

ACTION 2-4 ÉLABORER ET METTRE EN OEUVRE UN PLAN PIÉTON

La cible de cette action porte particulièrement sur les déplacements de proximité entièrement réalisables à pied, mais aussi sur des trajets plus longs, réalisables en combinaison avec un autre mode de déplacement vertueux. Cette politique en faveur de la marche à pied doit s'articuler avec les actions complémentaires de partage de l'espace public ou d'apaisement des voiries (cf. action 1-1) pour faire en sorte que la marche à pied devienne le mode naturel et incontournable pour les déplacements de courte distance. Pour y parvenir, le PDU a prévu un travail de diagnostic de la marchabilité, puis des actions en termes d'itinéraires, de jalonnement, d'aménagement de voies structurantes parfois appelées « magistrales », et de perméabilités dans le tissu urbain (raccourcis piétons) adaptés et sécurisés.

SUIVI DES RÉALISATIONS



Dans les temps

		Échéance inscrite dans le PDU	État d'avancement / résumé des principales réalisations
			
a	Mettre en œuvre des premières actions en faveur des piétons : jalonnement des temps de parcours	2019-2023	2020 : - piétonisation de l'avenue Charras (entre la gare SNCF et l'avenue d'Italie) 2021 : - la ville de Clermont-Ferrand abaisse la vitesse maximale de circulation à 30 km/h depuis le 1 ^{er} décembre 2021, pour une pacification de la rue et une sécurité accrue des piétons et des vélos 2022 : - expérimentation de deux «rues scolaires» depuis la mi-novembre (écoles maternelles E. Herriot et A. Briand)
b	Élaborer un plan piéton à l'échelle de la Métropole	2023-2025	2020 : - lancement de la révision du schéma de jalonnement comprenant un volet marche à pied. Finalisation prévue début 2023 2022 : - lancement d'un marché de diagnostic métropolitain de l'accessibilité des traversées piétonnes.
c	Mettre en œuvre des pistes d'action	2025-2030	
d	Identifier d'autres communes volontaires pour mettre en place une démarche similaire	2025-2030	- 2021 : adoption d'un plan piéton et marche urbaine par la ville de Beaumont dans le cadre de la révision de son PLU

ÉVALUATION/CONSTATS

Depuis la loi d'orientation des mobilités de 2019, chaque chantier de voirie doit donner lieu à une mise aux normes : pour les piétons, cela se traduit par des reprises des trottoirs (largeurs, pentes) et la mise en place d'abaissés au niveau des traversées. Clermont Auvergne Métropole établit un **rapport annuel public** des mesures mises en œuvre pour améliorer l'accessibilité.

Chargés de conseiller les communes puis de conduire les chantiers, les pôles de proximité de Clermont Auvergne Métropole ont un rôle essentiel à tenir. Certains expérimentent donc un système de collecte systématique et géolocalisé des informations sur la voirie, de façon à alimenter une banque de données urbaines et disposer plus facilement d'un **rapport précis sur les améliorations apportées dans l'espace public vis-à-vis de la marchabilité**.

Vers des référentiels partagés pour les aménagements en faveur de la marche à pied.

À ce jour, il n'y a pas de "plan piéton" à l'échelle de l'agglomération ou de la métropole, l'aménagement des espaces piétons étant resté une compétence de niveau communal. Cependant, plusieurs études ont été lancées et concourent à structurer les interventions en faveur de la marche à pied et à initier une dynamique et des pratiques communes dans l'ensemble du territoire.

Dès 2020, Clermont Auvergne Métropole a engagé **une étude relative au jalonnement**. Cette étude, qui couvre notamment la signalétique destinée à la marche à pied, doit aboutir à une définition claire et partagée à l'échelle métropolitaine des pratiques à mettre en œuvre. Le travail a connu une accélération en 2022 au travers d'ateliers avec les communes. Il reste toutefois à faire contribuer quelques communes n'ayant pas pu participer jusqu'ici. La validation de la stratégie par le bureau métropolitain est attendue pour la fin du printemps 2023. Sous réserve de cette validation, en matière de marche à pied, les principes prioritaires qui devront guider toute action en matière de signalétique marche à pied devraient être les suivants :

- la lisibilité de l'information : mettre aux normes les panneaux, épurer les mentions, limiter la quantité d'informations (réduction du jalonnement relatif aux commerces ou aux entreprises) ;
- un référentiel partagé des destinations à jalonner établi sous la forme d'une liste de points d'intérêt méritant une signalétique,

partagée entre les communes et la métropole ;

- un traitement particulier des lieux d'intermodalité via un jalonnement destiné aux piétons sur un certain périmètre autour des parkings relais.

