

Journée mondiale des transports durables de l'ONU¹
Marche et Vélorution du 26 novembre 2023

Dossier de presse

**Privilégier les transports durables :
Des bénéfices pour soi, pour les autres et pour la planète**

Des bénéfices pour soi et pour les autres

CONTRE la sédentarité et POUR l'activité physique

95% de la population française ne bougerait pas assez². L'insuffisance d'activité physique est à l'origine de surpoids et d'obésité mais aussi la cause principale de nombreux cancers et maladies cardiovasculaires, qui représentent plus de 55% des 550 000 décès annuels en France³.

A contrario, l'activité physique « *diminue les risques de maladies cardiovasculaires, d'obésité, de certains cancers et de diabète de type 2. Pratiquée quotidiennement, elle a des effets favorables sur la santé osseuse et réduit le risque de développer une maladie d'Alzheimer ou de Parkinson* ». Elle a également des « *effets positifs sur le moral et réduit les risques de dépression et d'anxiété* »⁴.

Le manque d'activité physique ne touche pas que les adultes. **Depuis 40 ans, les enfants ont perdu près de 25% de leur capacité cardio-vasculaire⁵.**

« *En 1971, un collégien courait 600 mètres en 3 min, en 2013 pour cette même distance, il lui en faut 4. Quand on sait que l'endurance est l'un des meilleurs marqueurs d'une bonne santé cardiovasculaire, il est temps de recommencer à bouger !* » Professeur François Carré, cardiologue au CHRU de Rennes et membre de la Fédération Française de Cardiologie

Enfin, dans une étude récente⁶, des chercheurs américains ont démontré un lien direct entre la pratique d'une activité physique régulière et une meilleure défense de notre système immunitaire.

¹ <https://www.un.org/fr/observances/sustainable-transport-day>

² <https://www.anses.fr/fr/content/manque-d%E2%80%99activit%C3%A9-physique-et-exc%C3%A8s-de-s%C3%A9dentarit%C3%A9-une-priorit%C3%A9-de-sant%C3%A9-publique>

³ <https://presse.inserm.fr/franciliens-transports-en-commun-champions-de-lactivite-physique-au-quotidien/25105/>

⁴ <https://www.mangerbouger.fr/l-essentiel/les-recommandations-sur-l-alimentation-l-activite-physique-et-la-sedentarite/augmenter/augmenter-l-activite-physique>

⁵ <https://www.fedecardio.org/presse/les-enfants-ont-perdu-25-pour-100-de-leur-capacite-cardiovasculaire/>

⁶ <https://hms.harvard.edu/news/some-benefits-exercise-stem-immune-system>

Le vélo et l'usage des transports en commun contribuent de manière significative à l'activité physique de leurs usagers⁷. Ainsi, en Ile de France, un cycliste fait en moyenne 48 minutes d'activité physique par jour. C'est 27 minutes pour un usager des transports en commun, 16 minutes pour un piéton, 8 minutes pour un automobiliste.

L'entourage des enfants (parents, grands-parents, enseignants) a également un rôle primordial à jouer au quotidien pour préserver leur hygiène de vie et lutter contre la sédentarité. Plutôt que la voiture, il est préférable d'inciter l'enfant à marcher pour aller à l'école.

CONTRE la pollution atmosphérique

En France, 40 000 décès annuels sont attribuables à l'exposition aux particules fines et près de 7 000 décès sont attribuables à l'exposition au dioxyde d'azote⁸.

14% des émissions de particules fines dans l'air proviennent des transports⁹ dont la moitié est générée par les voitures (essentiellement par l'échappement de combustibles brûlés et l'usure des routes, des freins et des pneus). Les transports représentent également 53% des émissions d'oxydes d'azote¹⁰.

En Auvergne-Rhône-Alpes, 4 300 et 2000 décès seraient dus aux particules fines (PM2,5) et au dioxyde d'azote¹¹.

POUR la sécurité routière

En 2022, 3 550 personnes ont perdu la vie dans un accident de la route¹² retrouvant des niveaux similaires aux années 2018 et 2019 pré-covid. Parmi les tués : 488 piétons 245 cyclistes et 35 usagers d'engins de déplacements personnels motorisés (EDP-m).

99,8% des piétons l'ont été dans une collision avec un véhicule motorisé¹³.

Par ailleurs, un piéton a seulement 20% de chance de survie dans un choc avec un véhicule roulant à 60km/h contre 53 % à 50 km/h et surtout 95% à 30km/h¹⁴.

