

Comment réaliser un plan piétons pour une ville ?

# Le Plan Piétons de la Ville de Strasbourg

Colloque « Le Piéton au cœur de la ville » Strasbourg, le 17 octobre 2013

## Pourquoi un Plan Piétons ?

Les chiffres-clés de la marche

Forces et faiblesses des territoires

Le plan d'actions

# Pourquoi un Plan Piétons ?

- Le Piéton, dans l'angle mort de la mobilité
- Une approche en rang dispersé
- Etablir un état des lieux partagés
- Construire un véritable plan d'actions : philosophie, objectifs, actions
- Flécher des investissements spécifiques pour les piétons !
- Pour rattraper, les lacunes du passé

Pourquoi un Plan Piétons ?

**Les chiffres-clés de la marche**

Forces et faiblesses des territoires

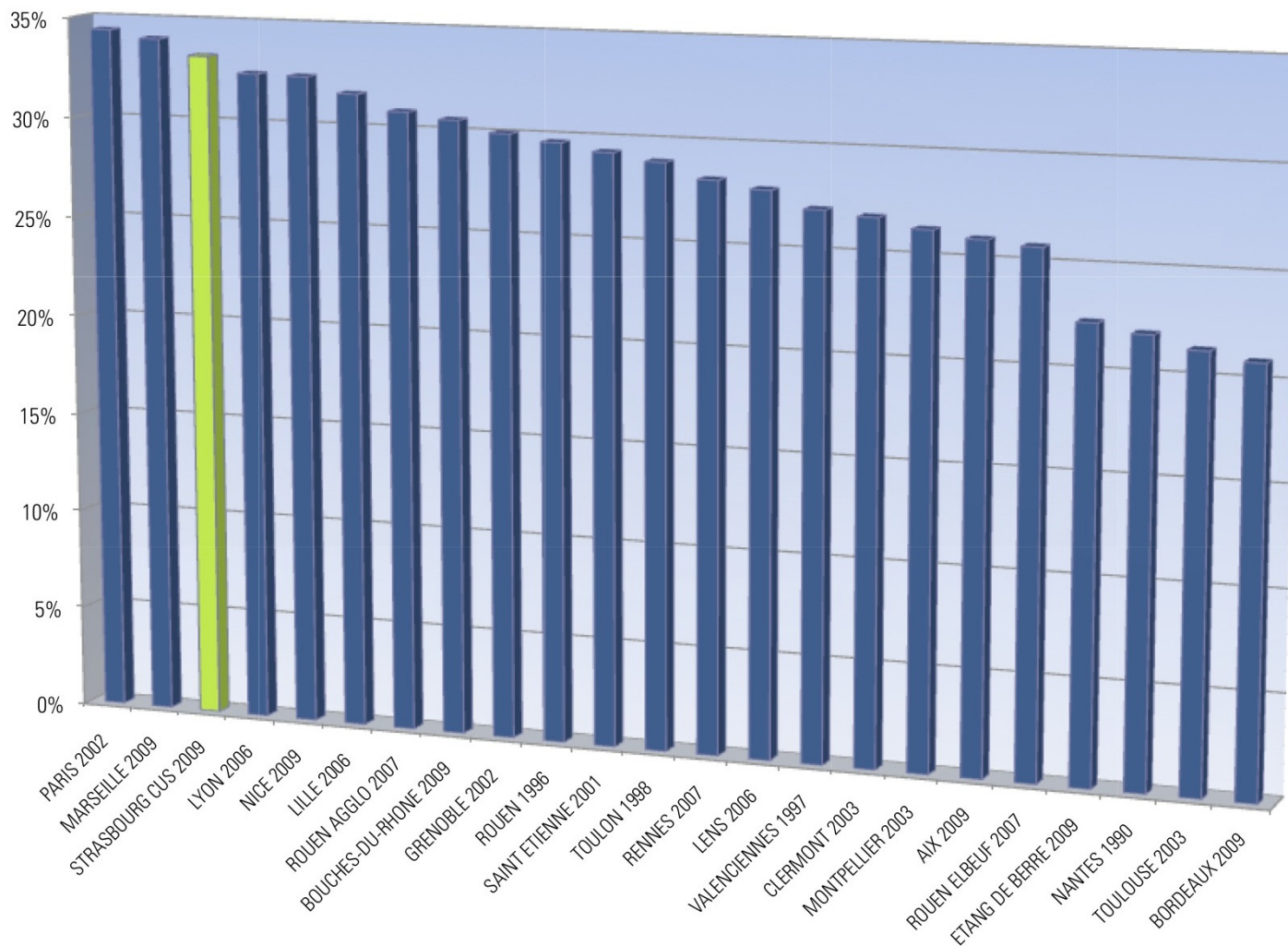
Le plan d'actions

# Strasbourg, une ville qui 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.

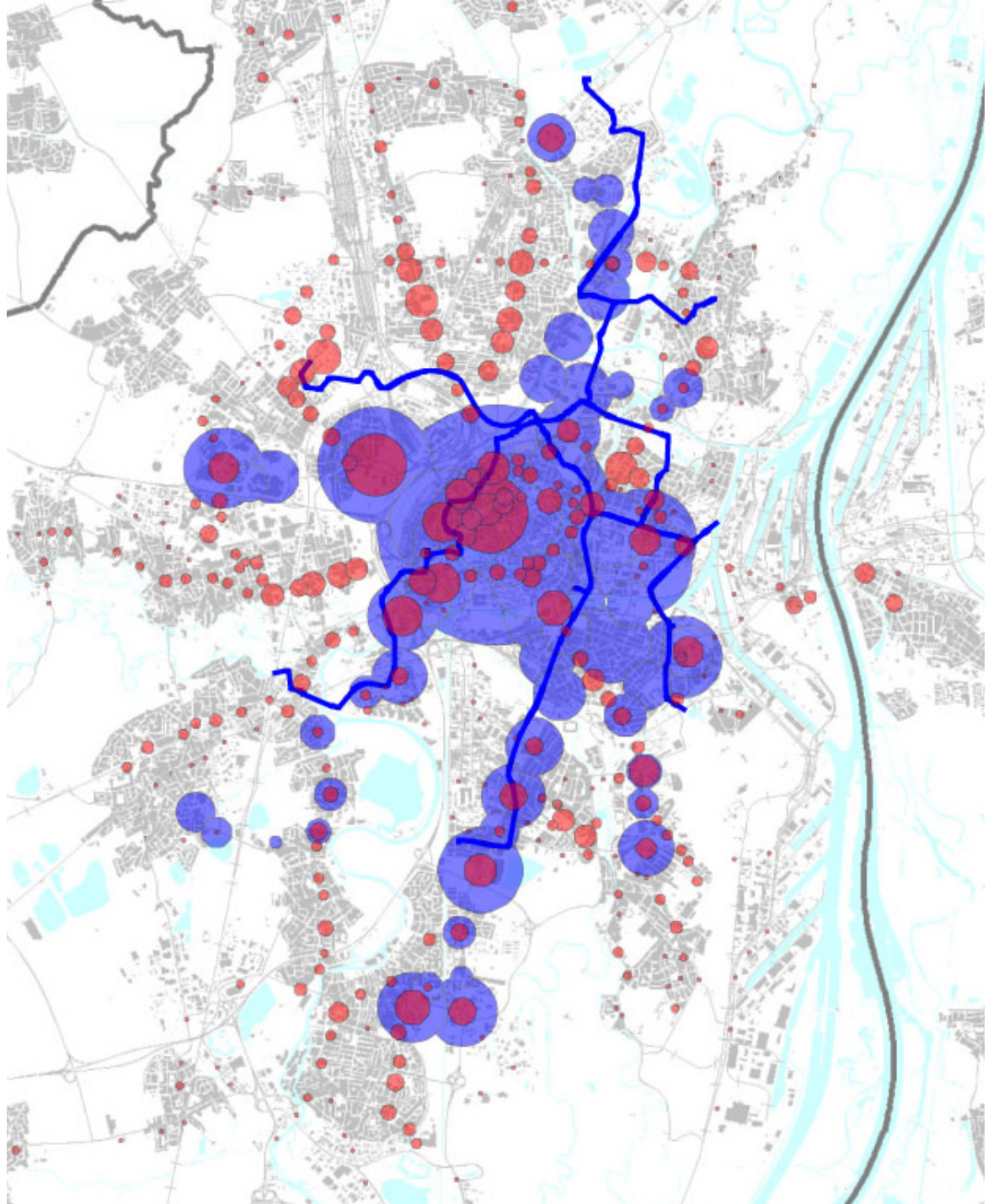
532'000 déplacements par jour sont effectués exclusivement à pied dans l'agglomération.



