

Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation d'une étude d'impact

Article R. 122-3 du code de l'environnement

Ce formulaire n'est pas applicable aux installations classées pour la protection
de l'environnement

Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité administrative de l'Etat compétente en
matière d'environnement

Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative

Cadre réservé à l'administration

Date de réception :

20 juillet 2012

Dossier complet le :

N° d'enregistrement :

2012-9

1. Intitulé du projet

Voie de liaison Riom Sud - tranche 2

2. Identification du maître d'ouvrage ou du pétitionnaire

2.1 Personne physique

Nom

Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

RIOM COMMUNAUTE

Nom, prénom et qualité de la personne habilitée à représenter la personne morale

M. Pascal FAUCHEUX, président

RCS / SIRET

12146131011055101018121

Forme juridique

EPCI

Joignez à votre demande le document CERFA n° 14734*01

3. Rubrique(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

| N° de rubrique et sous rubrique | Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la rubrique |
|---------------------------------|--|
| 6° d) | route d'une longueur de 190m. |

4. Caractéristiques générales du projet

Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1

4.1 Nature du projet

Le projet consiste en la création d'une voie de liaison entre la RD6 et la RD 2029 à Riom.

4.2 Objectifs du projet

voir feuille de complément

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase de réalisation

voir feuille de complément

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

voir feuille de complément

4.4.1 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

La décision de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

voir feuille de complément

4.4.2 Précisez ici pour quelle procédure d'autorisation ce formulaire est rempli

Ce formulaire est rempli préalablement au dépôt de la demande de déclaration d'utilité publique.

4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale (assiette) de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

| Grandeurs caractéristiques | Valeur |
|--|---------------------|
| longueur de la voirie | 190 m |
| Surface totale de l'emprise de la voirie | 2647 m ² |

4.6 Localisation du projet

Adresse

Voie communale n° 10 à Riam : entre l'avenue de Clermont (RD6) et la RD 2029.

Coordonnées géographiques¹

Long. ° ' " Lat. ° ' "

Pour les rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32° ; 41° et 42° :

Point de départ :

Long. 3° 6' 49" 1861 Lat. 45° 52' 42" 4427

Point d'arrivée :

Long. 3° 6' 56" 9810 Lat. 45° 52' 40" 1934

Communes traversées :

Riam

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ? Oui Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une étude d'impact ? Oui Non

4.7.2 Si oui, à quelle date a-t-il été autorisé ?

4.8 Le projet s'inscrit-il dans un programme de travaux ? Oui Non

Si oui, de quels projets se compose le programme ?

Le projet s'inscrit dans le programme de requalification du secteur Riam Sud. II S'agit par ce projet de la branche 2 du programme.

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

5.1 Occupation des sols

Quel est l'usage actuel des sols sur le lieu de votre projet ?

Usage actuel du sol : voirie raticière principalement. Pelasse, haies et grillages par les parties situées de part et d'autre de la voirie, sur les terrains privés.

Existe-t-il un ou plusieurs documents d'urbanisme (ensemble des documents d'urbanisme concernés) réglementant l'occupation des sols sur le lieu/tracé de votre projet ? Oui Non

Le document d'urbanisme en vigueur sur le secteur est le PLU de Riam dont la modification n° 3 a été approuvée le 20 avril 2012.

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

Si oui, intitulé et date d'approbation :
Précisez le ou les règlements applicables à la zone du projet

Règlement applicable :

- en majorité zone Uj, à vocation d'activités
- zone UDa pour une parcelle, à vocation habitat d'emprise du projet est concerné par un emplacement réservé.

Pour les rubriques 33° à 37°, le ou les documents ont-ils fait l'objet d'une évaluation environnementale ? Oui Non

5.2 Enjeux environnementaux dans la zone d'implantation envisagée :

Complétez le tableau suivant, par tous moyens utiles, notamment à partir des informations disponibles sur le site internet <http://www.developpement-durable.gouv.fr/etude-impact>

| Le projet se situe-t-il : | Oui | Non | Lequel/Laquelle ? |
|--|-------------------------------------|-------------------------------------|---|
| dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ou couverte par un arrêté de protection de biotope ? | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| en zone de montagne ? | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| sur le territoire d'une commune littorale ? | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (régionale ou nationale) ou un parc naturel régional ? | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ? | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Commune concernée par le classement sonore des voies bruyantes. Le projet est concerné par le classement de la RD 2029, infrastructure de 3ème catégorie (largeur affectée par le bruit: 100 m) |
| dans une aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine ou une zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager ? | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ? | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles ou par un plan de prévention des risques technologiques ? | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | PPRI arrêté le 22 décembre 2008 |
| si oui, est-il prescrit ou approuvé ? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | mais un nouveau PPRi est en cours d'élaboration |
| dans un site ou sur des sols pollués ? | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| dans une zone de répartition des eaux ? | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |

| | | | |
|--|-------------------------------------|-------------------------------------|---|
| dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à l'alimentation humaine ? | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| dans un site inscrit ou classé ? | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité : | Oui | Non | Lequel et à quelle distance ? |
| d'un site Natura 2000 ? | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Vallées et cotreaux thermophiles du Nord de Clémont - site cotreaux de Mirabel. A environ 600 m du projet. |
| d'un monument historique ou d'un site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO ? | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Secteur sauvegardé de Riom, à moins de 2 km du projet. |

6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine

6.1 Le projet envisagé est-il susceptible d'avoir les incidences suivantes ?

Veillez compléter le tableau suivant :

| Domaines de l'environnement : | | Oui | No n | De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel |
|-------------------------------|---|-------------------------------------|-------------------------------------|---|
| Ressources | Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| | Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ? | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| | Est-il excédentaire en matériaux ? | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | des matériaux de la structure de chaussée projetée venant des carrières situées dans Le Puy-de-Dôme |
| | Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ? | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | des matériaux de la structure de la chaussée existante seront évacués en décharge. |
| Milieu naturel | Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ? | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| | Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ? | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| | Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ? | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |

| | | | | |
|--|--|-------------------------------------|-------------------------------------|---|
| Risques et nuisances | Est-il concerné par des risques technologiques ? | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| | Est-il concerné par des risques naturels ? | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| | Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ? | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| Commodités de voisinage | Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ? | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | de trafic créé par le bureau de liaison engendra une certaine nuisance sonore sans toutefois être comparable à celle de la RD 2029. Cette nuisance est due à un report de trafic, le projet ne créant pas spécifiquement d'augmentation des nuisances sonores sur le secteur. |
| | Engendre-t-il des odeurs ? Est-il concerné par des nuisances olfactives ? | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| | Engendre-t-il des vibrations ? Est-il concerné par des vibrations ? | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| | Engendre-t-il des émissions lumineuses ? Est-il concerné par des émissions lumineuses ? | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| | Engendre-t-il des rejets polluants dans l'air ? | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| | Engendre-t-il des rejets hydrauliques ? Si oui, dans quel milieu ? | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| Pollutions | Engendre-t-il la production d'effluents ou de déchets non dangereux, inertes, dangereux ? | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | d'augmentation du trafic sur ce bureau engendra des rejets polluants localement. Cependant ce trafic sera un report du trafic existant sur le secteur ce qui n'augmentera pas les rejets significativement au niveau du quartier Rém Sud. |
| | Engendre-t-il des rejets hydrauliques ? Si oui, dans quel milieu ? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Rejets dans le milieu naturel |
| | Engendre-t-il la production d'effluents ou de déchets non dangereux, inertes, dangereux ? | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| Patrimoine / Cadre de vie / Population | Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ? | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | Les habitudes de déplacement vont être modifiées et permettre un meilleur accès aux commerces existants et une meilleure liaison entre les quartiers. La création d'une piste cyclable pourra inciter davantage à la pratique du vélo. |
| | Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme / aménagements) ? | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |

6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets connus ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquelles :

Ménétral, à proximité, va engendrer un trafic supplémentaire sur le secteur. Une partie de ce trafic sera répartie sur ce nouveau barreau de liaison.

6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquels :

7. Auto-évaluation (facultatif)

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une étude d'impact ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

Le projet de voie de liaison va être aménagé en lieu et place d'une voirie existante mais aujourd'hui en impasse. La largeur de cette voie va être agrandie au profit d'une piste cyclable, d'un trottoir accessible aux personnes à mobilité réduite et d'un aménagement de voirie permettant la récupération des eaux pluviales. Le trafic généré sur la voirie après aménagement sera en fait le report de trafic existant sur le secteur.

Aux vues de ces éléments, il ne nous semble pas nécessaire que le projet fasse l'objet d'une étude d'impact.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

| | Objet |
|-------------------------------------|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> | Un plan de situation 1/25 000 ou, à défaut, au 1/50 000 (Il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ; |
| <input checked="" type="checkbox"/> | Des photographies datées (2 ans maximum) de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des différentes prises de vue ; Voir feuille de complément |
| <input checked="" type="checkbox"/> | Un plan du projet ou, pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42° un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ; |
| <input type="checkbox"/> | Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42° : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ; |

8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Veillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

| Objet |
|--------------------|
| 4.3.2 étude SORNEA |

| |
|--|
| |
| |
| |

9. Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus



Fait à

Riom

le.

18 juillet 2012

Signature

Pascal Fauchaux
Président de Riom Communauté



Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation d'une étude d'impact – feuille de complément

4.2 Objectifs du projet

Les objectifs du projet sont :

- Améliorer la cohérence du maillage viaire au sein du quartier : faciliter la circulation des automobiles mais également des piétons et des cycles de façon sécurisée et ainsi permettre de relier deux quartiers (la Couriat et Riom Sud/Maréchat),
- Désenclaver les commerces existants situés aujourd'hui dans l'impasse,
- Améliorer la desserte en transport en commun du secteur Riom Sud, en optimisant le tracé de la ligne 4 et son temps de parcours,
- Requalifier la voirie aujourd'hui très peu qualitative.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase de réalisation

Les travaux prévus pour une durée de 5 mois seront réalisés en 2 phases :

- la première comprend la réalisation des réseaux,
- la deuxième comprend la réalisation de la chaussée et de ses abords.

L'ensemble des travaux se fera en gardant un accès aux commerces existants. Le calendrier des travaux n'est pas connu actuellement, en raison de la nécessité de faire une déclaration d'utilité publique.

4.3.2 dans sa phase de fonctionnement

Le trafic prévu sur le barreau de liaison après sa mise en service sera, selon l'estimation de l'étude SORMEA, de 4 300 véhicules par jour.

L'entretien des espaces verts sera réalisé par les services techniques de Riom Communauté régulièrement. L'entretien de la chaussée (balayage) sera réalisé par le titulaire du marché. Les réseaux d'assainissement et d'eau pluviale (curage et nettoyage des avaloirs) seront entretenus par la SEMERAP.

