clermont
auvergne
métropole

PLAN LOCAL D'URBANISME BEAUMONT | 2021

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION



VILLE DE
BEAUMONT
Puy-de-Dôme

Europarc
7 Rue Pascal
69500 BRON

Titre du document	Orientations d'Aménagement et de Programmation
Nom du fichier	PLU Beaumont
Version	Mai 2021
Rédacteur	CAAL
Vérificateur	
Chef d'agence	

SOMMAIRE

PRÉAMBULE

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION SECTORIELLES

Le secteur de la Mourette
Le site du centre technique municipal
Le secteur des Chabades
Les opérations de densification du tissu pavillonnaire
Le secteur Rue du Matharet
Le secteur impasse de la Courbe
Le secteur Rue des Collonges
Le centre ancien

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION THÉMATIQUES

PRÉAMBULE

Introduite par la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) du 13 décembre 2000, les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) sont devenues un élément spécifique du dossier de PLU au même titre que le Rapport de Présentation, le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) ou le règlement.

Dans son article L 151-6, le code de l'urbanisme dispose que « les orientations d'aménagement et de programmation comprennent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements».

Selon l'article L 151-7, les orientations d'aménagement et de programmation peuvent notamment :

1. Définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, notamment les continuités écologiques, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune ;

2. Favoriser la mixité fonctionnelle en prévoyant qu'en cas de réalisation d'opérations d'aménagement, de construction ou de réhabilitation un pourcentage de ces opérations est destinée à la réalisation de commerces ;

3. Comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants ;

4. Porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager ;

5. Prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics ;

6. Adapter la délimitation des périmètres, en fonction de qualité de la desserte, où s'applique le plafonnement à proximité des transports prévu aux articles L 151-35 et L 151-36.

Ainsi, les orientations d'aménagement et de programmation exposent la manière dont la collectivité souhaite mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager des quartiers ou des secteurs de son territoire. Elles définissent un parti d'aménagement et permettent de préciser les conditions d'aménagement.

Il existe trois catégories d'Orientation d'Aménagement et de Programmation :

▪ Les OAP dites « sectorielles »

« Les orientations d'aménagement et de programmation par quartier ou secteur définissent les conditions d'aménagement garantissant la prise en compte des qualités architecturales, urbaines et paysagères des espaces dans la continuité desquels s'inscrit la zone, notamment en entrée de ville ».
Article R.151-6 du code de l'urbanisme

▪ Les OAP dites « sectorielles d'aménagement » ou « OAP à valeur règlementaire »

Ces OAP permettent, en zones urbanisées ou en zones à urbaniser, de concevoir des OAP qui s'appliquent seules, en l'absence de dispositions réglementaires dans le secteur. Ces orientations d'aménagement et de programmation comportent un schéma d'aménagement qui précise les principales caractéristiques d'organisation spatiale du secteur. « Les OAP des secteurs de zones urbaines ou de zones à urbaniser dont les conditions d'aménagement et d'équipement ne sont pas définies par des dispositions réglementaires garantissent la cohérence des projets d'aménagement et de construction avec le projet d'aménagement et de développement durables. Elles portent au moins sur :

- La qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère,
- La mixité fonctionnelle et sociale,
- La qualité environnementale et la prévention des risques,
- Les besoins en matière de stationnement,
- La desserte par les transports en commun,
- La desserte des terrains par les voies et réseaux

Article R.151-8 du code de l'urbanisme

▪ Les OAP dites « patrimoniales »

« Les OAP peuvent comprendre des dispositions portant sur la conservation, la mise en valeur ou la requalification des éléments de paysage, quartiers, îlots, immeubles, espaces publics, monuments, sites et secteurs qu'elles ont identifiés et localisés pour des motifs d'ordre culturel, historiques, architectural ou écologique, notamment dans les zones urbaines réglementées en application de l'article R. 151-19 »
Article R.151-7 du code de l'urbanisme

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION SETORIELLES

INTRODUCTION

Le Plan Local d'Urbanisme de Beaumont définit plusieurs Orientations d'Aménagement et de Programmation dits «sectorielles». Le périmètre des secteurs auxquels ces orientations sont applicables est délimité dans le document graphique.

Pour chaque secteur, les Orientations d'Aménagement et de programmation ci-dessous définissent :

- La vocation principale de la zone
- La programmation et les formes urbaines attendues
- La trame viaire
- La qualité environnementale, paysagère et architecturale du site

Définition des formes urbaines : habitat collectif, intermédiaire, groupé et individuel

L'HABITAT COLLECTIF

Il s'agit de logements faisant partie d'un bâtiment de deux logements ou plus. Les halls et les accès aux logements sont donc collectifs, partagés par tous. Ils distribuent des groupes de logements plus ou moins nombreux.
(CAUE 38)



Habitat collectif (Beaumont 63)

L'HABITAT INDIVIDUEL GROUPÉ

Il s'agit de maisons groupées qui entretiennent des rapports de mitoyenneté entre les logements. Aussi appelées maisons en bande ou maisons accolées, elles disposent d'un accès individualisé et sont généralement traversante en offrant un côté public, une façade sur rue et à l'arrière, un espaace extérieur privé.
(CAUE 38)



Habitat groupé (Beaumont 63)

L'HABITAT INTERMÉDIAIRE

L'habitat intermédiaire est une alternative au logement collectif et à la maison individuelle. Il se caractérise principalement par un groupement de logements superposés avec des caractéristiques proches de l'habitat individuel : accès individualisé aux logements et espaces extérieurs privatifs pour chaque logement.