# 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)*

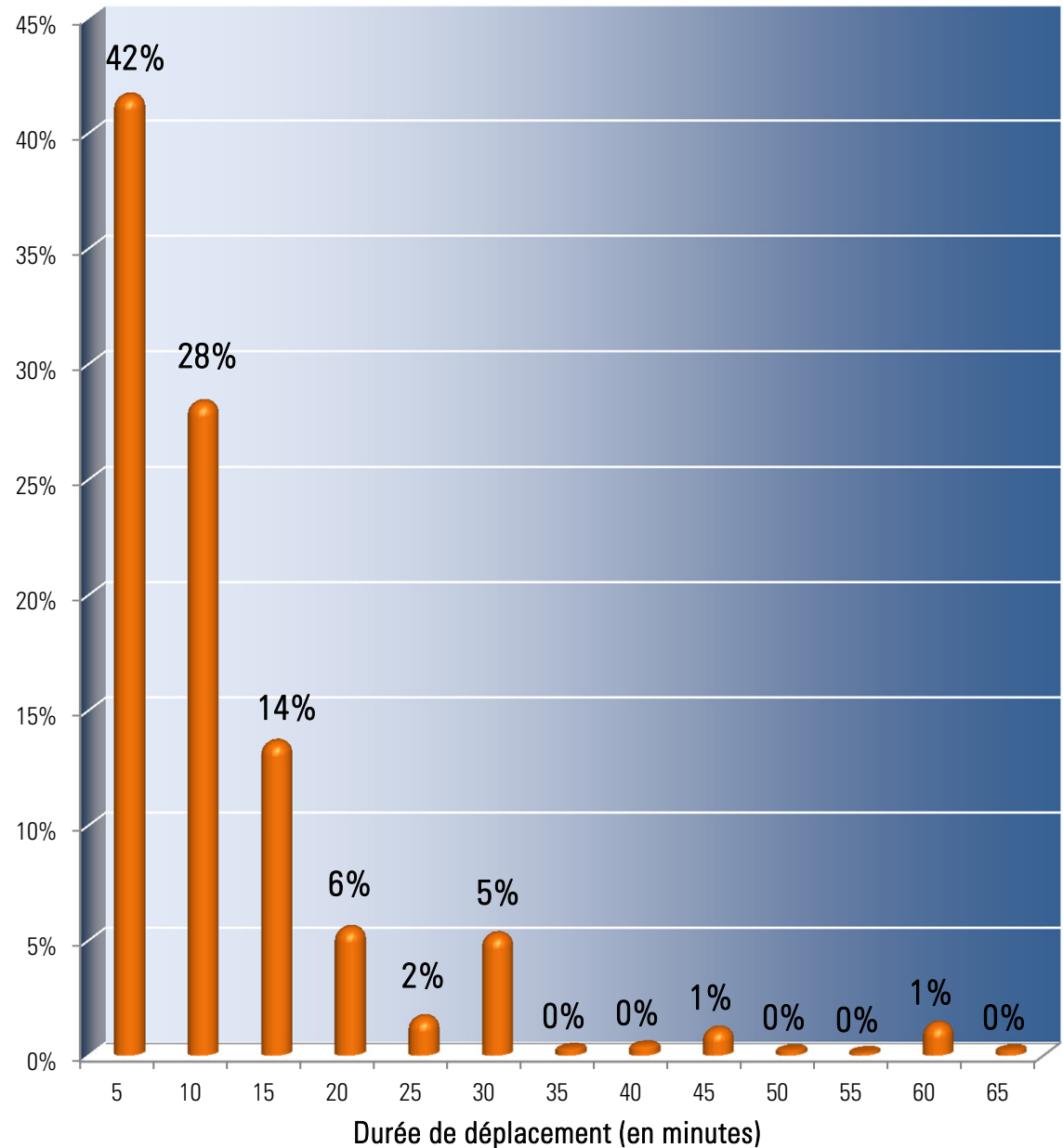


# 800 m : la distance médiane parcourue à pied (en 10')

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

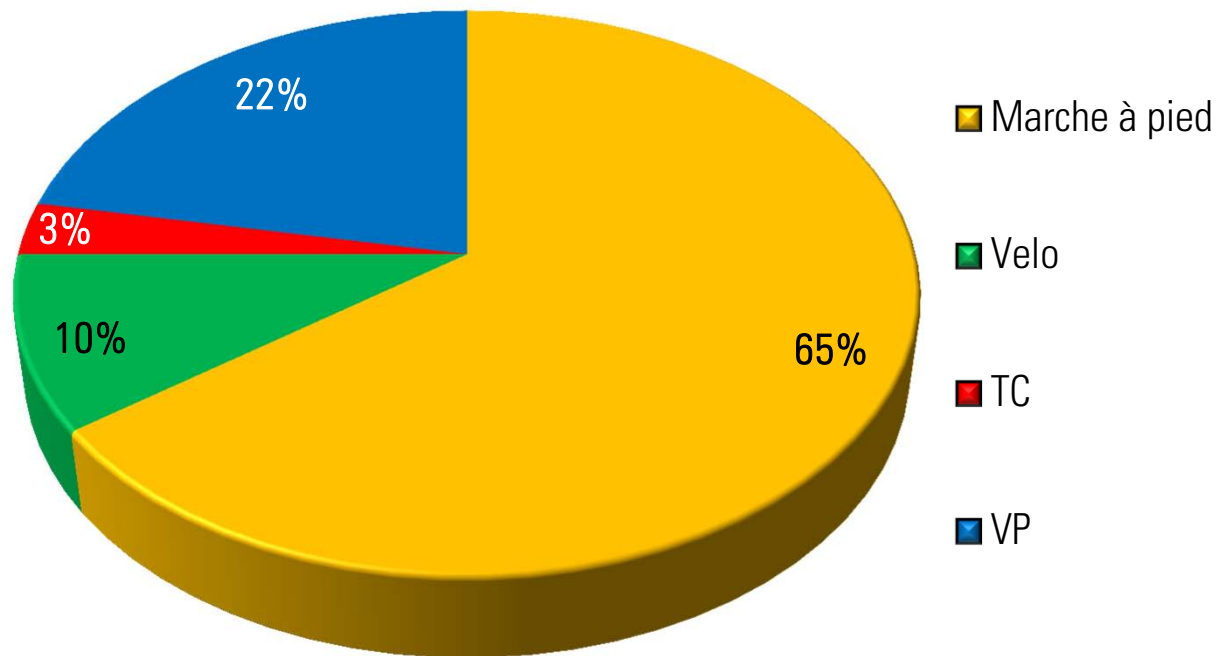
Un déplacement sur quatre dure entre 10' et 30' soit environ 2,5 km

