

2.B

1

AMÉNAGEMENT D'UN RÉSEAU DE CHEMINEMENTS DE PROXIMITÉ

Le paradoxe énoncé d'une politique touristique basée sur la randonnée et le peu de confort offert aux habitants pour leur marche quotidienne a marqué collectivement les esprits lors de l'élaboration du diagnostic

partagé. Aussi la promotion d'une stratégie locale autour du confort de la marche pour les déplacements quotidiens est une action incontournable face à un contournement qui va accélérer les déplacements.

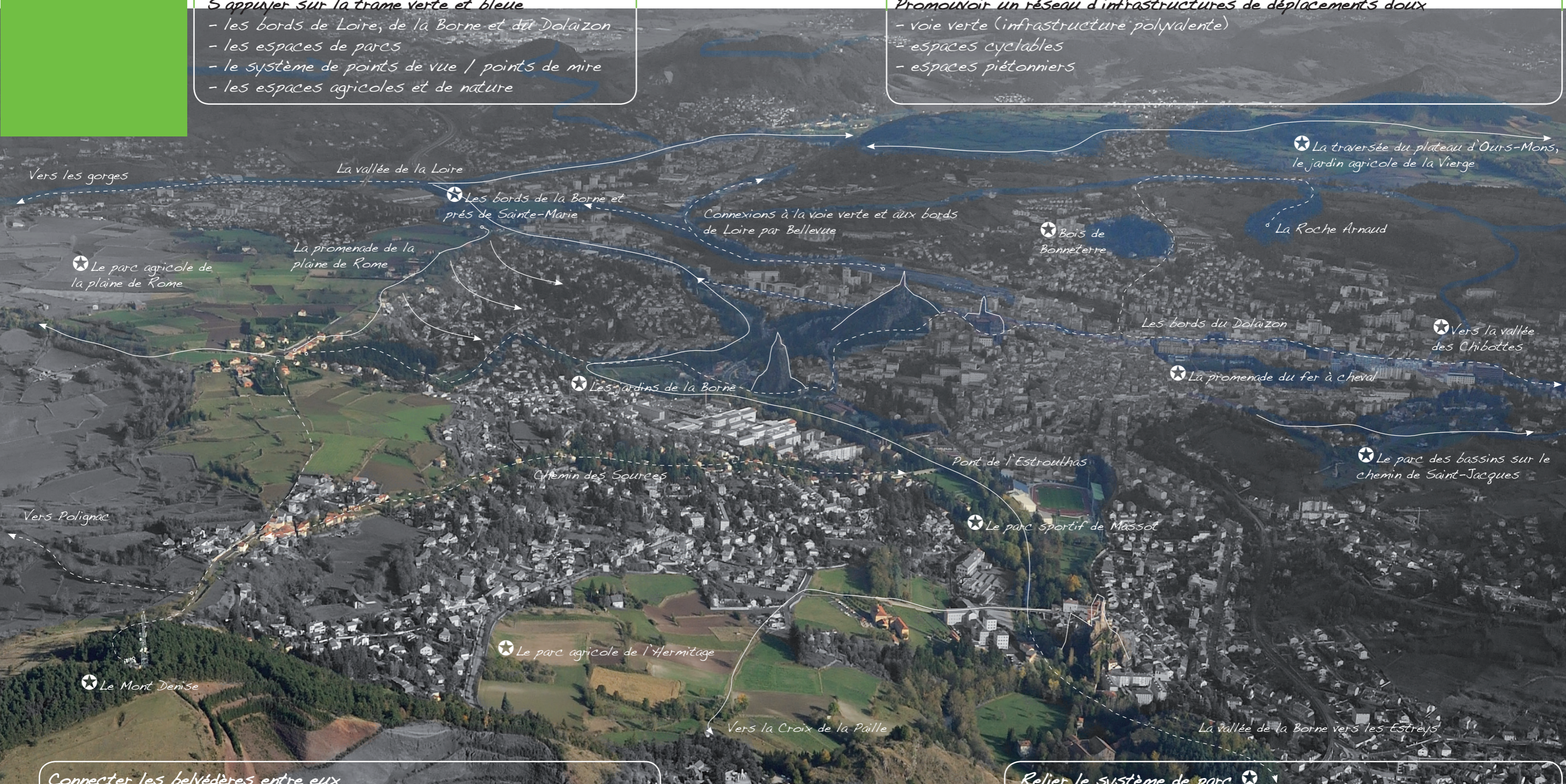
Les mobilités douces peuvent donc, dans le bassin du Puy-en-Velay, s'appuyer sur des structures naturelles et paysagères de qualité comme les rivières, les belvédères et la voie verte. Cette dernière est apparue comme un atout majeur du territoire à la fois comme promenade de proximité, comme produit touristique et comme potentiel de développement de nouvelles mobilités douces. De nombreuses connexions avec les différentes parties du cœur d'agglomération sont nécessaires pour apporter à cette infrastructure et aux autres, de nouvelles formes d'utilisations.

