

Délibération au Conseil Municipal du lundi 3 mai 2021

Une ville à pied, plus agréable et accessible : Plan piéton 2021-2030.

Numéro V-2021-249

Préambule

La ville de Strasbourg soutient de longue date le développement de la marche. Strasbourg a été la première ville à adopter un Plan piéton en 2012. Mode durable de déplacement par excellence, répondant aux enjeux du dérèglement climatique, de la pollution de l'air et du bruit, bénéfique pour la santé, la marche est aussi un mode de déplacement abordable. Accessible au plus grand nombre, elle contribue au maintien des sociabilités et à la vitalité culturelle et commerçante des cœurs de ville et quartiers.

Les actions engagées dans le cadre du Plan piéton 2012-2020, dont le bilan est présenté en annexe, ont permis de maintenir à 40 % la part des déplacements quotidiens des Strasbourgeois-es réalisée à pied. Strasbourg arrive ainsi en deuxième position des villes où l'on marche le plus.

Malgré ces bons résultats, une marge de progression demeure, d'abord pour continuer à conquérir de nouveaux segments d'usager-es, mais aussi pour faire de la marche un mode de déplacement « choisi », là où il relève aujourd'hui d'un choix « contraint ». Pour que les Strasbourgeois-es marchent plus souvent et plus longtemps, la marche doit être plus agréable, sûre, efficace et accessible pour toutes et tous sur tout le territoire.

La ville s'engage donc en faveur d'une nouvelle stratégie globale pour la marche ancrée dans la vision d'une ville des proximités, inclusive, résiliente, attractive, écologique et démocratique. Le plan piéton 2021-2030 vise à ce que tous les résident-es puissent accéder à pied ou à vélo, partout et à tout moment, en autonomie et en sécurité, à ses besoins quotidiens (emplois, habitat, soins, commerces, loisirs) et en ne parcourant que de courtes distances. Il s'agit aussi de créer un espace public de qualité, apaisé et végétalisé, favorisant la rencontre et la citoyenneté, mieux partagé au profit des piétons et dans lequel la place accordée à la voiture est réduite. Enfin, les habitant-es devront être associés pleinement à la conception et à l'évaluation de toutes les actions du plan piéton.

Où se situe le potentiel de développement ?

L'enquête ménage de mobilité de 2019 permet d'identifier plusieurs potentiels de développement de la marche à l'échelle de la ville de Strasbourg. Ces indicateurs restent toutefois à approfondir par la production de données complémentaires, notamment sur la mobilité à l'échelle des quartiers et des catégories socio-économiques.

- **Développer la marche pour les déplacements de courte et moyenne distance, notamment hors du centre-ville**

La courte distance est la plus pertinente pour la marche : 85 % des déplacements à pied à Strasbourg se font sur des distances de moins de 1km, que la marche soit pratiquée comme mode principal ou en intermodalité. Dans les quartiers jouxtant la Grande-Île, la marche représente 90% des déplacements courts. En revanche, dans les autres quartiers, les résident-es ont plus largement recours à la voiture alors que nombre de leurs déplacements sont courts et ne s'inscrivent pas majoritairement dans des programmes d'activité complexes. Des reports sont donc envisageables à condition de trouver les bons leviers. Un autre vivier important de progression se situe dans les déplacements de 1 à 3 km, qui sont encore réalisés à 32% en voiture et correspondent souvent à la distance de liaisons entre les différents quartiers de la ville.

- **Cibler les motifs « loisirs » et « achats »**

Il a été prouvé que la qualité des espaces piétons et des espaces publics a des retombées positives sur le temps passé en ville et donc pour les commerçant-es. Les loisirs et achats, fortement présents dans les déplacements courts (54% au total), sont les premiers motifs de la marche, mais ils constituent également le premier gisement de progression, avec une utilisation de la voiture plus forte que pour les autres motifs.

