

GRANDLYON
communauté urbaine

**EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL DE COMMUNAUTE**

Conseil de communauté du **13 janvier 2014**

Délibération n° 2014-4400

commission principale : **déplacements et voirie**

commission (s) consultée (s) pour avis :

commune (s) :

objet : **Vers une stratégie piéton à la Communauté urbaine de Lyon**

service : **Direction de la voirie**

Rapporteur : Monsieur le Vice-Président Vesco

Président : Monsieur Gérard Collomb

Nombre de conseillers en exercice au jour de la séance : 156

Date de convocation du Conseil : vendredi 3 janvier 2014

Secrétaire élu : Monsieur Marc Augoyard

Compte-rendu affiché le : mercredi 15 janvier 2014

Présents : MM. Collomb, Bret, Darne J., Reppelin, Da Passano, Mme Domenech Diana, M. Buna, Mme Guillemot, MM. Charrier, Daclin, Calvel, Mme Vullien, MM. Kimelfeld, Crimier, Philip, Mme Pédrini, M. Abadie, Mmes Besson, David M., MM. Passi, Brachet, Charles, Colin, Sécheresse, Barral, Desseigne, Mme Dognin-Sauze, M. Crédoz, Mme Gelas, MM. Claisse, Bernard R., Bouju, Mmes Peytavin, Laurent, M. Vesco, Mme Frih, MM. Rivalta, Julien-Laferrière, Mme Ait-Maten, MM. Appell, Ariagno, Augoyard, Mme Bargoin, MM. Barret, Barthélémy, Mmes Baume, Benelkadi, M. Bernard B., Mme Bocquet, M. Bolliet, Mme Bonniel-Chalier, MM. Bousson, Braillard, Broliquier, Buffet, Mme Cardona, MM. Chabert, Chabrier, Mmes Chevallier, Chevassus-Masia, MM. Cochet, Corazzol, Coste, Coulon, Mme Dagorne, MM. Darne JC., David G., Desbos, Deschamps, Mme Dubos, MM. Dumas, Ferraro, Flaconnèche, Forissier, Fournel, Galliano, Gentilini, Geourjon, Mme Ghemri, MM. Gignoux, Gillet, Giordano, Gléréan, Goux, Grivel, Havard, Huguet, Imbert, Jacques, Joly, Justet, Kabalo, Lambert, Mme Laval, MM. Lebuhotel, Lelièvre, Léonard, Mme Lépine, M. Lévêque, Mme Levy, MM. Llung, Longueval, Louis, Lyonnet, Martinez, Millet, Morales, Muet, Nissanian, Ollivier, Mmes Perrin-Gilbert, Pesson, MM. Petit, Pillon, Plazzi, Quiniou, Mme Rabatel, M. Réale, Mme Revel, M. Roche, Mme Roger-Dalbert, MM. Rousseau, Rudigoz, Sangalli, Schuk, Suchet, Terrot, Thévenot, Thivillier, Mme Tifra, MM. Touléron, Touraine, Uhlrich, Vaté, Mme Vessiller, MM. Vial, Vincent, Vurpas, Mme Yérémián.

Absents excusés : MM. Arrue (pouvoir à Mme Pédrini), Assi (pouvoir à M. Calvel), Mmes Bab-Hamed (pouvoir à Mme Perrin-Gilbert), Bailly-Maitre (pouvoir à M. Lévêque), MM. Balme (pouvoir à M. Plazzi), Fleury (pouvoir à M. Galliano), Genin (pouvoir à M. Jacques), Guimet (pouvoir à M. Grivel), Mme Hamdiken-Ledesert (pouvoir à M. Bernard R.), M. Le Bouhart (pouvoir à M. Thivillier), Mme Palleja, MM. Pili (pouvoir à M. Justet), Serres (pouvoir à M. Roche), Turcas (pouvoir à M. Buffet), Vergiat (pouvoir à M. Lyonnet).

Absents non excusés : MM. Barge, Albrand.