4.4.1 A quelle procédure administrative d'autorisation le projet sera-t-il soumis ?

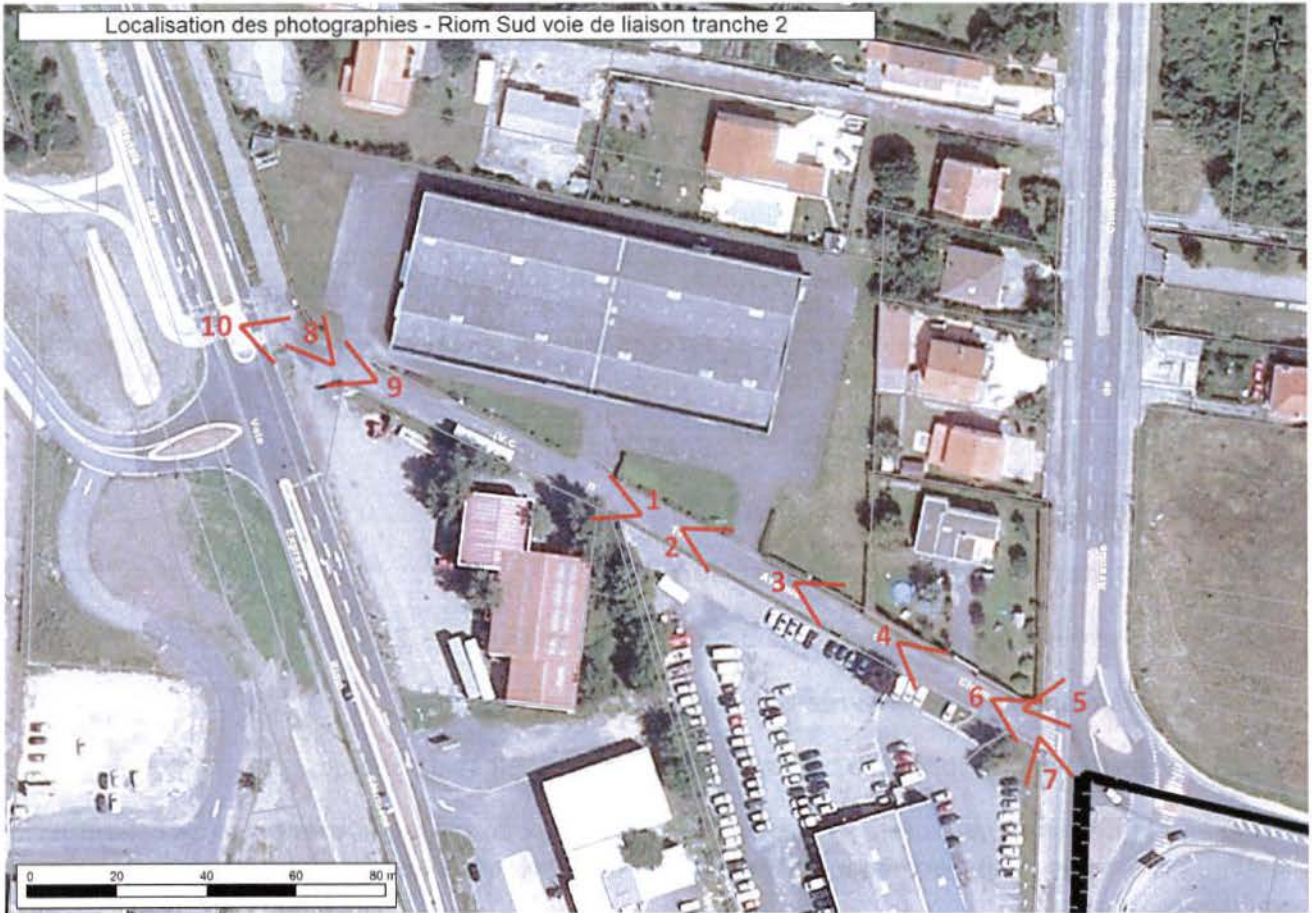
Riom Communauté va faire la demande de déclaration d'utilité publique du projet, afin de pouvoir acquérir le terrain nécessaire au projet sur une des parcelles concernées, que nous n'avons pas pu acheter à l'amiable.

4.4.2

Ce formulaire est rempli préalablement au dépôt de la demande de déclaration d'utilité publique.

8.1 Annexes

Photographies du 31 mars 2012



Vue 1



vue 2



Vue 3



vue 4



Vue 5



vue 6



Vue 7



vue 8

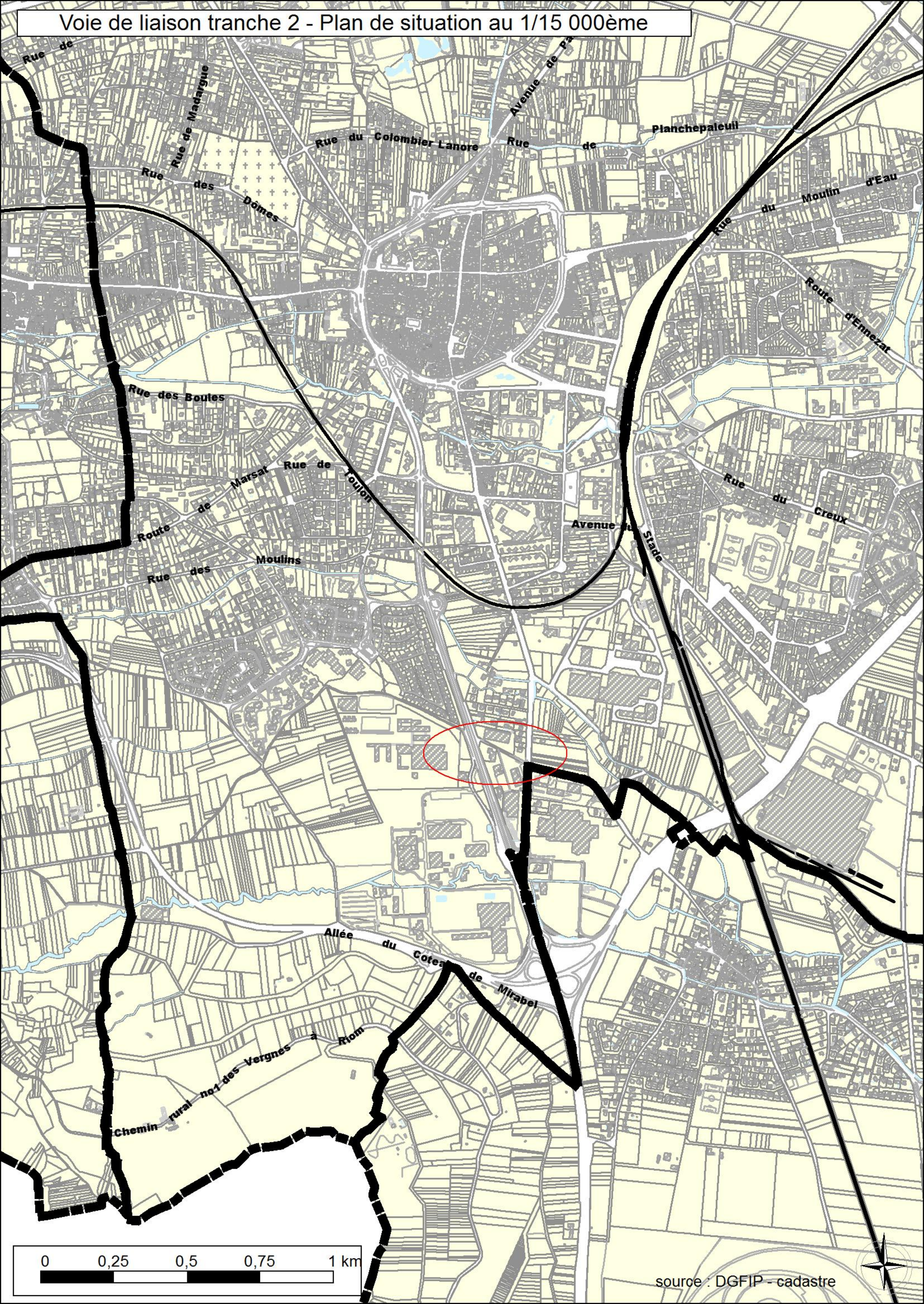


Vue 9

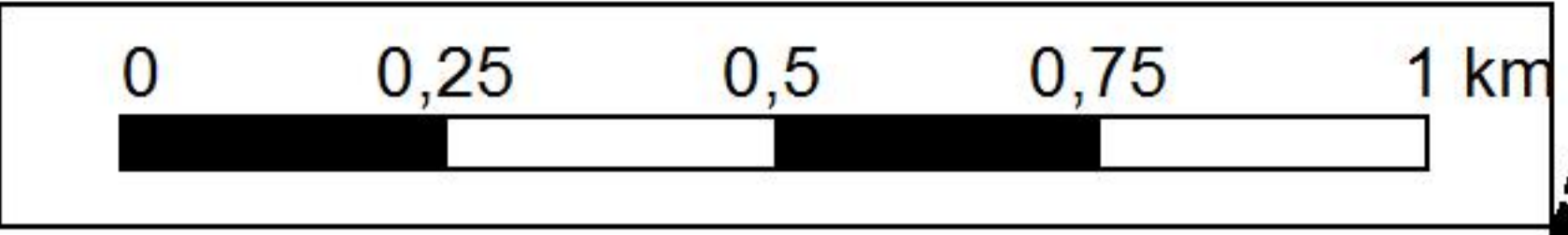


vue 10

Voie de liaison tranche 2 - Plan de situation au 1/15 000ème



Rue de
Rue de Madargue
Rue des Dômes
Rue du Colombier Lanore
Avenue de Pa
Rue de
Planchepaleuil
Rue du Moulin d'Eau
Route d'Ennezat
Rue du Creux
Avenue du Stade
Rue de Toulon
Rue de Marsat
Rue des Boules
Route de
Rue des Moulins
Allée du Coteau de Mirabel
Chemin rural no 1 des Vergnes à Rom



source : DGFIP - cadastre

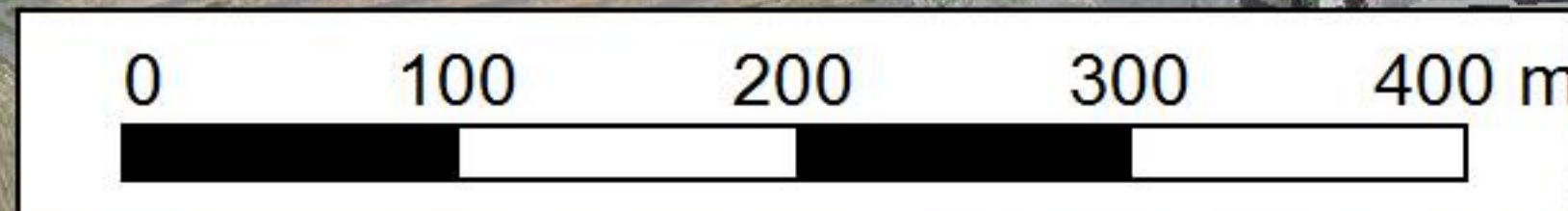


Localisation du projet de voie de liaison



**commune
de Riom**

**commune de
Ménérol**



Légende:

- Entree sur chaussée
- Entree sur piste cyclable et chaussée roue
- Bords délimités sur trottoir
- Zone espace vert projeté
- Bordure T2
- Bordure P1
- Limites d'entreprises
- Bordure quel bus
- Bordure cyclable projetée
- Chaussée avec canalis projetée
- Il projeté
- Aire de stationnement et de culture
- Puits post-routiers
- Chaussée projetée
- Point topographique existant
- Point topographique projeté