Clermont Auvergne Métropole a également lancé un marché de diagnostic de l'ensemble des traversées de l'agglomération de façon à développer une approche globale et structurée d'amélioration de **l'accessibilité**. Cette étude doit non seulement aboutir à un **diagnostic cartographique précis** de chaque situation rencontrée, mais également proposer aux communes une **programmation hiérarchisée des interventions** à venir, assortie de recommandations techniques. Ce travail sera achevé en 2023.

Piétonisation et apaisement de l'espace public : deux leviers déjà activés pour encourager la marche à pied

Le centre historique de Clermont-Ferrand est en grande partie une aire piétonne, depuis déjà plusieurs décennies. En 2020, l'avenue Charras (entre la gare et l'avenue d'Italie) a été également rendue aux piétons : un nouvel espace comprenant une bande lisse sur l'un des trottoirs, des jardinières plantées, ainsi que 29 arbres de pleine terre permet non seulement aux piétons de circuler librement, mais également aux cafés et restaurants de disposer de terrasses confortables et d'un espace plus agréable.

Si la réglementation existe, la ville fait toujours face à des difficultés pour enrayer certaines pratiques discordantes par rapport à ce qui est autorisé. Elle travaille donc depuis 2020 à rechercher et expérimenter des adaptations techniques permettant, de façon passive, un meilleur respect de la vocation de cet espace.

La mise en place de telles solutions est déterminante quant à la capacité de la ville à étendre par la suite les zones piétonnes : en effet, à un moment où l'effectif de contrôle est limitant, trouver des stratégies d'aménagement ou de circulation qui permettent de limiter la charge de contrôle conditionne la possibilité de déployer de nouveaux espaces piétons.

Autre forme de piétonisation, le dispositif "Rues scolaires", qui consiste à interdire la circulation sur un périmètre donné autour d'une école à certains horaires précis, est expérimenté depuis la fin 2022. Depuis le 14 novembre dernier, les impasses Saint-Simon et Albert Thomas situées à l'entrée des

écoles maternelles E. Herriot et A. Briand sont ainsi fermées tous les jours de semaine entre 8 h 15 et 8 h 50 et entre 15 h 45 et 16 h 30 (ou entre 11 h 30 et 12 h les mercredis). Le test s'étant révélé concluant, la ville envisage de pérenniser le dispositif pour ces 2 voies à partir du printemps 2023, et de l'expérimenter autour de deux autres écoles d'ici à la rentrée de septembre 2023.

La pacification de la voirie, et notamment la baisse des vitesses, constitue une approche complémentaire pour favoriser et sécuriser les déplacements à pied. C'est l'une des raisons qui a conduit la ville de Clermont-Ferrand à abaisser à 30 km/h la vitesse maximale autorisée par défaut. Cette mesure est rentrée en application en décembre 2021 dans toute la ville à l'exception de certains axes majeurs où la vitesse a été maintenue à 50 km/h (*voir fiche action 1-1 Réviser le schéma de voirie et modérer les vitesses sur le réseau interne et d'échange avec la zone dense du ressort territorial*).

D'autres communes manifestent également l'intention de s'inscrire dans cette dynamique.

