

Capitale
européenne

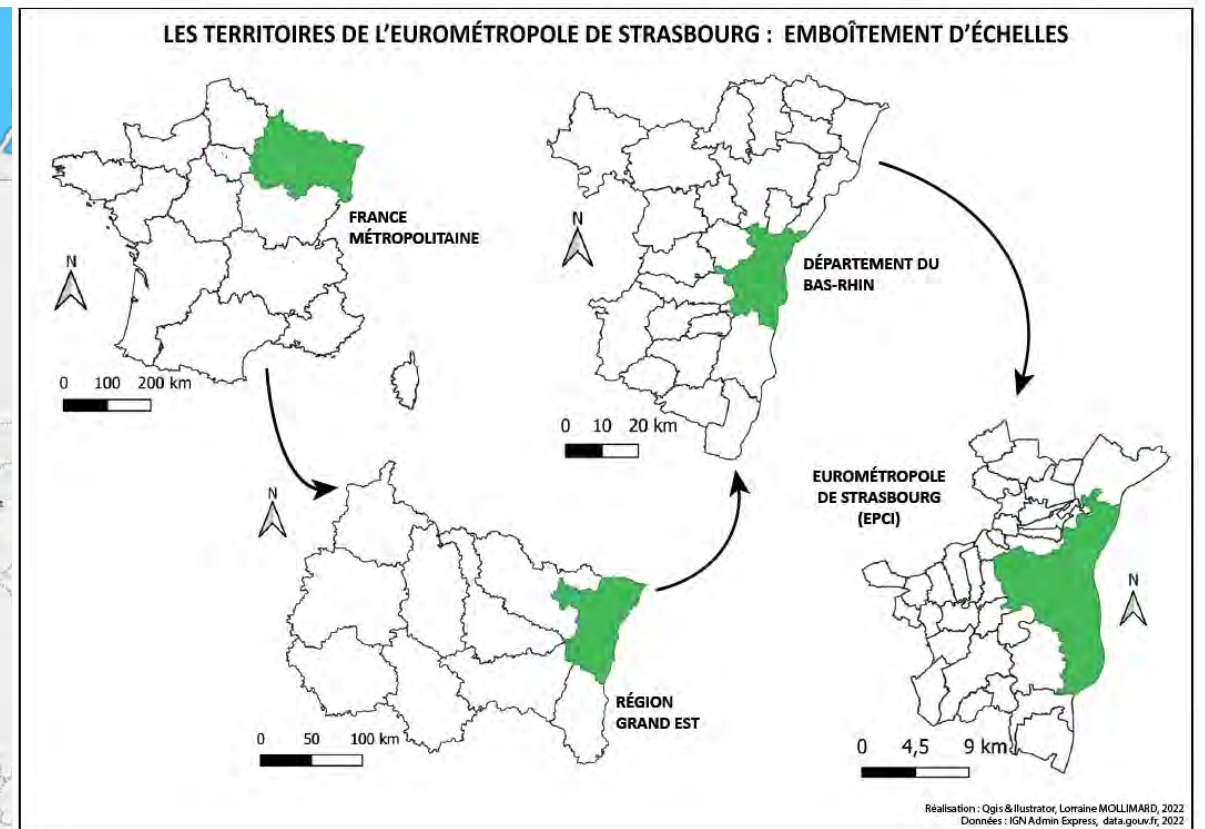
Strasbourg.eu
eurométropole

**Plan piéton de la ville de Strasbourg: Transformer la ville au
bénéfice des piétons**

*Présentation au sommet « Piétonnes et piétons avant tout » organisé par Piétons Québec
17 octobre 2023, Drummondville*

1. Présentation du territoire
2. Les politiques des mobilités à Strasbourg
3. Les modes actifs à Strasbourg
4. La place du piéton à Strasbourg
5. Bilan des actions

Présentation du territoire



Eurométropole de Strasbourg:

- 33 communes
- 500 000 habitants
- 337,6 km²

Ville de Strasbourg

- 290 106 habitants
- 78,3 km²
- Plus de 50 000 étudiants

Les politiques de mobilité à Strasbourg

Enjeux, objectifs, déclinaisons thématiques et territoriales



Environnement et santé publique

- Baisse des émissions de gaz à effet de serre
- Réduction de la pollution locale et du bruit
- Réduction de l'occupation des espaces par les véhicules motorisés
- Réduction de l'accidentologie



Qualité de vie

- Qualité des espaces publics (urbanité, cohabitation des fonctions de mobilité avec les autres fonctions de l'espace public)
- Nature en ville



Accessibilité

- Droit à la mobilité pour tou.te.s
- Facilité d'accès (densité et vitesse) et prédictibilité pour les habitants/entreprises/visiteurs



Territoire et gouvernance

- Équilibres internes (ville centre et périphérie)
- Équilibre métropole - réseau de villes et milieu périurbain
- Articulation des différentes échelles : gouvernance, contractualisations et financement

Réduction du nombre et de la distance des déplacements

Mixité fonctionnelle, compacité, « ville du ¼ d'heure »,

Intégration de règles d'urbanisme en faveur des piétons dans les documents de planification