Ainsi, dans son Plan mondial pour la sécurité routière 2021-2030 (p.20), l'Organisation mondiale de la santé (OMS) recommande d'abaisser les limitations de vitesse à 30 km/h dans les villes :

« Dans les zones urbaines à forte densité de population, de solides données factuelles montrent que même lorsque les routes et les véhicules sont bien conçus, il est impossible de garantir la sécurité de tous les usagers de la route lorsque les vitesses excèdent 30 km/h, vitesse dont on sait qu'elle est sûre. C'est la raison pour laquelle dans les zones urbaines caractérisées par le mélange prévisible type

⁷ <https://presse.inserm.fr/franciliens-transports-en-commun-champions-de-lactivite-physique-au-quotidien/25105/>

⁸ <https://www.santepubliquefrance.fr/determinants-de-sante/pollution-et-sante/air/documents/enquetes-etudes/impact-de-pollution-de-l-air-ambiant-sur-la-mortalite-en-france-metropolitaine.-reduction-en-lien-avec-le-confinement-du-printemps-2020-et-nouvelle>

⁹ <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/les-rejets-de-polluants-dans-lair-2021>

¹⁰ https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/23028_PREPA_BATweb_0.pdf

¹¹ <https://www.santepubliquefrance.fr/presse/2021/pollution-de-l-air-en-region-auvergne-rhone-alpes-premiere-evaluation-quantitative-de-l-impact-sur-la-sante-a-l-echelle-regionale>

¹² <https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/etat-de-linsecurite-routiere/bilans-annuels-de-la-securite-routiere/bilan-2022-de-la-securite-routiere>

¹³ https://www.liberation.fr/societe/998-des-pietons-tues-en-france-en-2022-lont-ete-par-un-conducteur-de-vehicule-motorise-20231021_CNZEJERNREWTNDRRD3SDKB7HA/

¹⁴ <https://www.preventionroutiere.asso.fr/le-risque-de-la-vitesse/>

d'usagers de la route (voitures, cyclistes, motocyclistes et piétons), la vitesse doit être limitée à 30 km/h à moins que de solides données probantes permettent d'envisager des limites de vitesse supérieures. »

CONTRE les nuisances sonores

L'ADEME estime le coût social total du bruit en France à 147,1 milliards d'euros chaque année. Les deux-tiers (66,5%) sont liés aux transports : le bruit routier représente 54,8% des coûts, le bruit ferroviaire 7,6% et le bruit aérien 4,1%¹⁵.

Pour ce secteur des transports, les coûts sanitaires non marchands (notamment perturbations du sommeil, gêne, maladies cardiovasculaires, obésité, troubles de la santé mentale) représentent 92 milliards d'euros, auxquels s'ajoutent environ 81 millions d'euros pour les coûts sanitaires marchands (hospitalisation et médication). Les coûts non sanitaires représentent quant à eux 5,8 milliards d'euros (dont près de 80% liés aux pertes de productivité, le reste provenant de la dépréciation immobilière)¹⁶.

En Europe, l'exposition à long terme au bruit ambiant provoque 12 000 décès prématurés et contribue à l'apparition de 48 000 nouveaux cas de cardiopathie ischémique chaque année. 22 millions de personnes en Europe souffrent de nuisances sonores chroniques¹⁷. Deux études menées pendant 15 ans auprès de personnes résidant depuis longtemps à Toronto, au Canada, ont révélé que l'exposition au bruit de la circulation routière augmentait les risques d'infarctus du myocarde aigu et d'insuffisance cardiaque congestive, de même que l'incidence du diabète sucré de 8 % et de l'hypertension de 2 %¹⁸.

Des bénéfices pour la planète et l'humanité toute entière

CONTRE le dérèglement climatique

Selon le rapport 2023 du Lancet Countdown issu des travaux de 114 chercheurs¹⁹, le nombre de personnes de plus de 65 ans mortes à cause de la chaleur a augmenté de 85 % depuis le début des années 1990 ; si le changement climatique n'avait pas lieu, cette hausse n'aurait été que de 38 %²⁰.

Le scénario d'un réchauffement planétaire de 2 degrés à la fin du siècle mènerait 4,7 fois plus de personnes à mourir sous l'effet de la chaleur extrême sur Terre d'ici à 2050²¹.

520 millions de personnes supplémentaires se retrouveraient en insécurité alimentaire modérée ou grave d'ici au milieu du siècle. Dans le même temps, les maladies infectieuses propagées par les moustiques continueraient à se répandre dans de nouvelles zones, la transmission de la dengue bondissant par exemple de 36 %. Face à ces multiples conséquences du changement climatique, plus d'un quart des villes étudiées par les chercheurs nourrissent la crainte de systèmes de santé débordés.

