

SCHEMA DIRECTEUR CYCLABLE BILLOM COMMUNAUTE



Diagnostic
Mai 2022



LEUROPÉ S'ENGAGE
en région
Auvergne-Rhône-Alpes
avec le FEADER



le Grand Clermont
phénomène actif



L'ÉCHAPPÉE

SOMMAIRE

<i>Avant-propos</i>	3
<i>Méthode de construction du diagnostic</i>	4
<i>Synthèse du diagnostic</i>	5

PARTIE 1 – LES PRATIQUES DE DEPLACEMENTS 8

- 1.1 - Profil sociodémographique du territoire*
- 1.2 - Les générateurs de déplacements : Billom, St-Dier-d’Auvergne et les communes limitrophes à la Métropole clermontoise accueillent les équipements les plus structurants*
- 1.3 - Les flux liés au travail : un territoire polarisé par Clermont Auvergne Métropole*
- 1.4 - Les flux liés aux études : des flux en majorité de courte et moyenne distances*

PARTIE 2 – RESEAU CYCLABLE ET STATIONNEMENT 20

- 2.1 - Un réseau cyclable de faible ampleur et discontinu*
- 2.2 - Des liaisons cyclables « presque » continues vers la Métropole – Un atout pour le territoire*
- 2.3 - Un travail important mené par les communes et le Département du Puy-de-Dôme sur les espaces publics et sur la mise en place de zones apaisées encourageant la pratique du vélo*
- 2.4 - Une offre de stationnement vélo rare et peu diversifiée*

PARTIE 3 – LES ACTEURS DU VELO ET LES SERVICES 35

- 3.1 - Acheter, louer, réparer, se former...les acteurs privés du vélo*
- 3.2 - Des acteurs publics intervenant à plusieurs échelles*
- 3.3 - Les acteurs touristiques – une offre importante mais une faible « mise en tourisme »*

PARTIE 4 – LE POTENTIEL DU VELO SUR BILLOM CO 43

- 4.1 - Une part importante de flux domicile-travail et de flux domicile-étude de courte et moyenne distances*
- 4.2 - Des générateurs de déplacements au cœur des bourgs et en en périphérie des bourgs*
- 4.3 - Une offre de transports qui connecte le territoire rapidement à Clermont-Ferrand*
- 4.4 - Des temps de déplacement adaptés au vélo malgré le relief*
- 4.5 - Des emprises foncières à valoriser – Une ancienne voie de chemin de fer – un maillage dense de voiries et de chemins*
- 4.6 - Des paysages ressources, un riche patrimoine naturel et bâti, un label, un PNR*

AVANT-PROPOS

L'élaboration du schéma directeur cyclable de Billom Communauté constitue une étape importante dans la mise en œuvre et la concrétisation des travaux déjà engagés par la collectivité à travers :



Le Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) valant Programme Local de l'Habitat (PLH) avec la définition d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) sur les mobilités qui définit les grands principes de déploiement d'un réseau cyclable.



Le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) avec la définition d'actions concrètes et efficaces pour agir face au dérèglement et anticiper les effets du changement climatique. Le développement de l'usage du vélo y prend une part importante avec l'action n°10 qui vise notamment à élaborer un schéma directeur cyclable.

Proposant un cap, un horizon, un programme d'investissement ainsi qu'un cadre d'intervention, le schéma directeur cyclable à une double vocation :



Proposer des outils et des aménagements pour faire du vélo un mode de déplacement au quotidien supplémentaire dans le système de transports mis en place par Billom Communauté et ses partenaires (TER, lignes de cars régulières, Bus des Montagnes, covoiturage...)



Faciliter et articuler les échanges et la mise en place de partenariats avec les différents acteurs du territoire compétents en matière de mobilité ainsi qu'avec les territoires voisins pour une cohérence des politiques cyclables.

METHODE DE CONSTRUCTION DU DIAGNOSTIC

Le diagnostic du schéma directeur cyclable de Billom Communauté repose sur 4 thèmes :

Partie 1 – Les pratiques de déplacements

Partie 2 – Réseau cyclable et stationnement

Partie 3 – Les acteurs du vélo et les services

Partie 4 – Le potentiel du vélo sur Billom Co

Le diagnostic a été construit par un travail de terrain et avec les acteurs du terrain avec :



350 km parcourus à vélo pour s’immerger sur le territoire, comprendre les freins et les atouts du territoire et pour analyser la cyclabilité du territoire (recensement des aménagements cyclables, des offres de stationnement, des générateurs de déplacements, des acteurs du vélo...).



Des entretiens et des rencontres avec les partenaires pour comprendre les enjeux et les attentes de chacun en matière de politique cyclable et de mobilités (PNR Livradois Forez, Département du Puy-de-Dôme, Région AURA, Clermont Auvergne Métropole, DDT du Puy-de-Dôme, Ville de Billom).



La mise à disposition d’un outil de cartographie participative « Umap » pour partager les éléments de diagnostic et recueillir les avis et les idées des différents acteurs (élus, techniciens, habitants, associations).



La réalisation d’une enquête auprès des scolaires du territoire pour comprendre leurs pratiques de déplacements – enquête en ligne (7 questions) réalisée en avril 2022.



La participation à des temps d’échanges publics : soirée ciné-débat autour du vélo le 10 mai 2022, le week-end de la Perm’ à vélo des 21-22 mai 2022 où une présentation du schéma directeur cyclable a été faite suivie d’échanges avec les habitants.

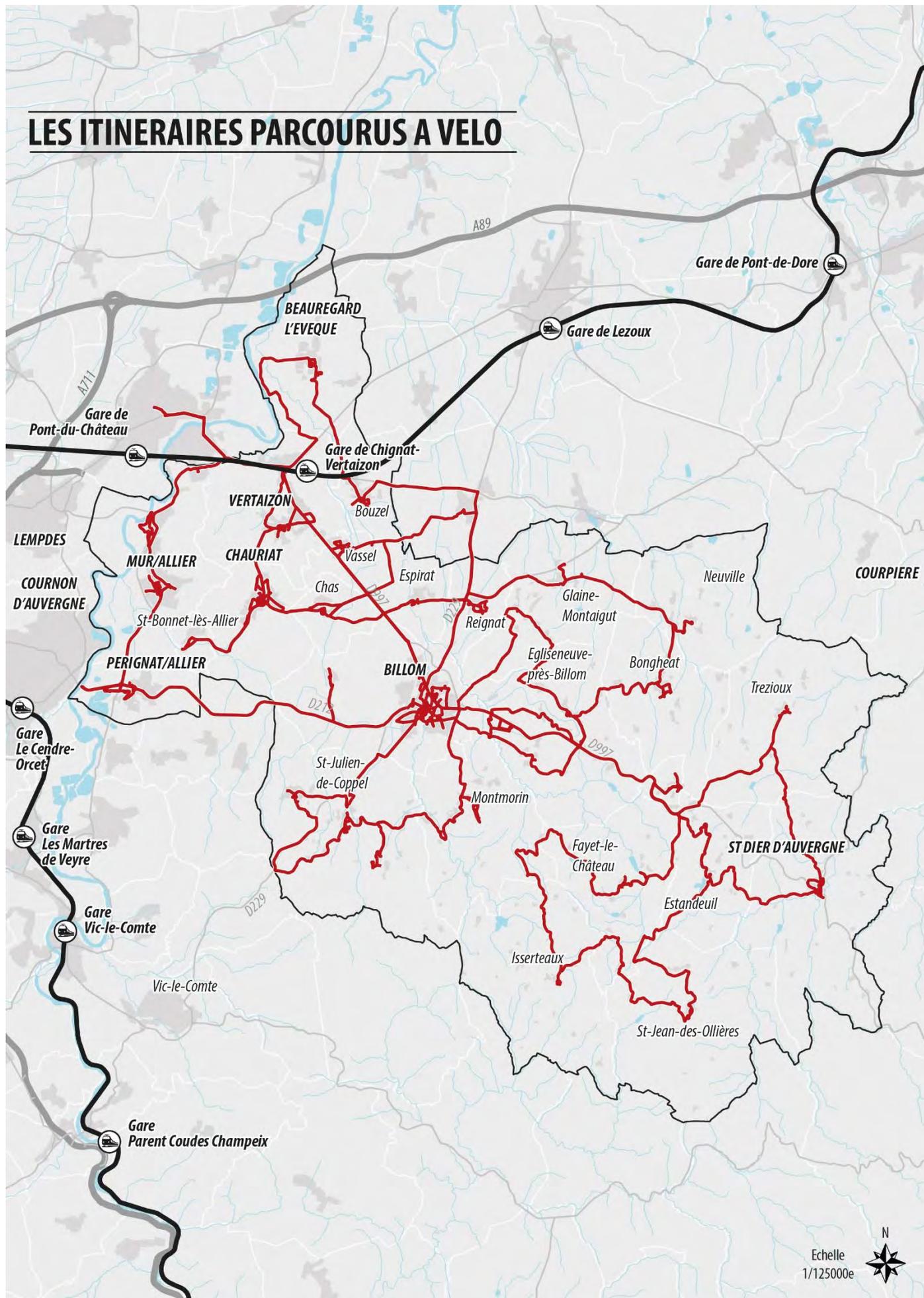


La réalisation d’ateliers de travail avec les élus, les associations, les acteurs techniques et les habitants pour comprendre les freins et les atouts à la pratique du vélo sur le territoire de Billom Communauté et comprendre les différents usages du vélo : COPIL de lancement du 15 mars 2022 et atelier schéma directeur du vélo le 13 avril 2022.



Une analyse statistique des données issues du recensement de la population de l’INSEE de 2018 notamment sur le profil sociodémographique des habitants, sur les flux liés au travail et aux études. Une approche spécifique sur les distances entre le lieu de travail et le lieu de résidence a été réalisée.

LES ITINERAIRES PARCOURUS A VELO



SYNTHESE DU DIAGNOSTIC EN 8 POINTS

- 1** Des pratiques de déplacement qui évoluent – hausse de la population, vieillissement de la population, desserrement des ménages, disparités territoriales.
- 2** Une polarisation du territoire par Clermont Auvergne Métropole pour l'accès au travail, aux études supérieures et aux grands équipements – des déplacements de moyenne et longue distance.
- 3** Des polarités au sein du territoire avec un niveau d'équipements important générant des déplacements de courte distance favorable à la pratique du vélo.
- 4** Une « auto-dépendance » : une motorisation importante et une multi-motorisation en augmentation depuis 10 ans.
- 5** Un système vélo peu développé - une invisibilité du vélo sur le territoire – un manque de sécurité, des aménagements « très » routiers, des points durs, une offre de stationnement réduite et peu diversifiée.
- 6** Des liaisons cyclables « presque » continues vers la Métropole – un atout pour le territoire.

7

Des services et acteurs du vélo peu présents sur le territoire de Billom Co compensés en partie par la proximité à Clermont Auvergne Métropole.

8

Un potentiel pour le vélo du quotidien sur le territoire de Billom Co.

8.1 - Une part non négligeable de déplacements de courte distance potentiellement réalisable à vélo.

8.2 - Des enjeux de desserte locale au sein des centres-bourgs et en lien avec les hameaux.

8.3 - Des réseaux de transports sur lesquels s'appuyer pour développer l'intermodalité avec le vélo.

8.4 - Des temps de déplacements adaptés au vélo malgré le relief.

8.5 - Un maillage dense de voiries et chemins à faible trafic routier propice à la pratique du vélo en sécurité.

8.6 - Une ancienne voie ferrée et des emprises foncières à valoriser pour le développement de la pratique du vélo.

8.7 - Des paysages ressources, un riche patrimoine naturel et bâti, un label Pays d'art et d'histoire (PAH), un PNR, des atouts pour développer le cyclotourisme.

PARTIE 1 – LES PRATIQUES DE DEPLACEMENTS

1.1 - PROFIL SOCIODEMOGRAPHIQUE DU TERRITOIRE (âge, revenus, composition des ménages, motorisation...)

L'analyse du profil sociodémographique du territoire offre la possibilité de comprendre globalement les besoins en déplacements et les pratiques de déplacements des habitants. Cette analyse s'appuie sur données du recensement de l'INSEE de 2018, sur le diagnostic du PLU intercommunal valant PLH et sur l'étude « Diagnostic territorial sur l'activité physique, la sédentarité et la santé » menée par l'ONAPS en 2020-2021.



Des flux de déplacements qui continuent d'augmenter : hausse de la population et desserrement des ménages



La démographie de Billom Co reste dynamique malgré un essoufflement entre 2013 et 2018. Le taux de croissance annuel moyen de la population est de 0,45 % par an entre 2013 et 2018 contre 1,3 % par an entre 2008 et 2013.



Une diminution de la taille des ménages qui se poursuit, une augmentation des familles monoparentales (+24 % en 10 ans).



Un territoire jeune, confronté au vieillissement de sa population, des pratiques de déplacements qui évoluent



En 2008, la classe d'âge prédominante était les 30-44 ans. 10 ans plus tard, ce sont les 45-60 ans qui sont les plus nombreux.



Les plus de 60 ans ont augmenté de 30% entre 2008 et 2018, les moins de 30 ans de 3,8 % et les 45-60 ans de 18,8 % tandis que les 30-45 ans ont diminué de 9,2 %.

Le vieillissement de la population, s'il se poursuit, va contribuer à modifier les comportements et les besoins de déplacements. Les déplacements liés aux achats vont évoluer. Les horaires, les jours et la régularité des déplacements également. Les déplacements liés aux loisirs et aux visites vont prendre une place plus importante. Les questions d'autonomie, de sédentarité et d'accès aux soins vont également prendre une place plus importante.



L'équipement des ménages, les caractéristiques d'un territoire rural et périurbain : une motorisation importante et une multi-motorisation en augmentation depuis 10 ans



93,4 % des ménages disposent en 2018 d'au moins une voiture. La motorisation des ménages est en augmentation depuis 10 ans (+3 points par rapport à 2008). 6,6 % des ménages ne sont pas motorisés et sur la commune de Billom ce chiffre s'élève à 13,1 %.



Les ménages multi motorisés représentent 55,5 % des ménages de Billom Co et connaissent une forte augmentation depuis 10 ans (+3 points) tandis que la part des ménages disposant d'une seule voiture stagne.



74,8 % des logements possèdent au moins un emplacement réservé au stationnement (garage). Cette notion de stationnement est importante dans le cadre du schéma directeur cyclable. Si 90,8 % des logements sont des maisons sur le territoire de Billom Co, cela ne rime pas forcément avec la présence d'un garage et par conséquent la question du stationnement des vélos à résidence fera partie des éléments à questionner lors de la définition de la politique de stationnement vélo.



Des disparités territoriales entre le nord-ouest, la partie centrale et le sud-est à prendre en compte dans la compréhension des besoins



Le nord-ouest : une surreprésentation des 18-25 ans, indice de vieillissement le plus faible du territoire, revenu fiscal moyen le plus élevé du territoire, une motorisation forte, une proximité aux grands équipements de Clermont Auvergne Métropole.



La partie centrale du territoire : une proportion plus élevée des classes d'âges intermédiaires (25-64 ans), un revenu des ménages plus faible et un taux de chômage plus important à Billom. Une plus faible motorisation des ménages à Billom, une centralité qui offre une large gamme d'équipements.



Le sud-est : une part plus importante des personnes de plus de 65 ans, indice de vieillissement le plus important du territoire, revenu fiscal moyen le plus bas du territoire, une plus faible motorisation des ménages, un taux de chômage plus élevé à St-Dier d'Auvergne et une centralité qui offre une gamme d'équipements du quotidien.

1.2 – LES GENERATEURS DE DEPLACEMENTS – Billom, St-Dier-d’Auvergne et les communes limitrophes à la Métropole clermontoise accueillent les équipements les plus structurants

Le travail de recensement des générateurs de déplacements offre la possibilité d’appréhender les besoins en déplacements pour les motifs loisirs, cultures, sports, santé, achats...

