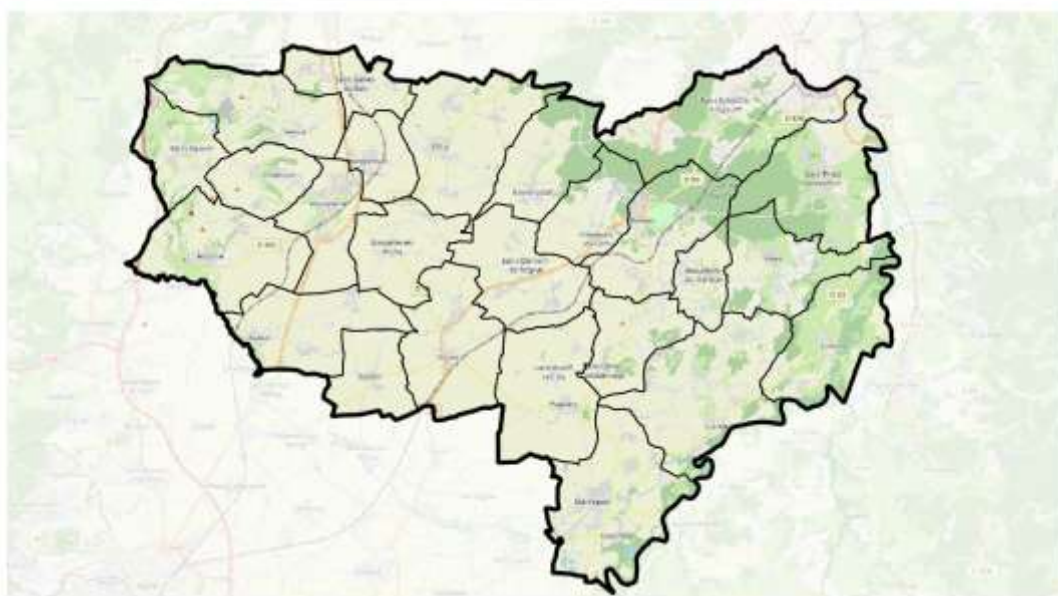




# Plan Local d'Urbanisme Intercommunal valant PLH

**3b**

## Orientations d'aménagement et de programmation thématiques



PLUi-H

Approbation par délibération du Conseil Communautaire le 20/01/2026



# SOMMAIRE

<b>SOMMAIRE.....</b>	<b>3</b>
<b>OAP PORTANT SUR L'AMENAGEMENT COMMERCIAL, ARTISANAL ET LOGISTIQUE .....</b>	<b>5</b>
<b>A. PORTEE DE L'OAP THEMATIQUE.....</b>	<b>6</b>
1. LE ROLE DE L'OAP THEMATIQUE RELATIVE A L'AMENAGEMENT COMMERCIAL, ARTISANAL ET LOGISTIQUE .....	6
2. OPPOSABILITE AUX TIERS DE L'OAP THEMATIQUE.....	7
<b>B. LA STRATEGIE D'AMENAGEMENT COMMERCIAL, ARTISANAL ET LOGISTIQUE DE LA CCPL .....</b>	<b>8</b>
1. ORIENTATIONS DU PADD EN MATIERE DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE.....	8
1.1. <i>Poursuivre la stratégie intercommunale de développement et d'accueil économique, valorisant les différents potentiels fonciers .....</i>	<i>8</i>
1.2. <i>Conforter la place du petit commerce pour la vitalité des bourgs .....</i>	<i>9</i>
2. OBJECTIFS DE LA POLITIQUE RELATIVE AUX COMMERCES, A L'ARTISANAT ET LA LOGISTIQUE .....	10
<b>C. ORIENTATIONS EN MATIERE D'AMENAGEMENT COMMERCIAL, ARTISANAL ET LOGISTIQUE .....</b>	<b>12</b>
1. RENFORCER L'ATTRACTIVITE DES BOURGS-CENTRES D'AIGUEPERSE, MARINGUES ET RANDAN DANS L'ARMATURE COMMERCIALE DU TERRITOIRE COMMUNAUTAIRE.....	12
1.1. <i>Maintenir les commerces existants.....</i>	<i>12</i>
1.2. <i>Renforcer et diversifier le tissu commercial pour intensifier le rayonnement des trois bourgs-centres ..</i>	<i>12</i>
1.3. <i>Eviter l'implantations d'activités qui pourraient nuire au bon fonctionnement des bourgs-centres .....</i>	<i>12</i>
1.4. <i>Encadrer les possibilités d'implantation de nouvelles activités en périphérie des trois bourgs-centres dans une logique de complémentarité .....</i>	<i>12</i>
1.5. <i>Assurer des conditions d'implantations qualitatives des nouveaux commerces et services de taille importante implantés en périphérie .....</i>	<i>13</i>
2. SOUTENIR LA VITALITE DES AUTRES COMMUNES.....	13
2.1. <i>Maintenir les commerces et services existants et permettre l'installation nouvelles activités de tailles adaptées au plus proche des lieux de vie.....</i>	<i>13</i>
2.2. <i>Encadrer les activités liées à la logistique pour ne pas créer de nuisances .....</i>	<i>14</i>
3. SYNTHESE DES LOCALISATIONS PREFERENTIELLES DES ACTIVITES COMMERCIALES, ARTISANALES ET DE LOGISTIQUE DEFINIES DANS UNE LOGIQUE DE DEVELOPPEMENT TERRITORIAL EQUILIBRE .....	15
3.1. <i>Localisations préférentielles des activités commerciales et artisanales de détail .....</i>	<i>15</i>
3.2. <i>Localisations préférentielles des activités de service et du commerce de gros et des activités de logistique .....</i>	<i>16</i>
<b>OAP PORTANT SUR LES MOBILITES.....</b>	<b>19</b>
<b>A. PORTEE DE L'OAP THEMATIQUE.....</b>	<b>20</b>
<b>B. PRINCIPALES ORIENTATIONS .....</b>	<b>22</b>
1. AMENAGER LE TERRITOIRE EN FAVEUR DES MODES ACTIFS .....	22
1.1. <i>Conforter et développer les itinéraires de randonnées pédestres et cyclables sur l'ensemble du territoire .....</i>	<i>22</i>
1.2. <i>Développer le maillage des itinéraires modes actifs sur l'ensemble du territoire : proposer des aménagements sécurisés et confortables adaptés au contexte urbain traversé .....</i>	<i>23</i>
2. AMENAGER LE TERRITOIRE EN FAVEUR DU COVOITURAGE .....	26
2.1. <i>Conforter le réseau d'aires de covoiturage existantes.....</i>	<i>26</i>
2.2. <i>Améliorer la visibilité des aires de covoiturage.....</i>	<i>28</i>

2.3. Aménager des aires de covoiturage sécurisées et qualitatives en fonction de leur taille, privilégiant des aménagements durables en matière de gestion des eaux pluviales (revêtements perméables), de végétalisation, de production d'ENR.....	29
3. AMENAGER LE TERRITOIRE EN FAVEUR DE L'AUTOSTOP .....	30
4. REDUIRE LES DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL EN FAVORISANT LE TELETRAVAIL ET LES ESPACES DE TRAVAIL PARTAGES .....	30
5. AMENAGER LE TERRITOIRE EN FAVEUR DE LA VOITURE ELECTRIQUE .....	30
6. TRANSFORMER LES ESPACES PUBLICS EN REPENSANT LA PLACE DE LA VOITURE DANS LES BOURGS .....	31
7. FACILITER L'USAGE DU TRAIN VERS LES CENTRALITES LIMITROPHES .....	34
7.1. Valoriser et adapter les accès aux gares existantes pour les pérenniser .....	34
7.2. Préserver le potentiel des autres gares en vue de leur réouverture .....	38
8. FACILITER L'USAGE DU BUS POUR SE DEPLACER DANS LA CCPL ET AU-DELA .....	39
8.1. Améliorer le confort et la qualité des arrêts de transport en commun routier .....	39
8.2. Etudier la création d'une ligne de transport de personnes régulière et de proximité .....	41
9. PLAIDER POUR LA CONTINUITE DES TRANSPORTS COLLECTIFS A L'ECHELLE DU POLE METROPOLITAIN CLERMONT VICHY AUVERGNE .....	42

## **OAP PORTANT SUR L'AMÉNAGEMENT COMMERCIAL, ARTISANAL ET LOGISTIQUE**

---

## A. PORTÉE DE L'OAP THÉMATIQUE

### 1. LE RÔLE DE L'OAP THÉMATIQUE RELATIVE À L'AMÉNAGEMENT COMMERCIAL, ARTISANAL ET LOGISTIQUE

La CCPL n'étant pas couverte par un schéma de cohérence territoriale (SCoT), les OAP du PLUi-H doivent comprendre des dispositions relatives à l'équipement commercial et artisanal précisant notamment les localisations préférentielles des activités commerciales, artisanales et liées à la logistique (article L 151-6 du code de l'urbanisme).

Aussi le PLUi-H comporte une OAP thématique relative à l'aménagement commercial, artisanal et logistique qui a pour vocation d'exposer la stratégie du territoire et de mettre en lumière la localisation et les choix de hiérarchisation qui en résultent en vue d'assurer un développement territorial équilibré.

#### Article L 151-6 du code de l'urbanisme

*En l'absence de schéma de cohérence territoriale, les orientations d'aménagement et de programmation d'un plan local d'urbanisme élaboré par un établissement public de coopération intercommunale **comportent les orientations relatives à l'équipement commercial, artisanal et logistique** mentionnées aux 1° et 2° de l'article L. 141-5 et **déterminent les conditions d'implantation des équipements commerciaux, artisanaux et logistiques** qui, du fait de leur importance, sont susceptibles d'avoir un impact significatif sur l'aménagement du territoire et le développement durable, conformément à l'article L. 141-6.*

#### Article L 141-6 du code de l'urbanisme – relatif à l'encadrement des activités économiques, agricoles, commerciales et logistiques via le SCoT

*Le document d'orientation et d'objectifs comprend un document d'aménagement artisanal, commercial et logistique déterminant les conditions d'implantation des équipements commerciaux qui, en raison de leur importance, sont susceptibles d'avoir un impact significatif sur l'aménagement du territoire, le commerce de centre-ville et le développement durable.*

***Il détermine les conditions d'implantation des constructions commerciales et des constructions logistiques commerciales** en fonction de leur surface, de leur impact sur l'artificialisation des sols et de leur impact sur les équilibres territoriaux, notamment au regard du développement du commerce de proximité, de la fréquence d'achat ou des flux générés par les personnes ou les marchandises. Ces conditions privilégient la consommation économe de l'espace, notamment en entrée de ville, par la compacité des formes bâties, la protection des sols naturels, agricoles et forestiers, l'utilisation prioritaire des surfaces vacantes et des friches et l'optimisation des surfaces consacrées au stationnement.*

*Pour les équipements commerciaux, ces conditions portent également sur la desserte de ces équipements par les transports collectifs et leur accessibilité aux piétons et aux cyclistes ainsi que sur leur qualité environnementale, architecturale et paysagère, notamment au regard de la performance énergétique et de la gestion des eaux.*

*Le document d'aménagement artisanal, commercial et logistique **localise les secteurs d'implantation périphérique ainsi que les centralités urbaines**, qui peuvent inclure tout secteur, notamment centre-ville ou centre de quartier, caractérisé par un bâti dense présentant une diversité des fonctions urbaines, dans lesquels se posent des enjeux spécifiques du point de vue des objectifs mentionnés au 3° de l'article L 141-5. **Il prévoit les conditions d'implantation, le type d'activité et la surface de vente maximale des équipements commerciaux spécifiques aux secteurs ainsi identifiés.***

*Pour les équipements logistiques commerciaux, il localise les secteurs d'implantation privilégiés au regard des besoins logistiques du territoire, au regard de la capacité des voiries, existantes ou en projet, à gérer les flux de marchandises et au regard des objectifs mentionnés au second alinéa de l'article [L. 141-3](#).*

*Il peut également :*

- 1° Définir les conditions permettant le développement ou le maintien du commerce de proximité dans les centralités urbaines et au plus près de l'habitat et de l'emploi, en limitant son développement dans les zones périphériques ;*
- 2° Prévoir les conditions permettant le développement ou le maintien de la logistique commerciale de proximité dans les centralités urbaines afin de limiter les flux de marchandises des zones périphériques vers les centralités urbaines.*

## 2. OPPOSABILITE AUX TIERS DE L'OAP THEMATIQUE

L'orientation d'aménagement et de programmation « Aménagement artisanal, commercial et logistique » s'applique sur l'ensemble du territoire communautaire. Elle précise les orientations du PADD en matière de développement commercial, artisanal et logistique et s'articule de façon complémentaire avec le règlement écrit et graphique du PLUi-H.

