

Délibération au Conseil Municipal du lundi 23 janvier 2012

Strasbourg 'une ville en marche' ou le plan piéton de la Ville de Strasbourg 2012-2020.

Strasbourg une ville qui marche.

La dernière enquête ménages déplacements confirme l'importance de la marche sur Strasbourg. Un déplacement sur trois de ses résidants (33 %) est ainsi effectué exclusivement à pied, un déplacement sur deux (52 %) pour les résidants du centre ville. Ce sont ainsi près de 532 000 déplacements qui s'effectuent quotidiennement à pied. Tout déplacement commence et finit par la marche à pied, ainsi quotidiennement la gare centrale génère près de 24 000 trajets piétons concernant près de 40 % des voyageurs, près de 800 000 trajets sont effectués en rabattement sur les transports publics.

Pour développer la marche, il est nécessaire de cibler en priorité les déplacements inférieurs à 1 km en captant les usagers de l'automobile et des transports collectifs.

Le plan piéton, proposé à l'approbation du Conseil est composé de 10 points. Ces points sont à appliquer pour toutes nouvelles opérations de voirie et d'urbanisme. Il est à noter que ce plan sera complété par une action en faveur de la création de zones de rencontre, espace dans lequel la voiture doit respecter le piéton qui est prioritaire. L'aménagement de ces zones fera l'objet d'une concertation avec les conseils de quartier.

LE PLAN PIETON.

1. Promouvoir la marche.

La marche ne se fait pas sans plaisir, sans attrait. Marcher, ce n'est pas que se déplacer physiquement, c'est aussi prélever des informations et prendre des décisions dans un environnement urbain. Les déplacements en milieu urbain représentent des cas complexes d'interaction entre piétons et tous les autres modes de déplacements, chacun ayant sa propre logique. Le marcheur est placé en interaction intime avec son environnement ; la qualité du cadre bâti et patrimonial, les nuisances automobiles, les espaces insuffisants ou peu entretenus jouent sur les comportements. Favoriser la marche à pied passe nécessairement par une réhabilitation de la dimension sensorielle du plaisir de marcher.

La collectivité organisera des actions événementielles et partenariales (notamment avec les écoles d'art et d'architecture) invitant à la découverte pédestre, des actions à vocation artistique et ludique, des opérations éphémères sur l'espace public, les détournements des codes, etc.

Elle réalisera également des supports de communication mettant en valeur des circuits pédestres, valorisant et mettant en scène le patrimoine historique, culturel ou naturel de Strasbourg.

Elle communiquera sur la ville en temps piétons à travers une série de cartes chiffrées (déplacements-temps).

2. Accorder plus de place aux piétons

L'adéquation d'un territoire à la pratique de la marche s'analyse à la part de l'espace accordée à ses piétons.

La nouvelle charte d'aménagement des espaces publics tend vers 50 % de l'espace public façade à façade consacré aux piétons/vélos. Cette charte est mise en œuvre lors de projets de création ou de rénovation des voies publiques.

Espaces rattachés aux piétons/cycles	Trottoirs, aires piétonnes, zones de rencontre, pistes cyclables / voies vertes, espaces verts continus
Espace rattachés à la chaussée	Bandes cyclables, stationnement VP, files de circulation
Espaces non comptabilisés dans le calcul	Couloirs bus, plateformes tram

3. Désamorcer les conflits piétons-vélos

Si la cohabitation piétons-vélos reste peu accidentogène (10 accidents corporels piétons vélos comptabilisés pour 150 000 déplacements vélos par an entre 2004 et 2008 n'entraînant aucun accident mortel), des nuisances sont régulièrement signalées et se traduisent par un sentiment d'insécurité de la part de certaines catégories de piétons ; elles pourraient s'accroître dans les années à venir avec les objectifs de progression du vélo et de la marche à pied. Les cyclistes également pénalisés par une cohabitation parfois imposée avec de fortes concentrations de piétons, seront aussi gagnants d'une cohabitation mieux gérée.

Le Code de la route prévoit que dans une zone piétonne, le piéton est prioritaire. La règle est que le plus faible ait priorité sur le plus fort. Les problèmes sont réellement posés à partir de 200 piétons/m²/heure, (norme en vigueur au Pays-Bas). Au-delà de 400 piétons/m²/heure (norme en vigueur à Fribourg en Brisgau), la cohabitation peut être dissuadée. Concrètement, la mise en œuvre peut passer par une invitation des cyclistes à pousser leur véhicule. Ces mesures seront acceptées en proportion des alternatives mises en place et de la cohérence d'ensemble de la démarche ; celle-ci passant aussi par des actions ciblées de la police municipale à l'encontre des comportements les plus incivils.

De nombreux cyclistes empruntent les zones piétonnes faute d'alternatives performantes. La mise en œuvre d'itinéraires cyclistes alternatifs pourrait séduire ces usagers. Ces itinéraires devraient tout particulièrement être lisibles, capacitaires (proche du centre ville où il y a beaucoup de cyclistes) et performants pour que le détour engendré soit compensé par une vitesse praticable supérieure. Le jalonnement doit être mis en cohérence et éviter le centre ville.

Il paraît également nécessaire d'aménager une offre de stationnement appropriée à l'entrée des zones piétonnes. Cette offre aura pour vocation d'inviter certains cyclistes à "basculer" en mode piétons. Ces capacités de stationnement seront soit temporaires (fête de la musique, 14 juillet, etc) soit permanentes avec des services apportés pour capter plus aisément les usagers (consigne à bagages, contrôle de sécurité, marquage, etc.). Enfin, la sensibilisation est au cœur de la démarche car le déficit d'information est patent.