Deux catégories de générateurs de déplacements

- **Les générateurs à l’échelle communale.**
Ils correspondent aux mairies, écoles, petits équipements sportifs, salle polyvalente... ils concerneront principalement les habitants de la commune. Dans le cadre du schéma directeur cyclable ces générateurs vont avoir un intérêt particulier car ils vont générer des déplacements de courte distance qui pourront être réalisés à pied ou à vélo.
- **Les générateurs à l’échelle intercommunale.**
Ils correspondent aux équipements structurants : centre aquatique, cinéma, hôpital, maison de santé, grands commerces, collège, lycée, gymnase, école de musique... Ils vont concerner l’ensemble des territoires et générer des déplacements de moyenne et longue distances.

Billom constitue le pôle majeur d’équipements du territoire et attire de nombreux flux liés aux achats, aux loisirs, aux sports et à la santé. Les communes du nord-ouest (Chauriat, Vertaizon, Mur/Allier et Pérignat) et St-Dier-d’Auvergne proposent un niveau de service intermédiaire.



Pour les déplacements liés aux achats, à la santé, aux loisirs... Billom, les communes au nord-ouest du territoire et St-Dier d’Auvergne concentrent l’essentiel des équipements du territoire.



Billom accueille les équipements les plus structurants : collèges, hôpital, centre aquatique, école de musique, grands/petits commerces. St-Dier-d’Auvergne joue un rôle de pôle relais pour les communes du sud-est avec collège, services de santé et cinéma itinérant.

La proximité à Clermont Auvergne Métropole offre à Billom Communauté un accès aux équipements de rangs supérieurs



Les équipements de rang supérieur (lycées, universités, offre commerciale spécifique : maison, personne, jardinage, équipements sportifs et culturels de rayonnement régional...) se localisent sur la Métropole et génèrent des déplacements importants (Cournon-d’Auvergne, Pont-du-Château, Lempdes et Clermont-Ferrand).



Les pôles de Courpière, Lezoux, Vic-le-Comte et plus loin Ambert, Thiers et Issoire constituent également des destinations ponctuelles pour l’accès à certains services et équipements.

LES GENERATEURS DE DEPLACEMENTS

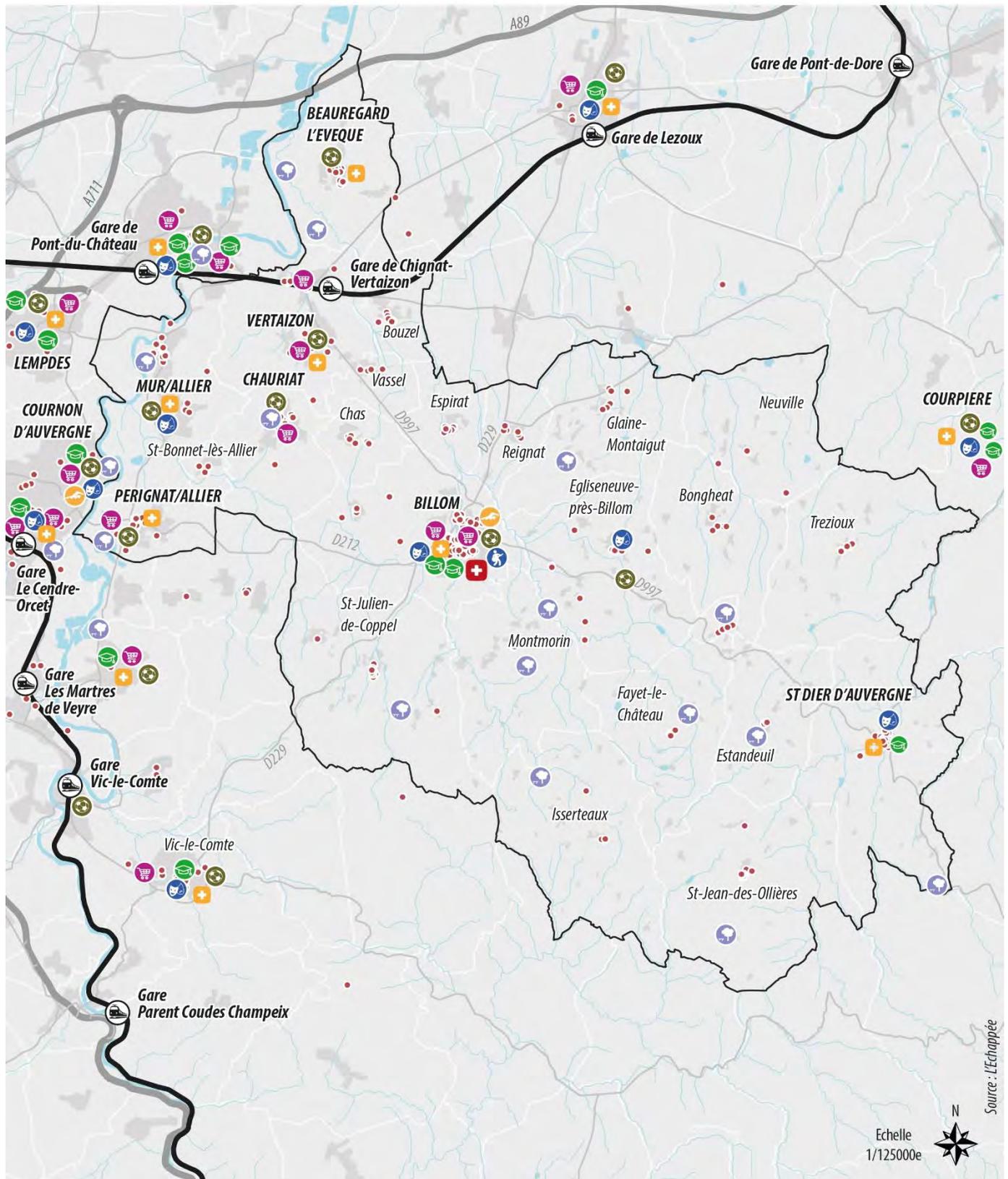
Générateurs d'échelle communale

- Mairie, écoles, terrain de sports, petits commerces, bibliothèque, salle polyvalente, parc...

Générateurs d'échelle intercommunale

- Hôpital
- Maison de santé/offre médicale
- Collège, Lycée
- Plateau sportif/Salle de sports

- Equipements culturels (salle de spectacles, cinéma, médiathèque, école de musique...)
- Espaces naturels/sites patrimoniaux
- Grands commerces, centralités commerciales



Source : L'Echappée

1.3 – LES FLUX LIES AU TRAVAIL – UN TERRITOIRE POLARISE PAR CLERMONT AUVERGNE METROPOLE

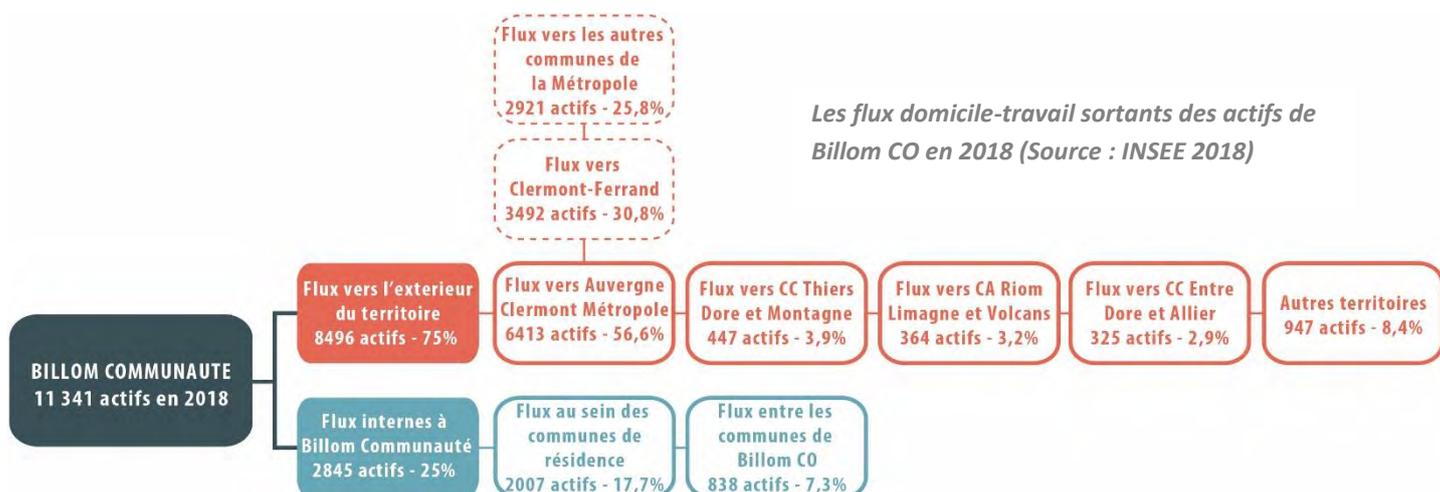
Si les déplacements liés au travail ne sont plus, dans la majorité des enquêtes de déplacements, les flux les plus importants (les achats sont le premier motif), ils constituent cependant des flux réguliers, quotidiens et plus « simples » à capter par le vélo. Les données traitées ci-après sont issues du fichier détail de l'INSEE sur les mobilités professionnelles datant de 2018.

75 % des actifs de Billom Communauté quittent le territoire pour aller travailler - Un territoire polarisé par Clermont Auvergne Métropole

- ➔ 56 % des actifs de Billom Communauté se rendent quotidiennement dans la Métropole Clermont Auvergne pour le travail et près d'un tiers des actifs (30,8 %) travaille au sein de la ville de Clermont-Ferrand.
- ➔ En dehors de Clermont Auvergne Métropole, le bassin de Thiers constitue la deuxième grande destination externe au territoire (3,9 % des actifs y travaillent) devant l'agglomération de Riom (3,2 % des actifs) et le secteur de Lezoux (2,9 % des actifs).

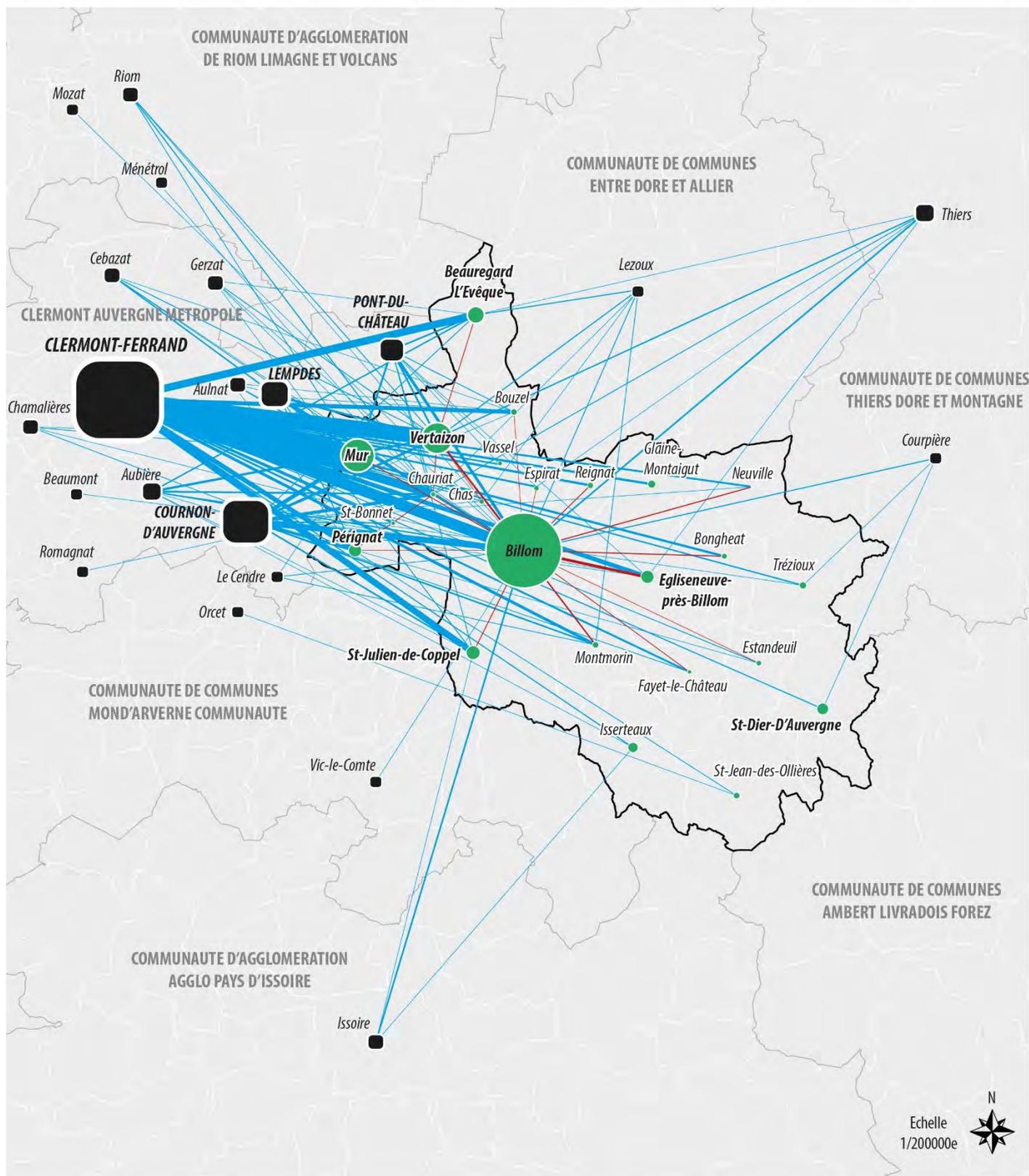
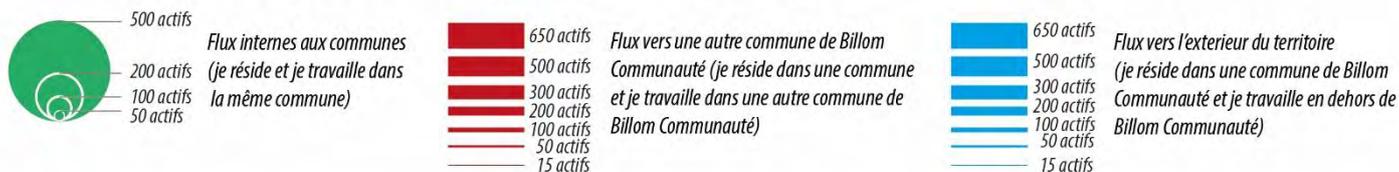
25 % des flux domicile-travail sont internes à Billom Communauté – La commune de Billom constitue la deuxième destination la plus importante après Clermont-Ferrand et devant Cournon-d'Auvergne

- ➔ La majorité des flux domicile-travail interne à Billom Communauté se réalise au sein des communes de résidence (17,7 % des actifs travaillent au sein de leur commune de résidence).
- ➔ Les flux d'échanges entre les communes de Billom Communauté restent faibles. Les principaux échanges entre les communes du territoire se réalisent en lien avec la commune de Billom depuis Egliseneuve-près-Billom, Vertaizon, Montmorin et Neuville.