Cette OAP thématique est opposable, selon le principe de compatibilité, aux demandes de permis de construire. Les travaux et opérations réalisés ne peuvent être contraires aux orientations d'aménagement retenues. Ils doivent contribuer à leur mise en œuvre, et *a minima* ne pas les remettre en cause.

Elle concerne les constructions relevant des sous-destinations suivantes :

- « Artisanat et commerce de détail »,
- « Activité de services avec accueil d'une clientèle »,
- « Commerce de gros »,
- « Entrepôt ».

Ainsi, les activités artisanales concernées par la présente OAP relèvent de la sous-destination « Artisanat et commerce de détail ». Les activités artisanales relevant du secteur du BTP ne sont pas concernées par cette OAP.

De même, les activités d'hôtellerie, de restauration et les cinémas ne sont pas concernées par la présente OAP.

## B. LA STRATÉGIE D'AMÉNAGEMENT COMMERCIAL, ARTISANAL ET LOGISTIQUE DE LA CCPL

### 1. ORIENTATIONS DU PADD EN MATIÈRE DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Dans son projet d'aménagement de développement durables (PADD), la CCPL vise à accueillir et assurer le développement des entreprises et des commerces par les moyens présentés ci-après.

#### 1.1. POURSUIVRE LA STRATÉGIE INTERCOMMUNALE DE DÉVELOPPEMENT ET D'ACCUEIL ÉCONOMIQUE, VALORISANT LES DIFFÉRENTS POTENTIELS FONCIERS

La volonté intercommunale est de renforcer sa politique de développement économique, s'appuyant notamment sur le développement endogène (croissance d'établissements/entreprises présents sur le territoire, création de la part d'entrepreneurs locaux), mais aussi sur l'accueil de nouvelles entreprises.

Pour cela la communauté de communes souhaite **proposer une offre foncière diversifiée**, en termes de taille et de mode d'occupation (location ou propriété), répondant à ces différents besoins. Le territoire dispose de différents potentiels fonciers pour l'accueil/le développement d'activités économiques : locaux à reprendre, friches industrielles, lots libres en zones d'activité...

Par conséquent, dans la quadruple exigence de limiter la consommation foncière, valoriser ces différents potentiels, favoriser la proximité habitat/emploi et dynamiser les bourgs, la stratégie intercommunale vise à :

- consolider l'économie productive, notamment en facilitant l'installation / la diversification des services contribuant à l'assise des entreprises sur le territoire et à leur développement (hôtellerie, restauration, salles pour l'accueil de groupes, mais aussi services aux salariés...), **tout en veillant à ne pas laisser s'installer des prestations susceptibles d'essouffler les activités commerciales et de services présentes dans les bourgs** ;
- **privilégier la mixité des fonctions au sein des bourgs et des hameaux d'importance**, puis dans une moindre mesure dans les hameaux à densifier, tout en étant vigilant à la compatibilité entre l'activité et le tissu résidentiel ; lorsque cela est possible, privilégier l'implantation économique en cœur de bourg et notamment dans les bourgs-centres de Maringues, Aigueperse et Randan ;
- poursuivre et renforcer l'action de réinvestissement des friches industrielles : cet objectif accompagné du point suivant concourt à rejoindre le SRADDET Auvergne-Rhône-Alpes dans son objectif de prioriser la densification et l'optimisation des zones d'activités existantes, avant toute création ou extension de zones d'activités économiques ;
- poursuivre la valorisation foncière des zones d'activités existantes (Champ Moutier, Lhéat, Julliat et Julliat Est) : valorisation/commercialisation des lots libres avec si besoin une recomposition cadastrale, densification, évolution des activités en place... ;
- compléter l'offre foncière pour le développement économique du territoire, en proposant l'aménagement de nouvelles zones sur les bourgs-centres de Maringues et d'Aigueperse. L'ouverture de ces nouvelles zones sera progressive, lorsque le foncier disponible sur les zones d'activités existantes sera insuffisant pour répondre aux nouveaux besoins ;
- prendre en compte les sites d'activités économiques présents sur le territoire en dehors des zones d'activités en leur permettant d'évoluer ou de muter de manière adaptée au contexte ;



- de manière globale, veiller à favoriser l'intégration paysagère et la qualité environnementale des sites d'activités économiques.

## 1.2. CONFORTER LA PLACE DU PETIT COMMERCE POUR LA VITALITE DES BOURGS

Le maintien et le développement des commerces en centre-bourg et en particulier dans les trois polarités de Maringues, Aigueperse et Randan, est primordial pour conforter des centre-bourgs dynamiques et l'attractivité de Plaine Limagne, et favoriser un urbanisme de proximité.

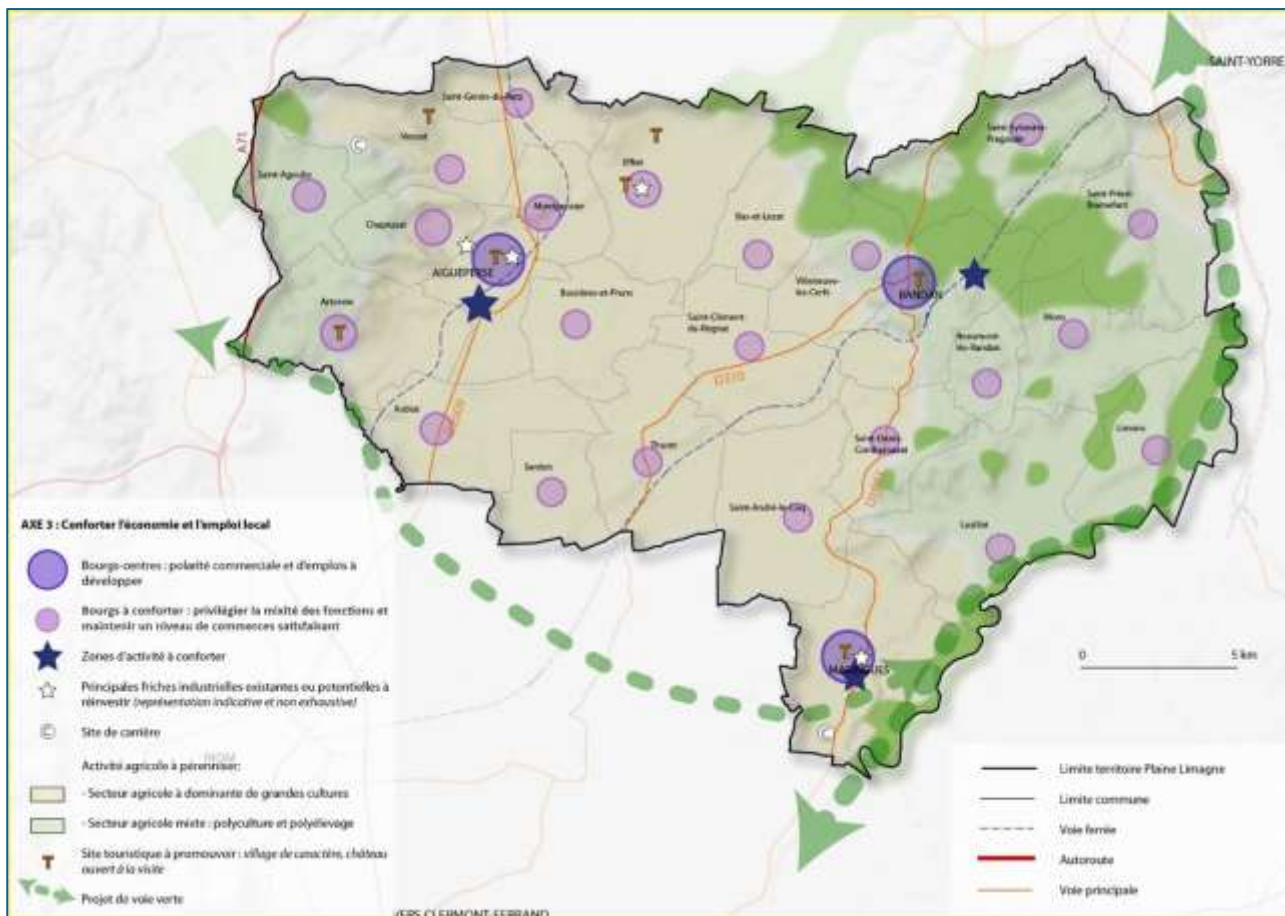
Au sein des trois bourgs-centres, le maintien, voire le développement d'un tissu commercial suffisamment riche et **diversifié** participe au confortement de leur rôle de polarités locales et donc à l'attractivité de l'ensemble de Plaine Limagne. Cet objectif est complémentaire avec les actions d'amélioration / réinvestissement de l'habitat, la proximité des équipements / services et notamment dans les domaines scolaires et de santé.

Au sein des autres communes, le maintien d'une dynamique commerciale de proximité dans les bourgs et les hameaux participe au dynamisme villageois, en lien avec la présence des écoles, et des services de proximité, et participe à la réduction des déplacements motorisés. Par conséquent, pour conserver voire développer le tissu de commerces et activités de services de proximité, les élus souhaitent :

- **conforter le rôle de polarité commerciale des cœurs des trois bourgs-centres** : protection du linéaire commercial (dans une définition large, intégrant restauration et services) ; dynamisation du tissu commercial, soutien à la transmission / renouvellement des locaux commerciaux ; **encadrement des possibilités d'implantation commerciale en périphérie, notamment en zone d'activité<sup>1</sup>**;
- maintenir un niveau de commerces/services satisfaisant dans les bourgs et les hameaux à densifier. La protection du/des rez-de-chaussée pourra également y être mise en place sur les centres-bourgs ;
- en lien avec la redynamisation des centres-bourgs, une démarche d'action foncière est envisagée : achat d'îlots anciens et réalisation de projets mixtes habitat et commerces/services.

---

<sup>1</sup> Nota : le territoire communautaire ne dispose pas de zones purement commerciales en périphérie des trois principaux bourgs.



## 2. OBJECTIFS DE LA POLITIQUE RELATIVE AUX COMMERCE, A L'ARTISANAT ET LA LOGISTIQUE

A travers le PADD, la CCPL vise en matière de développement commercial, artisanal et logistique à permettre d'une façon générale le développement économique dans les secteurs urbanisés en veillant :

- à **soutenir les centres-bourgs des trois polarités urbaines** du territoire communautaire. Il s'agit de définir un cadre réglementaire au PLUi-H qui soit favorable au développement économique des bourgs-centres. Un équilibre est à trouver en matière d'implantations commerciales et de services entre ces centres et leurs périphéries, notamment dans les zones d'activités économiques ;
- à **jouer la carte de la mixité fonctionnelle** dans les bourgs, les hameaux d'importance, et dans une moindre mesure dans les hameaux à densifier, tant que les activités économiques cohabitent sans difficulté avec des espaces urbains à dominante résidentielle et qu'elles participent à la vitalité de ces espaces ;
- **guider les activités économiques susceptibles de générer des nuisances** dans les espaces à vocation économique (zones d'activités aménagées ou sites accueillant déjà des activités économiques en dehors des ZAE) ;
- à veiller à **limiter les incidences des activités économiques sur l'environnement** notamment d'un point de vue paysager.

En parallèle, la CCPL souhaite limiter l'impact du développement économique en termes de consommation d'espace agricole et naturel. Aussi, la CCPL souhaite aménager deux secteurs en extension urbaine dans le prolongement des ZAE d'intérêt communautaire de Maringues et d'Aigueperse, en vue d'étoffer son offre foncière à vocation économique. Elle

visé également à permettre ponctuellement le développement des entreprises implantées en dehors des zones d'activités économiques d'intérêt communautaire.

Au niveau du développement commercial et des services, la stratégie communautaire revient à :

- **lutter activement contre la perte de dynamisme commercial des centres-bourgs des trois polarités urbaines** du territoire communautaire, dans une logique de renforcement de ces polarités, en veillant notamment à encadrer les implantations de commerces/artisanat de détail et de services en périphérie ;
- **permettre l'implantation de nouvelles activités artisanales et commerciale de détail, ainsi que des services dans les espaces à vocation économique en périphérie des centres-bourgs des trois polarités**, dans une logique de renforcement de leur attractivité, sous réserve de nécessiter une emprise foncière importante ;
- maintenir et permettre le développement de commerces et services de proximité dans les autres bourgs et les hameaux ayant vocation à être densifiés afin de participer à la vitalité de ces espaces.

Au niveau du développement de la logistique, la stratégie communautaire revient à :

- **ne pas admettre d'activités liées à la logistique dans les parties centrales des bourgs caractérisées par un tissu bâti ancien ;**
- **orienter les activités liées à la logistique de taille importante dans les espaces à vocation économique ;**
- limiter les activités liées à la logistique dans les autres zones urbaines telles que les périphéries des bourgs, ou encore dans les hameaux ayant vocation être densifiés.