Habitat inermédiaire (Beaumont 63)

LE SECTEUR DE LA MOURETTE





Vue sur le secteur Sud depuis la route d'Aubière



Vue sur le secteur Sud depuis la rupture topographique en direction de la Rue de la Mourette



Vue sur le secteur Nord

CONTEXTE

Le secteur de la Mourette est composé de deux espaces traversés par la *Rue de la Mourette*. Situés à proximité des équipements sportifs et de loisirs de l'Est de la commune, ce secteur offre une localisation privilégiée. D'une superficie de 3 000 m^2 pour le secteur Nord et 16 850 m^2 pour le secteur Sud ces sites s'insèrent dans un environnement résidentiel apaisé. Si le secteur Nord présente une topographie tout à fait plane, le secteur Sud se caractérise par une rupture de pente dont il est nécessaire de tenir compte dans l'aménagement de la zone.

ORIENTATIONS

Programmation urbaine

Le projet devra mettre en oeuvre un habitat diversifié.
Le secteur Nord devra **accueillir environ 45 logements collectifs sociaux.**
Concernant le secteur Sud de la Mourette, il est attendu la création d'**environ 16 logements individuels et/ou groupés** en continuité des formes urbaines déjà existante **dont environ 5 logements sociaux.** A l'approche de la route d'Aubière, il est attendu la création d'**environ 40 logements collectifs dont 30% de PLAI.**

Trame viaire et accès

L'organisation de la voirie devra permettre de desservir l'ensemble des sites en s'insérant au mieux dans la trame viaire existante. Le tracé et le gabarit des voies devront être adaptés à l'opération qui est avant tout tournée vers la réalisation d'un projet résidentiel.
Sur le secteur Nord, il n'est pas nécessaire de créer de voirie interne au site de projet. L'accès pourra se faire directement depuis le rond-point de la Mourette.
Sur le secteur Sud, une première voirie devra être créée depuis le rond-point de la Rue de la Mourette jusqu'à l'Allée du Riboulet. Cette dernière devra être doublée d'une liaison piétonne. L'accès aux logements collectifs se fera depuis la route d'Aubière. Afin de sécuriser les entrées/sorties, un accès unique aux logements collectifs devra être créée depuis la Route d'Aubière.
Un cheminement piéton adapté à la topographie du site devra être prévu depuis la Route d'Aubière en direction des équipements communaux.

Insertion paysagère, urbaine et qualité des espaces libres

La commune sera attentive à **l'insertion du projet dans l'environnement résidentiel, à sa qualité urbaine et paysagère.** D'une manière générale, les espaces verts collectifs et privatifs devront être plantés et aménagés : le secteur Nord devra notamment accueillir un coeur d'îlot vert. Une façade végétale devra être créée entre le secteur de projet et l'espace public.



Secteur de projet

Tissu urbain dense : logements collectifs

Logements individuels et individuels groupés

Rupture topographique à valoriser

Cheminements piétons à créer ou à préserver

Principe de voirie principale à créer

Façades végétales à créer

Coeur d'îlot vert ou espace publics à créer

LE SITE DU CENTRE TECHNIQUE MUNICIPAL





Vue sur l'entrée du site de projet depuis la Rue du Mas



Vue sur le site de projet depuis la Rue du Mas

CONTEXTE

Le site du Centre Technique Municipal (CTM), d'une superficie de 8 230 m^2, offre une localisation privilégiée à proximité du centre-ville de Beaumont.

ORIENTATIONS

Programmation urbaine

Le projet devra mettre en oeuvre un habitat diversifié qui tient compte à la fois de l'habitat pavillonnaire et de la proximité du centre-ville.
Ainsi, le site de projet devra accueillir environ **100 logements** dont **environ 70 logements collectifs** sur la façade Ouest, environ **10 logements groupés** sur la façade Est et **environ 20 logements intermédiaires** sur la façade Nord du site. **Le site devra accueillir 30% de logements locatifs sociaux.**

Trame viaire et accès

L'organisation de la voirie devra permettre de desservir l'ensemble du site de projet. Le tracé et le gabarit de la voie devra être adaptés à l'opération qui est avant tout tournée vers la réalisation d'un projet résidentiel.
L'accès au site se fera depuis la Rue du Mas et **une voirie Sud Nord** permettra de desservir l'ensemble des constructions. Cette voirie devra être doublée d'un cheminement piéton qui devra se raccrocher à la Rue du Livradois à l'Est et à la Rue du Puy de Dôme au Nord.