Par ailleurs et en dehors des zones piétonnes, dans le cadre de la charte des espaces publics, il est nécessaire de mettre en œuvre des principes visant à désamorcer les conflits piétons :

- sur les axes 50, structurants d'agglomération et de dessertes, aménagement de pistes, bandes ou couloirs bus autorisés aux vélos,
- dans les zones 30, la cohabitation vélo-voiture sur la chaussée est la règle, le trottoir est ainsi réservé au seul bénéfice des piétons, il n'y a plus de création d'espaces vélos réservés,
- dans les zones de rencontre, la cohabitation est la règle absolue.

4. Utiliser les documents d'urbanisme pour améliorer la perméabilité du territoire

L'étude des trames urbaines de différentes villes nous montre que la finesse de la trame viaire praticable à pied est une condition pour que la marche se développe dans les villes. Plus la trame est fine, plus la pratique des piétons est riche (les trajets se rapprochent de la ligne droite), une maille optimale se situe à environ 100 m de côté pour une ville comme Strasbourg.

Ceci amènerait dans le PLU l'obligation de prévoir une perméabilité piétonne dans le cas de voiries routières en impasse. Si l'enjeu piétons est fort (trame fortement défavorable ou demande riveraine), il paraît nécessaire d'inscrire des emplacements réservés pour la réalisation de cheminements manquants.

De même, il faut intégrer au bilan financier des ZAC la réalisation des éventuels franchissements vers le reste du territoire (sur les cours d'eau, les voies ferrées,...).

5. Instaurer le 1 % piéton à l'occasion des projets de transports publics (tram, Bus Haut Niveau de Service...)

Les actions visant à favoriser un large rabattement des piétons sur les stations de transports collectifs sont constitutives d'une politique en faveur de la marche à pied.

A l'occasion des projets de BHNS, tramway,... l'étude et la mise en œuvre d'actions pour chaque nouvelle station est nécessaire. Ces actions passent par de nouvelles perméabilités, des traversées vers la station. Cette étude se fera sur un rayon élargi de 500 m autour de chaque station. On visera l'objectif de 1 % du budget du projet consacré à ces actions en faveur des piétons.

6. Encourager la démarche des piédibus dans les écoles de la ville de Strasbourg.

La spécificité du public scolaire vulnérable du piéton-enfant (l'adulte de demain) justifie d'une action prioritaire de promotion de la marche à pied ciblant le jeune public. Le découpage en carte scolaire garantit que la plupart des élèves des écoles primaires publiques résident à proximité piétonne (800 m) de leur établissement de rattachement.

La démarche se compose d'une étude de cadrage préalable, d'une assistance matérielle et organisationnelle des établissements (supports méthodologiques, tables rondes, gilets brassards, etc.), d'animations, de coordination de la démarche avec des opérations de sécurisation des abords d'écoles.

Il convient de mettre en œuvre et pérenniser des lignes de piédbus avec comme objectif de couvrir le plus grand nombre possible d'écoles primaires de Strasbourg.

7. Renforcer la perméabilité piétonne des axes 50

Selon les analyses d'accidentologie 2004-2008, les grands boulevards strasbourgeois concentrent les accidents corporels de piétons. Sur ces axes, l'enjeu de préservation de bonnes conditions de circulation automobiles conduit parfois à réduire le nombre de franchissements piétons sécurisés. La recherche d'un meilleur équilibre entre les modes passe par la reconstitution d'un maillage de franchissements piétonniers sécurisés des axes à fort trafic de la ville.

Il paraît nécessaire de matérialiser de nouveaux passages piétons pour tendre vers un intervalle idéal de 100 m environ en fonction de l'analyse des besoins et en privilégiant une localisation dans la continuité des rues en intersection ou au niveau d'importants générateurs de trafic.

Il faut faire un effort particulier sur l'amélioration de la co-visibilité par suppression de masques aux abords des passages piétons (stationnement automobiles notamment), par l'aménagement d'avancées de trottoirs, l'amélioration de l'éclairage (coordination des points lumineux et des passages piétons).

8. Mieux traiter les carrefours pour les piétons

L'objectif de départ de la régulation des grands nœuds de l'agglomération a été de permettre l'écoulement de trafics routiers importants. Si, progressivement, les transports collectifs ont été mieux pris en compte, l'intégration des piétons reste aujourd'hui souvent peu satisfaisante. Assurer une bonne perméabilité piétonne passe par une réduction des temps d'attente pour un franchissement régulier et en toute sécurité des grands nœuds de l'agglomération.

Il est nécessaire d'améliorer le franchissement piétonnier des carrefours à forte fréquentation en jouant sur :

- l'adaptation de la régulation par feux afin de réduire les temps d'attente des piétons (allongement de phase piétons, réduction de la durée du cycle) ;
- les traitements innovants de certains nœuds complexes (feux avec phases spécifiques). La traversée en diagonale doit être expérimentée après accord de l'autorité compétente sur quatre carrefours de l'agglomération.

9. Traiter et planifier les ouvrages d'art stratégiques du réseau piéton

Strasbourg concentre de nombreuses infrastructures ou voies d'eau qui sont autant d'éléments de coupure au cheminement des piétons. Si des progrès importants ont été réalisés ces dernières années pour effacer et atténuer ces ruptures, des points noirs perdurent du fait de franchissements trop peu denses et de verrous conflictuels ou insuffisamment qualitatifs (exemple porte Blanche pour l'accès à Koenigshoffen ou la place de Haguenau pour l'accès à Schiltigheim).

