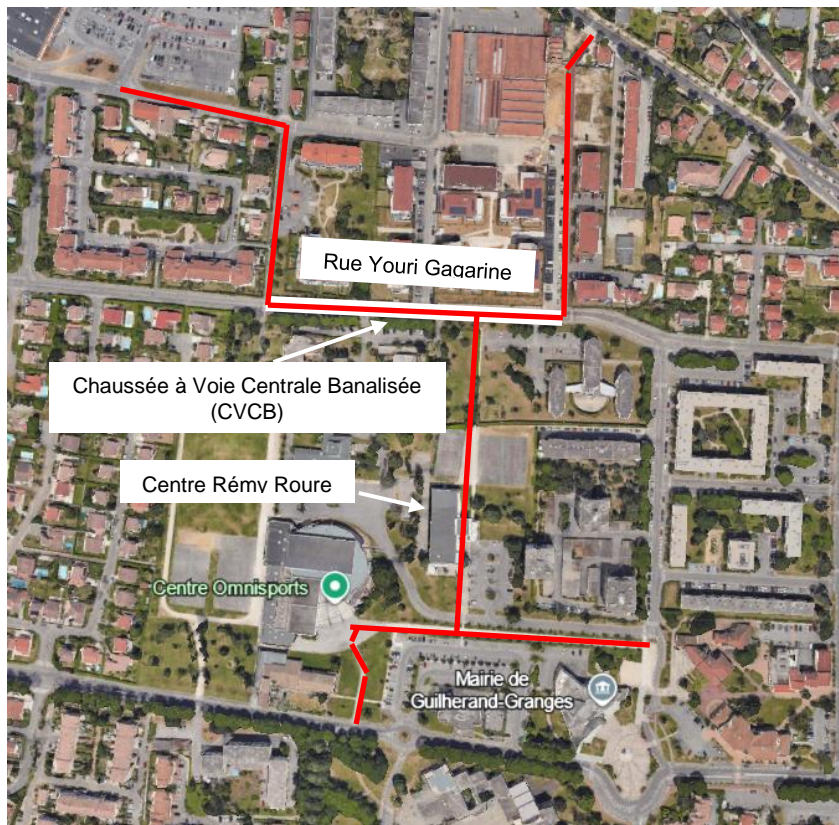


Schéma d'ensemble de l'expérimentation  
voies piétons / cyclistes

©vue GoogleEarth

Nous vous tiendrons informés lors de la mise en service de cette phase pilote, dont nous espérons qu'elle pourra être déclinée sur d'autres axes.

## Pont Mistral

Au moment où nous rédigeons cet article (novembre 2024), nous avons une pensée particulière pour le petit Nolan et sa famille.

Cela fait en effet deux ans que le petit Nolan, qui avait 8 ans, est mort, écrasé par un autocar en novembre 2022 peu avant l'entrée du Pont Mistral à Guilhaumand-Granges. Cet accident tragique a provoqué une vive émotion dans l'agglomération valentinoise. A la suite de cet événement et grâce à la mobilisation des associations, le projet de pistes cyclables sur le Pont Mistral, qui était en gestation depuis longtemps, a reçu un réel coup d'accélérateur. Les collectivités ont réalisé sur le pont deux vraies pistes cyclables, séparées physiquement des voies de circulation automobiles. Pour rappel ces pistes, réalisées fin 2023, remplacent les bandes cyclable préexistantes, obtenues de haute lutte grâce à l'action de REVV en 1996. Ces bandes cyclables restaient dissuasives pour nombre de cyclistes, à cause de la proximité d'un trafic intense et aussi souvent des rafales de vent latéral. Même si son nom lui vient du poète Frédéric Mistral, le pont porte bien son nom !



©photo REVV

Le nouvel aménagement donne globalement satisfaction à tous les usagers : piétons, cyclistes et automobilistes. Pour les cyclistes c'est un gros progrès : la séparation physique leur donne un vrai sentiment de sécurité. Les automobilistes n'ont pas à se plaindre d'embouteillages supplémentaires aux heures de pointe, malgré le passage de 4 à 3 voies. Et le domaine des piétons a été préservé puisque le supplément de place donné aux vélos a été pris sur celles des voitures. C'est à se demander pourquoi ce réaménagement n'a pas été réalisé plus tôt ! Mais mieux vaut tard que jamais.

Deux points délicats avaient été signalés par REVV aux collectivités en charge du projet, lors de la présentation des plans et lors de la mise en service de l'ouvrage :

1. l'arrivée des cyclistes à Valence.
2. l'arrivée des cyclistes à Guilhaud-Granges,

Pour ces deux points, les collectivités nous avaient répondu en nous proposant de refaire un point après une première phase de fonctionnement. En juin 2024, nous avons communiqué un petit rapport sur nos constats et suggestions. Ce rapport était accompagné d'une vidéo permettant d'apprécier différents comportements des utilisateurs à l'arrivée à Guilhaud-Granges.

Une réunion des maîtres d'ouvrages respectifs du pont Mistral s'est tenue le 20/06/2024 afin de trouver des solutions pour renforcer la sécurité des cyclistes sur le Pont Mistral. Cette réunion a fait l'objet d'une communication aux associations en septembre 2024. Nous en re prenons quelques extraits dans notre article ci-dessous.

### **Nos constats :**

#### **Arrivée des cyclistes à Valence**

Certains automobilistes tournant à droite pour rejoindre l'avenue de Provence, ne respectent pas la priorité qu'ils doivent laisser aux cyclistes. Il nous semble nécessaire de mettre en place une signalétique horizontale peinte rappelant que les cyclistes sont prioritaires.

Sur ce point, les collectivités nous ont fait la réponse suivante :

« Afin de remédier au refus de priorité des automobilistes envers les cyclistes, les maîtres d'ouvrages proposent la mise en place de bandes rugueuses sur la chaussée VL pour faire ralentir les véhicules motorisés. Ces bandes seront posées en dehors de l'emprise du pont, donc sur le domaine communal de la ville de Valence ».

« Les maîtres d'ouvrage décident de ne pas ajouter de signalisation verticale, ou horizontale mentionnant la présence de cyclistes car ce secteur compte déjà de nombreuses informations. En ajouter davantage pourrait être contre-productif ».

Nous proposons de lire différemment ce dernier argument. En effet, s'il existe effectivement de nombreuses informations dans ce secteur, peut-être serait-il judicieux de les lister et de reconsidérer la priorité qu'on donne à chacune en faisant remonter ce qui relève de la sécurité.



©photo REVV

#### **Arrivée des cyclistes à Guilhaud-Granges**

Comme nous l'avons indiqué dès la présentation du projet, la réinsertion des cyclistes en sortie de la piste cyclable est le point qui nous semble le plus critique de l'ouvrage.

La vidéo que nous avons réalisée permet d'apprécier différents comportements des utilisateurs. Autant il y a des cyclistes très prudents, autant on peut voir des comportements à risques.

Au vu de nos observations, le point de donner la priorité aux cyclistes en sortie de piste cyclable devient secondaire. Par contre, il importe de limiter au maximum tout risque d'accident.

- a) Depuis la mise en service de l'ouvrage, une augmentation significative du trafic des vélos et des EDPM (Engins de Déplacement Personnel Motorisés) est constatée et nous pensons que cette tendance va s'accroître.
- b) Depuis décembre 2023, les pompiers sont intervenus 12 fois, principalement pour des chutes en sortie de piste cyclable (glissade ou heurt de la glissière béton par des cyclistes regardant en arrière et déviant de leur trajectoire).



©photo REVV



- c) La présence des places de stationnement présente deux risques pour les cyclistes :
- L'ouverture inopinée d'une portière par un automobiliste,
  - Une collision lors d'une manœuvre d'un véhicule, les places ne pouvant être principalement accédées que par un créneau.



©photo REVV

- d) La conception de l'ouvrage n'est pas conforme aux préconisations du CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) que nous rappelons ci-après :

Pour une piste unidirectionnelle (figure ci-dessous), la réinsertion dans la circulation s'effectuera tangentiellement : la piste se prolonge en bande sur chaussée, soit en s'arrêtant sans resserrement brutal, soit en continuant jusqu'à un point particulier (par exemple, un carrefour...). Il faut éviter d'arrêter la bande avant des points dangereux ou de resserrement.

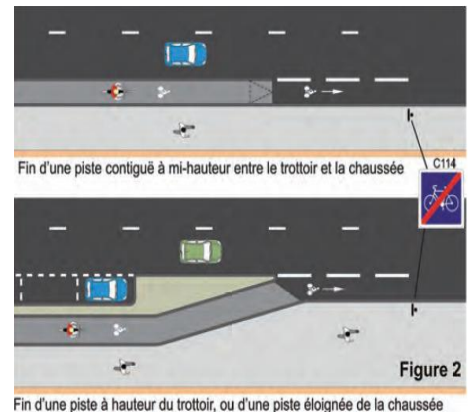


Figure 2

Fin d'une piste à hauteur du trottoir, ou d'une piste éloignée de la chaussée

Document CEREMA

- e) La vitesse des véhicules automobiles reste trop élevée. REVV ne demande pas la mise à 50 km/h du pont mais l'application effective de la vitesse 30 km/h avant la zone de rencontre piste cyclable / véhicules à moteur. La suppression des places de parking à l'arrivée sur Guilhaerand-Granges, permettrait d'installer un ralentisseur sur la voie de sortie des véhicules à moteur et ainsi réduire leur vitesse avant l'insertion des cyclistes venant de la piste cyclable.
- f) Nous demandons également la mise en œuvre d'une peinture spécifique de la bretelle de sortie montrant aux véhicules à moteur qu'ils rentrent dans une zone particulière.

Dans l'information communiquée après la réunion des Maîtres d'Ouvrage du Pont Mistral de juin 2024, Valence Romans Mobilités (VRM), l'autorité organisatrice des mobilités de l'agglomération, écrit :

« Valence Romans Mobilités demande à la commune de Guilhaerand Granges et à la CCRC de supprimer les places de stationnement situées dans le prolongement de la piste cyclable. Cela permettra de prolonger la piste cyclable et de faire passer les cyclistes dans le couloir BUS. De plus, grâce à cet aménagement les cyclistes pourront s'insérer dans la circulation en toute sécurité et ils bénéficieront d'une zone d'attente convenable avant de s'insérer dans la circulation ».

REVV comprend que la décision de supprimer des places de stationnement soit une décision difficile pour un élu. Nous pensons cependant que cette décision est nécessaire au vu des enjeux de sécurité.

Concernant, l'accès aux commerces situés au droit des quatre places de parking actuelles, nous voudrions apporter les précisions suivantes :

- Les places existantes n'ont aucune pertinence pour les personnes venant de Guilhaerand-Granges, car non accessibles. Elles ne sont accessibles que pour des personnes venant de Valence.
- Si, psychologiquement, il peut être tentant de savoir qu'on peut se garer au droit d'un commerce, c'est rarement le cas dans les faits. Par exemple, il y a peu de chance, en se rendant à Valence, de trouver une place directement près d'un commerce. L'automobiliste se gare là où il trouve de la place et termine son trajet à pied.
- Des places de stationnement sont disponibles dans un rayon raisonnable autour des commerces, soit dans la rue, soit dans le parc de stationnement de la rue Pasteur.

Nous avons exposé ces arguments dans un courrier que nous avons adressé à Madame La Maire de Guilhaerand-Granges. Elle nous a reçus pour échanger à ce sujet le 29 novembre 2024. Notre demande a été bien comprise et va faire l'objet d'une analyse complémentaire au niveau de la municipalité.

Comme nous l'avons écrit, **le nouvel aménagement du Pont Mistral est une véritable avancée**. Il serait dommage de ne pas apporter, dès à présent, une solution pour les deux points délicats qui restent. Tout ouvrage n'est pas forcément parfait, mais, dans le cas du Pont Mistral, **si les améliorations que nous espérons sont effectuées, tout ce qu'il était raisonnable d'entreprendre aura été fait**.

## Giratoire Sud de Guilherand-Granges



Dans notre précédent REVVeries, nous vous avons présenté la situation invraisemblable de la traversée par les piétons et les cyclistes de la D96 en provenance du Pont des Lônes au niveau du giratoire sud de Guilherand-Granges. Un passage piétons qui existait lors de la création de l'ouvrage a été supprimé il y a quelques années, sans qu'aucune solution alternative ne soit proposée.

