



Valence, le 1er mai 2020

Propositions pour faciliter les déplacements pendant la période du dé-confinement et au-delà

Contexte

La date du dé-confinement progressif approche et avec elle la reprise du travail dans de nombreuses entreprises, l'ouverture d'une partie de nos établissements scolaires et de nombreux commerces. Comme l'a mis en évidence Monsieur le premier ministre le problème des déplacements sera l'un des plus épineux à résoudre tant la défiance envers les transports en commun est grande. De plus en plus de voix s'élèvent pour dire que le vélo est le moyen de transport le mieux à même de permettre le respect des gestes barrières et d'éviter un report massif vers la voiture, qui serait délétère en termes de congestion et de pollution. De nombreuses villes ont commencé à mettre en place des aménagements provisoires pour augmenter significativement la place réservée aux piétons et aux vélos et ce forcément au détriment de celle dévolue à la voiture. C'est dans ce contexte que nous souhaitons partager avec les collectivités locales notre expérience de cyclistes au quotidien afin de contribuer à la mise en place de solutions qui répondront au mieux aux besoins de la population, notamment en termes de sécurité.

Axes principaux de notre réflexion

Dans la définition des voies de circulation sur lesquelles il convient d'intervenir en priorité, nous nous appuyons sur la stratégie développée par le CEREMA lors de son webinaire du 22 avril sur les aménagements cyclables temporaires en période de confinement. A savoir :

- Identifier les axes principaux de transit au quotidien entre le domicile de nos concitoyens et :
 - o leur lieu de travail ou d'étude
 - o les principaux lieux où ils effectuent leurs achats
- Identifier les lignes de bus les plus utilisées pour être en mesure de proposer à leurs utilisateurs une alternative cyclable sécurisée.
- Permettre aux piétons de se croiser en respectant les règles de distanciation physique sans être contraints d'empiéter sur les éventuelles bandes ou pistes cyclables ou sur les voies de circulation automobile.
- Définir des aménagements provisoires dits « tactiques » permettant de supprimer les discontinuités des aménagements actuels et de proposer de nouveaux axes de transit cyclable sécurisés.

Dans les propositions que nous faisons ici, nous nous employons essentiellement à faire part de notre expérience de cyclistes du quotidien sans prétendre proposer des solutions clés en main.

A ce titre et avant de proposer quelques exemples de voies à traiter prioritairement, nous souhaitons mettre en exergue un élément important : comme nous l'avons souvent écrit nous ne sommes favorable ni à l'utilisation en zone urbaine de voies mélangées piétons/cycles, ni aux voies cycles bidirectionnelles et encore moins dans le cadre sanitaire actuel où ces deux solutions nous paraissent incompatible avec la nécessaire séparation physique des usagers.

Voies à traiter en priorité et ébauche de propositions

Trajet de la ligne de bus N° 1

Les zones critiques pour doubler cette ligne par une voie cyclable sécurisée et des trottoirs suffisamment larges sont entre autres :

- l'Avenue Victor Hugo où les aménagements actuels ne sont pas satisfaisants en particulier aux heures de pointe et que nous souhaiterions donc voir mise en sens unique et opposé à celui de l'avenue Maurice Faure afin de permettre la mise en place d'une large voie cyclable dans chaque sens et indépendante des trottoirs,
- l'Avenue de Romans à mettre en sens unique du giratoire de l'avenue de l'Yser à celui de Valence 2 (boulevards JFK et Gustave André), pour permettre la mise en place d'une bande cyclable plus large dans un sens et d'une voie bus vélo dans le sens opposé au trafic automobile.

A noter que l'avenue de Romans est une avenue particulièrement stratégique pour les cyclistes entre le centre-ville et Valence le haut, contrairement au boulevard Gustave André.

Rue Barnave

La rue Barnave est un axe privilégié par les cyclistes pour accéder à la zone du Parking relais Pompidou et à Valence 2. Cette rue, de par la faiblesse du trafic automobile et sa pente modérée, est une alternative à l'axe des avenues de Verdun et Gustave André, beaucoup moins sûres et avec une pente raide. La zone de partage de la partie basse de la rue Barnave mériterait d'être mieux signalée et éventuellement étendue. Des aménagements sont à prévoir dans les parties les plus étroites.

