



Association reconnue d'intérêt général

☰ Centre des associations / 21, rue Jean Richepin / 63000 CLERMONT-FERRAND
☎ 06 72 98 68 29 / ✉ velocite63@free.fr - <http://www.velocite63.net>

RÉVISION DU PDU CONTRIBUTION DE VÉLO-CITÉ 63

SOMMAIRE

LE CONTEXTE	2
AVANTAGES DU VÉLO URBAIN	3
Pour le cycliste	3
Pour la collectivité	3
LES FREINS À L'UTILISATION DU VÉLO	4
LES OCCASIONS MANQUÉES DU PDU	6
QUELLES SOLUTIONS ?	7
Les aménagements cyclables	7
Le ralentissement de la circulation automobile	8
La réduction des possibilités d'utiliser l'automobile en ville	8
La réfection des voiries	9
L'incitation	9
La concertation	9
La budgétisation	9
RÉALISER LES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES STRUCTURANTS	10
Clermont-Ferrand	10
Agglomération de Riom	10
Sud	11
Nord	11
Est	12
Ouest	12
PAS SEULEMENT EN ZONE URBAINE ...	13

LE CONTEXTE

La part modale de l'automobile, dans les déplacements mécanisés au sein du grand Clermont, dépasse les 80 %. **D'importantes nuisances en découlent :**

- 🚲 pollution atmosphérique,
- 🚲 pollution sonore,
- 🚲 enlaidissement du paysage urbain,
- 🚲 congestion des voiries,
- 🚲 consommation excessive d'espace, au détriment des transports collectifs et des modes doux,
- 🚲 gaspillage d'énergie,
- 🚲 stress et agressivité,
- 🚲 sédentarité,
- 🚲 perte de temps,
- 🚲 ...

Elles menacent directement la **santé** des habitants, notamment aux deux extrémités de la vie, et dégradent la qualité de leur **cadre de vie**.

La pollution atmosphérique liée à l'utilisation abusive et exclusive de la voiture est souvent aggravée par une topographie en « cuvette » et le phénomène d'inversion de température, qui piègent les polluants. **À Clermont-Ferrand plus qu'ailleurs**, il est donc impératif et urgent d'adopter une politique volontaire et ambitieuse de réduction de la circulation automobile privative.

De plus, face à la **raréfaction des sources d'énergie fossiles**, le vélo se positionne comme un mode de déplacement légitime, utilisable par une majorité d'habitants. Dans le **respect des générations futures**, dans le but de maintenir durablement un service public de qualité (santé, police, courrier, secours, ... ont besoin de pétrole), les politiques publiques de déplacement doivent encourager la pratique des modes de transport économes en pétrole.

Faire appel au sens civique de la population n'est pas, pour Vélo-Cité 63, le fondement de cette politique. Elle doit en revanche s'appuyer sur une **réduction imposée et expliquée** des possibilités de circuler et de stationner avec son automobile en zone urbaine couplée avec une **offre efficace de solutions alternatives**, au premier rang desquelles se situent les transports collectifs et le vélo.

AVANTAGES DU VÉLO URBAIN

Les avantages du vélo urbain sont depuis longtemps unanimement reconnus :

POUR LE CYCLISTE

RAPIDE : le vélo permet des gains de temps, garantis sur pratiquement tous les trajets inférieurs à 5 km ; à vélo, on n'est jamais en retard au travail, au lycée, au match de rugby.

PRATIQUE : facile à garer, maniable, le vélo se faufile et accède sans difficulté à tous les recoins de l'espace urbain.

SAIN : entretien quotidien de l'appareil cardio-vasculaire, de la santé mentale et de la ligne ; la pratique du vélo urbain constitue un effort modéré, recommandé par l'Organisation mondiale de la santé (OMS). Les premiers coups de pédale sont peut-être pénibles, mais rapidement, l'organisme s'habitue et le vélo urbain révèle des capacités physiques insoupçonnées. La pratique du vélo urbain est en outre un enjeu de santé publique, contre le sur-poids, le stress, et les maladies cardio-vasculaires.