## C. ORIENTATIONS EN MATIÈRE D'AMÉNAGEMENT COMMERCIAL, ARTISANAL ET LOGISTIQUE

### 1. RENFORCER L'ATTRACTIVITE DES BOURGS-CENTRES D'AIGUEPERSE, MARINGUES ET RANDAN DANS L'ARMATURE COMMERCIALE DU TERRITOIRE COMMUNAUTAIRE

#### 1.1. MAINTENIR LES COMMERCES EXISTANTS

- Préserver les commerces et services existants en interdisant le changement de destination des rez-de-chaussée commerciaux afin de maintenir une offre répondant aux besoins des habitants.

#### 1.2. RENFORCER ET DIVERSIFIER LE TISSU COMMERCIAL POUR INTENSIFIER LE RAYONNEMENT DES TROIS BOURGS-CENTRES

- Permettre l'implantation de commerces/artisanat de détail, services et commerces de gros en priorité dans les trois bourgs-centres du territoire communautaire afin de conforter leur attractivité commerciale et leur fonction de polarité.

#### 1.3. EVITER L'IMPLANTATIONS D'ACTIVITES QUI POURRAIENT NUIRE AU BON FONCTIONNEMENT DES BOURGS-CENTRES

- Eviter l'implantation d'activités liées à la logistique dans les bourgs-centres qui pourraient être sources de dysfonctionnements importants, compte tenu des caractéristiques des tissus urbains (largeur des voiries) inadaptées pour ce type d'activités.

#### 1.4. ENCADRER LES POSSIBILITES D'IMPLANTATION DE NOUVELLES ACTIVITES EN PERIPHERIE DES TROIS BOURGS-CENTRES DANS UNE LOGIQUE DE COMPLEMENTARITE

##### 1.4.1. Définir des conditions de développement du commerce/artisanat de détail dans les secteurs périphériques pour ne pas concurrencer les bourgs-centres

- Encadrer les possibilités d'implantation<sup>2</sup> de nouveaux commerces/artisanat de détail dans les périphéries résidentielles des trois polarités :
  - o ne pas entrer en concurrence avec les commerces des polarités : les fréquences d'achat quotidienne/hebdomadaire sont ainsi interdites en périphérie des bourgs-centres ;
  - o rester de taille limitée pour s'insérer dans un tissu urbain à dominante résidentielle (surface de plancher inférieure ou égale à 300 m<sup>2</sup>) ;
- Accueillir les plus grands commerces de détail dans les espaces périphériques à vocation économique et cibler les typologies pouvant s'implanter. Les nouvelles implantations seront admises uniquement pour les activités commerciales dont l'installation dans les bourgs-centres n'est pas possible du fait de leur surface importante (surface de plancher supérieure à 300 m<sup>2</sup>) et répondant à des fréquences d'achat occasionnelles/exceptionnelles afin de ne pas concurrencer les commerces des bourgs-centres.
- Pour les commerces de détail existants en périphérie des bourgs-centres, ils pourront faire l'objet d'extensions indépendamment de leur fréquence d'achat.

<sup>2</sup> La présente OAP encadre les nouvelles implantations par construction neuve ou changement de destination.

#### **1.4.2. Assurer le développement des activités de service et du commerce de gros dans les périphéries des trois bourgs-centres en veillant à leur bonne insertion urbaine**

- Admettre les services et le commerce de gros dans les périphéries des trois polarités sous réserve de ne pas générer de nuisances. Les nouvelles implantations seront possibles en périphérie :
  - o soit parce que les activités restent de faible ampleur (surface de plancher inférieure ou égale à 300 m<sup>2</sup>) et compatibles avec un tissu urbain à dominante résidentielle ;
  - o soit, pour les activités nécessitant des surfaces importantes (surfaces de plancher supérieure à 300 m<sup>2</sup>), parce qu'elles sont localisées dans des espaces à vocation économique aménagés pour les accueillir.

#### **1.4.3. Privilégier l'implantations des activités liées à la logistique en périphérie des bourgs-centres**

- Admettre les activités liées à la logistique dans les périphéries des bourgs-centres présentant un tissu urbain plus adapté pour ce type d'activités (largeurs des voiries), sous réserve de ne pas générer de nuisances. Les nouvelles implantations seront possibles en périphérie :
  - o soit parce que les activités restent de faible ampleur (emprise au sol inférieure ou égale à 300 m<sup>2</sup>) dans des tissus à dominante résidentielle ;
  - o soit parce qu'elles sont localisées dans des espaces aménagés pour les accueillir (espaces à vocation économique).

### **1.5. ASSURER DES CONDITIONS D'IMPLANTATIONS QUALITATIVES DES NOUVEAUX COMMERCE ET SERVICES DE TAILLE IMPORTANTE IMPLANTES EN PERIPHERIE**

- Intégrer les nouveaux commerces/artisanat de détail et services de taille importante dans les espaces à vocation économique afin qu'ils participent à la qualité urbaine et paysagère des lieux, et notamment :
  - o en privilégiant l'aménagement paysager des espaces de stationnement et en mettant en œuvre des dispositifs assurant la gestion des eaux pluviales ;
  - o en envisageant une mutualisation des accès et des espaces de stationnement ;
  - o en mettant en œuvre des dispositifs de production d'énergie renouvelable ;
  - o en favorisant un traitement qualitatif des interfaces entre espaces publics et privés et des espaces éventuellement au contact avec des espaces agricoles.
- Veiller à la continuité des maillages et circuits piétons-cycles dans les aménagements proposés aux abords des commerces et services, de manière à permettre des liaisons modes actifs vers les bourgs-centres et vers les arrêts de transport en commun existants.

## **2. SOUTENIR LA VITALITE DES AUTRES COMMUNES**

### **2.1. MAINTENIR LES COMMERCE ET SERVICES EXISTANTS ET PERMETTRE L'INSTALLATION NOUVELLES ACTIVITES DE TAILLES ADAPTEES AU PLUS PROCHE DES LIEUX DE VIE**

- Préserver les commerces et services existants en interdisant le changement de destination des rez-de-chaussée commerciaux afin de maintenir une offre répondant aux besoins des habitants.
- Admettre l'installation de petits commerces/artisanat de détail et de services au plus proche des lieux de vie en veillant à ce qu'ils participent à la qualité du cadre de vie et à la limitation des déplacements motorisés en répondant à des besoins du quotidien. Ces implantation seront possibles dans les conditions suivantes :
  - o Centres-bourgs et leurs périphéries, hameaux d'importance : les nouvelles activités sont admises sous réserve de présenter une surface limitée (surface de plancher inférieure ou égale à 300 m<sup>2</sup>) ;
  - o Autres hameaux ayant vocation à être densifiés : les nouvelles activités sont admises sous réserve de présenter une surface plus limitée (surface de plancher inférieure ou égale à 150 m<sup>2</sup>).

- Admettre l'installation de commerces de gros sous réserve de ne pas générer de nuisances. Les nouvelles implantations seront ainsi possibles pour les activités de faible ampleur (surface de plancher inférieure ou égale à 300 m<sup>2</sup>).

## **2.2. ENCADRER LES ACTIVITES LIEES A LA LOGISTIQUE POUR NE PAS CREER DE NUISANCES**

- Eviter l'implantation d'activités liées à la logistique dans les centres-bourgs qui pourraient être sources de dysfonctionnements importants, compte tenu des caractéristiques des tissus urbains (largeur des voiries) inadaptées pour ce type d'activités.
- Admettre les activités liées à la logistique dans des espaces urbains présentant un tissu plus adapté pour ce type d'activités (largeurs des voiries), sous réserve de ne pas générer de nuisances. Les nouvelles implantations seront possibles pour les activités de faible ampleur (emprise au sol inférieure ou égale à 300 m<sup>2</sup>).

### 3. SYNTHÈSE DES LOCALISATIONS PRÉFÉRENTIELLES DES ACTIVITÉS COMMERCIALES, ARTISANALES ET DE LOGISTIQUE DÉFINIES DANS UNE LOGIQUE DE DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL ÉQUILIBRÉ

L'OAP relative à l'aménagement commercial, artisanal et logistique définit les secteurs de renforcement et de développement de ces activités à horizon 2032. **Trois types d'espaces d'implantation préférentielle** des activités commerciales, artisanales et de logistique, **sont identifiés** :

- les trois bourgs-centres ;
- les périphéries des trois bourgs-centres, en distinguant les espaces à dominante résidentielle, et les espaces à vocation économique ;
- les autres lieux de vie, en distinguant les centres-bourgs, leurs périphéries, les hameaux d'importance et les autres hameaux plus petits ayant vocation à être densifiés.

#### 3.1. LOCALISATIONS PRÉFÉRENTIELLES DES ACTIVITÉS COMMERCIALES ET ARTISANALES DE DÉTAIL

Pour définir la localisation préférentielle des activités commerciales et artisanales de détail, la présente OAP les distingue selon deux catégories visant à différencier les fréquences d'achat quotidiennes/hebdomadaires des fréquences d'achat occasionnelles/exceptionnelles.

Typologie de l'appareil commercial selon la fréquence d'achat

Fréquence d'achat	Types d'activités commerciales et artisanales (liste non exhaustive)
Quotidienne/hebdomadaire	Métiers de bouche (boulangerie, boucherie-charcuterie...), tabac-presse, fleurs, petites ou moyennes surfaces alimentaires
Occasionnelle/exceptionnelle	Habillement, chaussures, optique, parfumerie, bijouterie, librairie/papeterie, jeux-jouets, petit équipement de la maison, bricolage, jardinage, informatique Mobilier/gros électroménager

Cette approche par les fréquences d'achat vise à préserver et renforcer le rayonnement commercial des trois bourgs-centres du territoire communautaire, en orientant dans leurs périphéries uniquement les activités non susceptibles d'entrer en concurrence avec celles présentes dans les bourgs-centres. Des critères de surface sont également retenus pour assurer une insertion cohérente de ces activités en fonction des caractéristiques des tissus urbains (à dominante résidentielle ou à vocation économique).

Localisations préférentielles des activités commerciales et artisanales de détail et conditions d'implantation de nouvelles activités (construction neuve ou changement de destination)

Fréquences d'achat permettant de distinguer les types de commerces	Les trois bourgs-centres	Les périphéries des trois bourgs-centres		Les autres lieux de vie	
		à dominante résidentielle	à vocation économique	Centres-bourgs et leurs périphéries, hameaux d'importance	Autres hameaux plus petits ayant vocation à être densifiés
Fréquence d'achat quotidienne/hebdomadaire	Localisation préférentielle quelle que soit la surface	Localisation non préférentielle		Localisation préférentielle si sdp ≤ 300 m <sup>2</sup>	Localisation préférentielle si sdp ≤ 150 m <sup>2</sup>
Fréquence d'achat occasionnelle/exceptionnelle		Localisation préférentielle si sdp ≤ 300 m <sup>2</sup>	Localisation préférentielle si sdp > 300 m <sup>2</sup>		



### 3.2. LOCALISATIONS PRÉFÉRENTIELLES DES ACTIVITÉS DE SERVICE ET DU COMMERCE DE GROS ET DES ACTIVITÉS DE LOGISTIQUE

Selon le même principe, des localisations préférentielles pour les activités de services avec accueil d'une clientèle et le commerce de gros sont définies. Des critères de surface sont également retenus pour assurer une insertion cohérente de ces activités en fonction des caractéristiques des tissus urbains (à dominante résidentielle ou à vocation économique).