Choix des modes de transport les plus pertinents et les moins impactant

Transfert modal vers TC transport en commun, vélo, marche

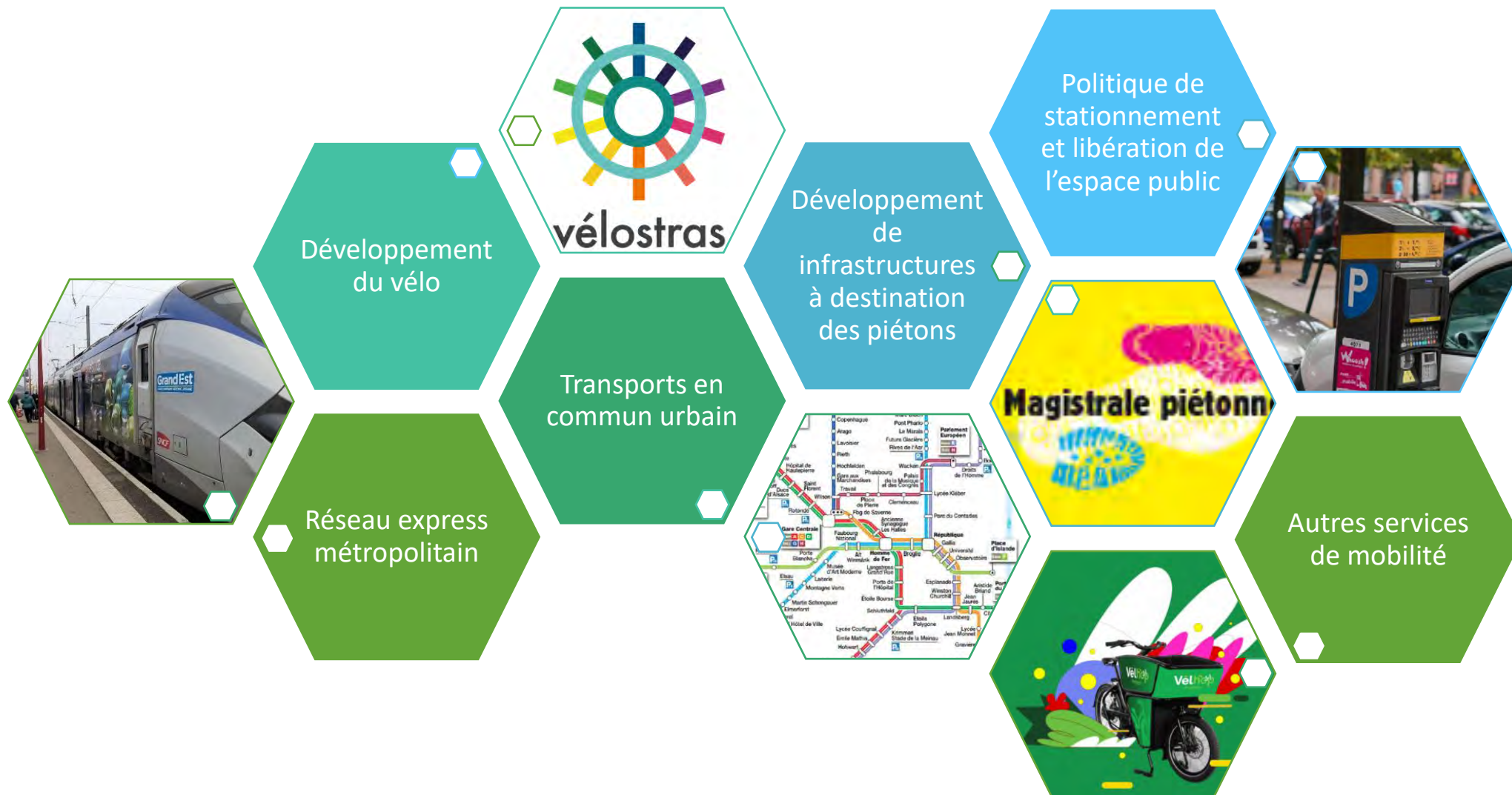
Autres usages de la voiture : covoiturage, autopartage

Réduction unitaire des émissions des véhicules

Véhicules plus légers, adaptés au besoin

Véhicules plus récents : normes Euro

Motorisations alternatives : électriques, Gaz naturel, hydrogène, agrocarburants...



Centre-ville de Strasbourg:

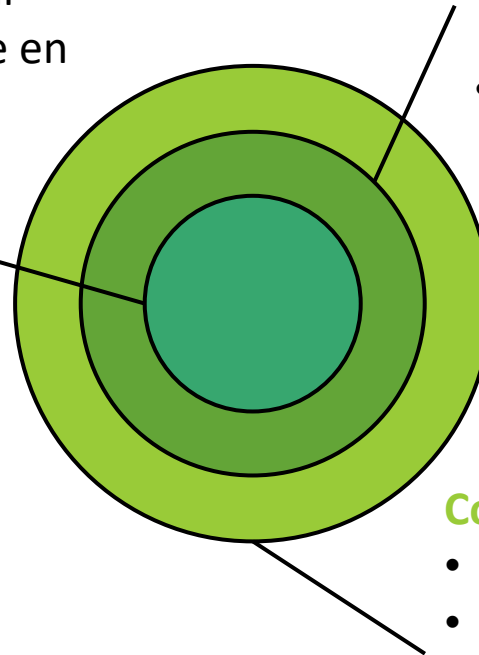
- Réduire les conflits d'usage
- Transformer les espaces publics
- Déployer les effets de centralité en misant sur l'accessibilité des modes alternatifs et la mise en valeur des atouts spécifiques

Communes de première couronne:

- Réduire le trafic sur les radiales au bénéfice des centralités secondaires de l'agglomération,
- Développer les alternatives : transports en commun en site propre, BHNS ou Vélostras
- Accompagner les changements de comportements: VAE, autopartage, multimodalité

Communes de seconde couronne:

- Développer les alternatives : bus
- Accompagner les changements de comportements: VAE, autopartage
- Favoriser le report modal avec l'aménagement de pôles d'échanges multimodaux