ÉCONOMIQUE : pas de carburant, pas d'entretien coûteux, prix d'achat raisonnable ; une étude rapide et simple permet de démontrer que le budget « vélo » est 40 fois inférieur au budget « voiture » (voir www.velocite63.net, rubrique « les études de Vélo-Cité 63 »).

ÉGALITAIRE : parce qu'il est bon marché, le vélo est accessible à tous, sans discrimination sociale ; il donne aux personnes en difficulté une autonomie et une mobilité qui peuvent leur permettre une réinsertion plus facile.

CONVIVIAL : le vélo ne confine pas son usager ; ouvert sur l'environnement urbain et humain, l'arrêt est toujours possible pour saluer quelqu'un et faire ses courses chez le commerçant du quartier.

POUR LA COLLECTIVITÉ

ÉCOLOGIQUE : le vélo ne rejette aucun gaz toxique.

RESPECTUEUX : le vélo respecte les autres usagers, notamment les piétons, les tympans des citoyens et les voiries (donc le contribuable).

DISCRET : faible consommation d'espace urbain.

ÉCONOMIQUE (encore !) : les aménagements cyclables sont peu onéreux à réaliser ; la collectivité fait des économies sur l'entretien des voiries et sur ses dépenses d'infrastructures routières ; pour un employeur, un(e) salarié(e) à vélo est un(e) salarié(e) à l'heure, moins souvent malade et une place de parking en moins à assumer.

RENTABLE : l'accessibilité des centre-ville est renforcée au bénéfice des commerçants et des activités culturelles.

LES FREINS À L'UTILISATION DU VÉLO

Malgré ses nombreux avantages, l'utilisation du vélo urbain reste marginale. Cette sous-utilisation est, dans un premier temps, due à une série d'idées reçues – hélas partagées par certains de nos décideurs - :

« LE VÉLO, C'EST FATIGANT »

Lors des premiers coups de pédale, sans doute ; mais le vélo améliore la condition physique, le dérailleur nous aide et la vitesse de 20 km/h s'atteint sans effort. Et puis, le vélo urbain, ce n'est pas le tour de France ! On peut dans une côte pousser son vélo et se laisser porter dans la descente.

« LE VÉLO, C'EST LENT »

Jusqu'à 5 km de parcours urbain, le vélo rivalise avec la voiture. Le cycliste urbain ne perd pas de temps à chercher une place de stationnement et peut très souvent garer sa bicyclette devant le lieu de destination.

« LE VÉLO C'EST RINGARD »

Alors les Scandinaves, Hollandais, Suisses, Allemands et Italiens sont ringards.

« LE VÉLO EST TRIBUTAIRE DES INTEMPÉRIES »

Vrai ! Mais combien de jours par an la météo empêche-t-elle vraiment de pédaler ? La pluie ? Il existe des capes intégrales. La forte chaleur ? Passer sur petit plateau ! Le grand froid ? Pédaler réchauffe ! C'est dans les pays du nord de l'Europe, où la météo est souvent exécrable, que les densités de cyclistes urbains sont les plus élevées.

« EN VÉLO, ON RESPIRE LES GAZ D'ÉCHAPPEMENT »

Les polluants sont plus lourds que l'air. Ils stagnent donc au ras du sol. Or, le cycliste est plus en hauteur que l'automobiliste. De plus, dans l'air, les polluants sont brassés et en partie dilués ; dans l'habitacle d'une voiture, ils sont piégés. Enfin, le cycliste ne reste pas bloqué dans le trafic, derrière un pot d'échappement : il se faufile !

« EN VÉLO, ON NE PEUT RIEN TRANSPORTER »

Les paniers de guidon permettent de transporter sans soucis 4 kg de charge. Les sacoches arrières sont encore plus résistantes. Les sièges enfants transportent une progéniture (ou des courses) jusqu'à 20 kg. Il existe aussi des remorques, qui peuvent porter une charge de 36 kg. Le cycliste urbain fait ses courses chez les commerçants, plus souvent, plus légèrement et avec plus de lien social.

