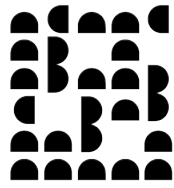


PLU-H

Plan Local d'Urbanisme valant
Programme Local de l'Habitat



BILLOM

Communauté

4. OAP (Orientations d'aménagement et de Programmation) mobilités

Vu pour être annexé à la délibération du conseil communautaire du 21/10/2019
approuvant le Plan Local d'Urbanisme valant Programme Local de l'Habitat

Le président, Gérard Guillaume

Sommaire

1. Développer et structurer les pôles multimodaux du territoire	3
2. Développer les alternatives à l'usage individuel de l'automobile	4
3. Promouvoir la pratique des modes doux sur le territoire	5
4. Réduire les nuisances et pollutions liées au trafic automobile	6
5. Renforcer et diversifier les mobilités du pôle de Chignat	9
6. Conserver des chemins et itinéraires sur Billom	11

L'objet de l'OAP thématique « mobilités » est d'améliorer ou de rendre possible la structuration des mobilités sur le territoire, en prenant en compte les différentes réflexions en cours sur le territoire.

L'OAP mobilité vise 6 objectifs, dont 2 sont des zooms locaux sur 2 sites à enjeux :

- développer et organiser l'intermodalité du territoire, autour des pôles multimodaux
- développer les alternatives à l'usage individuel de l'automobile, en s'appuyant notamment sur le renforcement des transports collectifs et du covoiturage
- promouvoir la pratique des modes doux sur le territoire, en améliorant leur prise en compte dans l'aménagement
- réduire les nuisances et pollutions liées au trafic automobile
- renforcer et diversifier les mobilités du pôle de Chignat
- conserver des chemins et itinéraires sur Billom

Ces principes devront être pris en compte dans l'aménagement global du territoire.

Par conséquent, sauf impossibilité technique ou règlementaire avérée, les projets devront prendre en compte l'optimisation de l'ensemble des modes de déplacements notamment en cherchant à améliorer le maillage des transports en commun et en favorisant autant que possible la cohabitation entre les différents modes de déplacement.

1. Développer et structurer les pôles multimodaux du territoire

Les pôles multimodaux participent à la structuration des mobilités, étant des lieux de mise en relation entre différentes échelles de desserte.

Les sites d'intermodalité sont localisés sur les cartes. Ils sont situés à Chignat, Billom, Pérignat, Mur-sur-Allier, Saint-Dier-d'Auvergne, chez Malaga (Estandeuil, Mauzun, Fayet-le-Château) et La Jonchère (Egliseneuve-près-Billom).

Le renforcement du rôle d'interconnexion des lieux d'intermodalité passe par l'optimisation de leur fonctionnement. Les projets devront donc permettre leur aménagement en facilitant l'accès à ces lieux, leur usage et les connexions entre les différents modes de transport.

Les principes suivants, valant préconisations pour l'aménagement de ces pôles, s'appliquent :

- visibilité des sites d'intermodalité : dégagement visuel, signalétique, effet d'invite par l'aménagement des espaces publics...
- capacités de stationnement suffisantes, tous modes : automobile, deux-roues motorisées et non motorisées
- confort d'utilisation par des aménagements ou du mobilier urbain adapté : abribus protégeant du vent et de la pluie, bancs, éclairage public aux heures d'utilisation, revêtement des sols...
- visibilité, sécurisation et confort des itinéraires entre les différents supports de déplacements du site multimodal, par exemple entre la gare de Chignat et l'arrêt de cars des lignes départementales, ou entre un parking et un arrêt de bus, entre une voie cyclable urbaine et une voie verte : largeur des trottoirs, dimensionnement et aménagement des voies cyclables, signalétique...

2. Développer les alternatives à l'usage individuel de l'automobile

- Développer le recours aux transports collectifs

Afin de développer le rôle des transports collectifs en termes de mobilité, à la fois pour des déplacements internes et externes au territoire, il convient de développer l'offre en transport en commun, grâce à des lignes de bus structurantes.