- **Conforter la marche en intermodalité**

De nombreux déplacements de moyenne et longue distance peuvent s'effectuer en intermodalité avec la marche. Environ 50% des distances parcourues à pied sont le fait d'usager-es des modes mécanisés. Faire le choix de marcher 300 à 500 m pour aller prendre un tramway ou un bus sera encouragé par la qualité du parcours et découragé par la facilité du stationnement à proximité de l'origine et/ou de la destination. Ainsi, un travail sera mené sur les arrêts de Transports en Commun (TC) ou les parkings en silo qui sont de grands générateurs de mobilité piétonne.

- **Tendre vers la ville des proximités**

L'accessibilité des grands équipements de la ville, souvent situés en franges de quartier, a été souvent pensée pour la voiture, pour pouvoir se déplacer toujours plus vite et plus loin. La marche y est parfois difficile ou peu attractive. Il s'agit donc d'abord d'améliorer les liaisons à pied de quartier à quartier, les liaisons vers les grands équipements de l'agglomération, et le rabattement sur les terminus des TC.

Mais cela ne suffit pas. La politique de l'urbanisme jouera un rôle essentiel pour favoriser une ville dans laquelle, dans chaque quartier, les fonctions sociales essentielles sont accessibles en ne parcourant que de faibles distances, pour lesquelles la marche est le mode de déplacement le plus efficace. Par exemple, le fait d'habiter à proximité de son emploi est un élément déterminant dans le choix modal pour la dépose des enfants à l'école.

De plus, un des enjeux de la politique des temps de la Ville est de mutualiser l'usage de lieux centraux afin qu'ils accueillent une succession d'activités tout au long de la journée. Ainsi, les cours de récréation des écoles pourront être ouvertes pour en faire des lieux de loisirs de proximité.

· **Marcher pour sa santé**

Les études scientifiques montrent que marcher 30 minutes par jour (60 minutes pour les enfants), au moins 5 jours par semaine, permet de prévenir un certain nombre de pathologies chroniques : d'abord l'obésité, mais aussi les maladies cardio-vasculaires, respiratoires, les cancers, les diabètes, la dépression, etc. Contrairement au vélo, la marche diminue aussi le risque d'ostéoporose chez les personnes âgées. La crise sanitaire liée à la COVID-19 a encore montré la nécessité de lutter contre la sédentarité. La Ville, par ses aménagements et ses services, devra donc favoriser une vie active, encourageant chacune à marcher, à son rythme, au moins trente minutes par jour, soit une distance d'environ deux kilomètres.

· **Cibler des publics spécifiques : les enfants, les femmes, les personnes à mobilité réduite, et en difficulté**

La pratique de la marche est très variable selon l'âge et le sexe et la catégorie socio-économique. Si la marche est pratiquée par les Strasbourgeois-es de tous les âges, les 30 à 40 ans marchent moins en comparaison, alors que les plus de 60 ans représentent un quart des marcheur-ses.

Les femmes sont globalement plus mobiles que les hommes et recourent davantage à la marche, aux transports en commun et à la voiture, mais moins au vélo. Toutefois, le choix de la marche chez les femmes, les senior-es et les enfants est parfois ou toujours un choix contraint, notamment du fait d'un accès plus difficile à l'automobile. Par ailleurs, il est connu que la sédentarité est corrélée avec le niveau socio-économique : les personnes en difficulté sortent moins de chez elles.

Le Plan piéton développera donc des actions spécifiques en direction de ces publics, pour que l'expérience de la marche soit positive et qu'elle renforce le lien social.

Les onze points du Plan piéton et les actions à mener

1. Repenser la marche et l'accès à la ville pour toutes et tous
2. Assurer des continuités piétonnes
3. Apaiser la voirie pour favoriser tous les usages de la rue
4. Favoriser la marche vers l'école et développer les rues-écoles
5. Faciliter les franchissements des axes majeurs
6. Améliorer les perméabilités piétonnes du territoire
7. Rendre la marche agréable par des espaces publics plus confortables
8. Mieux prendre en compte le piéton dans les nouveaux aménagements
9. Réduire les conflits d'usage de l'espace public
10. Innover, expérimenter, évaluer
11. Communiquer positivement, créer des événements fédérateurs, favoriser la participation citoyenne en lien avec Strasbourg capitale européenne

1. Repenser la marche et l'accès à la ville pour toutes et tous.

La Ville affirme le droit des habitant-es à avoir accès aux rues, aux places, aux bâtiments et aux systèmes de transports publics, peu importe leur âge, leur capacité, leur genre, leur revenu, leur langue, leur culture ou leur religion.