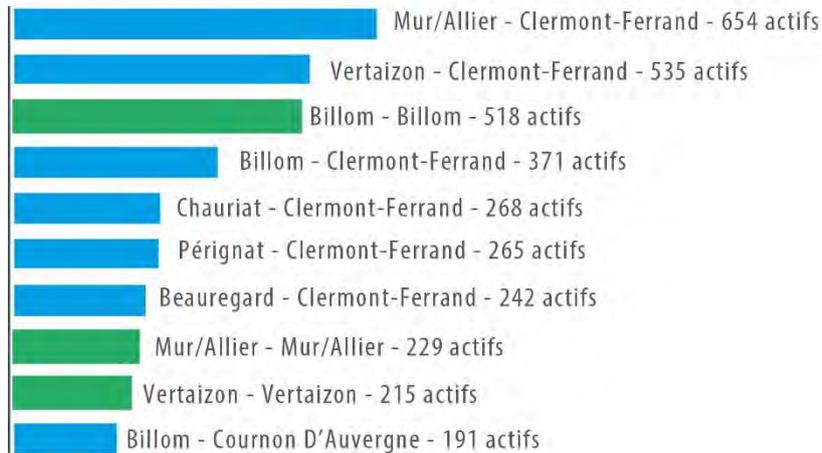
FLUX DOMICILE-TRAVAIL 2018

Flux domicile-travail des actifs de Billom Communauté supérieurs à 15 actifs (Source : INSEE 2018)



Les 10 premières origines/destinations liées au travail en 2018

(Source INSEE 2018)



Les 5 premières destinations des actifs de Billom Communauté pour se rendre au travail en 2018

(Source INSEE 2018)



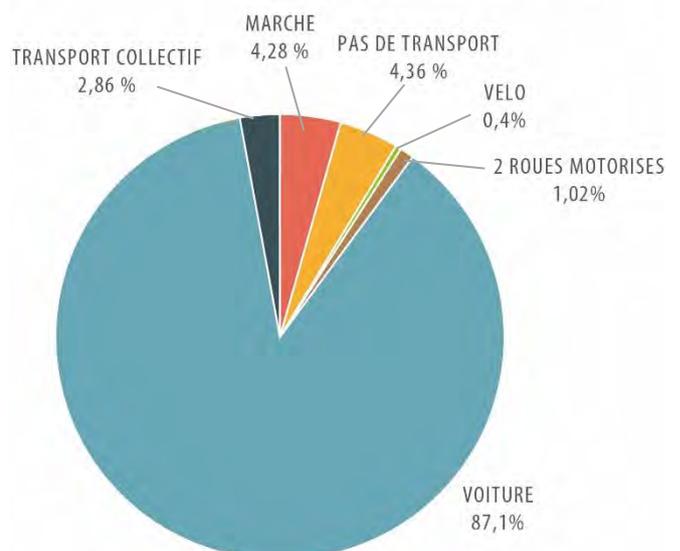
Le vélo n'est pas plébiscité pour se rendre au travail : 0,4 % seulement des actifs l'utilisent

Le territoire de Billom Co est auto-dépendant. 87,7 % des flux domicile-travail se réalisent en voiture contre 2,86 % pour les transports collectifs (principalement vers Clermont-Ferrand). La marche représente le second mode de déplacement (4,28 % des actifs) et le vélo le mode de déplacement le moins utilisé (0,4 % des actifs).

Les distances liées au travail et l'absence d'aménagements sécurisés peuvent expliquer ce constat.

Modes de transport utilisés par les actifs de Billom Communauté pour se rendre au travail en 2018

(Source INSEE 2018)



Des origines/destinations principalement en lien avec les communes voisines de Clermont Auvergne Métropole – Des connexions cyclables essentielles

Les principales origines/destinations sont à destination de Clermont-Ferrand, Cournon d'Auvergne, Lempdes et Pont-du-Château depuis les communes du nord-ouest. Les flux internes aux 3 principaux pôles du territoire (Billom, Vertaizon, Mur/Allier) représentent également des flux importants.

La question des connexions cyclables avec Clermont Auvergne Métropole sera donc primordiale pour répondre aux besoins de déplacements.

Des distances moyennes entre le domicile et le travail importantes, difficilement réalisables à vélo ?



16,3 km, c'est la distance moyenne entre le domicile et le travail des actifs de Billom Communauté. Il existe une disparité importante entre :

- l'ouest du territoire, limitrophe à Clermont Métropole, avec des trajets plus courts de 11 à 16 km,
- la partie centrale avec des trajets en moyenne de 16 à 20 km, à l'exception de Billom (14,9 km)
- le sud-est avec des trajets de plus de 20 km à l'exception de St-Dier-d'Auvergne (15,6 km).

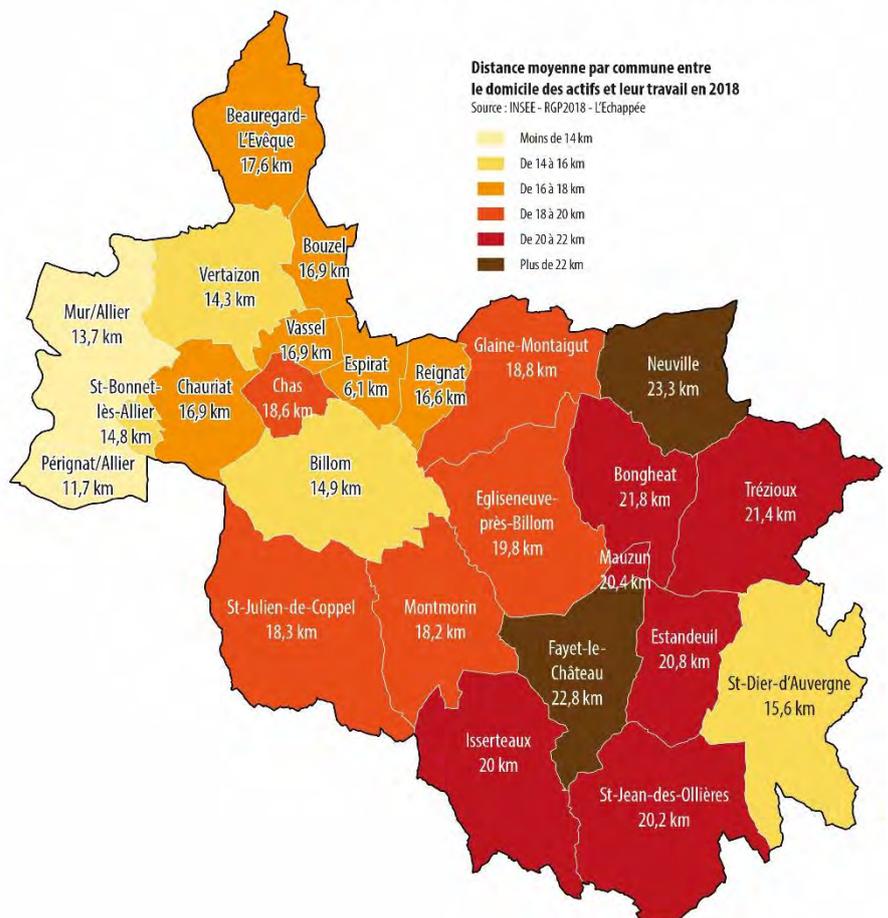
31,1 % des déplacements domicile-travail font moins de 10 km en 2018 – un potentiel pour le vélo

Le vélo présente un fort potentiel sur les trajets de moins de 5 km et un potentiel plus modéré pour les trajets de 5 à 10 km. Au-delà de 10 km, le potentiel du vélo reste plus faible à l'exception des possibilités offertes par l'intermodalité train/vélo, car/vélo, covoiturage/vélo.

Billom Co est un territoire polarisé par Clermont Auvergne Métropole pour l'accès à l'emploi et présente par conséquent des distances domicile-travail difficilement réalisables à vélo. Cependant en s'intéressant non plus aux distances moyennes mais à la part des déplacements

de moins de 5-10 et 20 km, il existe un potentiel du vélo pour répondre aux besoins de déplacements des actifs. En effet, en 2018, 20,8 % des trajets domicile-travail faisaient moins de 5 km et 10,3 % des trajets faisaient entre 5 et 10 km. Enfin, 32,6 % des déplacements étaient compris entre 10 et 20 km et pour beaucoup étaient à destination de Clermont-Ferrand, destination accessible en train depuis les gares de Vertaizon, Pont-du-Château et Le Cendre/Orcet.

DISTANCE DOMICILE-TRAVAIL EN 2018



1.4 – LES FLUX LIÉS AUX ETUDES – DES FLUX EN MAJORITE DE COURTE ET MOYENNE DISTANCE

L'analyse des mobilités scolaires met en évidence des besoins de déplacement différents de ceux liés au travail. Billom Communauté présente un niveau d'équipement scolaire assez important de la maternelle jusqu'au collège. Ce niveau d'équipement génère des déplacements plus nombreux au sein même du territoire.

Des flux scolaires de plus courte distance et majoritairement internes à Billom Communauté



55 % des flux liés aux études se réalisent au sein du territoire : 35 % au sein des communes de résidence et 20 % vers une autre commune de Billom Communauté.



Billom et St-Dier-d'Auvergne disposant d'équipements scolaires allant de la maternelle au collège sont les destinations les plus plébiscitées. Billom capte des flux importants en provenance de Vertaizon, de Chauriat, de Montmorin, d'Egliseneuve-près-Billom et Reignat. St-Dier-d'Auvergne, du fait de la présence d'un collège, tisse des liens avec Estandeuil, Fayet-le-Château, Trézioux et St-Jean-des-Ollières.

L'accès aux collèges, lycées et aux études supérieures génèrent des flux à destination des territoires voisins et notamment de Clermont Auvergne Métropole



45 % des flux sont à destination des territoires voisins : 28,7 % pour l'accès aux lycées et études supérieures (équipements non présents sur le territoire), 10 % pour l'accès aux collèges et 6,3 % pour la maternelle et le primaire.



Clermont-Ferrand et Cournon-d'Auvergne accueillent plus de 25 % du total des flux domicile-études (13,9 % vers Clermont-Ferrand et 12 % vers Cournon-d'Auvergne)

ENQUÊTE AUPRES DES PARENTS D'ÉLÈVES DE BILLOM COMMUNAUTÉ - AVRIL 2022

(Source : L'Échappée)



62 Réponses (faible représentativité)



118 enfants scolarisés

56 élèves
en primaire

28 élèves
en maternelle

24 élèves
en collège

9 élèves
en lycée



Une faible représentativité territoriale (3 communes - 78% des réponses)



38 élèves
résident à St-Julien-
de-Coppel



34 élèves
résident à
Vertaizon



20 élèves
résident à
Mur-sur-Allier

Distances de déplacements pour se rendre à l'école

Une majorité de déplacements de courte et moyenne distance favorable au vélo

61,9%



Flux internes à la commune
(courte distance - uniquement
les maternelles et les primaires)

16,9%



Flux entre communes limitrophes
(moyenne distance- majoritairement
des collégiens)

21,2%



Autres flux
(moyenne et longue distances -
majoritairement des collégiens et lycéens)

Temps de déplacements pour se rendre à l'école

Une majorité de déplacements de moins de 10 min



78 élèves à moins de 10 min
de leur école



16 élèves
à moins de 20 min de leur école



9 élèves à moins de 30 min
de leur école



13 élèves à plus de 30 min de leur école

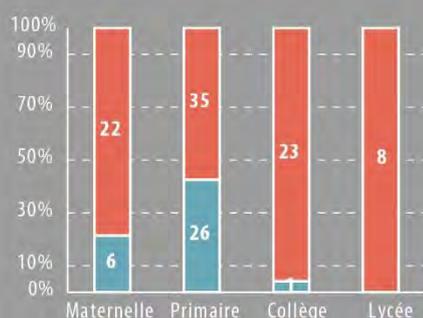
Modes de déplacements pour se rendre à l'école

La voiture plébiscitée malgré de faibles distances - le vélo reste marginal



Seriez-vous prêt à ce que votre enfant se rende seul ou accompagné à vélo à l'école ?

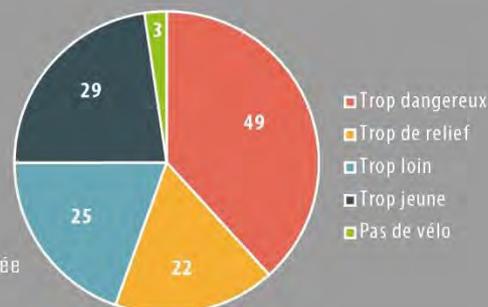
Le vélo n'est pas ou peu envisageable pour les parents d'élèves de maternelle, collège et lycée. Pour le primaire, les parents apparaissent plus favorables



■ Le vélo n'est pas envisageable
■ Le vélo est envisageable

Si non, pour quels raisons ?

L'aspect sécuritaire est
la raison la plus souvent citée



PARTIE 2 – RESEAU CYCLABLE ET STATIONNEMENT

2.1 UN RESEAU CYCLABLE DE FAIBLE AMPLEUR ET DISCONTINU



Le manque de sécurité – un des principaux freins à la pratique du vélo sur Billom Co

Lors de la réunion de lancement du 15 mars 2022, un travail en atelier sur les freins et les atouts du vélo a permis de faire émerger la problématique de la dangerosité de la pratique du vélo sur le territoire de Billom Co du fait de l'absence d'aménagements cyclables sur les principaux axes à forts trafics. Le travail de terrain a permis ensuite de mettre en lumière cette situation.

EN CHIFFRES

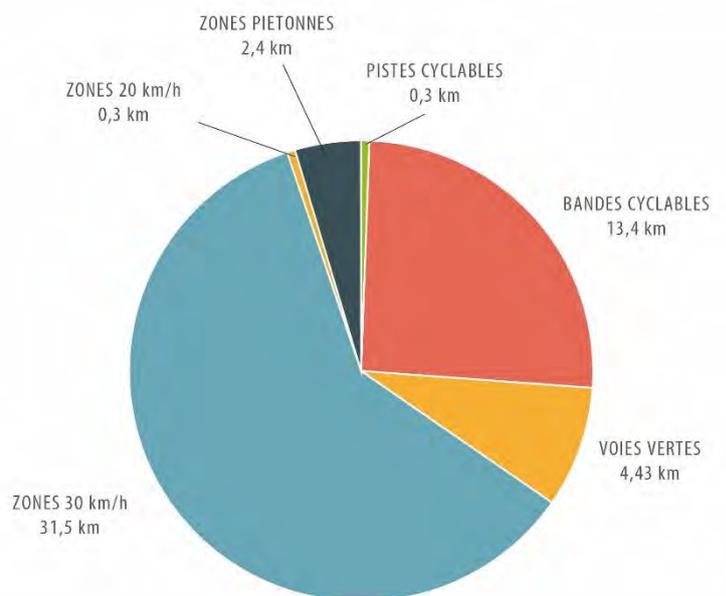
18,1 km d'aménagements cyclables sur le territoire de Billom Communauté / **696 km** de routes et chemins

2% sont aménagés en piste cyclable

Piste cyclable à Chauriat



LINÉAIRE D'AMÉNAGEMENTS CYCLABLES ET DE ZONES APAISEES PAR TYPE EN KM
(Source : L'Echappée 2022)



Bande cyclable / Bande ocre à Vertaizon



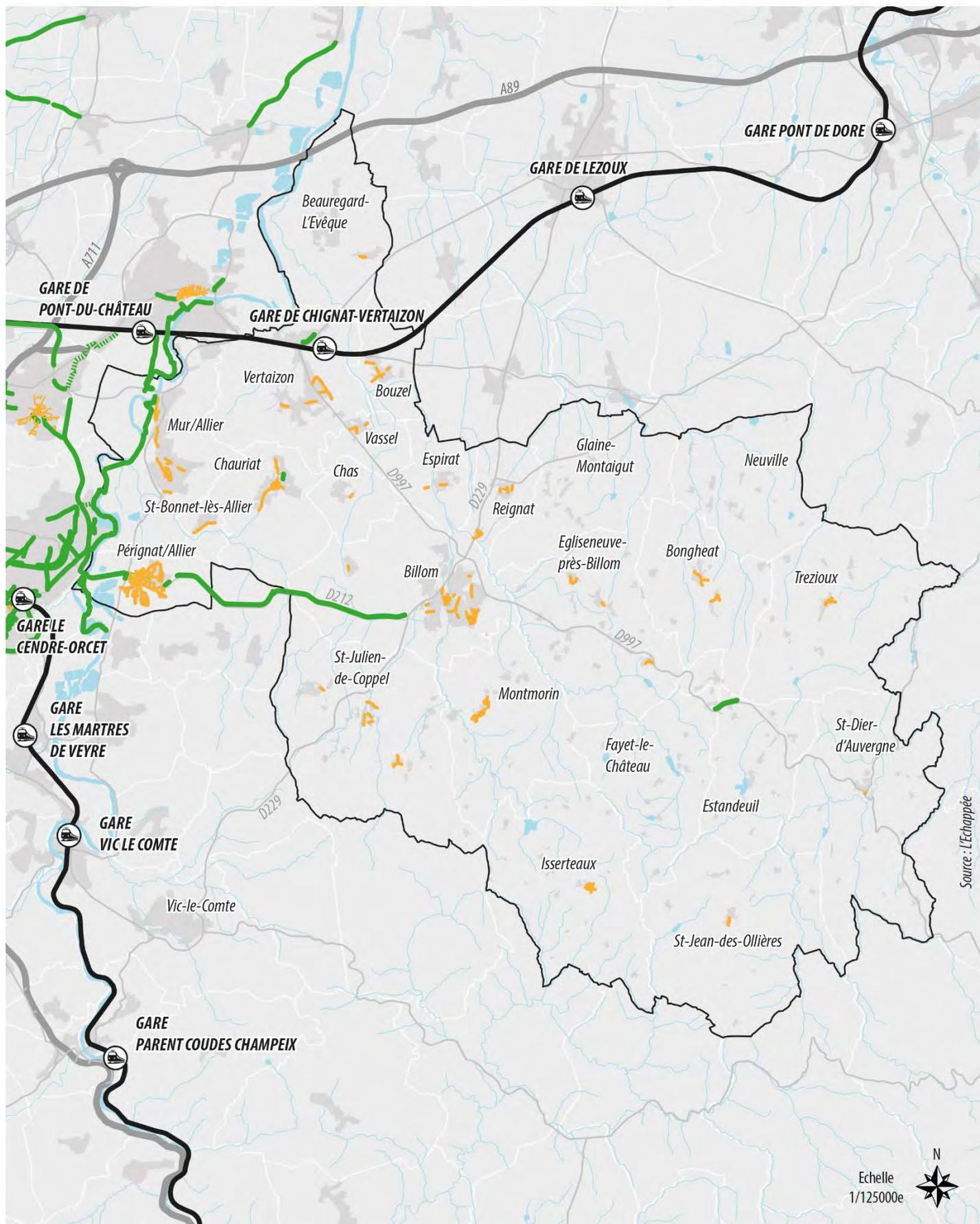
LES AMENAGEMENTS CYCLABLES

Aménagements cyclables et zones apaisées

 Piste cyclable / bande cyclable / voie verte

 Zone 30 - Zone 20 - Zone piétonne

 Aménagements cyclables programmés en 2022 par la Métropole
Clermont Auvergne



Source : L'Échappée

Des grands axes départementaux au départ de Billom non aménagés pour la pratique du vélo à l'exception de la RD212 vers Cournon-d'Auvergne

