



## Contribution au débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien

---

### *Roulons En Ville à Vélo*

#### **Pour une prise en compte des modes doux et des transports en commun**

#### *REVV*

Notre association Roulons En Ville à Vélo agit sur l'ensemble de l'agglomération valentinoise rive droite et rive gauche du Rhône. Conformément à ses statuts, elle se mobilise contre la politique du « tout automobile ». Cette politique ayant un coût trop élevé en termes d'insécurité, de bruit et de pollution de l'air, de consommation d'énergies fossiles, d'utilisation de l'espace public, et de prélèvement des ressources financières publiques et privées.

En conséquence nous souhaitons encourager et développer la pratique du Vélo comme moyen de déplacement ainsi que les Transports en commun.

#### *Le vélo comme moyen de transport et de loisir*

Le vélo améliore la mobilité, l'environnement et la santé. Il représente une alternative crédible à l'usage immodéré de la voiture :

- Pour tous les déplacements à l'intérieur de l'agglomération, jusqu'à des distances de l'ordre de 4 km, soit plus de la moitié des trajets.
- Pour les déplacements inter cités, comme complément aux TC, trains et bus.
- Pour les déplacements à vocation de loisir et de tourisme.

Pour assurer le développement du vélo comme moyen de transport, les 3 points ci-dessus impliquent la satisfaction de certaines conditions :

- L'établissement dans chaque ville et agglomération, de **plans de circulation douce**.
- L'encouragement à l'établissement de **PDE, les plans de déplacements d'entreprises** favorisant les solutions alternatives à la voiture.
- La création de **PDES, les Plans de déplacement des établissements scolaires**. La mise en place de circuits de Pédi-bus et de Vélo-bus pour permettre aux élèves des écoles primaires et secondaires de ne plus être dépendants d'une « maman-taxi » (50 % des déplacements scolaires en primaire !).  
Nota Le développement de l'enfant (motricité, autonomie, responsabilité, citoyenneté...), est plus favorable quand il va à l'école à pied ou à vélo.
- La réalisation, de **réseaux cyclables urbains continus et sécurisés**. Ces réseaux reliant en priorité les gares, les établissements scolaires, les bâtiments publics industriels et commerciaux, les équipements sportifs et les parcs de loisir. Ils doivent sécuriser notamment les entrées et sorties des agglomérations.
- La réalisation de **Vélostations** permettant le gardiennage et la location de vélo, pour assurer les intermodalités train-vélo, voiture-vélo, et TC-vélo.
- La mise en œuvre de **TC, trains bus et cars, accessibles aux vélos**.

Nota Pour les solutions techniques cf. les exemples à l'étranger notamment.

- La réalisation d'un large **réseau régional de véloroutes et voies vertes**. Rappelons que les voies vertes sont ouvertes aux piétons, aux personnes à mobilité réduite, aux rollers et aux vélos. Des voies vertes devront être réalisées en priorité dans la vallée du Rhône et dans les vallées transversales de la Drôme et de l'Ardèche en récupérant notamment l'emprise des voies ferrées désaffectées et les chemins de halage le long du Rhône.  
Nota A Valence la voie verte devrait assurer la liaison du bassin des Joutes de Bourg-lès-Valence à la base nautique de l'Epervière, permettant ainsi aux Valentinois de « **retrouver les berges du Rhône** » coupées par l'autoroute.

## *Les transports en commun*

Les transports en communs (TC) doivent être **modernisés et efficaces pour dissuader l'usage de la voiture personnelle**. Ils doivent présenter un maillage suffisamment dense dans l'espace et dans le temps, notamment sur les quartiers périphériques, le week-end et en soirée après 20 h.

La desserte interne à l'agglomération nécessite la mise en œuvre de 2 liaisons rapides en site propre (bus ou tram), sur les 2 axes principaux :

- L'axe Est-Ouest du site de Briffaut et de l'hôpital, au centre de Valence, à Guilhaud et St-Péray
- L'axe Nord-Sud de la gare TGV de St-Marcel à Bourg-Lès-Valence, Valence, Portes-lès-Valence, Lorient et Livron.  
 Cette liaison est susceptible d'utiliser le réseau ferré existant et implique la création ou la réouverture de quelques gares. Cf. le train-tram de Mulhouse.

La desserte interurbaine sera complétée par la réouverture aux voyageurs de la ligne ferroviaire de la rive droite du Rhône et l'utilisation de la ligne ferroviaire le long de l'Isère, pour des liaisons cadencées.

## *Le financement et la pertinence des investissements*

Les infrastructures routières nécessitent des investissements lourds. Les citoyens que nous sommes peuvent hésiter à réclamer telle ou telle solution, n'en connaissant pas les coûts réels et les possibilités de financement.

Les coûts très élevés devraient interdire certains projets, cependant ils ne sont pas toujours un obstacle. Quelques réalisations récentes nous interpellent, par exemple 50 M€ pour un tunnel dans le Vercors. Dans un autre contexte, le projet de l'autoroute de Gap à Grenoble vient d'être réactivé, alors que sa rentabilité est mise en doute et que des solutions alternatives moins coûteuses et moins dommageables pour l'environnement existent...

De plus l'agglomération de Valence n'a pas encore assimilé les erreurs du passé concernant le tracé de l'A7 qui coupe l'accès de la ville au Rhône. Le premier projet (dans les années soixante), prévoyait fort logiquement le passage de l'autoroute à l'Est de Valence pour une jonction aisée et à moindre coût avec l'autoroute de Grenoble, mais quelques pressions ont eu raison de ce tracé !

D'où notre perplexité concernant les coûts de certains projets et la pertinence des solutions et des tracés déjà réalisés. Et notre interrogation légitime relative à l'A7 à Valence : est-il possible de corriger l'erreur de tracé et de retrouver un accès au Rhône ?

## *Les propositions de REVV*

Les propositions pour le vélo et les TC que nous avons formulées ci-dessus, ne relèvent d'aucun intérêt partisan mais devraient au contraire bénéficier à l'ensemble des usagers. Elles sont « durables », car de nature à réaliser des économies d'énergie et à limiter la pollution et les « gaz à effet de serre ».

Les aménagements cyclables ne représentent pas des coûts très élevés. Ils constituent l'investissement le plus efficace en matière de report modal, pour diminuer l'usage de la voiture personnelle en ville.

Les TC nécessitent des investissements importants mais indispensables pour diminuer notre consommation d'énergie et respecter les engagements pris et notamment le protocole de Kyoto.

Les investissements routiers engagent l'avenir pour longtemps ! D'où la nécessité de les analyser soigneusement. A cet égard nous souscrivons tout à fait à ce débat public qui permet à tous de s'exprimer.

Pour notre part nous en attendons des mesures concrètes à la hauteur des enjeux, et notamment **un meilleur rééquilibrage des différents modes de transport.**

Jean-Pierre Larmagnac  
Président de REVV

Lucien Alessio  
Délégué régional FUBicy et AF3V

Sites vélos urbain et de loisir :

REVV      <http://www.valence.fubicy.org>

FUBicy    <http://www.fubicy.org>

AF3V      <http://www.af3v.org>



Le vélo comme moyen de transport au quotidien



Des cyclistes sur la digue du Rhône à Valence





REVV décerne son Vieux Clou Rouillé contre la réalisation d'un giratoire sans aménagement cyclable et très dangereux pour les cyclistes



Des cyclistes se rassemblent pour une « masse critique ».