Il s'agit donc d'assurer des espaces piétons dans lesquels les femmes et les personnes appartenant à des minorités ne se sentent pas menacées, notamment la nuit ; où les enfants peuvent évoluer en sécurité ; qui assurent à toutes les personnes ayant des difficultés à se déplacer et à se repérer (personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels, personnes en fauteuil roulant ou handicapées des membres, personnes de petite taille, personnes âgées, femmes enceintes, personnes transportant des charges ou des bagages lourds, enfants en bas âge, étrangers...) des équipements nécessaires à leurs besoins.

La création d'une culture commune sur les usages de l'espace public commence par le recueil des points de vue des femmes et des filles, des hommes, des citoyen-nes appartenant à des minorités ou ayant un handicap et les personnes sans domicile fixe et en grande précarité. Pour cela, la collectivité organisera des moments de concertation avec les habitant-es pour questionner les usages dans les grands parcs et certains espaces publics.

La prise en compte des besoins spécifiques passe aussi par des expérimentations qui seront elles aussi soumises à l'évaluation des usager-es afin d'ajuster les aménagements dans leurs contextes urbains et bénéficier de l'expertise d'usage des habitant-es.

Actions à mener

- Intégrer la question du genre et de l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite dans l'ensemble des propositions d'aménagement et les diagnostics mobilités.
- Améliorer l'accessibilité des personnes en situation de mobilité réduite et de déficience visuelle, notamment sur les places de la Grande-Île (Kléber, d'Austerlitz, du Château).
- Aménager les arrêts des transports en commun et leurs abords en tenant compte de la sécurité des femmes et des filles, et s'inscrire dans le cadre du plan d'actions égalité femmes-hommes de la collectivité, notamment sur la lutte contre les violences sexistes et sexuelles sur les espaces publics.
- Enquêter les usager-es sur les aménagements de places et de parcs existants, en particulier la nuit (Citadelle, Bergerie, Orangerie, Gare, Esplanade, Deux Rives etc.).
- Garantir la continuité des cheminements piétons et cyclistes aux abords des chantiers ou événements pour l'ensemble des usager-es par la définition d'un protocole à mettre en œuvre par les entreprises et un contrôle renforcé.

2. Assurer des continuités piétonnes

Lorsqu'ils regroupent les commerces et services de proximité, les quartiers sont des territoires favorables à la marche. Dans les cœurs de quartiers, la collectivité réalisera des améliorations sur les continuités piétonnes.

Les liaisons entre les quartiers manquent souvent de lisibilité alors qu'elles ne dépassent pas en général 2 kilomètres et pourraient se réaliser à pied moyennant un traitement approprié. Pour cela, il est nécessaire de poursuivre le réseau magistral piéton. Ce réseau 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 : exemplarité sur l'inclusion, les prescriptions d'agrément et notamment de végétalisation en s'appuyant sur les corridors verts, le traitement des carrefours, etc.

Dans le même esprit, les grands équipements, les espaces publics centraux et les terminus de transports en commun, souvent situés en frange des quartiers, nécessitent l'aménagement de liaisons piétonnes de qualité pour en améliorer l'accessibilité.

Actions à mener

- Aménager de nouvelles magistrales piétonnes : par exemple, une magistrale « Tour de la Grande-Île », une magistrale « Européenne » Grande-Île -Institutions Européennes, une magistrale « Franco-allemande » Bourse-Port du Rhin.
- Favoriser la continuité des cheminements piétons donnant accès aux pôles d'attractivité (gare, commerces, écoles, hôpitaux, services publics, parcs et zones récréatives, plaines des sports, etc.) avec de premières expérimentations autour de la Gare, de la clinique Rhéna, du Zénith, de plusieurs terminus de tramway.
- Faire les liens entre les espaces de nature de la ville par les mobilités actives.
- Développer des trames vertes de proximité par la végétalisation des liaisons interquartiers et des cœurs de quartiers.