Conseil de communauté du 13 janvier 2014**Délibération n° 2014-4400**

commission principale : déplacements et voirie

objet : **Vers une stratégie piéton à la Communauté urbaine de Lyon**

service : Direction de la voirie

Le Conseil,

Vu le rapport du 18 décembre 2013, par lequel monsieur le Président expose ce qui suit :

Un enjeu aux facettes multiples

La marche est le mode universel, au cœur de toutes les mobilités des grandes villes européennes. C'est le déplacement durable par excellence : accessible à tous ou presque, gratuit, sans consommation d'énergie ni génération de nuisances, facteur de cohésion et d'une approche différente de la ville.

Une augmentation sensible de la part modale de la marche dans les déplacements des grands lyonnais a été mesurée entre les 2 dernières enquêtes ménages déplacements (EMD), de 32,2 % en 1995 à 33,6 % en 2006. La marche représente plus du tiers des déplacements quotidiens dans la Communauté urbaine de Lyon et la moitié dans le territoire central de Lyon et Villeurbanne.

L'agglomération lyonnaise se situe, aujourd'hui, dans le peloton de tête des grandes agglomérations, démontrant d'ores et déjà un bon niveau de "marchabilité" du territoire. Toutefois, des marges de progression subsistent : ainsi, les résultats de l'EMD de 2006 font apparaître qu'encore près de 20 % des déplacements motorisés dans la Communauté urbaine concernent des portées inférieures à 1 kilomètre, cœur de cible de la marche.

A l'instar de nombreuses grandes agglomérations, qui se sont montrées particulièrement volontaristes en termes d'objectifs d'évolution de la part des modes actifs dans les 10 à 20 prochaines années, avec une contribution significative de la marche, il apparaît essentiel de donner à ce mode à part entière une place grandissante dans les politiques communautaires, à la hauteur des enjeux qu'il porte : politiques de déplacements et d'accessibilité bien sûr, mais également politiques de santé et d'environnement, d'équité et de cohésion sociale, politique de valorisation des espaces naturels et patrimoniaux, politique de lisibilité, de praticité pour tous et de sécurisation de l'espace public.

Un processus en marche depuis plus d'une décennie*1. Des outils pionniers et des aménagements au quotidien en faveur de la marche*

En adoptant dès 1999 une "charte piéton" identifiant 10 actions prioritaires, la Communauté urbaine a été précurseur dans la prise en compte de la marche à pied comme mode de déplacement à part entière. Ces dispositions ont contribué non seulement à enrichir la qualité de la politique d'aménagement des espaces publics emblématiques qui a fait la renommée du territoire, mais à améliorer le fonctionnement de la ville au quotidien par des aménagements de proximité : avancée et abaissement de trottoirs, ligne d'effet des feux, micro-placettes, etc.

Pour redonner de l'espace au "piéton" la Communauté urbaine développe également la mise en place de zones de circulation apaisées sur son territoire. Ainsi, il est recensé, aujourd'hui, plus de 210 kilomètres de voiries classées en zone 30, 8 kilomètres de zones de rencontres, 91 kilomètres de voies vertes et 15 kilomètres de zones piétonnes.

La marche à pied est également prise en compte au travers des questions d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite et de sécurité des déplacements. Ces travaux de sécurisation et de mise en accessibilité participent alors à améliorer les conditions de pratique de la marche, bénéficiant à tous les usagers de la rue. Chaque année depuis 2010, la Communauté urbaine élabore un plan intercommunal d'accessibilité de la voirie. Dans ce cadre, ce sont près de 42 M€ de travaux qui ont contribué à l'amélioration de l'accessibilité de la voirie et des espaces publics. Il s'agit, notamment, de la réalisation de plus de 2 500 abaissements de trottoir et de près de 80 kilomètres de cheminement de voirie rendus accessibles (création, élargissement de trottoir, etc.).

En 2009, la Communauté urbaine a lancé son plan "mode doux", qui renforce la place des piétons au cœur de la ville, en mettant l'accent sur l'accessibilité et l'apaisement du trafic. Il accompagne également l'initiative Pédibus, qui promeut l'accès à pied des enfants à l'école : aujourd'hui, plus de 100 lignes Pedibus sont actives dans la Communauté urbaine.