Insertion paysagère, urbaine et qualité des espaces libres

La commune sera attentive à **l'insertion du projet dans l'environnement résidentiel.** Ainsi, les logements collectifs ne devront pas dépasser une hauteur maximale de R+2. Les logements intermédiaires devront respecter une hauteur maximale R+1+combles éventuels.
La commune sera également attentive à **la qualité urbaine et paysagère du projet.** D'une manière générale, les espaces verts collectifs et privatifs devront être plantés et aménagés. L'entrée et les abords du site de projet le long de la Rue du Mas devront être réaménagés.



- Secteur de projet
- Tissu urbain dense : logements collectifs R+2
- Logements groupés
- Logements intermédiaires R+1 (+combles)
- Extension du cimetière
- Cheminements à préserver et aménager
- Cheminements piétons à créer
- Principe de voirie principale à créer
- Stationnement à créer
- Abords du site à réaménager

LE SECTEUR DES CHABADES





Vue sur le secteur Est depuis la Rue Nationale



Vue sur le secteur Ouest depuis la Rue Nationale



Vue sur l'arrière sur secteur Ouest

CONTEXTE

Le secteur des Chabades est composé de deux espaces à l'alignement de la Rue Nationale. Situé à proximité de la centralité communale, ces deux secteurs offrent une localisation privilégiée. D'une superficie de 2956 m^2 pour le secteur Ouest et de 1 480 m^2 pour le secteur Est, ces sites s'insèrent dans un environnement dense en continuité du centre ancien. Ce site de projet représente une opération de renouvellement urbain : on retrouve sur le secteur Ouest un garage automobile et des maisons individuelles alors que le secteur Est est occupé par des garages.

ORIENTATIONS

Programmation urbaine

Le projet devra assurer la requalification et la densification de ces espaces. Ainsi, il est attendu
- la création d'une vingtaine de logements collectifs sociaux sur le secteur Est
- la création d'une cinquantaine de logements collectifs sociaux sur le secteur Ouest

Trame viaire et accès

L'accès aux sites de projet se fera par la Rue Nationale. Le secteur Ouest offre cependant deux possibilités d'accès.

Insertion paysagère, urbaine et qualité des espaces libres

Afin d'assurer une insertion urbaine de qualité du futur projet dans son environnement, le porteur de projet veillera à préserver l'ensoleillement des constructions existantes. L'implantation des constructions en continuité du bâti existant permettra de respecter l'ordonnancement de la rue et de dégager des coeurs d'îlot vert qui devront être aménagés et plantés.



Secteur de projet

Tissu urbain dense : logements collectifs

Coeur d'îlot vert à créer

Voies d'accès

LE SECTEUR RUE DES PERCIÈRES





Vue sur la Rue des Percières



Vue sur le site de projet



Vue sur le site de projet depuis la Rue Alexandre Varenne

CONTEXTE

Le secteur de la rue des Percières (parcelles BC n°268), d'une superficie de 1 968 m², représente une opération de renouvellement urbain intéressante à proximité du centre-ville de la commune de Beaumont.

ORIENTATIONS

Programmation urbaine

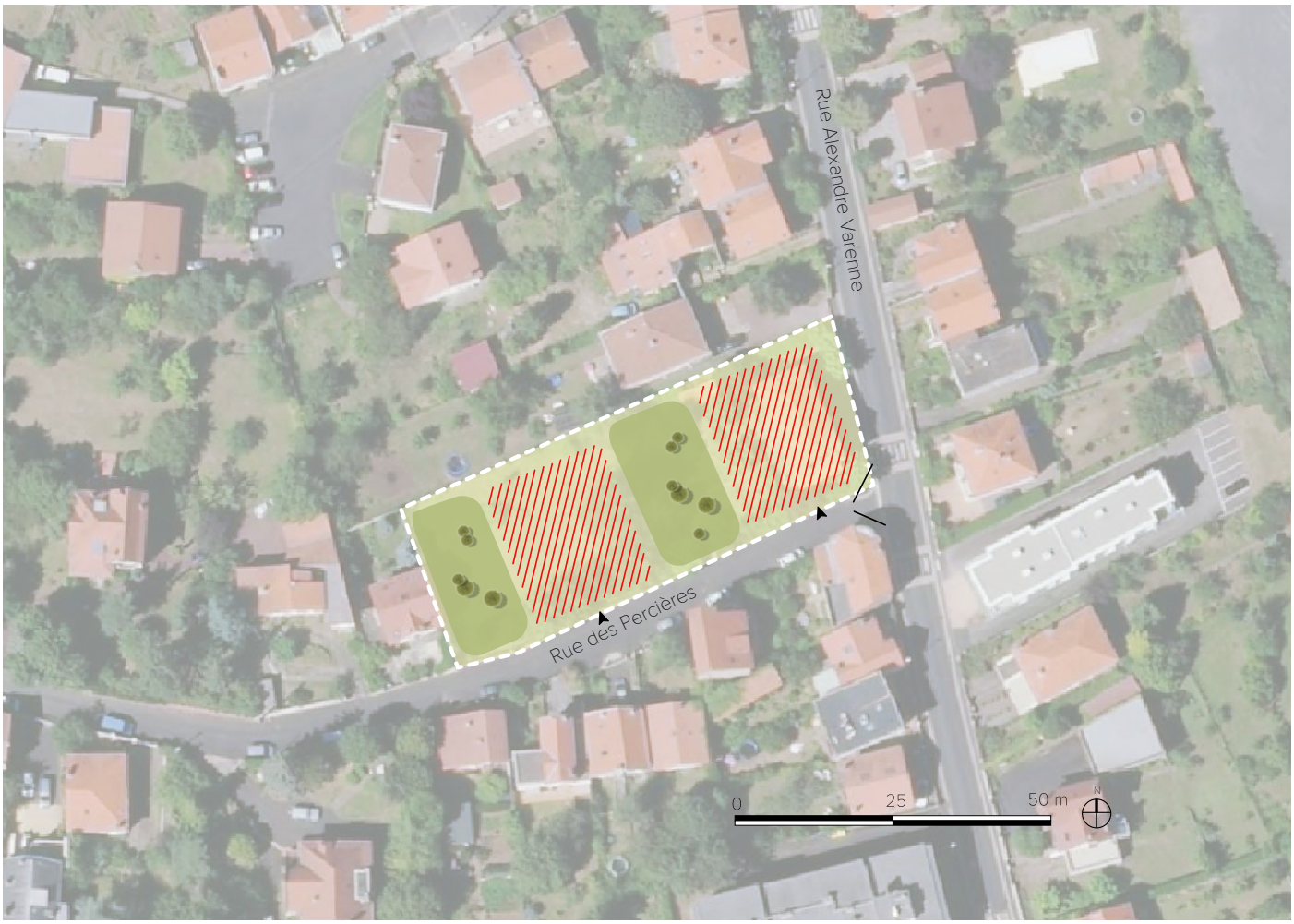
Le projet devra assurer la requalification et la densification de cette parcelle. Ainsi, il est attendu la création d'une quinzaine de logements collectifs sous la forme de deux «plots» distincts. **Le projet devra accueillir 30% de logements locatifs sociaux**.