¹⁵ <https://librairie.ademe.fr/air-et-bruit/4815-cout-social-du-bruit-en-france.html>

¹⁶ <https://librairie.ademe.fr/air-et-bruit/4815-cout-social-du-bruit-en-france.html>

¹⁷ <https://www.eea.europa.eu/publications/environmental-noise-in-europe>

¹⁸ <https://www.unep.org/fr/resources/frontieres-2022-bruit-flammes-et-decalages>

¹⁹ [https://www.thelancet.com/journals/lancet/article/PIIS0140-6736\(23\)01859-7/fulltext](https://www.thelancet.com/journals/lancet/article/PIIS0140-6736(23)01859-7/fulltext)

²⁰ https://www.lemonde.fr/planete/article/2023/11/15/le-lancet-countdown-mesure-les-effets-alarmants-du-changement-climatique-sur-la-sante_6200101_3244.html

²¹ https://www.liberation.fr/environnement/avec-2-degres-de-plus-la-mortalite-liee-a-la-chaleur-extreme-va-etre-multipliee-par-cinq-dici-a-2050-20231115_T7LRWA7ZSBGKRKWHUAZORRIITE/

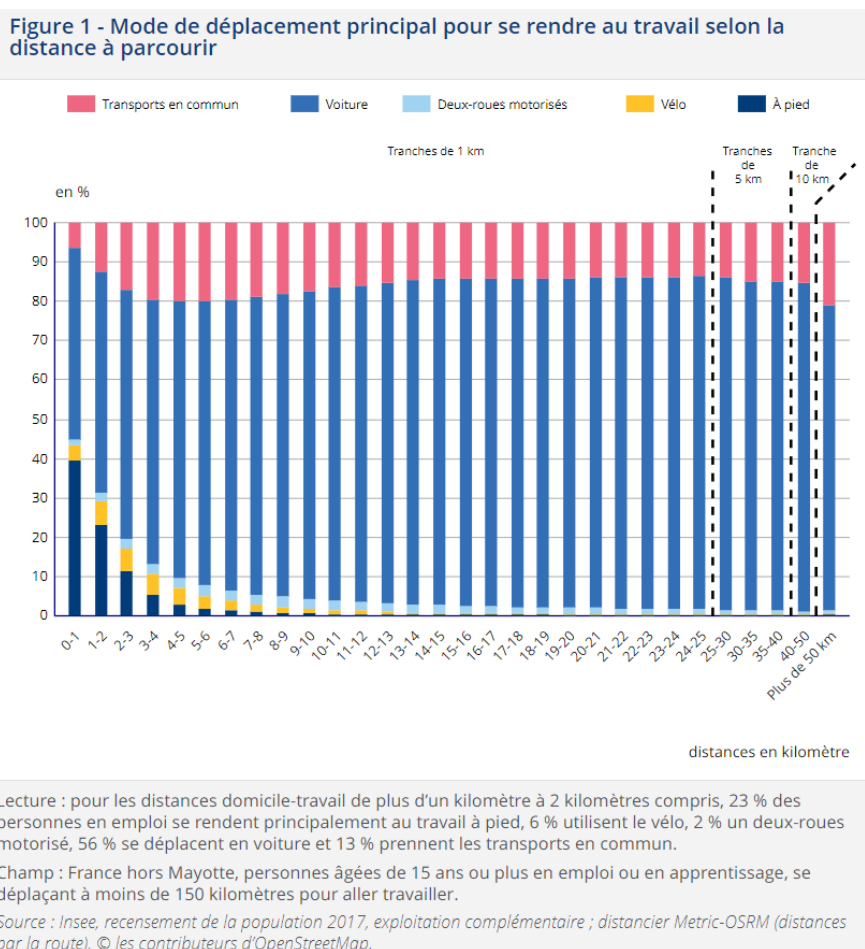
Le réchauffement du climat mondial dû aux activités humaines est un fait établi, faisant de la décennie 2011-2020 la plus chaude depuis environ 125 000 ans. En 2019, la concentration de CO2 dans l'atmosphère a atteint 410 ppm en moyenne, un taux qui n'avait pas été atteint depuis 2 millions d'années²².

Les transports participent significativement aux émissions de gaz à effet de serre.

En 2022, les émissions françaises du secteur des transports ont augmenté de 2,3% en contradiction avec les objectifs de l'Accord de Paris. Les transports représentent ainsi 32% des émissions françaises et constituent le premier poste émetteur²³. Plus de la moitié est imputable aux voitures individuelles.

Or, 48% des trajets domicile-travail qui font moins d'1km sont réalisés en voiture, cette part augmente à 56% pour les trajets compris entre 1 et 2 km, 63% pour ceux entre 2 et 3 km²⁴.

Pour parcourir 2km, il faut moins de 30 minutes à pied et moins de 10 minutes en vélo.