6 grands axes départementaux irriguent le territoire de Billom Co et accueillent l'essentiel du trafic automobile :

- Un axe est-ouest avec la RD 212 reliant Billom à Pérignat-ès-Allier et Cournon-d'Auvergne ainsi que la RD 229 reliant Billom à Moissat et Lezoux
- Un axe Nord-Sud, la RD 997 reliant vers le nord Billom à Vertaizon et vers le Sud Billom à St-Dier-d'Auvergne
- Un axe nord-sud, la RD 1 reliant Pérignat-ès-Allier à Mur-sur-Allier et Vertaizon
- Un axe est-ouest, la RD 2089, reliant Vertaizon à Pont-du-Château
- Un axe est-ouest, la RD 769, reliant Mur-sur-Allier à Lempdes

Sur ces 6 grands axes départementaux, seule la liaison entre Billom – Pérignat-ès-Allier et le pont de Cournon propose un aménagement de type bande cyclable. Si cet aménagement est d'une largeur adéquate et présente un certain confort, il est perçu comme dangereux du fait d'une absence de séparation physique avec la chaussée.

Des aménagements encourageant la pratique du vélo peu ou pas utilisés (zone de rencontre, chaussée à voie centrale banalisée, cédez le passage au feu, double sens cyclable...)

Si les outils d'aménagement encourageant la pratique du vélo sont nombreux, ils restent peu ou pas utilisés sur le territoire de Billom Co. Pour exemple, les chaussées à voie centrale banalisée sur des routes à faible trafic (nombreuses sur le territoire) et les double sens cyclable dans les rues à sens unique (nombreuses dans les centres-bourgs), ne sont pas présents sur Billom Co.

Les zones de rencontres restent limitées et les zones 30 sont souvent cantonnées aux abords des écoles limitant leur efficacité, ainsi que la cohérence et la lisibilité des vitesses de circulation. La carte ci-contre met en évidence cette situation sur plusieurs communes ou les zones apaisées (traits orange sur la carte) restent très ponctuelles et ne permettent pas un apaisement généralisé des vitesses au sein des bourgs et donc un partage de l'espace public entre les différents modes de déplacements.

Zoom sur les zones apaisées (traits orange) sur le secteur de Billom



Des points durs : giratoire, franchissement d'ouvrage, traversée de ville, village

Les entrées du territoire de Billom Co, notamment celles en lien avec la Métropole, les giratoires et les intersections entre les routes départementales, les traversées de certains villages proposent des aménagements routiers difficiles à franchir pour les cyclistes et un sentiment d'insécurité ne contribuant pas à la pratique du vélo :

- Les franchissements de l'Allier : pont de Cournon, pont de Dallet
- Les giratoires : entrée de Pérignat-ès-Allier, entrées ouest et nord de Billom, le long de la RD 997, entrée ouest de Chignat/Vertaizon, entrées nord de Mur-sur-Allier, Zones d'activités de Mur-sur-Allier
- Les traversées de villes/villages avec un trafic de transit important : Pérignat-ès-Allier, Chignat/Vertaizon, Billom (Avenue Cohalion, Avenue Carnot et Avenue de la République), St-Dier d'Auvergne
- Les carrefours et traversées des 6 grands axes départementaux : RD 997 entre Billom et St-Dier-d'Auvergne à hauteur d'Estandeuil/Mauzun, d'Egliseneuve-près-Billom et Billom, RD 997 dans la traversée sud de Vertaizon

Le pont de Cournon – point dur à franchir pour les cyclistes entre Billom Co et la Métropole clermontoise



La traversée de Pérignat-ès-Allier – un trafic de transit important – des obstacles (giratoires, terres pleins) – une limitation à 30 km/h



La traversée de St-Dier-d'Auvergne- un partage de l'espace difficile



Les intersections sur la RD997 entre Billom et St-Dier-d'Auvergne, des secteurs dangereux pour les piétons et les cyclistes



La traversée de Billom – trafic de transit important, giratoires difficiles à franchir



La traversée de Chignat-Vertaizon – un trafic de transit important, des largeurs de chaussée invitant à la vitesse et des obstacles qui rendent la pratique du vélo inconfortable et dangereuse



LES POINTS DURS

 Routes à fort trafic routier



Giratoires
Absence d'aménagements cyclables



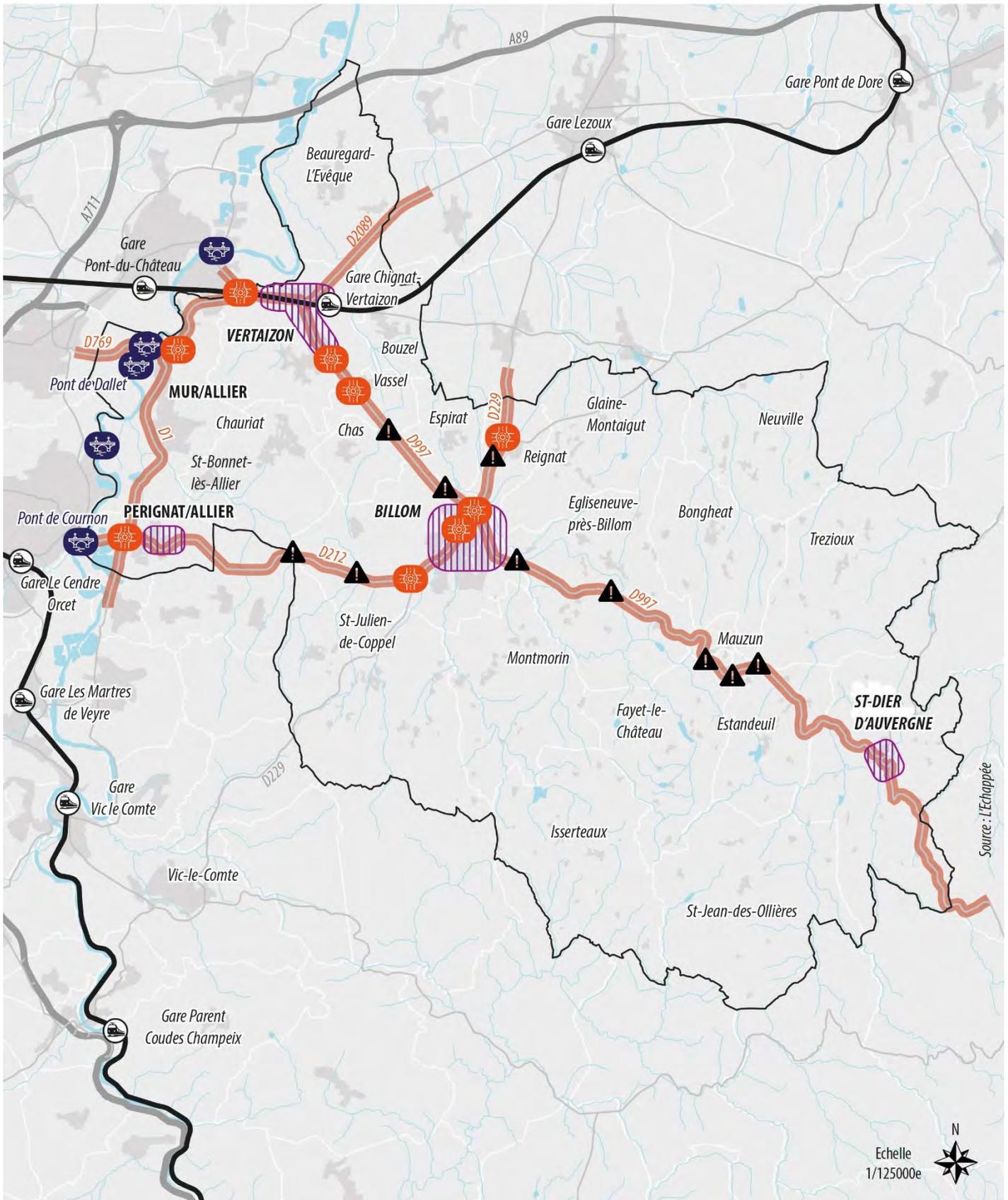
Traversées de villes/villages
trafics de transit



Ponts sur l'Allier
Absence d'aménagements cyclables



Intersections
traversée difficile - vitesse/visibilité



Source : L'Echappée

2.2 DES LIAISONS CYCLABLES « PRESQUES » CONTINUES VERS LA METROPOLE

Si le réseau cyclable est de faible ampleur sur l'ensemble du territoire, les communes de Mur-sur-Allier et Pérignat-ès-Allier bénéficient en revanche de liaisons quasi-continues vers Cournon-d'Auvergne, Lempdes et Pont-du-Château (cf. carte ci-contre). Etant donné les flux importants sur ce secteur, l'aménagement de la voie verte le long de l'Allier constitue un atout pour le territoire à la fois pour les déplacements de loisirs mais également pour les déplacements utilitaires.

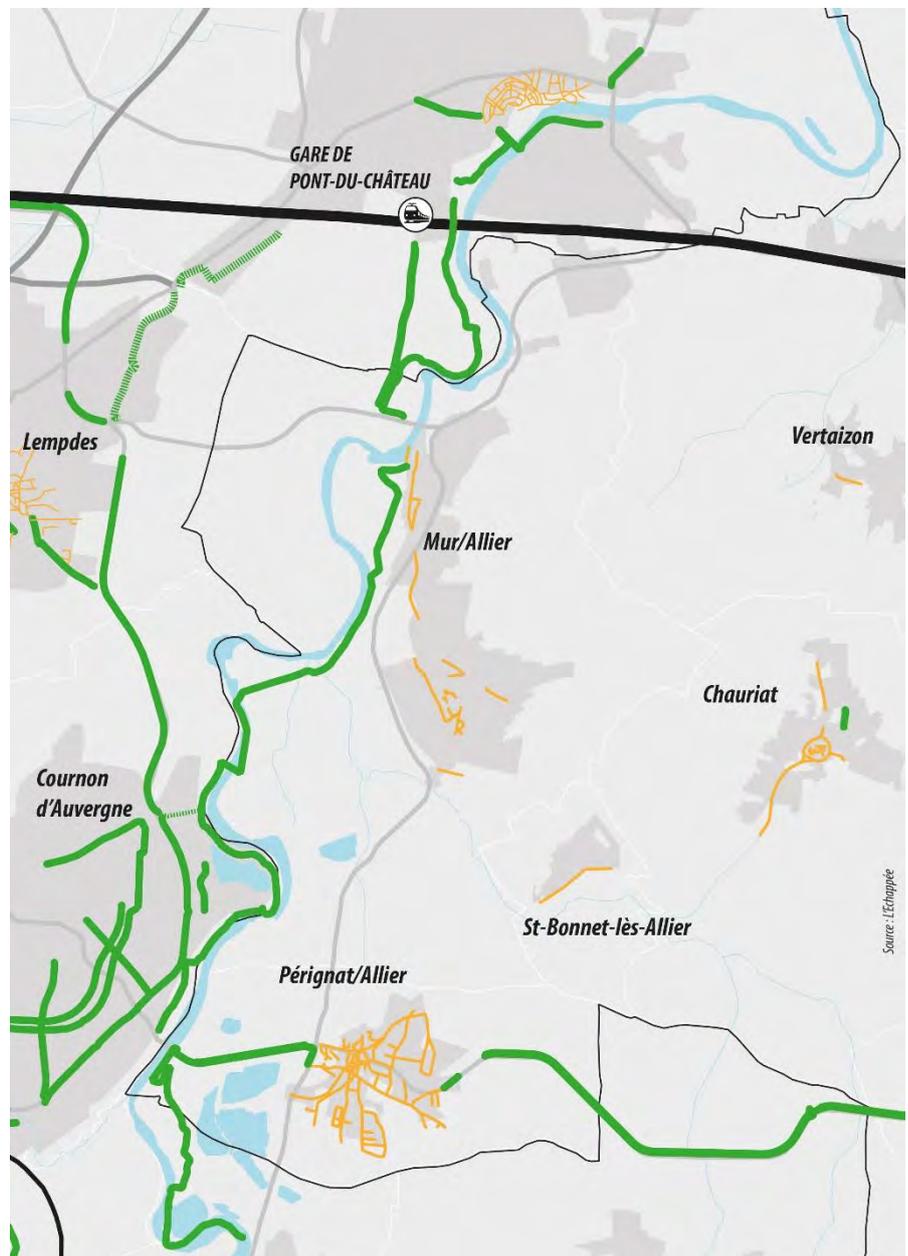
3 discontinuités apparaissent entre ces communes :

- le pont métallique de Dallet,
- le pont de Cournon d'Auvergne et la liaison vers le centre-ville par l'Avenue du Pont,
- le pont de l'usine des eaux, actuellement fermé, pour traverser l'Allier entre Mur-sur-Allier et Pérignat-ès-Allier.

Le traitement de ces discontinuités offrirait au territoire des connexions cyclables complètes avec les polarités voisines et avec les gares de Pont-du-Château et Le Cendre-Orcet.

Plusieurs projets permettront de résorber ces coupures :

- Encorbellement sur le pont métallique de Dallet – CD63
- Restructuration du Pont de Cournon d'Auvergne – CD63
- Pont de l'usine des eaux à l'étude pour créer un nouveau pont – Clermont Auvergne Métropole



2.3 UN TRAVAIL IMPORTANT MENE PAR LES COMMUNES ET LE DEPARTEMENT SUR LES ESPACES PUBLICS ET SUR LA MISE EN PLACE DE ZONES APAISEES ENCOURAGEANT LA PRATIQUE DU VELO

Au sein des bourgs, les projets d'aménagements d'espaces publics et la mise en place de zones apaisées se sont multipliés au cours des 10 dernières années favorisant l'apaisement des vitesses de circulation et la pratique des modes actifs.

Des projets de requalification des espaces publics

Des projets de refonte des espaces publics ont été réalisés dans le cœur de Chauriat, de St-Jean-des-Ollières, de Mur-sur-Allier (Mezel), de Vertaizon, de Vassel, de Trézioux, d'Egliseneuve-près-Billom, de Fayet-le-Château.... Ces aménagements qui proposent un meilleur partage de la voirie confèrent à ces bourgs et hameaux une « marchabilité » et une « cyclabilité » de bonne qualité.