Trame viaire et accès

L'accès au site de projet se fera directement pas la Rue des Percières. Afin d'assurer une bonne visibilité sur la rue Alexandre Varennne un cône de visibilité devra être crée.
Un parking enterré ou semi-enterré permettra le stationnement des véhicules.

Insertion paysagère, urbaine et qualité des espaces libres

Afin d'assurer une insertion urbaine de qualité du futur projet dans son environnement, le porteur de projet veillera à préserver l'ensoleillement des constructions existantes en privilégiant une hauteur des futurs bâtiments d'au maximum R+2. Un coeur d'îlot vert ou jardin privatif pour chacun des «plots» devra être crée.



Secteur de projet

Logements collectifs

Espace vert privatif

Assurer la visibilité du carrefour

Principaux accès

LES OPÉRATIONS DE DENSIFICATION DU TISSU PAVILLONNAIRE

CONTEXTE

Le tissu pavillonnaire de la commune dispose de quelques dents creuses importantes qui permettent la mise en place d'Orientations d'Aménagement et de Programmation afin d'assurer une certaine densification et diversification des formes urbaines du tissu bâti.

ORIENTATIONS

Programmation urbaine

Il s'agit d'urbaniser les coeurs d'îlots par des constructions résidentielles sous-forme de logements groupés ou de petits collectifs, une forme bâtie qui s'intègre dans le tissu résidentiel environnant de chaque secteur.

Trame viaire et accès

L'organisation de la trame viaire devra permettre de desservir l'intégralité des sites de projet en limitant au maximum les impasses. Le tracé et le gabarit des voies doivent être adaptés aux opérations, qui sont avant tout tournées vers la réalisation de projet résidentiel.

Insertion paysagère, urbaine et qualité des espaces libres

La commune sera attentive à la qualité paysagère des projets. Tout projet devra assurer la création d'espaces verts privatifs qui permettront de conserver la trame d'îlot vert de la commune. Ainsi, l'implantation des constructions se fera de manière à libérer le plus d'espaces d'agrément, tout en permettant une utilisation optimum de la lumière naturelle et de l'énergie solaire. La réalisation des ouvertures principales en direction du Sud devra donc être privilégiée.
Afin d'assurer l'insertion des projets dans leur environnement, les logements groupés devront être groupés deux à deux, ce qui permettre de limiter «l'effet bloc» et de conserver une certaine aération du tissu bâti.



LE SECTEUR RUE DU MATHARET *(parcelle BA n°307, 315, 317, 318)*

Sur ce site de projet d'une superficie de 3 500 m², il est attendu la création d'environ 8 logements groupés. Une voirie Ouest-Est depuis la Rue du Matharet et traversant le site de projet permettra de desservir l'ensemble des futures constructions.