Au moment où une nouvelle zone d'habitation s'est développée au nord de la D96, il est inconcevable que les piétons et cyclistes ne disposent pas d'une traversée sécurisée pour rejoindre la zone commerciale des Freydières. On peut noter que les cyclistes venant de Guilherand-Granges et désireux de rejoindre la zone commerciale des Freydières peuvent utiliser, moyennant un petit détour, un itinéraire via le Chemin des Basses Freydières et le Chemin du Ruisseau qui passe sous la D96. Mais un tel détour, s'il est acceptable pour des cyclistes, ne peut être envisagé pour les piétons.

Nous avons pu rencontrer Monsieur Baconnier, Directeur des routes et des mobilités du département de l'Ardèche ainsi que Madame Musso, Chargée de mission urbanisme et mobilités, le 12 novembre 2024 pour évoquer ce sujet. Il ressort de nos entretiens, que Monsieur Baconnier s'est montré ouvert pour la sécurisation d'un passage piétons

par un feu. Une telle solution pourrait même faire l'objet d'une expérimentation, avant mise en œuvre définitive.

Nous avons discuté de ce même sujet avec Madame La Maire de Guilherand-Granges le 29 novembre 2024. Elle s'est engagée à traiter ce point au niveau politique avec Monsieur le Président du département de l'Ardèche. Le dossier semble donc avancer désormais. Nous vous tiendrons informés de son évolution.

## Valence

L'année 2024 a vu la mise en service ou la mise en chantier de nombreux aménagements cyclables.

### Basse Ville de Valence :

Nouveau tronçon de la ViaRhôna rue Jean Bouin.



©photo REVV

**Avenue de Chabeuil :**

©photo REVV

Recalibrage de la voirie et des trottoirs pour permettre l'implantation de deux pistes cyclables unidirectionnelles de part et d'autre de l'avenue.

Le rayon de courbure des trottoirs aux intersections est réduit. Les cyclistes arrivant des rues adjacentes se trouvent ainsi sur une trajectoire perpendiculaire par rapport à l'avenue, favorisant leur sécurité. Autre conséquence, les véhicules s'engageant de l'avenue vers une voie adjacente sont amenés à ralentir.



©photo REVV

**Boulevard Tézier**

©photos REVV

La piste bidirectionnelle démarre au niveau du giratoire à l'intersection du boulevard Tézier et du boulevard du Maréchal Juin puis longe le boulevard Tézier vers le sud. Au-delà du centre LADAPT Le Safran, la piste bidirectionnelle devient une voie douce qui rejoint le giratoire de Lautagne. Elle se prolonge ensuite vers le plateau de Lautagne.

**Giratoire de Lautagne :**

©photo REVV

La nouvelle piste cyclable met les cyclistes à l'écart du giratoire.



©photo REVV

Les cyclistes ne sont pas prioritaires pour la traversée des voies routières. La traversée des cyclistes ne pose pas de difficulté particulière aux heures creuses mais la situation est périlleuse aux heures de circulation intense. Les voitures se suivent à vive allure sur le giratoire et il est difficile d'anticiper lesquelles vont s'engager sur la bretelle d'accès à la LACRA. La traversée d'un cycliste n'est alors réellement sécurisée que lorsqu'un automobiliste courtois s'arrête pour lui laisser le passage. Lors de nos expérimentations, nous avons constaté que c'est le cas pour un certain nombre d'automobilistes. Par ailleurs, si la présence de panneaux stop plutôt que des « cédez-le-passage » pour les cyclistes est un avertissement fort à leur intention, cette disposition rend cette traversée peu fluide, en particulier aux heures de faible circulation automobile. Malheureusement, c'est peut-être le meilleur choix pour la sécurité. Nous prévoyons de chercher des informations sur la manière dont ce genre de giratoire est aménagé dans d'autres villes et de discuter avec les collectivités sur les possibilités d'évolution de cet aménagement.

### Carrefour du Pont Mauboule

C'est une heureuse nouvelle pour les cyclistes que la sécurisation du carrefour Monge / Provence / Mauboule à Valensoles.

Voilà longtemps que les cyclistes appréhendaient ce passage dangereux en sortie de la zone de l'Épervière.

Une partie des travaux est financée dans le cadre du budget participatif de la Ville de Valence.

Au moment de notre passage sur site (décembre 2024), les marquages au sol étaient en cours.



Avant travaux ©photo REVV



Après travaux ©photo REVV



Après travaux ©photo REVV



Après travaux ©photo REVV

### Echangeur des Couleures

Lors de l'enquête d'utilité publique sur le projet de réaménagement du « Rond-point des Couleures » REVV avait été très actif et de nombreuses remarques avaient été transmises au commissaire enquêteur dénonçant la quasi absence de prise en compte des modes de déplacements doux. Le commissaire avait donc demandé à la DREAL maître d'œuvre du projet de recueillir les suggestions de REVV. Cela nous avait valu quelques échanges par courriel et une réunion avec la DREAL. Il avait été rapidement clair que la faiblesse du budget prévu pour traiter les aménagements dédiés aux piétons et aux cyclistes ne nous permettrait d'obtenir que des modifications marginales du projet initial. Nous avons néanmoins décidé d'essayer, tout en réaffirmant que pour nous cette portion de voie verte ne saurait constituer un morceau de l'axe cyclable Valence-Rovaltain et qu'il fallait rapidement étudier un cheminement cyclable sécurisé par la « Belle Meunière ».

Nous avons alors émis quelques recommandations, dont certaines ont été prises en compte, comme la priorité pour les cyclistes sur les véhicules débouchant de voies privées (conformément au code de la route), la diminution du nombre de changements de côté de la voie verte pour éviter trop de traversées de la départementale et aussi le prolongement de l'aménagement prévu afin d'établir une jonction avec la voie verte venant de Saint Marcel. Par contre il est rapidement apparu que le gros point noir de cet aménagement serait les multiples traversées des bretelles de sortie ou d'accès à la N7. Nos recommandations concernant la signalisation, la mise en place de ralentisseurs..., n'ont pas été suivies.

Il faut savoir que la voie verte qui traverse l'échangeur des Couleures est partie intégrante de l'axe n°1 du réseau Cycléo qui relie Valence à Romans. Cet axe dessert en particulier la zone d'activité de Rovaltain.

C'est dans le cadre des discussions sur le projet Cycléo que, REVV et A Pincés et A Vélo, association de Romans, sont intervenus dans un passé plus récent auprès de Valence Romans Mobilités afin d'essayer de faire apporter des corrections au projet avant sa finalisation.

Deux réunions se sont tenues chez VRM avec un membre de la DREAL. Si des points de détail ont été pris en compte, nous avons clairement indiqué que les plans de l'aménagement n'étaient pas satisfaisants pour la sécurité des cyclistes. On ne peut pas rattraper les défauts d'un projet liés à une mauvaise conception d'origine.

Cette situation est franchement regrettable. L'échangeur du Pont des Anglais, au sud de Valence, est autrement plus complexe d'un point de vue routier que l'échangeur des Couleures. Cependant, sa conception avait pris en compte dès le départ, des cheminements sécurisés pour les piétons et les cyclistes, en intégrant des traversées dénivelées.

### **Nos constats de terrain après la mise en service du nouvel aménagement :**

#### Giratoire Boule :

La vitesse des automobiles en provenance de Bourg-lès-Valence sur la bretelle d'accès au giratoire est limitée à 50 km/h. Cette bretelle, monodirectionnelle, est marquée par une pente descendante assez forte. La visibilité des véhicules circulant sur le giratoire est masquée par le passage supérieur. Nous avons pu constater que cela incite les automobilistes à la prudence et à ralentir car ils ne peuvent pas anticiper la venue d'un véhicule ou non sur leur gauche. Cette situation rend moins périlleuse la traversée des piétons et des cyclistes.

La signalisation à l'intention des cyclistes est un cédez-le-passage. Au sol, un passage piétons traverse la voie routière. Dans une telle situation et selon le code de la route, les cyclistes sont tenus de mettre pied à terre et de traverser à pied. A pied, ils sont prioritaires sur le passage piétons.

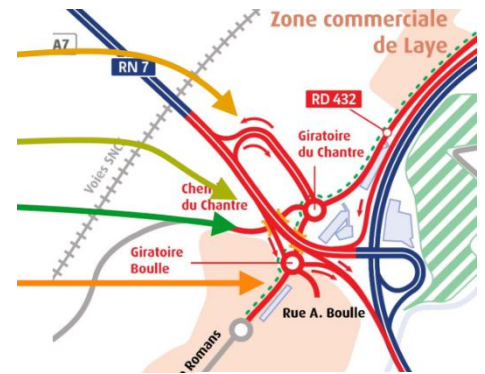
#### Giratoire du Chantre :

Le giratoire du Chantre est un giratoire de grande dimension, ce qui favorise une vitesse élevée des véhicules qui y circulent.

Deux axes bidirectionnels (trafic en entrée et en sortie du giratoire) sont à traverser par les cyclistes et les piétons, le chemin du Chantre et la bretelle d'accès à la RN7. Le danger principal pour les cyclistes vient des automobilistes quittant le rond-point (voir photo de droite plus bas). Ce même danger peut exister vis-à-vis des véhicules arrivant trop rapidement du chemin du Chantre.

Lorsque le flux de circulation est faible, le risque lors des traversées reste limité. Cependant, dès que le trafic s'intensifie et c'est le cas aux heures de passage des « cyclistes du quotidien », la sécurité des cyclistes n'est plus garantie et devient très aléatoire comme nous avons pu le constater sur site. **Ce secteur est clairement une zone de danger.** Comme nous le disons de longue date, il n'est pas conforme aux objectifs du réseau Cycléo qui prévoit un « réseau cyclable conçu pour tous les types d'usagers » et des « aménagements adaptés et sécurisés ».

Cette situation ne peut pas rester en l'état. Il importe, au vu des observations de terrain, d'identifier des solutions pour corriger ce qui doit l'être.



Extrait de Document DREAL



©photo REVV



Chemin du Chantre



Bretelle d'accès à la RN7



©photos REVV

## Bourg-lès-Valence

### Passerelle de l'île – Parc Girodet

La passerelle de l'île – parc Girodet a été inaugurée officiellement le 8 juillet 2024. Cet ouvrage, aux lignes architecturales très élégantes vient compléter le tracé de la ViaRhôna et propose un lien très agréable entre la ville de Bourg-lès-Valence et le parc Girodet en bordure du Rhône.

Un petit bémol : à l'expérience, il s'avère que le revêtement de la passerelle peut être glissant pour les vélos par temps de pluie. Nous avons demandé à la Ville de Bourg-lès-Valence de mettre, a minima, une signalétique à l'intention des cyclistes pour les inciter à la prudence par temps de pluie.



©photos REVV – architecte : Ney & Partners

### Double-sens-cyclable à Bourg-lès-Valence : un non-sens ?

Un certain nombre de voies de la commune proposent un double-sens-cyclable. C'est une très bonne initiative qui favorise les déplacements à vélo et évite aux cyclistes des détours parfois fastidieux.

A Bourg-lès-Valence, il y a cependant une spécificité, qui relève d'ailleurs de l'anomalie : la signalétique au sol est disposée à gauche dans le sens de déplacement des cyclistes. Rappelons que le code de la route prévoit, même pour les double-sens-cyclables, que les utilisateurs roulent à droite. Nul doute que les services techniques auront à cœur de corriger cette bizarrerie et qu'elle aura disparu au moment où vous lirez ces lignes.



©photo REVV

---

## ET SI, VOUS AUSSI, VOUS PASSIEZ AU VELO...

---

Cher lecteur, si vous n'êtes pas (encore) cycliste et que, par chance, vous avez commencé à feuilleter cette revue, cet article est fait pour vous.

Aujourd'hui, sur le bassin valentinois, le vélo ne représente qu'une part de 3 à 4% pour les déplacements du quotidien. La part de transports en commun reste encore trop limitée. La très grande majorité des déplacements du quotidien se fait en voiture individuelle.

Cet état de fait est, pour une part, lié à l'étalement urbain. On peut comprendre ceux qui ont acheté ou construit à l'écart des grands centres pour trouver un logement à un prix plus abordable ou un environnement campagnard. Pour ceux-là, la voiture automobile constitue souvent la solution pour leurs déplacements du quotidien lorsqu'ils n'habitent pas sur un axe desservi par des transports en commun performants.