#### Localisations préférentielles des activités de service avec accueil d'une clientèle et des commerces de gros et conditions d'implantation de nouvelles activités (construction neuve ou changement de destination)

	Les trois bourgs-centres	Les périphéries des trois bourgs-centres		Les autres lieux de vie	
		à dominante résidentielle	à vocation économique	Centres-bourgs et leurs périphéries, hameaux d'importance	Autres hameaux plus petits ayant vocation à être densifiés
<b>Activités de service</b>	Localisation préférentielle quelle que soit la surface	Localisation préférentielle si sdp $\leq 300 \text{ m}^2$	Localisation préférentielle si sdp $> 300 \text{ m}^2$	Localisation préférentielle si sdp $\leq 300 \text{ m}^2$	Localisation préférentielle si sdp $\leq 150 \text{ m}^2$
<b>Commerce de gros</b>				Localisation préférentielle si sdp $\leq 300 \text{ m}^2$	

#### Localisations préférentielles des activités logistique et conditions d'implantation de nouvelles activités (construction neuve ou changement de destination)

	Les trois bourgs-centres	Les périphéries des trois bourgs-centres		Les autres lieux de vie		
		à dominante résidentielle	à vocation économique	Centres-bourgs	Périphéries des centres-bourgs, hameaux d'importance	Autres hameaux plus petits ayant vocation à être densifiés
<b>Logistique</b>	Localisation non préférentielle	Localisation préférentielle si emprise au sol $\leq 300 \text{ m}^2$	Localisation préférentielle quelle que soit la surface	Localisation non préférentielle	Localisation préférentielle si emprise au sol $\leq 300 \text{ m}^2$	



## OAP thématique Aménagement Commercial, artisanal et logistique - localisations préférentielles

### LES TROIS BOURGS-CENTRES

- Renforcer et diversifier le tissu commercial pour intensifier le rayonnement des trois bourgs-centres
- Éviter l'implantation d'activités liées à la logistique inadaptées dans les centres-anciens

### LES PERIPHERIES DES TROIS BOURGS-CENTRES

#### A DOMINANTE RESIDENTIELLE

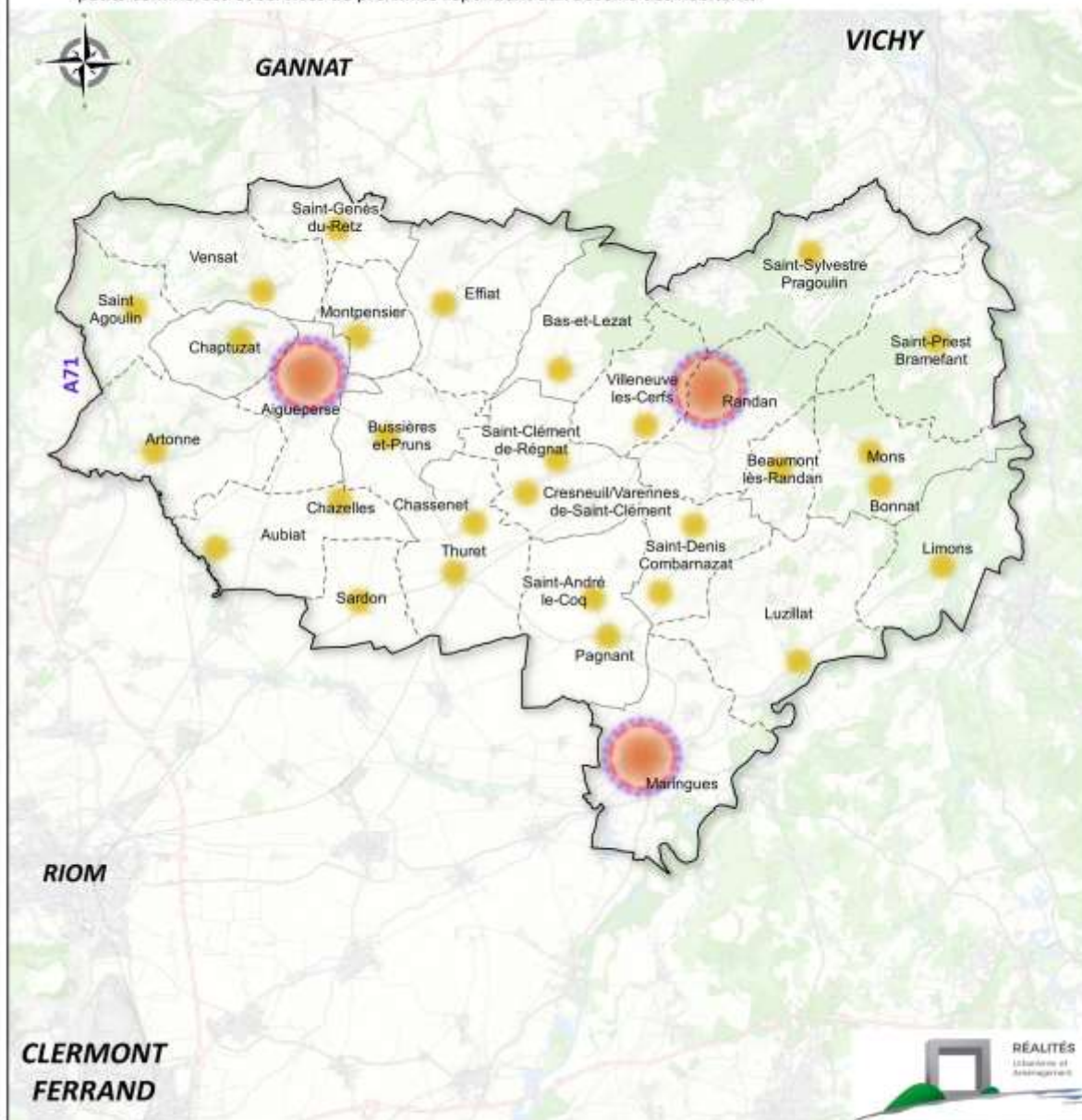
- Encadrer l'implantation de nouvelles activités artisanales et commerciales de détail ;
- ne pas entrer en concurrence avec les commerces des centralités (fréquence d'achat quotidienne/hebdomadaire interdites dans les périphéries)
- rester de taille limitée pour s'insérer dans un tissu urbain à dominante résidentielle
- Encadrer l'implantation de nouveaux services, commerces de gros et activités liées à la logistique ;
- rester de taille limitée pour s'insérer dans un tissu urbain à dominante résidentielle

#### A VOCATION ECONOMIQUE (ZAE communautaire et autres espaces économiques en périphérie des bourgs-centres)

- Accueillir les activités non compatibles avec le voisinage d'habitations ;
- nouvelles activités artisanales et commerciales de détail de taille importante et dont les fréquences d'achat ne sont pas concurrentielles à celles des commerces des centralités
- nouvelles activités de services et commerces de gros de taille importante, activités de logistique

### LES AUTRES LIEUX DE VIE (centres-bourgs et leurs périphéries, hameaux d'importance)

- Soutenir la vitalité de ces lieux de vie par le maintien et l'installation de nouveaux commerces et services de proximité répondant aux besoins des habitants
  - Éviter l'implantation d'activités liées à la logistique inadaptées dans les centres-bourgs, admettre des activités de taille limitée dans les périphéries des centres-bourgs et les hameaux d'importance.
- Autres hameaux plus petits ayant vocation à être densifiés : soutenir la vitalité de ces lieux de vie par l'installation de petits commerces et services de proximité répondant aux besoins des habitants





## **OAP PORTANT SUR LES MOBILITÉS**

---

## A. PORTÉE DE L'OAP THÉMATIQUE

---

D'après la délibération du 27 juin 2017 prescrivant l'élaboration du PLUI-H, la mise en place de cet outil de planification urbaine à l'échelle communautaire a notamment pour objectifs de :

- développer l'usage des modalités de transports doux et alternatif tout en conservant la qualité urbaine, architecturale et paysagère (notamment entrées de bourg) ;
- développer les modalités de déplacements à l'échelle métropolitaine (réseau ferroviaire...).

L'OAP portant sur les mobilités doit permettre de répondre aux ambitions du projet d'aménagement et de développement durables en matière de déplacements **en accompagnant la stratégie de mobilité du territoire** qui cible deux ambitions :

- prévoir un urbanisme des courtes distances,
- favoriser les alternatives à l'usage individuel de l'automobile.

Elle vise à **mettre en avant et valoriser les actions de l'intercommunalité en matière de mobilité**. Cette dernière s'engage activement pour intervenir dans la limite de ses compétences dans ce domaine, notamment par la définition en cours d'un plan de mobilité simplifié (PMS) visant à élaborer une stratégie locale en matière de mobilité. Les objectifs de la CCPL inscrits au PMS sont notamment :

- rendre visible les services de mobilité ;
- proposer des solutions de mobilité alternatives à la voiture pour rejoindre les zones d'emplois ;
- renforcer l'intermodalité sur le territoire en s'appuyant sur les gares ;
- faciliter l'accès des pôles internes du territoire ;
- structurer une offre de transport en commun adaptée aux différents publics et bassins de vie ;
- développer l'offre de services et d'équipements du territoire ;
- proposer des solutions de mobilité adaptées aux besoins et capacités des publics âgés et jeunes ;
- développer le covoiturage ;
- développer et sécuriser la pratique du vélo sur le territoire ;
- accompagner le changement d'habitudes de mobilité des habitants du territoire ;
- développer des projets partenariaux avec d'autres territoires pour assurer une continuité dans la mise en place de services de mobilité.

Par ailleurs, cette OAP s'inscrit en complémentarité du plan climat-air-énergie territorial (PCAET) de Plaine Limagne adopté par le conseil communautaire le 08/12/2020. L'OAP vise notamment à identifier les aménagements permettant de répondre concrètement aux objectifs de réduction des émissions des Gaz à Effet de Serre (GES) inscrit dans ce dernier.

Le PCAET Plaine Limagne prévoit une réduction de 20 % des émissions de GES sur le territoire d'ici 2030 par rapport à 2015. Le secteur du transport routier doit y contribuer à hauteur de 37 %.

Le PCAET définit ainsi plusieurs actions prioritaires concernant le secteur du transport routier :

- mettre en place des solutions de mutualisation des moyens de transports existants ;
- enclencher une réduction des besoins en transports ;
- développer et améliorer les services proposés sur le territoire pour limiter les déplacements des habitants ;
- optimiser les infrastructures de transports existantes.

Pour parvenir à l'atteinte de ces objectifs, l'axe 3 du programme d'actions du PCAET est axé sur la mobilité :

- Action 3.1 : Créer une animation autour des mobilités (notamment domicile-travail) ;
- Action 3.2 : Créer et animer un réseau de communes avec des espaces de travail partagé.

L'OAP thématique portant sur les mobilités propose des orientations et principes d'aménagement visant à :

- réduire le besoin d'usage individuel de la voiture comme moyen de déplacement ;
- tendre vers un accès équitable aux services et équipements internes à la CCPL ou localisés à dans les polarités urbaines extérieures ;

- réfléchir sur les enjeux liés aux mobilités dans et hors Plaine Limagne pour définir les projet à venir ;
- réduire l'impact des déplacements motorisés sur l'environnement et encourager la pratique des modes actifs au regard de leur incidence positive sur la santé.

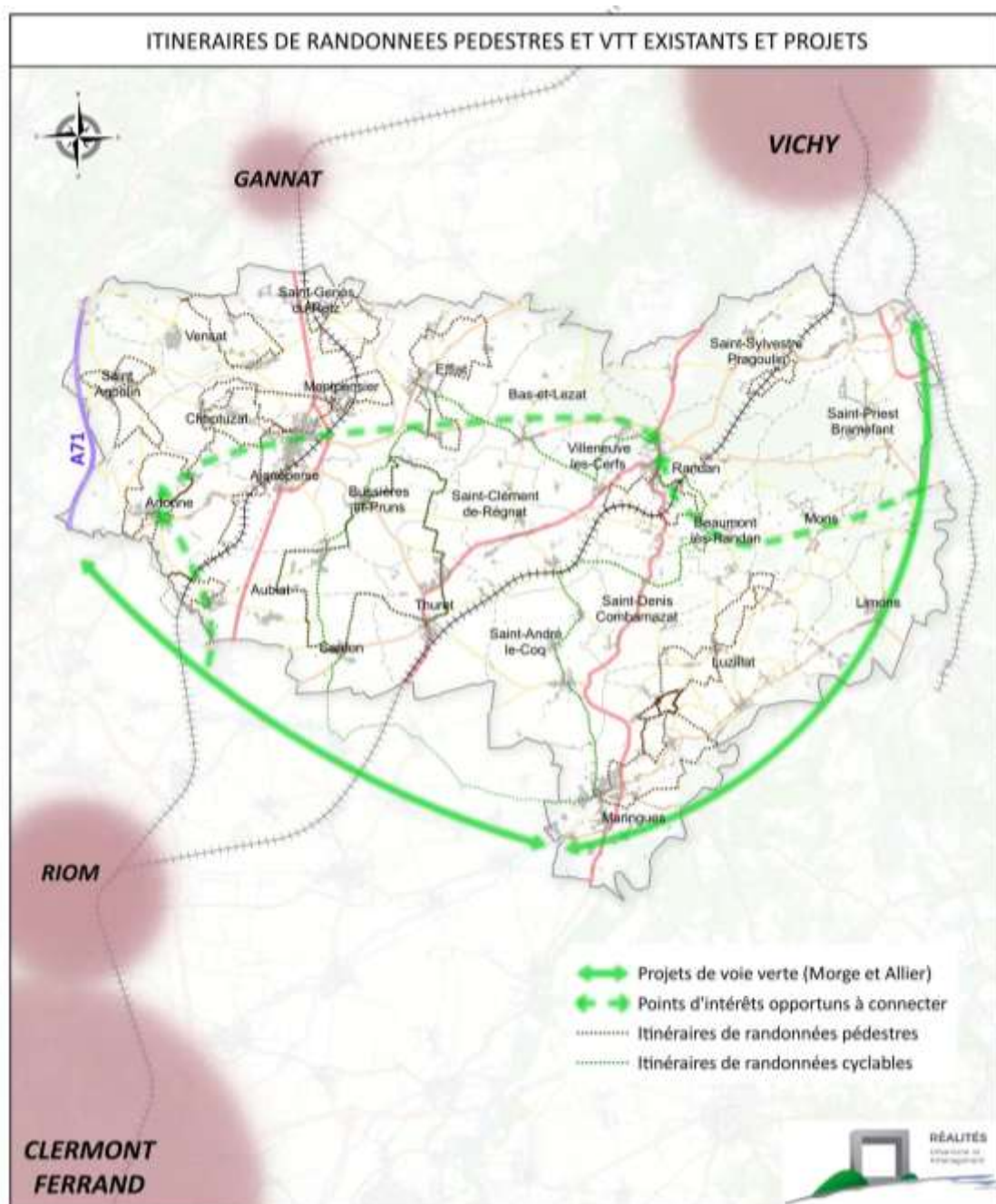
Elle cible la réalisation d'aménagements ayant vocation à être portés par les collectivités et peut, ponctuellement, intéresser des projets urbains d'initiatives privées, notamment dans les zones à urbaniser concernées par des orientations d'aménagement et de programmation (OAP) sectorielles.