« LES VÉLOS, ÇA SE VOLE »

Vrai ! Sauf si on prend quelques précautions, comme acquérir un antivol en «U», attacher toujours à un objet fixe, dans un endroit de passage, même pour 1 mn, éviter de rouler avec un vélo sophistiqué et rutilant (tentant).

« J'HABITE TROP LOIN DE MON LIEU DE TRAVAIL »

Le train + vélo est gratuit sur tous les trains express régionaux (TER). Entre Clermont-Ferrand et Vichy, le train + vélo est plus rapide que la voiture. On peut aussi monter son vélo dans le tramway.

Mais l'inconvénient le plus fréquemment cité par nos concitoyens est la crainte de l'accident. Certes, les statistiques de la Sécurité routière démontrent qu'on n'a pas plus

de risque d'être accidenté en vélo qu'en voiture. De plus, il suffit d'adopter de bons comportements, d'être bien équipé, d'avoir un vélo en bon état et d'éviter les axes peu sûrs pour être en sécurité.

Cependant, cette image du vélo dangereux est tenace.

Conclusion : l'augmentation massive de la part modale du vélo, dans les déplacements, passe nécessairement et principalement par la création d'un espace de circulation **apaisé** et **adapté** :

- 🚲 **apaisé** : le cycliste urbain se sent d'autant plus en sécurité que la circulation automobile est limitée et ralentie. Les zones 30, la réduction de la largeur des voies, la piétonisation et les mini-giratoires sont à cet égard indispensables ;
- 🚲 **adapté** : les espaces de circulation dédiés (pistes, bandes, double-sens, by-pass, couloirs mixtes bus-vélo, sas cyclables, ...) garantissent la sécurité du cycliste.

LES OCCASIONS MANQUÉES (?) DU PDU

Le Schéma directeur des itinéraires cyclables, établi en 1998 par le cabinet EREA (Bordeaux), est annexé au PDU. Il faisait déjà des propositions classées « 1^{ère} priorité » :

- 🚲 43 : boulevard Lafayette / Léon Malfreyt / rue Lagarlaye (BU = bande cyclable unilatérale)
- 🚲 41 : ouverture des couloirs de bus des avenues de l'Union soviétique et de Grande Bretagne
- 🚲 39 : aménagements cyclables boulevards Aristide Briand, Jean Jaurès et Côte Blatin
- 🚲 37 : aménagement du boulevard Fleury et du square de la Jeune Résistance (BU et cheminement mixte)
- 🚲 35 : rue Fontgiève (BB = bandes bilatérales)
- 🚲 32 : avenue de Fontmaure / rue Voltaire / avenue de Bergougnan (BB)
- 🚲 31 : carrefour Raye-Dieu / place Henri Dunand (BB)
- 🚲 19 : boulevard Vincent Auriol / boulevard Kennedy (fait) (BB)
- 🚲 18 : boulevard Léon Jouhaux / avenue Étienne Clémentel (BC, TM = trottoir mixte, PC = piste cyclable)
- 🚲 10 : rue Étienne Dolet / rue de Rabanasse / rue Kessler (BB puis BU)
- 🚲 23 : avenue Édouard Michelin / des Paulines / rues Guynemer / Pierre Semard / rue Anatole France (BU puis BB)
- 🚲 28 : avenue Roger Maerte / rue des Foisses / rue de Champvoisin (BB)
- 🚲 22 : RD 21a à Cébazat (BB)
- 🚲 14 : avenues Joseph Claussat / de Bordeaux / Bergougnan / du Limousin (faite) / de Clermont (BB)
- 🚲 13 : avenue Jean Jaurès / boulevard Barrieu / boulevard Vaquez / avenue de Royat (voies conseillées bilatérales)
- 🚲 6 : Pérignat-les-Sarliève / carrefour de La Raye-Dieu (BB)
- 🚲 3 : RD 212 / RD 765 / rue de l'Oradou (BB)

Nous ne mentionnons pas les aménagements réalisés. Il y a aussi les actions de 2^{ème} priorité qui concernent plutôt les liaisons Clermont / périphérie et celles de 3^{ème} priorité « *lourds et coûteux qui ne se justifient qu'une fois constatée une augmentation importante de la pratique deux-roues* ».