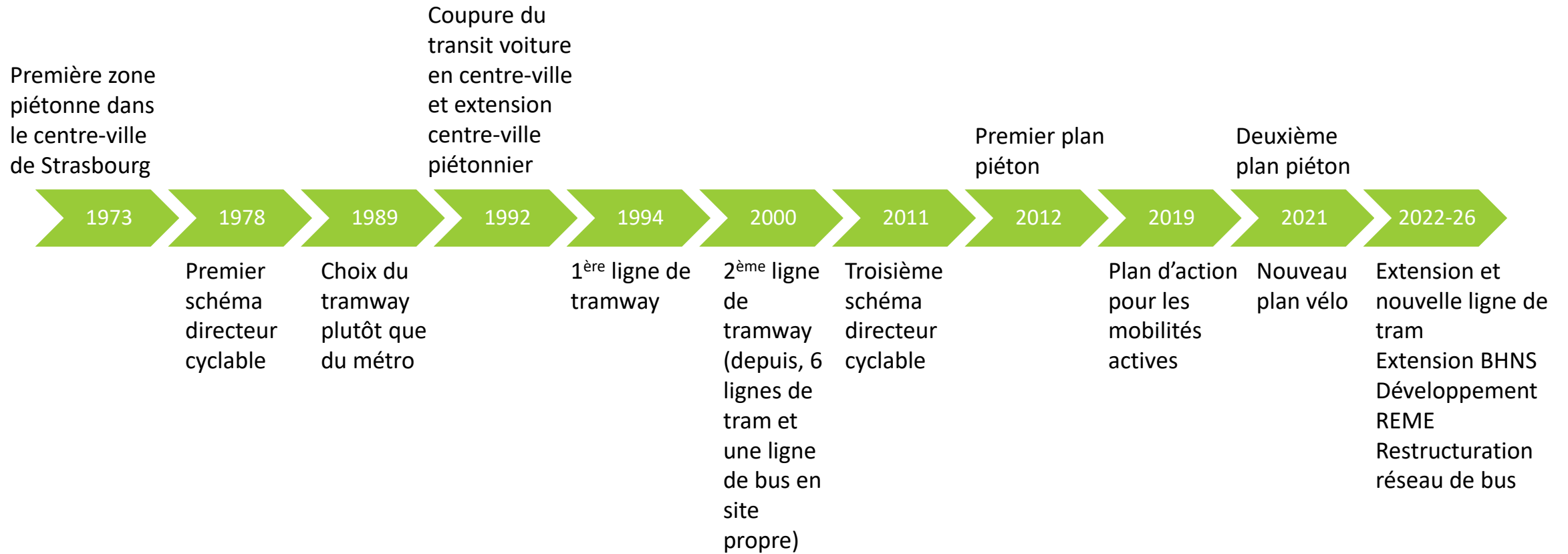
Réflexion multi-échelles et multimodale : transports en commun, pôles d'échanges multimodaux dans les gares, parking relais sur les terminus de ligne de tram, politique de stationnement...

- Limiter la place de la voiture par:
 - Un **apaisement global de la circulation** (forte réduction du trafic de transit sur les grands axes mais aussi sur les rues adjacentes)
 - **L'incitation à l'utilisation des mobilités alternatives** à la voiture (transports en commun, marche, vélo)
 - La **sécurisation des piéton.nes et des cyclistes** par la qualité des cheminements
- Développer la vie des quartiers
- Préserver les arbres et développer la végétalisation

- Rendre lisible et visible les aménagements dédiés aux piétons et aux vélos (jalonnement des itinéraires, mise à disposition de plans)
- Garantir une offre de transports en commun accessible et concurrentiel par rapport aux voitures individuelles
- Dépasser le *no parking, no business* fortement ancré dans les représentations



Les modes actifs à Strasbourg



Exemple d'évolution de l'aménagement



Place Kléber vers 1900



Place Kléber en 1913



Place Kléber dans les années 1950

Place Kléber en 1965



Place Kléber en 1973



Place Kléber aujourd'hui



- Mise en place: 2019
- 5 grands thèmes et 20 fiches actions
- Piéton et vélo

Plan d'action
pour les
mobilités actives



- Mise en place: de 2021 à 2027
- 7 grands axes d'action et 100M€ de budget
- Une planification des opérations d'aménagement

Plan vélo



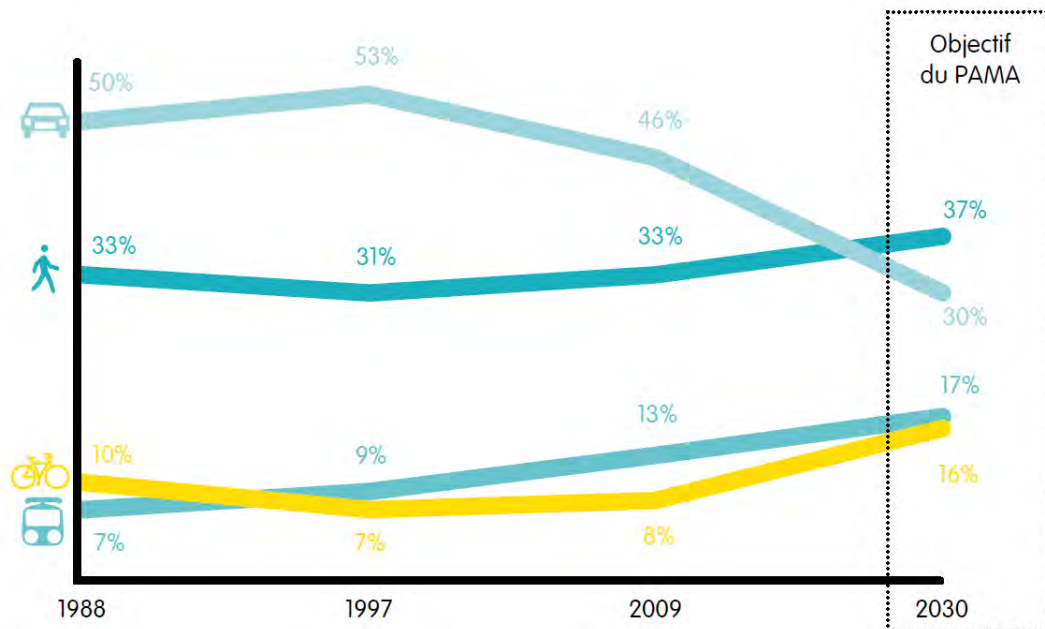
- Mise en place: de 2021 à 2026
- 11 grandes actions sur tous les sujets autour de la marche