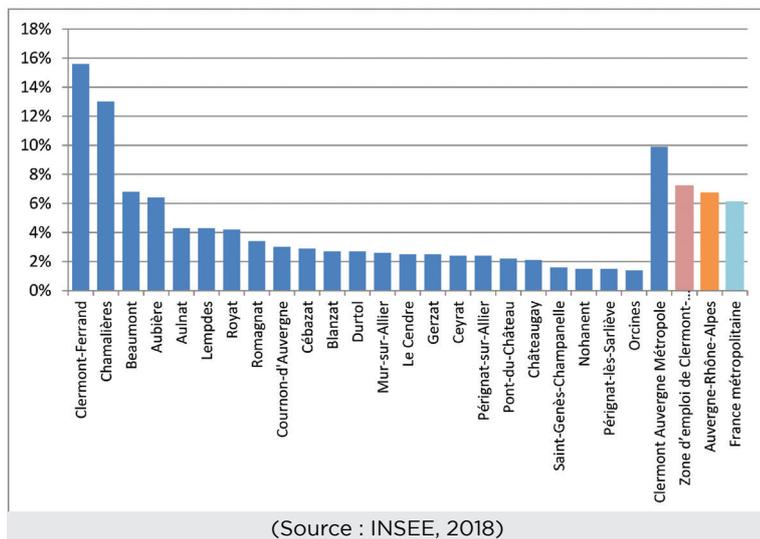
- À Beaumont, la révision 2021 du PLU a donné lieu à l'écriture d'un "plan piéton et marche urbaine". Ce plan est articulé autour de 7 axes : réseau magistral, place accrue des piétons dans l'espace public, perméabilité améliorée du tissu urbain, sécurisation des traversées, signalétique spécifique, développement des espaces verts et de repos et enfin, extension du "chemin vert" ;
- Ceyrat partage avec Beaumont le projet d'extension du "chemin vert" (existant en partie à Beaumont, à l'étude côté Ceyrat) sous la forme d'un itinéraire mixte piétons/cycles de type voie verte ;
- Romagnat a entamé fin 2022 les travaux de signalisation (marquage au sol et signalisation verticale) nécessaires au passage en "ville à 30 km/h" prévu au printemps 2023 ; le cœur de bourg sera traité quant à lui en zone de rencontre (vitesse limitée à 20 km/h et priorité aux piétons, puis aux vélos par rapport aux voitures) ;
- Aubière et Ceyrat ont également fortement limité la vitesse dans leurs centres bourgs, la mise en cohérence des marquages et de la réglementation doit être poursuivie ;
- Cournon-d'Auvergne travaille à la mise en place d'un nouveau plan de circulation avec un objectif d'apaisement.

POUR LA SUITE...

- **Valider les schémas structurants conduits par la Métropole et entamer leur mise en application** : il s'agit d'aboutir à la validation du schéma de jalonnement et du diagnostic des traversées puis de les promouvoir auprès des communes afin de pouvoir réellement entamer des chantiers conduits selon des principes directeurs communs.
- **Déployer plus largement le dispositif Rues scolaires** : au regard du bilan des expérimentations de 2022-2023, la ville de Clermont-Ferrand prévoit de se doter d'une méthode et d'une liste priorisée pour généraliser le principe d'un apaisement des rues aux abords des écoles à certains horaires. Le retour d'expérience de la ville pourrait être mis à profit pour aider d'autres communes à avancer sur ce sujet, notamment Aubière, qui souhaite initier un travail de ce type.
- **Formaliser un plan piéton de la ville de Clermont-Ferrand** : la ville souhaite se doter d'un plan permettant de rassembler les éléments de nature réglementaire et les projets interférant avec la piétonisation et la marche à pied en général. Il est envisagé un recensement des efforts des services municipaux (DADEU, Mission Égalité des Droits, DCUPEP) et métropolitains (DEPP, DIAM) et la détermination de bonnes pratiques communes de façon à aboutir à une mise en commun des ressources existantes (à minima sous la forme de données saisies dans le Système d'Information Géographie). Ce plan piéton sera avant tout un document cartographique, mais son ambition est de déployer une méthodologie cohérente avec les efforts des services métropolitains sur le long terme afin d'aboutir à des données partagées et exploitables à l'échelle de l'ensemble de la métropole.
- **Constituer un "club des villes marchables de la Métropole"**, lieu d'échange et de partage d'expérience sur ce thème au sein de l'enveloppe métropolitaine : les différents travaux en cours montrent la nécessité de mettre en commun les principes d'intervention, les référentiels et données géographiques et les retours d'expérience. Un tel club pourrait être animé par la Métropole.

 INDICATEURS

Part modale du piéton dans les trajets domicile-travail par commune (INSEE)



La marche à pied est globalement d'autant plus pratiquée pour aller au travail que l'on se trouve proche du cœur de la métropole : Clermont-Ferrand, Chamalières, Beaumont et Aubière sont ainsi les communes où la marche à pied est la plus répandue pour les trajets domicile-travail. À l'inverse, Pont-du-Château, Châteaugay, Saint-Genès-Champanelle, Pérignat-lès-Sarliève et Orcines sont en queue de peloton.