## B. PRINCIPALES ORIENTATIONS

### 1. AMENAGER LE TERRITOIRE EN FAVEUR DES MODES ACTIFS

#### 1.1. CONFORTER ET DEVELOPPER LES ITINERAIRES DE RANDONNEES PEDESTRES ET CYCLABLES SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE

Les itinéraires de randonnées pédestres et cyclables sont développés depuis plusieurs années face à l'engouement pour le tourisme vert. Ainsi, il existe une vingtaine d'itinéraires de petite randonnée sur le territoire de la CCPL et trois circuits de VTT en plus des voies vertes de l'Allier (Via Allier) et de la Morge en cours de développement. En plus de leurs vocations de tourisme et de loisirs, ces itinéraires sont une base au maillage modes actifs à développer sur le territoire. En effet, ils traversent différents bourgs et hameaux et certains sont interconnectés. L'objectif est de poursuivre l'interconnexion entre les différents circuits pour favoriser un usage au quotidien permettant de rallier les bourgs et les différentes polarités.





**La volonté est également de connecter les projets structurants de voies vertes le long de l'Allier et de la Morge au maillage présent sur le territoire, en direction des principaux points d'attractivité tel que le domaine royal de Randan, le bourg d'Aigueperse, le village patrimonial d'Artonne, la gare d'Aubiat...**

## **1.2. DEVELOPPER LE MAILLAGE DES ITINERAIRES MODES ACTIFS SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE : PROPOSER DES AMENAGEMENTS SECURISES ET CONFORTABLES ADAPTES AU CONTEXTE URBAIN TRAVERSE**

Ces modes de mobilités sont représentés par la marche à pied et le vélo qui sont des modes de déplacements bénéfiques pour la santé et l'environnement, en plus de présenter l'avantage de coûts réduits. Face aux enjeux de transition écologique, adaptation aux changements climatiques, économiques, qualité de vie, les modes de déplacements actifs sont de plus en plus plébiscités.

Le maillage modes actifs du territoire doit donc répondre aux besoins du quotidien comme les déplacements vers le lieu de travail, les commerces et services, les équipements, les secteurs de loisirs, en vue de développer les modes de transports alternatifs à la voiture individuelle.

**Il est donc primordial de proposer des aménagements adaptés pour ces modes de déplacement lors notamment de réaménagement d'espaces publics, ou dans le cadre de projets urbains sur des secteurs destinés à être urbanisés.**

Lorsque l'espace est suffisant, des voies dédiées seront réalisées en priorité. Des voies partagées, notamment avec les cyclistes, pourront être réalisées sur les espaces plus contraints. Dans ce cas, les limitations de vitesse seront abaissées à 30 km/h (piéton sur le trottoir et cycliste sur la route) ou à 20 km/h en secteur urbain.

Les itinéraires modes actifs devront être intégrés dans les démarches de réaménagement de bourg et sur les secteurs de développement urbain. Ils sont, dans certains cas, repérés dans les OAP sectorielles portant sur des secteurs à urbaniser. Ils devront être sécurisés, faciles d'accès et conçus de manière qualitative pour favoriser leur utilisation par rapport au véhicule individuel.



Exemples de voie modes actifs séparés de la voie routière en secteur de transition (Quéven, 56) et en secteur résidentiel (Brignais, 69)



Exemples de voies partagées en secteur ouvert (Villerest, 42) et en résidentiel contraint (Séméac, 65)



Exemples s'aménagements itinéraires modes actifs (liaison Commelle-Vernay-Le Coteau (42))

**Pour tout aménagement dédié aux modes actifs, il est préconisé de s'appuyer sur les principes suivants :**

- un itinéraire sécurisé : plus les trafic et les vitesses sont importants, plus il nécessaire de séparer les aménagements cyclables et piétons de la voie ;
- un itinéraire sans détour inutile : tracé des cheminements visant l'efficacité (le plus courts est le mieux), tout en tenant compte de la topographie et en répondant à l'impératif de sécurité ;

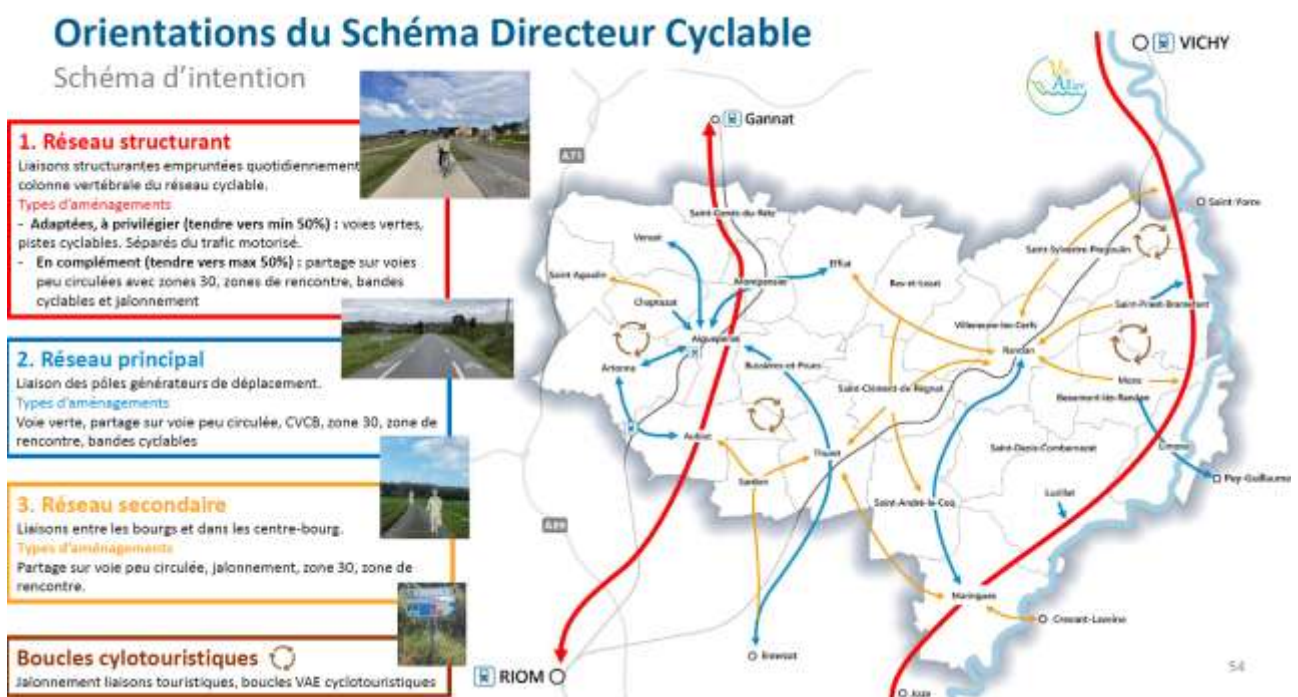


- un itinéraire confortable : viser des revêtements facilitant la pratique du vélo (surfaces planes), limiter l'exposition aux aléas climatiques (vent...);
- un itinéraire cohérent : inscrire l'aménagement projeté dans la continuité du réseau modes actifs existant ;
- un itinéraire attractif : relier les pôles d'animation à l'échelle de la commune ;
- un itinéraire lisible : assurer la visibilité des itinéraires, mettre en place un jalonnement des itinéraires sur le territoire par une signalétique adaptée.

Dans cet objectif, les élus de la CCPL travaillent actuellement à l'élaboration d'un schéma directeur cyclable visant à :

- définir des itinéraires cyclables sécurisés à mettre en œuvre sur le territoire permettant de relier les pôles de vie ;
- définir des prescriptions en matière de mobilier et d'équipements (stationnement, signalétique,...) ;
- définir les besoins en matière de service vélo (location, entretien, réparation).

Lancé en mars 2024, le rendu de ce schéma est attendu pour le début de l'année 2025.



#### Axe 1 - Aménagements

### Niveaux de hiérarchie du réseau cyclable

#### RÉSEAU STRUCTURANT

- Liaisons structurantes d'intérêt extracommunautaire**
- o Liaisons entre les polarités majeures du territoire et les polarités voisines (Garinat, Riom, Vichy, Clermont)
  - o Grand itinéraire et véloroute inscrite au schéma national

**Type d'aménagement**  
70% site propre  
30% mixité sur voies apaisées ou réservées

#### RÉSEAU PRINCIPAL

- Liaisons principales d'intérêt intercommunal**
- o Liaisons vers les gares, collèges
  - o Liaisons vers la Via Allier
  - o Liaisons vers les 3 principales polarités du territoire (Aigueperse, Marignat, Riom)

**Type d'aménagement**  
20% site propre  
15% chemin en grave  
35% mixité sur voies apaisées ou réservées  
30% mixité sur voies circulées

#### RÉSEAU SECONDAIRE

- Liaisons secondaires d'intérêt local**
- o Liaisons vers les bourgs et polarités secondaires
  - o Liaisons internes aux communes

**Type d'aménagement**  
10% site propre  
20% chemin en grave  
20% mixité sur voies apaisées ou réservées  
50% en mixité sur voies circulées

- Liaisons secondaires d'intérêt touristique ou de loisir**
- o Itinéraires de balade ou de loisir
  - o Chemins ruraux

**Type d'aménagement**  
5% site propre  
40% chemin en grave  
20% mixité sur voies apaisées ou réservées  
40% en mixité sur voies circulées

## 2. AMENAGER LE TERRITOIRE EN FAVEUR DU COVOITURAGE

L'objectif est de constituer un réseau d'aires de covoiturage à l'échelle de la CCPL pour inciter au changement par des aménagements attractifs, encadrer la pratique et éviter le stationnement dangereux. L'ambition est de promouvoir le covoiturage régulier, voire quotidien.

### 2.1. CONFORTER LE RESEAU D'AIRES DE COVOITURAGE EXISTANTES

Plusieurs aires de covoiturage sont existantes sur le territoire de la CCPL. Sur les 25 communes, 6 recensent des aires de covoiturages.

L'objectif est de proposer des aires de covoiturage sur l'ensemble du territoire de manière adaptée en termes de localisation et de capacités afin de développer le covoiturage de courte et de moyenne distance, tout en évitant la présence de voitures ventouses gênantes sur des espaces non adaptés.

Les aires de covoiturage doivent se situer sur les trajets quotidiens et de manière visible dans le paysage des automobilistes. Les points de rencontre existants témoignant d'une pratique spontanée devront être étudiés pour la création de nouvelles aires de covoiturage. Elles seront matérialisées de préférence sur des espaces de stationnement déjà existants afin de réduire l'impact financier et environnemental de leur mise en place. Elles pourront être implantées sur des espaces existants, présentant des capacités suffisantes, publics ou privés (parking de commerces d'une certaine capacité (supermarché, restaurant...) avec la mise en place de conventions. Elles pourront également être créées lors de chantiers routiers ou de requalification d'espaces publics.