En outre, l'étude distingue 2 types de réseaux :

- « un réseau primaire composé de liaisons structurantes radiales, concentriques et périphériques généralement continues »,
- « un réseau secondaire en étoile autour des principaux pôles générateurs de déplacements ».

QUELLES SOLUTIONS ?

Les propositions qui suivent n'ont rien de révolutionnaire ni d'utopique. Elles sont appliquées par de nombreuses villes françaises et européennes, avec des conséquences palpables sur l'évolution des mentalités et des pratiques.

LES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

Les aménagements cyclables sont des espaces de sécurité et d'agrément pour le cycliste urbain. Ils doivent **systematiquement envisagés** lors des créations et/ou réfections de voiries, conformément aux dispositions de la loi du 30 décembre 1996 relative à l'air et à l'utilisation rationnelle de l'énergie (dite « LAURE » ¹), et **généralisés** sur tous les axes dangereux et très fréquentés.

CONCEPTION

Concernant leur conception, Vélo-Cité 63 demande :

- 🚲 Que, dans la mesure du possible, les voies cyclables **ne soient pas être contiguës à des files de voitures en stationnement**. Le risque de collision contre la portière à l'ouverture y est élevé. Le bon aménagement, recommandé par le CERTU, place au plus près de la façade le cheminement piéton, puis la voie cyclable, puis l'éventuel espace de stationnement automobile et enfin la chaussée. Il est également possible de créer une voie décalée.
- 🚲 Que les voies cyclables soient **connectées entre elles**, pour ne pas obliger le cycliste, parfois dans des conditions dangereuses, à revenir sur les voies de circulation automobile et/ou à franchir des intersections sans protection.
- 🚲 Que les voies cyclables soient le plus souvent possible **matériellement séparées** de la chaussée des automobiles, par une bordurette de type « avenue de la République » à Clermont-Ferrand.
- 🚲 Que les voies cyclables soient davantage dotées d'une **signalisation** directionnelle et de police.

TYPES D'AMÉNAGEMENTS

Vélo-Cité 63 demande la multiplication des aménagements cyclables suivants :

- 🚲 Les **sas cyclables**, qui permettent aux cyclistes urbains de se positionner bien en vue des automobilistes et de démarrer devant ces derniers en toute sécurité, en particulier pour les mouvements de « tourne-à-gauche ».
- 🚲 Les **doubles-sens cyclables**, qui évitent aux cyclistes des détours pénibles et parfois dangereux, rétablissent des itinéraires naturels et offrent une cohabitation sûre avec les automobiles ². Le double-sens cyclable est peu onéreux, facile à mettre en œuvre, sûr et très pratique. Déjà des villes françaises le généralisent. Vélo-Cité demande à cet effet l'inversion de la règle et de l'exception.

¹ - L'article 20 de cette loi est devenu l'article L. 228-2 du Code de l'Environnement.

² - Exemples : rue Jules Guesde à Montferrand, rue Philippe Marcombes, rue Massillon, rue Sous-les-Augustins, rue de la Rotonde, rue Philippe Lebon, rue d'Amboise, rue Paul Collomp, avenue d'Italie, rue des Thermes à Royat, ...