Mais si certains habitent assez loin (plus de 10 ou 20 kilomètres) de leur lieu de travail, pour un bon nombre de nos concitoyens, les distances sont plus réduites : de l'ordre de 1 à 5 kilomètres). Nous ne disposons pas de statistiques précises mais de nombreux déplacements en automobile se font sur ce type de trajet. Et c'est justement sur ces distances que le vélo peut être pertinent. Le Vélo à Assistance Electrique (VAE) étend même le champ des distances possibles en les portant à une dizaine de kilomètres, voire un peu plus pour les tempéraments plus volontaires.

Alors, si on regardait toutes les raisons qui peuvent encore vous retenir pour passer au vélo.

### La sécurité

- Il y a la sécurité effective et la sécurité ressentie.
- Circuler en ville à vélo peut s'apprendre. REVV propose des cours de « remise en selle » pour les personnes qui savent rouler à vélo mais ont du mal à trouver leur place dans la circulation urbaine.
- Si tout n'est pas parfait dans les infrastructures mises à disposition par les collectivités, on peut noter de gros progrès (par exemple, le réseau Cycléo).
- Pour une meilleure sécurité, le cycliste doit être visible – éclairage + gilet jaune – et équipé d'un casque.

### Le risque de vol du vélo

- En ville :
  - Sur tout le bassin de Valence, des arceaux ont été mis en place par les collectivités. Il en manque parfois dans des endroits où, certains jours, la fréquentation est forte. Si vous avez un bon antivol, ceux-ci permettent de sécuriser votre vélo. Venez nous rencontrer à la Maison du Vélo. Pendant des années, nous avons testé et cassé des antivols pour la FUB (Fédération des Usagers de la Bicyclette). Nous saurons vous conseiller.
  - Pour les commerces, par exemple, les centres commerciaux, rares sont ceux qui proposent des arceaux pour attacher son vélo de manière sécurisée. On y trouve souvent des « râteliers » qui ne sont pas adaptés. Nous avons en prévision une action vis-à-vis des responsables de centres commerciaux.
  - Plus récemment des consignes avec paiement par carte bancaire ont été mises en place par VRM, en particulier sur le champ de Mars.
- A son domicile
  - Tout le monde n'a pas la chance d'habiter dans une maison avec garage et la sécurisation des vélos n'est pas toujours évidente dans les habitats collectifs.
  - Pour les personnes qui ne disposent pas de lieu pour stocker leur vélo chez eux, Valence Romans Mobilités (VRM) met à disposition des casiers sécurisés « Vélo'box » qu'il est possible de louer (1 mois / 6 mois / 12 mois).
  - Si vous avez une station Libélo à distance raisonnable de chez vous, le service de vélos en location – sauf les contrats de longue durée – vous enlève tout souci de stockage à votre domicile.

### L'environnement climatique :

- Il est exact que la bulle intérieure d'une voiture avec musique et chauffage en hiver / climatisation en été peut être considérée comme plus confortable.
- Le climat du bassin valentinois est globalement plus clément que celui d'autres pays comme l'Allemagne où la Suisse où l'usage du vélo au quotidien est beaucoup plus importante.
- Des habits chauds et des gants en hiver et l'exercice physique sur le vélo vous protègent efficacement du froid.

### Le relief :

- Les communes du bassin valentinois n'ont pas un relief trop marqué. Il y a bien sûr des pentes à Valence lorsqu'on va de la Basse-Ville vers le Centre-Ville ou, par exemple, lorsqu'on se rend sur les plateaux de Briffaut ou de Lautagne.
- Pour ceux qui le souhaitent et en ont les moyens, un vélo à assistance électrique peut rendre le trajet plus facile.

**Achat / location d'un vélo pour se déplacer en ville :**

- REVV remet en état des vélos qui nous sont donnés par des particuliers ou qui sont récupérés dans des déchèteries avec lesquelles nous avons une convention. Ces vélos sont ensuite proposés à la vente à des prix très raisonnables. Bien sûr, nous préférons que ces ventes servent à des personnes aux ressources limitées.
- Valence Romans Mobilités propose différentes formes de services :
  - Vélos Libélo en libre-service, avec ou sans assistance électrique (pass journée/semaine/année + coût à la durée, si durée supérieure à 20 minutes).
  - Location de vélo à assistance électrique pour une durée de 3, 6 ou 12 mois ou d'un vélo cargo à assistance électrique pour 3 ou 6 mois. Ce service permet d'essayer avant d'acheter soi-même un VAE ou un VAE Cargo, le cas échéant.

**L'organisation de la journée**

- Comme l'explique dans ce numéro Amandine Echasserieau, Chargée de Projets du Plan Vélo Intercommunal chez Valence Romans Mobilités, les Français mutualisent leurs trajets, dans une sorte de boucle ( on doit déposer tout d'abord ses enfants - ensuite, on se rend sur son lieu de travail - en rentrant de son travail, on récupère ses enfants et/ou on va faire ses courses).
- Un vélo bien équipé avec siège enfant rend bien des services.
- De bonnes sacoches sur votre vélo, et vous serez surpris de la quantité de marchandises que vous pourrez transporter sans difficulté.
- Vous l'avez peut-être vu aussi, il existe des paniers à roulettes que vous utilisez à pied pour faire vos courses et que vous clipsez ensuite à l'arrière de votre vélo, les transformant ainsi en une petite remorque.

**L'efficacité**

- Jean-François Seince nous explique dans cette revue pourquoi il a choisi de travailler à vélo : « pour aller de Guilhaumand-Granges à Valence, je sais qu'il faut treize minutes quelle que soit la météo, quelle que soit l'heure. Si je dois intervenir dans les rues piétonnes en plein centre-ville de Valence, eh bien je me gare devant avec mon vélo alors qu'avec une camionnette, il me faut trouver un parking souvent loin ou avoir une autorisation ».

**Le coût**

- Chacun sait ce que coûtent le carburant et le stationnement en ville, sans compter les autres frais de possession et d'usage d'un véhicule automobile.
- L'entretien courant d'un vélo ne nécessite pas un gros budget. REVV peut vous accueillir dans ses ateliers pour vous aider à faire vous-même l'entretien régulier de votre vélo.

**Un geste pour la santé de tous et pour la planète**

- Il ne s'agit pas de parler ici « d'écologie punitive ». Comme nous le disons par ailleurs, il s'agit d'adapter nos modes de déplacement en fonction de la nature de nos besoins (distances, personnes ou objets à transporter, capacités physiques...). Les voitures personnelles sont l'un des principaux pollueurs puisqu'elles représentent 60 % des émissions totales de CO<sub>2</sub> dues au transport. Chacune émet en moyenne 100 g de CO<sub>2</sub> par kilomètre. Chacun sait également l'incidence des particules fines sur la qualité de l'air que nous respirons. Au-delà de la qualité de l'air, pensons également au bruit généré par la circulation automobile. Si nous pouvons le faire, passer de la voiture au vélo est un geste citoyen pour la qualité de notre environnement commun.

**La convivialité**

- A vélo, vous n'êtes pas enfermés dans une bulle. Vous croisez une connaissance ? Vous pouvez vous arrêter aisément et faire la causette sans bloquer le trafic.



---

## VIE ASSOCIATIVE

---

### Elisabeth témoigne de son activité à l'atelier

Je suis adhérente et bénévole à l'association REVV depuis plusieurs années.

J'ai d'abord participé à l'accueil des adhérents, c'est à dire au bureau et donc au travail sur l'ordinateur. Et cela une après-midi par semaine jusqu'à 20h, afin de soulager un peu les bénévoles en fonction depuis longtemps.

Puis de nouveaux adhérents s'étant proposés pour ce travail, j'ai fait part de mon désir de travailler dans l'atelier car j'aime beaucoup le bricolage et le travail manuel plus généralement.

Encouragée par la présence d'Agnès déjà dans l'atelier, au poste « vélos d'enfants », je me suis initiée à la mécanique du vélo en démontant les vélos usagés et inutilisables afin de récupérer les pièces encore utiles et qui seront remontées sur des vélos proposés à la vente.

C'est une bonne école pour apprendre le fonctionnement du vélo, les différents types de freins, de vitesses, de poignées ...

J'apprends à régler un dérailleur, ses butées, enlever une potence, changer une chambre ou une roue : apprentissage sans fin tant il y a des marques différentes ...

Plusieurs femmes viennent entretenir leur vélo avec beaucoup d'habileté et d'autonomie, ce qui me conforte dans l'idée qu'il ne s'agit pas d'un apanage exclusivement masculin.

Mon rôle à l'atelier consiste à accueillir les adhérents en demande d'aide et d'une place pour réparer leur vélo . Quelquefois il faut d'abord identifier le problème du vélo, et demander plusieurs avis.

J'incite surtout chacun à participer activement à la réparation afin d'acquérir au plus vite la maîtrise de leur machine et éviter ainsi de se retrouver dans les soucis sur la route.

A l'atelier chacun dispose de l'aide précieuse de nos bénévoles compétents. Ils sont pour la plupart des retraités disposant ainsi de temps qu'ils offrent généreusement à l'association. Un important matériel est mis à disposition de tous. J'ajoute que le sourire et la convivialité que je partage avec tous les membres de l'association sont la cerise sur le gâteau de REVV .



©photo REVV

## Assemblée Générale 2024

L'assemblée générale de REVV (Roulons En Ville à Vélo) s'est tenue le 4 avril 2024 à La Maison Du Vélo à VALENCE.

70 adhérents à jour de leur cotisation étaient présents.

Nous avons eu le plaisir d'accueillir les représentantes des collectivités locales :

- Madame Morgane SAILLOUR  
Conseillère Déléguée à la Mairie de Valence – Déplacements doux, Accessibilité, Alimentation
- Madame Jany RIFFARD  
Adjointe à la Mairie de Guilhaud-Granges – Transition écologique, Nature en Ville et Mobilités,  
Elue de la Communauté de Communes Rhône-Crussol - Mobilités
- Madame Agnès QUENTIN-NODIN  
Adjointe à la Mairie de Saint-Péray – Environnement & Mobilité  
Représentante de la Communauté de Communes Rhône-Crussol
- Madame Eliane GUILLON  
1ère adjointe déléguée aux finances à la Mairie de Bourg-lès-Valence
- Madame Agnès LAPEYRE  
Conseillère municipale déléguée aux espaces verts, à la biodiversité, au développement durable à la Mairie de Bourg-lès-Valence
- Madame Maud RAISON  
Assistante parlementaire, représentant Madame Mireille CLAPOT, députée de la 1ère circonscription de la Drôme



©photo REVV

Les rapports d'activités ont été présentés par les animateurs de chaque section :

- L'atelier
- Les interventions hors les murs
- L'accueil de scolaires
- La vélo-école
- La remise en selle
- La Commission Infrastructures et Sécurité
- Les balades
- Les actions de communication (site web, journal REVVeries)

Après le rapport financier et le rapport moral, les orientations de l'association pour 2024, préparées collectivement en Conseil d'Administration, ont été présentées.

Nous avons mis en avant un thème : **Faire progresser la cause du vélo en donnant envie...**

Ce thème nous l'avons décliné à l'intention :

- De nos adhérents, afin qu'ils se sentent bien dans notre association,
- Des nouvelles personnes afin qu'elles rejoignent notre association,
- De ceux qui n'ont pas encore sauté le pas de se déplacer à vélo,
- Des collectivités pour elles aient envie de dialoguer avec REVV dans un cadre de confiance et de respect réciproques.

Les différents rapports et les orientations ont été très largement approuvées par les membres présents.

Le Conseil d'Administration qui comportait 8 personnes s'est enrichi de deux nouveaux membres.

Sa composition est désormais la suivante :

- Claire ALLEMAND
- Jacques BARRIER
- Bernard BEDOUET
- Pierre BONNET
- Guy DALBERTO
- Bernard DEVIS
- François LEGRAND
- Pascale LEPETIT
- Elisabeth MALLEIN
- Nicolas MARTIN

## Election du bureau et d'un nouveau président

A la suite de l'Assemblée Générale, le Conseil d'Administration s'est réuni et a procédé à l'élection du nouveau bureau.

Nicolas Martin, qui était président de REVV depuis 12 ans a passé le relais à François Legrand, jusque-là vice-président.