Une réduction de l'usage des véhicules individuels est donc aujourd'hui indispensable pour réduire les émissions du secteur. Cela passe par un changement des comportements mais aussi par des aménagements piétonniers et cyclables sécurisés en complément d'une offre de transport en commun efficace pour les trajets du quotidien (bus, tram, TER) ou pour ceux réalisés sur de longues distances (Intercités, TGV).

²² https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/20250_4pages-GIEC-2.pdf

²³ <https://www.hautconseilclimat.fr/publications/rapport-grand-public-2023/>

²⁴ <https://www.insee.fr/fr/statistiques/5013868>

POUR la préservation des ressources

Pour décarboner les transports, le passage de véhicules thermiques à des véhicules électriques apparaît nécessaire. Mais si le bilan carbone des véhicules électriques est largement meilleur que celui des véhicules thermiques, il n'est pas nul contrairement à ce que laisserait penser certaines publicités et l'électrification massive n'est pas neutre, particulièrement sur les ressources en matériaux.

La construction de voitures électriques consomme 2,2 fois plus de métaux critiques (lithium, cobalt, nickel, cuivre, ...) qu'une voiture thermique, principalement pour les batteries²⁵.

Or, l'extraction de ces matériaux présente à la fois des enjeux environnementaux, sociaux et géopolitiques.

Comme l'écrit Aurélien Bigo, Chercheur indépendant associé à la Chaire énergie et prospérité, dans son livre Voitures²⁶ :

« L'avenir de la voiture est électrique, mais la voiture n'est pas l'avenir de notre mobilité ».

Afin de répondre à tous ces défis, les pouvoirs publics doivent proposer des alternatives crédibles au tout-voiture.

Cela passe par un **rééquilibrage de l'espace public** en faveur des mobilités actives, des transports en commun, de la nature en ville au détriment de l'espace dévolu à l'automobile **POUR un urbanisme durable et POUR un cadre de vie désirable favorisant le lien social.**

Les actions proposées pour atteindre ces objectifs :

- Réduire la place de la voiture dans l'espace public, limiter la vitesse à 30km/h en zone urbaine, supprimer la circulation de transit au sein des quartiers résidentiels ;
- Aménager des trottoirs circulables de part et d'autre de la chaussée et accessibles à tous, , particulièrement aux personnes en situation de handicap, aux personnes âgées, aux parents avec poussette, ... ;
- Rendre piétonniers les centres villes, développer un réseau piéton à travers les enclaves urbaines pour (re)mailler le territoire à l'échelle des piétons, installer des bancs le long des cheminements piétonniers notamment pour permettre aux personnes âgées de se reposer lors de leurs trajets ;
- Créer des aménagements cyclables sécurisés : un enfant de 10 ans devrait pouvoir se rendre à l'école à vélo sans risquer de se faire renverser ;
- Offrir une offre de transports en communs (tram, bus, TER, intercités) accessible, fiable et suffisante en qualité et quantité ;
- Aménager des zones « pacifiées », véritables lieux de vie et de lien social à l'échelle du quartier ;
- Créer ou préserver des îlots de fraîcheur, végétaliser les abords des trottoirs ou des pistes cyclables permettant de mieux supporter les canicules.

²⁵ <https://www.wwf.fr/vous-informer/actualites/metaux-critiques-le-wwf-france-alerte-sur-les-suv-electriques>

²⁶ Collection Fake or not – Tana éditions

Pourquoi une marche et une vélorution à Chamalières ?

Chamalières, « Ville de référence et d'innovation », « Ville santé OMS », « Ville Amie des Enfants » et « Ville amie des aînés », « Ville village » est la plus dense d'Auvergne (4 561 hab. / km²).

Fort de ces « arguments », la Ville de Chamalières pourrait s'engager sur les mobilités actives et les transports en commun pour proposer des alternatives au tout-voiture et ainsi offrir des quartiers plus agréables à vivre et plus sûrs.

Malgré la dernière place régionale de sa catégorie au classement des villes cyclables de la FUB et des retours peu favorables en tant que piétons, la Ville de Chamalières ne paraît pas vouloir s'engager en faveur des alternatives au-tout voiture :

- De nombreux véhicules en transit circulent dans les ruelles de l'hypercentre où se côtoient jeunes enfants, personnes âgées ou à mobilité réduite et SUV.
- Quasiment pas d'aménagements cyclables sécurisés, y compris lorsque la largeur de la voirie le permet.
- Trop souvent, les rénovations de voirie :
 - sont réalisées en méconnaissance du Code de l'environnement qui impose la création d'aménagements cyclables,
 - ou proposent des trottoirs difficilement accessibles aux personnes en situation de handicap, aux personnes âgées, aux parents avec poussette, ...
- Une place disproportionnée accordée à la voiture dans l'espace public tant en voies de circulation qu'en places de stationnement.
- Dans le cadre d'Inspire, seuls les quais de bus de l'Avenue de Royat seront aménagés pour préserver 2 voies de circulation automobiles et 2 rangées de stationnement : pas de site propre pour les bus, pas d'aménagements cyclables, une opposition à la mise en site propre partielle de l'avenue de Royat ainsi que de l'avenue Bergougnan de Clermont-Ferrand²⁷.