Les extensions, réorganisations ou créations de lignes sont donc à privilégier afin de compléter le réseau de transports collectifs. Ils sont figurés sur les cartes de l'OAP mobilité et concernent prioritairement :

- Billom-Chignat-Pont-du-Château-Clermont ; extension possible de lignes T2C de Pont-du-Château jusqu'à Chignat
- Billom-Pérignat-Cournon-Clermont, renforcement des lignes T2C desservant Pérignat et Mur-sur-Allier

Les projets d'aménagement et de construction le long de ces itinéraires ne devront pas compromettre ces réalisations futures voire devront les anticiper.

Au-delà du réseau, le développement du recours aux transports collectifs est également lié à la densité d'habitat ou d'activité à proximité des arrêts de transports. Pour rappel, la densité est réglementée dans le secteur de la gare de Chignat où une densification maîtrisée et accompagnée doit s'opérer (le SCOT précise dans un rayon de 1 km autour de la gare). A terme, si les liaisons se renforcent, d'autres sites urbains situés à proximité de stations de transports en commun pourront être concernées.

La voie ferrée entre Chignat et Billom n'est plus utilisée mais sa réutilisation éventuelle ne doit pas être compromise compte tenu de l'évolution rapide des moyens mobilisables, notamment automatisés¹. Les collectivités concernées poursuivent les réflexions avec en lien avec les autorités et opérateurs potentiellement concernés. Un aménagement provisoire de type voie verte peut être envisagé dans l'attente.

- Réduire le recours aux transports motorisés individuels

La création de places de stationnement destinées aux usagers du covoiturage est à favoriser. Cette offre d'aires de covoiturage doit se situer sur des emplacements géographiques identifiés, déjà pratiqués ou stratégiques, à proximité d'infrastructures routières structurantes. La localisation d'aires de covoiturage à proximité de la D1 et la D2089, classées « grande circulation » par le Département, favorisera leur utilisation. L'offre de covoiturage s'implantera également à proximité des autres routes départementales structurantes du territoire (D997, D229, D212). Le développement de cette offre doit également intégrer les futurs projets routiers.

A proximité d'un bassin de résidence, les aires de covoiturage seront accessibles à pied, en termes de distance parcourue mais aussi de confort et de sécurité des déplacements piétons (aménagement de trottoirs ou des accotements, éclairage public aux heures d'utilisation si nécessaire).

L'aire doit pouvoir être repérée facilement depuis la route, ce qui implique la mise en place d'une signalétique identifiable. En termes d'aménagement, l'aire doit permettre aux covoitureurs de manœuvrer dans le sens aller comme retour. Elle doit également être sécurisée et équipée (éclairage, abris) afin de développer la pratique.

L'autostop participatif est une initiative concourant également à la limitation des déplacements individuels motorisés et doit, en ce sens, être valorisé.

¹ Exemple des taxis trains à la demande, sans chauffeur, sur des voies ne supportant aucun autre trafic.

Parallèlement aux dispositifs d'animation (comme Rezo Pouce par exemple), des lieux de stop seront identifiés avec des panneaux. Il s'agit d'aménager et rendre perceptibles des espaces d'arrêt afin d'en favoriser l'utilisation par les usagers. Les arrêts de bus scolaires ou interurbains pourront également assurer la fonction de lieux de stop. Il convient également de s'adapter aux évolutions de ce réseau pour, le cas échéant, aménager de nouveaux espaces d'arrêt.

Les véhicules partagés, dont l'usage est réservé à plusieurs utilisateurs successifs, contribuent à diminuer la possession de véhicules et, donc, leur usage individuel. Il convient donc d'identifier des espaces de mise à disposition des véhicules partagés, préférablement à proximité des centres-villes et centres-bourgs, ou dans les opérations d'aménagement importantes, afin d'en permettre l'accès au plus grand nombre.

3. Promouvoir la pratique des modes doux sur le territoire

- Améliorer la structuration des liaisons douces sur le territoire

En termes de structuration, le principe de continuité des itinéraires est un enjeu majeur pour le développement des pratiques de la marche et du vélo au quotidien, ainsi que pour la randonnée de sport et loisirs.

Les itinéraires modes doux existants (cheminements piétons, pistes cyclables et itinéraires de randonnée) sont donc à conserver et à valoriser. Le maillage reste à compléter à l'échelle du territoire et au sein des bourgs, en tenant compte de leur prolongement sur les territoires périphériques.