Le nouveau bureau de REVV est composé des membres suivants :

- François LEGRAND : président
- Claire ALLEMAND : vice-présidente
- Bernard BEDOUET : vice-président
- Pascale LEPETIT : secrétaire
- Pierre BONNET : trésorier

Voici quelques extraits du petit mot présenté par François lors d'un pot, organisé à la Maison du Vélo le 6 juin 2024 :

*« Nicolas, je voudrais à cette occasion saluer ton engagement constant et la force de tes convictions pour défendre la place du vélo dans la ville. Tu l'as fait au sein de REVV mais également au travers de tes contacts avec d'autres associations et en particulier avec la FUB (Fédération des Usagers de la Bicyclette). Et tout cela, tu l'as mené en plus de ton activité professionnelle. Je voudrais ici aussi dire l'élégance que tu as montrée et que tu montres dans ce passage de relais. Je t'en remercie sincèrement Nicolas.*

*J'ai précisé au nouveau CA pourquoi j'acceptais de prendre cette responsabilité :*

*Le CA a travaillé collectivement avant l'assemblée générale pour définir les lignes d'un projet commun que nous pourrions proposer aux membres de REVV. Ce projet, les orientations que le CA a proposées, ont été largement approuvées lors de notre Assemblée Générale du 4 avril.*

*Nous avons ainsi défini la ligne directrice des actions que nous souhaitons mener tous ensemble.*

*Ces orientations s'appuient sur un thème fort : « DONNER ENVIE ».*

*.../...*

*La raison d'être principale de REVV reste :*

*Promouvoir, diffuser et défendre la pratique du vélo dans ses différents usages au quotidien mais pas seulement,*

*Agir pour un partage équilibré de l'espace public où chacun ait sa place.*

*Ces objectifs généraux doivent se traduire de manière concrète dans nos actions.*

*REVV est une belle association. Sa force, c'est vous, ses bénévoles ainsi que ses nombreux adhérents. »*

## L'histoire « concrète » du vélo urbain à Valence

Michel Vivant, Danielle Persico et Lucien Alessio, anciens (ancienne) président(e)s de REVV rappellent les pages qui ont marqué l'histoire de notre association depuis sa création en 1989.

Un article sur le Dauphiné a réveillé les souvenirs des anciens de REVV. Il est vrai que, le temps passant, la mémoire de nos actions passées et de nos premiers enthousiasmes s'estompe. Les adhérents et les membres du CA sont, aujourd'hui comme hier, mobilisés par la poursuite des actions en cours. Mais peut-être n'est-il pas inutile, de marquer une pause pour examiner le chemin parcouru et rappeler quelques faits marquants des débuts de REVV. Une belle histoire dont nous pouvons être fiers.

A l'été 1989 à la suite d'un grand coup de vent qui aurait pu les renverser sur le pont Mistral, quelques cyclistes se rencontrent pour confronter leurs expériences et réclamer des bandes cyclables sur le pont. A l'initiative de Michel Vivant (premier Président), Lucien Alessio, Rémy Goujon et Annie Agier\* nous décidons de créer Roulons en Ville à Vélo.

\* Annie circulait à vélo avec ses enfants. Elle sera quelques années plus tard une Présidente engagée.

A l'époque, le vélo ce sont d'abord les courses cyclistes, le Tour de France et quelques cyclosporifs. Ce sont aussi quelques cyclistes confidentiels qui, malgré l'essor de la voiture dans les années 60 et 70, conservent les pratiques anciennes de circuler en ville à vélo. Rien de très sérieux pour nos édiles qui ne pensent qu'à la voiture et ont d'autres chats à fouetter. Pour autant certains d'entre-nous sont bien conscients de l'influence néfaste de l'hégémonie de la voiture dans l'espace public, interdisant toutes autres activités. De fait, plus aucun enfant ne court dans les rues et très peu se rendent seuls à l'école. Et on voit des adultes qui prennent la voiture pour le moindre déplacement de proximité...

Nous n'insisterons pas sur ces faits bien connus mais il est bon de souligner, 35 ans après, la (lente) évolution de l'état d'esprit de la société. Le cycliste lambda n'est plus un militant mais un usager (presque) comme les autres. Et les automobilistes ne sont plus aussi assurés de leur bon droit. Au demeurant cette vélorution en cours est encore loin de son terme...

### Les faits marquants des premières actions de REVV

#### I. Les bandes cyclables sur le pont Mistral

1. Les autorités : « Pourquoi des bandes cyclables, il n'y a pas de cyclistes ? ». D'où la décision de REVV de compter les passages vélo sur le Pont mistral : soit 820 en mai 1992. La cause est entendue, les cyclistes sont bien présents.
2. Les autorités « Il n'y a pas la place sur le pont pour des bandes cyclables » ! D'où notre volonté de prouver le contraire en créant l'année suivante une bande cyclable éphémère sur le pont Mistral (côté sud) dans le trafic, en plein jour et non sans risque !
3. Les autorités ne bougent toujours pas. Il faut dire que l'opposition politique des deux maires de Guilherand-Granges et de Valence, ne facilite pas les choses. En 1994, création d'une nouvelle bande cyclable éphémère peinte côté nord, dans le trafic à la tombée de la nuit, avec la complicité de fait de la police municipale !



4. Décision des autorités de créer des bandes cyclables provisoires et création des bandes cyclables définitives en 1996. Soit après 6 ans de démarches, de discussions et d'actions diverses ! Depuis lors elles sont restées inchangées jusqu'à la suppression d'une voie routière sur le pont en 2023.

## II. Les rencontres avec les élus et élus

Régulièrement, nous allons dans les services avec nos plans et les points noirs pour la circulation des cyclistes. Nous arrivons même à mettre quelques élus et élus à vélo pour leur faire constater concrètement la difficulté de circuler en ville.

## III. Le « procès Victor Hugo »

Il est intenté en 1998 par REVV et Dominique Allain, adhérent et conseiller municipal écologiste. Des aménagements cyclables nous avaient bien été promis avenue Victor Hugo, mais ils n'apparaissent pas dans le décret municipal définissant des travaux de rénovation de la chaussée ! D'où notre décision d'aller devant les tribunaux contre la Ville de Valence en application de la Loi Laure (Loi sur l'Air).

Nous avons assumé notre défense sans avocat, nos ressources financières ne nous en laissant pas le choix. Déboutés en première instance par le Tribunal Administratif de Grenoble, nous avons gagné en appel à la Cour de Lyon en juillet 2003. Ce résultat, le premier gagné par une association cycliste, a fait jurisprudence et encouragé d'autres associations à plaider devant les tribunaux.

## IV. La lutte contre le vol des vélos

### Le gravage des vélos

Deux d'entre nous, membres successivement du Comité directeur de la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB), Lucien Alessio et Nicolas Martin (vice-Présidents), conjointement avec Monique Giroux (Association pour le Développement des Transports en Commun - ADTC Grenoble) ont pu réclamer et obtenir la création d'un gravage national d'identification des vélos volés et l'instauration d'un contrôle national des antivols.

Le gravage, dont nous avons défini les modalités, a permis de retrouver nombre de vélos volés. La FUB en a assumé la gestion de 2002 à 2021.

### Le test des antivols

REVV en a assumé la responsabilité et notamment la définition des procédures de tests jusqu'en 2022. Les Constructeurs n'ont jamais remis en cause leur pertinence et notre impartialité. Ces tests, ont fait l'objet de mises à jour annuelles sous la responsabilité de notre ancien Président, Nicolas Martin. Ils ont été plébiscités par les autres associations vélo qui nous en ont félicités.

## V. La création de la Maison du vélo

Après plusieurs tentatives non abouties (gare SNCF), une adhérente, ancienne présidente et conseillère municipale écologiste Danielle Persico, nous permet d'obtenir, en 2008, la gestion du local que nous occupons aujourd'hui. C'est alors une friche industrielle. Sous la direction énergique de Bernard Bédouet, ce local est réhabilité pour donner à la Maison du vélo sa forme actuelle. Elle recouvre plusieurs de nos activités dont une école du vélo pour adultes et l'atelier vélo créé par le regretté Jean Valla. Cet atelier joue un rôle important pour notre rayonnement et contribue à nous faire connaître. De fait, les adhésions ont depuis lors progressé jusqu'à atteindre 1000 adhérents (avant le Covid).

## VI. Autres faits marquants pêle-mêle de ces premières années

- Un CA mensuel ouvert à tous, y compris aux non adhérents,
- L'établissement de liens et de relations avec les associations nationales du domaine : la FUB, la FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports), Rue de l'Avenir, la Ligue contre la violence routière, l'AF3V (Association française pour le développement des véloroutes)... Le soutien à la création des autres associations de cyclisme urbain de la Drôme,
- Des rencontres régulières et des informations pour nos adhérents,
- Les fêtes du vélo début juin dont le succès de la première en 1990 est toujours dans nos mémoires,



- Les véloroutes,
- L'instauration d'une bourse aux vélos,
- L'Organisation de jeux « gymkhana à vélo » très prisés par les enfants, sur les boulevards.
- Soutien aux écoliers de la traversée de la Drôme à vélo (« Vélo d'Or »).
- Des manifestations et défilés bon enfant dans les rues de la cité : avec des cadres en bois figurant l'encombrement des voitures; avec des pancartes slogans sur nos guidons; des Véloroutes festives, mais aussi la lecture de nos revendications sur le parvis de la Mairie de Valence,
- Les premiers dimanches matins, « Découverte à vélo » de certains quartiers de l'agglomération. Mais aussi des sorties pique-nique à la journée dans les environs.
- Un concours de vitesse comparatif entre deux points de la ville avec divers modes de déplacement, compte tenu du temps perdu pour attendre un bus ou pour trouver un stationnement voiture : 1er moto, 2ème vélo, 3ème voiture, 4ème bus, suivis de près par les piétons.
- A l'automne, des actions de sensibilisation à l'éclairage des vélos : distribution d'écarteurs, de brassards réfléchissants et de gilets fluos.
- Notre présence au forum des Associations de Valence. Avec notamment en 1998 un sondage « pourquoi faire ou ne pas faire du vélo en ville », qui a mis en évidence deux questionnements toujours d'actualité: l'insécurité et les vols des vélos.
- A noter que REVV avait en 1998, obtenu l'agrément de « protection de l'environnement », malgré l'opposition du Maire de Valence ! Nous voulions pouvoir défendre la qualité de l'air que nous respirions en ville à vélo. Il s'en est suivi notre collaboration active aux travaux de l'ASQUADRA (Association de Surveillance de la Qualité de l'Air en DRôme et Ardèche – devenue aujourd'hui Atmo Auvergne Rhône-Alpes) pendant une dizaine d'années, jusqu'à la suppression de notre agrément sans raison valable !
- La création du REVVeries (2 ou 3 numéros par an).
- La création du site internet de REVV par Jean-Pierre Larmagnac et sa mise à jour régulière avec beaucoup de constance par Pascale Lepetit.
- Notre participation active (Président et Vice-Président) au développement national « des voies vertes », soit localement le long du Rhône la ViaRhôna, le long de l'Isère, le long de l'Eyrieux la Dolce Via, etc.
- L'attribution de « Vieux clous rouillés », notamment celui décerné à la DDT en 2000 qui avait refusé des aménagements vélo sur la sortie nord de Bourg-lès-Valence. Un vieux biclou pendu au centre du giratoire !
- Nos réussites aux concours « la rue on partage » de Rue de l'Avenir et du journal la Croix, qui nous ont permis d'obtenir le désenclavement du quartier Chaffit dont les habitants étaient obligés de traverser, à pied ou à vélo, l'aire du péage de l'A7 !

- La réalisation d'un passage souterrain piétons-vélos sous le Boulevard Kennedy pour accéder à Valence 2. Sale, dangereux pour les cyclistes et inquiétant pour les piétons, il n'est pratiquement pas utilisé. Un gaspillage d'argent public ! Notons qu'à l'inverse le tunnel de passage entre Valence 2 et le stade, bien que peu visible, est très apprécié des riverains.
- Le contre-sens cyclable de la rue Georges Bonnet.
- Nos participations à diverses enquêtes d'utilité publique concernant les aménagements routiers et nos propositions de cheminements cyclables :
  - Notre opposition à l'encerclement de la ville par une ceinture bétonnée, la LACRA.
  - La liaison Valence-Chabeuil.  
Dès la fin des années 90, nous proposons de créer un cheminement cyclable, par le chemin de la Forêt et le chemin de la Digeonne. Projet économique et sécuritaire en « Voie verte », plébiscité par les cyclistes. Et rejet des pistes cyclables proposées le long de la Départementale 68, et à proximité d'un trafic relativement dense. Ce projet est toujours au point mort malgré nos demandes renouvelées !
- Nos propositions de cheminements cyclables, lors de la création du premier giratoire des Couleures en 1998 et quelques 20 ans plus tard pour la définition du nouveau giratoire, et dans les deux cas sans être écoutés !
- Réalisation d'aménagements cyclables à Bourg-lès-Valence, avenue de Lyon, suite à une étude détaillée que nous avons menée avec le concours d'un expert associatif. Aménagements remis en cause quelques années plus tard !
- Nos actions de soutien à la DDE (Dr Y. Sylvestre) pour la création, hors des villes, de giratoires de taille moyenne sécurisés pour les cyclistes et des surlargeurs sur les routes les plus circulées.
- Nos actions - en liaison avec le CEREMA (Centre d'Etudes et d'expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement) - pour obtenir des cheminements cyclables au niveau des 7 giratoires au sud de Valence, et la réalisation des pistes cyclables sur le pont des Lônes.
- Notre appui à la création des zones « 30 » en ville, en liaison avec Rue de l'Avenir.
- La mise en place de dispositifs de stationnement vélos encore trop peu nombreux (Gaston Duvrière).
- Noter encore nos participations actives à diverses réunions publiques ; l'instauration de rencontres avec les services d'urbanisme et transport des communes de l'agglomération ; nos participations à la création du schéma cyclable de la ville puis du PDU (Plan de Déplacement Urbain) ; la création de la carte « La Drôme à vélo » ; la journée européenne «En ville sans ma voiture» ; les goulottes de la gare SNCF ; les actions contre l'ouverture des portières...