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



Encore un quart de déplacements courts (moins de 1 km) sont effectués en voiture

Sur 100 déplacements de moins de 1 km sur la CUS ...  
Source: EMD 2009 - ADEUS

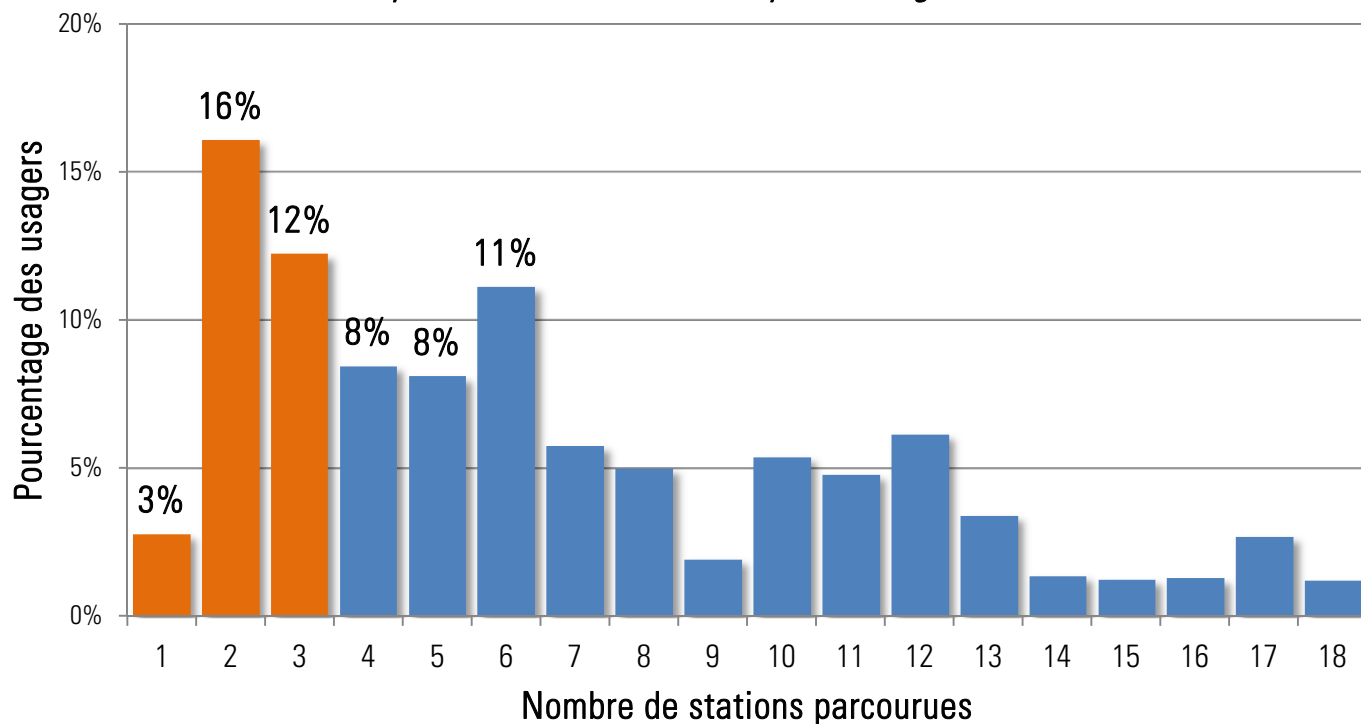




Un tiers des usagers du réseau CTS prennent le bus pour moins de trois arrêts

Nombre d'arrêts parcourus pour les trajets CTS : 30 % des déplacements font moins d'un kilomètre

source: RR&A, enquêtes OD CTS 2007-2009 pour les lignes 7,14,19,27,40



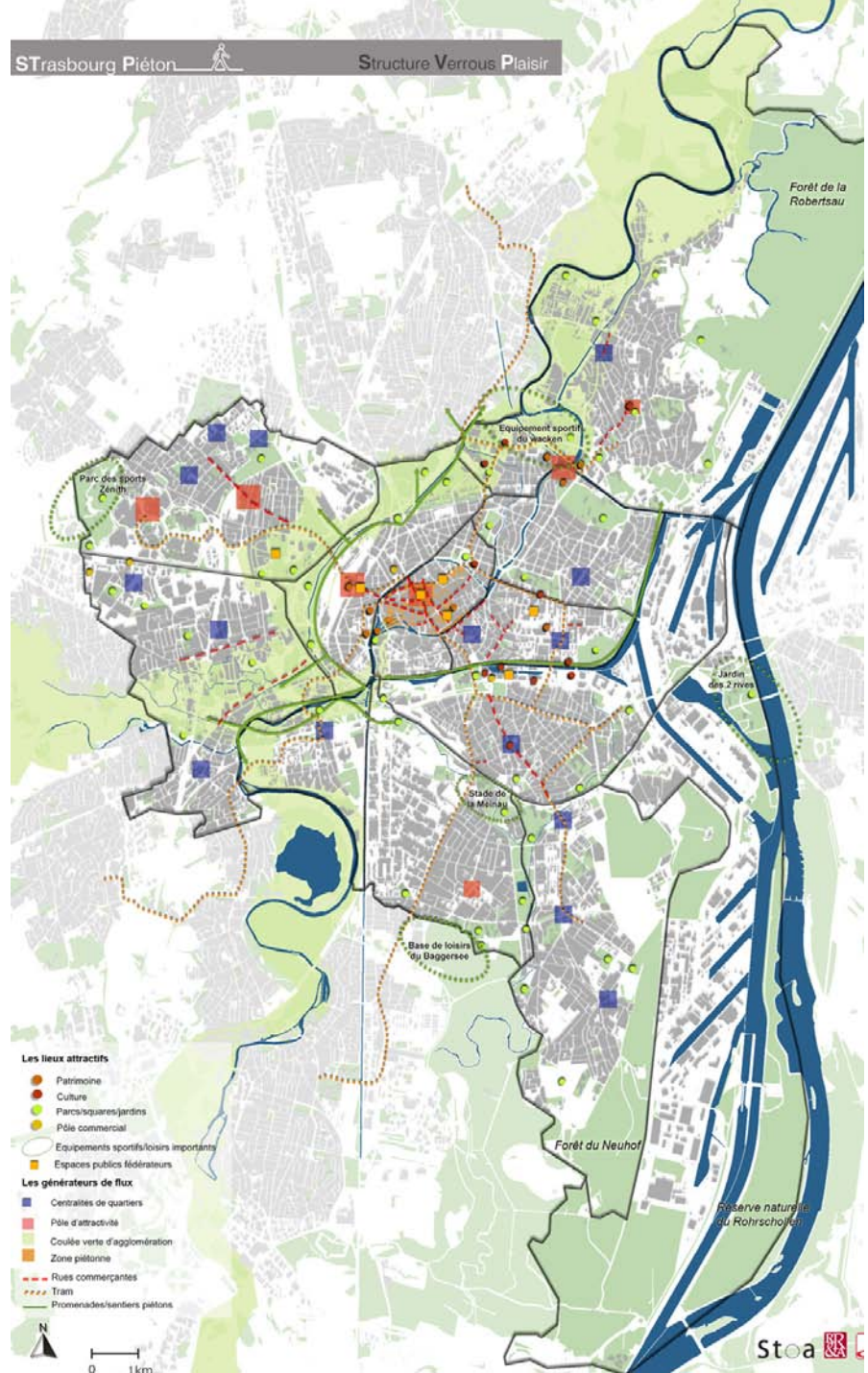
Pourquoi un Plan Piétons ?