Aire de covoiturage d'Aigueperse



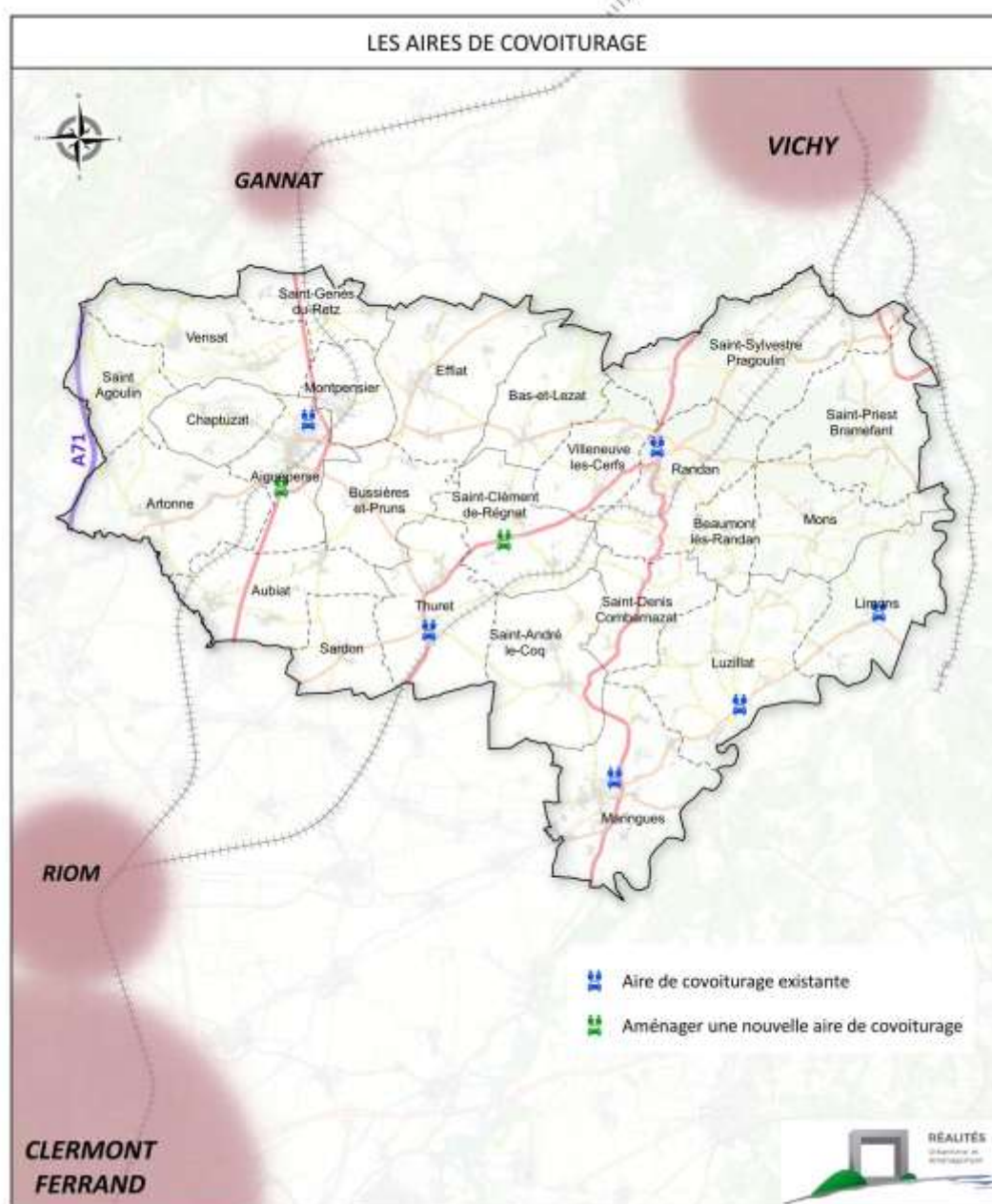
Aire de covoiturage de Randan





Aire de covoiturage de Luzillat

La CCPL projette l'aménagement d'une nouvelle aire de covoiturage à Aigueperse au niveau de la zone d'activités économiques de Julliat en s'assurant de sa visibilité depuis les principaux axes routiers menant à cette entrée sud du bourg. Il existe également un projet sur la commune de Saint-Clément-de-Régnat.



## 2.2. AMELIORER LA VISIBILITE DES AIRES DE COVOITURAGE

L'objectif est de renforcer la signalétique des aires de covoiturage.

Sur l'ensemble du territoire, les règles de signalisation et de signalétique devront être cohérentes pour plus de lisibilité et visibilité.

La pré-signalisation est aussi importante pour faciliter l'accès aux aires de covoiturage.



Exemples de signalétique mettant en avant le nom du site et la plateforme de covoiturage



Exemple de signalétique marquant l'entrée de l'aire de covoiturage



La région Auvergne-Rhône-Alpes a mis en place un site et une application dédiés au covoiturage local, MOV'ICI. Cet outil gratuit mettant en relation les covoitureurs est un moyen de planifier ses trajets professionnels, de loisirs ou pour faire des courses. Plusieurs aires de covoiturage du territoire y sont déjà recensées.

L'objectif est de repérer toutes les aires de covoiturage présentes sur le territoire dans cet outil. L'objectif est également de faire connaître cet outil à l'ensemble des habitants de la CCPL pour faciliter la mise en place du covoiturage.

Enfin, il s'agira également de mettre en œuvre des actions de promotion et de communication pour convaincre les habitants de passer à l'acte et de covoiturer dans leurs déplacements réguliers.

Cela peut se réaliser par différents types d'actions incitant le covoiturage :

- promotion du covoiturage passant par la pédagogie et la mise en avant des points forts pour installer le covoiturage dans les habitudes ;
- communication globale sur les outils, les avantages, les informations pratiques (assurances, confidentialité, impôts...) ;
- animations à destination du grand public (distribution de brochures, tenues de stands, témoignages sur les réseaux sociaux...) ;
- animations ciblées sur les salariés, par exemple, avec la mise en place de challenge covoiturage inter-entreprises ou inter-communes ;
- mise en place de « récompenses » incitatives (prime de covoiturage).



### 2.3. AMENAGER DES AIRES DE COVOITURAGE SECURISEES ET QUALITATIVES EN FONCTION DE LEUR TAILLE, PRIVILEGIANT DES AMENAGEMENTS DURABLES EN MATIERE DE GESTION DES EAUX PLUVIALES (REVETEMENTS PERMEABLES), DE VEGETALISATION, DE PRODUCTION D'ENR

L'objectif est d'aménager des aires de covoiturage sécurisées et qualitatives en fonction de leur niveau de fréquentation. En effet, les aires de capacité comprise en 5 et 10 places peuvent présenter un aménagement plus minimaliste que les aires disposant d'une capacité supérieure dans lesquelles l'offre de services pourra être plus étoffée :

- accès réservé aux véhicules légers avec mise en place d'un portique/gabarit en entrée ou non,
- réservation de place(s) PMR,
- mise en place de l'éclairage et de la vidéo surveillance apportant un sentiment de sécurité,
- zone de dépose minute pour les aires les plus importantes,
- mise en place d'un abri d'attente pour les covoitureurs rejoignant l'aire en modes actifs,
- mise en place de petit mobilier tel que banc, poubelle, sanitaires...,
- mise en place de stationnements vélo...

L'aménagement paysager des aires de covoiturage peut également participer à l'incitation de cette pratique, notamment avec la présence d'arbres participant à l'ombrage des véhicules. D'autres aménagements vertueux en matière de gestion des eaux pluviales (revêtements perméables...) de végétalisation et de production d'ENR sont à rechercher dans une logique de valorisation de l'image du territoire.

Rejoindre les aires de covoiturage en vélo peut être un moyen de mobilité complémentaire et écologique. Afin d'inciter à ce type pratique, il est important de mettre en place des abris vélos couverts, voire sécurisés en fonction de l'importance de l'aire de covoiturage.



Exemple d'abri vélo ouvert et de box plus sécurisé



Exemple d'aire de covoiturage multimodale (Embruns, 05)

### 3. AMENAGER LE TERRITOIRE EN FAVEUR DE L'AUTOSTOP

L'objectif est de structurer la pratique de l'autostop par l'aménagement d'un réseau d'arrêts répondant à un objectif de visibilité et de sécurité.

La structuration de la pratique de l'autostop figure parmi les actions du plan de mobilité simplifié de la CCPL. Il s'agit d'expérimenter un service d'autostop spontané. Ce projet sera mis en place en deux temps. Il s'agira d'abord d'identifier les principes d'un service d'autostop qui soient adaptés au territoire de Plaine Limagne, pour ensuite aménager des points d'arrêts structurant un réseau d'autostop sur le territoire. Ces points d'arrêts devront répondre à une double exigence : visibilité et sécurité.



Exemple d'arrêt Rezo Pouce (Plessala, 02)



### 4. REDUIRE LES DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL EN FAVORISANT LE TELETRAVAIL ET LES ESPACES DE TRAVAIL PARTAGES

La voiture individuelle est le mode de déplacement le plus répandu en zone rurale car les départs de trajets ne sont pas concentrés sur le même secteur du fait des faibles densités.

L'objectif est de diminuer ces trajets domicile-travail individuels en favorisant le télétravail par le développement des réseaux de télécommunication.

La création d'espaces de travail partagés est également un levier permettant de réduire les distances domicile-travail. Le développement du coworking sur le territoire de Plaine Limagne fait partie des actions du PCAET : action 3.2 créer et animer un réseau de communes avec des espaces de travail partagé.

Un espace de coworking existe déjà sur la commune de Thuret, dans les locaux de la mairie. Un autre projet est en réflexion dans la commune de Saint-Priest-Bramefant. La CCPL réfléchit à l'heure actuelle, via une étude de faisabilité, à l'installation d'un village d'entreprises sur le territoire communautaire à Maringues ou à Aigueperse, avec des locaux de bureaux qui pourraient accueillir un espace partagé.

### 5. AMENAGER LE TERRITOIRE EN FAVEUR DE LA VOITURE ELECTRIQUE

La compétence « infrastructure de recharge de véhicule électrique » (IRVE) relève des communes, sauf lorsque ces dernières l'ont transféré au syndicat Territoire d'énergie du Puy-de-Dôme (TE63). A ce jour, une borne a été installée en centre-bourg d'Aigueperse (derrière les halles) par le TE63. Le schéma départemental en vigueur ne prévoit pas l'installation de bornes supplémentaires sur le territoire de la CCPL. Il est à noter la présence d'une borne à Maringues

relevant de l'initiative d'un privé (commerce). Aujourd'hui, la CCPL recense a priori peu de besoin et de demande. Cependant, elle souhaite anticiper l'évolution de l'usage de la voiture électrique en installant une borne de recharge dans la zone d'activités économiques de Julliat Est à Aigueperse. Le plan de mobilité simplifié flèche également des actions visant le soutien d'initiatives d'installation de bornes de recharge électrique et la communication sur l'implantation de ces bornes.

## 6. TRANSFORMER LES ESPACES PUBLICS EN REPENSANT LA PLACE DE LA VOITURE DANS LES BOURGS

L'objectif est de prévoir des capacités de stationnement adaptées aux bourgs et offrant de nouveaux espaces publics plus mixtes en termes d'usages.

La voiture individuelle restant largement le mode de déplacement majoritaire, il est important de prévoir des espaces de stationnement. Ceux-ci doivent être adaptés aux besoins et aux contextes urbains, l'enjeu étant de définir la juste place de la voiture dans l'espace public, pour qu'elle puisse cohabiter de façon plus équilibrée avec d'autres usages et modes de déplacement.

Ainsi, les modes doux sont à privilégier pour l'accès aux équipements et services de proximité des centres-bourgs. Les espaces de stationnements, ne devront pas être réalisés au détriment des modes actifs, mais dans une logique de complémentarité.

Dans les trois bourgs-centres, des poches de stationnements paysagés de capacité limitée peuvent être créées afin de répondre à la fois aux besoins résidentiels et aux besoins liés aux commerces, dans l'objectif de redynamiser ces centralités. Ces poches devront participer à la trame verte urbaine avec un aménagement prenant en compte la gestion des eaux pluviales (revêtements perméables, ouvrages de gestion des eaux pluviales végétalisés...), la création d'îlots de fraîcheur avec la plantation d'une trame arborée et différentes strates de végétation de manière à participer au cadre de vie du quartier.



Exemples d'espaces de stationnement végétalisés (Strasbourg, 67, et Montréal)



Espace de stationnement récemment réalisé en entrée de Saint-Agoulin

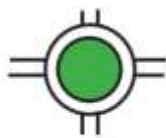
Les études réalisées dans le cadre du programme national « Petites villes de demain » sur les trois principales polarités de la CCPL mettent bien en évidence l'enjeu de transformer l'espace public pour une gestion plus équilibrée et apaisée de la voiture au bénéfice des modes actifs, et dans l'objectif d'améliorer l'attractivité des centralités par un cadre de vie mieux valorisé.



> Une transformation basée sur des enjeux de rééquilibrage de la place du piéton

**AUJOURD'HUI**

1 Des entrées de villes au caractère routier



2 Des espaces disponibles envahis par le stationnement



3 Des façades patrimoniales existantes peu valorisées

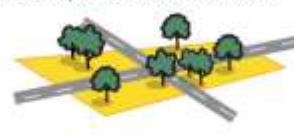


4 Une grande au vocabulaire routier, non sécurisées pour les modes doux



**DEMAIN**

1 Des entrées de ville pacifiées et à échelle humaine



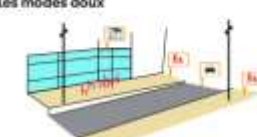
2 Des espaces publics MIXTES



3 Mise en valeur « Petite cité de caractère » : signalétique, mise à distance des façades...



4 Un reprofilage de voirie pour libérer les façades commerciales sécuriser les modes doux



Extrait de l'étude PVD réalisée à Aigueperse (Axe Saône, janvier 2024).