Après 35 ans d'existence nous pouvons penser que nous étions des précurseurs. Les travaux du GIEC (Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat) étaient encore sous les radars mais nous avons œuvré dans la bonne direction, participant à la prise de conscience collective du danger des transports motorisés, l'une des premières causes du dérèglement climatique.

Durant toutes ces années, lorsque nous faisons la promotion du vélo auprès des élus, au mieux ils nous écoutaient poliment sans trop s'engager. Et c'est souvent par la presse que nous étions informés de leurs décisions, et cela même lorsqu'elles correspondaient à nos vœux !

Aujourd'hui nous faisons confiance à nos successeurs pour être force de proposition auprès des élues et élus, pour dénoncer les aménagements pénalisant pour les vélos comme ceux du nouveau giratoire des Couleures, et in fine pour obtenir la réalisation d'un véritable réseau cyclable de qualité à l'image de ceux des villes de l'Europe du Nord.

De fait, l'expérience nous a appris que la qualité des réalisations des aménagements cyclables est primordiale et qu'il ne faut pas tenir pour acquis les promesses, ni même les projets acceptés et réalisés. Ils peuvent être remis en cause quelques années plus tard !

Encore un mot pour rendre hommage à ceux qui nous ont quittés, Annie Agier, Jean-Pierre Larmagnac, Jean Valla et d'autres encore que nous n'oublions pas.

Les anciens Présidents et Présidente pour signature

Michel Vivant    Danielle Persico    Lucien Alessio



## Ça bouge à la Maison Du Vélo

### Dans le hall et à l'atelier

Depuis le mois d'octobre, toute l'équipe des bénévoles de l'atelier s'est mobilisée pour réorganiser la Maison Du Vélo. Les idées ne manquent pas pour rendre l'espace plus accueillant et plus fonctionnel.

Dans le grand hall, les vieux vélos conservés comme des pièces de musée et qui étaient disposés sur une grosse étagère en console ont trouvé une nouvelle place : ils ont été suspendus astucieusement au mur du fond et sur le côté. L'étagère supprimée a libéré de l'espace. Sur la partie droite un poste de travail « meuleuse » a été installé et permet à un opérateur d'y travailler en toute sécurité. Un poste de nettoyage des pièces avec un bac de dégraissage approprié a été installé.

Un ensemble de cloisons mobiles, cédées aimablement par un vélociste permet de bien séparer ces deux postes de travail de l'espace de stockage des vélos en attente de réhabilitation.

Les vélos disponibles à la vente sont bien mis en valeur sur les supports prévus à cet effet.

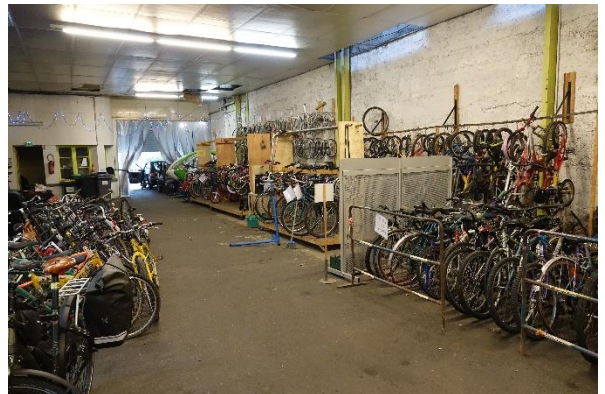
Un petit poste de travail a été mis en place à l'entrée du hall. Il permet le démontage des vélos que l'on ne peut pas réhabiliter mais dont certaines pièces peuvent être récupérées.

Le stockage des roues a été réorganisé. Les arceaux où les bénévoles garent leurs vélos ont été repositionnés.

L'accès aux toilettes qui n'était pas protégé de la pluie l'est désormais et un éclairage actionné par un détecteur de présence a été mis en place.

Dans l'atelier lui-même, les bénévoles ont réorganisé le rangement des pièces détachées. Chaque endroit de stockage reçoit un code et des fiches permettent de trouver facilement les différents composants en associant le nom du composant et le code de son rangement. Des caisses, de taille réduite ont été achetées pour stocker certaines pièces (freins, tubes de selle, dérailleurs...). Elles sont moins lourdes et donc plus facilement manipulables que les caisses utilisées jusque-là.

Il reste encore à faire mais l'équipe de bénévoles, riche de sa diversité et des compétences des uns et des autres, a encore plein de projets pour permettre de mieux accueillir les adhérents et offrir un espace de travail agréable et fonctionnel.



### A l'accueil

En ce début janvier 2025, nous avons mis en service le logiciel Paheko®. Nous avons choisi cet outil, développé pour répondre principalement aux besoins des associations, pour la gestion de nos adhérents. Il remplace un « outil maison » vieillissant et nous permet de nous mettre en conformité avec le règlement général de protection des données européen (RGPD). Il va également faciliter la gestion du renouvellement des adhésions. En effet, chez REVV, les adhésions sont valables 1 an à compter de la date de leur souscription, comme un abonnement à un journal ou une revue et on peut oublier facilement la date de renouvellement. Paheko® va nous permettre d'effectuer des rappels. Merci à Guy qui s'est beaucoup investi sur ce sujet et à ceux qui l'ont accompagné pour cette nouvelle étape.



---

## VIE LOCALE

---

### Collectivités et vélo sur le bassin valentinois, Plan Vélo Intercommunal : quelques points de repère

REVV conduit depuis de longues années une démarche en faveur du vélo. Celle-ci s'appuie en particulier sur des contacts avec les collectivités. Cet article fait le point sur les acteurs du bassin valentinois afin d'aider à mieux comprendre qui fait quoi.

#### I. Les collectivités

##### Valence Romans Agglo (VRA) :

- 54 communes et 227 000 habitants sur la rive gauche du Rhône
- Possède ses propres services techniques et partage avec la Ville de Valence un service dédié aux mobilités actives.

##### Communauté de Communes Rhône Crussol (CCRC) :

- 13 communes et 34 700 habitants sur la rive droite du Rhône
- Possède ses propres services techniques

##### Valence Romans Mobilités (VRM)

- Il s'agit d'un syndicat mixte, c'est-à-dire une structure qui associe des collectivités territoriales
- Il est composé d'élus de la Communauté d'agglomération Valence Romans Agglo et de la Communauté de Communes Rhône-Crussol, réunis autour d'une présidente et d'un bureau exécutif.
- Il couvre 67 communes en Drôme et en Ardèche
- Il définit la politique des transports urbains et des mobilités sur le bassin de vie de Valence et Romans en concertation avec les partenaires locaux.
- Véritable autorité organisatrice du transport urbain et des mobilités, il a 3 fonctions :
  - Propriétaire des infrastructures, il finance, construit, gère et organise le réseau de bus Citéa, les services vélo Libélo notamment.
  - Il assure la maîtrise d'ouvrage de tout nouveau projet de transports en commun sur le territoire de Valence et Romans, de la conception à la mise en service.
  - Sa mission essentielle reste de promouvoir l'usage des transports collectifs et des modes actifs (vélo, covoiturage, autopartage, marche à pied ...)

##### Ville de Valence

##### Ville de Bourg-lès-Valence

##### Ville de Portes-lès-Valence

##### Ville de Saint-Marcel-lès-Valence

##### Ville de Guilherand-Granges

##### Ville de Saint-Péray

- Toutes ces communes possèdent leurs propres services techniques.
- La Ville de Valence possède un service dédié aux mobilités actives.

##### Département de l'Ardèche

##### Département de la Drôme

- Les deux départements possèdent leurs propres services techniques ainsi que des services plus spécialisés dans le domaine des déplacements à vélo.

#### II. Domaine d'intervention de chacune des entités

Les départements interviennent sur les sections de voirie départementales.

Valence Romans Mobilités intervient sur les communes en co-maîtrise d'ouvrage :

- Soit avec les communes,
- Soit avec VRA,
- Soit avec la CCRC,

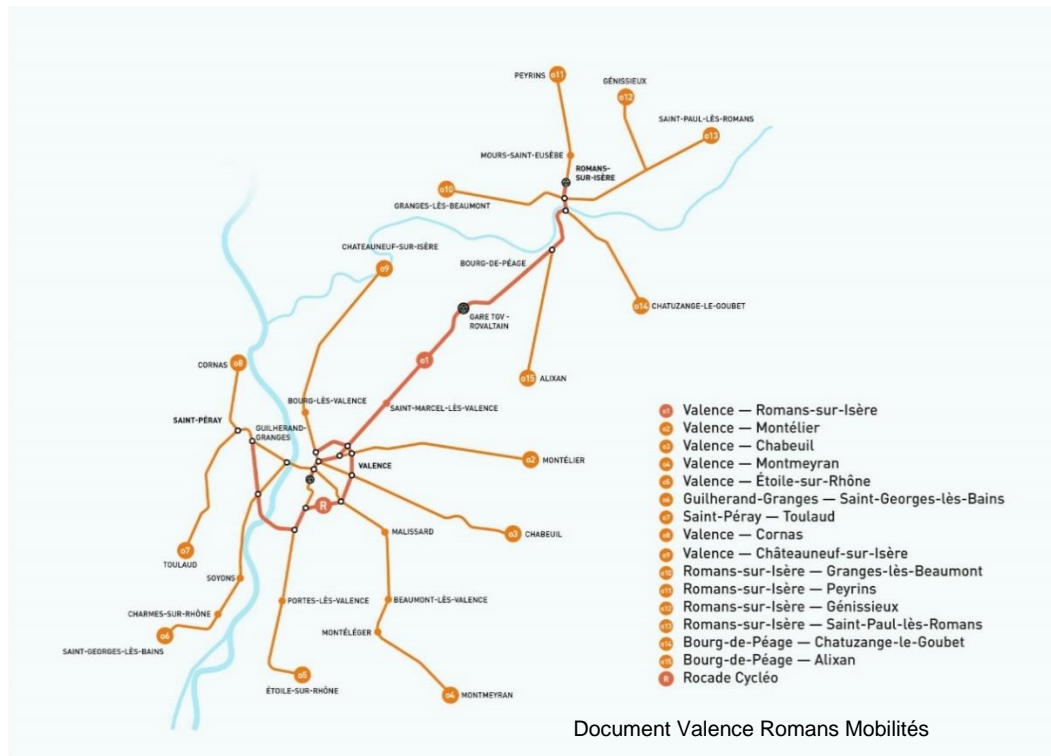
selon qui a en charge la section de voirie considérée.

### III. Le Plan Vélo Intercommunal (PVI)

Le PVI couvre 28 communes de part et d'autre du Rhône sur les territoires de l'agglomération de Valence Romans ainsi que sur celui de la Communauté de Communes Rhône Crussol (CCRC).

Le PVI se veut être un réseau structurant de grandes lignes qui vont relier les différentes communes concernées. Il comble ainsi un vide pour les trajets en vélo entre ces communes. Sa mission première n'est pas celle d'un réseau de proximité, même si certaines de ses branches permettent une desserte de proximité.

Le PVI a un nom commercial : Cycléo. Les différents axes de Cycléo ont chacun un numéro, un peu comme des lignes de métro. Le réseau Cycléo s'appuie sur une signalétique propre qui permet de bien l'identifier dans les communes qu'il dessert.



