

## **Strasbourg ou l'exemple d'une politique globale en faveur du piéton**

*Cahiers de la Métropole Bordelaise*, n° de nov. 2012, p. 42-44

Frédéric Héran, maître de conférences en économie à l'Université de Lille 1

[frederic.heran@univ-lille1.fr](mailto:frederic.heran@univ-lille1.fr)

Pour tous ceux qui voient dans le piéton l'avenir de nos villes, le plan piétons de Genève constituait jusqu'à présent la seule référence digne de ce nom. Désormais, celui de Strasbourg, que la municipalité a adopté à l'unanimité le 23 janvier dernier, devrait devenir la nouvelle référence, tant les progrès dans le diagnostic, les objectifs poursuivis et les actions préconisées sont manifestes.

Les enjeux de la marche ne sont pas minces. Le document de cadrage les rappelle d'emblée avec justesse. Les piétons sont au fondement de l'urbanité et même de la démocratie. Ce sont eux qui animent la ville, la rendent plus sûre, et reconnaissent à chacun le droit de circuler librement, dans l'anonymat, sur les espaces publics. La marche est en outre un mode actif : dans un monde devenu sédentaire où les cas d'obésité et de surpoids sont en constante progression depuis 20 ans, ce n'est pas le moindre de ses avantages.

Strasbourg s'est lancée dans la réalisation de ce schéma directeur piétons avec de sérieux atouts. La mobilité active y est déjà la plus développée de France, car selon les dernières enquêtes ménages déplacements, l'agglomération est à la fois la plus cyclable (8 % de part modale), loin devant Bordeaux ou Grenoble, et l'une des plus piétonnes (33 % de part modale), juste derrière Paris, Marseille et Le Havre (34 %). Son vaste secteur piétonnier et la densité des quartiers centraux et de ses faubourgs favorisent la marche.

Pourtant, la situation est loin d'être partout satisfaisante, comme le montre un diagnostic très éclairant, traduit en une série de cartes remarquables. La trame urbaine n'est suffisamment fine que dans les quartiers anciens, à savoir le centre, la Neustadt construite à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle et les faubourgs qui se sont développés autour des terminus des anciennes lignes de tramway. Elle apparaît au contraire bien trop lâche dans les quartiers plus récents, par exemple HautePierre et ses grosses mailles hexagonales ou les diverses zones d'activités. Elle est à peine suffisante dans les quartiers d'habitat social.

La part de l'espace viaire accordé au piéton dans la rue fait l'objet d'une carte saisissante qui montre immédiatement dans quels quartiers les trottoirs sont généreux (plus de 50 % de l'espace viaire) ou au contraire trop étroits (moins de 30 %). Les différentes formes de coupures – linéaires, surfaciques et les « zones de conflits » – sont également recensées avec précision. Un repérage des principaux centres d'intérêt et générateurs de flux piétons complète le tableau.

La synthèse de ce diagnostic cartographique révèle une « ville archipel » où les piétons sont cantonnés dans leurs quartiers, sans réelle possibilité de passer de façon confortable d'un quartier à l'autre, bien que deux quartiers résidentiels contigus soient rarement éloignés de plus d'un kilomètre. Pour ménager les susceptibilités communales, l'analyse détaillée s'arrête aux limites de Strasbourg, mais la synthèse intègre néanmoins les communes limitrophes situées en proche couronne, telles que Schiltigheim (2<sup>e</sup> ville du Bas-Rhin) et Bischheim au nord, Ostwald et Illkirch-Graffenstaden au sud. Elle laisse cependant de côté la seconde couronne des bourgs entourés de zones pavillonnaires où la situation est sans doute encore pire.

On comprend dès lors que la part des déplacements de moins d'1 km réalisés à pied dans la Communauté urbaine ne soit que de 62 % et celle des déplacements de 1 à 2 km de 18 %. Aussi, l'objectif fixé – qui semble réalisable – est d'accroître respectivement de 10 et 5 points ces parts modales à l'horizon 2020. Pour y parvenir, dix actions ont été retenues. Aucune n'est vraiment novatrice, mais le cocktail est tout à fait inédit et s'inspire des meilleures pratiques.