Il faut traiter les coupures liées aux franchissements des cours d'eau et des infrastructures lourdes en améliorant les conditions de confort du piéton sur les ouvrages existants et en inscrivant notamment dans tous les projets urbains la réalisation de nouveaux ouvrages.

10. Créer un réseau piétonnier magistral reliant les centralités de quartier

La ville de Strasbourg se compose morphologiquement comme un archipel où les quartiers seraient les territoires favorables à la marche à pied autour d'un lien de centralité. Les

liaisons entre ces "îles" manquent souvent de lisibilité alors qu'elles ne dépassent pas en général 2 kilomètres et pourraient s'envisager en mode piétons moyennant un traitement approprié.

Pour cela, il est nécessaire de réaliser un réseau magistral favorable aux piétons et liant de façon directe les centralités de quartier distantes de moins de deux kilomètres. Ce réseau "vitrine" se conçoit comme un support de communication en faveur de la marche et un réseau de référence pour ce mode. Ce réseau décline dans ses aménagements la philosophie du plan piéton : a priori 50 % d'espace pour les piétons, traitement des nœuds des franchissements, etc.

A court terme, il conviendra de mettre en œuvre un itinéraire test. L'axe test rejoint la gare centrale à la place du marché à Neudorf. Sa réalisation se déclinera sur 2012-13-14.

Je vous demande de bien vouloir adopter le projet de délibération suivant :

*Le Conseil
sur proposition de la Commission plénière
après en avoir délibéré
approuve*

les orientations du plan piéton telles que détaillées dans le rapport ci-dessus,

demande

à la Communauté urbaine de Strasbourg de se référer à ces divers documents lors de la conception des aménagements de l'espace public sur le territoire de la Ville de Strasbourg :

- les dix points de son plan piéton intitulé "Strasbourg, une ville en marche" seront considérés comme la référence dans toutes les opérations de voirie et d'urbanisme à venir,*
- dans le cadre de la création d'un réseau piétonnier magistral reliant les centralités de quartier la CUS réalisera en 2012-2013 un axe test de la gare centrale à la place du marché à Neudorf,*

autorise

le Maire ou son représentant à signer tous documents concernant la mise en œuvre de la présente délibération.

Adopté le 23 janvier 2012 par le Conseil Municipal de Strasbourg

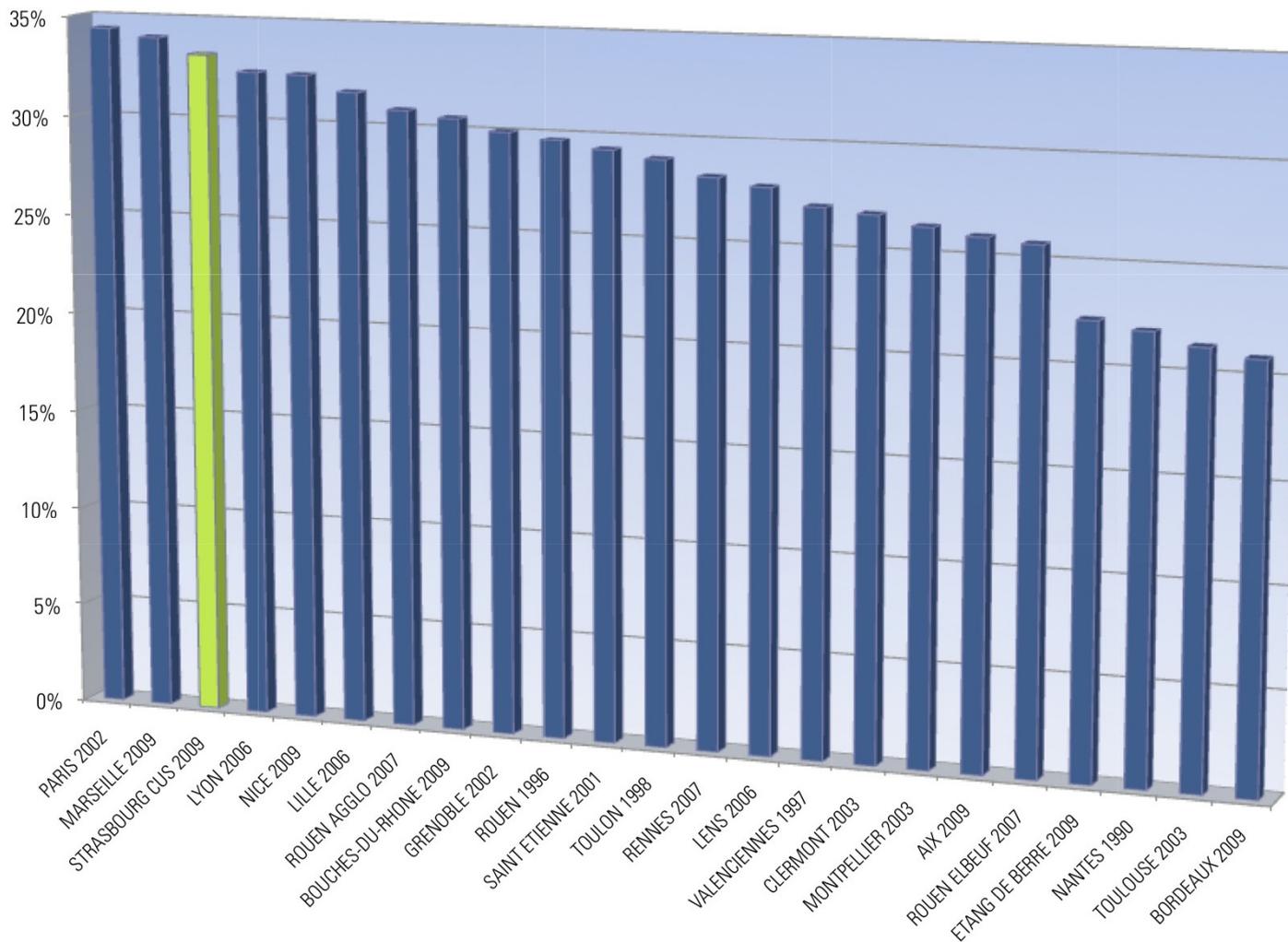
**Rendu exécutoire après
transmission au Contrôle de Légalité préfectoral
et affichage au Centre Administratif
Le 25 janvier 2012**