3. Apaiser la voirie pour favoriser tous les usages de la rue

Le traitement de l'espace public est un levier puissant pour développer la marche. Il s'agira d'accroître l'espace public dévolu aux piétons et aux mobilités actives ou peu polluantes, d'y réduire la vitesse des voitures et la place dévolue au stationnement et à la circulation des voitures pour développer des lieux de vie favorisant la convivialité et la citoyenneté.

Strasbourg a une hiérarchisation viaire claire avec des axes structurants bien identifiés. Les autres voiries (axes secondaires) peuvent s'inscrire dans une stratégie d'apaisement de la circulation qui favorise la marche grâce à des limitations de vitesse, à une organisation des circulations, et à des aménagements en cohérence pour donner une priorité relative ou absolue aux piétons. Cela permettra de rendre la marche plus agréable et sûre (notamment grâce à l'élargissement de trottoirs, à la végétalisation, la déminéralisation) de manière à ce que chaque habitant-e habite à moins de 300 mètres d'un maillage apaisé et végétalisé.

Réduire la vitesse automobile autorisée à 30 km/h permet en effet de diminuer la pollution sonore et de réduire l'espace dévolu à la voiture, en élargissant celui en faveur des piétons et des cyclistes. Aujourd'hui, seulement 27% de la voirie est aménagée en zone apaisée. La collectivité adoptera un schéma directeur des zones apaisées ou « à circulation particulière » (aire piétonne, zone de rencontre, zone 30) et aménagera de nouvelles zones à circulation particulière pour améliorer la marche dans les quartiers, en particulier les rues aux trottoirs très étroits ou sans trottoirs (zones de rencontre « de fait »).

La politique de stationnement de la Ville, qui permettra de réduire le nombre de places en voirie en incitant au stationnement en ouvrage, libérera de l'espace qui pourra être regagné pour les piétons et d'autres usages, dont la végétalisation, les parkings à vélo, des espaces de convivialité et des espaces pour la livraison propre. L'accès à l'espace public pourra être aussi être régulé en termes de temporalités (heures, jours, semaines, saisons ...) dans le cadre de la politique des temps de la Ville.

La demande citoyenne de zones de circulation particulières et d'espaces publics conviviaux sera favorisée, dans le cadre du règlement d'occupation de l'espace public.

Actions à mener

- Étendre progressivement la limitation à 30 km/h maximum des voies secondaires et leur aménagement en zone à circulation particulière (aire piétonne, zone de rencontre ou zone 30).
- Sécuriser les passages piétons en anticipant la loi interdisant le stationnement motorisé sur les 5 mètres en amont de tous les passages piétons pour 2026. Cela pourra permettre par exemple d'y implanter des arceaux à vélo.
- Poursuivre la piétonisation et améliorer l'aménagement la zone de rencontre de la Grande-Île notamment en requalifiant les places aujourd'hui encombrées par les voitures.
- Déployer de nouvelles zones apaisées dans tous les quartiers et améliorer les zones existantes. Pour faciliter la demande citoyenne, sera étudiée la possibilité de passer en zone de rencontre les rues étroites si la moitié des riverain-es le demande, associée à la fourniture d'un document explicatif de la démarche à suivre et d'un catalogue de solutions à mettre en œuvre.
- Expérimenter, en lien avec les habitant-es, des espaces publics conviviaux en bas de chez soi avec la possibilité de fermeture temporaire de rues, en mettant à disposition un kit de fermeture (barrières et panneaux de communication d'entrée de rue).
- Tester l'ouverture de cours de récréation des écoles pour en faire des lieux de loisirs de proximité.

4. Favoriser la marche vers l'école et développer les rues-écoles

La spécificité du public scolaire vulnérable, piéton-enfant (l'adulte de demain), justifie d'une action prioritaire de promotion de la marche ciblant le jeune public.