2. Une prise en compte au cœur des documents cadres

Le plan de déplacements urbains (PDU) révisé en 2005 identifie bien le piéton comme étant le mode de déplacement central, prioritaire sur tous les autres.

Voté en 2010, le schéma de cohérence territoriale (SCOT) consacre la ville des courtes distances et l'organisation multipolaire de l'agglomération, visant à offrir aux habitants des services et équipements à portée des modes actifs. Il promeut une politique d'urbanisme et de transport qui offre une place accrue à la marche et au vélo.

3. Des réalisations emblématiques au service des piétons

Depuis près d'une décennie, de nombreuses réalisations majeures de la Communauté urbaine ont contribué à redonner une place plus significative au piéton :

- les 2 "promenades urbaines" aménagées le long des berges du Rhône, libérant sur 5 kilomètres un espace entièrement dédié aux piétons et aux cyclistes, et des Rives de Saône, en cours d'achèvement, qui offrent 15 kilomètres de cheminement piéton depuis le centre-ville de Lyon jusqu'à Rochetaillée sur Saône,
- la construction au cours de ce mandat de plusieurs passerelles dédiées aux modes doux : passerelle de la Soie, passerelle de Décines Charpieu, passerelle de la Paix, pont Raymond Barre,
- la livraison, en 2014, du pont Schuman, qui permettra aussi de dédier intégralement la passerelle Mazaryk aux piétons et cyclistes,
- l'ouverture fin 2013 d'un tube entièrement dédié aux modes doux dans le tunnel de la Croix-Rousse,
- des projets de requalification de voiries donnant toute leur place aux piétons : axes Garibaldi à Lyon, Émile Zola à Villeurbanne, Mermoz à Lyon-Bron, Birmingham/Gillet/Gare d'eau entre les 9° et 4° arrondissements de Lyon et, Mouton Duvernet à la Part-Dieu,
- l'aménagement de zones apaisées, et notamment la zone 30 Presqu'île à Lyon depuis 2007 qui représente la plus grande zone 30 d'Europe,
- la mise en œuvre de l'Anneau bleu sur les berges du canal de Jonage,
- l'aménagement de 27 sentiers nature de cheminement vert sur l'ensemble du territoire de la Communauté urbaine.

Il s'agit désormais de poursuivre et d'amplifier les actions conduites depuis plus de 10 ans en faveur de la marche, en les structurant autour d'une stratégie partagée.

Pour une stratégie partagée, au cœur des politiques de mobilité et de développement durable

1. Replacer la marche au cœur des enjeux de la ville de demain

La promotion de la marche ne doit pas se limiter au strict champ de la mobilité. Elle couvre, en effet, l'ensemble des enjeux de durabilité du territoire.

La marche offre une réponse aux enjeux de santé publique, notamment la lutte contre l'obésité. L'Organisation mondiale de la santé (OMS) recommande une pratique régulière de la marche.

La marche est un vecteur d'équité et de cohésion sociale. Source d'économie pour l'utilisateur par rapport à d'autres modes de transport, elle doit rester le moyen universel d'accès aux services du quotidien pour la plus grande partie de la population. L'expérience des Pédibus montre que la marche peut permettre à certains enfants de retrouver convivialité et partage sur le chemin de l'école, pour que marcher redevienne un réflexe tout au long de leur vie.

Les politiques de prise en compte du vieillissement de la population doivent également intégrer la marche.

La marche est un élément de réponse aux défis environnementaux de l'agglomération. Exempte de nuisances, la marche est un levier dans la recherche de moindre pollution dans la ville. Avec le vélo, elle est le mode économe en énergie par excellence.

La marche est une source d'amélioration du cadre de vie et de l'image de la ville. Rendre les cheminements plus sûrs, plus agréables et plus lisibles permet de modifier la perception de la ville par ses usagers quotidiens, comme par ses visiteurs occasionnels. Améliorer la "marchabilité" du territoire, dans le centre comme en périphérie, est un enjeu du bien-être en ville. L'appropriation physique de l'espace public est nécessaire pour constituer un sentiment d'appartenance au territoire.