Les itinéraires à préserver, valoriser ou créer sont :

- sécuriser les modes doux sur les axes routiers à fort trafic en s'appuyant soit sur les emprises existantes, soit sur des itinéraires alternatifs dissociés
- Itinéraires convergeant sur Chignat et les autres sites d'intermodalité, a minima depuis les secteurs proches d'habitat situés à moins de 1 km à pied et 4 km à vélo
- pour accéder aux voies vertes ou aux chemins de randonnées existants ou qui seront créés
- Voie verte en rive droite ou gauche de l'Allier
- Accès et parcours au sein des sites d'intérêt paysager, esthétique, historique, patrimonial ou écologique, en respectant leur sensibilité : Puys, Turlurons, Vallée du Madet, Pics, plans d'eau, rives des cours d'eau, bois et forêts (Comté, Mure), etc.
- Compléter ou officialiser les itinéraires de randonnée : Parcours des Trois Gruns (Trézioux), randonnée des Piqueurs (Saint-Jean-des-Ollières), ...

- Favoriser la pratique des modes doux dans le tissu urbain

Sauf impossibilité technique ou réglementaire avérée, toute nouvelle voirie doit intégrer des cheminements piétons spécifiques ou en usage partagé, en fonction de l'usage et de l'environnement urbain dans lequel elle s'inscrit, permettant le passage de poussettes et fauteuils roulants.

Dans les zones urbaines ou à urbaniser, et notamment celles situées dans un rayon de 1 km autour de la gare de Chignat, tout îlot ou linéaire bâti important doit pouvoir être fragmenté pour permettre d'intégrer le passage et le maillage des modes doux de déplacement vers les sites attractifs que constituent les équipements publics et commerces, mais aussi entre quartiers résidentiels. Sauf justification particulière, cela concerne toute opération de plus de 0,5 ha et tout linéaire bâti de plus de 150 m. Ces principes peuvent être retranscrits sous la forme de servitudes de passage ou de maîtrise foncière publique.

La présence d'équipements partagés, comme les vélos en libre-service possiblement électriques ou les locaux de stationnement de cycles individuels, peut participer au développement de la pratique des modes doux sur le territoire. Il convient donc d'identifier

sur emprise publique et dans les opérations d'ensemble de taille significative, des espaces de mises à disposition de ces équipements afin d'en permettre l'accès au plus grand nombre. Cette notion de taille significative est variable selon les communes.

Rappelons que la mise en œuvre de ces orientations est en partie retranscrite au sein du règlement et des OAP sectorielles du PLU-H :

- les dispositions relatives au stationnement
- la délimitation d'emplacements réservés pour les voies et ouvrages publics
- l'articulation des modes de déplacements et de la lisibilité des espaces publics ou collectifs