Les espaces publics requalifiés à Chauriat



Les espaces publics requalifiés à St-Jean-des-Ollières



Les espaces publics requalifiés à Vertaizon



Les espaces publics requalifiés à Egliseneuve-près-Billom



Une modération des vitesses généralisée dans certains villages et hameaux

Si la mise en place des zones apaisées se réalise principalement au coup par coup et aux abords des écoles, certaines communes ont fait le choix de généraliser la limitation des vitesses de circulation à 30 km/heure dans les principaux bourgs : Pérignat-ès-Allier, Isserteaux, Montmorin notamment.

La commune de Billom a réalisé en 2019 un schéma des déplacements afin de limiter le trafic de transit au sein du cœur de ville et encourager la marche et le vélo avec la création d'aménagements cyclables et la mise en place de zones apaisées.

EN CHIFFRES

34,2 km de zones dont la vitesse est limitée à 30 km/h ou 20 km/h ainsi que des zones piétonnes

Les hameaux de Montmorin limités à 30 km/h



Une signalétique facilitant les trajets à vélo dans les rues de Billom



Limitation à 30 km/h dans le centre bourg de St-Jean-des-Ollières



Limitation à 30 km/h dans le centre bourg d'Isserteaux



2.4 UNE OFFRE DE STATIONNEMENT VELO RARE ET PEU DIVERSIFIEE

L'offre de stationnement à destination des vélos est rare sur le territoire. Que l'on soit usager du quotidien, touristes ou voyageurs à vélo, cette absence constitue un vrai frein à la pratique du vélo et d'autant plus au regard du coût d'achat important de certains vélos (Vélo à Assistance Electrique).

Une offre de stationnement réduite

EN CHIFFRES

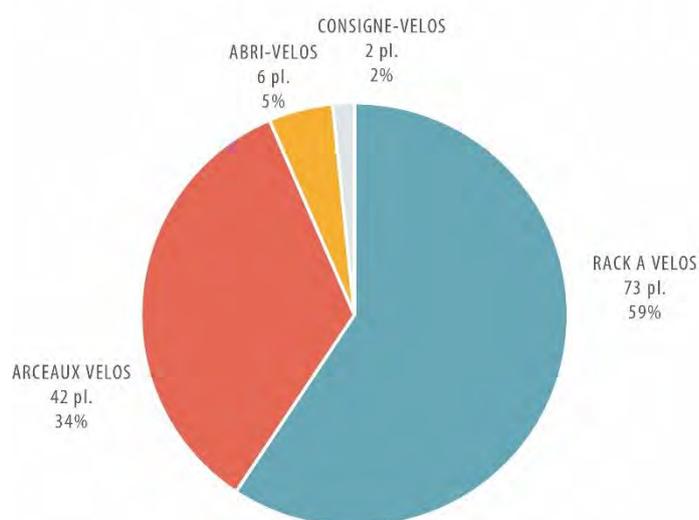
123 places de stationnement vélo sur l'ensemble du territoire

22 générateurs de déplacements équipés en stationnement vélo (dont 3 privés : Auchan, Mc Donald's, Intermarché)

90% des équipements publics ne sont pas équipés de stationnement pour les vélos

CAPACITÉS DE STATIONNEMENT VÉLOS PAR TYPE DE MOBILIER EN 2022

(Source : L'Echappée 2022)



Les principaux sites équipés en stationnement correspondent aux équipements liés aux enfants (city stade, terrain de sports, écoles...).

L'offre de stationnement la plus importante se trouve sur la commune de Billom avec la mise en place récente d'arceaux vélos à proximité de la mairie, de la médiathèque, du Moulin de l'Etang et des équipements sportifs.

Situation récurrente sur le territoire – absence de stationnement vélo



Arceaux vélo – Gymnase Billom



Arceaux vélo – St-Jean-des-Ollières



Une offre de stationnement peu diversifiée

L'offre de stationnement proposée est peu diversifiée dans le sens où elle ne s'adresse presque exclusivement qu'à un seul type d'usage. Composée en majorité d'arceaux vélo et de racks à vélo (ratelier, pince-roue) (93 % de l'offre), elle propose une offre pour de la courte durée. L'offre à destination des cyclotouristes (stationnement avec consigne), l'offre à destination des résidents des centres-bourgs n'ayant pas de local vélos et l'offre longue durée n'est pas proposée sur le territoire.

Seule la gare de Chignat-Vertaizon propose une offre pour de la moyenne et longue durées avec la mise en place d'un abri et de consignes à vélo encourageant ainsi les pratiques intermodales.

Abri vélos et consignes à vélo en gare de Chignat-Vertaizon



Un mobilier urbain qui n'offre pas une mise en sécurité optimale des vélos

Le mobilier urbain pour le stationnement des vélos proposé sur Billom Co correspond dans près de 60 % des cas à un rack, râtelier ou pince-roues.

Les racks à vélo (rateliers, pinces roues) – mobilier le plus représenté sur le territoire et le moins efficace contre le vol



POURQUOI LES RACKS, LES RATELIERS OU PINCES ROUES NE SONT PAS ADAPTES AU DEVELOPPEMENT DE LA PRATIQUE DU VELO ?



1 Ils ne permettent pas de sécuriser de manière optimale le vélo

Les 2 règles indispensables pour stationner son vélo

- ✔ il est nécessaire à minima d'attacher le cadre du vélo à un point fixe (attacher la roue avant serait un plus bienvenu)
- ✔ il est nécessaire de s'équiper d'un antivol de qualité présentant un niveau de sécurité élevé

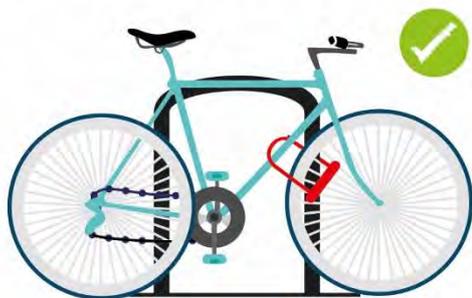
Les antivols conseillés : le «U», le mètre de menuisier ou accordéon et la grosse chaîne



Les antivols déconseillés : les «serpentins»



Il est quasiment impossible d'attacher le cadre au pince-roues. Les antivols conseillés sont rigides et, pour la plupart, de faible circonférence : il est donc très difficile de trouver une position permettant d'attacher le cadre avec le support pince-roues.



2 Ils ne permettent pas de stabiliser le vélo

Le chargement de sacoches ou de passager peut faire basculer le/les vélo. Parfois, un coup de vent suffit...



3 Ils ne sont pas adaptés à tous les vélos

Les vélos de route avec des pneus fins, les vélos VTT avec des pneus larges, les vélos cargo... ne peuvent pas utiliser ce type de stationnement



4 Ils sont difficilement utilisables dès qu'ils ont atteint la moitié de leur capacité

Avez-vous déjà essayé de caler votre roue entre 2 vélos déjà stationnés ? Entre bataille de guidons, de pédales, sacoches, siège enfant, c'est mission quasi impossible !

5 Ils peuvent abîmer certains vélos au niveau de la roue et des freins à disque

Tout le poids du vélo repose sur deux points de la roue pincée. Vélo chargé ? Épaisseur du pneu inférieure à l'espacement du support ? Les risques de voilage sont démultipliés.



PRIVILEGIER LES ARCEAUX VELOS
LE DESIGN NE DOIT PAS PREVALOIR SUR L'USAGE



Loi LOM : une opportunité pour développer l'offre de stationnement pour les vélos

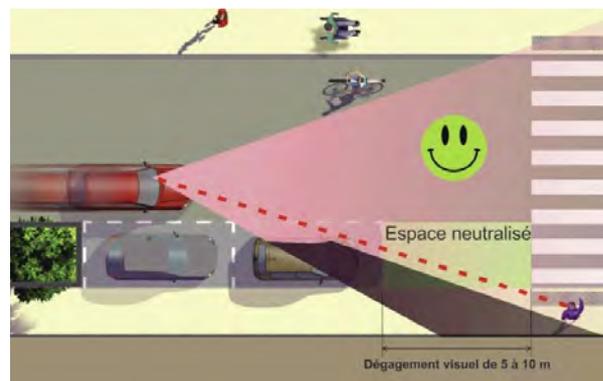
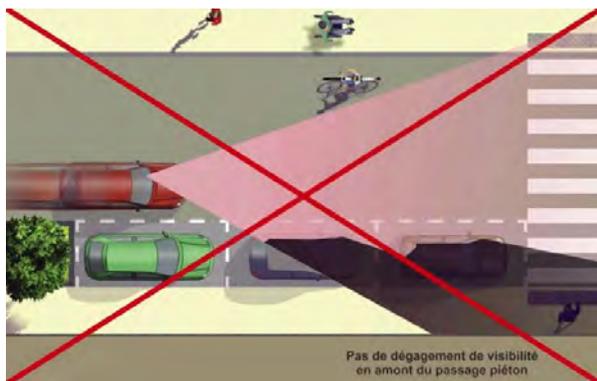
L'article L. 118-5-1 du Code de la voirie routière précise :

« 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. »

L'article 52 de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) voté en 2019 est venu renforcer cet objectif de sécurité en fixant un calendrier de mise en conformité :

« 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 »

Masque à la visibilité induit par le stationnement des voitures aux abords des passages piétons
source : Cerema



Cette situation se retrouve sur le territoire et notamment au sein du centre-ville de Billom. Cet enjeu de sécurité offre ainsi l'opportunité de renforcer l'offre de stationnement pour les vélos en neutralisant une place de stationnement voiture pour y installer des arceaux vélos.

Exemple de réalisation à moindre coût de neutralisation d'une place de stationnement voiture pour installer des arceaux vélos – source CEREMA



Masque à la visibilité induit par le stationnement des voitures rue Carnot à Billom



PARTIE 3 – LES ACTEURS DU VELO – LES SERVICES

3.1 – ACHETER, LOUER, REPARER, SE FORMER...LES ACTEURS PRIVES DU VELO

L'arrivée du Vélo à Assistance Electrique, les politiques publiques en faveur du vélo, les changements de comportements de mobilité, le développement d'initiatives associatives et citoyennes ont contribué à démultiplier le nombre d'acteurs proposant de la vente, de la réparation et de la location de vélo. Il n'y a plus seulement les vélocistes et les équipementiers sportifs. La grande distribution alimentaire ainsi que les enseignes d'électro-ménager et les garages automobiles font également parti de l'écosystème vélo.

Des acteurs de qualité mais en faible nombre sur Billom Communauté

Sur le territoire de Billom Communauté, il existe un faible nombre d'acteurs privés.

Seuls 4 acteurs proposent de la réparation de vélo et de la location :

- 1 réparateur à Chauriat qui vient aussi au marché de Billom.
- 1 réparateur ambulante venant uniquement le jour de marché à Billom
- 1 atelier vélo à Egliseneuve-près-Billom (La Peyrouse)
- 1 loueur de VTT électrique (location loisirs) à Mazun

La présence d'un atelier vélo et de deux réparateurs ambulants est une vraie force pour le territoire. Ils contribuent à la pratique du vélo en facilitant l'accès à des services de réparation. L'atelier vélo à Egliseneuve-près-Billom constitue également un lieu de conseil et construit des événements autour du vélo en lien avec l'association La Perm'. Ces acteurs contribuent à rendre visible le vélo sur le territoire et à encourager les pratiques.

La présence d'un loueur de VTT à assistance électrique est également un atout sur lequel s'appuyer pour encourager la pratique cyclo touristique et la découverte du territoire.

EN CHIFFRES

4 acteurs du vélo sont présents sur le territoire de Billom Co (1 atelier vélo, 1 réparateur, 1 réparateur ambulante, 1 loueur)

0 acteur du vélo en ce qui concerne la vente, la formation (vélo-école, formateurs programme savoir rouler à vélo, la location longue durée...)

100% des habitants de Billom Co ont accès à un vélociste en moins de 30 minutes en voiture

Une proximité avec Clermont Auvergne Métropole qui bénéficie à Billom Communauté

A l'exception des 4 acteurs précédemment cités, Billom Co ne bénéficie pas sur son territoire d'acteur proposant de la vente de vélos neufs, ni de location longue durée, ni de vélo-école, ni de formateur vélo...

Néanmoins, les habitants peuvent s'appuyer sur les territoires voisins avec notamment :



Clermont Auvergne Métropole qui accueille des vélocistes proposant une gamme diversifiée de vélos (vélo urbain, vélo cargo, vélo pliant, VAE...). Se développe une culture vélo avec des associations de promotion du vélo, une vélo-école, des ateliers vélos, des fabricants de vélo, de la cyclogistique (livraisons, boîte à vélo), de la location vélo longue durée...



Des polarités voisines de Billom Communauté qui proposent également une offre «vélo» : Issoire, Riom, Thiers, Ambert, Courpière.

*L'atelier vélo – association Obrador – La Peyrouse
(Egliseneuve – près-Billom)*



*« T'es au stand » – réparateur ambulante sur le
marché de Billom - localisé à Clermont-Ferrand*



*« Zako Bike » – réparateur ambulante et
monteur localisé à Chauriat*

3.2 – DES ACTEURS PUBLICS INTERVENANT A PLUSIEURS ECHELLES

Les politiques publiques jouent un rôle important dans la promotion du vélo, dans le développement de services vélos et la mise en place d'aides financières. Elles interviennent à différentes échelles et sous différentes formes. Au-delà de présenter les politiques publiques impactant directement Billom Co, cette analyse a également pour objectif de proposer une mise en lumière des actions mises en œuvre par les différents partenaires, sur les territoires voisins, à la fois pour s'inspirer et à la fois pour peut-être imaginer des synergies et des complémentarités.

Des schémas directeurs cyclables à l'échelle des EPCI et du Département

Si l'élaboration des schémas directeurs est une pratique ancienne sur Clermont Auvergne Métropole et le Département du Puy-de-Dôme, elle tend à se généraliser à l'ensemble des intercommunalités voisines de Billom Co encourager par les appels à projets de l'Etat, la DREAL, l'ADEME et le CEREMA.



Les agglomérations d'Issoire et de Riom ont approuvé leur schéma en 2021 en y incluant, à l'instar de celui de la Métropole, l'aménagement d'itinéraires, une politique de stationnement ainsi qu'une offre de services avec notamment de la location de vélo. Des aides à l'achat de VAE ou de vélo classique sont également proposées.



A l'est, sur les territoires de Thiers et d'Ambert, après une étude menée par le PNR Livradois-Forez sur le développement du vélo dans la vallée de la Dore, les deux Communautés de communes se lancent dans l'élaboration d'un schéma directeur cyclable. Pour la Communauté de Communes Thiers, Dore et Montagne, le Syndicat Mixte des Transports Urbains du Bassin Thiernois porte la démarche ainsi que celle menée sur la Communauté de Communes Entre Dore et Allier.



Le schéma directeur cyclable du Département 2014-2023 a notamment contribué à développer des aménagements cyclables sur les routes départementales en lien avec la Métropole de Clermont Auvergne (axe Billom-Pérignat notamment) et à baliser des boucles cyclotouristiques (circuits n°4 et n°8 pour Billom Co). Ce schéma arrive à échéance et le nouveau (2024- 2033) est en cours de réflexion.

Des aides à l'achat de VAE, vélos pliants et vélos classiques proposées par les communes, les EPCI, le Département et l'Etat.

Avec l'essor des VAE, les aides à l'achat se sont multipliées. Celles proposées par le Département du Puy-de-Dôme et par l'Etat, uniquement sur les VAE, peuvent bénéficier aux habitants de Billom Co. De 200 et 500 €, elles sont conditionnées à des critères de revenus. Les agglomérations de Riom et d'Issoire ont également mis en place des aides à l'achat de VAE et également de vélo classique pour Riom.

Sur Clermont Auvergne Métropole, ce sont les communes qui proposent des aides à l'achat de vélo : Le Cendre, Cournon-d'Auvergne, Aubière, Romagnat, Ceyrat...

Un service de location de vélo qui bénéficie à deux communes de Billom Co



Sur la Métropole de Clermont, le service de location de vélos longue durée (C.Vélo) porté par le Syndicat Mixte des Transports Clermontois (SMTC) bénéficie également aux deux communes de Pérignat-ès-Allier et de Mur-sur-Allier qui sont adhérentes. Il offre la possibilité aux habitants de ces deux communes de tester et louer des vélos à assistance électrique. Néanmoins, la visibilité de cette offre est faible par manque de communication et par conséquent, le service ne rencontre pas son public.