Secteur de projet

Logements groupés

Espace vert privatif

Principe de voirie principale à créer





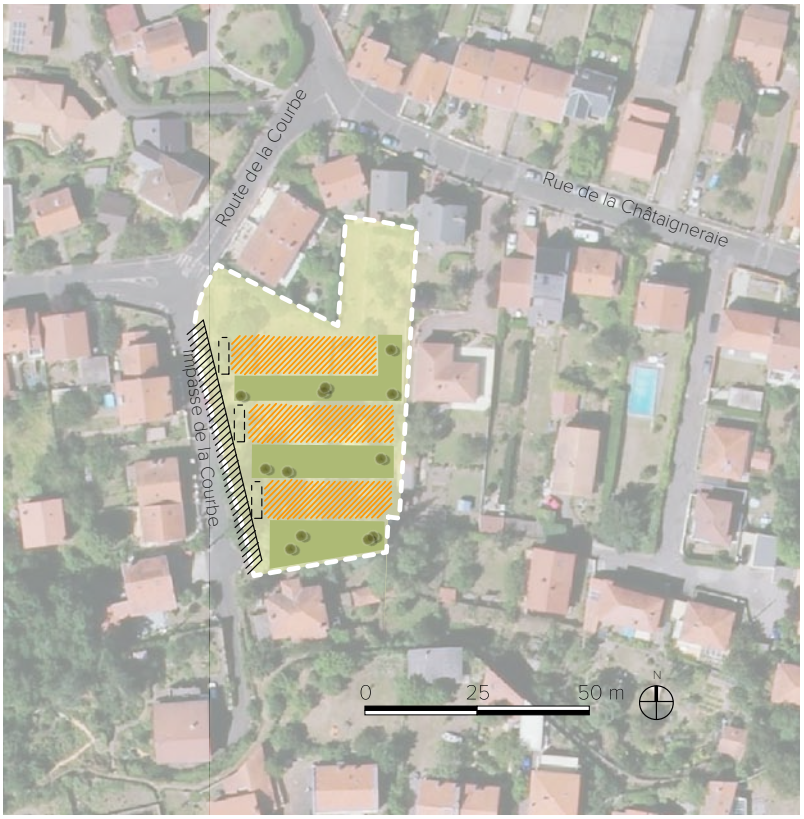
Vue sur le site de projet



Impasse des Collonges

LE SECTEUR IMPASSE DE LA COUBRE *(parcelle BR n°2)*

Sur ce site de projet d'une superficie de 2 700 m², il est attendu la création d'environ 6 logements groupés. L'extrémité Nord de la parcelle pourrait accueillir un logement individuel.



Secteur de projet

Logements groupés

Espace vert privatif

Réaménagement de l'impasse de la Courbe (stationnement)

Stationnement des logements groupés





Vue sur la voie d'accès



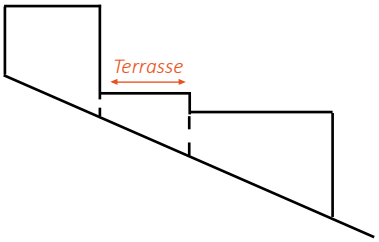
Vue sur le site de projet



Vue sur le site de projet

LE SECTEUR RUE DES COLLONGES *(parcelles BR n°409, 410, 411 & 412)*

Sur ce site de projet d'une superficie de 2 660 m², il est attendu la création d'un petit collectif R+1 de 6 logements. Ce dernier devra s'intégrer à la pente permettant ainsi la création d'espace privatif sous la forme de terrasses.





Principe d'intégration dans la pente



Secteur de projet

Logements collectifs

Stationnement à créer

LE CENTRE ANCIEN







Vue sur le cloître

CONTEXTE

Le territoire communal se caractérise par une vacance importante, qui se concentre essentiellement sur le centre ancien. Le tissu bâti est marqué par une très forte densité, une impression renforcée par le front bâti continu, l'étroitesse des ruelles typiques d'une trame viaire médiévale et l'absence d'espace de respiration. L'état actuel du bâti traduit à la fois des exemples de rénovation mais également un état de vétusté avancé de plusieurs îlots. Comme indiqué dans son Projet d'Aménagement et de Développement Durables, la commune souhaite enclencher une dynamique de reconquête des logements vacants du centre ancien.

ORIENTATIONS

Programmation urbaine

Dans le périmètre de l'ancienne abbaye Saint-Pierre de Beaumont, et pour toute opération supérieure à 5 logements, le projet doit prévoir la création de 30% de logements locatifs sociaux (arrondi à l'unité la plus proche). La réalisation de ces logements locatifs sociaux pourra être réalisée sur l'ensemble du périmètre de l'OAP.



Périmètre de l'OAP

Périmètre de l'ancienne abbaye Saint-Pierre de Beaumont

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION THÉMATIQUE

DÉPLACEMENTS, MOBILITÉ & VOIRIE

L'Orientation d'Aménagement et de Programmation thématique «*DÉPLACEMENTS, MOBILITÉ ET VOIRIE*» vise à répondre aux objectifs inscrits à l'orientation 4 du Projet d'Aménagement et de Développement Durables : *Améliorer le réseau viaire et repenser la mobilité*.

Cette Orientation d'Aménagement et de Programmation thématique vise ainsi à cadre les orientations de la commune de Beaumont en matière de déplacements modes doux et de voiries.