- 🚲 **L'ouverture des couloirs de bus** aux cyclistes. 2 couloirs ont été cités dans le PDU pour accueillir les cyclistes : avenue de l'Union Soviétique et avenue de Grande Bretagne. Les couloirs en descentes doivent pouvoir être ouverts aux cyclistes, rapidement et facilement. Le Président du Groupement des autorités responsables de transport (GART) est favorable à cette mesure.
- 🚲 Des **garages à vélo** de type « casiers » dans les principales stations du tramway, à côté des gares SNCF, des parkings-relais, des terminus de bus.
- 🚲 L'ouverture de 6 **nouvelles stations de location de vélos**, rue Gonod à proximité de l'espace T2C, au carrefour Mitterrand/Sablon/Gergovia, à Montferrand, à La Pardieu à côté de la gare SNCF, sur le campus des Cézeaux (envahi par les automobiles) et au CHU Gabriel Montpied (idem).
- 🚲 **L'aménagement des gros giratoires**, comme par exemple Pourliat, Robert Schuman, La Pardieu, Galaxie, Fontmaure-Claussat à Chamalières, ...
- 🚲 L'installation **d'arceaux de stationnement** supplémentaires ; ils sont de plus en plus souvent saturés (centre Jaude, facultés, ...).

LE RALENTISSEMENT DE LA CIRCULATION DES AUTOMOBILES

La différence de vitesse entre les automobiles et les vélos constitue un risque d'accident. Le choc d'un véhicule de plus d'une tonne contre un autre d'environ 80 kg (cycliste + vélo) ne laisse guère de chance au plus léger. De plus, lors d'un dépassement frôlant, le différentiel de vitesse provoque une perturbation susceptible de déséquilibrer le cycliste.

Vélo-Cité 63 demande donc **la multiplication des zones 30** dans toutes les zones urbaines denses du grand Clermont et que ces zones soient équipées de dispositifs contraignants afin que la limitation de vitesse soit effectivement respectée. Vélo-Cité 63 ajoute que les zones 30 offrent d'autres avantages : moins de bruit, moins de risque d'accident, moins d'énergie gaspillée, plus de vie dans le quartier.

Vélo-Cité 63 demande par ailleurs **la réduction de la largeur des voies**, qui incite davantage l'automobiliste à la prudence.

LA RÉDUCTION DES POSSIBILITÉS D'UTILISER L'AUTOMOBILE EN VILLE

Les chaussées à plus d'une voie sont préjudiciables à double titre :

- 🚲 elles sont propices à l'accélération et donc fortement accidentogènes,
- 🚲 elles sont des aspirateurs à voiture, qui incitent au stationnement.

Vélo-Cité 63 demande donc l'augmentation des **tarifs de stationnement** automobile et la réduction des possibilités de stationner. Ces mesures ne signifient ni la mort du petit commerce, ni la fin de l'animation du centre ville, bien au contraire. Le vélo et les transports collectifs renforcent l'accessibilité des zones urbaines denses et/ou centrales. Au contraire, l'emprise au sol des voitures la diminue. Le débit en personnes/heure d'une voie bus-vélo est **2,5 fois supérieur** à celui d'une voie dédiée aux véhicules personnels.

Vélo-Cité 63 demande également **l'abandon des voies autoroutières** mentionnées dans l'étude préalable à la révision du PDU, contraires à l'esprit de la loi sur l'Air.

LA RÉFECTION DES VOIRIES

Vélo-Cité 63 est consciente que les collectivités ont de lourdes responsabilités en matière de voirie. Le réseau est très étendu et son entretien ne peut être réalisé en une seule phase. Toutefois, des axes très empruntés par les cyclistes sont depuis de nombreuses années en mauvais état, ce qui génère, outre de l'inconfort, un risque de chute. Quelques exemples à Clermont-Ferrand : boulevard La Fayette, rue Anatole France, rue Guynemer, rue Painlevé, rue Poncillon, rue de Blanzat, ...

De plus la réfection des voiries est l'occasion de créer **systématiquement** un aménagement cyclable, conformément à la loi.

