

Quelle avenue de Royat à Chamalières ?

Chamalières (prises de vues actuelles)



Avenue de Royat



Avenue de Royat



Avenue de Royat



Avenue des Thermes



Boulevard Berthelot

Pourquoi est-il incohérent de demander des stations C-Vélo dans le projet de la mairie ? Le danger numéro 1 des usagers cyclistes est la voiture. Il n'est pas logique de demander des stations de vélos qui ne seront pas utilisés car les habitants auront peur de faire du vélo si la ville n'est pas apaisée (trop de voitures). Il n'y a pas d'infrastructures cyclables sécurisées à Chamalières. Les rares bandes cyclables ne sont pas recommandées. C'est une des raisons pour lesquelles on n'ose pas circuler à vélo.

Quelle circulation automobile avec le projet du SMTC ? Les études du SMTC montrent que les reports de trafic n'engendreront pas d'embouteillages sur les rues parallèles car ces voiries sont sous-utilisées, et parce qu'il sera plus intéressant pour des automobilistes extérieurs de contourner Chamalières plutôt que d'y transiter.

L'avenue de Royat et le boulevard Berthelot seront plus apaisés, tout en ayant une augmentation des flux (forte augmentation de passagers du BHNS attendus, cyclistes et piétons).

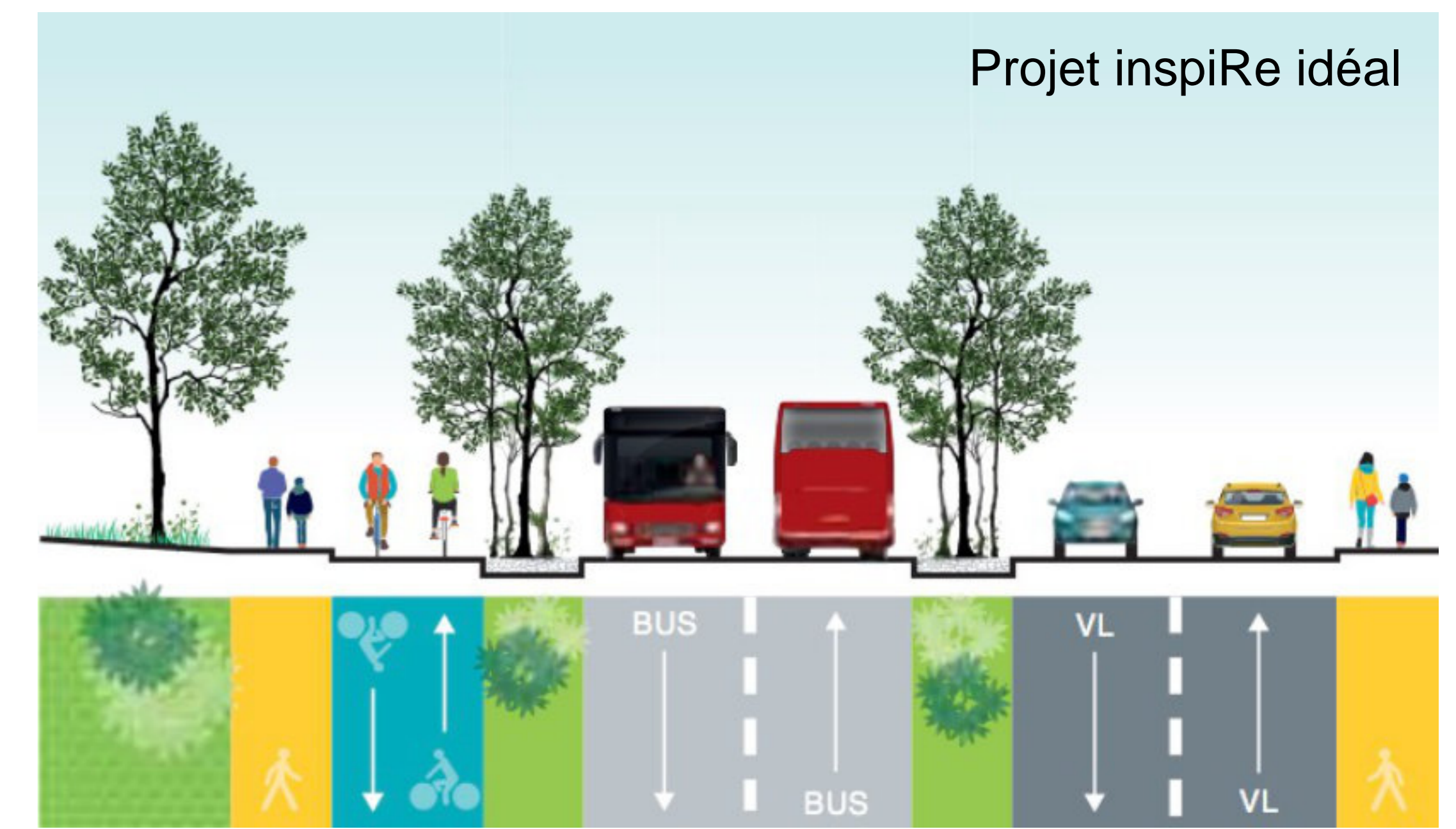
Quelle situation pour un riverain de l'avenue de Royat avec le projet du SMTC ? Pour les usagers automobilistes, il y a une petite augmentation de la durée (minime par rapport au trajet) de quelques minutes (à la sortie ou au retour). Les riverains se réapproprient la rue avec la baisse des nuisances sonores, l'amélioration urbaine favorise le bien-être, la re-découverte de son quartier, de la présence de commerces locaux pour certains. Les populations les plus fragiles ont aussi une amélioration du cadre de vie et de leur mobilité (enfants, personnes à mobilité réduite, seniors, cyclistes, ...)

Des riverains se rendent compte qu'un BHNS est pratique et régulier, d'autres réalisent que le vélo est plus rapide et plus sain que la voiture, il suffit de quelques voitures en moins pour fluidifier un quartier.

Pourquoi la pollution diminue ? L'allongement de quelques centaines de mètres pour des résidents est largement compensé par des changements de comportement d'une majorité d'automobilistes qui ne transitent plus par Chamalières ou qui auront une autre mobilité.

Pourquoi n'est-il pas cohérent de dire "les usagers actuels de la ligne B sont satisfaits, donc il ne faut pas rien changer" ? Une ligne BHNS est plus qualitative et performante qu'une ligne de bus classique. Le projet BHNS vise à ne pas rester en l'état (avec les conséquences sanitaires de pollutions, sédentarité des enfants...), mais de modifier les comportements comme ce fut le cas avec le tramway (dont l'augmentation du trafic fut exceptionnelle et prévisible).

Les villes ayant réduit la place de la voiture dans leurs artères majeures sont nombreuses, très rares sont les commerçants ou les riverains qui souhaiteraient revenir en arrière.



Principes d'insertion du BHNS envisagés le long des lignes B et C par le SMTC

- Sites propres (bidirectionnels)
- Sites propres (unidirectionnels)
- Sites antagonistes
- Sites banalisés

"Ce n'est pas parce que tout le monde ne peut pas se déplacer à Vélo qu'il ne faut pas permettre à tous ceux qui le souhaitent de le faire."



Information sur le projet inspiRe à Chamalières
Vélo-Cité 63