Par ailleurs, la gare de Chamalières-Royat se trouve sur la ligne SNCF Clermont-Volvic comportant 2 autres arrêts dans la métropole : Durtol et La Rotonde. Ces 3 arrêts pourraient constituer une alternative permettant aux habitants de l'ouest de la métropole, voire au-delà, d'accéder aisément aux facultés, au quartier de la gare de Clermont-fd ou à d'autres destinations en correspondance.

Malheureusement, l'offre est famélique particulièrement aux heures de pointe où seuls 2 trains circulent (dans chaque sens) entre 6h00 et 9h00 ou entre 17h00 et 19h00.

²⁷ <https://www.facebook.com/63400Chamalieres/videos/1305117697031630/?mibextid=YxdKMJ>

Idées reçues

A Chamalières, le dénivelé est trop important pour faire du vélo

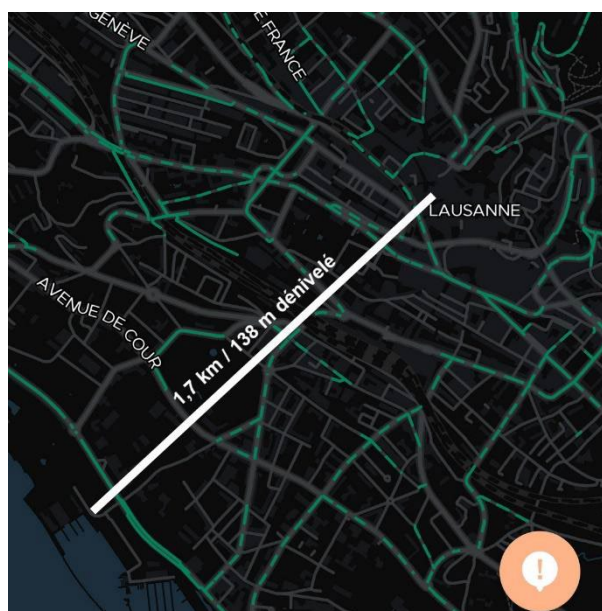
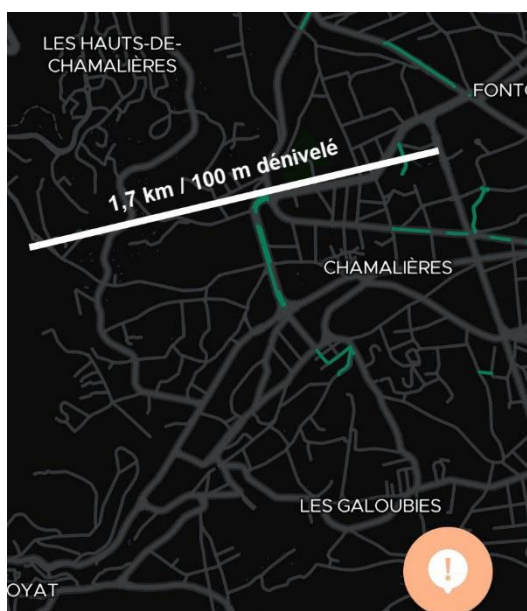
Comparons le dénivelé de Chamalières

- 17 196 habitants au sein d'une métropole de 295 821 habitants,
- une densité de 4 561 hab. / km²,

et celui de Lausanne

- 438 438 habitants,
- une densité de 3 418 hab. / km²,

ainsi que les infrastructures cyclables telles qu'elles ressortent de l'application GeoVelo :



Le dénivelé ne semble pas être un problème en Suisse.

Par ailleurs, la démocratisation des vélos à assistance électrique permet aujourd'hui aux moins sportifs de franchir des dénivelés importants.

Les personnes âgées ne peuvent pas faire de vélo

Aux Pays-Bas, la tranche d'âge qui pratique le plus le vélo par semaine est ...
 ... celle des 65-69 ans (94 minutes par semaine),
 devant celle des 60-64 ans (89 minutes),
 puis celle des 70-74 ans (88 minutes)²⁸.

Pratiquer le vélo au-delà de 60 ans n'est donc pas un problème de capacités mais de culture.