LES INCITATIONS

Les mesures préconisées ci-dessus seront d'autant mieux acceptées et suivies qu'elles seront accompagnées d'une **communication explicative et incitative** en faveur des alternatives à l'automobile.

Plus précisément, la puissance publique doit encourager les plans de déplacements d'entreprises, d'administrations et d'établissements scolaires.

Vélo-Cité 63 constitue actuellement un parc de vélos qu'elle envisage de **mettre gratuitement à la disposition** de tout organisme s'engageant dans une démarche de plan de déplacement.

De plus, des manifestations de type « SATCAR » ou démonstration de formule 1 en pleine rue, qui participent à la sacralisation de l'automobile, doivent pouvoir être évitées car elles sont en contradiction avec la nécessaire et urgente limitation de l'usage de l'automobile.

LA CONCERTATION

Les cyclistes urbains « testent » quotidiennement les aménagements cyclables et connaissent parfaitement les points noirs de leurs itinéraires, pour ce qui concerne la dangerosité liée à la vitesse des voitures, aux comportements des automobilistes et à des intersections mal sécurisées.

Nous demandons donc à **être consultés** , pour avis, lors de la phase de conception des aménagements cyclables.

LA BUDGÉTISATION

Les collectivités territoriales doivent dès à présent prendre la mesure du développement du vélo urbain. Ce mode de transport **est fatalement amené à s'étendre** en terme de part modale. Un **rééquilibrage budgétaire** doit donc s'opérer en faveur du réseau cyclable et de l'encouragement à l'utilisation des modes alternatifs de déplacement.

En tout état de cause, les aménagements cyclables doivent être **prioritaires** dans tout projets lié à la voirie.

RÉALISER LES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES STRUCTURANTS

CLERMONT-FERRAND

AMÉNAGEMENT D'AXES IMPORTANTS

- 🚲 boulevard La Fayette, du boulevard Bingen à l'avenue Vercingétorix (la bande cyclable qui longe le jardin Lecoq est **très mal conçue** : elle n'est pas séparée par une bordure sur une voie où les voitures roulent vite et elle finit en biseau à un endroit où la vitesse des voitures est maximale)
- 🚲 rue de l'Oradou
- 🚲 rue Lagarlaye
- 🚲 boulevards Jean-Baptiste Dumas et Lavoisier
- 🚲 réouverture du Viaduc Saint-Jacques en descente
- 🚲 rues Gabriel Péri et Bonnabaud en sens unique avec double-sens cyclable, ce qui contribuerait grandement à la qualité de vie sur ces voies !
- 🚲 carrefours avenue des Paulines / avenue Carnot / Esplanade de la Gare / avenue de l'Union Soviétique pour un accès sécurisé à la gare SNCF

LIAISONS ET ITINÉRAIRES

- 🚲 Jaude / Gare SNCF par avenue Montlosier / place Delille / avenue de Grande Bretagne ou avenue de l'Union Soviétique / avenue des Paulines (impraticable à vélo !) et rue de l'Écho
- 🚲 Jaude / campus des Cézeaux
- 🚲 campus des Cézeaux / Gare SNCF par boulevard La Fayette / Boulevard Fleury / Esplanade
- 🚲 Delille / Cathédrale par rue Neyron, rue du Bon Pasteur, rue Pascal et rue du Terrail dans un sens, puis rue du Terrail, rue de l'Oratoire dans l'autre sens
- 🚲 liaison interquartiers Cité universitaire / Jaude / Gare SNCF par rue Étienne Dolet
- 🚲 cours Sablon / avenue Carnot / rue de la Cartoucherie / rue de la Pradelle, pour un itinéraire cyclable continu Clermont / La Pardieu

CONTINUITÉ CYCLABLE

- 🚲 place de la Fontaine / carrefour des Pistes
- 🚲 place Delille / place des Carmes via la rue des Jacobins
- 🚲 clarification de la traversée cyclable de la place de Jaude, de la rue Lagarlaye à la place Gaillard