Les chiffres-clés de la marche

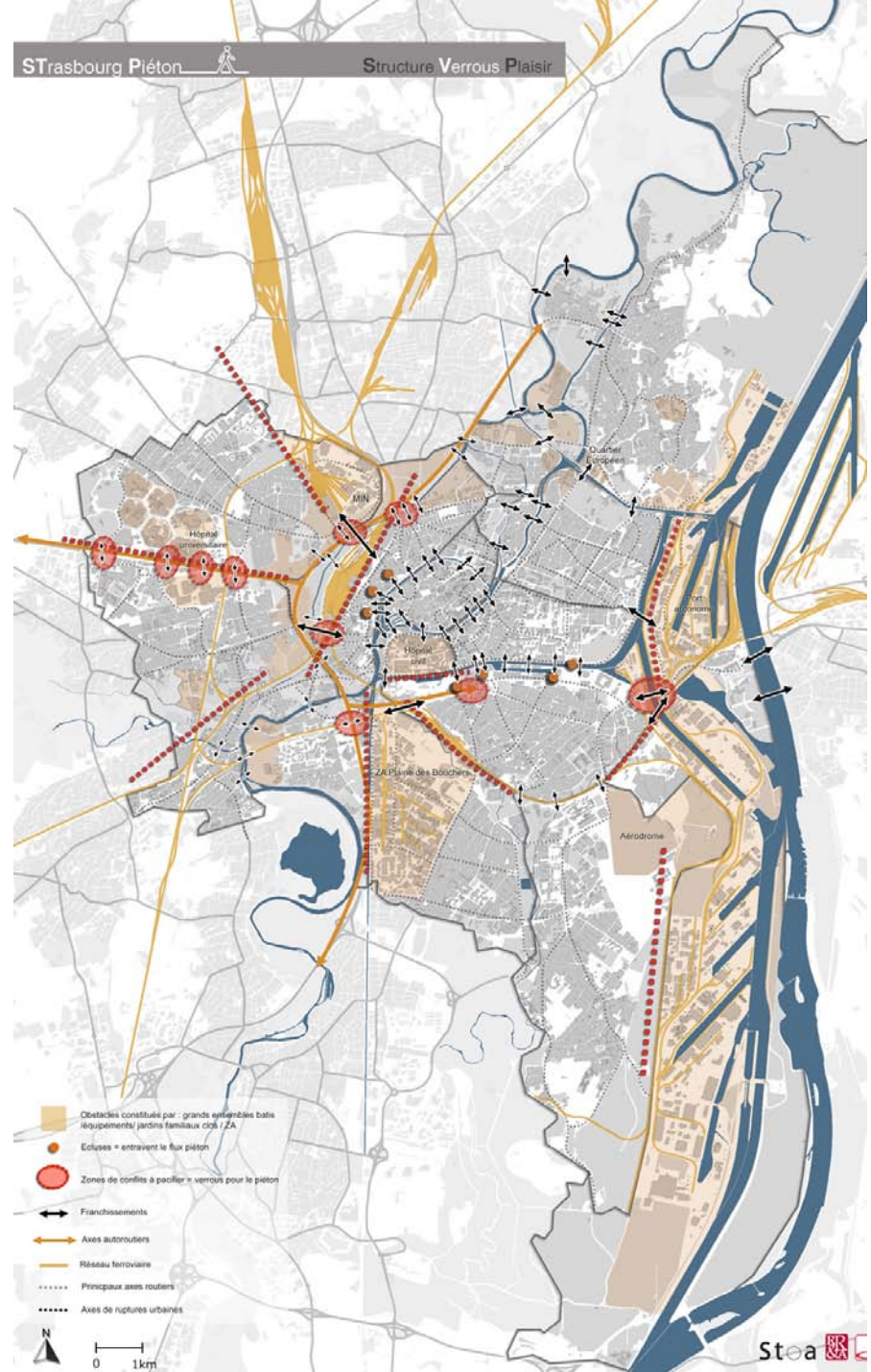
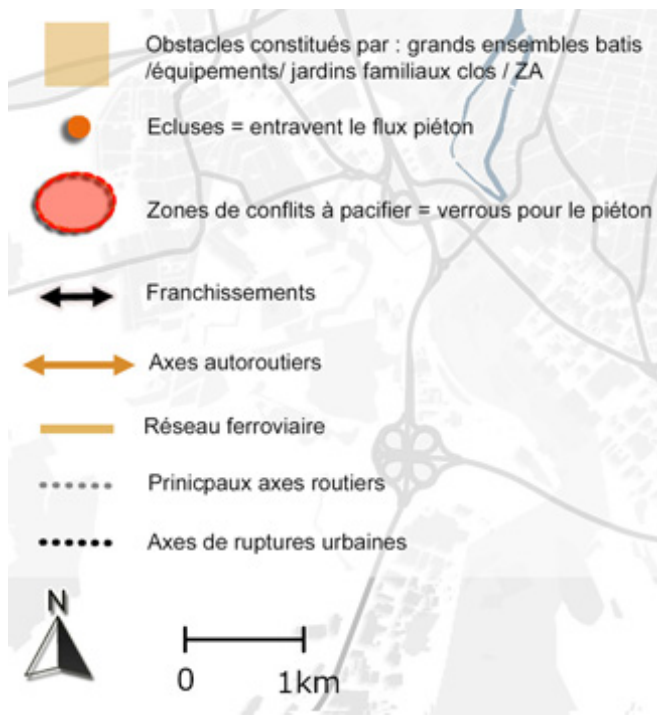
**Forces et faiblesses des territoires**