VOIRIE // Hiérarchisation de la voirie et grands principes d'aménagement

La hiérarchisation des voiries représente un outil d'analyse répondant à un besoin de classification et d'organisation du réseau de circulation. Elle permet d'obtenir des gains en termes de sécurité par une plus grande cohérence entre classes de voies. Ce concept définit le lien entre limitation de vitesse, l'aménagement de la voirie et la fonction sociale de la rue dans un objectif de sécurité pour tous les modes de déplacements. Ainsi, cette hiérarchisation doit servir de référentiel lors de la programmation des aménagements.

La hiérarchisation repose sur la prise en compte de deux fonctions principales : la fonction «circulatoire» et la fonction «vie locale».

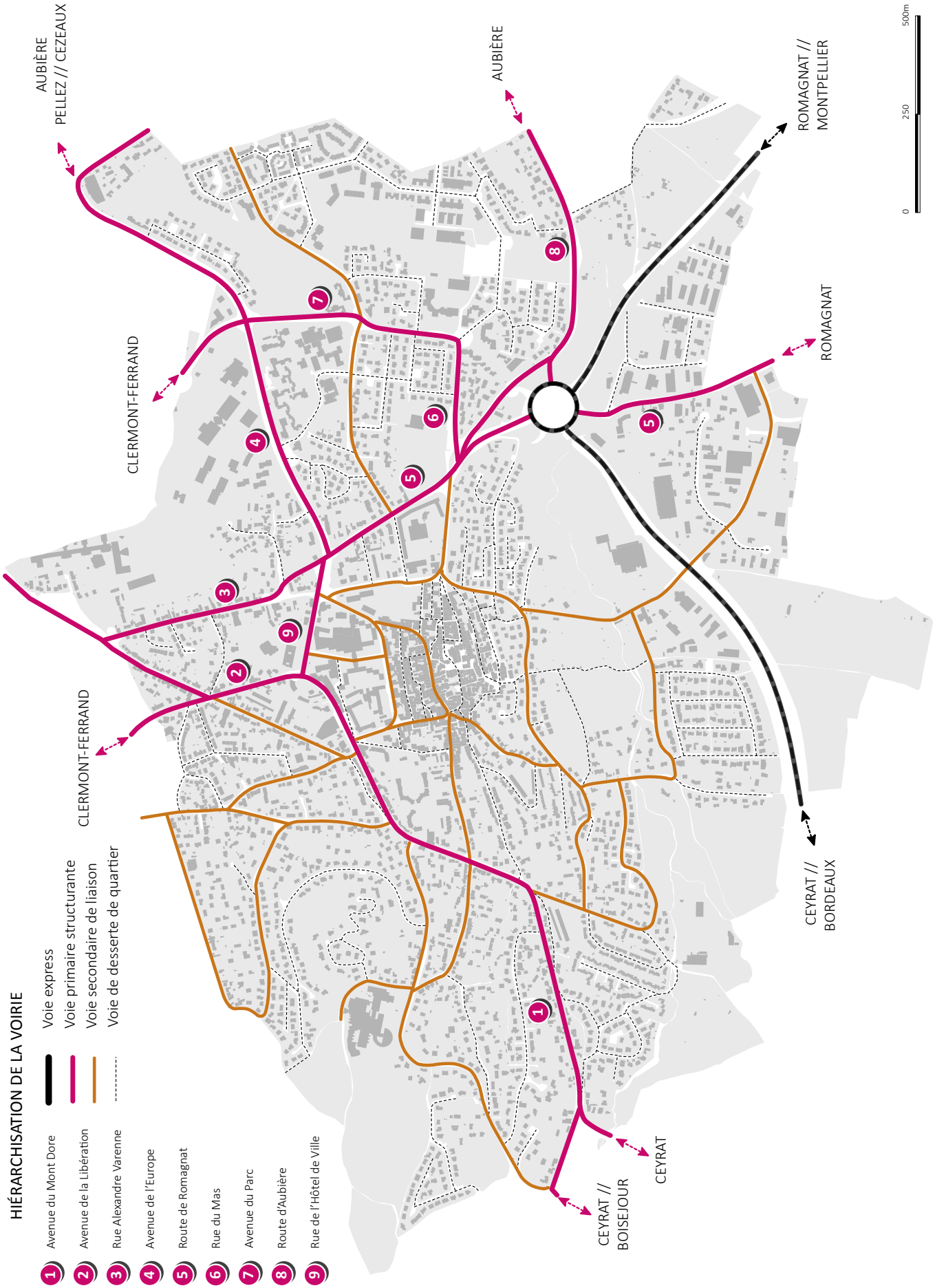
Ainsi, les réflexions qui seront engagés devront veiller à ne pas traiter de manière identique les voies : leurs emprises, leurs caractéristiques, leurs usages et leurs aménagements connexes devront être dimensionnés et pensés en rapport avec la fonction première de cette voie.

Les voies express (N89)
Les voies express remplissent avant tout une fonction circulatoire et concentre ainsi la majorité des flux de transit. Sur ces voies, les éventuels aménagements réalisés devront permettre de maintenir un bon niveau de fluidité du trafic routier.

Les voies primaires structurantes
Les voies primaires structurantes du territoire remplissent à la fois une fonction «circulatoire» par les flux de transit qu'elles génèrent et une fonction de «vie locale» par les quartiers qu'elles traversent. Les éventuels futurs projets devront prendre en compte l'optimisation de l'ensemble des modes de déplacements et favoriser autant que possible leur cohabitation : véhicules individuels, transports en commun, modes de déplacements doux.