MAIRIE D'OUVIMADE

ROMM COMMUNAUTE

CONSEIL REGIONAL D'OUVIMADE
 DIRECTION DES SERVICES TERRITORIAUX
 ET DE L'AMENAGEMENT URBAIN

RIOM

COMMUNE DE RIOM

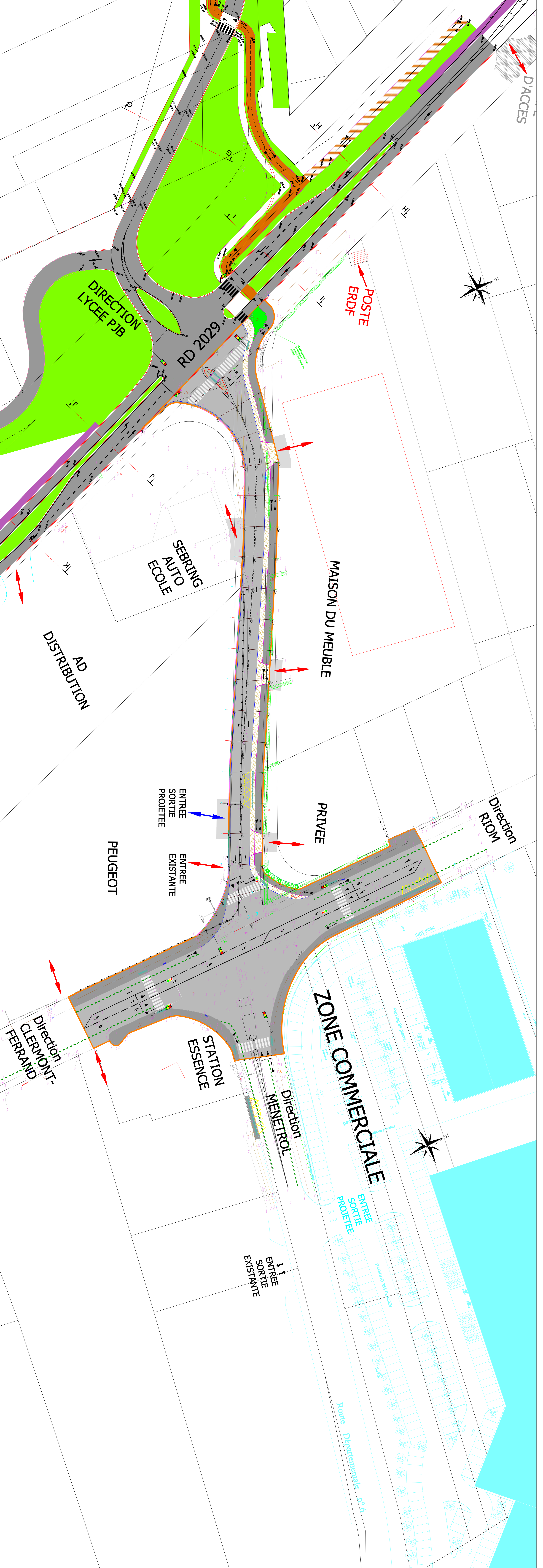
CREATION D'UNE VOIE

DOSSIER DE CONSULTATION
 DES ENTREPRISES

PLAN DE MASSIF

| | | |
|--------------------------|---------|------------|
| Maquette de : 04/10/2011 | Tracé : | Phase n° : |
| Maquette de : | Tracé : | Phase n° : |
| Maquette de : | Tracé : | Phase n° : |

Projet réalisé par le service Urbanisme et Travaux - Bureau d'Urbanisme
 Date : 29 / 09 / 2011
 Dessinateur : Riom



ETUDE de CIRCULATION

ETUDE DE FAISABILITE D'UN CARREFOUR A FEUX

RD 6 - Avenue de Clermont-Ferrand



Rapport d'étude

| Version | | Rédaction | | Contrôle / vérification | |
|---------|---|------------|----------|-------------------------|----------|
| 1 | Première diffusion | 08/03/2011 | J. BONTE | 09/03/2011 | J. BONTE |
| 2 | Modification suite remarques en réunion | 10/03/2011 | J. BONTE | 10/03/2011 | J. BONTE |
| 3 | Remarques complémentaires du 21/03 | 22/03/2011 | J. BONTE | 22/03/2011 | J. BONTE |

SOMMAIRE

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | Objet de l'étude | 3 |
| 2 | Comptages | 3 |
| 2.1 | Déroulement de l'enquête | 3 |
| 2.2 | Remarques sur les carrefours | 7 |
| 2.2.1 | Carrefour 1 – Lycée..... | 7 |
| 2.2.2 | Carrefour 2 – Centre Commercial..... | 7 |
| 3 | Enquête déplacement sur le lycée PJ BONTE..... | 8 |
| 3.1 | Données générales | 8 |
| 3.2 | Habitude des déplacements des usagers du Lycée. | 8 |
| 3.3 | Relation centre commercial - lycée..... | 9 |
| 4 | Calcul des reports de trafic sur le barreau | 11 |
| 4.1 | La situation actuelle..... | 11 |
| 4.2 | La situation future | 11 |
| 4.3 | Hypothèses de report de trafic..... | 12 |
| 5 | Calcul de capacité..... | 13 |
| 5.1 | Croissance du trafic..... | 13 |
| 5.2 | Flux HPM..... | 13 |
| 5.3 | Flux HPS | 13 |
| 6 | Esquisse de l'aménagement..... | 15 |
| 7 | Conclusion | 16 |
| 8 | Glossaire..... | 16 |

1 Objet de l'étude

La communauté de communes de Riom projette la réalisation en 2011-2012, sur la commune de Riom, d'un barreau de liaison entre la RD 2029 et l'avenue de Clermont au niveau de la RD6. A l'occasion de cet aménagement, Riom communauté souhaite requalifier le carrefour de la RD6 et de l'avenue de Clermont en carrefour à feux afin de présenter une meilleure gestion des flux et une meilleure sécurité dans les mouvements tournants et les traversées piétonnes.

Il est pour cela nécessaire de connaître au préalable les flux futurs sur le barreau.

Pour mener à bien cette mission, SORMEA a réalisé une enquête de trafic sur le secteur, comportant des comptages directionnels, ainsi qu'une enquête déplacement auprès des usagers du Lycée Pierre Joël BONTE.

2 Comptages

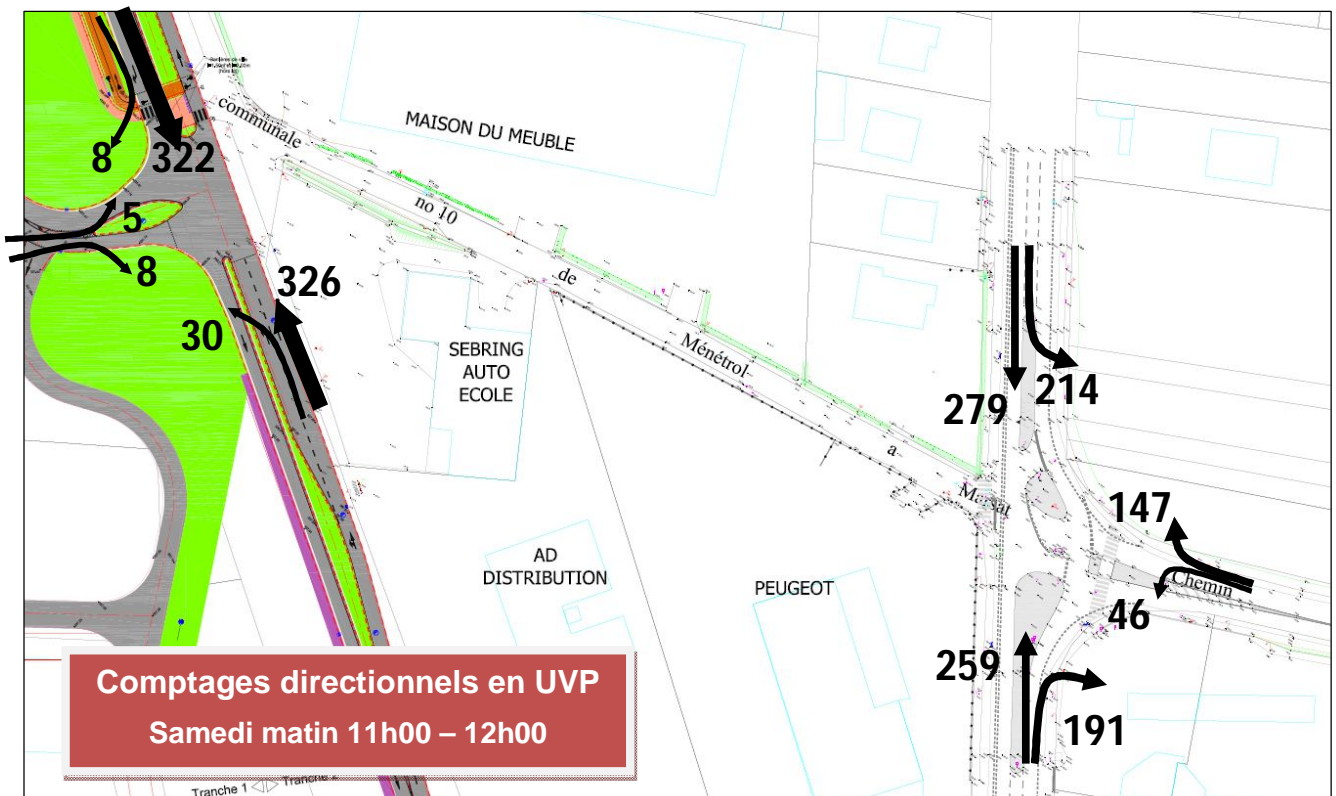
2.1 Déroulement de l'enquête

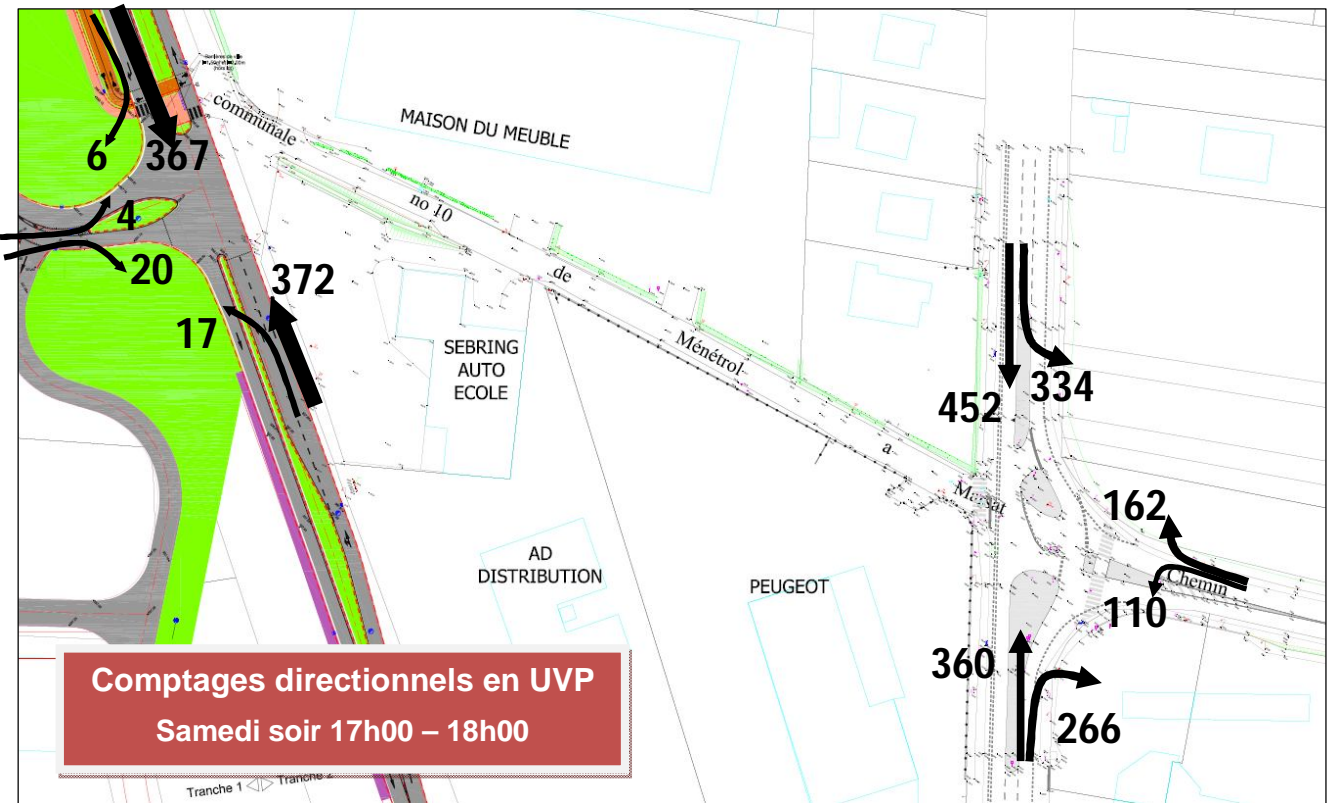
L'enquête directionnelle s'est déroulée sur deux jours :