Plan piéton

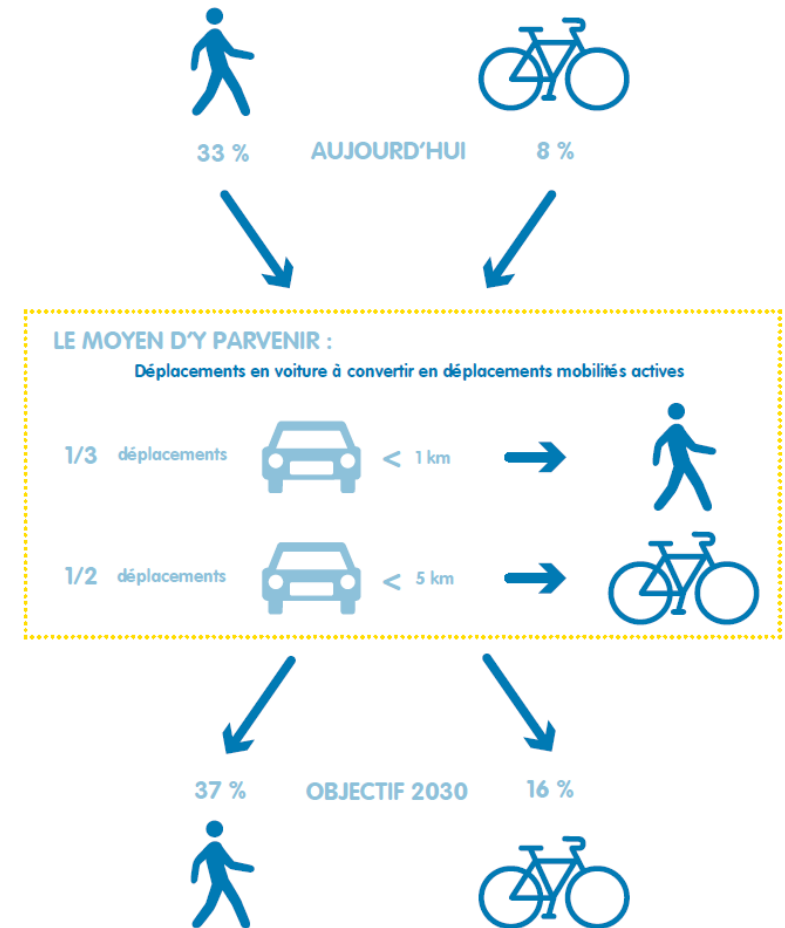


5 grands thèmes:

1. Des infrastructures de qualités au service de la marche et du vélo
2. Un vélo pour tous les besoins, pour tous les budgets
3. La marche et le vélo soutenus par l'innovation et les services
4. La marche et le vélo, une mobilité valorisée et valorisante
5. Évaluation des actions en faveur de la marche et du vélo



Évolution des parts modales et objectifs du PAMA



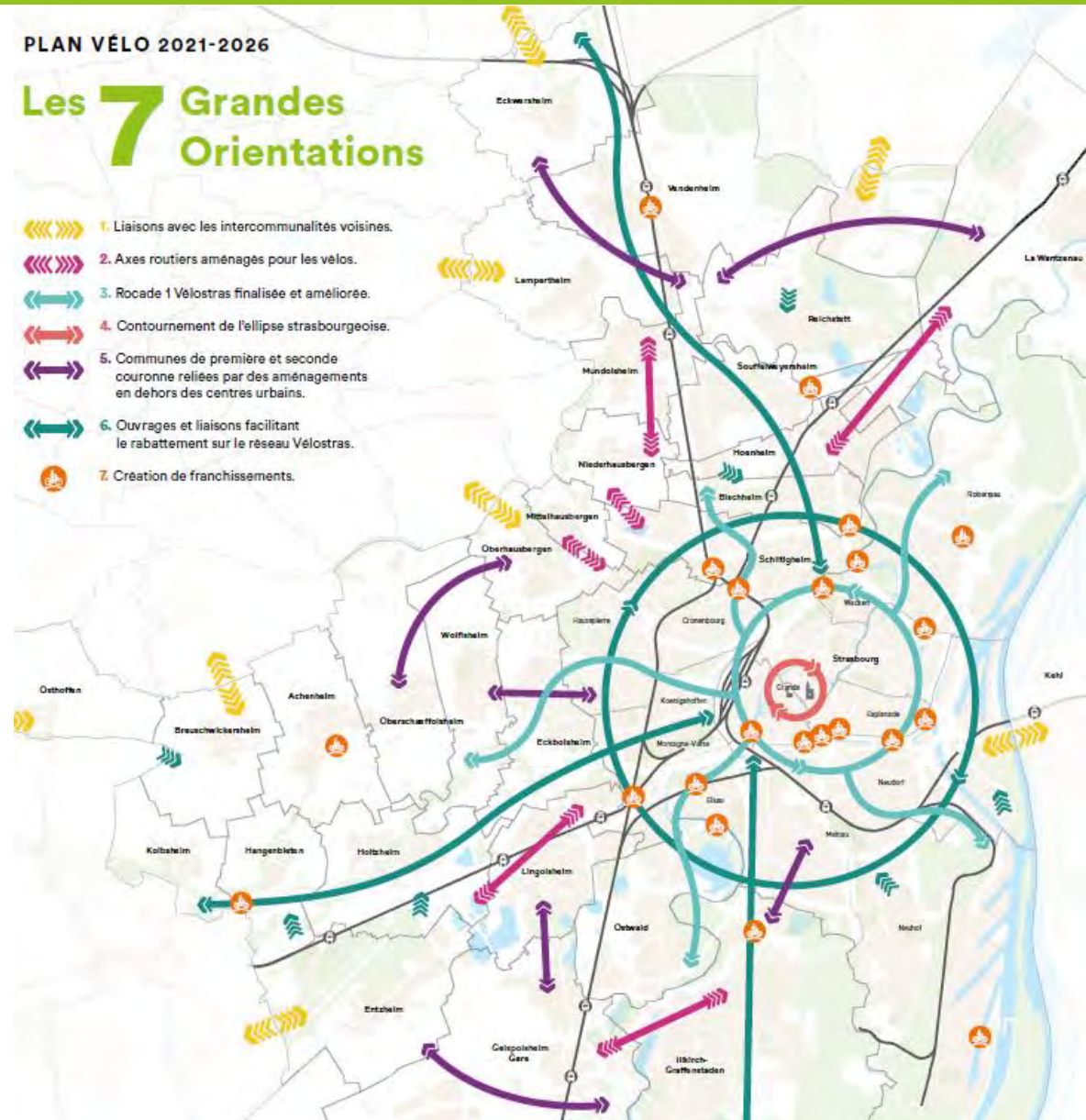
Quels objectifs pour les projets d'intérêt métropolitain ?