Enfin, la marche est un levier d'optimisation et de rationalisation des dépenses publiques. C'est un mode peu coûteux en investissement. Par ailleurs, elle peut participer à l'optimisation des autres infrastructures de transport, notamment les transports collectifs (cf. ci-après).

Au travers de ses compétences en matière d'aménagement de voirie mais aussi d'urbanisme et d'environnement, la Communauté urbaine est au cœur de la politique de prise en compte de la marche. De leur côté, les communes restent à l'initiative des conditions de partage de l'espace (par le pouvoir de police de circulation), du jalonnement et de la signalétique piétonne de proximité et des aménagements piétons (cf. délibération n° 2008-0437 de 2008 sur le transfert de compétence à la Communauté urbaine limité aux "espaces cyclables et/ou piétonniers des places publiques et sur le domaine public fluvial ; ouvrages d'art cyclables et piétonniers").

2. Concevoir une stratégie "piétons" dans une logique multimodale et partenariale

Au-delà des enjeux de sécurité et d'accessibilité, qui demeurent importants, il est nécessaire de faire de la marche un mode à part entière, à encourager et à favoriser. L'objectif pour les années à venir sera donc d'améliorer la part modale de la marche, au centre de l'agglomération et aussi dans sa périphérie.

Dans le contexte de raréfaction des finances publiques, le développement de la marche développe par ailleurs considérablement l'intermodalité. Elle offre également l'opportunité d'optimiser l'ensemble des modes de déplacements actuels. En effet, certains trajets courts réalisés en voiture, encore trop nombreux, doivent pouvoir se reporter vers la marche. Rendre la marche plus facile peut aussi permettre à certains déplacements de courte distance réalisés dans les transports collectifs de se faire à pied, libérant ainsi de la place supplémentaire dans ces transports en commun. Cette capacité retrouvée doit servir à capter des déplacements longs effectués, aujourd'hui, en voiture.

La stratégie "piétons", comme le plan d'action communautaire qui en découlera, devra donc être par essence multimodale et transversale. Elle devra être co-élaborée avec les acteurs du transport collectif, au premier rang desquels figure le Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise (SYTRAL), mais aussi avec l'ensemble des opérateurs de la mobilité sur le territoire : Région, concessionnaires de parcs de stationnement et communes. Cette démarche s'attachera enfin à intégrer les associations représentant les modes doux et la marche en particulier, comme c'est le cas aujourd'hui, dans le cadre du plan modes doux et de la commission intercommunale d'accessibilité.

Lien naturel entre tous les modes, la marche constitue également un enjeu majeur pour la révision du PDU et devra trouver des déclinaisons dans la révision du plan local d'urbanisme et de l'habitat (PLU-H).

Dans cette perspective, la stratégie en faveur du piéton pourrait se construire autour de plusieurs axes de travail :

- **Axe 1** : augmenter la "marchabilité" du territoire, avec des déclinaisons visant à résorber les coupures urbaines et à aménager un réseau piétonnier structurant d'agglomération, véritable maillage du territoire pour les piétons. Il s'agira également d'améliorer la lisibilité et le confort de l'espace public pour les piétons, de mieux les guider, les orienter et les informer. Cet axe permettra enfin un partage équitable et sûr de l'espace public. Toutes ces actions combinées conforteront alors la ville des courtes distances pour tous,

- **Axe 2** : informer et sensibiliser le citoyen, et offrir une meilleure visibilité à l'action publique, avec des déclinaisons visant à modifier les comportements par la sensibilisation et l'éducation, informer les habitants, communiquer et promouvoir la marche. Ceci peut se faire en mobilisant aussi bien les outils habituels comme le jalonnement et la signalétique, mais aussi en développant les services d'informations comme Onlymoov grâce aux nouvelles technologies et les applications nomades (smartphones),

- **Axe 3** : faire de la marche un vecteur d'optimisation des infrastructures existantes, avec des déclinaisons visant à développer la multimodalité, augmenter l'aire d'influence des arrêts de transports en commun, replacer le piéton au centre des pôles d'échanges intermodaux, déployer une stratégie de jalonnement "piétons",

- **Axe 4** : promouvoir les initiatives locales et renforcer la Communauté urbaine comme un acteur majeur dans le domaine de la marche, avec des déclinaisons visant à promouvoir de nouveaux services, améliorer la connaissance de la marche en ville, accompagner les initiatives locales innovantes, s'appuyer sur les actions pour rayonner à l'échelle européenne.