Les voies secondaires de liaison
Les voies secondaires de liaison assurent le lien entre les voies primaires structurantes et les voies de desserte de quartier. Là encore, il conviendra de rechercher une cohabitation entre les différents modes de transport, en travaillant notamment sur les principes de circulations apaisées.

Les voies de desserte de quartier
Les voies de desserte correspondent au maillage fin de desserte de proximité intra-quartier. Les bandes de roulement doivent être réduites et la place du piéton élargie : les zones à circulation apaisée devront être favoriser et les sens de circulation repensé afin de limiter le trafic de transit, d'offrir davantage de place aux piétons et de permettre un traitement qualitatif des espaces publics.


HIÉRARCHISATION DE LA VOIRIE
Voie express
Voie primaire structurante
Voie secondaire de liaison
Voie de desserte de quartier
1 Avenue du Mont Dore
2 Avenue de la Libération
3 Rue Alexandre Varenne
4 Avenue de l'Europe
5 Route de Romagnat
6 Rue du Mas
7 Avenue du Parc
8 Route d'Aubière
9 Rue de l'Hôtel de Ville
AUBIÈRE
PELLEZ // CEZEAUX
CLERMONT-FERRAND
CLERMONT-FERRAND
AUBIÈRE
ROMAGNAT // MONTPELLIER
ROMAGNAT
CEYRAT // BORDEAUX
CEYRAT
CEYRAT // BOISEJOUR
0
250
500m

5 RÉORIENTER LE PROJET DE LA LIAISON URBAINE SUD OUEST VERS LA CRÉATION D'UN MAILLE DURABLE

La Route de Romagnat depuis le rond-point du Pourliat et la Rue Alexandre Varenne représentent l'axe de l'entrée Sud de l'agglomération clermontoise. Il s'agit d'un axe stratégique pour le territoire Métropolitain mais également pour le territoire Beaumontois.
Une réflexion globale a été engagée depuis de nombreuses années afin de faire de cet axe un véritable boulevard urbain laissant la part belle aux véhicules légers.
Les évolutions sociétales amènent aujourd'hui à repenser ce projet en faveur d'une mobilité plus durable. La route de Romagnat doit être pensée comme un maille durable qui laisse place à une plus grande mixité des usages

Il convient tout d'abord d'atténuer le caractère routier de cet axe et d'assurer son insertion urbaine. Pour ce faire, il convient de travailler les accroches avec les voies secondaires de liaison, d'assurer la mise en place d'un traitement végétal approprié (végétalisation de l'axe central et/ou végétalisation des abords de voirie) et d'un revêtement de sol adaptés au trafic.

Le projet devra favoriser la cohabitation des différents modes de transports et de déplacements en créant notamment des voies piétonnes et cyclables généreuses, ainsi qu'un axe de transport collectif en site propre qui permettra une desserte rapide du territoire.





Route de Romagnat (Décembre 2018)

9 APAISER L'AMBIANCE TROP ROUTIÈRE DE LA RUE DE L'HÔTEL DE VILLE

Voie principale qui traverse la ville de Beaumont d'Est en Ouest, la Rue de l'Hôtel de Ville représente un axe aux fonctions hétérogènes : traversée du territoire, voie de desserte pour les commerces et services présents de part et d'autres, habitat ... Cette rue revet un caractère routier qu'il convient d'atténuer en accompagnement du projet «Coeur de Ville».

Les futurs aménagements de cette voirie devront privilégier un équilibre entre les fonctions circulatoires et la vie locale afin de permettre un écoulement des trafics motorisés, la sécurité des piétons et cyclistes et la qualité du cadre de vie du nouveau quartier. Il conviendrait ainsi d'élargir les trottoirs, de créer des pistes cyclables, d'intégrer le volet nature en développant des aménagements de qualité renforçant le confort des usagers.







Rue de l'Hôtel de Ville (Janvier 2021)

DÉPLACEMENTS MODES DOUX

Les déplacements font partis des éléments qui créent le cadre de vie. La question des mobilités est à traiter en termes de qualité, de continuité, de diversité, de sécurité et de confort : il s'agit d'un enjeu majeur pour le développement des déplacements piétons et cyclables.

Plan piéton et marche urbaine

En lien avec les objectifs du Plan de Déplacement Urbain de Clermont Auvergne Métropole, la commune de Beaumont souhaite développer l'usage de la marche au quotidien afin d'en faire un mode de déplacement privilégié pour les déplacements de proximité.

Identifier un réseau piétonnier magistral et spontané reliant les centralités des quartiers
Il s'agit de réaliser un réseau favorable aux piétons et liant de façon directe les centralités et pôles générateurs de quartier : liaisons avec le centre-ville, liaisons entre le centre-ville et la vallée de l'Artière, liaisons entre le secteur Ouest et le secteur Est de la commune, liaisons avec les pôles générateurs de déplacements (services publics, commerces ...)