- Placer le vélo au bon endroit :
 - A. **Axes routiers** : trafic vs vélo
 - B. **Ellipse** : piéton vs vélo
- Créer du lien :
 - A. Liaisons **1re et 2nde couronnes** longues distances
 - B. Liaisons l'**EMS** et les **autres intercommunalités**
 - C. Liaisons nouvelles : **passerelles**
- Améliorer la Vélostras :
 - A. **Rocade 1**
 - B. **Rabatement** et améliorations des points noirs

PLAN VÉLO 2021-2026

Les 7 Grandes Orientations

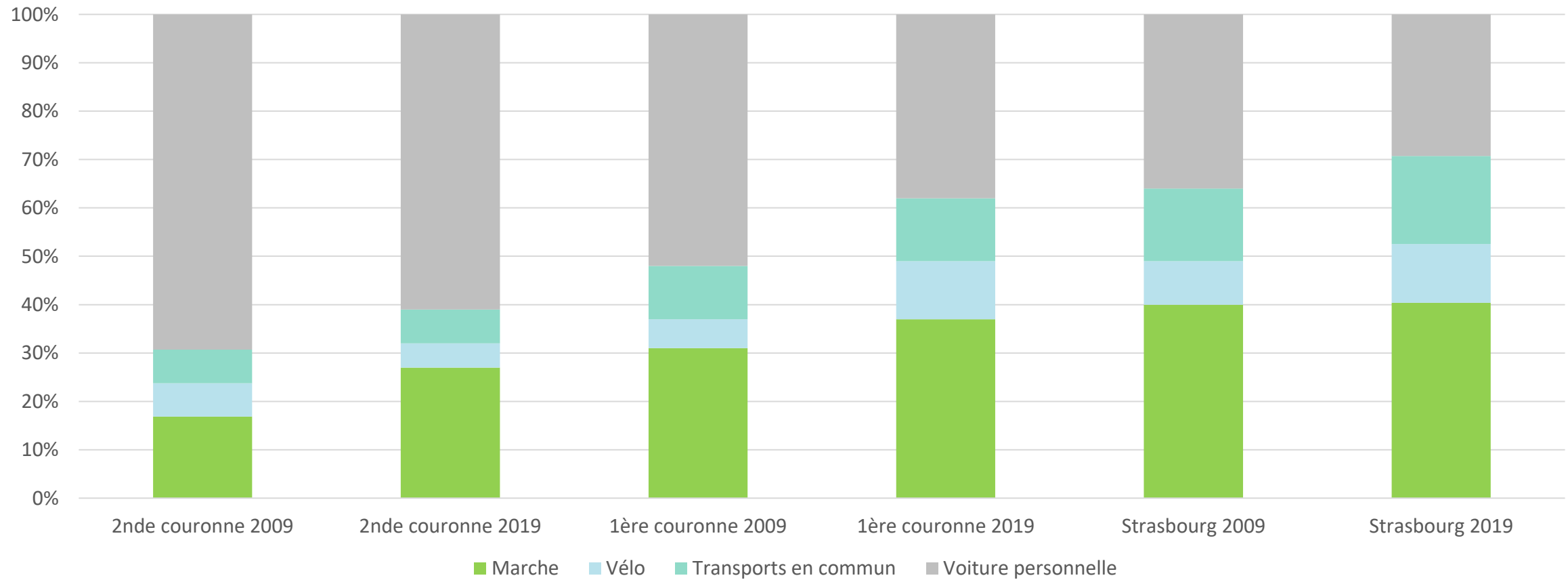
1. Liaisons avec les intercommunalités voisines.
2. Axes routiers aménagés pour les vélos.
3. Rocade 1 Vélostras finalisée et améliorée.
4. Contournement de l'ellipse strasbourgeoise.
5. Communes de première et seconde couronne reliées par des aménagements en dehors des centres urbains.
6. Ouvrages et liaisons facilitant le rabattement sur le réseau Vélostras.
7. Création de franchissements.