Le découpage en carte scolaire doit garantir que la plupart des élèves des écoles primaires publiques résident à proximité de leur établissement de rattachement. Or sur certains secteurs, les parcours à l'école peuvent dépasser le kilomètre ce qui représente 15 minutes pour un adulte moyen, mais davantage pour les enfants.

Si la marche à pied est le premier mode d'accès à l'école à Strasbourg, les problèmes de sécurité restent réels sur les parcours à l'école et aux abords des écoles, la dépose automobile s'effectuant sur un laps de temps et une plage horaire réduits. La Ville créera des rues-écoles sécurisées, végétalisées et ludiques pour encourager les familles à se rendre à l'école en mode actif (à pied, à vélo ou en trottinette), favoriser l'autonomie des enfants et la lutte contre la sédentarité, les protéger de la pollution automobile et créer un lieu de rencontres pour les membres de la communauté éducative et les riverains.

Une rue-école désigne une voie publique située à proximité d'un établissement scolaire qui est temporairement ou définitivement fermée à la circulation automobile. L'offre d'arceaux à vélos, de végétation, d'équipement permettant la convivialité et le jeu y seront renforcés. Des actions de prévention-santé, notamment dans le cadre du programme « Territoire de santé de demain », pourront s'y dérouler. En complément, des pédibus et vélo bus seront mis en place avec l'appui de service professionnalisé et solidaire intergénérationnel, notamment avec des retraité-es actifs.

Actions à mener

- Créer 10 « rues-écoles » sécurisées, conviviales et végétalisées par an pour protéger les enfants de la pollution et encourager l'accès à pied ou vélo.
- Prioriser les aménagements de voirie sur les itinéraires vers les écoles.
- Développer les Pédibus et Vélobus en professionnalisant le service, notamment avec des retraité-es actifs.
- Faciliter et minimiser les trajets dans le cadre de l'implantation d'un nouvel établissement scolaire.

5. Faciliter les franchissements des axes majeurs

Les grands axes strasbourgeois concentrent les accidents corporels de piétons. Sur ces axes, l'enjeu de préservation de bonnes conditions de circulation automobile 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.

La collectivité aménagera de nouveaux passages piétons pour tendre vers un intervalle recommandé 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.

De plus, sur les axes majeurs, l'objectif de départ de la régulation des grands nœuds 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.

Actions à mener

- Réduire les temps d'attente des piétons sur les axes majeurs tout en garantissant la vitesse commerciale des transports publics, en adaptant la régulation des feux, notamment par l'allongement de phase piétons, la réduction de la durée du cycle, l'installation de détecteurs de véhicules/piétons/cyclistes pour actionner certains feux au débouché de branches secondaires ou à des heures de faible trafic, ou des boutons déclencheurs pour les piétons. Expérimenter cette action en particulier sur l'avenue du Rhin conformément aux recommandations de la Mission d'étude et d'information.

- Mettre en œuvre les recommandations de la mission d'étude et d'information sur l'avenue du Rhin pour réduire le trafic des voitures et améliorer les franchissements.
- Traiter de manière innovante certains nœuds complexes (feux avec phases spécifiques).
- Expérimenter la traversée piétonne en diagonale après accord de l'autorité compétente sur quatre carrefours de l'agglomération.
- Créer de nouveaux passages piétons sur les axes majeurs.

6. Améliorer les perméabilités piétonnes 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.

D'autre part, 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, par exemple au niveau 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. Par exemple, 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 ...).

Actions à mener

- Inscrire les emplacements réservés dans le PLUi pour mailler et augmenter les cheminements piétons.
- Inscrire les franchissements à créer pour résorber les discontinuités dans les documents d'urbanisme.
- Envisager des conventions partenariales avec les occupants privés de certains îlots importants pour ouvrir des cheminements au public, par exemple, dans le quartier de la Plaine des Bouchers ou le secteur de l'Hôpital Civil.