ANNEXE 1 - Strasbourg, une ville en marche

Un déplacement sur trois (33%) est effectué exclusivement à pied dans la CUS.

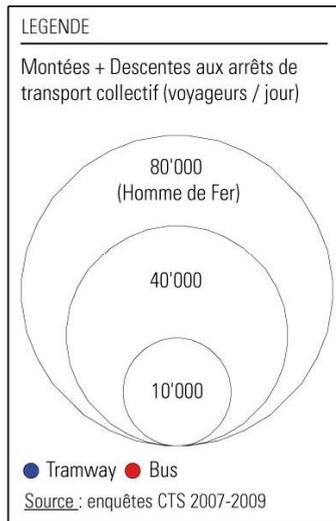
Un déplacement sur deux (52%) dans le périmètre du centre-ville de Strasbourg.

532'000 déplacements par jour sont effectués exclusivement à pied dans l'agglomération.

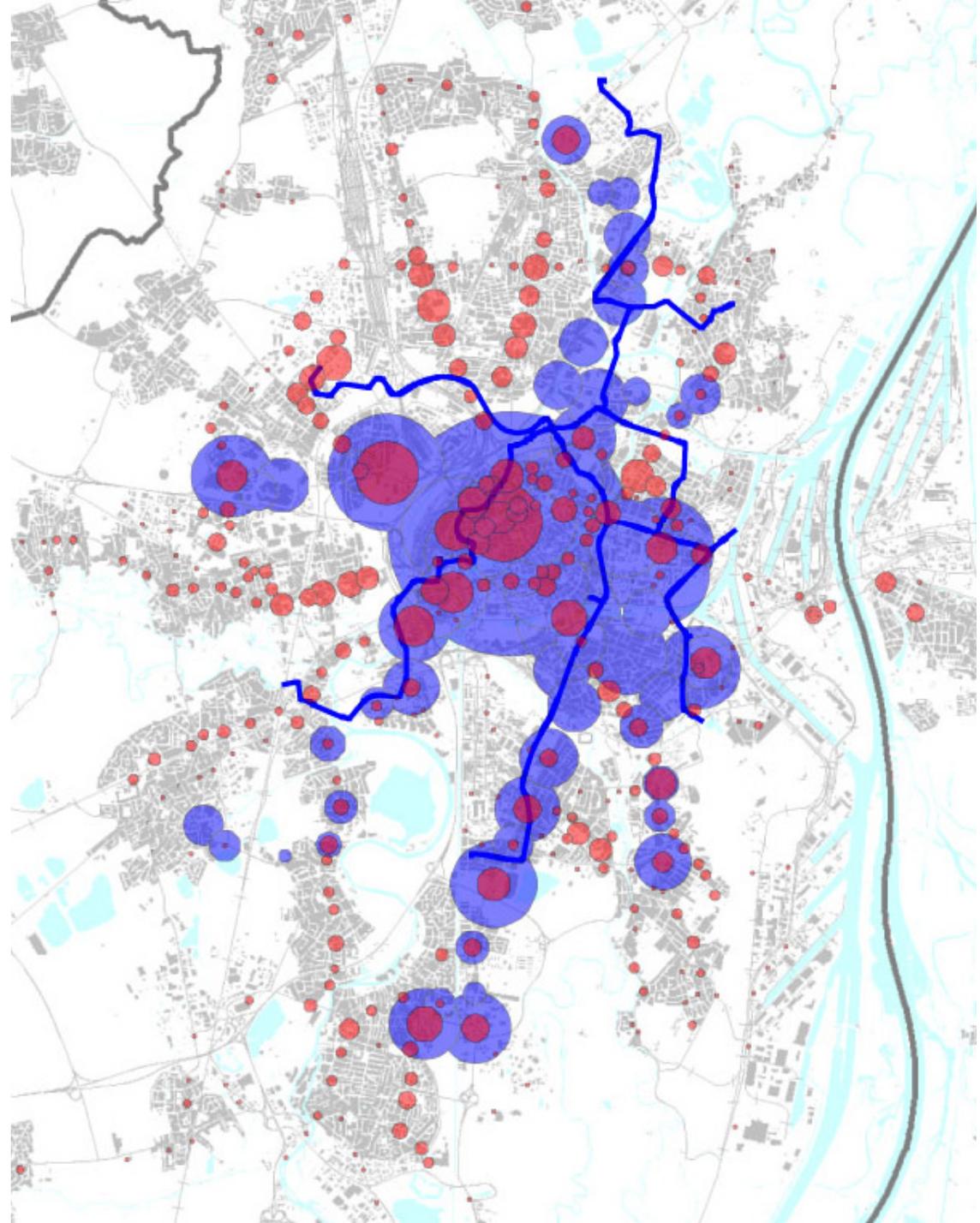


ANNEXE 2 : la marche à pied, au cœur de l'intermodalité

800'000 trajets quotidiens à pied effectués en rabattement vers les transports publics