3. Remettre le piéton au centre des grands projets urbains

S'appuyant sur les expériences récentes, les grands projets urbains des années à venir devront placer le piéton au centre des programmes des aménagements.

Ainsi, le quartier de la Part-Dieu, dont la conception s'appuie sur le concept de "sol facile", devra offrir un confort d'usage, une lisibilité et une ouverture sur le reste de la ville permettant au piéton d'y retrouver toute sa place.

Les travaux d'ampleur qui seront conduits sur la gare et le Centre d'échanges de Lyon-Perrache permettront au piéton de retrouver des traversées faciles et lisibles entre les quartiers de Confluence et le reste de la Presqu'île.

Le quartier du Carré de Soie poursuivra son développement avec l'objectif d'assurer de meilleures connexions pour les piétons entre les différents pôles : berges du canal, pôle de commerce et de loisirs, pôle de transport collectifs, etc.

Les réflexions que le SCOT invite à engager sur les "agrafes urbaines" autour des coupures qui constituent encore certaines voies rapides urbaines dans le cœur de l'agglomération, sont autant d'opportunités pour redonner sa place à la marche entre les territoires.

L'ensemble de ces réalisations devra contribuer, en complément des aménagements sur les grands axes (Garibaldi, Zola, Mermoz, etc.), au confortement d'un maillage piétonnier à l'échelle de l'agglomération.

Vers un plan "piéton" communautaire

Déclinaison de la stratégie au travers des compétences exercées par la Communauté urbaine, le "plan piétons" communautaire pourra comprendre :

- l'établissement d'un diagnostic qui cible les territoires à enjeux ainsi que les potentiels en termes de traitement des coupures urbaines et des lisières notamment. L'objectif consiste à réaliser un maillage performant et homogène, reliant l'ensemble des "îlots de marchabilité" du territoire,

- l'élaboration d'une charte des aménagements piétons qui guiderait l'aménagement des espaces publics de la Communauté urbaine, afin de prendre en compte la marche dans l'ensemble des projets. Elle permettrait d'actualiser la charte de 1999 et de confirmer l'engagement de la Communauté urbaine en faveur des piétons, tout en le développant,

- la conception d'un plan d'actions "piéton", à visée opérationnelle, inscrit dans la politique de mobilité globale. Les outils déployés porteraient sur l'aménagement de l'espace public, la programmation urbaine, le développement de services, la communication et l'éducation, au service de :

- . la rue, support de la marche (accessibilité, confort, sécurité, aménagement, etc.),
- . la ville "marchable" (forme urbaine et continuité piétonne, résorption des coupures urbaines générant des discontinuités d'itinéraires, etc.),
- . la marche, mode choisi (sensibilisation, communication, éducation, etc.).

Ce plan piéton piloté par la Communauté urbaine, mais nécessairement partagé, sera élaboré avec ses partenaires : Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise (SYTRAL), communes, associations de promotion de la marche, etc. ;

Vu ledit dossier ;

Oùï l'avis de sa commission déplacements et voirie ;

DELIBERE

1° - Valide les enjeux associés à une prise en compte efficace de la marche à pied dans les interventions de la Communauté urbaine de Lyon.

2° - Approuve la mise en œuvre de la feuille de route dont les principaux objectifs sont :

- a) - la construction d'une stratégie "piéton" partagée à l'échelle de l'agglomération et au cœur des politiques de mobilité et de développement durable,
- b) - la mise en œuvre d'un "plan piéton" communautaire, déclinaison de cette stratégie au travers des compétences exercées par la Communauté urbaine,
- c) - l'association des partenaires incontournables pour s'assurer d'une démarche cohérente et globale sur le territoire de la Communauté urbaine, en particulier les communes et le Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise (SYTRAL).

Et ont signé les membres présents,
pour extrait conforme.

Reçu au contrôle de légalité le : 15 janvier 2014.