Elles proposent ainsi des actions ciblées dans les cœurs de bourg pour donner à voir et permettre d'imaginer des perspectives opérationnelles de changement.



Fiche action proposée dans le cadre de l'étude PVD à Aigueperse (Axe Saône, janvier 2024).



**02 QU/02 REQUALIFIER LA PLACE DE LA MAIRIE, PIÈCE CENTRALE DU «PÔLE DE SERVICES»**  
Une hiérarchisation des espaces publics




**ESTIMATION TRAVAUX**  
549 508.30€ H.T  
+  
**ESTIMATION ÉTUDE**  
79 878.70€ H.T

**LES ENJEUX**

- RECRÉER UNE IDENTITÉ DE PLACE AVANT CELLE DE PARKING
- REAMÉNAGER LA PLACE POUR VALORISER LA PRÉSENCE D'ÉQUIPEMENTS CLEFS POUR LA COMMUNE

**LES MOYENS**

- CONSERVER LES ARBRES EXISTANTS et EN PLANTER DE NOUVEAUX pour sceller le territoire
- CRÉER DES POCHES VÉGÉTALES et INSTALLER DES SOLS PÉRMEABLES pour réduire l'effet d'îlot de chaleur
- CRÉER DES CONNEXIONS POUR LES MODS ACTIFS vers les autres polarités du bassin

AXESAÔNE Étude de redynamisation des centres-bourgs Maître d'ouvrage / Plaine Limagne Équipe / Adéquation Phase / Phase 3 Date / Janvier 2024

Fiche action proposée dans le cadre de l'étude PVD à Maringues (Axe Saône, janvier 2024).

**02 AC/02 POURSUIVRE LE RÉAMÉNAGEMENT DE LA RUE DU COMMERCE**  
Une réactivation du cœur commerçant



**ESTIMATION TRAVAUX**  
589 0007.75€ H.T  
+  
**ESTIMATION ÉTUDE**  
85 408.12€ H.T

**LES MOYENS**

- PRIVILÉGER LA CRÉATION D'UN PLATEAU
- RÉDUIRE LA CHAUSSEE en conservant un profil permettant la circulation des véhicules HG et CRÉER UN TROTTOIR PMR
- INSTALLER UNE ARMATURE VÉGÉTALE ET MARQUER LES SEUILS

**LES ENJEUX**

- METTRE EN VALEUR LES VITRINES DES COMMERCE
- OUVRIRE LE CENTRE-BOURG AUX MODS ACTIFS ET D'AMÉLIORER LA QUALITÉ DES ESPACES PUBLICS DE RANDONNÉE pour gagner en fluidité et permettre un meilleur partage de l'espace public
- APAISSER LA RUE DU COMMERCE, surtout sur la portion face à la mairie et aux équipements, afin de réduire la vitesse au droit du cœur commerçant attractif et ainsi d'en gommer le caractère routier




AXESAÔNE Étude de redynamisation des centres-bourgs Maître d'ouvrage / Plaine Limagne Équipe / Adéquation Phase / Phase 3 Date / Janvier 2024

Fiche action proposée dans le cadre de l'étude PVD à Randan (Axe Saône, janvier 2024).

## 7. FACILITER L'USAGE DU TRAIN VERS LES CENTRALITES LIMITOPHES

### 7.1. VALORISER ET ADAPTER LES ACCES AUX GARES EXISTANTES POUR LES PERENNISER

Le territoire de la CCPL compte encore deux gares en fonctionnement. Ce sont les gares d'Aigueperse et d'Aubiat qui se situent à l'Ouest du territoire communautaire sur la ligne ferroviaire reliant Saint-Germain-des-Fossés à Nîmes-Courbessac, et plus localement, Gannat à Riom puis Clermont-Ferrand. Ces gares proposent des trajets en trains TER et également en cars TER.

Liaisons vers les centralités :

- Depuis la gare d'Aigueperse :
  - o Train TER à Gannat en moins de 10 min,
  - o Train TER à Riom en 15 min et à Clermont-Ferrand en 25 min,
- Depuis la gare d'Aubiat :
  - o Train TER à Aigueperse en 5 min puis à Gannat en moins de 15 min,
  - o Train TER à Riom en 10 min et à Clermont-Ferrand en 20 min.

La gare d'Aigueperse est de plus en plus utilisée avec environ 250 personnes/jour et une fréquentation qui a été multipliée par 3 en 5 ans. Elle est accessible en 10 min à vélo depuis l'ensemble de l'espace urbain Aiguepersois et également de certains secteurs intéressants les communes voisines. Des espaces de stationnement existent aux abords de la gare mais les capacités ne sont pas suffisantes.

La gare d'Aubiat est surtout utilisée par les lycéens. Elle se situe à l'écart du bourg, isolée dans l'espace agricole, à environ 1 km. Elle est accessible en 10 min à vélo depuis l'ensemble du bourg d'Aubiat et une partie des bourgs d'Artonne et de Saint-Myon. Le stationnement y est limité et non organisé. Ces deux gares ne sont pas desservies par les lignes de transports en communs routiers proposées par la région (réseau « Cars Région », anciennement « Trans'Dôme »).

#### 7.1.1. Faciliter l'accès aux gares pour les modes actifs

L'objectif est d'améliorer l'accès aux gares pour l'ensemble des utilisateurs notamment ceux utilisant les modes actifs pour s'y rendre.

Il s'agit ainsi de développer des itinéraires piétons sécurisés sur un isochrone de 10 min à pied entre les gares et les secteurs d'habitat. C'est-à-dire dans le centre-ville d'Aigueperse et entre la gare et le bourg d'Aubiat.

Pour élargir l'utilisation des modes actifs et ainsi le nombre d'utilisateurs du train, il s'agit également de développer des itinéraires cyclables sécurisés sur un isochrone de 10 min à vélo entre les gares et les secteurs d'habitat et bourgs des communes. C'est-à-dire entre la gare d'Aigueperse et le bourg de Chaptuzat, de Montpensier, de Bussières-et-Pruns, le hameau de Chazelles sur la commune d'Aubiat, les hameaux de Bicon et Glénat sur la commune d'Artonne ; et entre la gare d'Aubiat et le bourg d'Artonne, le hameau de Persignat sur la commune d'Aubiat, le bourg de La Moutade et de Le Cheix (hors CCPL).

A noter que l'isochrone de 10 min à vélo autour de la gare d'Aigueperse concerne un potentiel d'environ 2 800 habitants et celui autour de la gare d'Aubiat un potentiel d'environ 1 100 habitants (source : openrouteservice).





Des aménagements sécurisés favorisant ces différents modes actifs inciteraient à limitation de l'utilisation de la voiture individuelle pour les trajets domicile-gare. Ils pourraient également permettre de relier notamment la gare d'Aigueperse à pôles d'équipements stratégiques présents sur la commune, tel que le collège.



Fiche action proposée dans le cadre de l'étude PVD à Aigueperse (Axe Saône, janvier 2024).

#### 7.1.2. Valoriser les abords des gares pour tous les utilisateurs



Gare d'Aigueperse



Gare d'Aubiat

Aujourd'hui, les deux gares desservant le territoire présentent peu ou pas d'aménagement en termes d'accès piétons, cyclables, véhicules en covoiturage et individuels, ni de services. Les abords des gares sont exclusivement des surfaces minérales vieillissantes, trahissant une forme de désintérêt pour ces lieux pourtant stratégiques. L'objectif est de valoriser leurs abords par des aménagements qualitatifs et accueillants, répondant aux besoins des différents utilisateurs, et donnant envie de venir prendre le train.



Exemple d'aménagement aux abords de gare (matérialisation des itinéraires modes actifs par changement de matériaux, abri et box vélos, bancs, espace de stationnement végétalisé) (Malansac, 56)



Exemple d'aménagement marquant les abords de la gare (Saint-Vit, 25)





Exemples d'aménagement pour les différents utilisateurs de la gare (Questembert, 56)

**7.1.3. Améliorer le confort d'usage des gares pour tous les modes de déplacement : proposer des stationnements sécurisés pour les cycles et des places de stationnement réservées au covoiturage**

Les espaces de stationnement des gares doivent répondre à la diversité des modes de déplacement, en visant à privilégier l'usage collectif de la voiture et les modes actifs. L'amélioration des accès pour ces modes doit impérativement être complétée par l'installation de stationnements vélo attractifs. La mise en place de box à vélos de capacité adaptée, faciles d'utilisation, sécurisés et abrités à l'entrée des gares permettrait ainsi d'encourager le changement. De même, la délimitation de places de stationnement réservées au covoiturage et l'installation d'un abri « covoitureurs » permettraient de valoriser cette pratique.



Exemples de box à vélos fermé et individuel ou en commun



Exemple d'abri vélos sécurisé d'une capacité d'une vingtaine de vélos



Exemple de places de stationnement réservées au covoiturage

## 7.2. PRESERVER LE POTENTIEL DES AUTRES GARES EN VUE DE LEUR REOUVERTURE

La partie orientale du territoire de la CCPL est traversé par la ligne ferroviaire reliant Vichy à Riom puis Clermont-Ferrand. Autrefois, les trains s'arrêtaient en gare de Thuret et Randan.



Ancienne gare de Randan

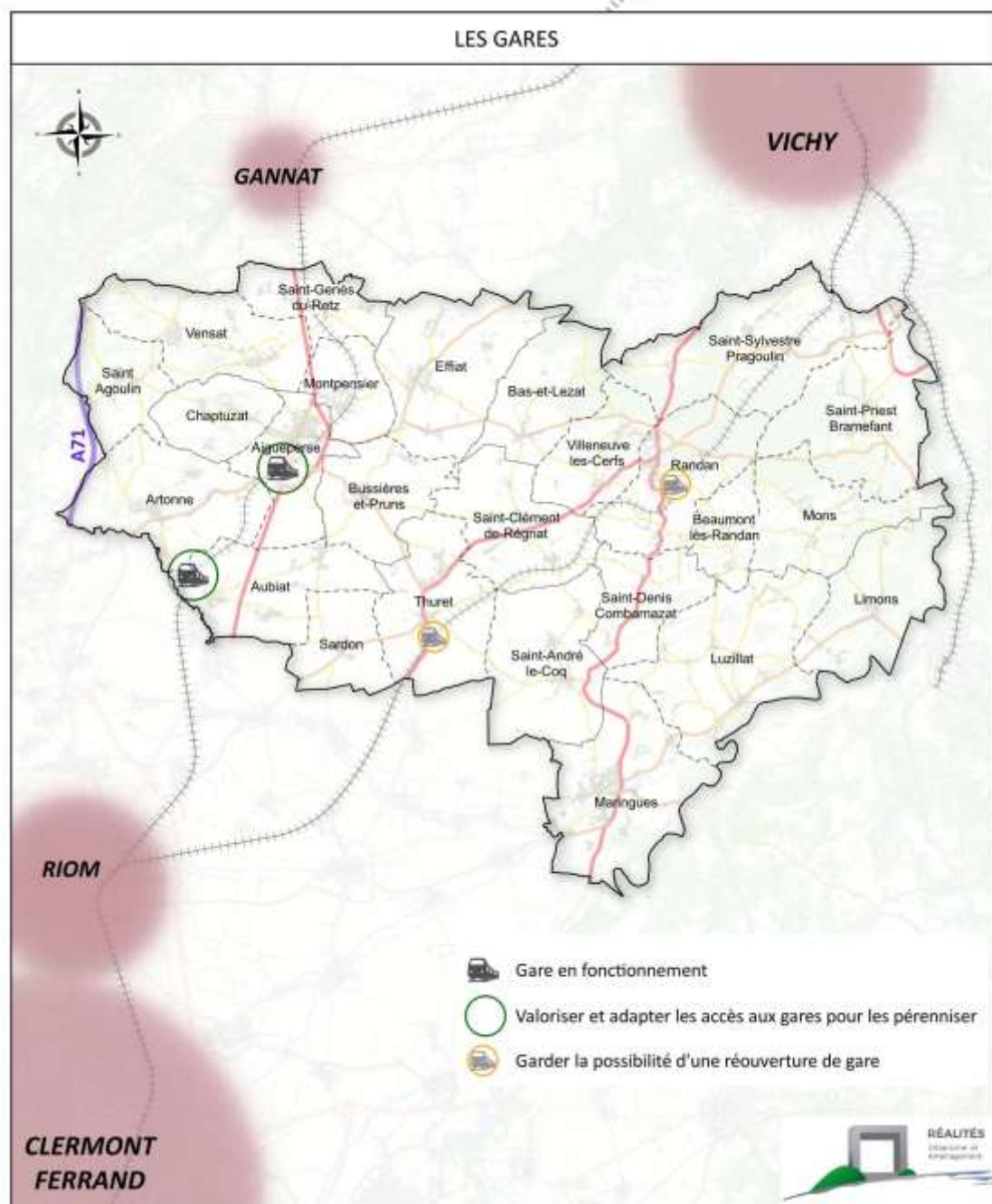


Ancienne gare de Thuret

Les élus de la CCPL plébiscitent fortement auprès des acteurs régionaux la réouverture d'une gare sur cette ligne, ou la création d'une halte.