REVV a indiqué dans le passé son désaccord avec certains choix d'itinéraires du réseau Cycléo. Si nous regrettons que notre voix n'ait pas été entendue, nous prenons acte du déploiement du réseau qui dans son principe améliore de manière significative les déplacements à vélo. Nous participons de manière active aux discussions sur les plans d'avant-projet qui nous sont soumis afin d'apporter le point de vue des cyclistes dans sa mise en œuvre pratique.

Nous intervenons également auprès des collectivités après la mise en service des infrastructures. Nous recevons les remarques des cyclistes et documentons nos observations de terrain dans des rapports. Nous complétons le cas échéant ces éléments par des petits films de terrain qui « parlent » mieux que de longs discours.

Il nous est donc possible de faire des bilans sur ce qui fonctionne bien et sur les adaptations qui nous apparaissent nécessaires. Nous pouvons ainsi discuter sur une base argumentée avec les collectivités.

## ILS « FONT » LE VELO

REVV, dans ses activités relatives aux infrastructures cyclables, est amenée à travailler avec des élus ou des personnels des collectivités qui contribuent au développement du vélo sur notre territoire.

Amandine Echasserieau, de Valence Romans Mobilités (VRM) nous parle de son métier et de sa vision du vélo.

Je m'appelle Amandine Echasserieau, j'ai 41 ans et je suis chargée de projet du Plan Vélo Intercommunal (PVI). Si ma mission principale concerne le PVI, j'apporte également du conseil aux communes qui le souhaitent ou à des petites collectivités sur des aménagements cyclables. Par exemple, on me pose la question : « nous voudrions faire un aménagement cyclable, comment devons-nous nous y prendre ? ». Je suis donc amenée à travailler avec l'ensemble des élus en charge de la thématique ou qui s'y intéressent et également avec les techniciens des collectivités.

Valence Romans Mobilités a un partenariat avec les départements de la Drôme et de l'Ardèche. En effet, chacun assure la maîtrise d'ouvrage sur des secteurs différents. Si nous assurons en général la maîtrise d'ouvrage en agglomération, le département prend le relais pour les sections qui sont sur son domaine hors agglomération. Nous travaillons donc ensemble pour assurer la cohérence entre les différentes sections des aménagements.

Ma première satisfaction est de travailler sur un projet très intéressant et ambitieux. Valence n'est pas Grenoble et n'est pas Lyon non plus, en termes de bassin de population. Mais le PVI se veut être un réseau à l'image de ceux des grandes métropoles, même si le profil de territoire est différent.

Il y a de l'urbain mais également des aménagements en dehors du domaine urbain. On doit s'adapter à chaque profil.



©photo Amandine Echasserieau

À titre personnel, j'ai choisi de travailler dans les modes actifs parce que je suis convaincue que le vélo est un mode de déplacement d'avenir, au même titre que les transports en commun. Le vélo peut être accessible à une large population en termes de coût, en termes de facilité et de flexibilité de déplacement. Bien sûr, cela nécessite d'avoir des infrastructures adaptées. Le premier objectif est que le réseau soit accessible et le plus sécurisé possible pour qu'un cycliste, même débutant, puisse s'y sentir bien.

Les cyclistes aguerris ou les cyclosporifs, eux, se débrouillent très bien sans moi. Ce qui est difficile, c'est de construire ce réseau sécurisé car on n'a pas tous la même vision de ce que peut être la sécurité. Il faut également s'adapter au territoire. Quand on est dans un hypercentre, on ne va pas réfléchir de la même manière que quand on est sur une départementale.

Nous devons nous adapter non seulement au public, mais aussi au territoire et, bien sûr, à l'espace public, qui lui, n'est pas extensible. Il y a donc des moments où on ne peut pas mettre tout le monde sur la voirie. Il y a, selon moi, encore trop d'espaces dédiés à la voiture. Quand je considère un espace public, j'essaie toujours de le faire en pensant à la personne la plus vulnérable. Par exemple, un aménagement cyclable ne doit pas prendre l'espace du piéton sur un trottoir. Par conséquent, il ne reste souvent pour lui que l'espace déjà utilisé par la voiture. Dans les rues, cet espace est contraint et il faut donc mutualiser les usages. Mais ce qui reste frustrant pour moi, c'est qu'il y a de nombreux axes où il y a beaucoup de voitures. L'émiettement de l'habitat contribue à un usage important de l'automobile. Je dis cependant que chaque personne qui se déplace en voiture finit par être piéton, à la fin de son trajet, sauf si elle se gare chez elle. Et ce piéton, dans le centre-ville, a besoin d'un espace aménagé.

Ma mission, c'est de gérer cet espace public et de faire en sorte que tout le monde y trouve sa place. On n'y arrive malheureusement pas tout le temps, et ça, c'est un peu difficile.

Depuis la COVID, on a beaucoup progressé en termes d'usage du vélo. Il a fallu repenser les usages et, dans les métropoles, beaucoup de place a été donnée au vélo. Je pense qu'ici, on est sur un territoire dynamique. Il n'y a pas que les villes de Romans ou Valence qui font des aménagements cyclables. Des petites collectivités comme Beaumont-lès-Valence, Montéluéger ou Montéluéger ont développé des infrastructures cyclables. Ces communes ont dû aussi mettre en place des financements pour ces aménagements car, si VRM finance de manière importante les projets, elle ne finance pas tout.

Ça c'est plutôt bien. Même s'il reste encore des aspects difficiles, je les relativise.

Ainsi, quand je travaillais à la métropole de Lyon, j'avais rencontré des techniciens de Suède, du Royaume-Uni et de Montréal. Je me suis rendu compte que, même en Suède, ils doivent batailler pour faire des aménagements cyclables. En découvrant cela, je me suis dit : si c'est difficile pour les Suédois, alors ça doit être difficile pour tout le monde !

Il faut donc toujours relativiser. Et puis ce n'est pas parce qu'un projet n'aboutit pas à un certain moment qu'il faut se dire que ça n'aboutira jamais. Il faut prendre le temps d'écouter tout ce que chacun a à dire et revenir après. En gros, il ne faut pas « lâcher l'affaire ». Les techniciens des modes actifs sont tenaces.

Nous pouvons avoir des frustrations. Ce sont celles de n'importe quel chef de projet qui voit un projet ne pas aboutir ou aboutir dans une forme différente de celle qu'il aurait voulu lui donner.

Si on parle budgets, je dois reconnaître que Valence Romans Mobilités sait mettre les moyens quand c'est nécessaire. Ces dernières années, de nombreuses collectivités ont débloqué de gros budgets pour les modes actifs. Par exemple, des efforts sont faits par la Ville de Valence pour intégrer les modes doux lorsqu'elle réalise des aménagements.

VRM est un syndicat mixte qui gère tant les modes actifs que les transports en commun. C'est pour nous un avantage de pouvoir échanger facilement avec nos collègues des transports en commun quand il s'agit de répartir l'utilisation de la voirie avec eux. On arrive ainsi à trouver des compromis pour que chacun trouve sa place.

Je dois également dire que, chez VRM, nous avons la chance d'avoir des élus motivés et déterminés pour la mise en œuvre de ces mobilités.

### **Quelle vision avez-vous concernant les mobilités ?**

Depuis une quinzaine d'années, on a vu que les mobilités avaient évolué. Au lieu de considérer des trajets simples, les Français mutualisent leurs trajets, dans une sorte de boucle.

Par exemple :

- on doit déposer tout d'abord ses enfants,
- ensuite, on se rend sur son lieu de travail,
- en rentrant de son travail, on récupère ses enfants et/ou on va faire ses courses.

La question se pose alors si cette boucle peut être réalisée avec un seul mode de transport ou si on combine plusieurs modes, par exemple en repassant par son domicile après avoir déposé ses enfants. Il est vrai que le premier réflexe reste d'utiliser la voiture. On voit cependant des évolutions. Les vélos avec siège-enfant et plus récemment les vélos-cargo rendent ce fonctionnement possible. Mais la transformation des mentalités est un phénomène lent.

### **Quel a été votre cheminement pour devenir chef de projet «modes doux ?**

À l'époque de mes études, il n'y avait pas d'études spécifiques en aménagements cyclables (ça n'existait pas).

J'ai réalisé un Master professionnel d'urbanisme spécialisé dans la gestion de projet urbain, option mobilités.

Pour mon premier poste, à Saint Etienne : j'étais chargée d'études en mobilité. Les tâches étaient diversifiées : enquêtes, études de circulation, stationnement, aménagements cyclables. J'ai même construit un parking !

Ensuite, j'ai été Chef de Projet en aménagements cyclables à la métropole de Lyon.

Une évolution professionnelle qui se couple à une démarche personnelle. À un moment, il faut considérer nos idéaux, notre mode de vie. Je suis une écologiste convaincue et donc je me suis dit que ce que je voulais vraiment, c'était développer des aménagements cyclables, développer l'accessibilité.

Avec l'arrivée des Ecologistes à la métropole de Lyon en 2020, les experts cyclables deviennent des chefs de projets en aménagement de l'espace public, intégrant l'accessibilité, les aménagements cyclables, les plantations d'arbres, la végétalisation.

On travaillait aussi en partenariat avec le Cerema (Centre d'Etudes et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement). Les experts du Cerema s'appuient donc sur nous et notre expertise de terrain et inversement.

À titre d'exemple, nous faisons des partenariats d'évaluation. Lorsqu'un aménagement était réalisé, nous faisons le point un an après : comment l'aménagement a-t-il vécu, comment a-t-il été utilisé, y-a-t-il eu des accidents, comment est-il considéré par les cyclistes ? Ces commissions réunissent plusieurs experts, pas seulement des modes actifs, mais également des spécialistes de la voirie. Le Cerema, lui, s'en sert pour enrichir ses fiches et donner un référentiel technique à l'ensemble des collectivités.

Enfin, je suis actuellement Chargée de projet chez VRM - Pôle Mobilités Alternatives et Planification - Service Infrastructures Cyclables.

## ILS LE FONT A VELO

Rencontre avec des personnes qui utilisent le vélo dans le cadre de leur activité professionnelle ou associative : REVVeries a rencontré Jean-François Seince.

**REVVeries : Bonjour Jean-François. Nous vous avons invité aujourd'hui pour que vous nous parliez de votre activité.**

JFS : J'ai travaillé un grand nombre d'années, dont une grosse entreprise industrielle de Valence. Il y a cinq ans, nous avons décidé avec mon épouse de prendre une année sabbatique pour faire le tour de l'Europe à vélo. A notre retour, le travail me semblait un peu « plat ». J'ai donc décidé de me reconverter. Je me suis dit : « qu'est-ce que j'aime faire » ? J'aime dépanner et j'aime faire du vélo. Donc je me suis dit bêtement, je vais devenir artisan en utilisant un vélo. A la réflexion, je me suis dit : « je n'en ai jamais vu qui font cela, il faut être fou pour faire cela ». En cherchant un peu sur internet, j'ai trouvé un réseau national, qui s'appelle « les boîtes à vélo » et « ma cyclo-entreprise » et qui est très développé dans l'ouest de la France. J'ai contacté des électriciens, des plombiers. Ils m'ont expliqué comment ils s'étaient lancés, comment ça marchait. Ils m'ont tous dit : « Vas-y Jean-François, tu verras, tu ne regretteras pas ».



©photo REVV

Et voilà, c'est parti. Et ils avaient bien raison. Je ne regrette absolument pas.

Je propose des services de réparation à domicile en électricité et en plomberie. À côté de cela, il y a tout ce que j'appelle le bricolage domestique. Cela peut aller de la pose de tringles à rideaux au réglage de poste de télévision. Il y a vraiment énormément de demandes et plus personne ne veut faire cela.

**REVVeries : Alors pourquoi le vélo plutôt qu'une camionnette ?**

JFS : J'ai toujours été « très vélo ». Il y a six ou sept ans, on s'était fixé un premier défi avec ma compagne Nathalie : on s'était dit « on va faire plus de kilomètres en vélo par an qu'en voiture ». La première année, on n'y est pas arrivé. Les années suivantes, nous avons atteint notre objectif et, maintenant, on s'y tient. De plus, on a toujours fait du vélo. Le vélo cargo pour ce genre d'intervention, il n'y a pas mieux, surtout en ville parce qu'on n'est pas du tout tributaire des embouteillages. Pour aller de Guilhaud-Granges à Valence, je sais qu'il faut treize minutes quel que soit la météo, quelle que soit l'heure. Si je dois intervenir dans les rues piétonnes en plein centre-ville de Valence, eh bien je me gare devant avec mon vélo alors qu'avec une camionnette, il me faut trouver un parking souvent loin ou avoir une autorisation.