7. Rendre la marche agréable par des espaces publics plus confortables

Marcher en ville n'est pas toujours aisé. Le piéton mobilise son corps, parfois encombré par le port de sacs ou d'appareils aidant sa mobilité, et doit conserver une attention alertée en permanence face à l'environnement urbain rempli d'événements imprévisibles du fait

de l'interaction avec les autres modes ou d'aménagements peu adaptés. Ainsi, 30% des personnes à mobilité réduite ne peuvent pas effectuer plus de 50 mètres sans s'arrêter. Le piéton a donc besoin de cheminements confortables et sûrs, de trottoirs suffisamment larges et désencombrés (obstacles, voitures en stationnement), mais ce n'est pas suffisant.

Pour allonger le temps passé dans l'espace public et rendre la marche attractive vis-à-vis d'autres modes de déplacement, elle doit donner envie et être agréable. Pour cela, l'espace public doit offrir des bénéfices qui répondent aux besoins du corps et de l'esprit de tous les usager-es, par tous temps : une présence végétale qui protège et rafraîchit, des assises offrant des possibilités de pause et de séjour, des abris, de l'information pour s'orienter, des jeux, des toilettes publiques, des poubelles, des fontaines à eau, de l'éclairage adapté, de la lisibilité des parcours et des traversées, une pollution visuelle et sonore réduite, etc.

Actions à mener

- Désencombrer l'espace public du mobilier inutile ou redondant sur l'ensemble des lieux à forte affluence piétonne.
- Déplacer, si possible, les pistes cyclables sur la chaussée tout en les sécurisant.
- Garantir, à travers le règlement d'occupation de l'espace public, que les terrasses, chevalets, porte-menus, bacs à fleurs préservent les cheminements piétons.
- Installer des mobiliers et équipements d'agrément et de confort le long des magistrales piétonnes et dans les espaces publics (assises, éclairage, végétal, jeux, etc.).
- Lancer un plan « bancs et assises » dans la ville.
- Repenser les revêtements pour tous les temps et pour tou-tes et éviter les revêtements anti-piéton.
- Déployer une signalétique directionnelle spécifique piétonne.
- Assurer des contrôles réguliers de la police pour empêcher le stationnement illicite des voitures et motos sur les trottoirs et les espaces publics.
- Créer des consignes ou des possibilités de dépôt de paquets et des services de livraison peu onéreux pour des produits lourds et encombrants.
- Améliorer l'éclairage de certains secteurs stratégiques (tunnels, rues étroites ...) en prenant en compte les usages pour éviter les trous noirs et les détours, notamment dans les parcs et espaces verts.

8. Mieux prendre en compte le piéton dans les nouveaux aménagements

Tout nouvel aménagement doit se concevoir du point de vue du piéton et en tenant compte de ses besoins et de l'agrément de ses parcours.

Les espaces publics doivent accorder plus de place aux piétons, notamment des personnes à mobilité réduite et ayant du mal à se déplacer, utilisateur-ices de fauteuils roulants, personnes âgées, parents avec poussette, femmes enceintes. Ils doivent être conçus de manière à ce que chaque usager-e, chaque mode ait son espace identifié, y compris dans les aménagements apaisés. Les espaces doivent être suffisamment généreux pour que la séparation des modes soit possible, que le piéton puisse avoir son cheminement libre d'obstacle et sûr.

Un accent sera mis sur l'agrément de la marche en lien avec l'action 7, avec des aménagements qui intègrent du mobilier de confort (assises avec dossier, éclairage), la lisibilité des parcours piétons, la fraîcheur.

Actions à mener

- Réactualiser la charte d'aménagement de l'espace public :
 - Trottoirs larges de 2 m 50 avec une déclivité limitée sauf impossibilité technique avérée,
 - Les pistes cyclables seront séparées des trottoirs,
 - Veiller à ce que les arceaux à vélo soient implantés hors des itinéraires piétons,
 - Introduire le concept de couloir de circulation piétonne,
 - Éviter les pavés rebondis et avec de trop grands interstices,
- Travailler avec les différentes associations avant la réalisation des grands projets pour intégrer les problématiques de chaque usager.e.