- de 11 heures à 14 heures et de 16 heures à 19 heures le samedi 29 Janvier 2011
- de 7 heures 30 à 8 heures 30 et de 16 heures 30 à 19 heures le mardi 1^{er} février 2011

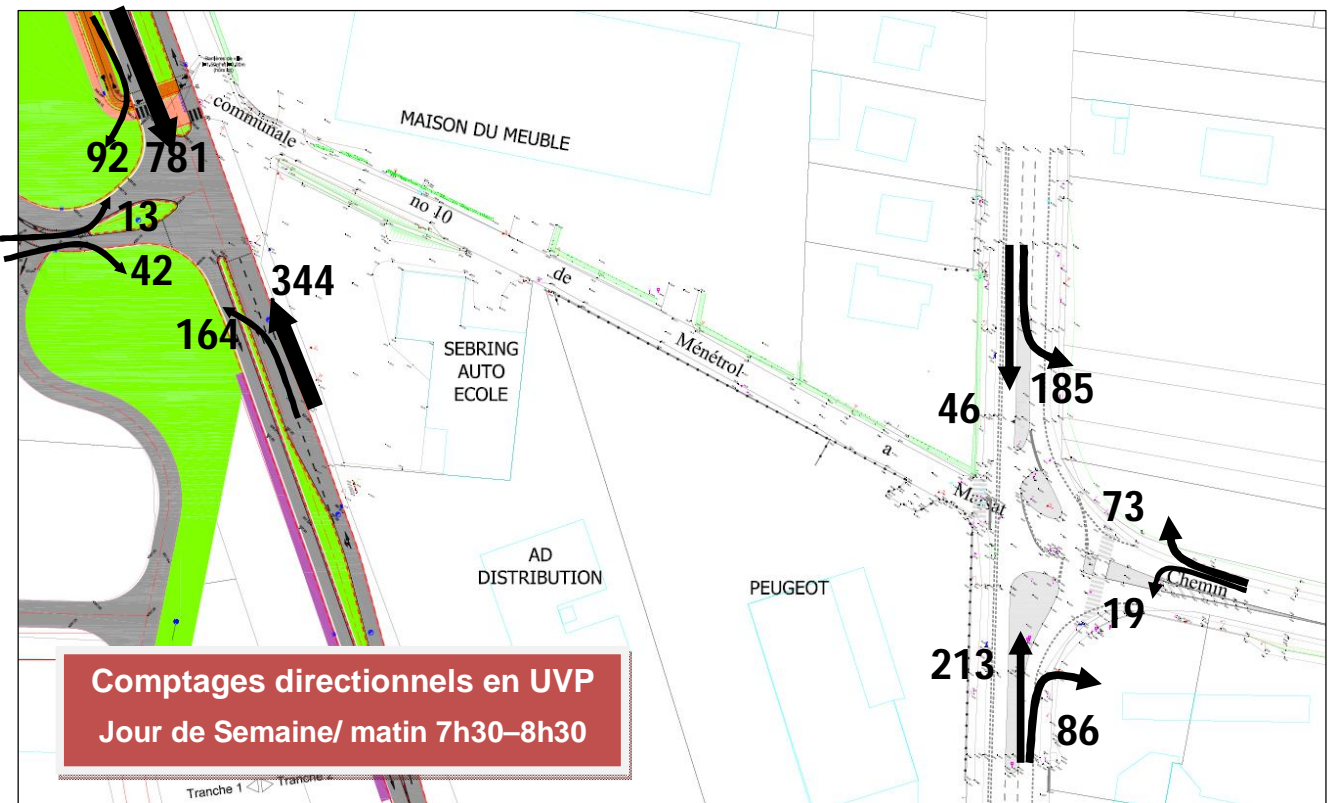
L'étude des flux porte sur les 2 carrefours suivants :

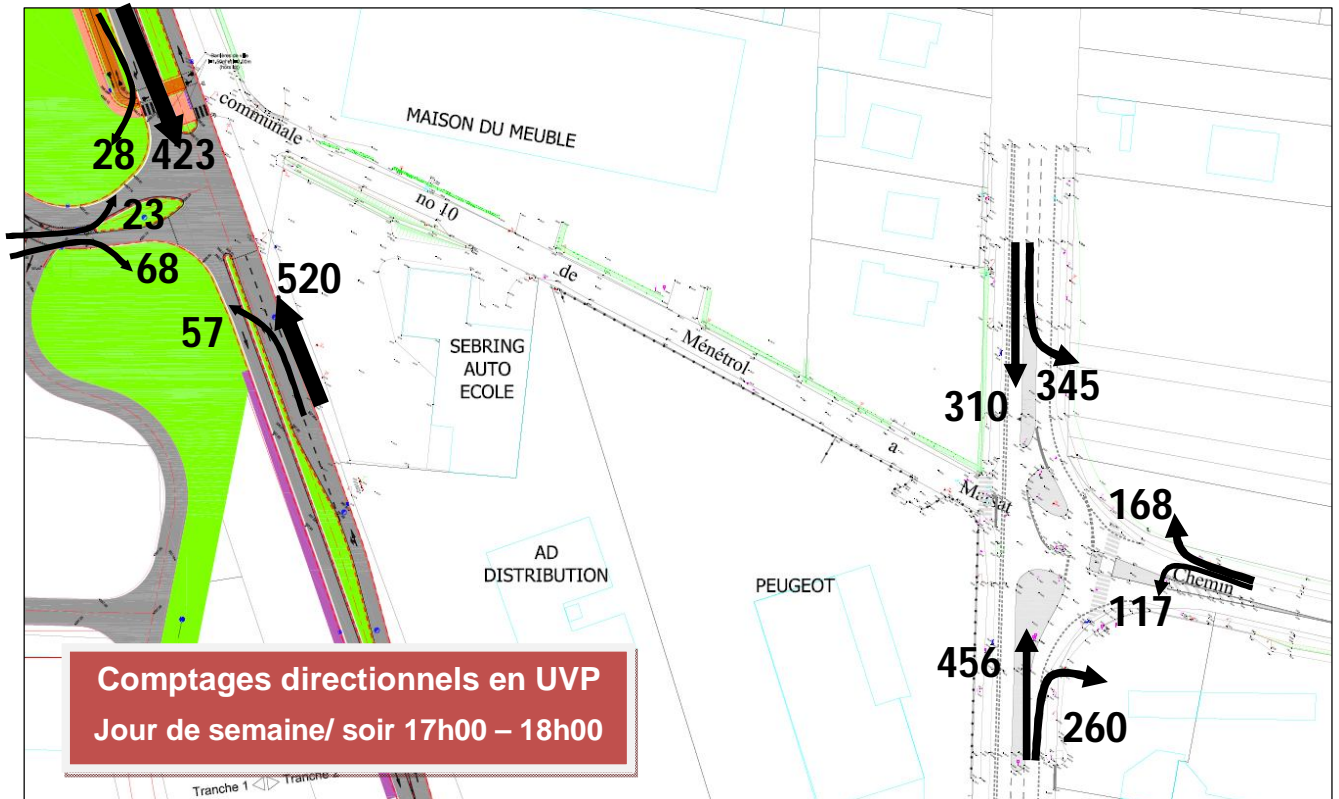
- Route de Clermont / RD6
- RD 2029 / voie communale n°10 (desservant le lycée Pierre Joël Bonté)





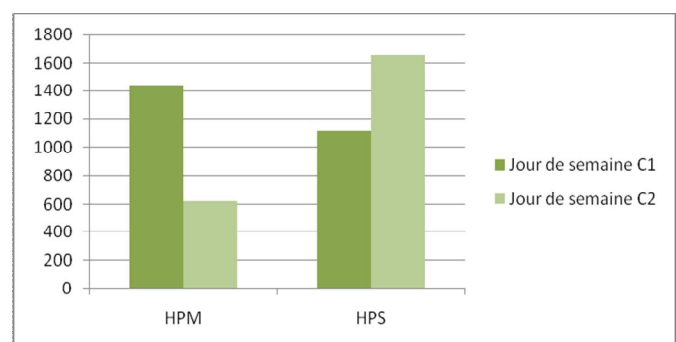
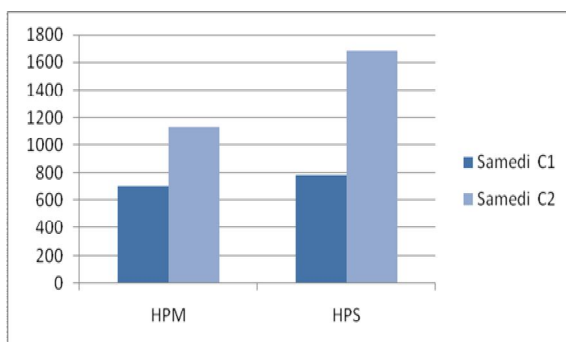
Le samedi, autour de ce secteur commercial, les trafics du soir sont les plus importants, principalement au niveau de l'avenue de Clermont.