AGGLOMÉRATION DE RIOM

AMÉNAGEMENT D'AXES IMPORTANTS

- 🚲 avenue de Clermont en continu, jusqu'à Ménérol via le centre commercial
- 🚲 ceinture de Riom : boulevards Desaix / de la Liberté / ...
- 🚲 avenue de la Libération, actuellement propice à la vitesse des voitures
- 🚲 rues du Commandant Chapsal et Amable Faucon
- 🚲 D 446 entre le rond-point de Clermont (RN 9) à la zone commerciale de Riom-Enval ; cet axe est pratiquement inutilisable par les cyclistes en raison de la vitesse excessive des voitures

LIAISONS ET ITINÉRAIRES

- 🚲 Riom / Cébazat / Clermont via le vignoble de Châteaugay et la butte de Mirabel
- 🚲 Riom / Clermont par la RN 9 et desservant la zone de Ladoux : la création d'une voie séparée et sécurisée est possible
- 🚲 Riom / Ménétrol par l'avenue du Stade
- 🚲 Riom / Saint-Bonnet-près-Riom par la piscine communautaire, ce qui implique un franchissement sécurisé de la rocade nord
- 🚲 Gare SNCF / centre-ville par la rue de la Varenne en double-sens cyclable
- 🚲 Gare SNCF / cour d'Appel par la rue Arnaud
- 🚲 faubourg de la Bade / centre-ville, par le boulevard Chancelier de l'Hospital
- 🚲 avenue de Paris / route de Planchepaleuil / boulevard Chancelier de l'Hospital

SUD AGGLOMÉRATION

AMÉNAGEMENT D'AXES IMPORTANTS

- 🚲 avenue Roger Maerte à Aubière pour une liaison Aubière / Clermont par l'avenue de la Margeride et le boulevard La Fayette

LIAISONS ET ITINÉRAIRES

- 🚲 Beaumont / Romagnat (amorcée à Beaumont)
- 🚲 Beaumont / Aubière (idem)
- 🚲 Beaumont / Ceyrat (idem)
- 🚲 Beaumont / Jaude par l'avenue Léon Blum, la rue des Liondards et le CHU ; ou bien : bande cyclable existante de Coubertin à Vallières (à améliorer), rue de Cotepet puis avenue de la Libération (RN 89)
- 🚲 Aubière / Jaude par l'avenue Léon Blum, l'avenue Jean Noëllet (ou rue Pasteur)
- 🚲 utilisation de l'emprise foncière prévue pour le projet de contournement sud-ouest pour l'aménagement d'une voie verte
- 🚲 liaison interquartiers Montferrand / Cézeaux, par rue des Chandlots, boulevards Saint-Jean et Jean Moulin (aménagement cyclable possible si réfection complète des trottoirs), rue Salvador Allende, chemin de Floréal, rue de l'Oradou et rue des Meunier via les zones 30
- 🚲 liaison interquartiers Montferrand / CHU par rue Chappe, boulevard Saint-Jean, rue du Pré la Reine, rue de la Condamine, rue Simonet, rue Soulet, rue de la Pradelle, rue Clovis Hugues, rue Proudhon, rue Fernand Raynaud, rue de Port Royal, rue des 9 Soleils et rue des Liondards
- 🚲 profiter de la voie du tramway entre les Cézeaux et la Pardieu pour créer une piste cyclable

NORD AGGLOMÉRATION

LIAISONS ET ITINÉRAIRES

- Liaison Croix de Neyrat / Cébazat par la rue des Fourches, avenue de la République, rue des Farges, et poursuite possible vers Blanzat

CONTINUITÉ CYCLABLE

- Vergnes / Gerzat par le pont sur la voie ferrée (dangereux)

- rue de la Gravière / rue Taravant / rue du Fossé-sous-les-Remparts

EST AGGLOMÉRATION (LES SORTIES)