Axe stratégique VRD Saint Péray - Chabeuil

Il existe actuellement une signalisation correspondant à un parcours globalement satisfaisant sur sa partie drômoise à l'exception de certains points noirs

Pont Mistral

Le passage entre Valence et Guilherand-Granges est très fréquenté, REVV ayant compté plus de 1000 cyclistes par jour sur le pont. Nous constatons qu'actuellement pour se croiser les piétons descendent du trottoir sur les bandes cyclables, aussi très utilisées. Nous proposons donc d'élargir chacune des bandes cyclables pour en faire des voies bus vélos en condamnant une voie de circulation.

Rue des Alpes / Faventines

L'élargissement de la bande cyclable rue des Alpes et le traitement d'un certain nombre de points noirs en particulier un peu avant (après la convergence avec la rue des Alpes) et après l'arrivée au Lycée Camille Vernet et dans l'autre sens avant le croisement avec la rue Berthelot sont nécessaires.

Chemin et Rue de La Forêt

Dans le sens de la montée (après avoir quitté l'avenue Faventines) la sécurisation du trafic vélos pourrait se faire en passant en zone 30. Plus loin la bande cyclable disparaît au profit de logos cycles étroits qu'il faudrait remplacer par des bandes cyclables dans chaque sens et une circulation alternée sur une seule voie (avec sens prioritaire) pour les voitures. C'est le cas entre l'impasse et la rue Barthelemy de Laffemas et ensuite entre le chemin des Huguenots et le giratoire reliant le chemin Joseph Astier et la rue René Simonet.

Boulevard Santy et Pierre Tezier

Ce secteur ne dispose pas d'itinéraires cyclables, les trottoirs sont étroits et encombrés. Ils desservent l'hôpital et de nombreux secteurs d'emplois. Là aussi des bandes sont nécessaires pour inciter à se déplacer à pied et à vélo. Il en va de même entre le Crédit Agricole et l'accès au parc d'activités de Lautagne.

Avenue de Provence

Cette avenue correspond au tracé de l'ancienne Nationale 7 et connaît un trafic automobile très important. Elle est d'ordinaire déconseillée aux cyclistes à cause de la vitesse limitée à 70 km/h pour les voitures, sans aucun aménagement cyclable. Pourtant cet axe présente un intérêt pour relier le centre de Valence et de la basse ville aux secteurs sud des quartiers de Valensole, de la Maladière ou du pont des Anglais..

Dans le cadre du dé-confinement cette avenue offre un terrain idéal pour créer des pistes cyclables séparées du trafic, à condition de limiter la vitesse autorisée à moins de 50 km/h et en réduisant la largeur des 2 voies.

Avenue de Verdun

La présence de nombreux services, activités, et logements en fait lieu très passant et les piétons et les cyclistes ont trop peu d'espace pour circuler. Le trottoir n'est pas assez large et une voie de circulation pourrait être neutralisée pour calmer le trafic automobile en faisant de la place pour les vélos.

Avenue du Président Herriot

L'absence de bande cyclable sur cette avenue engendre une absence de continuité cyclable entre une partie du centre-ville et l'avenue de Verdun et la rue Barnave . La réalisation d'une bande cyclable est absolument nécessaire. Cela est assez simple dans le sens entrant. Dans l'autre sens il sera sûrement nécessaire de recourir à des logos vélo au centre de la voie entre la sortie du parking Qpark et la rue Quiot.

Accès à la zone des Couleures et à Rovaltain

Le traitement des points précédents permettra d'accéder jusqu'à Valence 2 et au quartier du Stade Pompidou. A partir de là des piétons et des cyclistes cheminent actuellement sans aucun aménagement dédié jusqu'à la zone commerciale des Couleures. La mise en place d'aménagements tactiques doit être l'occasion de remédier à cette grave lacune sans attendre les travaux de réaménagement du giratoire des Couleures, à propos des quels nous avons exprimé notre désaccord.

Il est de même nécessaire de traiter l'accès cyclable sécurisé à la zone de Rovaltain.