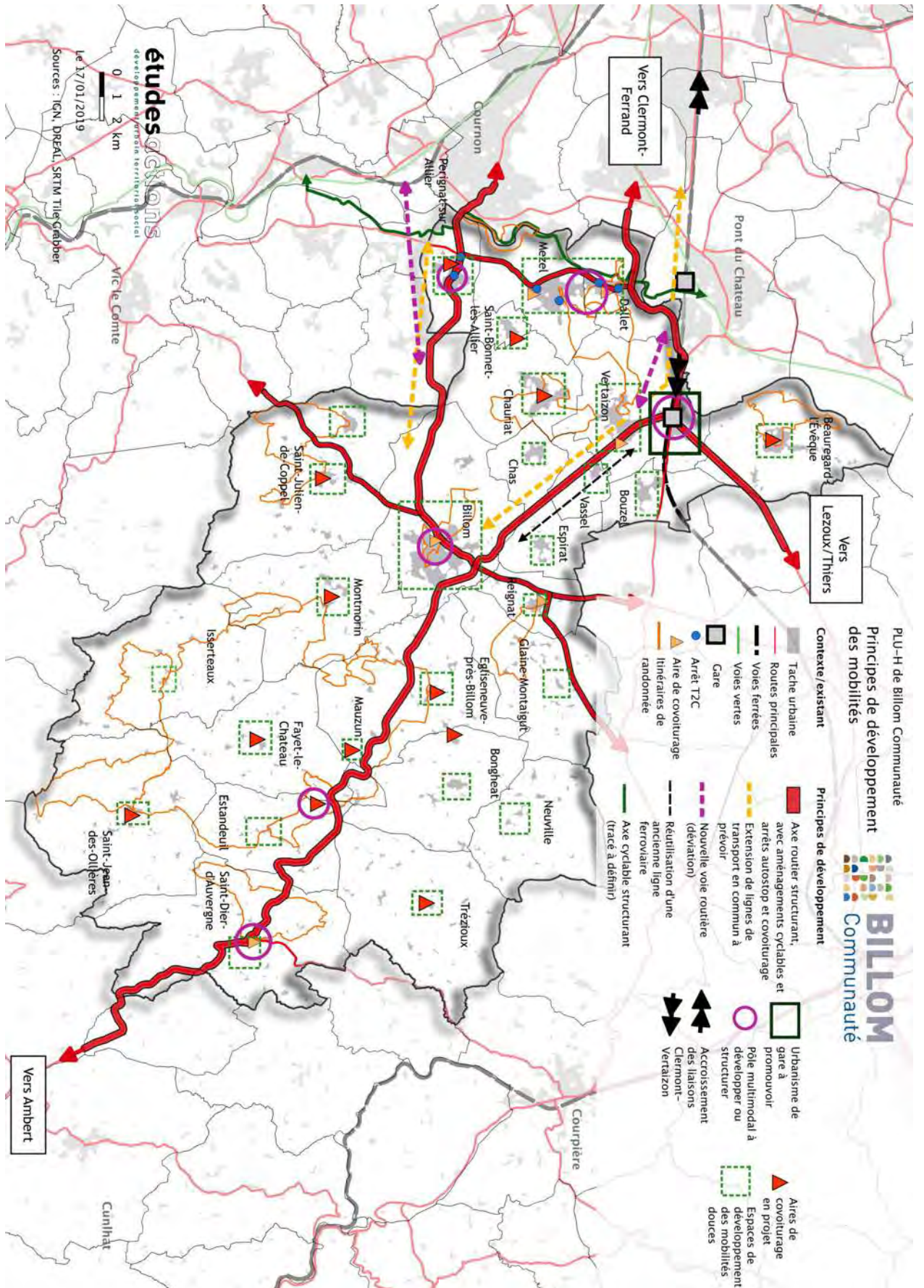
4. Réduire les nuisances et pollutions liées au trafic automobile

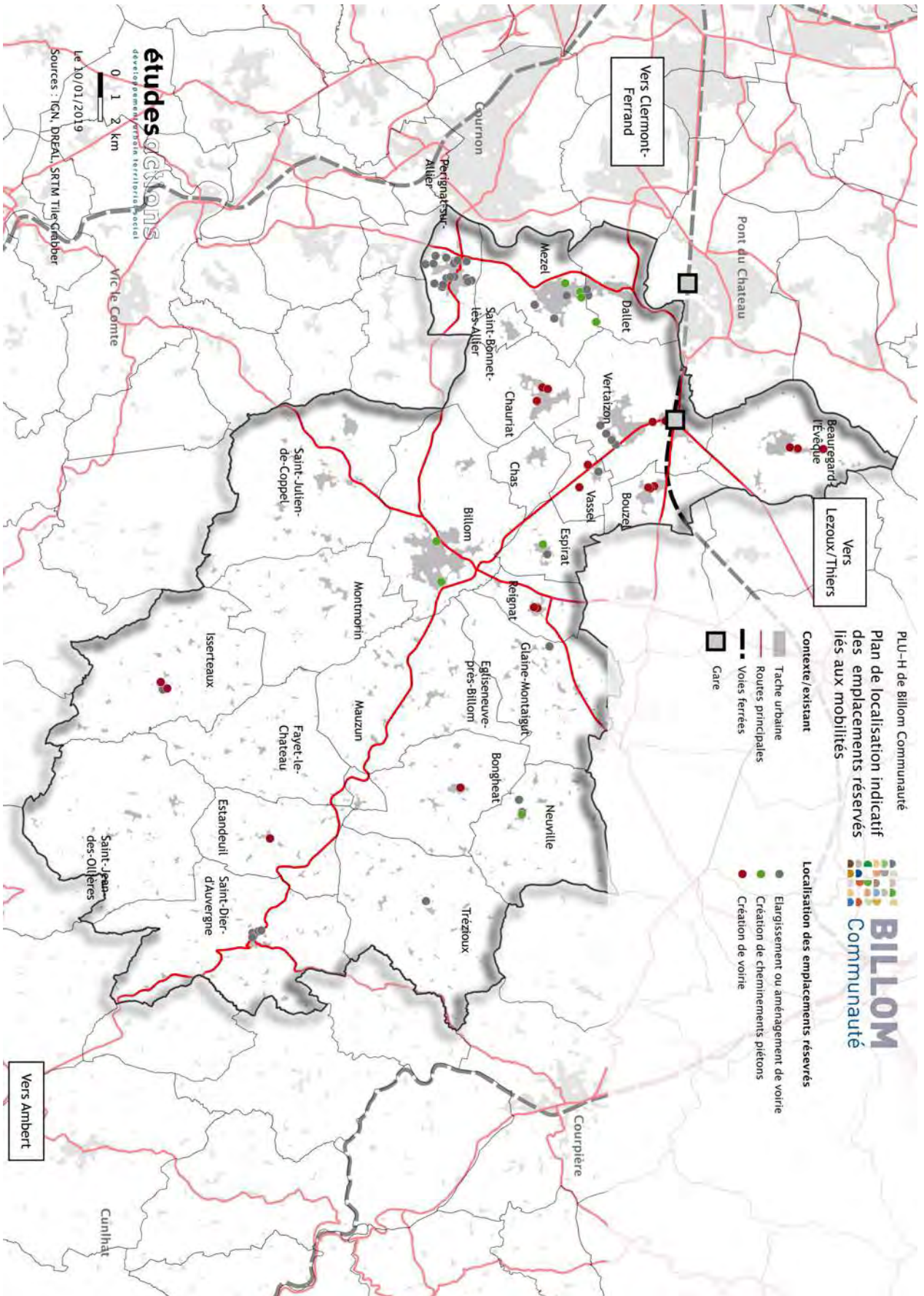
Afin de réduire les nuisances liées à la circulation automobile, l'objectif est de fluidifier les déplacements sur le réseau routier, grâce à la création d'infrastructures réduisant les points de congestion et à l'amélioration du maillage routier (contournement, élargissement de voirie...).