Le plan d'actions

# Les plaisirs de la marche

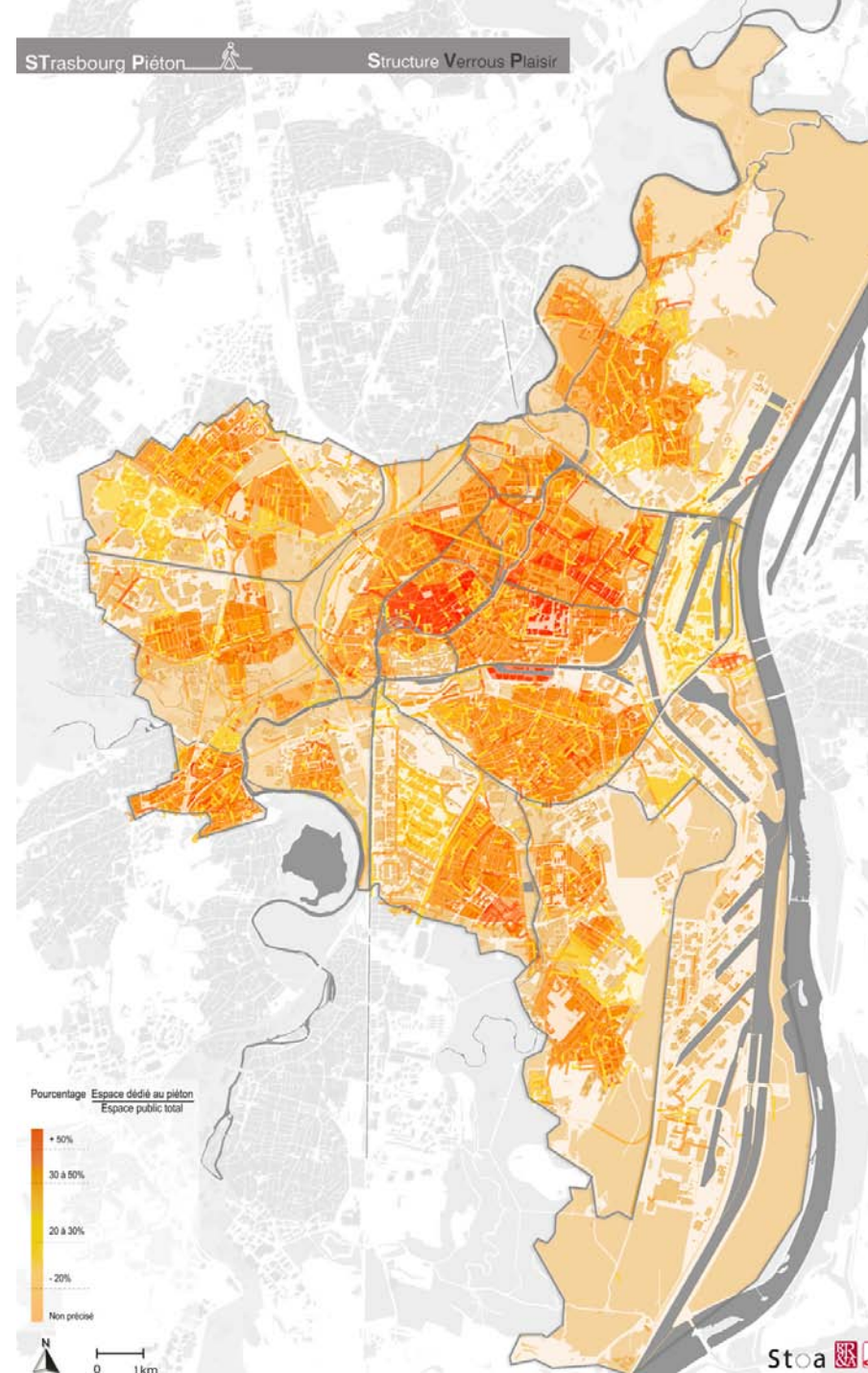
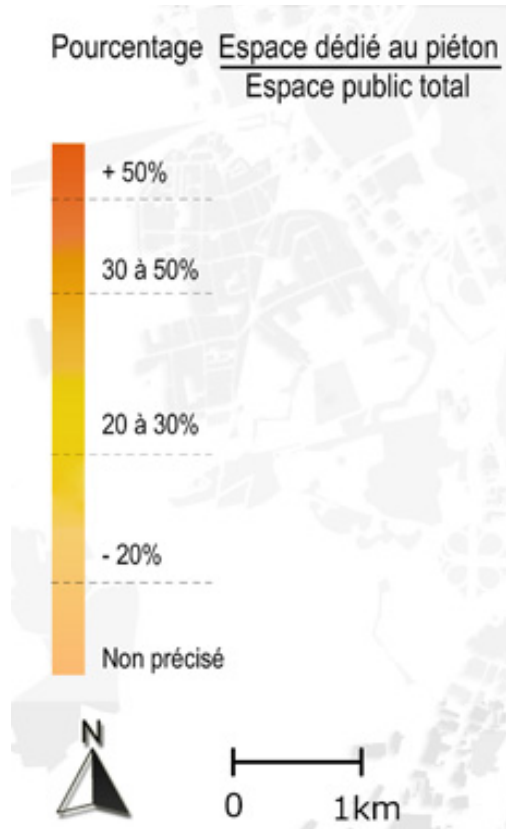


# Les coupures pour la circulation piétonne

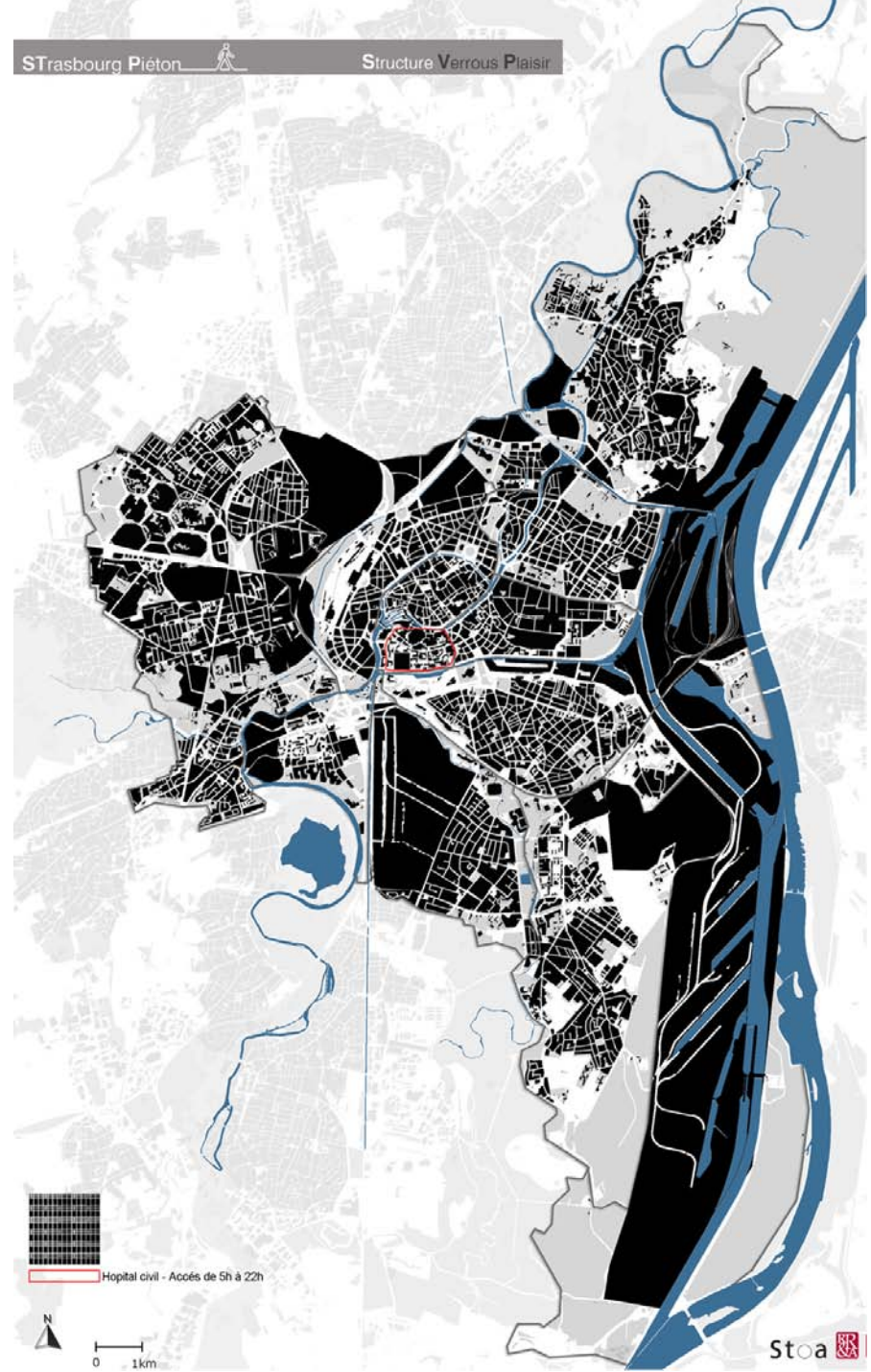
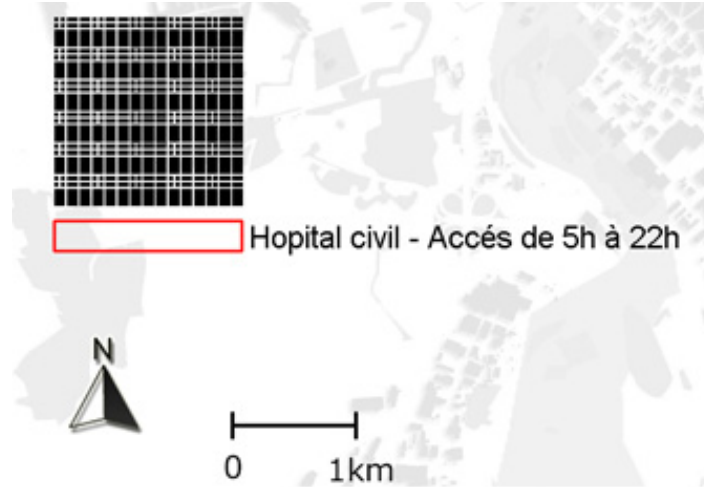




# La surface dédiée aux piétons sur l'espace public



# La structure du maillage de voirie publique





# Strasbourg : une ville archipel ?



Pourquoi un Plan Piétons ?