Accorder plus de place aux piétons en renforçant la place qui leur est réservée à l'occasion d'aménagement de l'espace public
Dans les projets d'aménagement de voiries, il convient de proposer des aménagements à destination des piétons qui soient de qualité et qui assurent la continuité des tracés : élargissant les trottoirs, empêcher leur encombrement ...

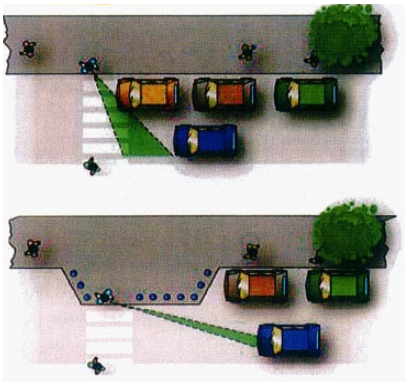
Améliorer la perméabilité du tissu urbain
Il convient en amont de tous projets de penser la perméabilité du tissu bâtie : les projets d'aménagement doivent favoriser les espaces dits «traversants» permettant de se rendre d'un point à un autre par des trajets se rapprochant de la ligne droite.

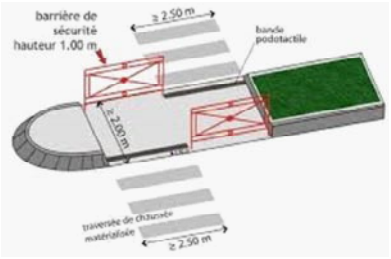


Perméabilité du tissu urbain à Beaumont

Sécuriser les traversées et traiter les carrefours à feux

Résorber les discontinuités des cheminements par la reconstitution d'un maillage de franchissements piétonniers sécurisés sur les axes à fort trafic et améliorer la traversée des carrefours est un point essentiel du développement de la marche urbaine. Il convient ainsi dans les futurs projets d'améliorer la co-visibilité par la suppression des «masques», de raccourcir les traversées pour diminuer le temps d'exposition au risque sur la chaussée (îlots de refuge, avancée de trottoir ...)





Source : Techni Cités

Généraliser une signalétique spécifique à destination des piétons

Afin de généraliser la marche à pied, il convient de marquer davatange la place de la marche des modes doux dans l'espace urbain : implanter une signalisation verticale informative à destination des piétons pour les guider dans leur déplacement, rendre plus lisible les voies à circulation apaisées et les espaces très fréquentés par les piétons.

Traiter qualitativement l'espace public en développant la place des espaces verts et intégrer la notion de repos

La qualité des espaces publics dédiés à la marche représente un élément essentiel dans le développement des déplacements piétons du quotidien : augmentation des espaces verts avec la création de zones ombragées, intégration de la notion de «repos» par la mise en place de bancs et de mains courantes ... permettront de renforcer le confort des usagers durant leurs déplacements.



Avenue Mermoz // LYON



Boulevard Watteau // VALENCIENNE

Poursuivre le tracé du Chemin Vert et réhabiliter le réseau vicinal en procédant à la réfection de certains chemins et en réouvrant les chemins fermés

VALORISER LE CHEMIN VERT ET POURSUIVRE SON AMÉNAGEMENT

Considérant l'Artière comme un bien patrimonial, la ville de Beaumont décide en 2002 de créer un chemin vert, qui, au-delà de sa qualité de promenade, est pensé comme un élément structurant du territoire de la commune.
Le chemin vert répond ainsi à l'idée qu'il manquait à Beaumont un espace de détente, de promenade, un espace public de rencontres et d'échanges, un espace de sport et de détente.







Chemin vert (Janvier 2021)

Poursuivre l'aménagement de cette promenade

Le tracé du chemin vert a été aménagé simplement : le chemin de trois mètres de large permet le passage des cyclistes et des piétons. La couverture de sable de Sermentizon de couleur ocre donne toute l'identité à ce chemin.

L'objectif est de finaliser l'aménagement du chemin vert jusqu'au bois de la Châtaigneraie au Nord-Ouest de la commune. Cet aménagement devra se faire en continuité des principes déjà existants et énoncés précédemment.

Proposer une signalétique adaptée

Afin de favoriser l'attractivité du chemin et d'assurer sa lisibilité, celui-ci devra être facilement identifiable grâce à une signalétique appropriée. Au-delà de la mise en place de panneaux, des accroches visuelles sur le sol depuis les quartiers résidentiels pourront notamment permettre son identification.





Exemple d'acccroches visuelles au sol



Stationnement vélo à prixmité du Centre Associatif Beaumontois



Stationnement vélo devant la halle des sports de la Mourette



Piste cyclable Rue de la Mourette

Schéma cyclable

Dans la continuité du schéma directeur cyclable, les élus souhaitent :
• Corriger les discontinuités cyclables ;
• Intégrer les déplacements cyclables dans les projets de VRD programmés et les propositions de modification de plans de circulation;
• Assurer la création d'aménagement en site propre lorsque la voirie le permet ;
• Assurer la création d'itinéraires partagées par l'ensemble des usagers dans les zones apaisés;
• Généraliser le stationnement à destination des cyclistes aux abords des pôles générateurs.