Health Economic Assessment Based on Time Spent Cycling and Mortality Rates of the Dutch Population Between 20 and 90 Years: 2010–2013

Age Group, Years	Input Data		Outcome HEAT Approach			Life-Table Calculation Results	
	Average Weekly Minutes of Cycling per Person	Population (x 1000)	Average Annual Mortality Rate per 100 000 Population	Mortality Rate Reduction, % ^a	No. of Deaths Prevented per Year ^b	Annual Benefit of Current Dutch Cycling, Billion € ^c	Increase in Average Life Expectancy ^d
20–29	73	2 058	31	7.3	47	0.1	0.01
30–39	69	2 087	53	6.9	77	0.2	0.02
40–49	69	2 573	135	6.9	241	0.7	0.03
50–59	79	2 320	390	7.9	715	2.0	0.08
60–64	89	1 071	757	8.9	719	2.0	0.07
65–69	94	872	1 232	9.4	1 009	2.8	0.09
70–74	88	652	1 963	8.8	1 127	3.2	0.10
75–79	73	507	3 422	7.3	1 274	3.6	0.09
80–84	36	369	6 328	3.6	842	2.4	0.05
85–90	24	216	11 663	2.4	606	1.7	0.03
Total or average	74	12 725	878	7.4	6 657	18.6	0.57

En septembre, une dame de 77 ans s'est inscrite à l'auto-école de Vélocité63 pour gagner en autonomie, être moins dépendante de sa voiture et pratiquer un peu d'activité physique.

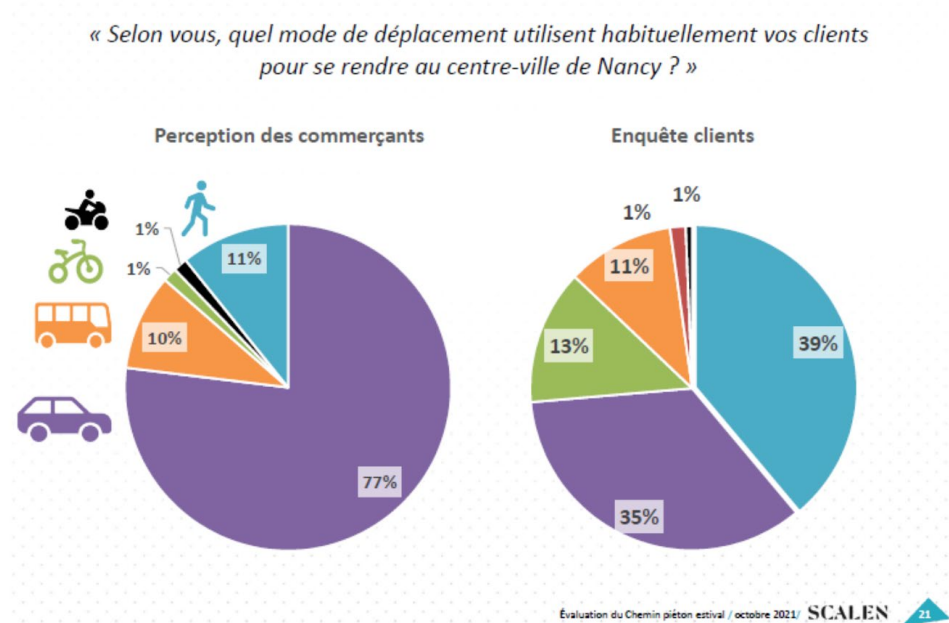
²⁸ <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC4504332/>

« No parking, no business »

« Le modèle “no parking no business” est ancré très profondément. C'est une croyance, c'est un mantra »²⁹. Il a servi de base au développement des hypermarchés en périphérie des grandes villes. Mais cette « règle » a 70 ans...

Aujourd'hui, de très nombreuses études³⁰ démontrent que la piétonnisation des centres villes augmente le chiffre d'affaires des commerces de la zone mais aussi que les commerçants sur-estiment la part des automobilistes dans leur clientèle.

Une étude réalisée en 2021³¹ à Nancy confirme à nouveau cet état de fait :



Quelques éléments marquants du tweet³² de Mathieu Chassignet, Ingénieur mobilités durables, sur cette étude :

« La clientèle y est très locale : 57% des clients vivent à Nancy et 89% dans le Grand Nancy. 78% des clients se disent favorables à une nouvelle aire piétonne, 68% des riverains.

Les réponses dépendent du moyen de déplacements utilisé mais même les clients qui sont venus en voiture sont majoritairement favorables à la piétonnisation... »

A Ajaccio, 72 000 habitants, où l'automobile est omniprésente, une expérimentation de piétonnisation de 5 rues a été menée. 84% des commerçants ont vu leur activité augmenter fortement ou très fortement, 80% des répondants estiment que la qualité de vie a été améliorée tout comme la convivialité (82%)³³.