Ainsi, l'organisation du réseau de voiries permet de maîtriser les trafics automobiles et de réduire les nuisances liées aux circulations automobiles.

Il est donc nécessaire de ne pas compromettre les aménagements (déviation de Chignat, déviation de Pérignat) destinés à fluidifier les déplacements automobiles, à réduire les nuisances et à répondre aux enjeux de sécurité routière (aménagement de carrefours, élargissements de voirie...). Concernant Chignat, les collectivités souhaitent faciliter le report du trafic de transit de la départementale sur l'autoroute, en promouvant la gratuité ou une tarification attractive.

Pour autant, la conduite de cette seule orientation sans les autres (modes doux, usage partagé de la voiture, transports collectifs) n'est pas suffisante.



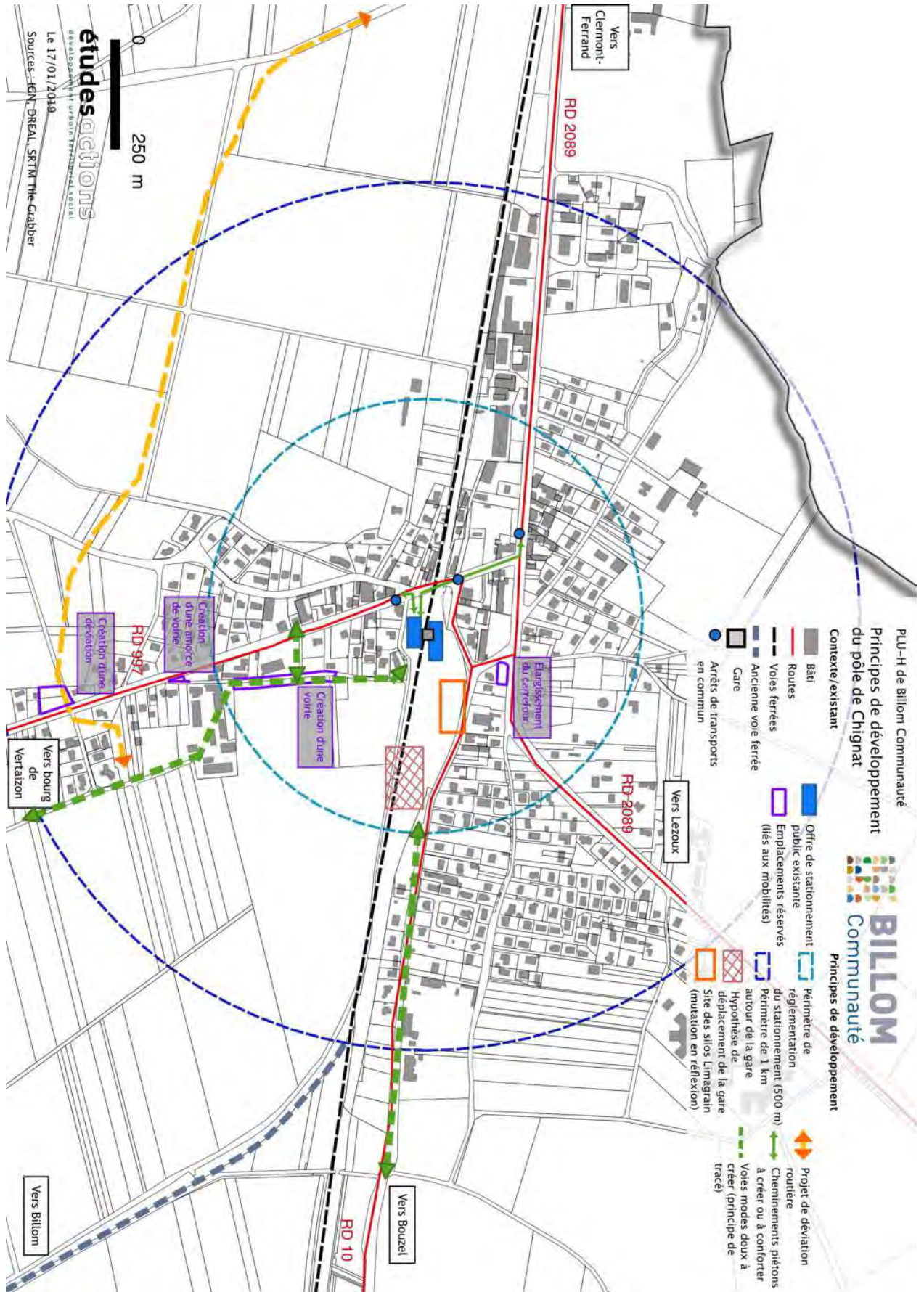


5. Renforcer et diversifier les mobilités du pôle de Chignat

Le secteur de la gare doit s'affirmer comme pôle de mobilités structurant, à l'échelle du territoire communautaire mais aussi d'autres territoires périphériques compte tenu de sa situation. Aussi les principes développés ci-dessus sont-ils déclinés pour ce pôle multimodal :

- renforcer la liaison TER en direction de Clermont-Ferrand
- renforcer les liaisons piétonnes au sien du pôle multimodal et urbain
- créer des liaisons modes doux entre la gare et les deux secteurs d'habitat proches Vertaizon, Bouzel, Vassel, Beauregard, ...
- en l'absence de projet programmé, ne pas compromettre le projet de déviation entre Pont-du-Château et la route de Vertaizon, ni une amorce éventuelle vers Est
- ne pas compromettre l'hypothèse d'un déplacement de la gare vers l'est ou vers l'ouest, si cet éloignement permet de raccourcir le temps de fermeture des barrières, ne compromet pas la mise en œuvre d'un urbanisme de gare et ne compromet pas le raccordement futur d'une liaison vers Billom
- renforcer l'offre de stationnement, notamment dans les zones AUs qui sont destinées à être ouvertes à l'urbanisation, sans que le stationnement puisse être leur destination unique, celui-ci devant trouver place en sous-sol ou rez-de-chaussée de constructions sur plusieurs niveaux, voire en parkings silos optimisant la consommation foncière
- permettre la densification du tissu urbain autour de la gare, au sein du périmètre de densité défini dans le règlement (secteur Uga).

L'ouverture à l'urbanisation des zones AUs est à prendre en compte dans la mutation de ce secteur, en ce qu'elles constituent des emprises foncières qui contribueront à valoriser la centralité et le nouvel urbanisme de Chignat.



6. Conserver des chemins et itinéraires sur Billom

Le schéma ci-dessous indique a minima les chemins piétonniers et itinéraires de randonnées qui sont à préserver et à maintenir accessibles au public.

