



## VOIES VERTES LE LONG DES RIVIERES L'ÉCHAPRE à FIRMINY ET L'ONDAINE A UNIEUX

Début mars, O<sup>2</sup> a sillonné ces deux parcours afin d'en apprécier la faisabilité et faire part de ses réflexions aux décideurs à savoir les municipalités et Saint Etienne Métropole. Pour l'Échapre, ce serait une opportunité à la fois pour les trajets urbains et les loisirs, permettant de relier le centre-ville et le quartier de Fayol et ainsi éviter la circulation très dangereuse pour les piétons, les cyclistes, les personnes à mobilité réduite... sur le boulevard Fayol.

Pour l'Ondaine, dans le cadre de la requalification du lit de la rivière, continuer la piste cyclable en cours de réalisation au Pertuiset, le long de la rive gauche, un parcours en pleine nature. Pour Fraisses, Le Chambon-Feugerolles, La Ricamarie, et Roche la Molière, nous avons établi des propositions que nous présentons aux mairies.

## BALADES VELO EN FOREZ

Fidèles à leur tradition et sous réserve d'une situation sanitaire favorable, nos partenaires et amis de Vélo en Forez, ont établi leur calendrier pour 2021/2022, .

Pour les modalités : <https://www.veloenforez.fr/>

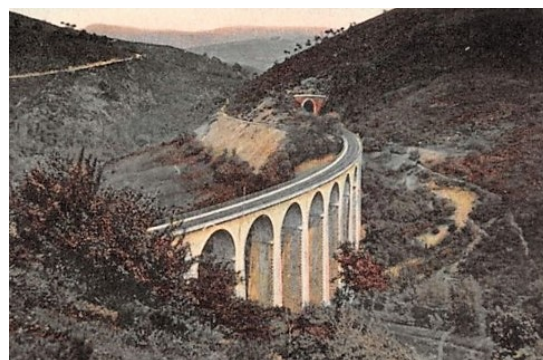
DATES	LIEU DE DEPART
Sam. 20 mars	Nervieux
Sam. 17 avril	Saint-Galmier
Sam. 8 mai	Montrond-les-Bains
Sam. 29 mai	Montbrison/Champdieu
Sam. 26 juin	Châlain-le-Comtal
Sam. 18 sept.	Feurs
Sam. 23 oct.	Veauche/L'Hôpital-le-Grand

*La balade du 20 mars a du être annulée*

## VOIE VERTE FIRMINY DUNIERES

Tout récemment, deux étapes significatives. Le 8 février en mairie de Firminy, réunion des principaux acteurs, Communautés de communes de la Haute-Loire, municipalité de Firminy, représentant de la Région Auvergne Rhône Alpes, SNCF et bien sûr O<sup>2</sup>, tous d'accord sur le principe de cette réalisation.

Le même jour nous apprenions que le département 42 s'engageait pour lancer une étude d'opportunité et de faisabilité avec un budget de 60000€. Que de chemin parcouru depuis qu'O<sup>2</sup> en 2017 a commencé à populariser ce projet auprès de la population, des associations et des décideurs.



## MARQUAGE BICYCODE

Afin de lutter contre les vols, le recel ou la revente illicite de bicyclettes, les vélos vendus neufs par des commerçants doivent faire l'objet d'un marquage depuis le 1er janvier 2021. Cette obligation sera étendue aux vélos d'occasion vendus à partir du 1er juillet 2021. Leur numéro unique sera inscrit dans une base de données répertoriant les identifiants pour retrouver plus facilement les propriétaires.

Deux nouvelles associations dont O<sup>2</sup> est partenaire, ont vu le jour récemment : **CACHALOT**, (Collectif Action Climat Haute Loire pour la Terre) [collectifurgenceclimatique@ecomail.fr](mailto:collectifurgenceclimatique@ecomail.fr) basée à Monistrol. La finalité est la lutte contre le réchauffement climatique. Elle comprend une commission déplacements actifs avec laquelle O<sup>2</sup> ne manquera pas de collaborer

**PLACE AUX PIETONS** [placeauxpietons@yahoo.com](mailto:placeauxpietons@yahoo.com) qui regroupe plusieurs associations de l'agglomération stéphanoise, dont O<sup>2</sup>. Le but est la mise en place d'une politique de développement de la marche en milieu urbain ou rural. Nous aurons l'occasion d'en reparler en détail.

## Aménagement des centres-villes

Les esprits les plus éclairés l'ont constaté : le stationnement dans les centres-villes est à saturation.

Sursaturation même, car certains automobilistes n'hésitent pas à stationner « pour une minute » sur les trottoirs, les entrées de garage, les passages piétons. Autant d'incivilités qui contribuent à un sentiment d'insécurité.

Face à cette pénurie de places de stationnement que faut-il faire ?

- Démolir des habitations pour créer des parkings ?
- Créer des parkings souterrains ?
- Créer des parkings aux entrées de villes avec un service de navettes ?



La première solution peut s'appliquer lors d'habitations insalubres, mais n'est pas la plus pertinente dans le cadre d'une ville agréable à vivre.

La deuxième solution est liée au sous-sol local, mais entraîne des coûts conséquents et une gêne importante pendant les travaux.

La troisième solution est choisie par la majorité des communes qui veulent rendre leur centre-ville accueillant. Nous pouvons constater que les villes « touristiques » utilisent cette solution, certaines ferment à la circulation automobiles les rues commerçantes pendant la période juillet-août.

Pour redonner l'envie de se promener dans la ville, les solutions employées :

- Ville à 30, ou au minimum un centre-ville à 30.

- Délimiter les places de stationnement et verbaliser tout véhicule stationnant en dehors de ces emplacements. Éviter les stationnements « ventouses » en mettant en place, de 8h00 à 20h00 dans le centre-ville, des zones bleues avec disque de stationnement (10mn, 20mn, 30mn, 1 heure, 2 heures...).

- Créer de vrais trottoirs (1,40 m de large).
- Créer des parkings sécurisés pour les vélos.

En dehors des villes nouvelles, créées dans la deuxième moitié du 20ème siècle, nos villes existaient avant l'automobile et n'étaient pas prévues pour la circulation et encore moins pour leur stationnement.

Dans les années 60, les rues des centres-villes ont été « adaptées » et sont devenues des chaussées avec des « trottoirs » dans la mesure du possible.

Il faut inverser cette tendance !

Aujourd'hui, une rue doit être agencée avec des trottoirs et une ou des voies de circulation si possible.

Si la rue est trop étroite, il y aura une seule chaussée, sinon la rue devient une zone « rencontre », voire si elle est très commerçante, une rue piétonne.

Le centre-ville apaisé devient possible, dès lors qu'il peut offrir la priorité aux piétons et une cohabitation avec les vélos, les trottinettes, les rollers.

En résumé, la circulation des vélos passe par une politique de revalorisation du centre-ville.