Voir également en ce sens, le [fil twitter](#) de Mathieu Chassignet, intitulé « Quartiers apaisés, la mort du commerce ? »³⁴.

²⁹ [David Mangin, architecte sur France culture le 25 juin 2021](#)

³⁰ <https://www.lettreducadre.fr/article/trop-de-voitures-moins-de-business.48760>

³¹ <https://rue-avenir.ch/wp-content/uploads/2022/05/2021-enquete-scalen-Nancy-pieton.pdf>

³² https://twitter.com/M_Chassignet/status/1523944768333651968

³³ https://www.ajaccio.fr/Bilan-de-la-pietonnisation-du-centre-historique-d-Ajaccio_a11116.html

³⁴ https://twitter.com/M_Chassignet/status/1583007901752623104

Les double-sens cyclables en zone 30 sont dangereux

Selon le ministère de l'intérieur, ce n'est pas le cas (réponse publiée dans le JO Sénat du 25/04/2019 - page 2286)³⁵ :

« Après plus de dix ans de retour d'expérience, les différentes études conduites sur le sujet concluent au fait que les doubles sens cyclables n'augmentent pas l'accidentalité cycliste et contribuent au contraire à la sécurité des cyclistes, notamment du fait que la vitesse moyenne des véhicules tend à diminuer en présence d'un double sens cyclable ».

Selon le CEREMA non plus : « Les résultats d'un bilan des doubles-sens cyclables publié par la ville de Paris confirment ce qui a déjà été observé dans d'autres villes : le double- sens cyclable n'est pas un aménagement dangereux »³⁶.

période	année	Avant/après l'application de la mesure	Nombre d'accidents	Nombre de blessés légers	Nombre de blessés graves
1	1 ^{er} /09/2007 à 31/08/2008	Avant	30	25 cyclistes 5 piétons	2 cyclistes -
2	1 ^{er} /09/2008 à 31/08/2009	Avant	42	36 cyclistes 5 piétons 3 usagers 2 RM	- - -
3	1 ^{er} /09/2010 à 31/08/2011	Après	30	25 cyclistes 5 piétons 1 usagers 2 RM	- 1 piéton -

Pour rappel les contresens cyclables permettent aux cyclistes d'éviter :

- des détours (encore plus gênants à vélo qu'en voiture, puisqu'ils imposent un effort physique supplémentaire);
- dans certains cas, des rues ou des carrefours dangereux.

En outre, le cycliste à contresens bénéficie des avantages de sécurité suivants :

- il peut établir un contact visuel avec l'automobiliste et contrôle donc mieux la situation que lorsqu'il roule dans le même sens que celui-ci ;
- le conducteur de la voiture est assis à gauche, c'est-à-dire du côté où s'effectue le croisement. Plus proche du cycliste que lors d'un dépassement, il évaluera plus facilement l'espace nécessaire dans une rue étroite ;
- en cas d'accident dû à l'ouverture intempestive d'une portière, les conséquences pour le cycliste seront souvent moins graves que lorsqu'il roule dans le sens du trafic (le cycliste ne court aucun risque de se blesser au tranchant de la portière, et celle-ci aura tendance à se refermer sous le choc qui sera donc moins rude);
- enfin, même dans les cas où l'automobiliste ne peut pas voir arriver le cycliste à contresens, le cycliste pourra le plus souvent entendre arriver le véhicule à moteur avant de le voir, et pourra donc anticiper une manœuvre d'évitement.³⁷

³⁵ <https://www.senat.fr/questions/base/2018/qSEQ180303549.html>

³⁶ <https://www.cerema.fr/fr/actualites/doubles-sens-cyclables-paris-evaluation-concluante>

³⁷ https://www.gracq.org/sites/default/files/etat_des_lieux_sul_-_mars_2010_0.pdf

Une zone 30 est un aménagement cyclable

Selon l'article L. 228-2 du Code de l'environnement³⁸ applicable depuis le 27 décembre 2019, sont des aménagements cyclables :

- les pistes cyclables,
- les bandes cyclables,
- les voies vertes,
- les zones de rencontre,
- pour les chaussées à sens unique à une seule file, un marquages au sol.

Ils doivent être mis en place « à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines ».

Au sens du Code de l'environnement, une zone 30 ne constitue donc pas un aménagement cyclable lors de la rénovation de voiries.

Un marquage au sol non plus, à l'exception des chaussées à sens unique à une seule file.

Les zones 30 peuvent néanmoins être une alternative pour les voies à faible trafic automobile et cycliste.