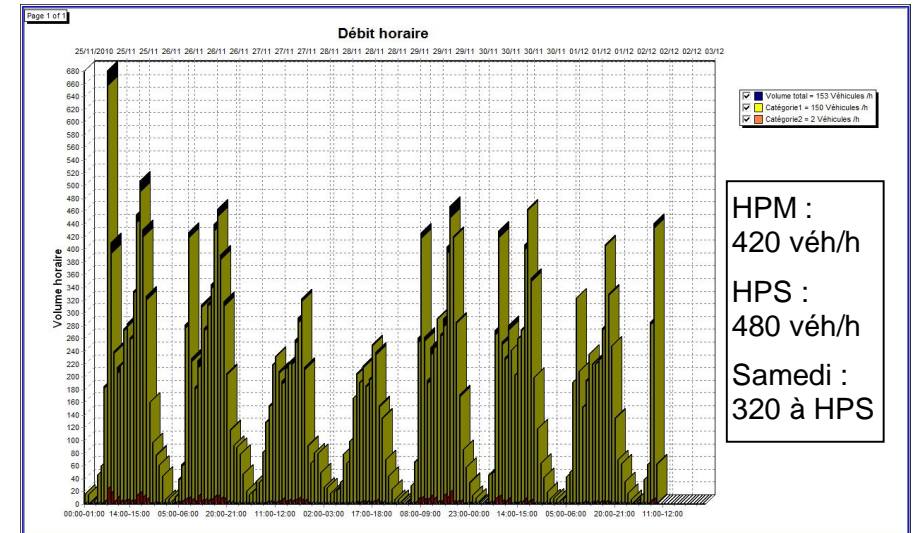
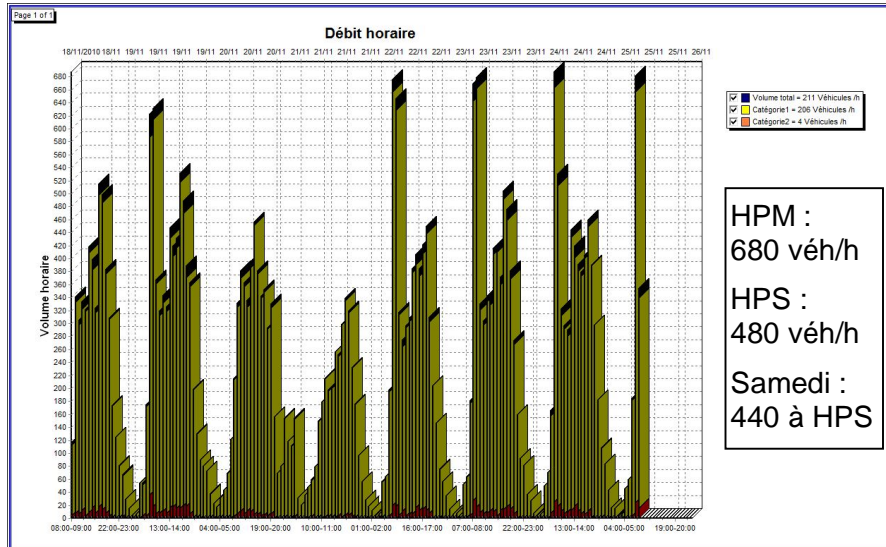
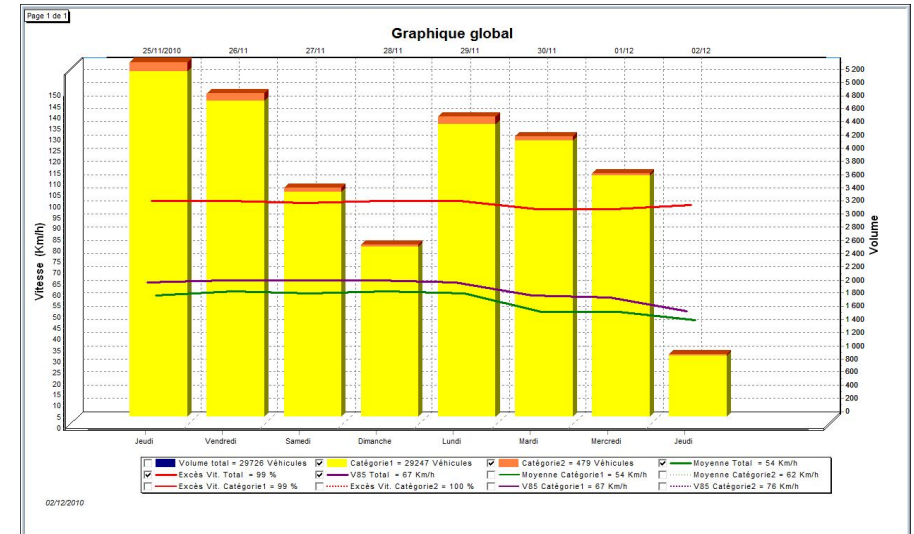
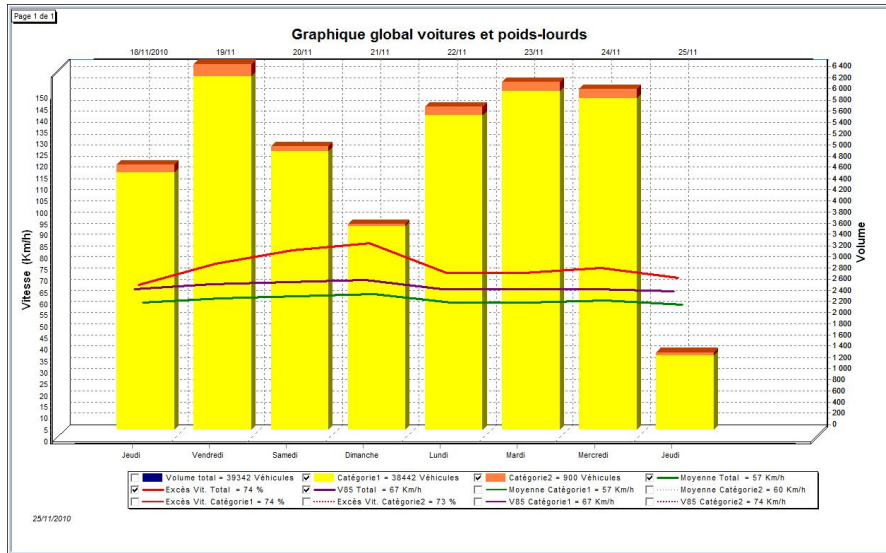
En semaine, le trafic est plus réparti sur les voies, avec un flux plus important sur la RD2029 le matin et sur l'av de Clermont le soir.

| UVP aux carrefours | | HPM | HPS |
|--------------------|----|------|------|
| Samedi | C1 | 699 | 786 |
| | C2 | 1136 | 1684 |
| total | | 1835 | 2470 |
| Jour de semaine | C1 | 1436 | 1119 |
| | C2 | 622 | 1656 |
| total | | 2058 | 2775 |



Le trafic cumulé des jours de semaine est plus important que le samedi, le matin comme le soir. Les trafics de semaine seront donc utilisés pour dimensionner le carrefour.

Les comptages réalisés fin 2010 sur la RD2029 au niveau de Mirabel confirme bien ce fait ainsi que les valeurs des comptages effectués.



Comptage Riom nov.-déc. 2010 sur RD2029 Sens Entrant

2.2 Remarques sur les carrefours

2.2.1 Carrefour 1 – Lycée

Le fonctionnement du carrefour à feux est de type priorité à la RD2029 (vert sur cet axe par défaut), avec un capteur de présence sur la branche d'entrée du carrefour depuis le lycée (avenue Averroès). Cet appel est couplé avec la demande de vert pour les piétons en attente de traversée de la RD2029.

Nous avons relevé une durée de vert de 14 secondes pour la branche Averroès.

La remontée de file occasionnée par le passage des feux au rouge sur la RD2029 a concerné une quinzaine de véhicules au plus à l'HPS de semaine.

Concernant les véhicules entrant à destination du lycée, une majorité des véhicules est en réalité à destination du parking privé Chibret où l'accès est régulé par une barrière.

2.2.2 Carrefour 2 – Centre Commercial

Le carrefour avenue de Clermont / route de Ménérol présente un fonctionnement satisfaisant pour un trafic pouvant être très chargé.

Nous avons observé au maximum un stockage sur le TAG Nord→Est de 6 véhicules avec une occurrence de 2 sur la période 11h – 12h le samedi uniquement. Cette remontée de file génère donc un engorgement provisoire du carrefour puisque le stockage de la file de TAG ne peut contenir que 3 véhicules au maximum.

La configuration du carrefour actuelle présente une anomalie quant à la possibilité offerte aux véhicules venant de l'impasse de rejoindre Riom centre. A cause de l'absence de file prévue, les véhicules doivent prendre à contre-sens l'avenue de Clermont.

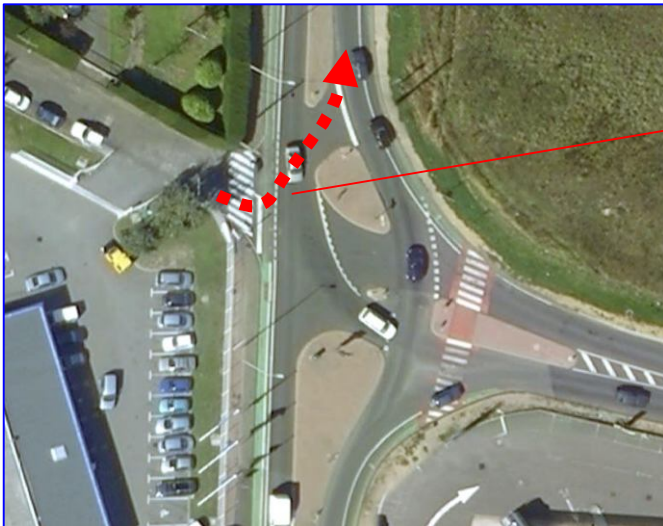


Schéma de sortie de l'impasse vers Riom centre



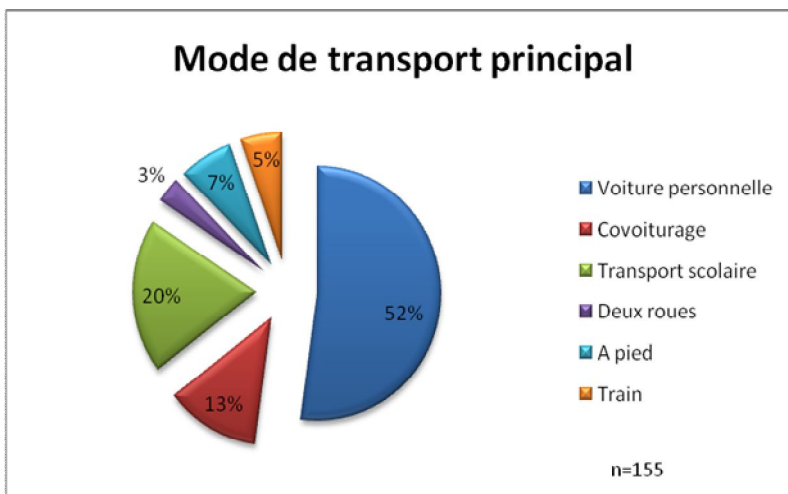
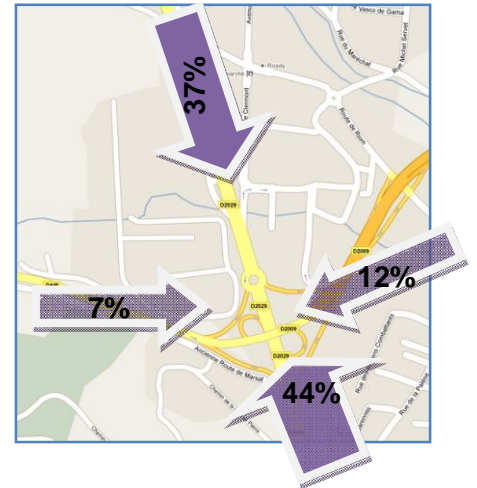
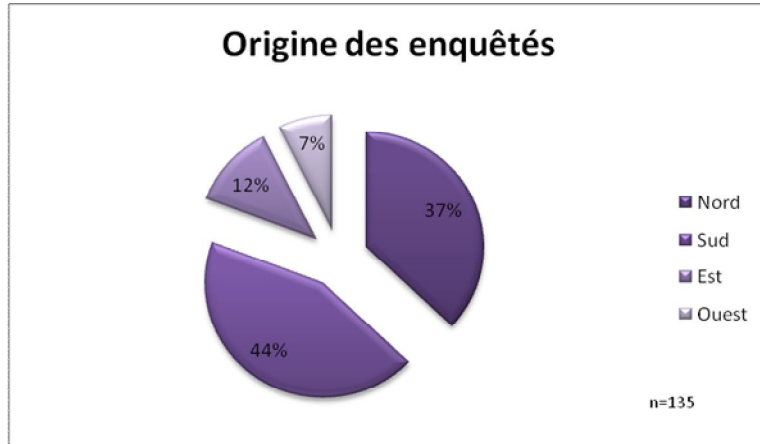
3 Enquête déplacement sur le lycée PJ BONTE

3.1 Données générales

Sur 1000 questionnaires distribués, nous avons eu 156 réponses, soit un taux de réponse de 15.6%, dont seulement 2 étaient inexploitable car trop fantaisistes.