S'appuyer sur la trame verte et bleue

- les bords de Loire, de la Borne et du Dolaison
- les espaces de parcs
- le système de points de vue / points de mire
- les espaces agricoles et de nature

Promouvoir un réseau d'infrastructures de déplacements doux

- voie verte (infrastructure polyvalente)
- espaces cyclables
- espaces piétonniers



Connecter les belvédères entre eux

- traversée urbaine (transect) de la plaine de Rome à la Roche Arnaud,
- accès aux sentinelles de la Loire (Lachaud, Brunelet, Doue)
- connexion avec Polignac, la Denise, Belle Plaine, plateau d'Ours-Mons

Relier le système de parc

- les parcs urbains (Jardin Henri Vinay, Jardins de la Borne)
- les parcs agricoles (Plaine de Rome, Hermitage, plateau d'Ours-Mons)
- du parc des Chibottes à l'aire de jeux de Brives

2.B

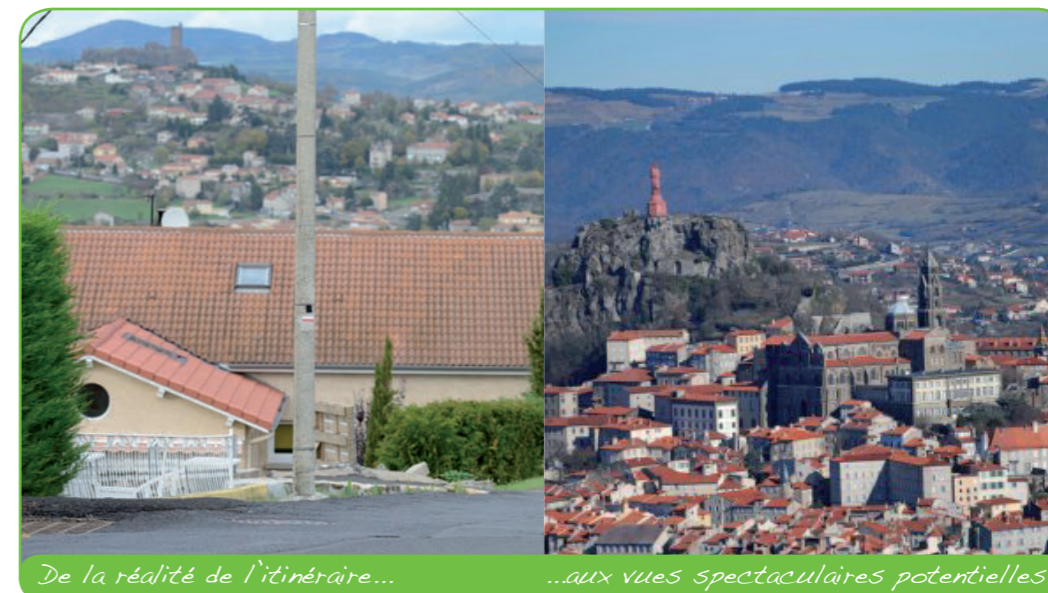
2

MISE EN VALEUR ET REQUALIFICATION DES DÉPARTS DES CHEMINS DE RANDONNÉE DES GRANDS ITINÉRAIRES RECONNUS (GR65 / GR70 / GR3 /GR 700 / GR430)

Sur le bassin du Puy-en-Velay convergent de nombreux itinéraires de grandes randonnées de très grande notoriété : le chemin de Saint-Jacques de Compostelle, le chemin de Saint-Régis, de Saint Gilles, le Stevenson, le sentier de la Loire, le chemin des sites de Saint-Michel...