Le PNR Livradois-Forez propose également un service de prêt de vélo à assistance électrique à destination des habitants du Parc. 15 communes de Billom Co peuvent en bénéficier.



La commune de St-Julien-de-Coppel propose un service de prêt de vélo-cargo pour ses habitants.



Sur les territoires d'Issoire et de Riom, des services de location de vélo ont également été mis en place en courte et longue durées et également en libre-service. Sur la CC Thiers Dore et Montagne, la mise en place d'un service de location de vélo est en cours de réflexion par le Syndicat mixte des Transports Urbains du Bassin Thiernois.

La Région acteur des véloroutes/voie vertes et de l'intermodalité

La Région a élaboré en 2017, une première feuille de route sur l'identification des itinéraires prioritaires en matière de véloroute et voie verte. Sur le territoire de Billom Co, la via Allier est un des axes prioritaires de la Région et dans ce cadre des aménagements ont pu voir le jour concernant la voie verte le long de l'Allier. Porté par le PETR du Grand Clermont, les maîtres d'ouvrage sont les EPCI traversées : Billom Co, Clermont Auvergne Métropole et Mond'Arverne. La Région intervient également sur la question de l'intermodalité avec l'emport des vélos dans les trains et dans les cars ainsi que sur le stationnement des vélos en gare.

Des programmes pour encourager la pratique du vélo auprès des scolaires, des employeurs et des actifs portés par l'Etat et la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB)

Deux programmes portés par l'Etat et la FUB et financés par les Certificats d'Economie d'Energie (CEE) sont actuellement proposés aux collectivités, établissements scolaires et employeurs pour encourager la pratique du vélo auprès des enfants de 6 à 11 ans et auprès des actifs :

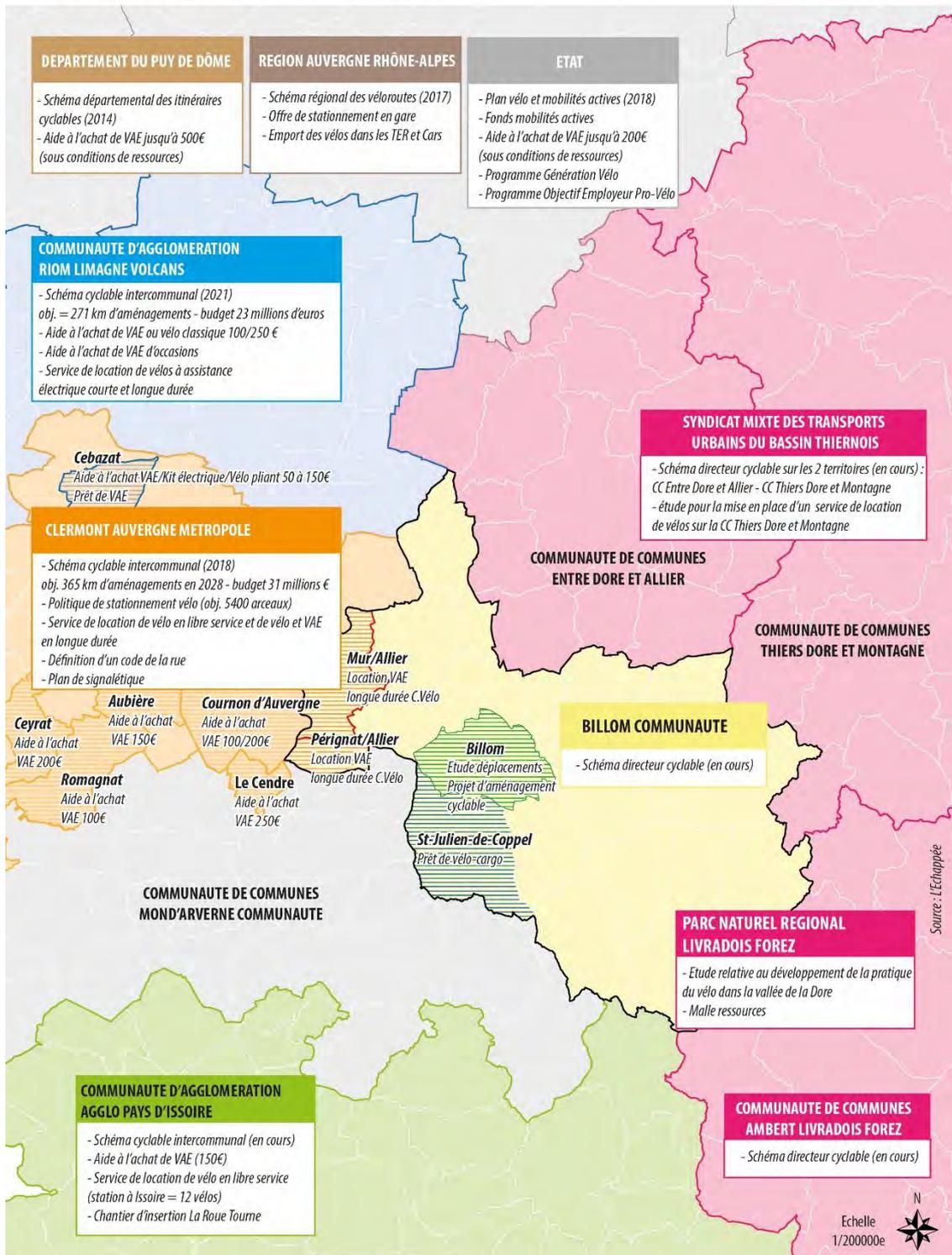


Le programme Génération Vélo est un programme de financement porté par SOFUB et la FUB. Il permet d'intensifier le déploiement du « Savoir Rouler à Vélo » auprès des enfants de 6 à 11 ans et participer ainsi à faire émerger une génération vélo. Le dispositif du Savoir Rouler à Vélo est destiné à favoriser l'adoption du vélo par les jeunes générations. Via un apprentissage de 10 heures minimum, il vise à leur permettre de devenir autonomes à vélo avant leur entrée au collège. Génération Vélo s'adresse prioritairement aux collectivités, qui peuvent en bénéficier jusqu'au 31 décembre 2024.



Le programme Objectif Employeur Pro-Vélo (OEPV) vise à accompagner **4500 employeurs dans le développement d'une culture vélo** au sein de leurs établissements. Il a pour vocation de répondre à un enjeu écologique fort, en accompagnant les employeurs dans la promotion de la mobilité active auprès de leurs salariés. Une aide financière prise en charge par le programme permettra aux employeurs de déployer des équipements et services « pro-vélo » pour les déplacements domicile-travail et professionnels.

LES ACTEURS PUBLICS DU VÉLO



3.3 – LES ACTEURS TOURISTIQUES – UNE OFFRE IMPORTANTE MAIS UNE FAIBLE MISE EN TOURISME

Une culture du vélo loisirs et sportif importante et un potentiel de développement sur le territoire de Billom Co

La culture du vélo loisirs et du vélo sportif est importante sur le département du Puy-de-Dôme avec une offre d'itinéraires et de parcours bien développée :

- ➔ Des grands parcours pour de l'itinérance : la Via Allier, La Grande Traversée du Massif Central en VTT, le Tour du Parc Naturel du Livradois-Forez en VTT.
- ➔ Des parcours sportifs et de loisirs à la journée : les boucles cyclo-touristiques du département du Puy-de-Dôme, les circuits VTT avec le plus grand espace VTT-FFC de France (Les Bois Noirs - Ambert Crêtes du Forez) à proximité de Billom Communauté.

Le territoire de Billom Co présente un potentiel fort pour le tourisme et l'itinérance à vélo. Le territoire est traversé, dans sa partie la plus occidentale, par la Via Allier. Il est labellisé Pays d'art et d'histoire (PAH). Il s'inscrit dans le PNR Livradois-Forez et présente un patrimoine bâti (châteaux, villages) et naturel (les Puys, la vallée du Madet...) riches.

Une faible offre de services pour les voyageurs à vélo

Si les offres en matière d'itinéraires et de parcours sont importantes, les services proposés aux cyclistes et cyclotouristes restent assez faible en matière d'hébergements, de restauration, de visite, de services vélo (point d'eau, aire d'accueil, borne de réparation...). Cette faiblesse dans la « mise en tourisme » des offres constitue un frein important au développement de la pratique cyclotouristique sur le territoire. L'absence de stationnement sécurisé avec des consignes permettant de laisser ces bagages et sacs ne permet pas de s'arrêter sur le territoire pour partir à sa découverte.

Les prestataires de service labellisés « accueil vélo », assurant un service d'accueil des vélos (local vélos, stationnement, conseil...) ne sont pas présents sur Billom Co et ne sont qu'au nombre de trois sur le périmètre d'analyse de la carte (situés au nord de Riom – cf carte ci-après). Les Gîtes de France – accueil vélo – viennent pallier à minima cette absence d'offre sur le territoire avec 3 hébergements.

Label « Accueil Vélo »

Des services non présents sur le territoire : conciergerie, stationnement, consignes, recharge VAE, douches... (ex : conciergerie à Angers, stationnement Nielsen Concept)



TOURISME ET LOISIRS A VELO

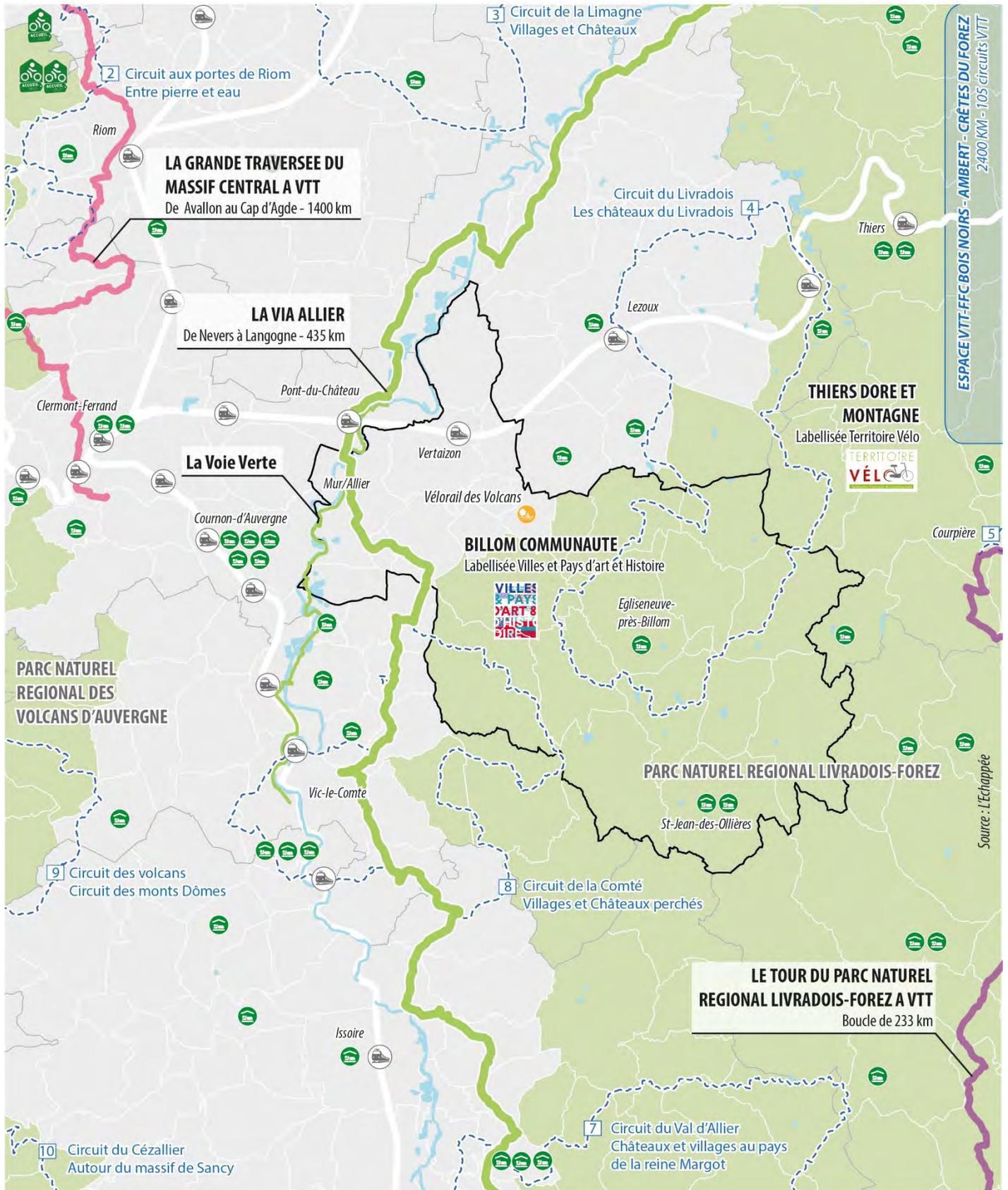
Parcours cyclotourisme/VTT

- Véloroute V70 Via Allier et voie verte du Grand Clermont
- - - Boucles cyclotouristiques du Puy de Dôme
- La Grande Traversée du Massif Central en VTT
- Le Tour du Parc Naturel Régional du Livradois Forez en VTT
- Espace VTT-FFC Bois Noirs - Ambert - Crêtes du Forez

Offres de Services pour les cyclotouristes

-  Prestataires Accueil Vélo (restaurants, hébergements, visites, office de tourisme, réparateurs...)
-  Gîtes de France - Accueil vélo
-  Hébergements garantissant un local pour les vélos

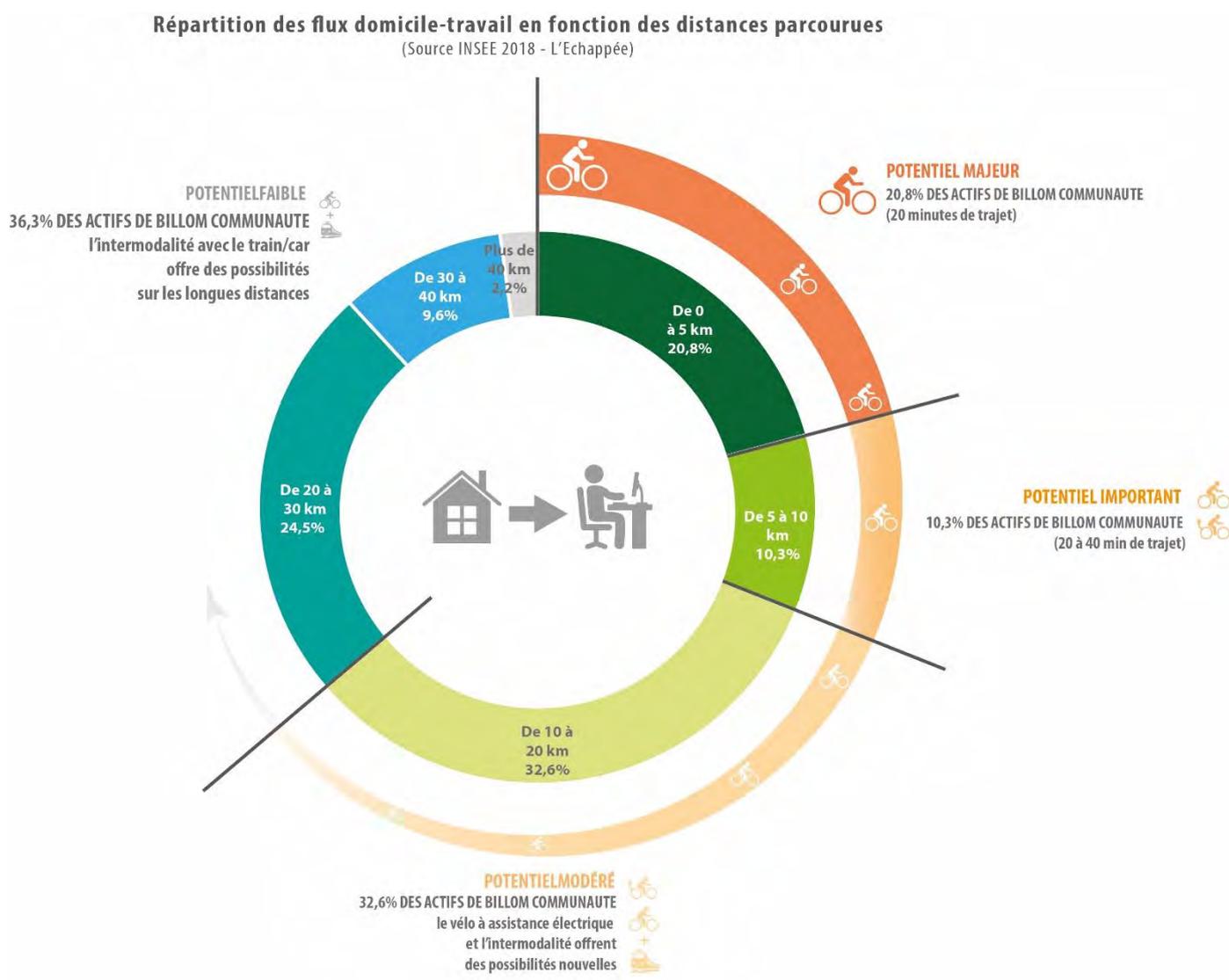
Echelle 1/200000e 



PARTIE 4 – LE POTENTIEL DU VELO SUR BILLOM CO

Malgré le caractère rural et périurbain du territoire et son éloignement aux zones d'emplois, aux équipements et services et malgré le relief, la faiblesse des services vélos et des aménagements cyclables, il existe un potentiel de développement de la pratique du vélo sur le territoire.