Les personnes interrogées travaillent toutes au Lycée ; nous avons enquêté les étudiants, les professeurs et le personnel

3.2 Habitude des déplacements des usagers du Lycée.



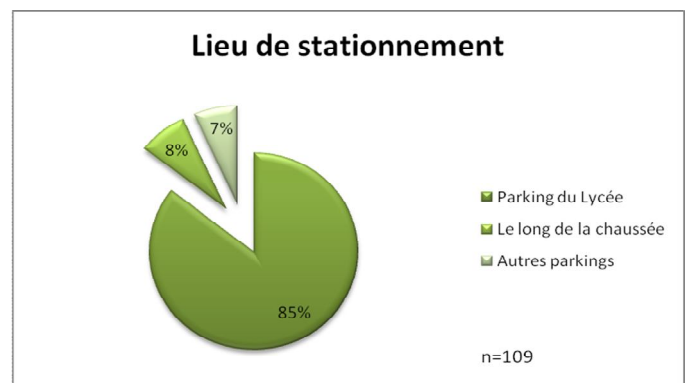
La voiture particulière reste le moyen majoritaire pour 52 % des interrogés, auxquels il faut ajouter le co-voiturage.

Le transport scolaire est bien positionné, en sachant que sur les personnes interrogées, une partie n'était pas des étudiants.

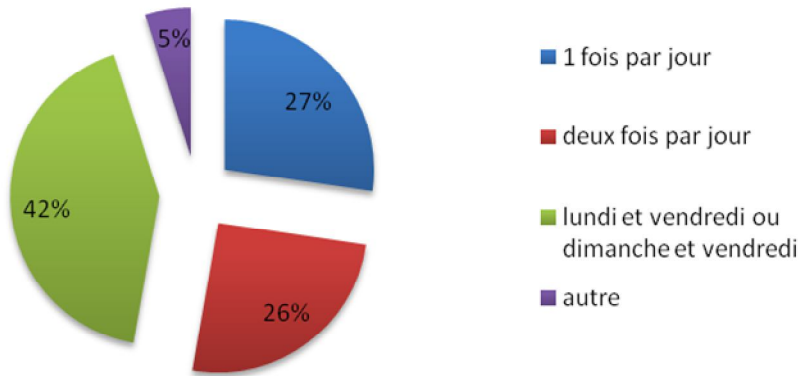
Les personnes venant à pied sont également bien représentées et doivent être riomois.

Le stationnement des véhicules se fait très majoritairement sur le parking principal du lycée.

Le second parking est plutôt utilisé par le personnel et les enseignants, ce qui donne une indication quant à leur taux de participation sur l'ensemble des sondés.



Fréquence du trajet Domicile/ Lycée

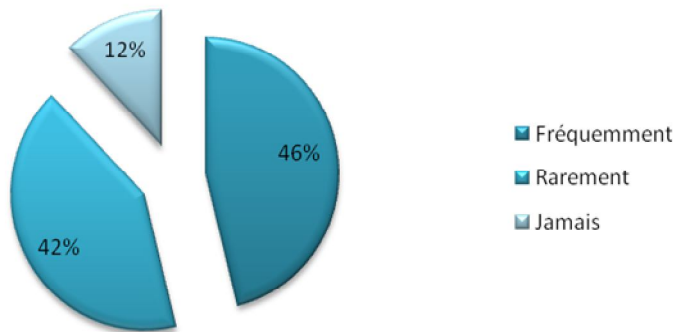


n=156

Nous avons la répartition des pensionnaires, demi-pensionnaires et externes, sachant qu'il y a aussi des salariés.

3.3 Relation centre commercial - lycée

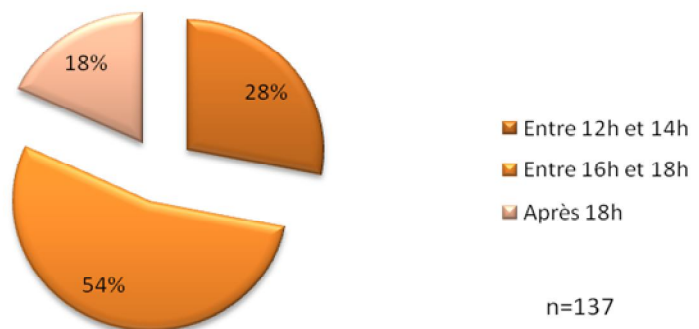
Accès Centre commercial



Les personnes travaillant au lycée constituent une clientèle fidèle du centre commercial ! Près de la moitié s'y rend fréquemment (au moins deux fois par semaine), et si on y ajoute les déplacements occasionnels, 88% des usagers du lycée se rendent au centre commercial.

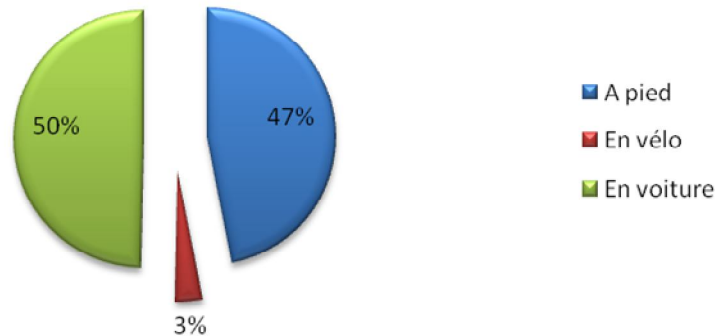
Concernant les heures de déplacement, il s'agit avant tout de faire ses courses après les cours ou le travail pour 82 %, ce qui correspond à l'HPS pour une grande partie, qui est entre 17h00 et 18h00 sur le secteur.

Horaire du centre commercial



n=137

Mode de transport pour accéder au CC



| | ▽ | ▽ | ▽ | ▽ | ▽ | |
|---------------------------|-------------|-----------|----------|------------|-------------|------------|
| Moyen de tpt CC | Non réponse | A pied | En vélo | En voiture | Autre moyen | TOTAL |
| ▶ Accès Centre commercial | | | | | | |
| ▶ Fréquemment | 1 | 41 | 1 | 35 | 0 | 78 |
| ▷ Rarement | 2 | 27 | 4 | 36 | 0 | 69 |
| ▷ Jamais | 18 | 0 | 0 | 1 | 0 | 19 |
| TOTAL | 21 | 68 | 5 | 72 | 0 | 166 |

Les valeurs du tableau sont les nombres de citations de chaque couple de modalités.

L'analyse croisée permet de déterminer le moyen de déplacement pour les usages fréquents.

La voiture est donc utilisée moins souvent pour les déplacements fréquents au centre commercial, qui correspondent plus souvent à du « lèche-vitrine ». On peut toutefois estimer que si les déplacements en voiture sont facilités, on pourra augmenter l'usage de la voiture.

Les déplacements lycée – centre commercial estimés sont donc :

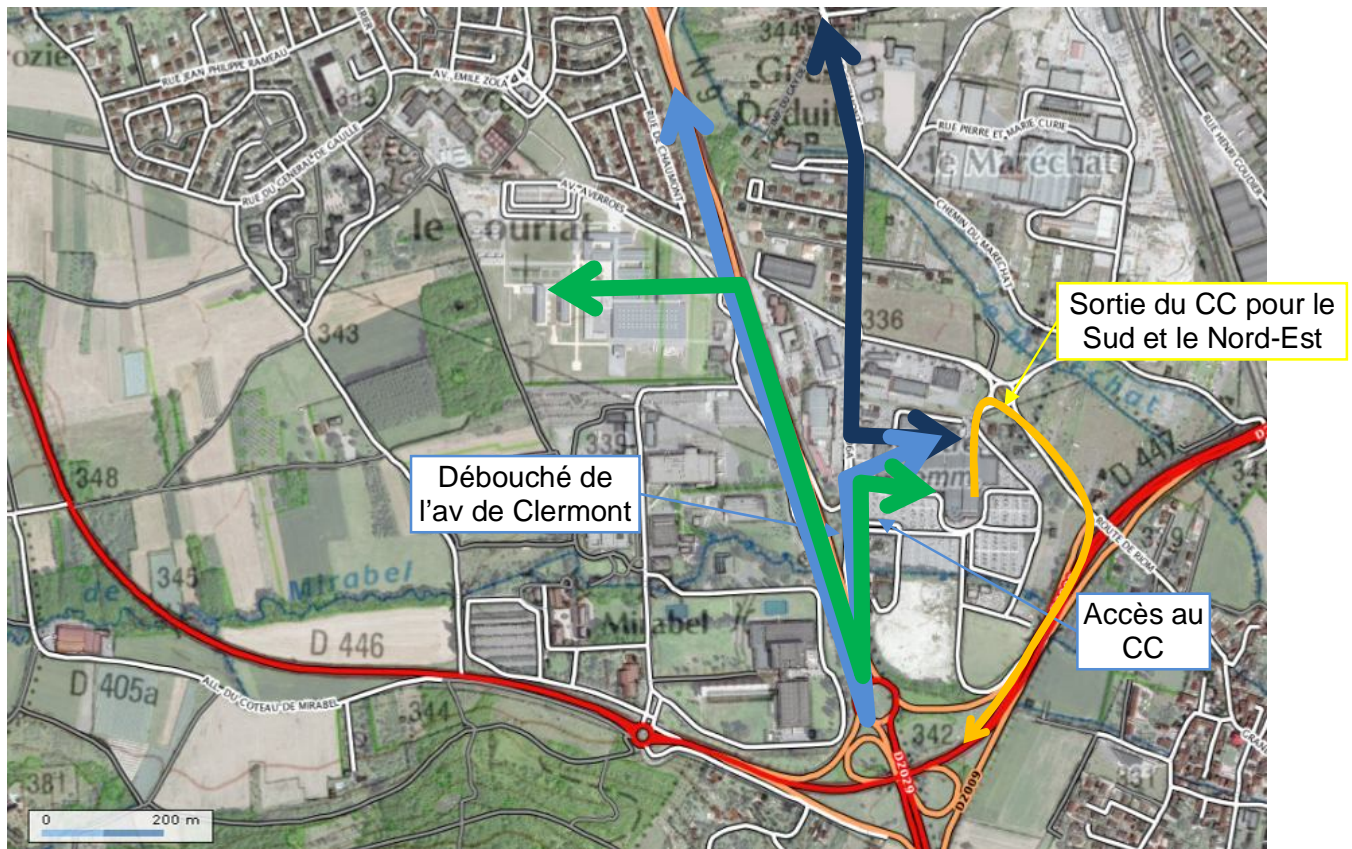
HPM : 0

HPS : 25% des personnes du lycée s'y rendent au moins 2 fois par semaine en voiture (50% en fréquence x 50% en voiture), c'est-à-dire 2 jours sur les cinq de la semaine, soit 1 fois tous les 2,5 jours. Ce qui donne le calcul suivant en considérant les 1000 personnes du lycée :