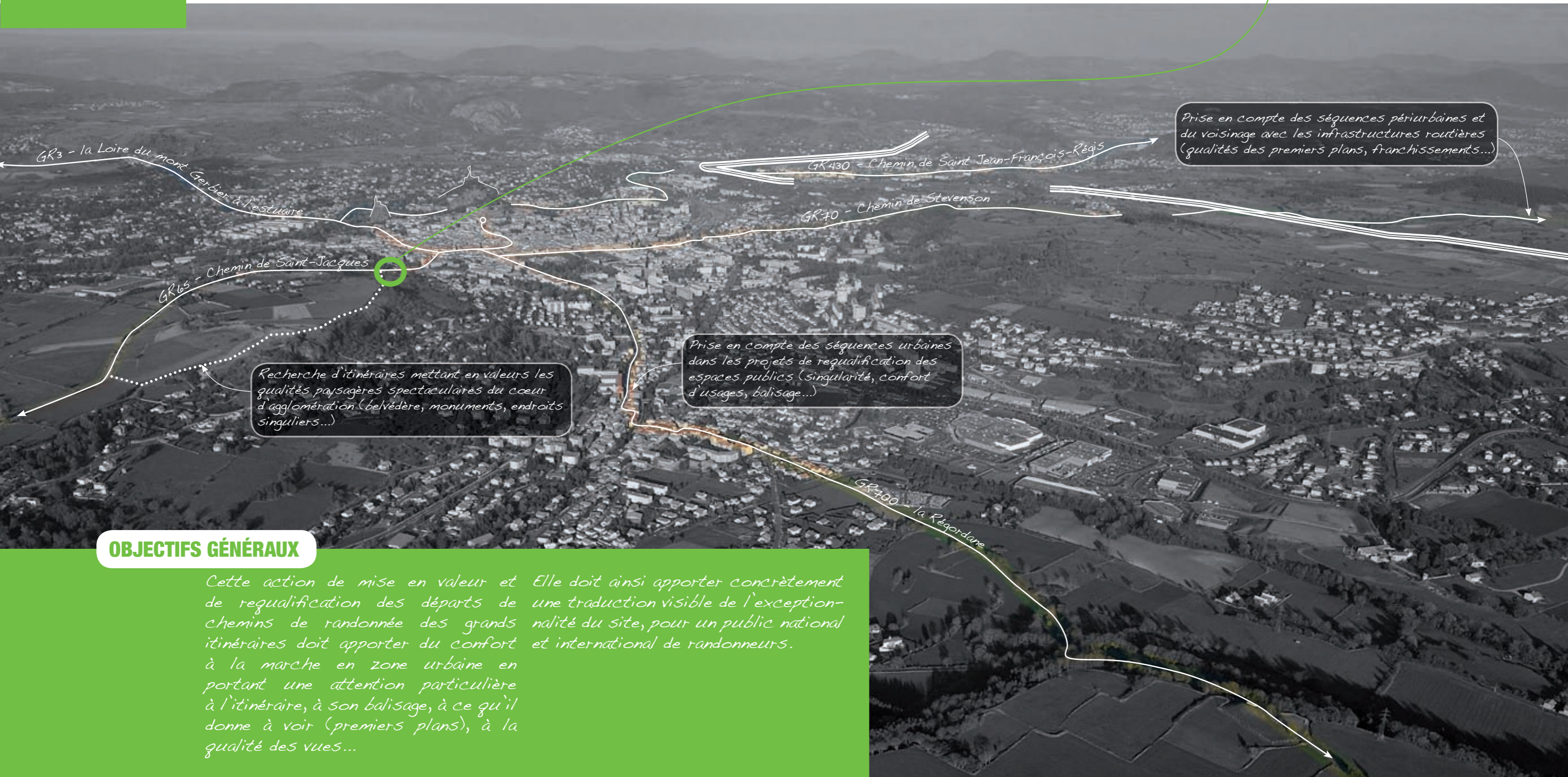
Pour autant, l'expérience de la randonnée dans le bassin du Puy-en-Velay, les premiers kilomètres en somme, ne sont que rarement d'un aménagement de très grande qualité...