4.1 - UNE PART IMPORTANTE DE FLUX DOMICILE-TRAVAIL ET DE FLUX DOMICILE-ETUDES DE COURTE ET MOYENNE DISTANCES – ET POURQUOI NE PAS LES REALISER EN VELO ? UNE SOLUTION POUR LUTTER CONTRE LA SEDENTARITE ET OFFRIR DE L'AUTONOMIE AUX ENFANTS



Le vélo, pour les déplacements liés au travail, présente de nombreux avantages. Un moindre coût économique, un moindre impact environnemental, une fiabilité des temps de déplacements ainsi que des avantages sur le plan de la santé. Le vélo constitue un formidable outil pour lutter contre la sédentarité et offre l'opportunité de gagner du temps en combinant déplacement et activité sportive. Pour les déplacements liés aux études, le vélo offre là aussi des atouts pour lutter contre la sédentarité qui s'est accentuée au cours des dernières années chez les enfants et offre également la possibilité de développer l'autonomie, l'apprentissage de la civilité et de se réappropriier l'espace public.

L'analyse détaillée des distances domicile-travail et des distances domicile-études met en évidence le potentiel du vélo sur ces flux du quotidien en soulignant qu'il existe bien une part importante de déplacements de courte et moyenne distances qui pourrait être réalisée à vélo sur le territoire de Billom Communauté :



1/3 des déplacements des actifs font moins de 10 km et peuvent être parcourus en moins de 30 minutes avec un vélo à assistance électrique.



20,8 % des déplacements des actifs font moins de 5 km et peuvent être parcourus en 15 minutes avec un vélo à assistance électrique et en 20 minutes avec un vélo musculaire.



Concernant les flux domicile-études, 35% se réalisent au sein de la commune de résidence et sur des courtes distances.



Les résultats de l'enquête auprès des parents d'élèves mettent en évidence que plus des deux-tiers des déplacements de moins de 20 minutes sont réalisés en voiture.

Pour l'ensemble de ces flux, si le potentiel existe, un des principaux freins pour le passage à l'acte reste la sécurité et la nécessité de disposer d'infrastructures cyclables.

EN CHIFFRES

50% des flux domicile-travail de moins de 2 km sont parcourus en voiture

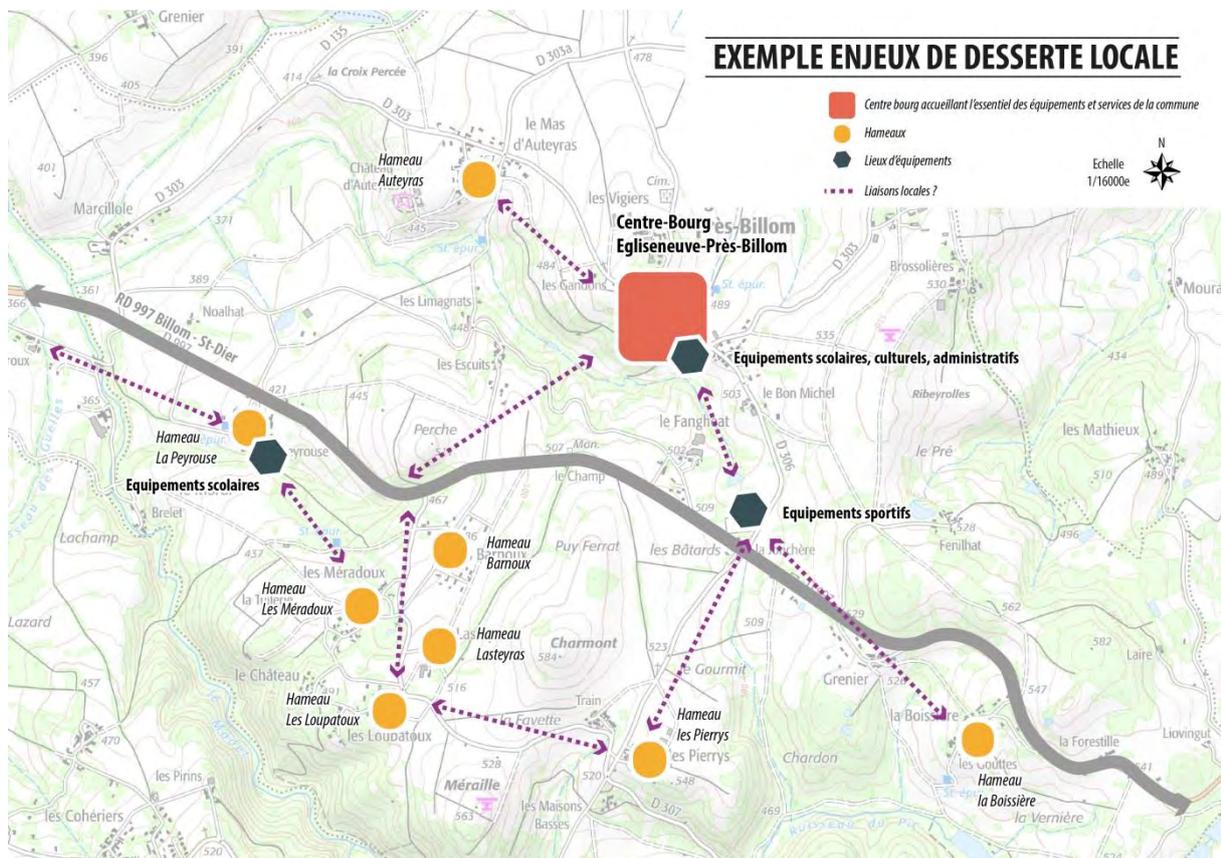
93% des déplacements domicile-travail à destination de Billom réalisables en moins de 30 minutes à vélo sont réalisés en voiture

28% des parents d'élèves seraient prêts à envisager le vélo comme mode de déplacement pour se rendre à l'école (résultats enquête scolaire)

4.2 - DES GENERATEURS DE DEPLACEMENTS AU COEUR DES BOURGS ET EN PERIPHERIE DES BOURGS - ET POURQUOI NE PAS PROPOSER DES BOURGS MARCHABLES ET CYCLABLES ?

Le travail de terrain et l'analyse des générateurs de déplacements ont permis de mettre en évidence les caractéristiques du territoire (un bourg centre, de multiples hameaux, des équipements parfois en périphérie). Ainsi, il existe dans chaque commune des enjeux de desserte locale au sein même du bourg centre et en lien avec les hameaux et les équipements situés en périphérie : des liaisons vers l'école, vers le terrain de sports, vers la salle polyvalente, vers la bibliothèque...

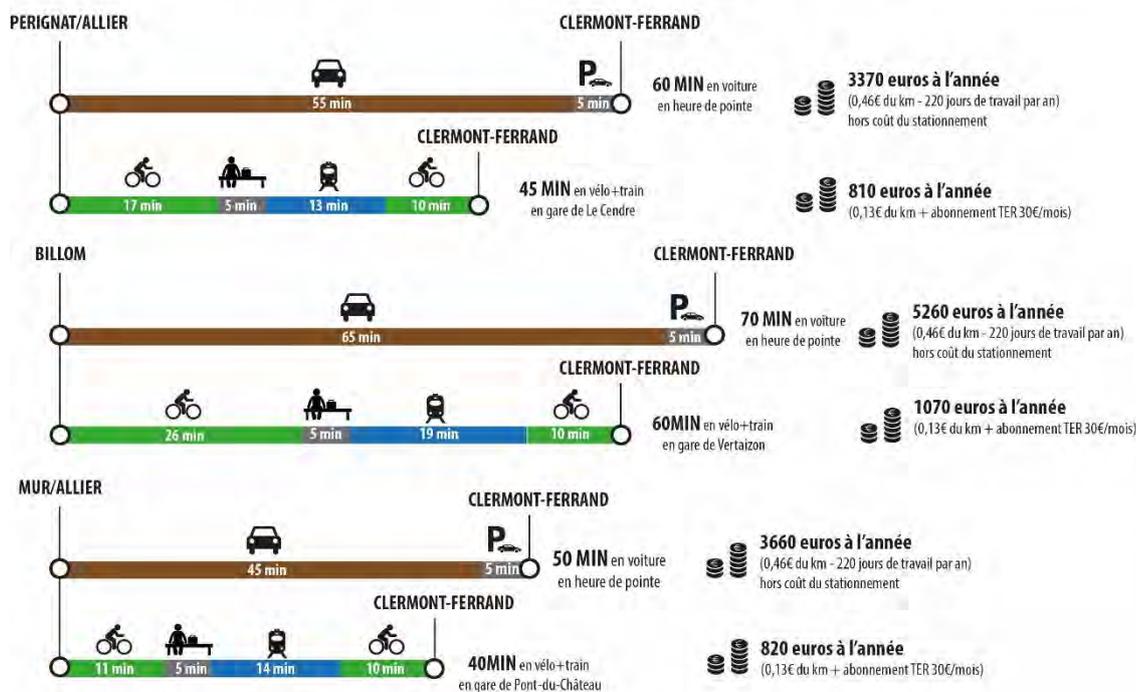
Ces flux de courte distance pourraient en partie être réalisés à pied ou à vélo. Proposer des bourgs et hameaux « marchables » et cyclables » par des actions sur la modération des vitesses de circulation, sur la matérialisation au sol d'itinéraires à vélo et à pied, sur le partage de l'espace, sur l'installation d'une offre de stationnement encourageraient la pratique de la marche et du vélo.



4.3 - UNE OFFRE DE TRANSPORT QUI CONNECTE LE TERRITOIRE RAPIDEMENT A CLERMONT-FERRAND - ET POURQUOI NE PAS METTRE SON VELO DANS LE TRAIN, DANS UN CAR OU DANS UN BUS OU LE STATIONNER AUX ABORDS DES POLES D'ECHANGES ?

Comparaison des temps de trajets et des coûts, en voiture et en vélo+train, en heure de pointe sur trois itinéraires

(Source : googlemaps, TER AURA, L'Echappée)



L'intermodalité du vélo avec les transports en communs et le covoiturage offre des possibilités pour répondre à des besoins de déplacements de plus longue distance. Elle peut également proposer des temps de déplacement plus compétitifs que la voiture.

Le système de transport proposé sur le territoire de Billom Co s'organise autour de :

- ➔ 3 gares, dont une sur le territoire à Chignat/Vertaizon, irriguées par deux axes ferroviaires connectant le territoire à Clermont-Ferrand en moins de 20 minutes
- ➔ La proximité avec la future ligne de Bus à Haut Niveau de Service (Ligne C) de Clermont Auvergne Métropole (Projet Inspire) dont le terminus sera situé sur la commune de Cournon-d'Auvergne, limitrophe à Pérignat/Allier
- ➔ 7 aires de covoitages
- ➔ 2 lignes de cars principales à destination de Clermont-Ferrand pour les communes de Billom, Espirat, Vassel et Vertaizon.

EN CHIFFRES

72,8% des habitants de Billom Co résident à moins de 30 minutes à vélo d'une gare

En heure de pointe, le vélo combiné avec le train est plus rapide que la voiture pour se rendre à Clermont-Ferrand depuis Billom, Pérignat/Allier, Mur/Allier mais aussi Vertaizon, Beauregard-l'Évêque, Bouzel, Vassel, Chauriat, Espirat... C'est également 4 à 5 fois moins cher que la voiture à l'année.

Créer les conditions favorisant l'intermodalité aux abords des gares, aires de covoiturage et parkings relais représenterait une opportunité pour encourager la pratique du vélo sur des déplacements de moyenne et longue distance.

LES OFFRES DE TRANSPORTS-INTERMODALITE*

*Offres de transport régulières (hors lignes scolaires) sur un jour ouvrable en semaine

Offre TER de la Région AURA

■ Réseaux TER en fonction de la fréquence



Gares TER en fonction de la fréquence

Offre de bus du SMTC - Clermont Métropole

■ Ligne C - Coumon/Clermont 1 bus toutes les 10/15 minutes

■ Ligne 35 - Lempdes/Clermont 1 bus toutes les 20/25 minutes

■ Ligne 35 - desserte de Mur sur 1AR/JO

■ Ligne 37 - Coumon/Pérignat/Mur - 2AR/JO

Offre de Cars de la Région AURA

■ Ligne 1 - Clermont/Thiers - 9AR/J + 2 vers Beauregard

■ Ligne 2 - Clermont/Arlanc - 1AR/J

■ Ligne 23 - Clermont/Billom - 4AR/J

■ Ligne 25 - Clermont/Chas - 1AR/J - 4AR/J entre Chas et Vertaizon

■ Ligne 7 - Neuville/Courpière - 1AR le mercredi

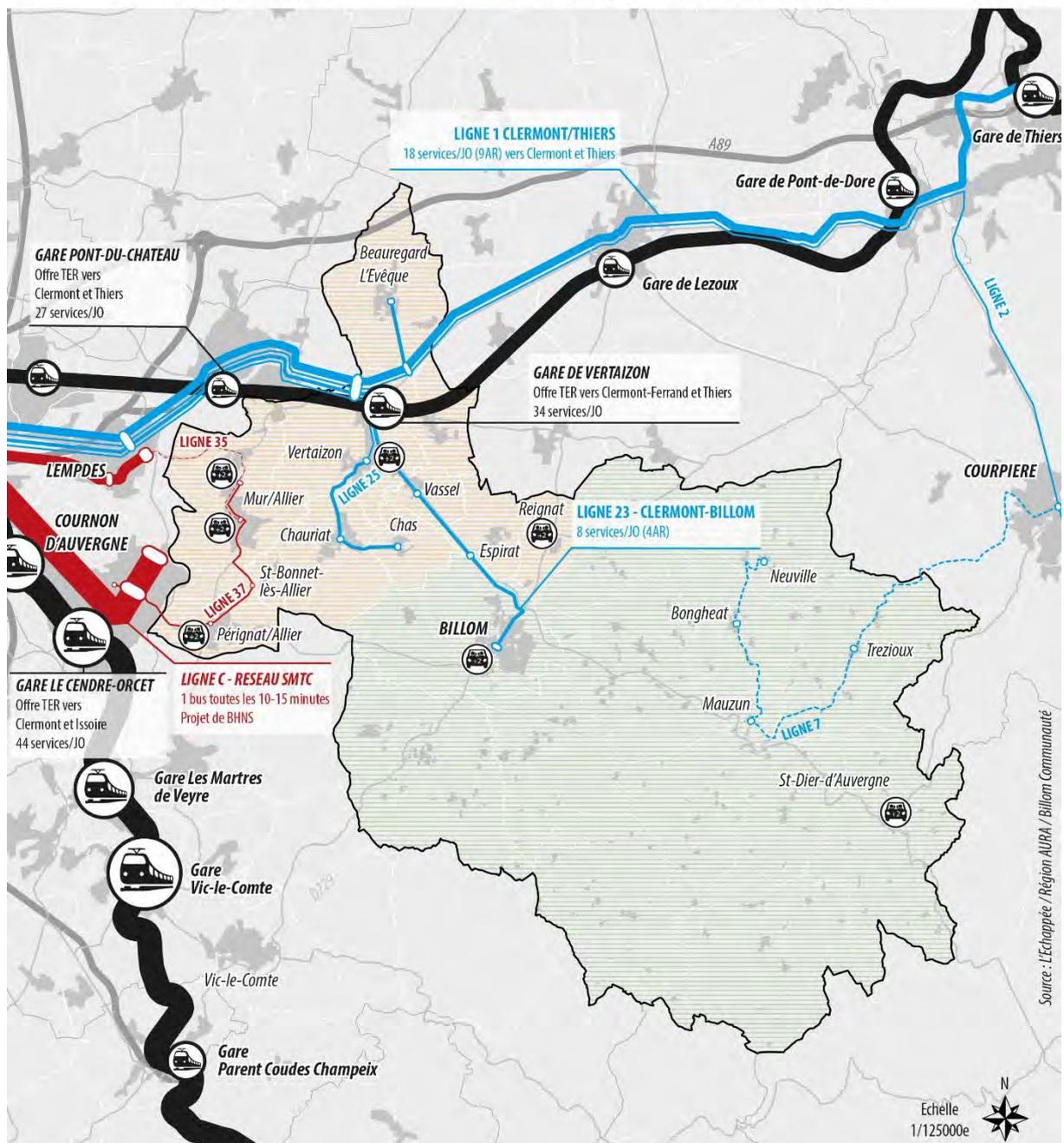
Le Bus des montagnes

■ Bus des montagnes - Offre TAD (transport à la demande) tous les 15 jours vers Billom

■ Bus des montagnes - Offre ligne directe tous les 15 jours vers Billom



Les aires de covoiturage



Source : L'Échappée / Région AURA - Billom Communauté

4. 4 - DES TEMPS DE DEPLACEMENT ADAPTES AU VELO MALGRE LE RELIEF – ET POURQUOI NE PAS ENCOURAGER LA PRATIQUE DANS UN RAYON DE 30 MINUTES AUTOUR DES PRINCIPALES POLARITES ?