L'action en faveur des piétons à Strasbourg

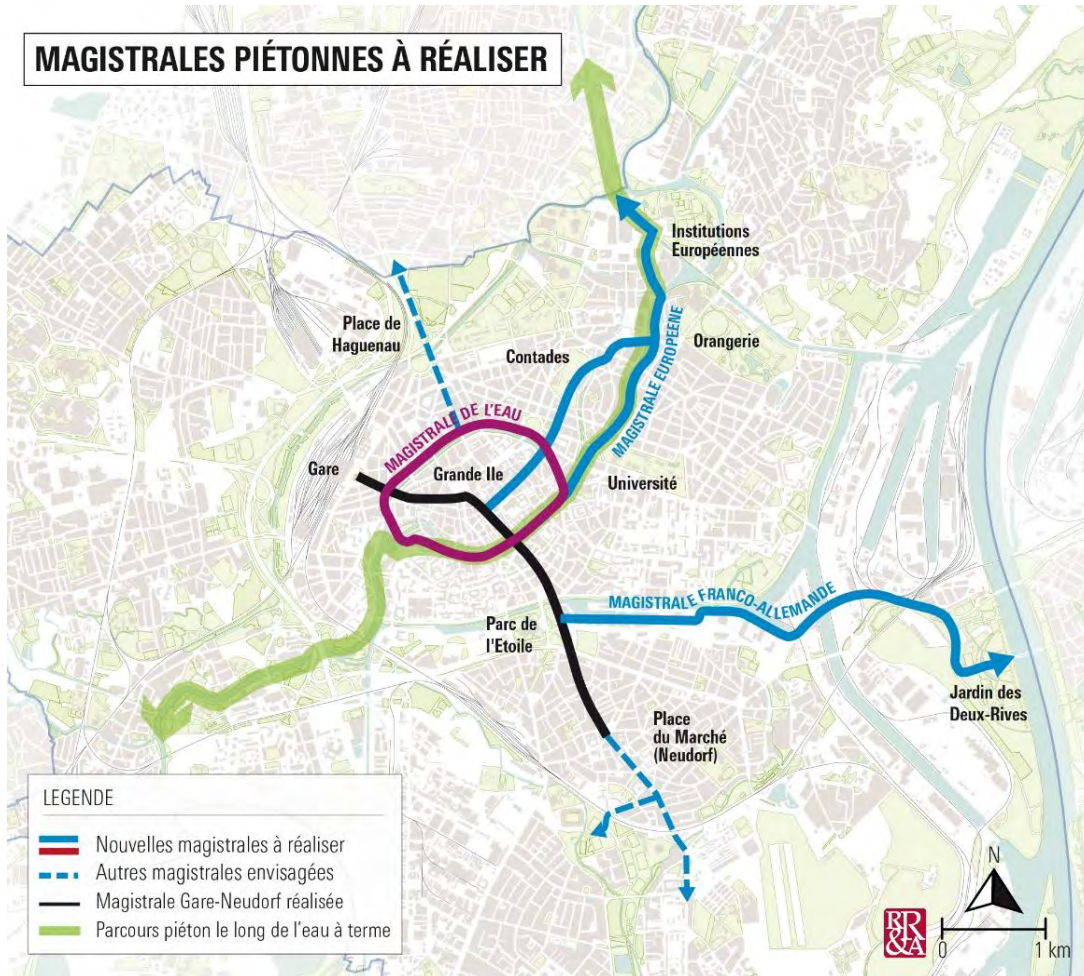
Part modale des résidents de l'Eurométropole de Strasbourg

Enquête ménages déplacement 2009, enquête modes actifs 2019



Premier plan piéton 2012-2020

1. Promouvoir la marche
2. Accorder plus de place aux piétons
3. Désamorcer les conflits piétons-vélo
4. Utiliser les documents d'urbanisme pour améliorer la perméabilité piétonne du territoire
5. Instaurer le « 1% piétons » à l'occasion des projets TCSP (BHNS, tramway)
6. Généraliser la démarche de pédibus dans les écoles de la ville de Strasbourg
7. Renforcer la perméabilité piétonne sur les « axes 50 »
8. Mieux traiter les carrefours pour le piéton
9. Traiter et planifier les ouvrages d'art stratégiques du réseau piétonnier
10. Créer un réseau piétonnier magistral reliant les centralités des quartiers



- Dédier 50% de l'espace aux piétons sur l'ensemble de l'itinéraire
- Créer des grands itinéraires pour relier les centralités et points d'intérêt
- Améliorer la lisibilité urbaine

Deuxième plan piéton

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



Rue réservée aux piétons et cyclistes au moins aux heures d'entrées et sorties des classes

Objectifs:

- Sécuriser les déplacements et encourager la marche
- Améliorer la santé des enfants en limitant l'exposition à la pollution liée aux voitures

20 rues scolaires d'ici fin 2023

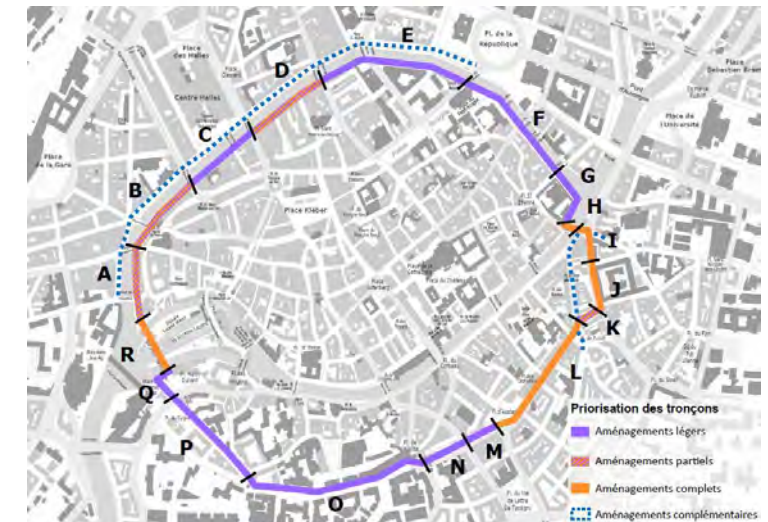
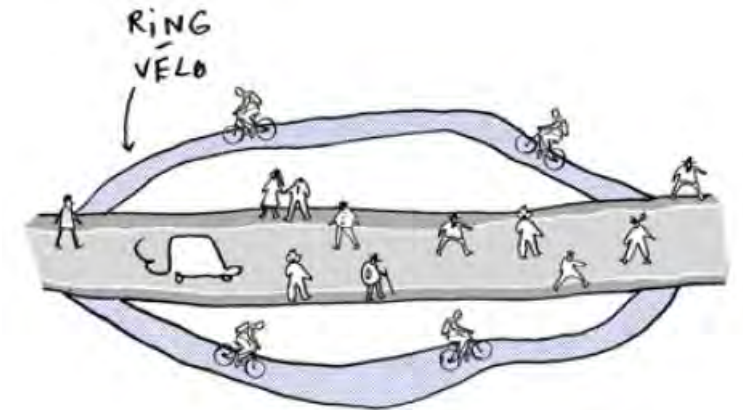
Principe d'aménagement:

- Pour les cyclistes, un **contournement efficace du centre-ville** qui s'intègre dans le réseau structurant Vélostras
- Pour les piétons, un **espace propice à la marche** s'intégrant dans le tracé de la Magistrale de l'eau

Un budget d'**environ 7 millions d'euros**

Un itinéraire de **4km**

Un objectif de pose de **500 arceaux de stationnement** soit 1000 places vélos





Déambulations: quatre déambulations entre fin-juin et mi-octobre



Diffusion de questionnaires



Consultation en ligne sur <https://participer.strasbourg.eu>



Forum *Ville à vivre* du 02 novembre 2022

Aménagements réalisés dans les plans piétons





- Une voie de circulation supprimée au profit de trottoirs élargis
- Voie circulée, à double-sens pour les cyclistes



- Un espace confortable pour les piétons, mais également les cyclistes (piste bidirectionnelle)
- Un espace tampon agréable et technique (arceaux vélo, éclairage, propreté, végétation)

Dynamisation de rues commerçantes parallèles : Quais des Bateliers (2019)



- 2x1 voie sans aménagement cyclable avec des cheminements piétons étroits, transformée en zone de rencontre
- Transformer un espace circulatoire en un lieu de vie, de promenade, retisser le lien à l'eau...





- Un aménagement en zone de rencontre concerté avec les commerçants, la végétalisation et des terrasses citoyennes en partie portées par les commerçants
- Le piéton retrouve sa place

Dynamisation de rues commerçantes parallèles : rue du Jeu-des-Enfants (2017)



- Des aménagements légers, marquage d'animation, réalisés par les commerçants et habitants pour accompagner la piétonisation de la rue
- Des terrasses commerçantes et des terrasses citoyennes (gestion associative)
- Un rééquilibrage de l'attractivité des rues parallèles à un itinéraire « lourd » tel que la Magistrale piétonne



- Un cercle vertueux : une dynamique d'appropriation festive de l'espace public à l'initiative de commerçants et des habitants

