

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL

Conseil du 27 juin 2022

Délibération n° 2022-1107

Commission pour avis : déplacements et voirie

Commission(s) consultée(s) pour information :

Commune(s) :

Objet : Plan piéton - Pour une Métropole piétonne au quotidien

Service : Délégation Urbanisme et mobilités - Direction Mobilités

Rapporteur : Monsieur Fabien Bagnon

Président : Monsieur Bruno Bernard

Nombre de conseillers en exercice au jour de la séance : 150

Date de convocation du Conseil : vendredi 10 juin 2022

Secrétaire élu(e) : Monsieur Matthieu Vieira

Présents : Mme Arthaud, M. Artigny, M. Athanaze, Mme Augey, M. Azcué, M. Badouard, M. Bagnon, M. Barge, M. Barla, Mme Baume, M. Ben Itah, Mme Benahmed, M. Benzeghiba, M. Bernard, M. Blache, M. Blanchard, M. Blein, Mme Boffet, Mme Borbon, Mme Bouagga, Mme Bramet-Reynaud, Mme Brossaud, M. Brumm, Mme Brunel Vieira, M. Bub, Mme Burillon, Mme Burrinand, Mme Cabot, M. Camus, Mme Cardona, Mme Carrier, Mme Chadier, M. Chambon, M. Charmot, Mme Charnay, M. Chihi, M. Cochet, M. Cohen, Mme Coin, Mme Collin, M. Collomb, Mme Corsale, Mme Crédoz, Mme Crespy, Mme Creuze, Mme Croizier, M. Dalby, M. Da Passano, M. David, M. Debû, Mme Dehan, Mme Delaunay, M. Devinaz, M. Diop, M. Doganel, M. Doucet, Mme Domain, Mme Dubois Bertrand, Mme Dubot, Mme Dupuy, Mme Edery, Mme El Faloussi, Mme Etienne, Mme Fontaine, Mme Fontanges, Mme Fournillon, Mme Frier, M. Galliano, M. Gascon, Mme Geoffroy, M. Geourjon, M. Girard, Mme Giromagny, M. Godinot, M. Gomez, M. Grivel, Mme Groperrin, M. Groult, M. Guelpa-Bonaro, Mme Guerin, Mme Hémain, Mme Jannot, Mme Khelifi, M. Kimelfeld, M. Kohlhaas, Mme Lagarde, M. Lassagne, Mme Lecerf, M. Le Faou, M. Legendre, M. Longueval, M. Lungenstrass, M. Maire, M. Marguin, M. Millet, M. Mône, M. Monot, Mme Moreira, Mme Nachury, M. Novak, Mme Panassier, M. Payre, M. Pelaez, M. Perez, Mme Perriet-Roux, Mme Perrin-Gilbert, Mme Petiot, M. Petit, Mme Picard, Mme Picot, M. Pillon, Mme Popoff, M. Portier, Mme Pouzergue, Mme Prost, M. Quiniou, M. Rantonnet, M. Ray, Mme Reveyrand, Mme Roch, M. Rudigoz, Mme Runel, Mme Saint-Cyr, Mme Sarselli, Mme Sechaud, M. Seguin, M. Sellès, Mme Sibeud, M. Smati, Mme Subaï, M. Thevenieau, M. Uhlrich, Mme Vacher, M. Van Styvendael, M. Vergiat, Mme Vessiller, M. Vieira, M. Vincendet, M. Vincent, Mme Vullien, Mme Zdorovtsoff.

Absents excusés : Mme Asti-Lapperrière (pouvoir à M. Grivel), M. Marion (pouvoir à M. Novak), Mme Fréty (pouvoir à M. Bub), M. Buffet (pouvoir à Mme Pouzergue), Mme Georgel (pouvoir à Mme Popoff), M. Boumertit (pouvoir à M. Legendre), M. Corazzol (pouvoir à Mme Jannot), M. Kabalo (pouvoir à Mme Perriet-Roux), Mme Percet (pouvoir à M. Barla).