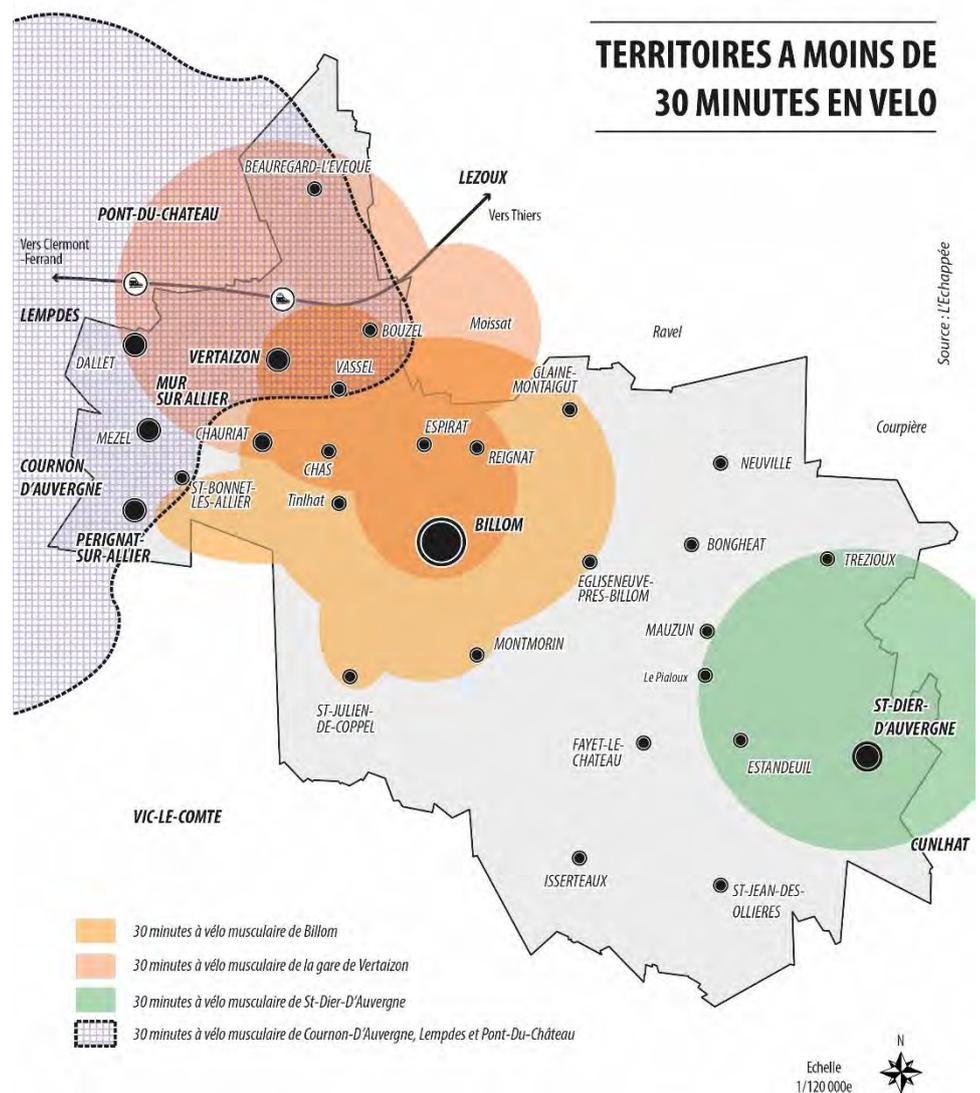
Le territoire de Billom Co présente un relief important sur certains secteurs et notamment sur les contreforts du Livradois-Forez (sud-est du territoire). Ajouté à la problématique de la sécurité du fait du peu d'aménagements cyclables existants, le relief peut constituer un frein à la pratique du vélo pour une part importante des habitants.

Au regard des temps de déplacement à vélo musculaire et dans le sens de la montée, il est cependant intéressant de noter qu'un grand nombre de destinations peuvent être accessibles en moins de 30 minutes. Si le potentiel le plus fort de développement du vélo se situe dans un périmètre de 15 minutes, il apparaît opportun au regard du contexte territorial, des enjeux énergétiques et climatiques qui se posent ainsi que du développement majeur du Vélo à Assistance Electrique d'envisager le périmètre de 30 minutes comme la zone « maximale » de pertinence du vélo sur Billom Co.

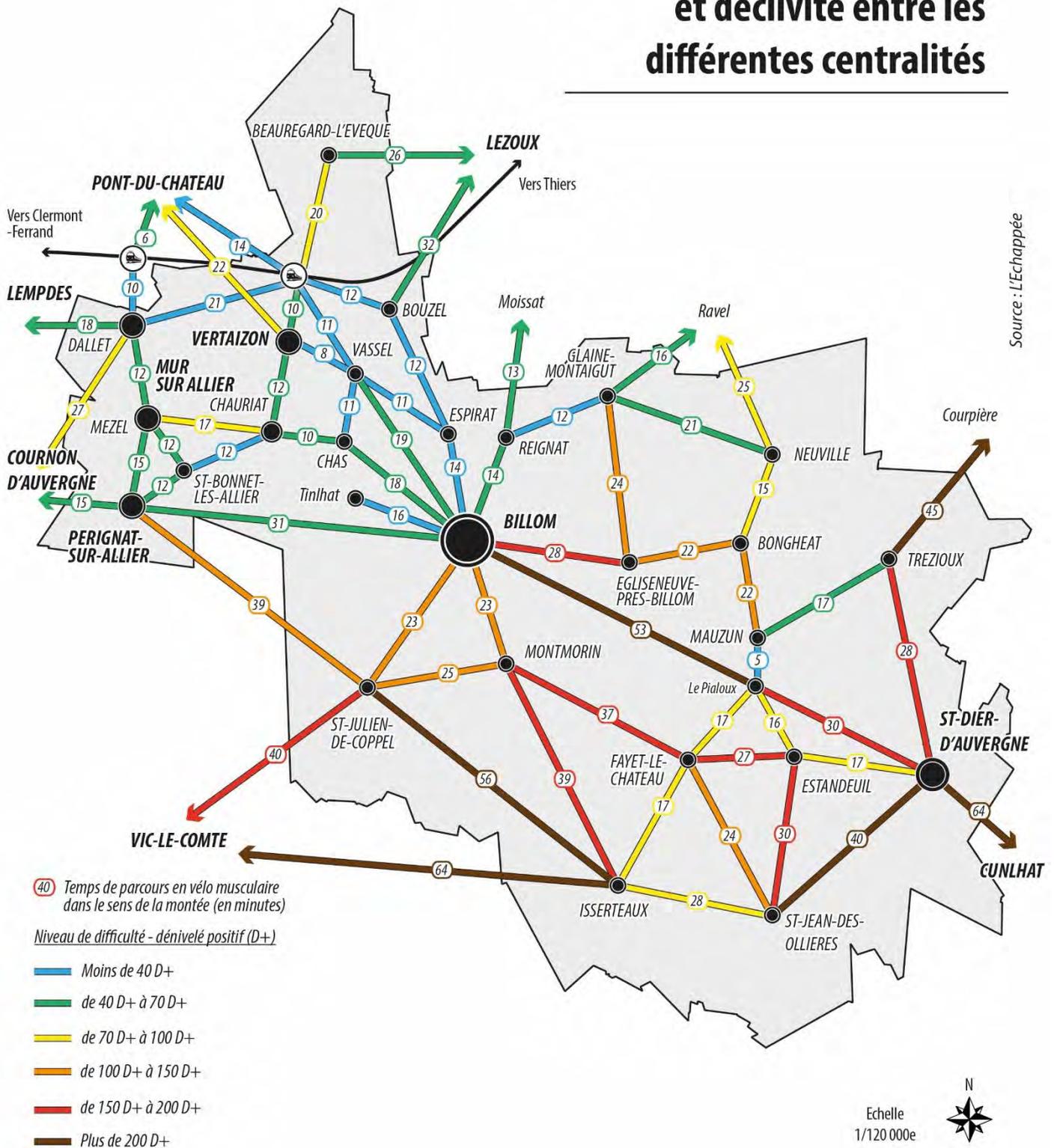
EN CHIFFRES

86 % des habitants de Billom Co résident à moins de 30 minutes à vélo musculaire d'un grand commerce alimentaire

4 zones de pertinence pour le vélo du quotidien : 30 min de Billom / 30 min de la gare de Vertaizon / 30 min de St-Dier d'Auvergne / 30 min des trois pôles urbains voisins



TEMPS DE PARCOURS à vélo et declivité entre les différentes centralités



4.5 - DES EMPRISES FONCIERES A VALORISER - UNE ANCIENNE VOIE DE CHEMIN DE FER - UN MAILLAGE DENSE DE VOIRIES ET DE CHEMINS - ET POURQUOI NE PAS REALISER DES AMENAGEMENTS CYCLABLES ADAPTES AU CONTEXTE DU TERRITOIRE ?

Les ateliers ainsi que le travail de terrain a permis de mettre en lumière un des atouts majeurs du territoire pour la pratique du vélo : un maillage dense de voiries départementales et de chemins communaux offrant des possibilités de déplacements à vélo en dehors des axes à fort trafic routier.

En effet, malgré l'absence d'aménagements cyclables, la pratique du vélo sur ces axes est rendue « envisageable » par un large panel d'utilisateurs du fait de leur tranquillité en matière de flux routiers.

Un autre atout du territoire concerne les emprises de voiries qui, sur certains grands axes et certaines grandes liaisons, présentent des largeurs importantes et donc des opportunités pour développer des aménagements cyclables :



L'ancienne voie ferrée reliant Billom à la gare de Vertaizon est longée par des chemins agricoles. Cet axe présente une double opportunité : préserver l'emprise ferroviaire afin d'imaginer un nouveau mode de transports collectifs entre la ville centre de Billom et l'unique gare du territoire et développer une mixité d'usages des chemins agricoles par un aménagement permettant d'accueillir des engins agricoles, des piétons et des cyclistes.



Les grands axes départementaux :

- avec des emprises larges inexploitées sur certains secteurs (traversée sud de Vertaizon)
- avec des emprises larges présentant des aménagements « très » routiers favorisant la vitesse ou générant de l'insécurité pour le cycliste (terres pleines centrales, tourne à gauche, double voie), emprises qui pourraient être utilisées pour encourager la pratique du vélo (Chignat, Egliseneuve, Pérignat/Allier)
- avec des accotements qui sur certains tronçons pourraient faire l'objet d'un aménagement (bande cyclable dans le sens de la montée par exemple).

L'identification de ces atouts offre l'opportunité d'imaginer un « système vélo » adapté au contexte de Billom Co : un territoire rural, périurbain et agricole, un territoire avec du relief, un territoire avec des distances de déplacements importantes. L'expérimentation de « nouvelles » solutions comme les chaussées à voie centrale banalisée ou les chemins agricoles à usage mixtes, l'aménagement d'un ou plusieurs axes majeurs combiné avec des aménagements à une échelle plus micro, plus ponctuel consistant à résorber les points durs (traitement des giratoires, des intersections, des traversées) pourraient guider l'élaboration du plan d'actions.

4.6 - DES PAYSAGES RESSOURCES, UN RICHE PATRIMOINE NATUREL ET BÂTI, UN LABEL, UN PNR - ET POURQUOI PAS NE DEVENIR UNE DESTINATION CYCLOTOURISTIQUE ?

Le cyclotourisme est en plein essor depuis quelques années et se trouve renforcé par une appétence de plus en plus grandissante pour le tourisme durable et le slow tourisme. Le cyclotourisme a un impact économique important sur les territoires en générant des emplois durables et non délocalisables dans l'hébergement et la restauration.

Il est également un facteur d'attractivité territoriale important et les investissements réalisés pour encourager la pratique cyclotouristique ont aussi un impact sur la pratique du vélo au quotidien de par leurs complémentarités.

Billom Co dispose des atouts territoriaux pour devenir une destination cyclotouristique :

- une véloroute nationale, la Via Allier, qui traverse le territoire,
- un territoire labélisé Pays d'art et d'histoire (PAH) avec une programmation culturelle importante,
- un territoire au sein du Parc Naturel Régional Livradois Forez avec des synergies et des complémentarités à imaginer avec les territoires voisins,
- un riche patrimoine naturel et bâti (les puys, châteaux, villages, vallée du Madet, étangs...),
- des paysages « ressources » qui se découvrent en douceur par le réseau de routes départementales à faible trafic.

Si les atouts territoriaux sont bien présents, il s'agit de créer les conditions pour donner envie de découvrir le territoire, donner envie de venir en résidence. Développer des services vélos, encourager et accompagner les prestataires à obtenir le label « accueil vélo », communiquer, mettre en scène le territoire constituent des actions indispensables pour devenir une destination cyclotouristique.

CONCLUSION

Le diagnostic des flux de déplacements, du système-vélo (réseau cyclable, stationnement, services, acteurs du vélo) et la définition d'un potentiel du vélo sur le territoire de Billom constitue la première étape du schéma directeur cyclable. Il a permis de mettre autour de la table différents acteurs (élus, techniciens, habitants, associations), d'identifier les freins et les atouts du vélo sur le territoire, de sensibiliser l'ensemble des acteurs à la problématique du vélo ainsi qu'au contenu d'une politique cyclable.

La prochaine étape consistera à définir une stratégie et un scénario proposant un réseau cyclable hiérarchisé, une politique de stationnement ainsi qu'une offre de services. Plusieurs temps d'échanges sont prévus pour mener à bien cette seconde étape :

- deux ateliers de travail (dont un qui a eu lieu le 13 avril 2022) avec les élus, les techniciens, les habitants, les associations,
- un atelier de travail avec les élus de Billom Communauté,
- une journée vélo avec les élus, les techniciens, les habitants et les associations avec visites de terrain, retour d'expériences et atelier de travail
- un COTECH,
- un COPIL.

SCHEMA DIRECTEUR CYCLABLE

BILLOM COMMUNAUTE



L'ÉCHAPPÉE