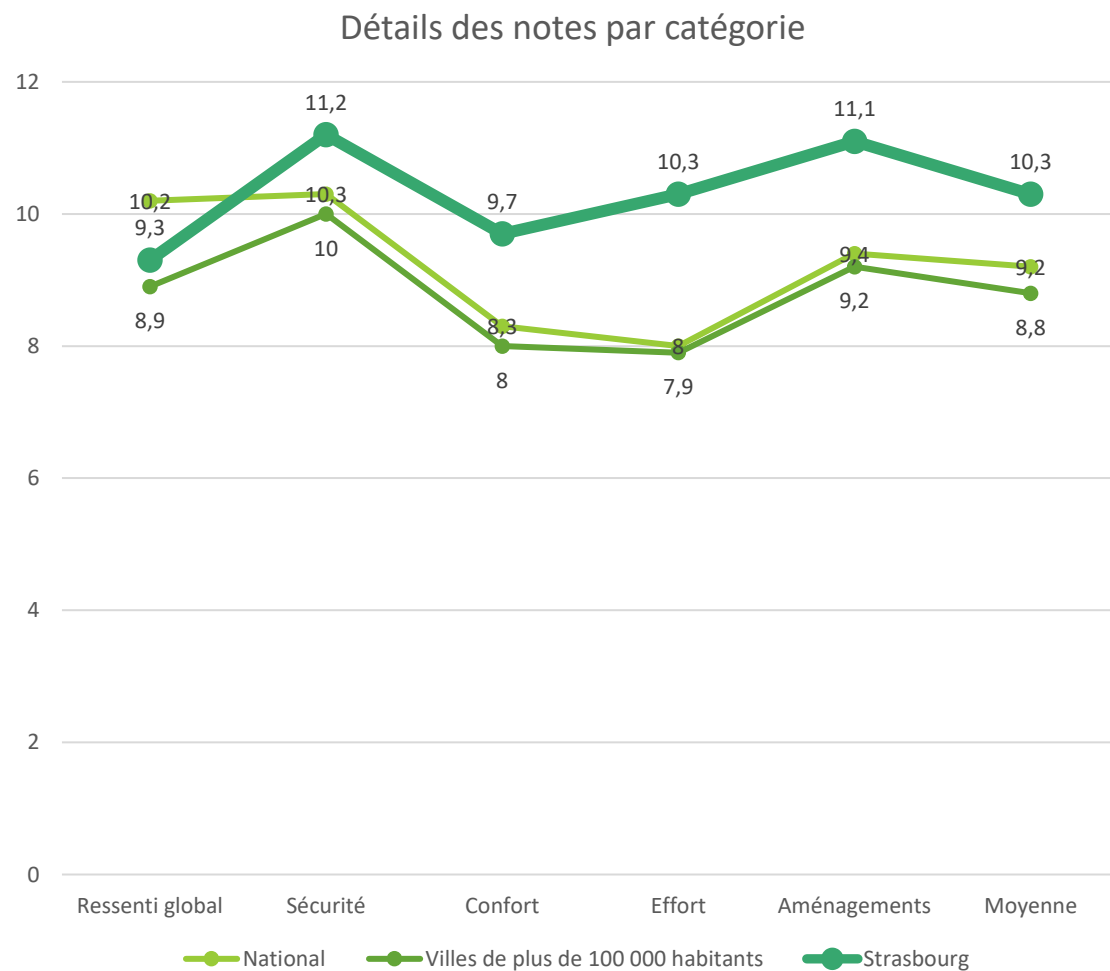


- Couture urbaine entre le quartier du Port du Rhin et l'Allemagne (pont emprunté par le tramway et les modes actifs)
- Animer le passage de 65 mètres entre le quartier de Cronembourg et la Gare, très fréquenté par les cyclistes et les piétons





Bilan des actions



Strasbourg: **2^{ème} place** de la catégorie « villes de plus de 200 000 habitants »

Des constats encourageants sur l'aménagement d'espaces spécifiquement dédiés aux piétons, la prise en compte des piétons dans la politique publique et l'accessibilité des transports en communs

Un point très négatif: les conflits piétons-vélo

Baromètre des villes marchables 2023

Accessibilité des transports en commun
Source: Baromètre des villes marchables 2023



Propositions d'aménagements sur la place d'Haguenau – Aménagements liés au tram nord

Photos non-contractuelles

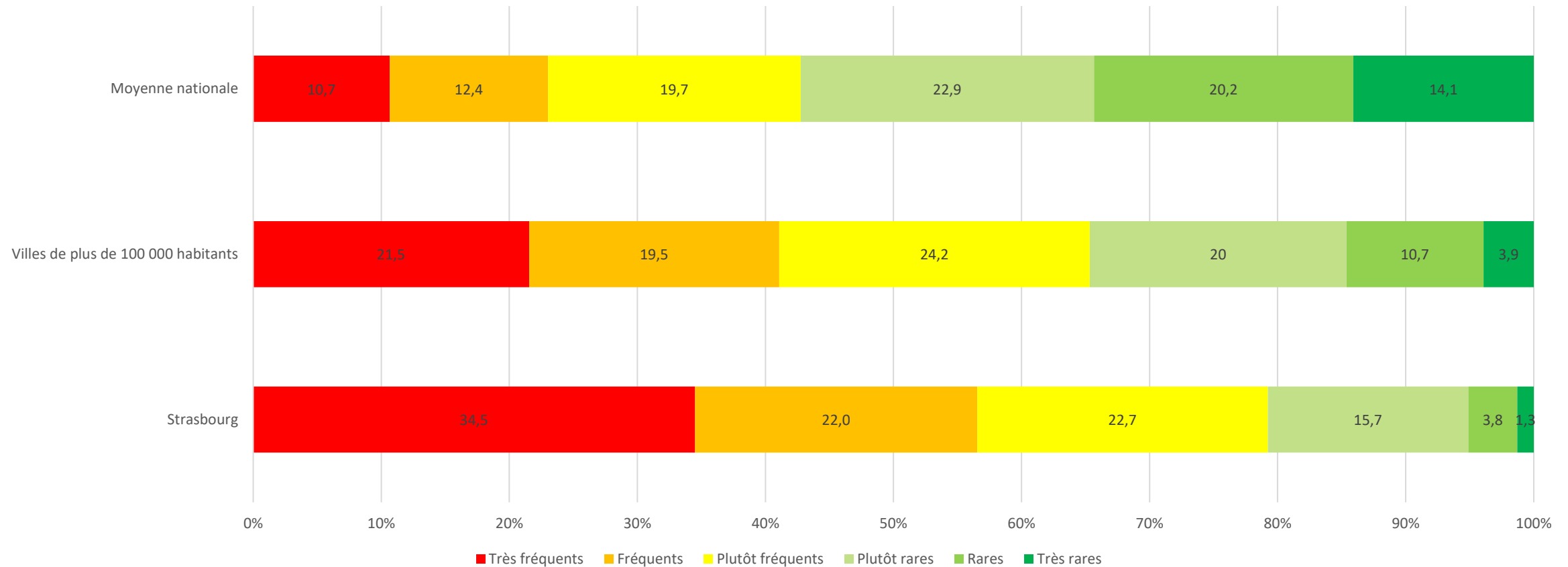


Avant



Après

Ressenti sur les conflits piétons-vélo
Source: Baromètre des villes marchables 2023





- Sur certaines rues la circulation automobile est interdite (hors livraison), afin de canaliser les flux automobile résiduels et proposer une réglementation cohérente aux cyclistes : le statut de Zone 30 a été privilégié à celui de zone piétonne.
- La voie circulation est suggéré sur la rue du 22 Novembre (à gauche) par un changement de pavage et des ilots de végétal, elles est plus marquée sur la rue du Maire Kuss (à droite)



- Sur plusieurs rues (Brigade Alsace Lorraine ou route de Vienne), le choix a été fait d'aménager une piste bidirectionnelle confortable et un espace tampon (avec du stationnement vélo, des bancs et des espaces verts)
- Cela permet de bien séparer les flux, d'éviter stationnement sauvage et surtout de rendre le cheminement agréable



- La rue d'Austerlitz a un statut particulier de zone piétonne interdite aux vélos à certaines heures.
- Cela n'est possible qu'avec l'aménagement d'un itinéraire de contournement très attractif pour les cyclistes (aménagement d'une piste cyclable par la mise en sens unique)

Conclusion