AMÉNAGEMENT D'AXES IMPORTANTS

- 🚲 rue Anatole France (une des plus dangereuses et bruyantes de l'agglomération) vers Le Brézet
- 🚲 boulevard Maurice Pourchon vers les aménagements cyclables du boulevard Kennedy et de la rue Viviani
- 🚲 avenue de la République vers Aulnat

LIAISONS ET ITINÉRAIRES

- 🚲 Cournon / Aubière ; rallier les deux villes à vélo relève du **cauchemar** ; cette liaison doit pouvoir s'appuyer sur le parc technologique de La Pardieu, les avenues Ernest Cristal (voie du bus), de Clermont, de la République, rue des Gardes puis connexion au réseau de Cournon
- 🚲 avenue Édouard Michelin / Aulnat par la rue du Pré la Reine, l'avenue Jean Mermoz (actuellement très inconfortable pour les vélos), la rue Youri Gagarine déjà équipée et la rue de l'Ouragan pour l'entrée dans Aulnat

OUEST AGGLOMÉRATION

AMÉNAGEMENT D'AXES IMPORTANTS

- 🚲 à Royat, le boulevard du Docteur Barrieu mérite un aménagement cyclable

LIAISONS ET ITINÉRAIRES

- 🚲 Jaude / Chamalières par place Gaillard / rue Fontgiève, boulevard Berthelot / avenue de Bergougnan / rue Voltaire et avenue de Fontmaure (très dangereuse)
- 🚲 Jaude / Durtol, par rue Blatin, rue Roosevelt, avenue Joseph Claussat jusqu'à l'avenue du Limousin

PAS SEULEMENT EN ZONE URBAINE

...

Les **véloroutes et voies vertes** urbaines et périurbaines représentent un potentiel considérable de développement et ont un impact important sur la pratique quotidienne du vélo en ville. Les fréquentations possibles sont de l'ordre de 3 à 7 déplacements par an et par habitant (750 000 passages par an à Annecy et 500 000 à Chambéry). La dépense par usager peut varier entre 0,5 € et 4 € par passage, selon l'offre touristique environnante.

La réalisation d'une véloroute / voie verte autour de Chanturgue desservirait les communes de Clermont-Ferrand, Cébazat, Blanzat, Nohanent, Durtol et permettrait des liaisons avec les communes voisines.

L'itinéraire proposé pourrait être de type :

- voie verte entre la sortie de Cébazat et l'entrée de Nohanent, entre le bassin de rétention de Blanzat et Sayat, entre le stade et l'entrée de Blanzat ;
- voie partagée lorsque l'itinéraire passe dans une zone 30 : Durtol, Cébazat, Clermont ;
- piste cyclable ou bande cyclable à Clermont en partie le long du tracé du tramway.

Ce parcours permettrait de desservir :

- un grand nombre d'établissements scolaires : lycées Ambroise Brugière et Roger Claudres, collèges Albert Camus, Gérard Philipe, Trémonteix, écoles de Durtol, Nohanent, Blanzat, Cébazat et Clermont : Alphonse Daudet, Jules Vallès, George Sand, Chanteranne, J. Butez, Pierre et Marie Curie, Jean Zay ;
- des équipements sportifs et zones de loisirs : Durtol, Nohanent, Blanzat, Cébazat, Clermont ;
- des services publics : postes, archives départementales, ... ;
- un grand nombre de commerces et centres commerciaux.

Il pourrait être accessible par les gares SNCF de Durtol, Clermont-Ferrand, le tramway et de nombreuses lignes de bus.

Au-delà de cet exemple, Vélo-Cité 63 insiste sur l'existence, désormais légalement reconnue, d'un nouveau statut de voies : les voies vertes. Elles présentent un intérêt pour les déplacements doux, mais aussi pour le tourisme. Le Conseil régional d'Auvergne l'a bien compris en engageant une concertation en vue de la création d'un réseau auvergnat. **Le PDU doit en tenir compte**, notamment en intégrant ce concept, mais aussi en prévoyant la continuité du futur réseau lors de la traversée des zones urbaines.