Fréquentation des arrêts de transport collectif de la CTS, disques proportionnels aux montées+descentes (source: données enquêtes CTS 2007-2009)

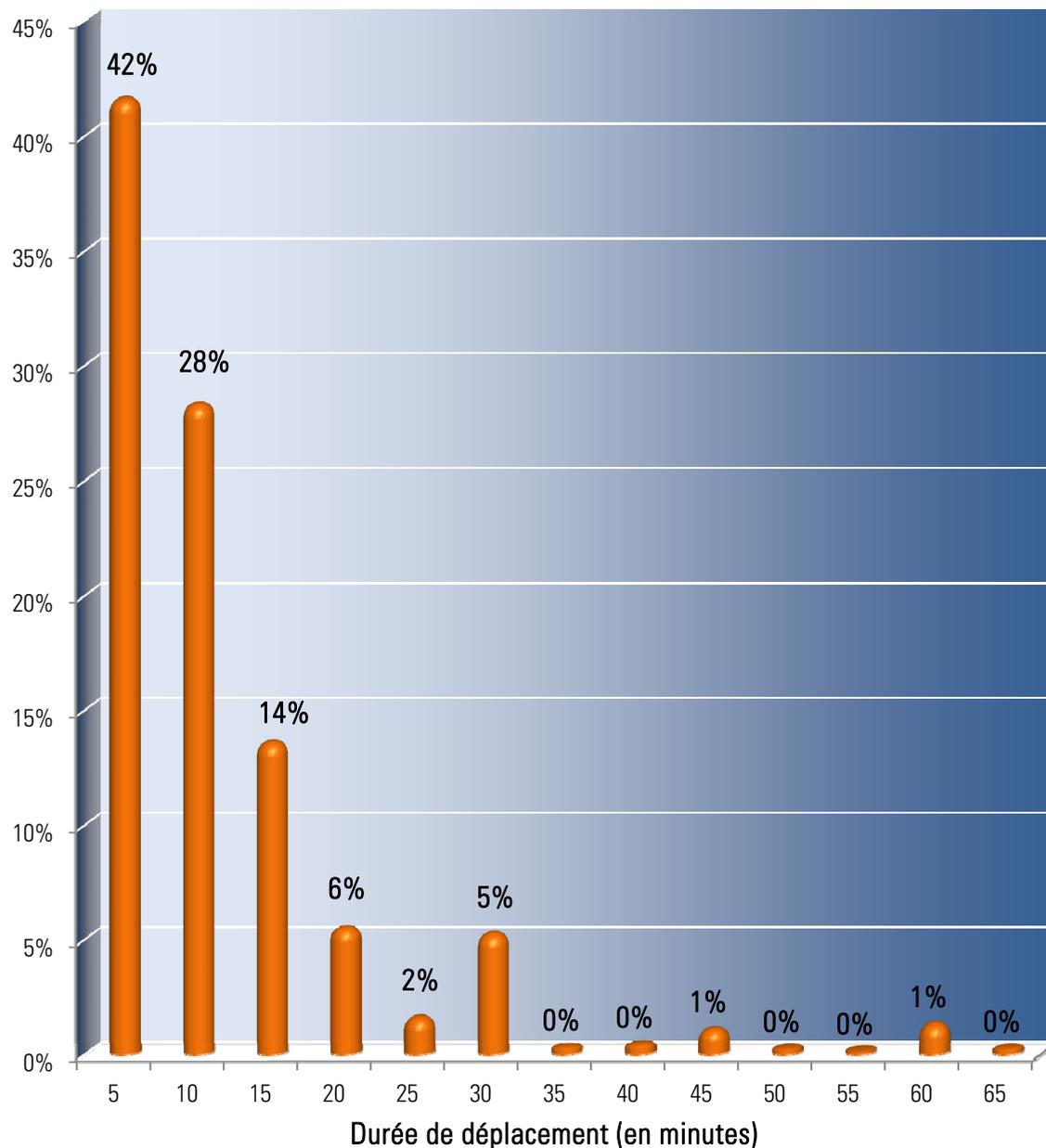


ANNEXE 3 : 800 m : la distance médiane parcourue à pied (en 10 minutes)