La première mesure consiste bien sûr à « Promouvoir la marche » et le plaisir de marcher par des actions événementielles sur l'espace public, la diffusion de cartes de la ville exprimée en temps-piétons (une invention de Genève) et la création de circuits balisés pour découvrir le patrimoine historique, culturel ou naturel. La seconde action consiste à « Accorder plus de place aux piétons » en prévoyant de larges trottoirs représentant au moins 50 % de l'espace viaire, comme le proposaient Haussmann dès 1853, puis Cerdà en 1860 pour l'extension de Barcelone, Conrad dans la Neustadt ou depuis peu Bordeaux dans son nouveau PDU. Pour réduire un problème récurrent à Strasbourg, la ville va aussi s'efforcer de « Désamorcer les conflits piétons / vélos ». Les accidents restent très rares et peu graves, mais les piétons sont effrayés par ces usagers très mobiles et silencieux, qui les frôlent parfois dans les aires piétonnes.

Plusieurs mesures visent ensuite à rendre la ville plus accessible aux piétons. Il s'agit d'abord d'« Utiliser les documents d'urbanisme pour améliorer la perméabilité piétonne du territoire », l'idéal étant de parvenir à « une maille publique de 100 m de côté » environ. Il faudrait par exemple que les impasses ne le soient que pour les voitures, comme souvent en Allemagne. Une autre mesure consiste à « Renforcer la perméabilité piétonne sur les axes 50 » en créant des traversées piétonnes au moins tous les 100 m, ce qui nécessite l'instauration de passages piétons en section courante, à l'image de ce que Nantes réalise depuis déjà 15 ans. En complément, il convient de « Mieux traiter les carrefours pour le piéton » en instaurant des passages piétons à toutes les branches des carrefours, en limitant la longueur et les temps de traversées, comme le fait notamment Paris, et même en ménageant des traversées en croix, comme dans certains pays.

Pour favoriser ces réalisations, une action originale prévoit d'« Instaurer le "1 % piétons" à l'occasion des projets TCSP (BHNS, tramway) », c'est-à-dire de consacrer 1 % du budget d'investissement à soigner les accès piétons dans un rayon de 500 m autour des stations. Une étude de l'INRETS a d'ailleurs montré il y a quelques années que l'utilisateur des transports publics passe environ la moitié de son trajet hors des véhicules.

Enfin, deux mesures plus ambitieuses. D'une part, « Traiter et planifier les ouvrages d'art stratégiques du réseau piétonnier », pour supprimer progressivement les coupures en créant des passerelles, permettant par exemple aux habitants de Neudorf d'accéder au parc de la Citadelle situé au-delà d'un canal. Strasbourg est déjà une ville exemplaire sur ce plan, mais beaucoup reste à faire. D'autre part, « Créer un réseau piétonnier magistral reliant les centralités des quartiers » Ce qui ne sera pas une mince affaire, tant les quartiers sont isolés les uns des autres. Un premier itinéraire est prévu de la gare à Neudorf en passant par le centre-ville, à l'image de ce qu'a fait Lille entre la gare et sa Citadelle.

En outre, il est prévu de « Généraliser la démarche de pédibus dans les écoles publiques primaires de Strasbourg ». Le but n'est pas que tous les déplacements des enfants soient encadrés, mais que la démarche soit proposée partout et surtout pérennisée.

Contrairement à celui de Genève, le plan piétons de Strasbourg ne rappelle pas l'importance cruciale d'une politique de modération de la circulation (vitesse et volume du trafic) pour sécuriser et favoriser les déplacements à pied. Après le référendum raté sur cette question, le sujet est en effet sensible, mais Strasbourg garde de grandes ambitions dans ce domaine et multiplie néanmoins les zones apaisées.

## **Les auteurs**

Le plan piétons de Strasbourg a été réalisé à l'initiative de Jean-Luc MARCHAL, chef de projet innovation et mobilité alternative (CUS) et d'Yves LAUGEL, chef de service information régulation automatique de circulation (SIRAC-CUS), assistés par trois bureaux d'études :

- RR&A, un bureau d'études suisse qui travaille notamment sur les mobilités alternatives,
- Stoa, un cabinet d'architectes-urbanistes marseillais,
- PTV, un bureau d'études allemand spécialisé dans les outils d'évaluation cartographiques.