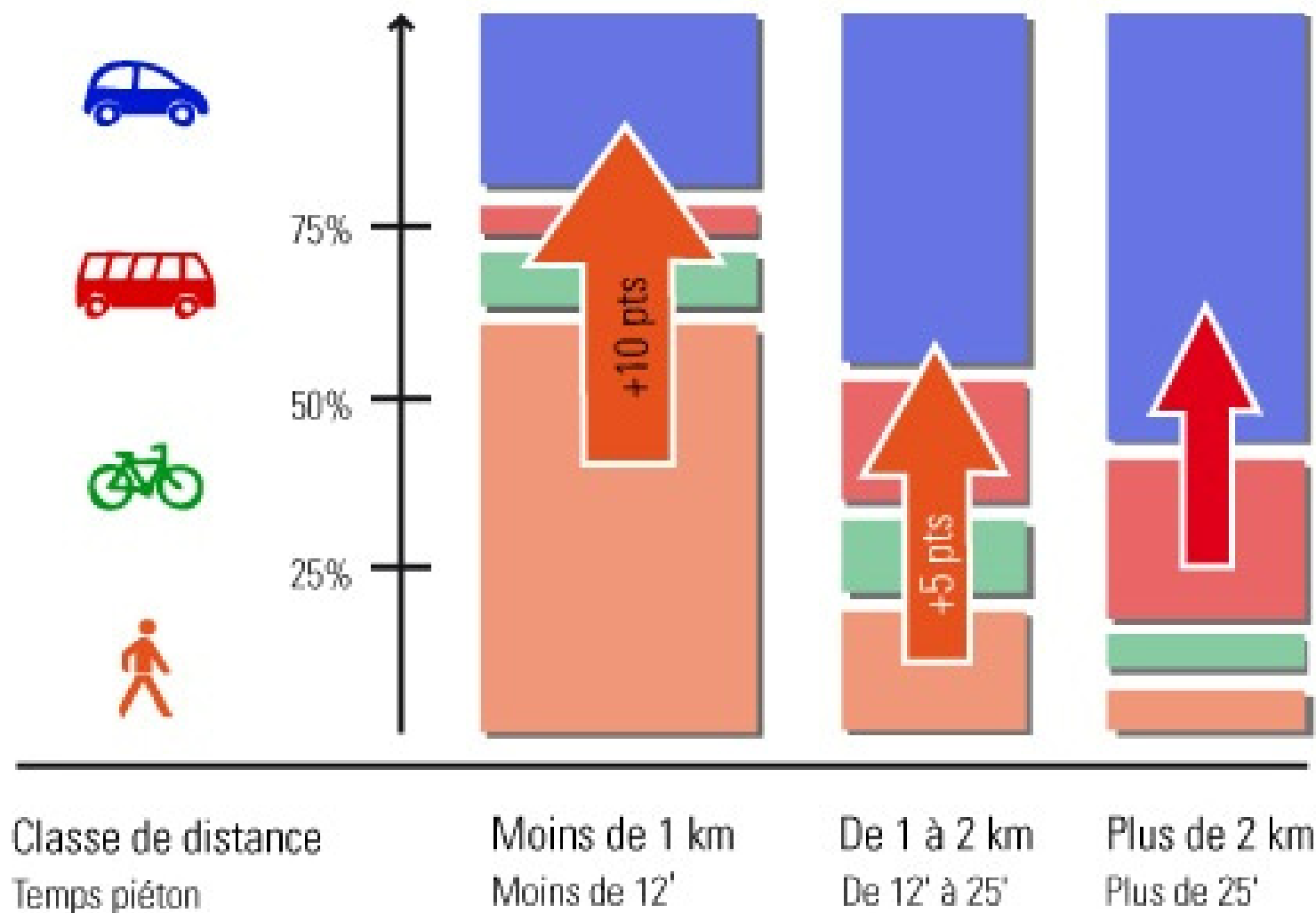
Les chiffres-clés de la marche

Forces et faiblesses des territoires

**Le plan d'actions**



# Les ambitions en termes de part modale



## Faire redécouvrir le plaisir de la marche à pied

**ACTION 1** Promouvoir la marche

## Renforcer la place accordée au piéton dans l'espace-rue

**ACTION 2** Accorder plus de place aux piétons

**ACTION 3** Désamorcer le conflit piétons - vélos

## (Re-)constituer une trame urbaine de voies publiques favorables à la marche à pied

**ACTION 4** Utiliser les documents d'urbanisme pour améliorer la perméabilité piétonne du territoire

## Augmenter le rayon d'action des transports publics

**ACTION 5** Instaurer le « 1% piétons » à l'occasion des projets de TCSP

## Encourager la marche à pied pour les déplacements domicile-école

**ACTION 6** Généraliser la démarche de piedibus dans les écoles de la Ville de Strasbourg

## Résorber les discontinuités des cheminements

**ACTION 7** Renforcer la perméabilité piétonne des "axes 50"

**ACTION 8** Mieux traiter les carrefours pour le piéton

**ACTION 9** Réaliser de nouveaux ouvrages d'arts stratégiques

**ACTION 10** Traiter et planifier les ouvrages d'art stratégiques du réseau piétonnier

## Action 1

# Promouvoir la marche

- organiser des actions événementielles et partenariales (écoles d'art) de promotion de la marche
- communiquer sur les temps de déplacement à pied entre les principaux pôles de la ville

Eduard Cehovin and Tanja Devetak,  
Ljubljana, 2007



## Action 2

# Accorder plus de place aux piétons

Dans la nouvelle charte d'aménagement des espaces publics, viser un minimum de 50% de l'espace-rue pour les piétons\*

<b>Espaces rattachés aux piétons</b>	Trottoirs, aires piétonnes, zones de rencontre, pistes cyclables / voies vertes
<b>Espaces rattachés à la chaussée</b>	Bandes cyclables, stationnement VP
<b>Espaces non comptabilisés dans le calcul</b>	Couloirs bus, plateformes tram

## Action 3

# Désamorcer le conflit piétons - vélos

Dans la nouvelle charte d'aménagement des espaces publics et en lien avec la démarche « Code de la rue » :

- réserver les pistes (et bandes) cyclables aux axes à 50km/h
- dans les zones 30, (re)placer le cycliste sur la chaussée
- dans les aires piétonnes tolérer le vélo (cas général), sans exclure les solutions alternatives pour les rues à très forte densité de piétons (cf. exemple ci-dessous)

Conditions empiriques d'ouverture des zones piétonnes aux vélos aux Pays-Bas :



## Action 4

# Utiliser les documents d'urbanisme pour améliorer la perméabilité piétonne du territoire

Dans le PLU :

- suppression, pour les piétons, des voies en impasse;
- inscription d'emplacements réservés pour la réalisation de cheminements manquants

Dans les ZAC :