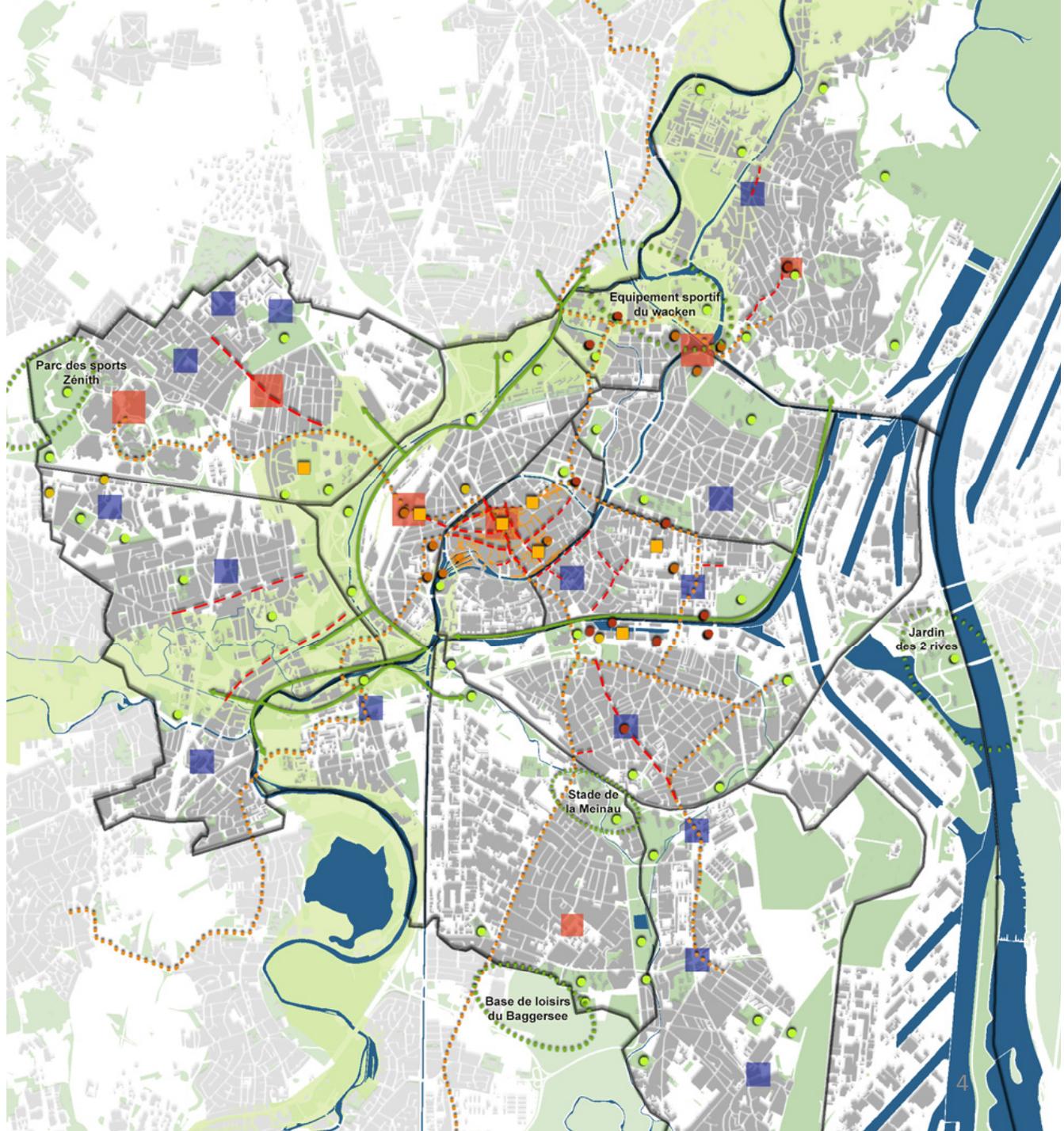
Un déplacement sur deux
dure moins de 10' (durée
médiane)

Un déplacement sur
quatre dure entre 10' et
30' soit environ 2,5 km

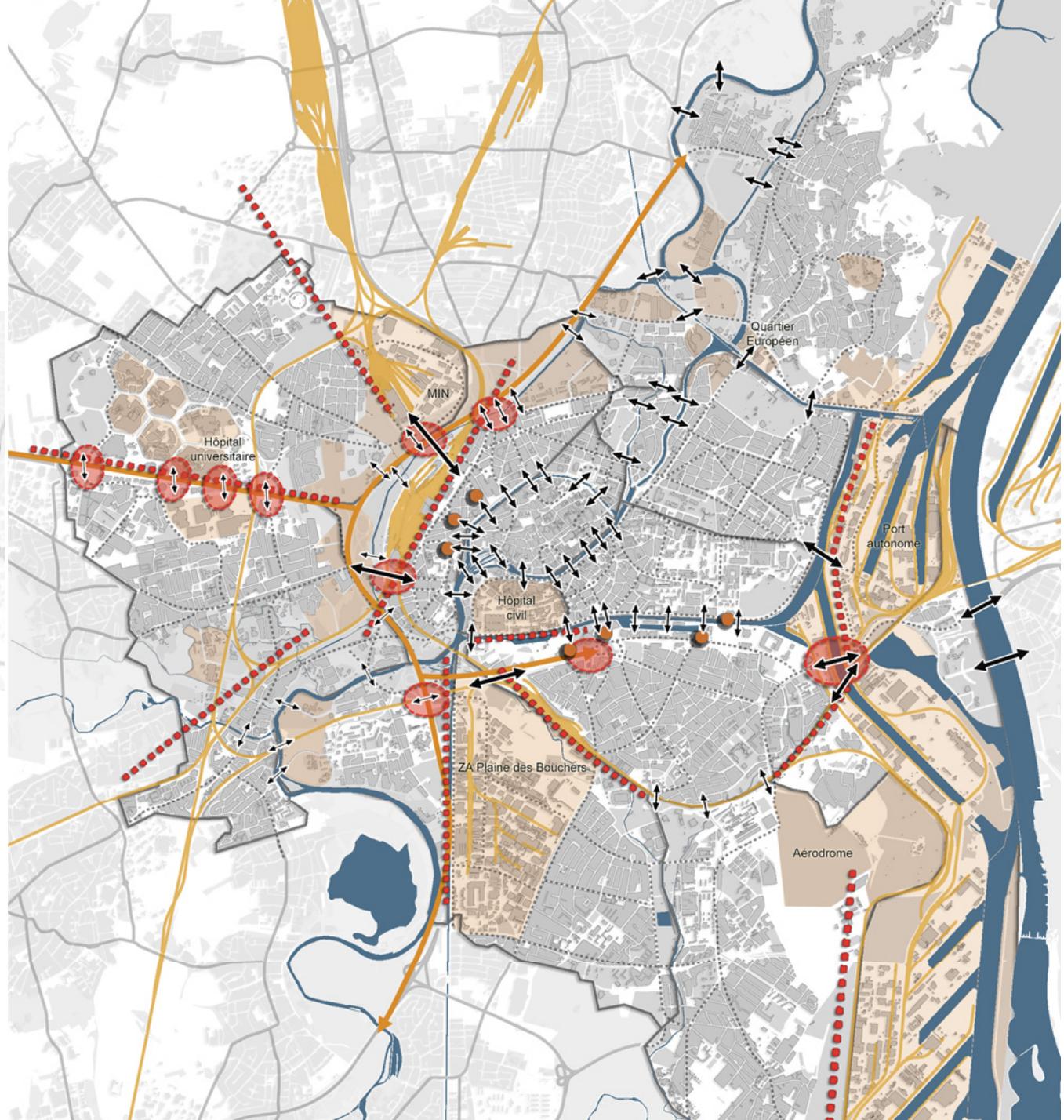
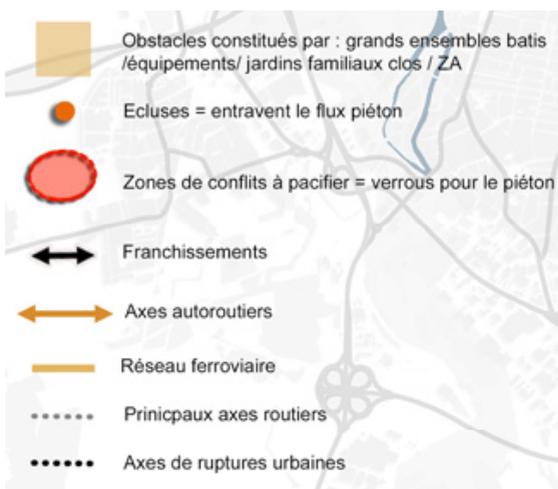
() vitesse moyenne des
marcheurs en ville est
considérée à 5 km/h*