**REVVeries : Comment avez-vous choisi votre vélo ?**

JFS : J'ai choisi un vélo cargo type « longtail », c'est à dire un vélo avec un porte-bagage rallongé. Je trouve cela plus pratique par rapport aux caisses à outils à transporter. Un « longtail » est très maniable parce qu'il a presque l'empattement d'un vélo normal. On circule vraiment partout en ville. Cependant, en fonction de l'intervention à réaliser, les outils nécessaires peuvent être différents. Je ne peux pas transporter simultanément toutes mes caisses d'outillage. Réparer une fuite de plomberie ou poser une tringle à rideaux, ce n'est pas la même chose. Et quand je dois poser une tringle à rideau, si c'est du placoplâtre, c'est facile. Si c'est un mur béton, il me faut mon perforateur.

J'ai installé un système de porte-accessoires sur mon vélo. J'ai un exemple que je donne souvent. Je suis allé installer un plan de travail de 2 mètres de long pour une cuisine à Guilhaud-Granges. Je l'avais posé sur le côté de mon vélo avec un système d'accrochage particulier que j'ai créé moi-même, inspiré des supports de surf.

Je limite mes interventions dans un cercle de dix kilomètres de diamètre autour de Valence.

**REVVeries : Donc content ?**

JFS : Ah oui. Très content. Très content concernant le vélo. C'est un grand bonheur d'être à l'extérieur et de profiter du beau temps.

On profite du mauvais temps aussi parfois !

Le vélo a un capital sympathie. Les gens regardent avec intérêt un artisan qui travaille et se déplace avec son vélo. Il y a même des clients qui me disent : « Ecoutez Monsieur Seince, ce n'est peut-être pas la peine de venir cet après-midi, il pleut trop. On va trouver une autre date ».

**REVVeries : Et alors, vous avez des gens qui vous arrêtent éventuellement dans la rue ?**

JFS : Le plus original qui me soit arrivé, c'était à Valence. J'avais garé mon vélo pour une intervention. C'était dans la rue Faventines, il y avait du monde mais ça ne bouchonnait pas. Une voiture s'arrête, le conducteur baisse sa vitre et me dit : « est-ce que je peux prendre une photo et avez-vous une carte, j'ai des trucs à faire chez moi. Je lui ai donc donné ma carte. Ça klaxonnait derrière, mais il est reparti. Voilà.

Je dois également ajouter que mon vélo-cargo me sert pour d'autres activités. De temps en temps, quand nos petites-filles viennent à la maison, j'enlève les caisses à outils et j'équipe le vélo avec 2 sièges enfants. Et là, j'ai mes 2 princesses qui sont ravies d'être dans leur carrosse !

Mon vélo-cargo me sert aussi pour faire mes courses. On peut donc se passer de voiture avec un vélo-cargo, pour les déplacements du quotidien.

**REVVeries : Cette activité, avez-vous envie de la continuer encore un petit peu ?**

JFS : Cette activité doit rester pour moi un plaisir. Je souhaite donc continuer à un rythme réduit. Je dis souvent que, maintenant, je pose des jours de travail ! Cela, c'est un grand bonheur. Le jour où j'aurai l'impression d'aller travailler en prenant mon vélo, j'arrêterai.

## TOUR DE BRETAGNE EN CYCLO-CAMPING-VELOROUTE V5 LA LITTORALE

Par Jean-Luc Arnod

Parmi les différents voyages en cyclocamping que j'ai effectués ces dernières années, le parcours de la véloroute V45 est sans doute l'un des plus spectaculaires et des plus cyclables. De Roscoff à Vannes la V45 ou V5 Bretagne longe de près ou de loin les grèves, baies et côtes dénichées du Finistère et du Morbihan et guide le voyageur de port en plage à l'image du célèbre sentier des douaniers GR 34 qui n'est jamais loin. La signalisation et les aménagements de cette partie du Tour de Bretagne sont exemplaires grâce au recours à de nombreux chaussidoux – autrement appelés Chaussées à Voie Centrale Banalisée (CVCB) et très bien acceptés par les chauffeurs bretons - et à de fréquents détours par des petites routes ou des pistes carrossables pour

visiter des villages typiques ou profiter des églises ou des calvaires bretons, des forêts ou des dunes. Seule la partie près de la presqu'île de Crozon reste à aménager. Les paysages côtiers sont souvent époustouffants et les incursions à l'intérieur des terres toujours agréables. Le recours à de pittoresques bacs piétonniers (en saison uniquement) ajoute du sel à ce périple. Les hébergements (campings, petits hôtels, ou chambres d'hôtes) très nombreux permettent d'organiser son voyage en fonction de son propre rythme, de la météo ou des multiples opportunités de visites et sans avoir besoin de réservations anticipées. Le reste du Tour de Bretagne- objet du guide Ouest France « Le Tour de Bretagne à Vélo » - vous mènera de Vannes au Mont Saint Michel par Redon et Vitré avant de retrouver les bords de mer jusqu'à Roscoff via Saint Malo et la côte de Granit Rose par l'Eurovélo 4.



©photo Jean-Luc Arnod



©photo Jean-Luc Arnod



©photo Jean-Luc Arnod



©photo Jean-Luc Arnod



©photo Jean-Luc Arnod



## LE VOYAGE DE JEAN-PIERRE

Jean-Pierre, fidèle bénévole de l'atelier de la Maison Du Vélo, est parti au mois d'avril pour un long périple de près de 5 mois qui l'a mené de Valence en Suède, passant par le Luxembourg, l'Allemagne et le Danemark.

Nous lui avons demandé de choisir quelques photos de son voyage et de nous les commenter.

6 avril 2024 : « la Saône a débordé de son lit. La voie cyclable est impraticable. Il va falloir prendre un itinéraire alternatif par des routes départementales peu fréquentées ».



©Photo Jean-Pierre Saracino



©Photo Jean-Pierre Saracino

12 avril 2024 : « J'ai rencontré Richard et Nathalie dans un camping à Bains-Les-Bains près d'Epinal. Comme moi, ils avaient le projet d'aller au Cap Nord. Sans nous être coordonnés, nous nous sommes retrouvés quelques soirs de suite lors des étapes ».

Après avoir atteint Luxembourg, un problème personnel m'a obligé à revenir à Valence. Mon voyage s'est trouvé interrompu durant 3 semaines. Le 15 mai, j'ai repris mon itinéraire vélo à Metz où j'étais retourné en train.

1<sup>er</sup> juin 2024 : Ici, je suis tout près de Hambourg. J'ai eu la chance d'être accueilli par un monsieur qui m'a proposé de planter ma tente dans son jardin ».



©Photo Jean-Pierre Saracino



©Photo Jean-Pierre Saracino

7 juin 2024 : « j'aime beaucoup cette photo prise au nord de Lübeck. C'est la première fois que je vois la mer durant mon voyage et c'est sous un soleil radieux. L'eau est à bonne température... pour les pingouins. J'aime bien le bleu du ciel et celui de la mer qui contrastent avec le blanc du petit cabanon. Cela me change du mauvais temps qui m'a beaucoup accompagné pendant mon périple ».



©Photo Jean-Pierre Saracino

15 juin 2024 : « Mon vélo est bien chargé. J'avais, je crois, 30 kilos de charge ! Me voici sur une piste non goudronnée dans la forêt suédoise ».

17 juin 2024 : « Sympa, ce petit kiosque touristique perdu au milieu de nulle part. Il suffit d'entrer. Toutes les brochures sur la région sont librement à disposition. Le libre-service est une pratique très répandue ici, par exemple pour des produits fermiers. Cela se passe en confiance. On prend le produit et on paie par carte de crédit ou par l'application « Swish » sur le téléphone ».



©Photo Jean-Pierre Saracino



©Photo Jean-Pierre Saracino

23 juin 2024 : « Cool, cette girouette. Le cyclomotoriste coupe le vent pour le cycliste ! Mais, en ce qui me concernait, s'il y avait du vent, je n'avais qu'à pédaler et à m'accrocher ».

28 juin 2024 : « La Suède dispose d'un réseau national d'itinéraires pour les cyclistes nommé « Sverigeleden ». Il s'agit de voies à faible trafic, pas forcément réservées aux seuls vélos ».



©Photo Jean-Pierre Saracino



©Photo Jean-Pierre Saracino

2 juillet 2024 : « La Suède fait 3000 km du sud au nord. En juillet, en fonction de la latitude, le soleil ne se couche pas, ou que pour une courte durée et l'obscurité de la nuit est toute relative. Ce n'est pas forcément facile de trouver le sommeil ».

« J'ai eu beaucoup de plaisir à réaliser ce voyage même si les conditions météorologiques n'ont pas été très favorables. Ayant pris du retard dans mon périple, j'ai renoncé au Cap Nord. A Sundsvall, j'ai poursuivi mon chemin vers le sud. Après avoir rejoint Stockholm par le train, j'ai gagné ensuite Berlin à vélo. De là, le train m'a amené à Munich où j'ai réenfourché mon vélo. Ce furent encore de belles étapes via le lac de Constance, la remontée de la vallée du Rhin puis la descente de la vallée du Rhône jusqu'au lac Léman et Evian ». Je suis rentré à Valence le 7 septembre ».

**Quelles seraient les raisons qui te conduiraient à refaire un voyage comme celui-là » ?**

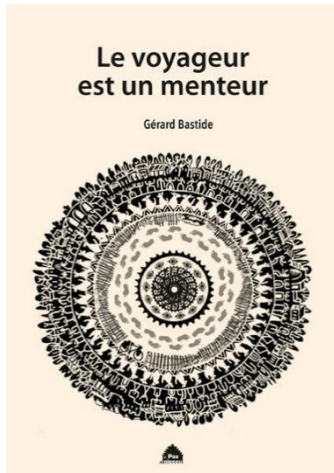
« En premier, je dirais la rencontre avec les gens. C'est un peu contradictoire avec ma nature car j'ai un caractère plutôt réservé. Ce voyage m'a poussé à me dépasser pour aller vers les autres.

En second , ce sont les paysages et, en troisième, je dois bien le dire, le goût de l'effort ».

## LE VELO DANS LES LIVRES

### Coup de cœur d'un lecteur : par Bernard Devis

Nous poursuivons dans ce n°52 de REVVeries notre rubrique. Chacun peut y présenter une lecture en rapport avec le vélo ou un thème proche et partager son coup de cœur.



### "Le voyageur est un menteur"

Gérard Bastide.

213 pages, 10€,

Edition Le pas d'oiseau (Toulouse).

Livre disponible directement auprès de l'auteur, en lui écrivant à la page contact de son site:

<http://gerardbastide.fr/me-contacter/>

Voici un livre "foutraque", comme le dit son auteur dans une de ses dédicaces. Il peut aussi bien servir à vous donner des idées d'itinéraire, des conseils de réparation mécanique de votre ami(e) préféré(e) (vélo ou bicyclette ?!...) qu' à vous initier à la littérature et l'écriture cyclistes et vous guider ainsi dans la narration de votre dernière escapade. Comme tout voyage, il vous emmène ailleurs.

Son titre affirmatif et quelque peu provocateur est, en fait, une sorte d'interrogation qui court tout au long du récit sur les rapports entre le voyage et l'écriture, et plus globalement entre le réel et l'imaginaire (où l'auteur convoque Victor Segalen).

Il faudrait tout citer de ce livre : « ... Le voyage est éprouvé physiquement. L'écriture, elle, est perçue intellectuellement. [...] Le voyage, c'est l'expérience de soi. L'écriture, la lecture, c'est l'expérience des autres. »

Truffé d'allusions (ah...le Monomotapa de La Fontaine !), de jeux de mots et calembours divers, de références et de citations (de La Bruyère à Jean-Paul Sartre, en passant par Blaise Cendrars et Samuel Beckett), animé de poésie, ce livre touche à tout. Il est construit de façon ludique sur un parcours à contrainte (l'Oulipo (1) n'est pas loin...) que les dernières pages révèlent.

Eclectique est son auteur, qui ne s'interdit pas une ouverture vers la réflexion philosophique. "Quand ma vie s'accélère, c'est au détriment de sa profondeur" nous dit Gérard Bastide ou encore : " Gagner du temps c'est perdre du vivant ".

A rebours d'idées reçues, il nous invite à reconsidérer nos comportements, que l'on soit cycliste ou non : "La vitesse nie l'individu [...], on est plus souvent conduit par la voiture que l'on ne conduit la voiture. Conduire c'est d'abord se conduire."