Conseil du 27 juin 2022**Délibération n° 2022-1107**

Commission pour avis : déplacements et voirie

Commission(s) consultée(s) pour information :

Commune(s) :

Objet : Plan piéton - Pour une Métropole piétonne au quotidien

Service : Délégation Urbanisme et mobilités - Direction Mobilités

Le Conseil,

Vu le rapport du 8 juin 2022, par lequel monsieur le Président expose ce qui suit :

I - Contexte

Dans la perspective de construire une Métropole apaisée, il est nécessaire de redonner sa juste place à la mobilité piétonne.

Le présent rapport porte sur la stratégie en faveur d'une Métropole apaisée et en particulier la sécurisation, l'amélioration et la création de trottoirs par la mise en place d'un financement dédié.

La marche à pied est le mode de déplacement le plus massivement utilisé au quotidien pour les déplacements de proximité lorsque le territoire vécu est bâti à l'échelle du piéton. Ainsi, au sein de plusieurs polarités de la Métropole de Lyon (Bron, Oullins, Saint-Fons, Vaulx-en-Velin ou Vénissieux), comme dans les arrondissements lyonnais ou à Villeurbanne, plus de 60 % des déplacements internes sont réalisés à pied. Dans d'autres communes, la voiture occupe une place prépondérante, même pour les déplacements de proximité.

Parmi les raisons de ces écarts, peuvent être cités la forme urbaine, mais aussi la sécurité et le confort des cheminements piétons, qui sont loin d'être traités à leur juste mesure dans de nombreuses communes : sous-dimensionnement des espaces piétons dans les secteurs les plus denses, largeurs de trottoirs inférieures à la norme, voire absence de cheminements piétons dans les territoires moins denses (sur la Métropole, 18 % des linéaires de voirie sont sans trottoir ou inférieurs à la largeur réglementaire, 28 % avec des trottoirs compris entre 1,4 m et 2,00 m de large).

Le poids de la marche à pied dans la mobilité quotidienne et la place privilégiée qu'elle occupe dans les déplacements des personnes les plus vulnérables (enfants, adolescents et personnes âgées) justifient que la politique publique de mobilité s'intéresse à la sécurité et au confort d'usage de ce mode.

Une concertation organisée en 2021 a permis d'identifier les marges de progrès en la matière. En effet, un atelier mobilisant une quarantaine de représentants associatifs ou institutionnels le 11 juin 2021 et une consultation diffusée en ligne du 7 juillet au 15 novembre 2021 (près de 1 400 questionnaires renseignés) ont permis de recenser la diversité des problématiques rencontrées au quotidien par les piétons métropolitains.

Les motifs d'insatisfaction, quant au confort ou à la sécurité des cheminements piétons, sont :

- le niveau de sécurité pour les déplacements autonomes des enfants : 66 % d'avis négatifs pour les habitants du centre (Lyon-Villeurbanne) et de 1^{ère} couronne (communes limitrophes à Lyon-Villeurbanne), 55 % d'insatisfaction en 2^{ème} couronne (autres communes de la Métropole),
- les vitesses trop importantes des automobilistes : plus de 60 % d'avis négatifs en 1^{ère} et 2^{ème} couronne,
- l'encombrement des trottoirs et espaces piétons : plus de 60 % d'insatisfaction à Lyon-Villeurbanne,

- le manque d'équipements pour la pause et l'insuffisance de l'ombrage ou de la végétation : plus de 60 % d'insatisfaction à Lyon-Villeurbanne.

Au-delà de ces motifs d'insatisfaction, les avis convergent quant au niveau satisfaisant de :

- la fréquence et du positionnement des passages piétons (plus de 75 % d'avis positifs),
- du temps accordé à la traversée piétonne aux carrefours à feux (plus de 75 % d'avis positifs),
- la nature du revêtement des trottoirs (plus de 65 % d'avis positifs).