Dans cet objectif, il est nécessaire de préserver la possibilité de réaliser des d'aménagements autour de ces gares en vue de faciliter leur accès et leur utilisation.





## 8. FACILITER L'USAGE DU BUS POUR SE DEPLACER DANS LA CCPL ET AU-DELA

### 8.1. AMELIORER LE CONFORT ET LA QUALITE DES ARRETS DE TRANSPORT EN COMMUN ROUTIER

Si l'Est du territoire ne dispose pas de gare, il est desservi par le réseau de bus « cars région » qui propose des arrêts sur les principaux axes de communication routière en direction de Clermont-Ferrand, Vichy ou Thiers. Ces lignes sont conçues uniquement pour emmener les actifs vers les pôles de Clermont-Ferrand et Vichy. Elles offrent peu de trajets, donc peu de latitudes horaires. Il est quasi impossible d'emprunter ces lignes le week-end ou l'été. En pratique, elles sont principalement empruntées la semaine par des scolaires.

Sur les 25 communes de la CCPL, seules 7 communes sont desservies par une ligne « cars région » pour un total de 11 arrêts. Toutes ces communes se situent au Sud ou à l'Est de Plaine Limagne. L'ensemble de la partie Ouest et Nord du territoire communautaire constitue une zone blanche en matière de réseau de transport collectif régional. Par ailleurs, ces lignes ne desservent aucun pôle de proximité du territoire - mis à part Maringues - ou équipements structurants tels que les gares.



Arrêt de bus à Luzillat



Arrêt de bus à Aigueperse

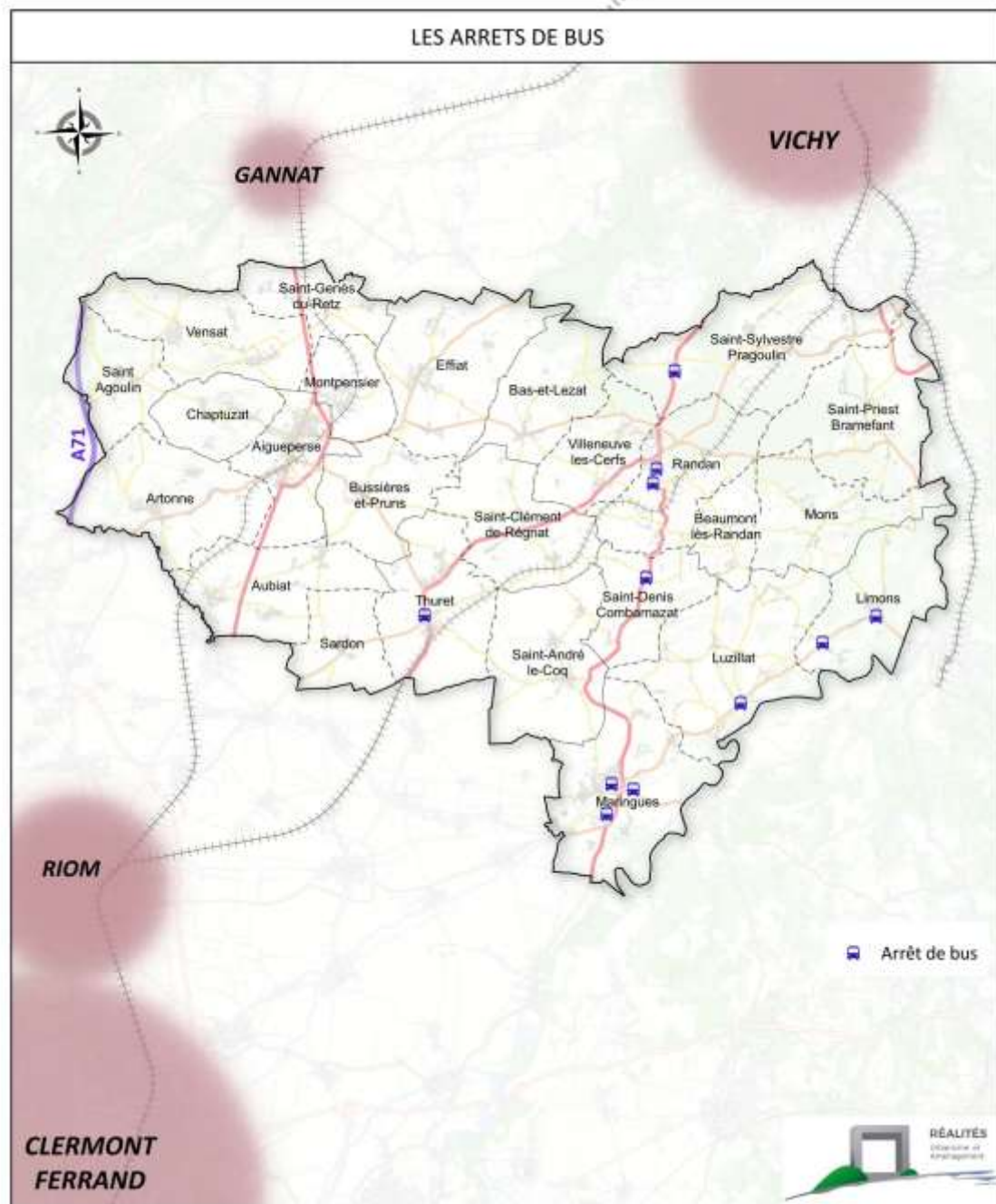
Afin d'inciter à l'utilisation de ces lignes, des aménagements participant à la valorisation des arrêts pourraient être réalisés, comme par exemple la mise en place systématique d'abri bus pour chaque arrêt apportant plus de lisibilité aux utilisateurs, en plus d'un abri selon la météo et une sensation de sécurité. Par ailleurs, il est intéressant d'associer ces abris bus avec des abris ou des box à vélos pour faciliter les déplacements entre le domicile et l'arrêt de bus.



Exemples d'abris bus et d'abri/box à vélos

A noter, que les usagers des transports en commun peuvent emmener leur vélo avec eux à bord des « cars région » à condition d'en faire la demande la veille.





## 8.2. ETUDIER LA CREATION D'UNE LIGNE DE TRANSPORT DE PERSONNES REGULIERE ET DE PROXIMITE

La CCPL proposait jusqu'au printemps 2022 un service de transport à la demande. Il ne profitait qu'à un faible nombre de passagers pour un coût élevé, et il ne desservait pas l'ensemble du territoire de manière homogène. La CCPL souhaite maintenant orienter son action par l'engagement d'une réflexion avec la région AURA sur les lignes de transport collectif en service (fréquentation, desserte...). Il s'agit également de réfléchir à l'opportunité de créer un service de transport de personne à l'échelle de la CCPL permettant de desservir les principaux bourgs et équipements (gares, collèges...) du territoire et adapté à différents publics (actifs cherchant à se rendre dans les pôles d'emplois, publics sans moyen de déplacement pour accéder aux services, touristes de passage sur le territoire...).

## 9. PLAIDER POUR LA CONTINUITE DES TRANSPORTS COLLECTIFS A L'ECHELLE DU POLE METROPOLITAIN CLERMONT VICHY AUVERGNE

Pour faciliter l'usage des transports collectifs à l'échelle des besoins des usagers, il est nécessaire d'améliorer le cadencement, l'articulation et la coordination entre les différentes offres de transports, dont l'offre de TC régionale et celle du réseau de transport en commun T2C de l'agglomération clermontoise.

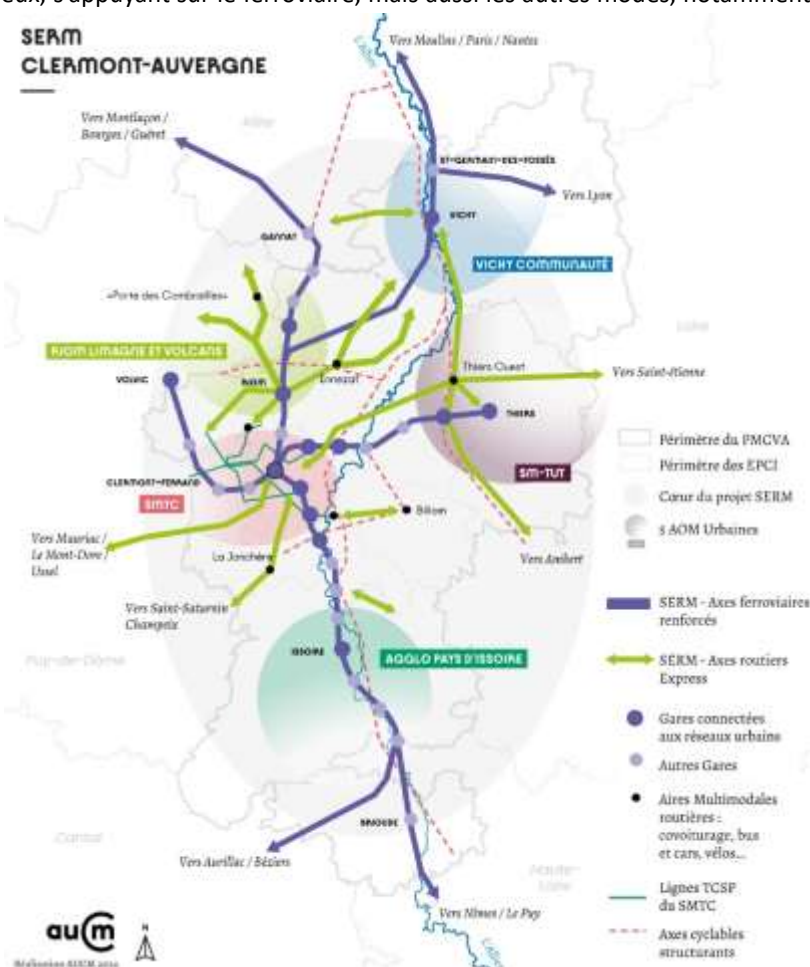
Si le sujet est complexe, il est pour autant plus que jamais d'actualité pour le pôle métropolitain Clermont-Vichy-Auvergne auquel la CCPL participe.

La **loi d'orientation des mobilités de 2019** a d'abord impulsé la perspective de projets de réseaux express régionaux (RER) dans les métropoles de province, avec l'ambition de doubler la part modale du ferroviaire. Les acteurs auvergnats se sont emparés de cette nouvelle opportunité. Une convention a ainsi été signée entre l'Etat, la région et le pôle métropolitain Clermont-Vichy-Auvergne pour réaliser **un schéma directeur de l'étoile ferroviaire clermontoise** fléchant les adaptations et travaux à réaliser sur le réseau ferroviaire pour augmenter la fréquence des dessertes (un train toutes les 15 à 30 minutes aux heures de pointe) en vue d'attirer un plus grand nombre de voyageurs.

La publication de la **loi relative aux services express régionaux métropolitains (SERM) du 27 décembre 2023** a accéléré et ouvert les perspectives de mise en place d'un RER métropolitain Clermont-Auvergne. En effet, cette loi élargit le concept de RER structuré uniquement par une offre ferroviaire, pour promouvoir une offre plus globale permettant in fine de lutter contre les émissions de gaz à effet de serre issues de l'autosolisme.

Il s'agit ainsi de proposer un service ferroviaire à haut niveau de services, complété d'un bouquet de solutions de transports multimodaux, coordonnés entre eux, s'appuyant sur le ferroviaire, mais aussi les autres modes, notamment routiers. A l'échelle du pôle métropolitain Clermont-Vichy-Auvergne, c'est un bassin d'environ 700 000 habitants qui pourrait ainsi être desservi et bénéficier d'une offre globale et attractive (notamment via la mise en place d'un « billet unique »), dont le territoire de la CCPL.

La labellisation du SERM Clermont-Auvergne par l'Etat à la fin juin 2024 inaugure la première étape vers la mise en place, à la bonne échelle, d'une offre coordonnée et globale de transports alternatifs à l'usage individuel de la voiture.



SERM Clermont-Auvergne (source : agence d'urbanisme Clermont Massif central)