Il n'hésite pas à offrir au lecteur-cycliste qui partagerait son terrain de jeu avec des chasseurs quelque maxime de prudence : « Grelot au guidon vaut mieux que tir au pigeon et funèbre oraison ».

Et je ne résiste pas, pour finir de vous donner envie de lire Gérard Bastide, au plaisir de vous relater cette blague, en forme de conseil quotidien au cycliste urbain :

*"Un type passe à vélo rue du Faubourg Saint-Honoré à Paris. Il s'arrête, descend de bicyclette, appuie sa bécane contre le mur de l'Élysée. Le planton de service intervient et lui dit :*

*- Enlevez-moi ce vélo, allez le mettre ailleurs.*

*Mais le gars insiste :*

*- Mais j'aurai vite fait, je veux juste voir la cour de l'Élysée.*

*- Non, non, impossible je vous dis, rendez-vous compte, il y a des secrétaires d'État, le président de la République, des ministres qui entrent et qui sortent à tout moment !*

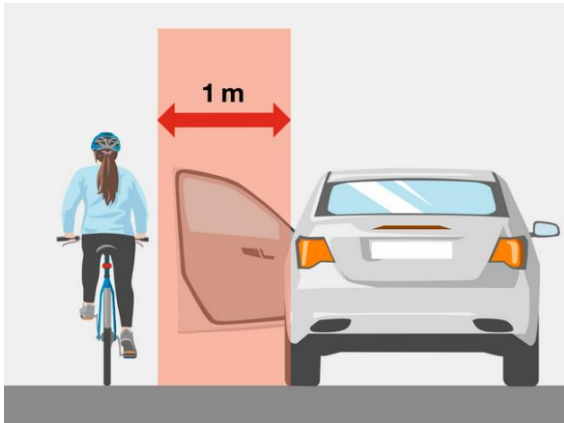
*- Bon d'accord, j'ai compris, je vais mettre un cadenas."*

Et vous lecteurs l'aurez compris, c'est vrai... : précipitez-vous pour lire "Le voyageur est un menteur"...

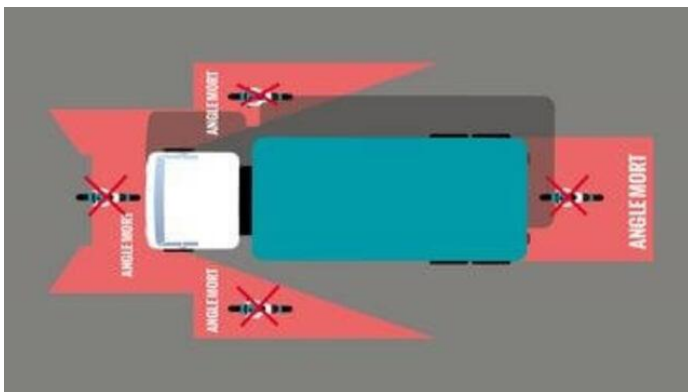
(1) Pour ceux qui veulent en savoir plus sur l'Oulipo : <https://classes.bnf.fr/queneau/reperes/courants/13quen.htm>

## OBJECTIF : ZERO ACCIDENT

- Le code de la route est la base du « vivre ensemble » des utilisateurs de la voie publique.
- Cyclistes, piétons, automobilistes, la prudence reste de mise pour chacun-e d'entre nous, vis-à-vis de chacun-e, pour soi et pour les autres.
- Une bonne cohabitation entre tous les usagers de la route est possible dans le respect de tous et toutes, tout spécifiquement vis-à-vis des plus vulnérables d'entre nous, piétons et cyclistes.
- Au-delà du respect du code de la route, un certain nombre de principes simples peuvent nous préserver, nous cyclistes, de risques courants tels que l'emportierage, dû à une ouverture de portière de véhicules garés ou à l'arrêt, par des passagers ou conducteurs en sortant imprudemment. Gardez vos distances, et vigilance.



- Vélos, bus, camions : les conducteurs de bus et de camions ne voient pas certaines parties de la voie situées autour de leur véhicule : attention aux « porte-à-faux » lorsque ces véhicules tournent à gauche ou à droite, et aux « angles morts » parties que le conducteur ne voit pas dans ses rétroviseurs



## REVV : QUI SOMMES NOUS ?



### L'Association Roulons En Ville à Vélo (REVV)

#### I. Qui sommes-nous ?

Nous sommes une association valentinoise ouverte à tous et forte actuellement de 750 membres.

#### II. Le cœur de notre démarche

- ✓ Faire grandir la part du vélo dans ses différents usages au quotidien mais pas seulement.
- ✓ Agir pour un partage équilibré de l'espace public où chacun ait sa place.

#### III. Nos actions

Nous avons à cœur de travailler dans un cadre de mixité et de mixité sociale. Notre démarche s'appuie sur des activités multiples grâce à nos bénévoles :



1. Dans nos ateliers :
  - a) Accompagnement des cyclistes pour la maîtrise de l'entretien de leurs vélos,
  - b) Réhabilitation / vente de vélos récupérés,
2. Marquage antivol.
3. Animations en et hors les murs à l'intention des scolaires et des entreprises / administrations
4. Une vélo-école,
5. Des balades à vélo,
6. Une commission infrastructures et sécurité, qui travaille avec les collectivités à l'amélioration des infrastructures cyclables,
7. La communication : un magazine édité au minimum une fois par an, un site internet : <https://www.revv-valence.org/>

Nos actions favorisent l'insertion de personnes en difficulté. Ainsi, des personnes viennent nous voir pour apprendre à faire du vélo puis pour pouvoir rouler en ville en sécurité. Elle peuvent acquérir à prix modique un vélo réhabilité dans nos ateliers. Souvent le vélo leur permet d'accéder plus facilement à l'emploi en leur permettant de se déplacer, y compris hors des périodes de service des transports en commun (cas par exemple, des personnes assurant des services de ménage dans des entreprises ou des administrations).

#### Donnez une seconde vie aux vélos dont vous n'avez plus l'usage

Vous souhaitez libérer de la place dans votre cave ou votre garage ? Nous acceptons volontiers les dons de vélos. Il vous suffit de l'amener à la Maison du Vélo – 1 rue Michel Servet à Valence – à proximité de la gare de Valence-Ville. Là, pour chaque vélo reçu, nous établissons un diagnostic afin de le réhabiliter et lui offrir une nouvelle vie au service de personnes qui pourront l'acquérir pour un prix mesuré. Pour les vélos qui seraient difficilement réparables, nous récupérerons tous les équipements en état. Ceux-ci seront ensuite utilisés comme pièces détachées pour la réparation d'autres vélos.



---

## LES BALADES DE REVV

---

Les balades de REVV, mises en place depuis plusieurs années, sont l'occasion de sorties pour des cyclistes ayant l'envie de parcourir ou de découvrir nos routes et chemins autour de Valence entre Drôme et Ardèche. Elles sont aussi l'occasion de mettre en pratique une activité que quelques-un-e-s n'oseraient pas entreprendre seul-e-s, ou par manque de connaissance des chemins que notre belle région nous offre de parcourir à vélo, mais aussi d'oser rouler en ville, le long de quelques routes partagées, tout en acquérant plus d'assurance à chaque sortie. Elles sont accompagnées par un REVVeur-se volontaire, et d'autres REVVeurs-es habitué-e-s, dans une ambiance conviviale.

\* **Les Balades à vélo se déroulent actuellement un à trois DIMANCHES par trimestre**, à la journée ou demi-journée, sur des parcours d'environ 30 à 50 km, de difficulté moyenne, limités en dénivelés, pour le plaisir partagé par tous et toutes. Elles sont actuellement programmées et accompagnées par Pierre B. Elles dépendent de la disponibilité et idées de parcours de nos accompagnateurs-trices, et de la météo.

Ces sorties étant limitées à un maximum de kilomètres avec peu de dénivelés, elles sont ouvertes de préférence aux vélos musculaires que nous souhaitons garder majoritaires, et ainsi privilégier le plaisir partagé, mais elles restent néanmoins ouvertes aux personnes se présentant en VAE.

Ces sorties sont gratuites sauf rares exceptions, les inscriptions se font le jour même.

\* **Les sorties "VELO-MOLO" se déroulent les après-midi du 3ème mercredi du mois**, sur des parcours à difficulté facile à moyenne, d'environ 20 à 30 km (voire plus ou moins selon le groupe) pour des destinations décidées le jour même du rendez-vous, selon souhaits, selon niveau du groupe, nombre de participant-e-s, selon les vélos présents (musculaires ou à Assistance Electrique, ces balades ayant été organisées originellement avant l'apparition des VAE).

Elles ont lieu par tous les temps, sauf exceptions, à partir de fin septembre/mi-octobre jusque mi-mai/juin chaque année. Elles sont actuellement accompagnées par Annick H. et par deux ou trois autres fidèles REVVeurs.

Ces sorties sont gratuites sauf rares exceptions, il suffit de se présenter à l'heure du rendez-vous.

Nos rendez-vous sont fixés sur le Champs de Mars devant le Kiosque Peynet de Valence.

BIENVENUE !

NB : ces sorties sont réservées aux personnes à jour de leur adhésion à l'association (valable durant un an de date à date). Port du casque obligatoire.



## INFOS PRATIQUES REVV

### 10 services gratuits

pour les adhérents de REVV

(services gratuits sauf mention "vente")

#### 1. L'atelier vélo libre-service :

Outillage à disposition pour les réparations courantes, avec les conseils de nos mécaniciens bénévoles.

#### 2. La C.I.S (CIS@revv-valence.org) :

**La Commission Infrastructures et Sécurité** vous sollicite pour réfléchir à l'amélioration des infrastructures et dialoguer avec les collectivités.

#### 3. Le marquage antivol Bicycode :

Gravage d'un code sur le cadre, et inscription dans le fichier national d'identification (1 par an gratuit).

#### 4. Les balades :

Elles sont gratuites, et ouvertes à tous, sans inscription. Pour plus d'informations, vous pouvez consulter le « Programme BALADES » sur la page actualisée sur le du site REVV :

<https://www.revv-valence.org/balades>.

Départ : Rendez-Vous au kiosque Peynet.

#### 5. La Maison du Vélo (MdV) :

Le lieu de rencontre et d'échange. Documentation et ouvrages en prêt y sont également disponibles.

#### 6. La Vélo-école pour adultes :

Sur inscription et bilan préalable. Gratuit.

- Apprendre à rouler : Deux ou trois sessions annuelles de plusieurs séances réparties sur deux mois.
- Oser rouler en ville : sessions de REVVSS « Rouler En Ville à Vélo en Sécurité et Sérénité. »

#### 7. Vente d'équipements de sécurité :

Gilets fluos marqués REVV et dispositifs réfléchissants.

#### 8. Vente de pièces détachées :

Pièces à tout petit prix, issues du recyclage, à utiliser sur place pour vos réparations dans notre atelier.

#### 9. Vente de vélos réhabilités :

REVV redonne une deuxième vie à d'anciens vélos, destinés en priorité aux adhérents à revenus modestes.

#### 10. Le journal REVVeries :

2 numéros d'information par an, au format papier ou numérique.

Anciens numéros téléchargeables.

**La Maison du vélo** est ouverte :

- les lundis (15h-20h)
- les jeudis (15h-20h)
- 1<sup>er</sup> & 3<sup>e</sup> samedi du mois (14h- 17h)

Pour plus de précisions :

**Internet :** [www.revv-valence.org](http://www.revv-valence.org).

**Téléphone :** 09 80 91 94 97

## Bulletin d'adhésion

### A envoyer ou déposer à la Maison du Vélo

1 rue Michel Servet, 26000 Valence

accompagné de votre règlement par chèque à l'ordre de REVV.

Règlement en espèces possible sur place aux heures d'ouverture. **CB acceptée**

Nom .....

Prénom .....

Date de naissance .....

Nom du conjoint (si adhésion familiale) .....

Prénom .....

Date de naissance .....

Rue .....

Code postal ..... Ville.....

Téléphone.....

E-mail.....

### Participation bénévole aux activités de REVV :

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

**Oui / Non**

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

## L'adhésion en ligne : c'est pratique !

Rendez-vous à l'adresse : <https://urlz.fr/arv7>

Attention, les dons demandés sont facultatifs et ne vont pas à REVV, mais à [HelloAsso](http://HelloAsso.com), qui est une société à but lucratif.