9. Réduire les conflits d'usage de l'espace public

Si la cohabitation piétons-vélos reste peu accidentogène (il y a eu près de 9 fois plus d'accidents piéton/voiture que d'accidents piéton/vélo sur la période 2016-2020), 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 et le développement des engins de déplacement personnel motorisé (EDPM). Assurer une meilleure cohabitation entre cyclistes et piétons là où les concentrations de piétons sont importantes sera aussi profitable aux cyclistes.

La mauvaise ou l'absence de délimitation entre les flux est souvent à l'origine de conflits. Il convient de mieux identifier les flux piétons, cyclistes et motorisés dans les nouveaux aménagements partagés. Le problème est particulièrement présent dans les aires piétonnes. Le Code de la route prévoit que dans une aire piétonne, le piéton est prioritaire. Dans les rues à fortes affluences, et où il n'y a pas d'alternatives performantes pour les cyclistes, la cohabitation est difficile et la règle n'est pas respectée.

Dans les aires piétonnes, une solution acceptable par les cyclistes passera par une démarche cohérente associant la mise en place d'itinéraires cyclables alternatifs, roulants et jalonnés et l'invitation à rouler au pas ou à pousser leur véhicule à certains moments de la journée ou de l'année, accompagnée d'actions ciblées de la police municipale à l'encontre des comportements les plus incivils.

Il sera aussi nécessaire de densifier l'offre de stationnement des vélos à l'entrée des aires piétonnes. Cette offre aura pour vocation d'inviter certains cyclistes à "basculer" en mode piéton. Ces capacités de stationnement seront soit temporaires (fête de la musique, marché de Noël, etc.) soit permanentes avec des services apportés pour capter plus aisément les usager-es (consigne à bagages, contrôle de sécurité, marquage, etc.).

Enfin, la sensibilisation est essentielle pour résorber le déficit d'information actuel.

Actions à mener

- Réaliser une campagne de communication pour sensibiliser les cyclistes.
- Créer un Contournement express cyclable de la Grande-Île.
- Accroître l'offre de stationnement vélo à l'entrée des aires piétonnes.
- Interdire certaines rues du centre-ville aux cyclistes et aux EDPM, à certains moments de la journée, de la semaine ou de l'année, lors des actions événementielles par exemple (en lien avec l'action 11), et après la création du Contournement express cyclable.
- Sensibiliser sur les comportements des automobilistes, cyclistes, piétons et EDPM (avec les associations représentant les automobilistes, cyclistes, piétons, livreur-euses, y compris à vélos).
- Sanctionner par la police municipale le stationnement gênant des véhicules sur les trottoirs et les infractions au code de la route.
- Relancer la demande d'expérimentation d'amendes minorées pour les cyclistes.
- Mener l'expérimentation de nouvelles aires sans voiture avec une séparation des flux piétons et cyclistes.

10. Innover, expérimenter, évaluer

Les expérimentations au Code de la Route représentent pour Strasbourg un moyen complémentaire d'améliorer la sécurité des usager-es les plus fragiles, piétons et cyclistes, par le biais d'un travail avec les instances nationales sur l'évolution de la réglementation. Ces expérimentations constituent d'ailleurs l'une des actions fortes du Code de la Rue de la ville.

De nouveaux essais de signalisation non prévus par l'instruction interministérielle sur la signalisation routière seront conduits avec l'accord et sous le contrôle du Ministère de l'Intérieur, sous couvert d'une dérogation de la Délégation à la Sécurité Routière. Ils sont réalisés en partenariat avec le CEREMA et en concertation avec les associations d'usager-es.

Par ailleurs, la prise en compte des besoins du marcheur et de la marcheuse passe par la connaissance de la pratique dans le milieu urbain. La connaissance des volumes de flux piétons et des enquêtes qualitatives permettront d'appréhender les problématiques du piéton, d'évaluer les expérimentations et les nouveaux aménagements réalisés dans le cadre du Plan piéton.