³⁸ https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000039784686/

Nos revendications pour Chamalières

⇒ Pour la **sécurisation du rond-point du Boulevard Berthelot** partagé entre Chamalières et Clermont-Ferrand où les piétons risquent leur vie quotidiennement (un mort en octobre dernier, des refus extrêmement nombreux de priorité aux piétons), doublée d'une **réflexion sur la limitation des risques** dans le cadre du réaménagement lié à Inspire.

⇒ Pour un **rééquilibrage de l'espace public** en faveur des mobilités actives.

⇒ Pour des **trottoirs vraiment accessibles** de part et d'autre de la chaussée.

⇒ Pour la **neutralisation des places de stationnement non réglementaires** sur les voiries rénovées depuis le 27 décembre 2019.

⇒ Pour le respect de l'article L. 228-2 du Code de l'environnement qui impose la **mise en place d'aménagements cyclables lors d'une rénovation de voirie** (exemples récents d'aménagements non réalisés : avenue de la Gare, avenue de Beaulieu, rue Anatole France, avenue Jean Jaurès,...).

⇒ Pour la **généralisation des zones 30** conformément aux recommandations de l'OMS.

⇒ Pour la **mise en place systématique de doubles-sens cyclables** dans les rues à sens unique où la vitesse est limitée à 30km/h.

⇒ Afin de préserver au maximum le stationnement des riverains tout en permettant la création de bandes ou pistes cyclables et en dehors des axes à fort trafic et de transports en commun : **Pour le remplacement des doubles sens de circulation par des sens uniques avec doubles sens cyclable.**

⇒ Pour **l'interdiction de la circulation automobile rue du Languedoc** (sauf riverains).

⇒ Pour la **piétonnisation**, ou à défaut, **une véritable zone de rencontre** en hypercentre **visuellement matérialisée rappelant la priorité donnée aux piétons** et la suppression de places de stationnement suffisamment nombreuses sur le parking de Verdun.

⇒ Pour **l'aménagement de pistes cyclables sécurisées sur les principaux axes structurants de la Ville** : Avenue Bergougnan, Avenue Voltaire, Avenue Valéry Giscard d'Estaing, Boulevard Gambetta, Avenue Paul Bert, Avenue de Royat, ...

⇒ Pour la **création d'un parking public à destination des riverains et des clients du marché rue Saint André** (500 places) dès le déménagement de la Banque de France effectué.

⇒ Pour un **développement de l'offre ferroviaire** sur la ligne Clermont-Volvic, et de l'étoile ferroviaire clermontoise dans son ensemble.

Annexe

Le cadre législatif et réglementaire des cheminements piétonniers, passages piétons et aménagements cyclables

Arrêté du 15 janvier 2007 portant application du décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.

(...) En cheminement courant, (...) La largeur minimale du cheminement³⁹ est de **1,40 mètre libre de mobilier ou de tout autre obstacle éventuel**. Cette largeur peut toutefois être réduite à 1,20 mètre en l'absence de mur ou d'obstacle de part et d'autre du cheminement. (...)

Art. L. 118-5-1 du code de la voirie routière (applicable depuis le 27 décembre 2019)

Afin d'assurer la sécurité des cheminements des piétons en établissant une meilleure visibilité mutuelle entre ces derniers et les véhicules circulant sur la chaussée, **aucun emplacement de stationnement ne peut être aménagé sur la chaussée cinq mètres en amont des passages piétons**, sauf si cet emplacement est réservé aux cycles et cycles à pédalage assisté ou aux engins de déplacement personnel.

« Les dispositions du présent article sont applicables **lors de la réalisation de travaux d'aménagement, de réhabilitation et de réfection des chaussées**. Les travaux de mise en conformité doivent avoir été réalisés au plus tard le 31 décembre 2026. »

Article L. 228-2 du Code de l'environnement

Version en vigueur du 21 septembre 2000 au 27 décembre 2019	Version en vigueur à partir du 27 décembre 2019
<p>A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation.</p> <p>L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains (PDU), lorsqu'il existe.</p>	<p>A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements prenant la forme de pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, de marquages au sol, en fonction des besoins et contraintes de la circulation.</p> <p>Lorsque la réalisation ou la rénovation de voie vise à créer une voie en site propre destinée aux transports collectifs et que l'emprise disponible est insuffisante pour permettre de réaliser ces aménagements, l'obligation de mettre au point un itinéraire cyclable peut être satisfaite en autorisant les cyclistes à emprunter cette voie, sous réserve que sa largeur permette le dépassement d'un cycliste dans les conditions normales de sécurité prévues au code de la route.</p> <p>Le type d'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de mobilité, lorsqu'il existe.</p>

³⁹ comprendre : "trottoir"