Intégrer au bilan financier la réalisation d'éventuels franchissements



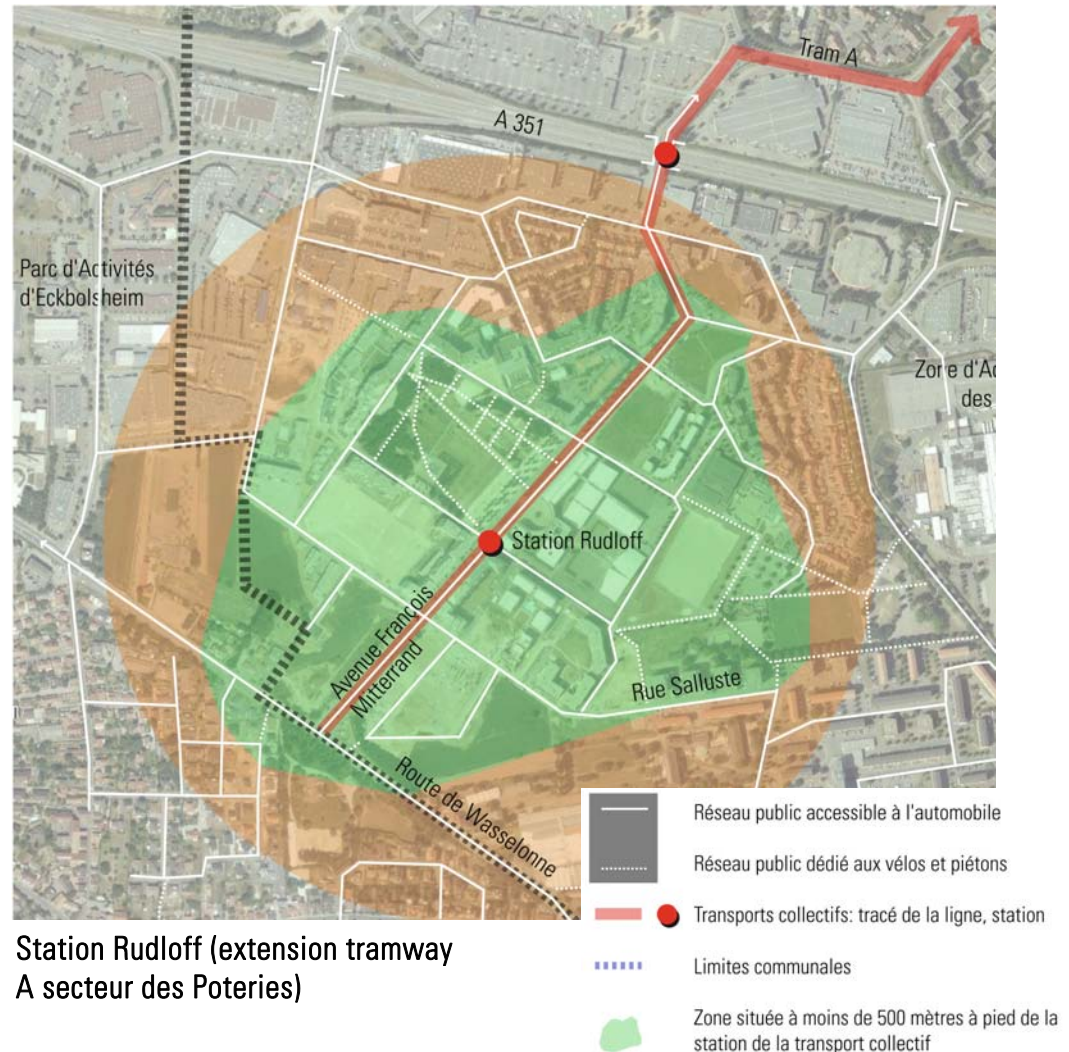
Freiburg in Brisgau, 2009

Crédit photo : RR&A

## Action 5

# Instaurer le « 1% piétons » à l'occasion des projets de TCSP

Réserver 1% du budget des grands projets transports collectifs pour l'amélioration de la desserte piétonne dans un périmètre d'intervention élargi de 500m autour des stations.



## Action 6

# Généraliser la démarche de piédibus dans les écoles de la Ville de Strasbourg

Mettre en œuvre et pérenniser des lignes de piédibus dans l'ensemble des écoles publiques maternelles et primaires de la ville de Strasbourg à horizon 2015 :

- étude de cadrage préalable
- assistance matérielle et organisationnelle des établissements
- animation (ou délégation de l'animation à une structure externe)
- coordination de la démarche avec les opérations de sécurisation des abords d'école (démarche en cours)

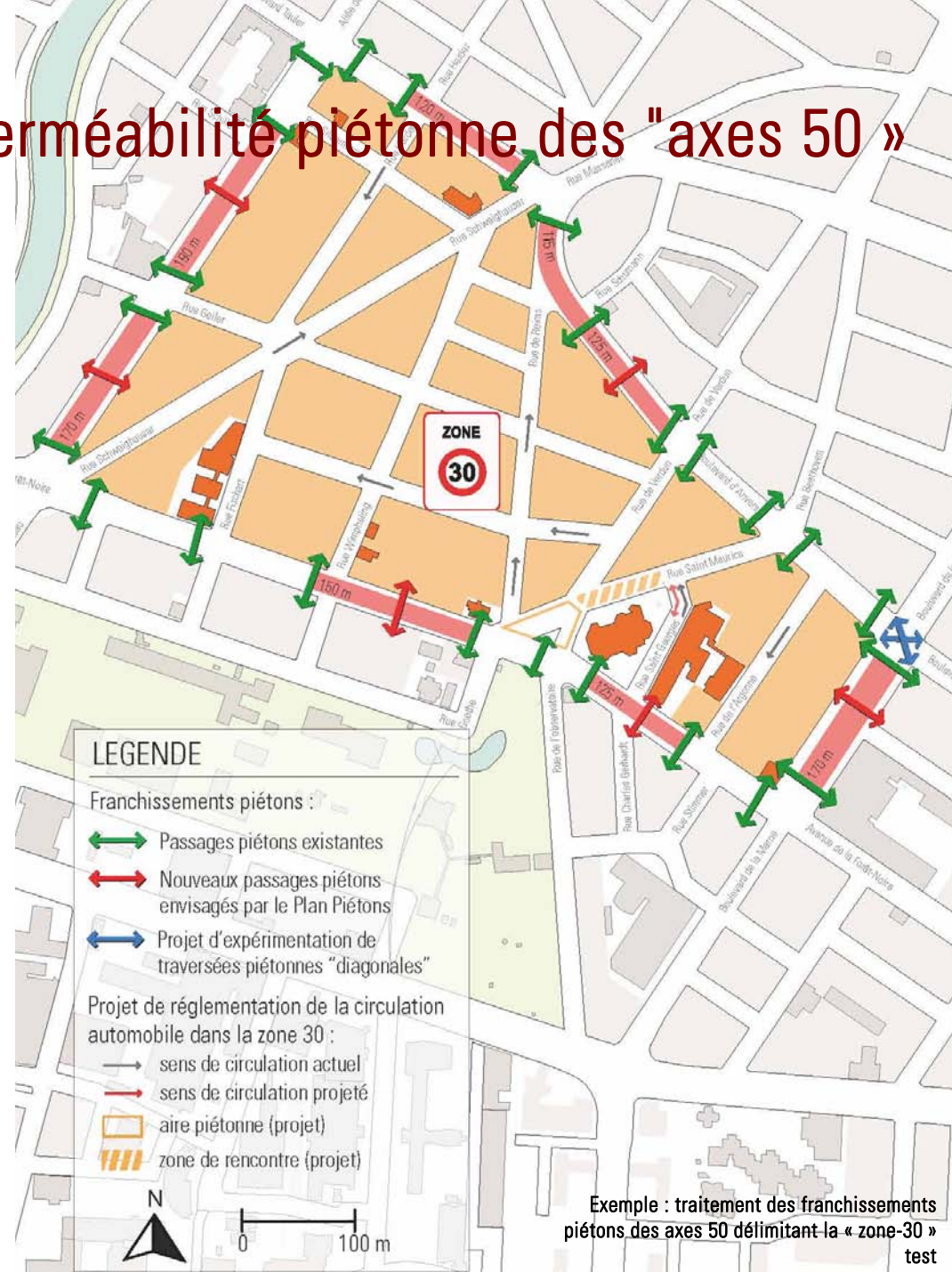


# Action 7

## Renforcer la perméabilité piétonne des "axes 50 »

Dans le cadre du déploiement des zones 30, assurer une bonne perméabilité piétonne des « axes 50 » délimitant ces zones :