Actions à mener

- Collecter et analyser les données de flux piétons (comptages, enquêtes, etc.), en lien avec l'ADEUS, et utiliser le big data pour mieux connaître la pratique de la marche à Strasbourg et en particulier des visiteur-euses.
- Évaluer la pratique de la marche selon le genre (H/F) dans la ville, où est-ce que chacune se déplace dans l'espace public, à quelles heures.
- Conduire de nouvelles expérimentations spécifiques à la marche :
 - Nouveaux coffrets décompteurs piéton aux feux (clignotant, rouge et vert piéton),
 - Traitement innovant de certains carrefours (traversée diagonale,

traversée simultanée dans toutes les directions de type «Oxford Circus» à Londres),

- Suppression de feux tricolores quand ceux-ci ne sont pas nécessaires sur les voies dessertes.

- Expérimentation d'aménagements pour toutes sur les magistrales.

- Communiquer sur les innovations et leurs évaluations avec le public.

11. Communiquer positivement, créer des événements fédérateurs, favoriser la participation citoyenne en lien avec Strasbourg capitale européenne

Le·a·marcheur·euse est placé·e en interaction intime avec son environnement, et des facteurs tels que la qualité du cadre bâti et des espaces, le bruit ou la qualité de l'air jouent sur les comportements. Favoriser la marche passe donc nécessairement par la possibilité d'expérimenter des expériences sensorielles positives et de vivre les multiples usages de la ville, les rencontres, les loisirs, la consommation, la culture ou encore la détente.

La collectivité organisera des événements invitant à la découverte et à la pratique pédestre, dès 2021. Elle réalisera également des campagnes de communication mettant en valeur la marche et ses effets positifs, puis sensibilisant les autres usager·es sur la cohabitation avec les piétons.

Elle communiquera sur l'efficacité de la marche par l'affichage de la ville en « temps piétons » et, en lien avec la CTS, pour encourager le remplacement de l'usage des transports en commun par la marche pour des trajets très courts.

Actions à mener

- Organiser une journée annuelle festive réservée aux modes actifs et aux transports en commun. En 2024, le thème sera « Bouge pour ta santé » à l'occasion des Jeux Olympiques et Paralympiques.
- Fermer temporairement des rues tout au long de l'année, dans tous les quartiers, en concertation avec les citoyen·nes. Les fermetures pourront permettre d'implanter des terrasses éphémères sur les zones piétonnisées conformément au règlement d'occupation de l'espace public.
- Aménager, matérialiser et valoriser des parcours touristiques et commerçants pour découvrir et utiliser la ville à pied, en concertation avec les associations de commerçant·es et l'Office du Tourisme. Par exemple, des parcours des lieux de culte, des sites industriels, du quartier européen ou valorisant le patrimoine dans les quartiers.
- Équiper les abris bus de cartes piétonnes, réactualisées tous les trois ans, affichant des informations telles que les temps de parcours piéton, les toilettes publiques, les sites d'intérêts.
- Valoriser les vita-boucles existantes et compléter l'offre par des aménagements sportifs gratuits en plein air et un espace dédié à la course ou à la marche sportive dans l'espace public, par exemple avec des bornes de distances pour évaluer sa condition physique à la promenade Dusuzeau.
- Lancer régulièrement des campagnes d'information et de sensibilisation pour :
 - promouvoir l'image de la marche et souligner ses aspects positifs, notamment avec la CTS ;

- sensibiliser et apprendre la cohabitation entre modes de déplacement ;
 - la santé et les bienfaits de la marche ;
 - campagne « la rue est à tou-tes ».
- Suivre la mise en œuvre du Plan piéton dans le cadre des conférences annuelles citoyennes autour de la mobilité réunissant notamment les associations représentant les usager-es des modes actifs, les automobilistes et les personnes à mobilité réduite, en lien avec les instances de la participation citoyenne.

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 l'Eurométropole 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 onze points de son plan piéton intitulé "Une ville à pied, plus agréable et accessible" seront considérés comme la référence dans toutes les opérations de voirie et d'urbanisme à venir,

autorise

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

**Adopté le 3 mai 2021
par le Conseil Municipal de la Ville de Strasbourg**

**Rendu exécutoire après
transmission au Contrôle de Légalité préfectoral Le 10 mai 2021
(Accusé de réception N°067-216704825-20210503-130207-DE-1-1)**

et affichage au Centre Administratif le 10/05/21