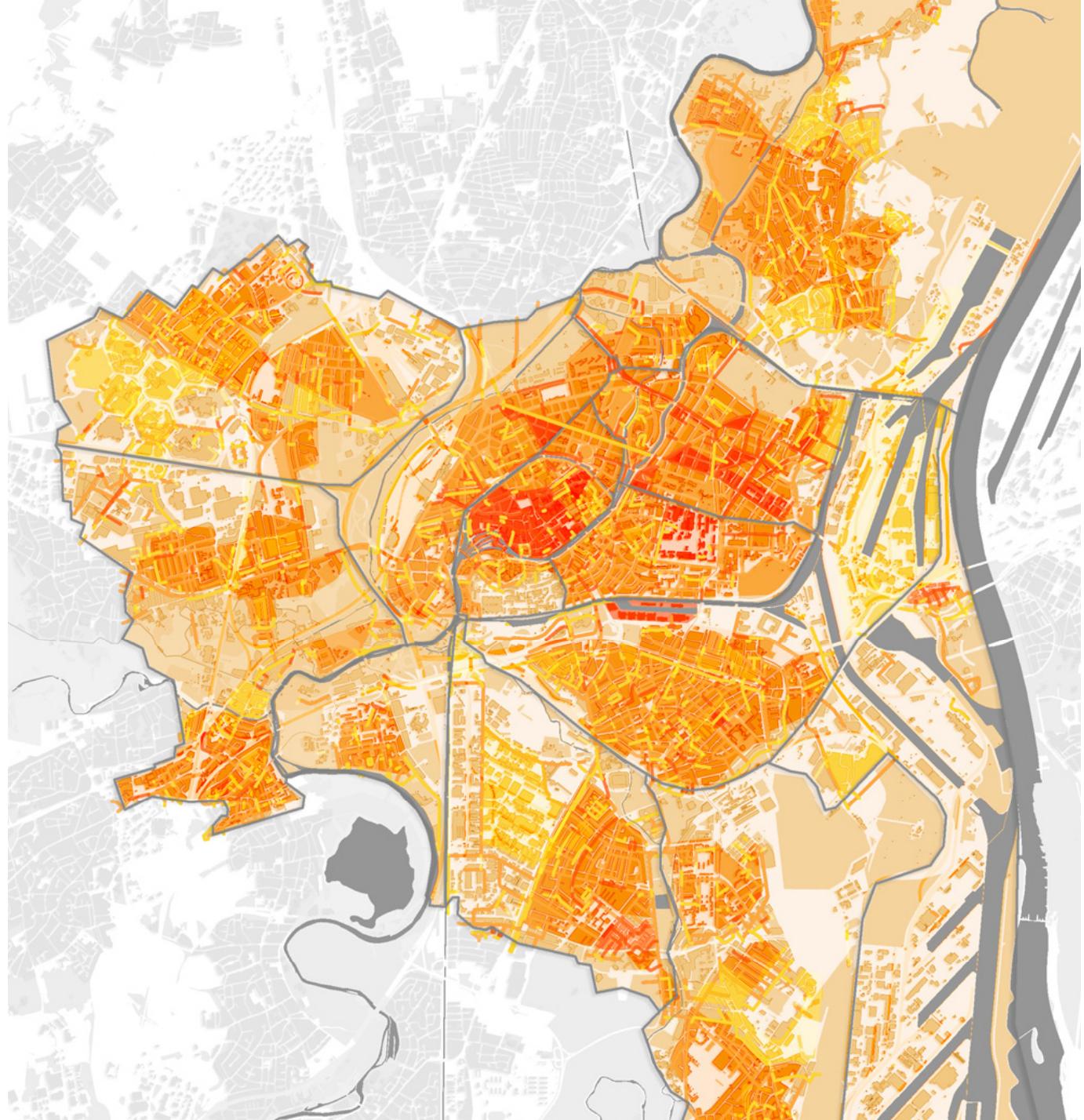
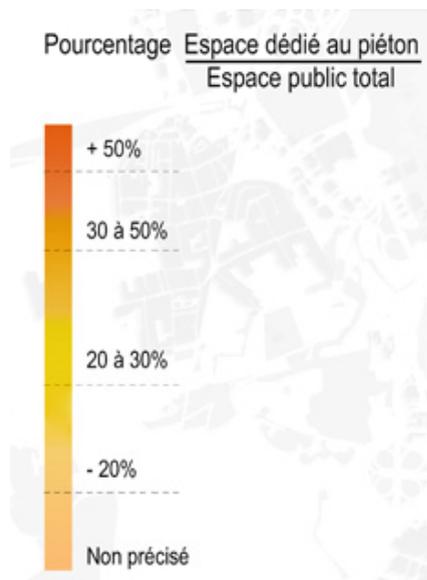
ANNEXE 4 : Les plaisirs de la marche