$$\text{Flux} = 1000 \times 25\% / 2.5 = 100 \text{ v/h à l'HPS}$$

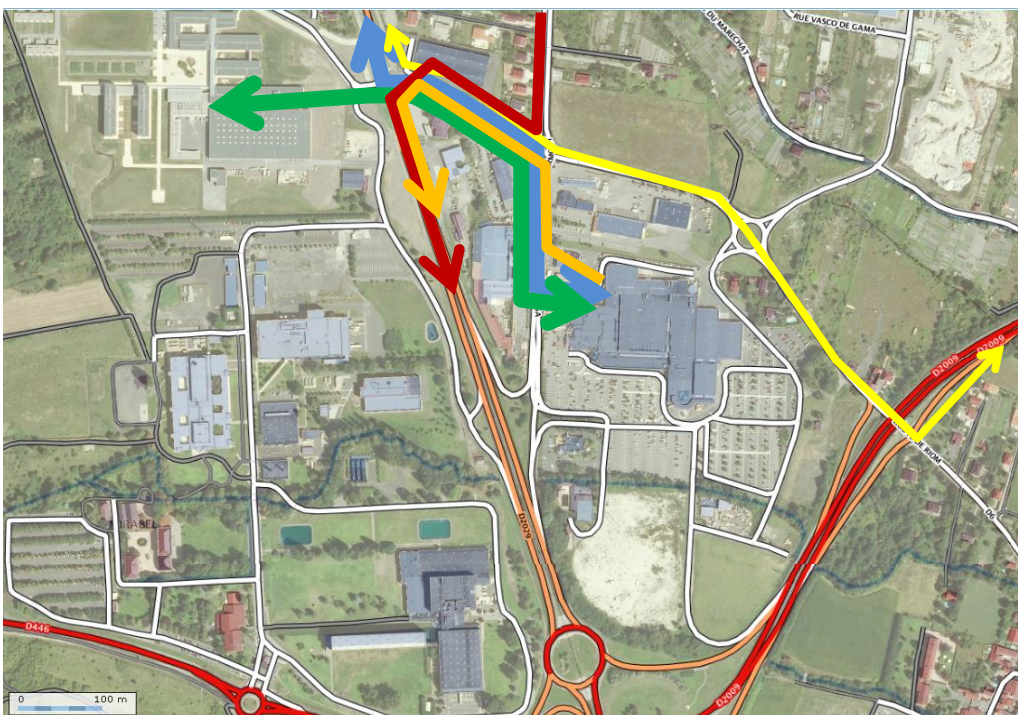
4 Calcul des reports de trafic sur le barreau

4.1 La situation actuelle



L'accès au centre commercial, mais plus encore la sortie de ce centre reste un problème de visibilité. Pour les riomois, les déplacements en échange avec le centre commercial se fait prioritairement par l'avenue de Clermont. Le carrefour de celle-ci avec la RD2029 est également une contrainte puisqu'il n'y a pas de traversée du TPC.

4.2 La situation future

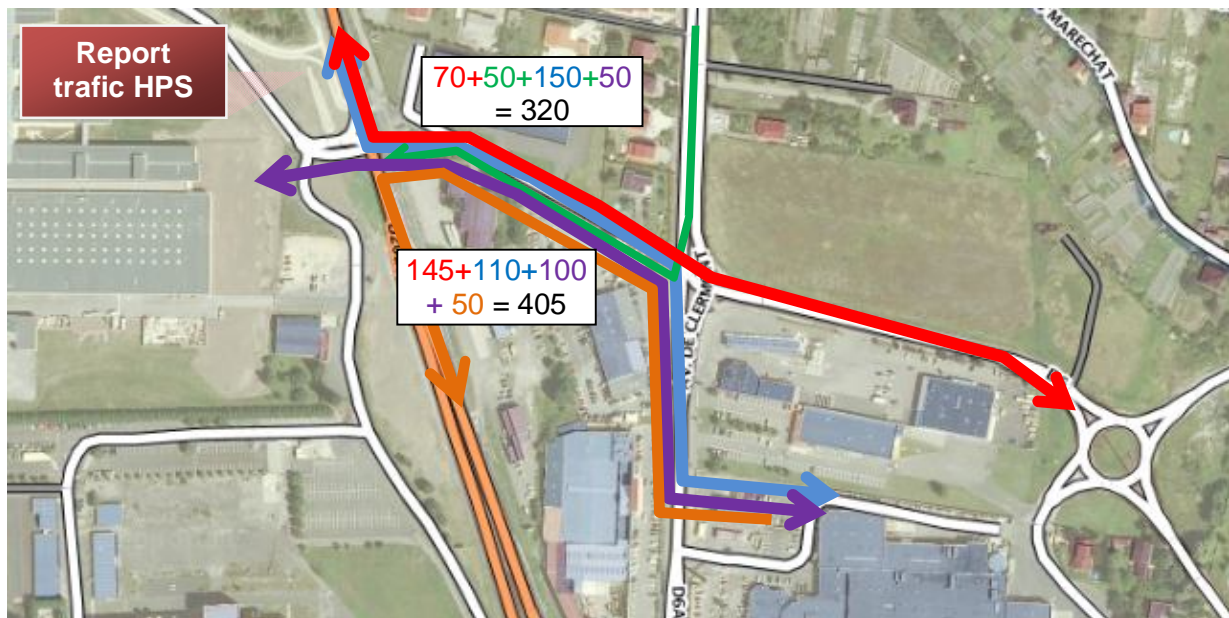
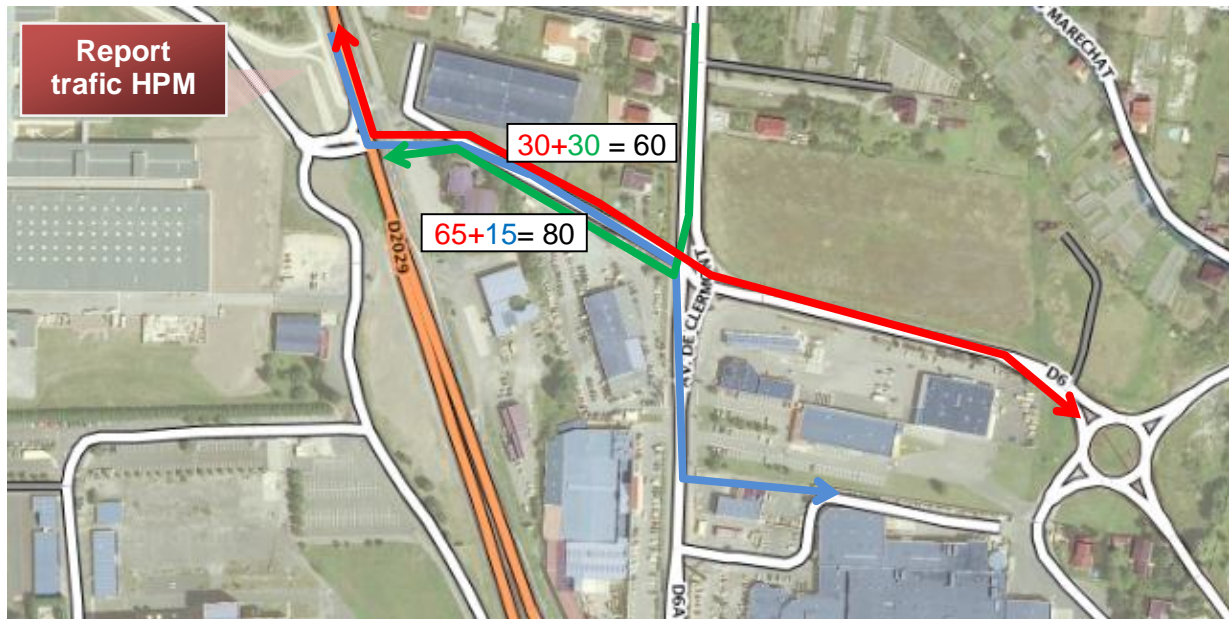


Les échanges depuis la RD2029 seront facilités à partir du lycée comme du centre-ville Ouest.

4.3 Hypothèses de report de trafic

Nous pouvons considérer que les usagers du nouveau barreau sont majoritairement en origine ou en destination du centre commercial, un faible trafic d'échange s'effectuant avec Ménétrol. Le reste du trafic correspond à un trafic à destination de l'échangeur de la D6 vers la RD2009 vers le Nord (Paris), unique accès à cette direction sur le secteur depuis Riom.

A partir des valeurs mesurées sur les carrefours en HPM et HPS, ainsi que d'après l'enquête sur les déplacements du lycée pour les flux en échange avec celui-ci (100 véhicules lycée → CC, et 50 dans l'autre sens pour les pensionnaires), nous avons calculé les reports de trafic attendus sur le barreau :



Soit un trafic sur le barreau 2 sens confondu de 140 v/h HPM et 725 v/h HPS, ce qui correspond à environ 4 300 véh/jour.

5 Calcul de capacité

Les différents flux mesurés et ceux estimés sur le barreau permettent de dimensionner le carrefour en calculant les réserves de capacité nécessaire au bon fonctionnement.

5.1 Croissance du trafic

Nous n'avons pas envisagé de croissance de trafic autre que le flux supplémentaire induit par le lycée. Etant donné que la zone commerciale est en développement avec le projet de relocalisation du Bricomarché sur la parcelle face au centre auto Rody et l'implantation d'un magasin GIFI à sa place, nous estimons à environ 10 % l'accroissement de l'offre commerciale. Nous pouvons traduire cette valeur en augmentant de 10% le trafic global (répartition homogène).

Cela signifie que la réserve de capacité nécessaire pour disposer de marge de sécurité suffisante est de 25% (au lieu de 10% utilisé en règle générale).

5.2 Flux HPM

HPM

| Durée du cycle en sec | | 90 | Temps perdu par cycle | | | | 12 |
|-----------------------|------------|---------|-----------------------|------------|----------|----------|---------------|
| Branche d'entrée | | Nb voie | Trafic uvpd/h | Durée Vert | Rés Capa | Rés Capa | long file TAG |
| Av Clermont Sud | TD+TAG+TAD | 1 | 316 | 50 | 684 | 68% | 0,0 |
| Av Clermont Nord | TD+TAG+TAD | 1 | 270 | 50 | 730 | 73% | 3,0 |
| RD6 | TD+TAG+TAD | 1 | 118 | 28 | 442 | 79% | 0,5 |
| Barreau | TD+TAG+TAD | 1 | 91,5 | 28 | 469 | 84% | 0,1 |

Le matin, le faible flux sur le carrefour permet de dimensionner à minima le carrefour sans file dédiée de TAG.

5.3 Flux HPS

HPS

| Durée du cycle en sec | | 90 | Temps perdu par cycle | | | | 12 |
|-----------------------|------------|---------|-----------------------|------------|----------|----------|---------------|
| Branche d'entrée | | Nb voie | Trafic | Durée Vert | Rés Capa | Rés Capa | long file TAG |
| Av Clermont Sud | TD+TAG+TAD | 1 | 962 | 47 | -22 | -2% | 5,0 |
| Av Clermont Nord | TD+TAG+TAD | 1 | 600 | 50 | 400 | 40% | 5,0 |
| RD6 | TD+TAG+TAD | 1 | 394 | 28 | 166 | 30% | 3,0 |
| Barreau | TD+TAG+TAD | 1 | 414 | 28 | 146 | 26% | 0,3 |

Le soir, l'ajout des flux pendulaires domicile-travail à ceux pour les courses entraîne un trafic bien supérieur (+ 35% de différence entre HPM et HPS pour la situation actuelle).