Pour les touristes comme pour les habitants, les départs des chemins de randonnée qui sont souvent des structures urbaines de premiers ordres pour la ville, doivent pouvoir retrouver une qualité à la hauteur de l'exceptionnalité du site.



De la réalité de l'itinéraire...

...aux vues spectaculaires potentielles



Recherche d'itinéraires mettant en valeurs les qualités paysagères spectaculaires du cœur d'agglomération (belvédère, monuments, endroits singuliers...)

Prise en compte des séquences urbaines dans les projets de requalification des espaces publics (singularité, confort d'usages, balisage...)

Prise en compte des séquences périurbaines et du voisinage avec les infrastructures routières (qualités des premiers plans, franchissements...)

OBJECTIFS GÉNÉRAUX

Cette action de mise en valeur et de requalification des départs de chemins de randonnée des grands itinéraires doit apporter du confort à la marche en zone urbaine en portant une attention particulière à l'itinéraire, à son balisage, à ce qu'il donne à voir (premiers plans), à la qualité des vues... Elle doit ainsi apporter concrètement une traduction visible de l'exceptionnalité du site, pour un public national et international de randonneurs.

2.B

3

ACCOMPAGNEMENT D'INITIATIVES ET D'AMÉNAGEMENTS ALTERNATIFS À L'UTILISATION DE LA VOITURE DANS LE CŒUR DE L'AGGLOMÉRATION

La dynamique en cours d'aménagement d'aires de co-voiturage répond à un phénomène de plus en plus important de mutualisation des déplacements et des véhicules.

L'arrivée du contournement accentuera certainement ce phénomène dans un contexte de recherche d'économie financière et de réduction des pollutions atmosphériques.

Au-delà de la pratique de co-voiturage, d'autres initiatives apparaissent, comme l'utilisation du vélo électrique par exemple.

Malheureusement, rien n'est fait pour accompagner et accueillir de nouveaux modes de déplacements (pas de sites propres pour les transports en commun, peu de pistes cyclables, peu de parking à vélo...).

Aussi, afin de renforcer le coeur de l'agglomération, le 1% Paysage et Développement pourra accompagner des initiatives alternatives à l'utilisation de la voiture.

Aménagement de lieux d'intermodalité

- garage à deux roues couverts,
- parking relais,
- espace co-voiturage,
- connexions avec réseaux doux,
- relais avec transport en commun...

Soutien à des initiatives locales

- mis en place de plans de déplacement d'entreprise,
- organisation de pédibus
- ...

Anticipation et vision prospective

- hypothèse d'un tram-train,
- dispositif de transport par câble pour l'accès au centre historique ...

Adaptation des voies de circulation

- évolution des plans de circulation,
- TEC en site propre,
- aménagements cyclables...

OBJECTIFS GÉNÉRAUX

L'objectif est bien d'accompagner qualitativement les initiatives allant dans le sens d'un partage des déplacements et d'une alternative à la voiture particulière. Le développement des modes de déplacements doux est une première réponse.

Cette action peut donc accompagner la création de pistes cyclables, d'aires de co-voiturage et de parkings relais, de pédibus ou des plans de déplacement d'entreprises ou toutes autres initiatives alternatives à l'utilisation de la voiture individuelle dans le coeur de l'agglomération.