Enfin, cette consultation a permis d'identifier les enjeux prioritaires sur lesquels améliorer le confort et la sécurité du piéton, plébiscités dans cet ordre :

- les itinéraires vers les établissements scolaires,
- l'accès aux lieux fréquentés par les personnes fragiles ou âgées,
- l'accès aux établissements de santé,
- les traversées de grands axes de circulation,
- l'accès aux arrêts de transports collectifs,
- les itinéraires vers les lieux de promenade ou de verdure,
- les accès aux services publics, établissements sportifs et culturels, lieux accueillant du public régulièrement,
- les itinéraires vers les commerces de proximité.

Du point de vue des politiques publiques, la marche à pied est un mode de déplacement particulièrement exemplaire : totalement décarboné, n'émettant aucun polluant, ne représentant pas un danger pour les autres et bénéfique à la santé des individus.

Pourtant, jusqu'à présent, la marche à pied était insuffisamment priorisée dans les politiques de mobilité. Peu prise en compte comme mode à part entière, elle était surtout envisagée sous l'angle de l'intermodalité ou des enjeux de mise en accessibilité de la voirie pour les personnes à mobilité réduite.

Pour changer cet état de fait et impulser une dynamique bien plus ambitieuse en faveur de la sécurité et du confort des cheminements piétons, la Métropole accroît fortement son action dans le cadre de la programmation pluriannuelle des investissements (PPI) 2021-2026. Ainsi, les investissements consacrés aux modes actifs passent de 160 000 000 €, sur le précédent mandat, à 320 000 000 € sur la période 2021-2026. Outre les lignes d'investissement relevant des projets urbains ou d'espaces publics, qui portent les projets de requalification de rue, de mise en accessibilité ou de création de nouveaux espaces publics, ce mandat comprend, pour la première fois, une ligne dédiée à la maintenance des trottoirs et au déploiement d'un plan piéton.

II - Programme d'actions

Cet effort financier va permettre de renforcer les nombreuses actions d'ores et déjà engagées depuis l'été 2020.

1° - Préservation et amélioration de la qualité des cheminements piétons

En 2021, plus de 100 chantiers de grosses réparations de trottoirs ont été intégrés à la programmation d'activité des services de voirie de proximité, sur l'ensemble du territoire de la Métropole. Ces chantiers, financés par une ligne budgétaire dédiée dans la PPI 2021-2026, sont identifiés à partir du croisement de l'état de santé connu du patrimoine de trottoirs de la Métropole (mise à jour périodiquement par des visites d'auscultation) et des niveaux de fréquentations des trottoirs induits par les pôles générateurs de déplacements piétons (établissements publics, gares ou nœuds de transports, etc.).

2° - Création de nouveaux aménagements en faveur des piétons

Au-delà de ces chantiers de préservation de la qualité des cheminements piétons existants, de nouveaux aménagements permettant de mettre en sécurité ou d'améliorer le confort des piétons sont réalisés dans toutes les communes de la Métropole que ce soit dans le cadre de projets structurants ou plus ponctuels, financés par des lignes PPI dédiées ou les crédits de proximité mis à la disposition des communes par la Métropole. Ainsi, depuis l'été 2020, tous les aménagements de proximité ont contribué à l'amélioration du confort des cheminements piétons avec notamment :

- plus de 150 projets de création ou élargissement de trottoirs,
- la création de près de 500 abaissés de trottoirs,
- 70 nouveaux plateaux traversant,
- 250 nouvelles traversées piétonnes.

La Métropole accompagne parallèlement, dans le cadre des plans nature et canopée, des actions de végétalisation, de création d'ilots de fraîcheur dans les rues, afin de renforcer leur ombrage et leur convivialité.

3° - Élaboration de documents de cadrage et de guides techniques

Les nouveaux aménagements s'appuient sur des documents de planification (schéma directeur d'accessibilité, diagnostics communaux de marchabilité, orientations du plan de déplacements urbains (PDU) de 2017) et des guides existants (document d'orientations d'aménagement des rues) ou en cours de consolidation (fiches réflex, guide de conception des aménagements piétons, cartographies des passages piétons, etc.).