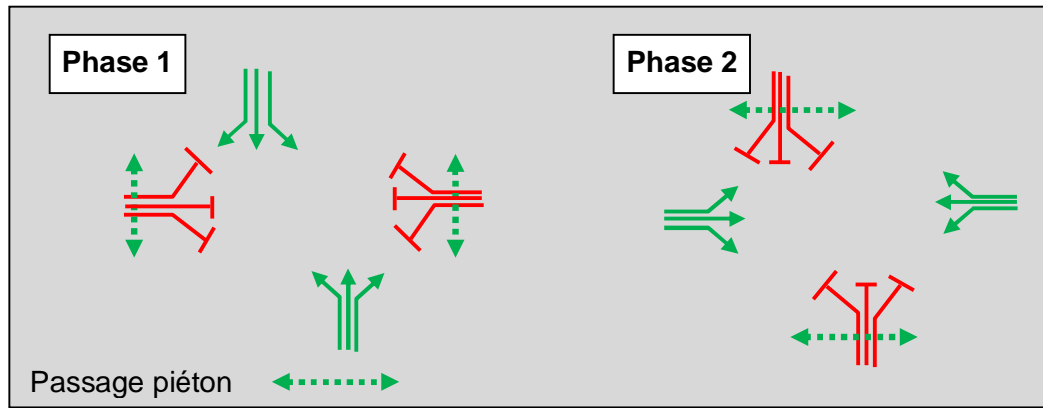
Il en résulte une réserve de capacité limite pour la branche Sud de l'avenue de Clermont en configuration 1 voie.

Dans ce cas, il devient nécessaire d'ajouter une voie de tourne à gauche sur l'avenue de Clermont pour gérer au mieux les TAG qui sont nombreux.

Pour cette voie supplémentaire, nous pouvons envisager 2 fonctionnements :

- Un cycle de feux simple en autorisant les TAG pendant la phase principale (nécessite un temps de sécurité plus long)
- Un cycle de feux comportant une sous-phase spécifique aux TAG

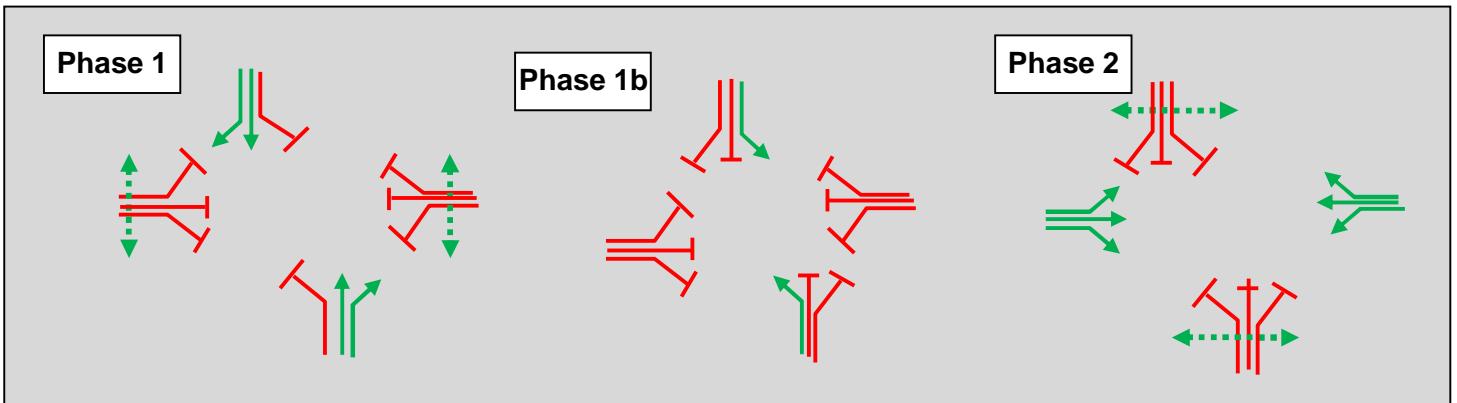
Solution 1 :



HPS

| Durée du cycle en sec | | 90 | | Temps perdu par cycle | | | 15 |
|-----------------------|------------|---------|--------|-----------------------|----------|----------|---------------|
| Branche d'entrée | | Nb voie | Trafic | Durée Vert | Rés Capa | Rés Capa | long file TAG |
| Av Clermont Sud | TD+TAG+TAD | 2 | 962 | 47 | 918 | 49% | 5,0 |
| Av Clermont Nord | TD+TAG+TAD | 2 | 600 | 47 | 1280 | 68% | 5,0 |
| RD6 | TD+TAG+TAD | 1 | 394 | 28 | 166 | 30% | 3,0 |
| Barreau | TD+TAG+TAD | 1 | 414 | 28 | 146 | 26% | 0,3 |

Solution 2 :

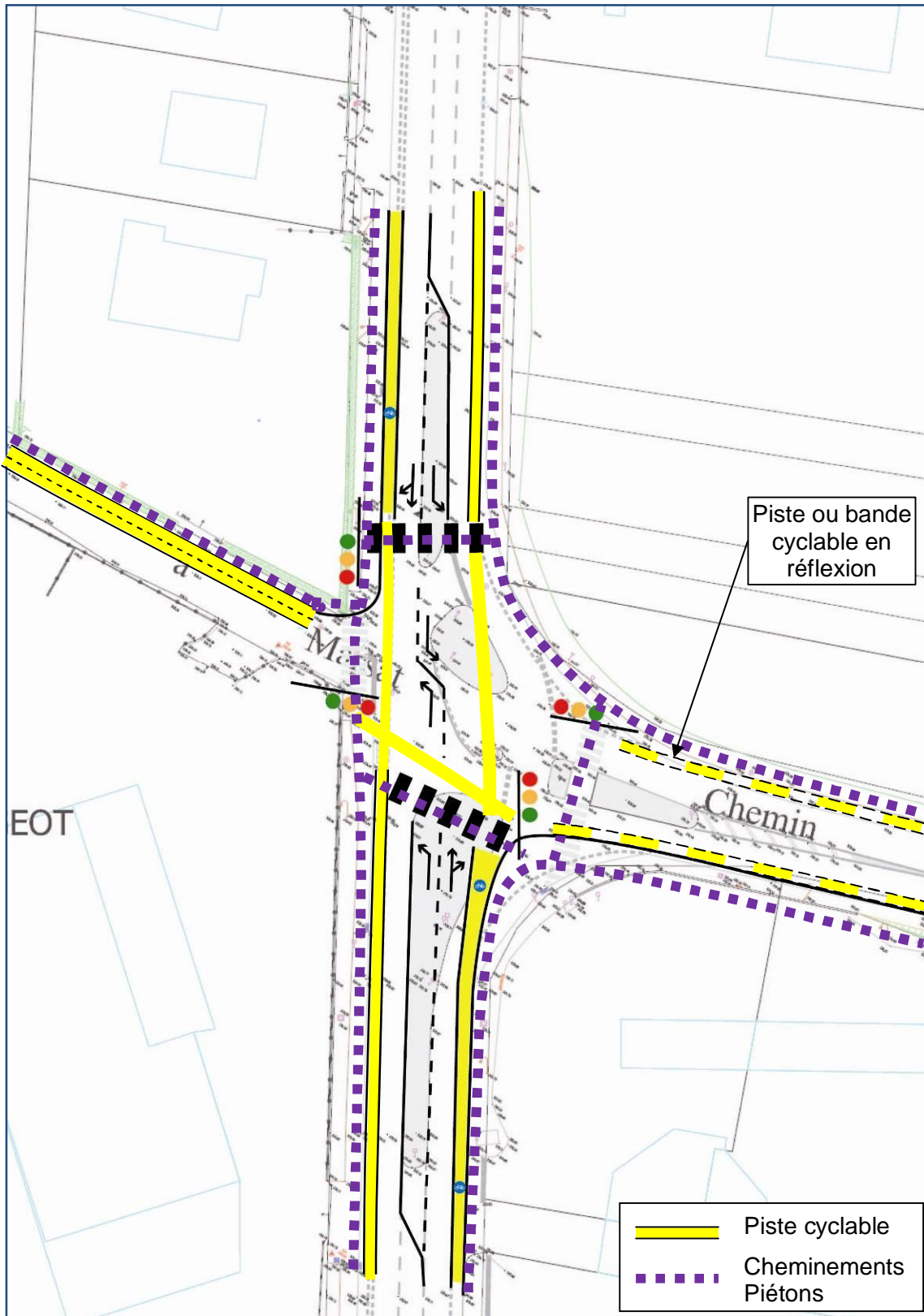


HPS + TAG

| Durée du cycle en sec | | 90 | | Temps perdu par cycle | | | 15 |
|-----------------------|--------|---------|--------|-----------------------|----------|----------|---------------|
| Branche d'entrée | | Nb voie | Trafic | Durée Vert | Rés Capa | Rés Capa | long file TAG |
| Av Clermont Sud | TD+TAD | 1 | 622 | 36 | 98 | 14% | |
| | TAG | 1 | 240 | 14 | 40 | 14% | 6 |
| Av Clermont Nord | TD+TAD | 1 | 260 | 36 | 460 | 64% | |
| | TAG | 1 | 240 | 14 | 40 | 14% | 6 |
| RD6 | | 1 | 394 | 25 | 106 | 21% | |
| Barreau | | 1 | 414 | 25 | 86 | 17% | |

Conclusion : la solution 1 offre de meilleures réserves de capacité et semble mieux adaptée à la configuration des flux.

6 Esquisse de l'aménagement



7 Conclusion

La création de ce nouveau barreau et l'implantation d'un carrefour à feux sur l'avenue de Clermont améliorera les déplacements tout mode confondu dans le secteur.

- Les déplacements doux pour lesquels une voie propre reliera le lycée et le quartier du Couriat au centre commercial, deux pôles générateurs de trafic piéton et cycle ;
- Les déplacements motorisés en simplifiant et raccourcissant les relations entre les quartiers et pôles précités et en supprimant la coupure actuelle de la RD2029 ;

Les traversées piétonnes seront sécurisées par la présence de feux permettant de franchir en sécurité l'avenue de Clermont.

Les trafics estimés sur le nouveau barreau montrent que le besoin est réel avec un flux de 4 300 véhicules par jour.

Le secteur commercial Riom Sud est appelé à se développer dans un prochain avenir avec l'implantation de nouvelles enseignes et l'extension de la galerie marchande. La présence du barreau sera d'autant plus nécessaire pour faciliter l'accès aux commerces pour tous les modes de déplacement. C'est pourquoi nous préconisons :

- La création du carrefour à feux avec un cycle simple de 2 phases qui permettent des temps de traversées piétonnes sécuritaires.
- La configuration d'un carrefour compact avec un nombre de voie suffisants pour disposer d'une réserve de capacité de 25% (en prévision du développement de la zone), mais sans ajouter de voies supplémentaires comme des voies de tourne-à-droite qui allongent les distances pour les passages piétons et rendent plus difficile la gestion des flux 2 roues avec les véhicules motorisés.

L'esquisse proposée répond à l'ensemble de ces préconisations et intègre totalement la problématique du développement durable dans son parti d'aménagement en privilégiant et sécurisant les déplacements doux, en améliorant la lisibilité et l'accessibilité de la zone commerciale permettant de renforcer ce pôle, ainsi que le prévoit le SCoT du Grand Clermont.

8 Glossaire

| | |
|------|--|
| UVP | Unité de Voiture Particulière où tous les flux sont rapportés à des véhicules légers par la formule $1PL = 2 VL$ |
| UVPD | Unité de Véhicule Particulier Direct en transformant les mouvements tournants à l'aide d'un coefficient de 1,2 pour un TAD et 1,7 pour un TAG sans voie dédiée avec feux et 1,2 pour un TAG avec voie dédiée avec feux |
| TAG | Tourne à Gauche |
| TAD | Tourne à Droite |
| HPM | Heure de Pointe du Matin |
| HPS | Heure de Pointe du Soir |
| TPC | Terre Plein Central |
| SCoT | Schéma de Cohérence Territoriale à l'échelle de l'aire urbaine de Clermont Ferrand sur une centaine de communes. |