ANNEXE 5 : Les coupures

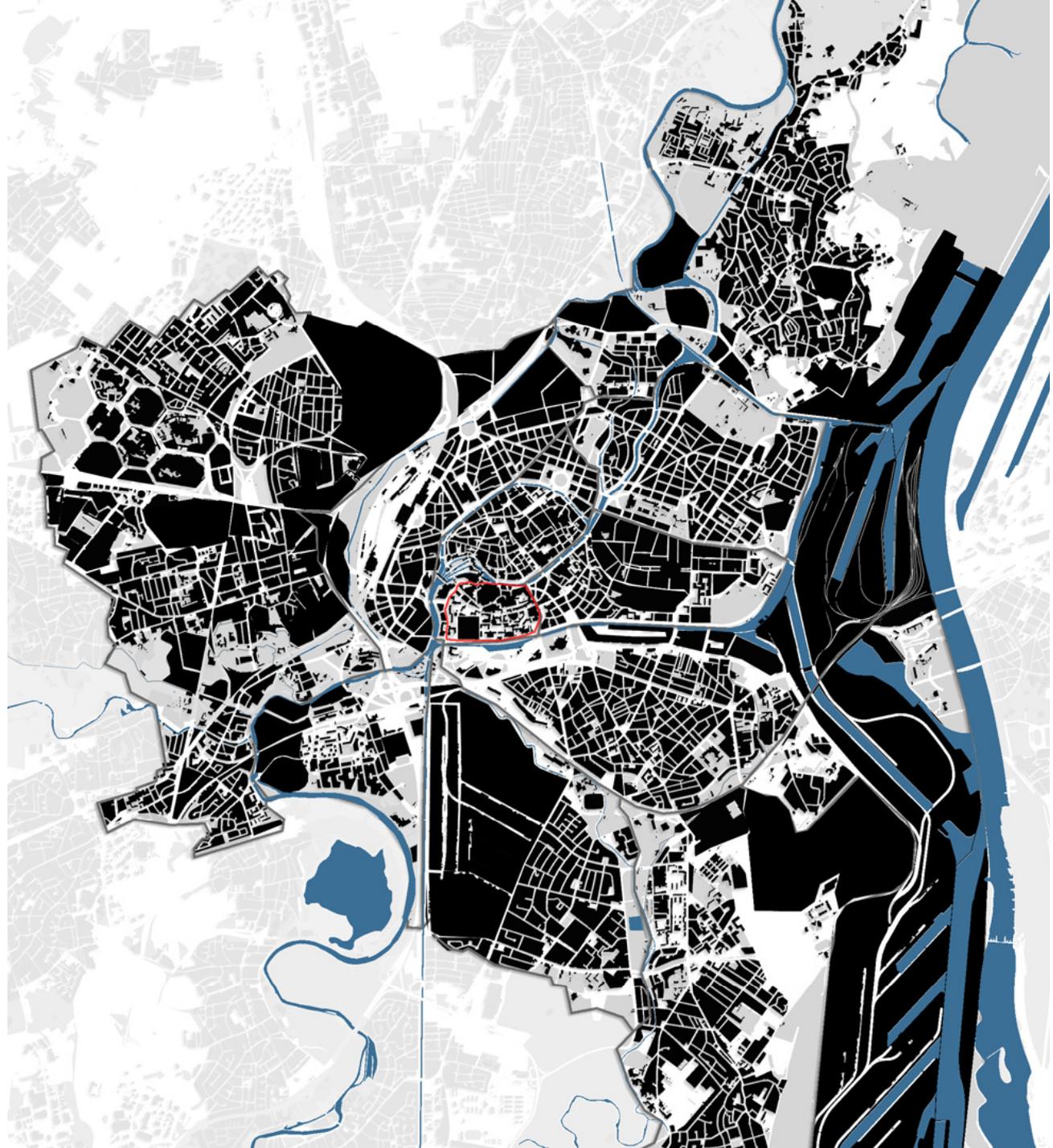


ANNEXE 6 : La surface dédiée aux piétons sur l'espace public



ANNEXE 7 :

La structure du maillage de voirie publique





ANNEXE 8 : Strasbourg : une ville archipel ?



ANNEXE 9 : Les objectifs d'évolution de la pratique par classe de distance