- matérialiser de nouveaux passages piétons pour tendre vers un intervalle « idéal » de 100m environ
- faire un effort particulier d'amélioration de la sécurité et de l'accessibilité des passages piétons les plus stratégiques



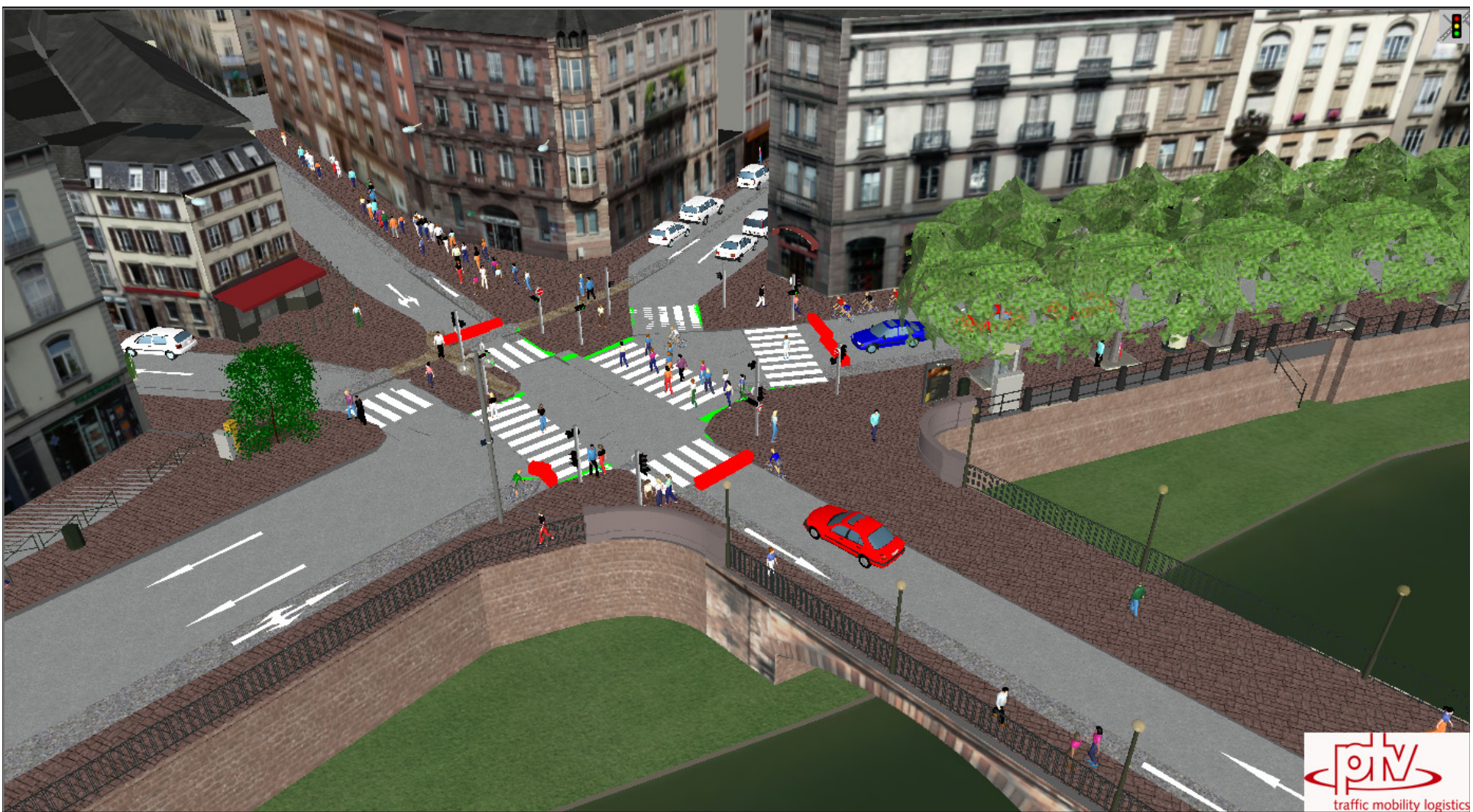
## Action 8

# Mieux traiter les carrefours pour le piéton

Améliorer le franchissement piétonnier des carrefours en jouant sur :

- l'adaptation de la régulation des feux pour réduire les temps d'attente des piétons
- des traitements innovants pour certains nœuds complexes :
  - zone de rencontre,
  - feux avec phases spécifiques piétonnes, traversées en diagonale

# Le carrefour pont Kuss et quai Saint-Jean : aménagement de voirie et optimisation de la régulation

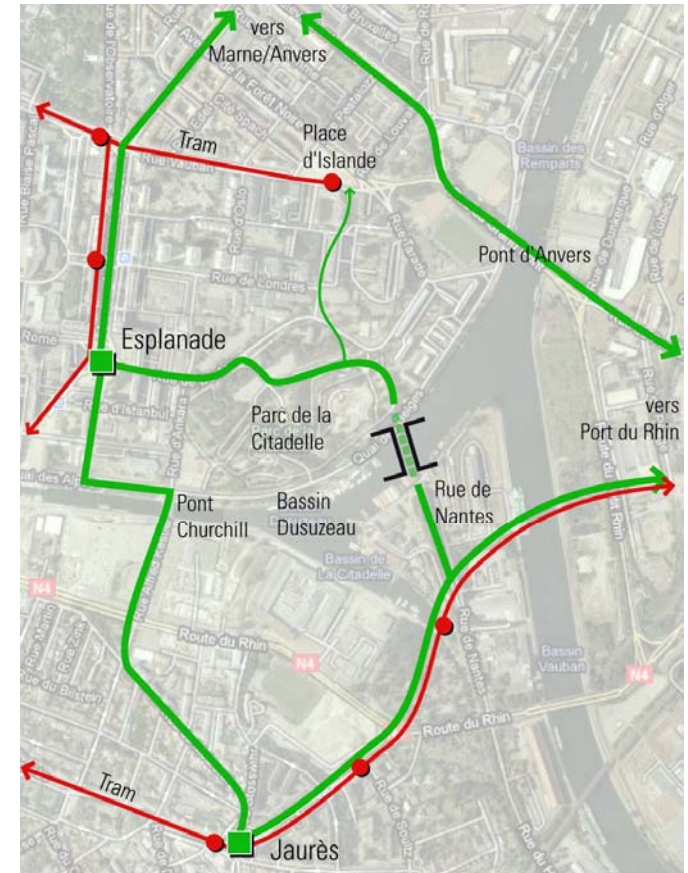


## Action 9

# Traiter et planifier les ouvrages d'art stratégiques du réseau piétonnier

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
- en inscrivant, dans les projets urbains, la réalisation de nouveaux ouvrages



LEGENDE

- Centralités
- H Franchissement à traiter
- Station tramway
- Liaison piétonne magistrale
- Liaison piétonne secondaire
- Liaison tramway

Parmi les ouvrages d'art identifiés figure le franchissement du bassin Dusuzeau, l'ancien « pont de Nantes »

## Action 10

# Créer un réseau piétonnier magistral reliant les centralités de quartier

Ce réseau « vitrine » sera conçu :

- comme un support de communication en faveur de la marche à pied
- comme un réseau référence déclinant dans ses aménagements la philosophie du plan piéton (50% d'espace pour les piétons, traitement des nœuds, des franchissements, etc.)

Itinéraire test 2011-2012 : Gare centrale – Neudorf marché

# Réseau piéton magistral: principe