Ils sont, également, fondés sur un strict respect des textes comme l'article 52 de la loi LOM (obligation de neutraliser les places de stationnement motorisé 5 m en amont des passages piétons) qui, tout en améliorant la visibilité, offre de nouvelles opportunités d'aménagement de l'espace public.

Enfin, l'application et l'expérimentation de doctrines, telles la multiplication des trottoirs de 2 m minimum, les trottoirs traversants, sont autant de mises en œuvre qui contribuent à offrir davantage de sécurité aux piétons et qui sont diffusées à échelle de l'ensemble du territoire métropolitain. Les projets de voirie de la Métropole priorisent désormais un dimensionnement des espaces favorisant par ordre de priorité des trottoirs généreux et confortables, des aménagements cyclables larges et sécurisants et des dispositifs préservant ou améliorant la performance des transports en commun quand cela est nécessaire.

4° - Transformation des rues existantes et apaisement des rues

Bon nombre de communes se sont engagées dans des démarches d'apaisement de la circulation. Une démarche le plus souvent menée en 2 phases (urbanisme de transition pour tester les nouveaux usages et recueillir l'avis des riverains, puis modification et pérennisation à la suite de la concertation), comme sur le cours Charlemagne à Lyon 2ème ou l'avenue Barbusse à Villeurbanne. Certains événements, comme La voie est libre à Lyon permettent de piétonner certaines rues pour une durée limitée afin de vivre la ville différemment. Ces expériences préfigurent des projets emblématiques à venir comme l'apaisement de la Presqu'île, le projet urbain Gratte-Ciel centre-ville, etc. Elles traduisent le rééquilibrage du partage de ces espaces aux nouvelles pratiques de mobilité en faveur du piéton.

5° - Sécurisation des abords des établissements scolaires

La limitation totale ou partielle des circulations automobiles permet de restituer l'espace ainsi libéré aux enfants et de transformer les rues en espace récréatif. L'enjeu est, plus généralement, d'accompagner l'autonomisation des enfants en facilitant l'accès aux établissements par les modes actifs et en sécurisant les abords des établissements. Au total, ce sont déjà une cinquantaine d'établissements qui ont vu leurs abords aménagés sur le territoire métropolitain. En ce qui concerne les collèges, une autorisation de programme d'1 600 000 € a été votée par délibération n° CP-2022-1204 de la Commission permanente du 11 avril 2022, permettant d'aménager et de sécuriser les abords des collèges.

6° - Apaisement des vitesses de circulation avec la démarche "ville 30"

Cinq communes, dont la Ville de Lyon, ont déjà généralisé la limitation à 30 km/h à l'exception de certains axes, une dizaine d'autres devraient passer ce cap cette année et près de la moitié des 59 communes de la Métropole, représentant 65 % de la population métropolitaine, sont désormais intéressées par la démarche. Au-delà de l'apaisement des vitesses de circulation, et dans l'objectif de déployer une démarche globale et fédératrice sur l'objectif majeur d'atteindre zéro blessé grave ou tué dans un accident de la circulation, la Métropole va prochainement engager une large démarche partenariale qui se traduira par la formalisation d'un plan d'action et d'une charte d'engagement.

7° - Adaptation de la signalisation lumineuse tricolore

Ces mesures d'apaisement s'accompagnent d'un volet plus technique dans lequel la Métropole intervient dorénavant de façon volontariste afin de garantir un meilleur partage de la voirie : déploiement de feux équipés en synthèse vocale, régulation du trafic traitée en ondes vertes modérantes, réglage des feux (augmentation des temps de vert, avant-vert piétons, phase intégrale piétons).

En vue d'améliorer la sécurité des piétons, la suppression des carrefours à feux peut, aussi, apparaître pertinente dans des zones de circulations apaisées.

8° - Information et sensibilisation

Le déploiement de plans de localisation sur le mobilier urbain est en cours pour faciliter les déplacements de proximité à pied. Une trentaine de compteurs piétons sont également en cours d'installation pour mieux quantifier et valoriser les flux piétons sur le territoire métropolitain. Afin de favoriser l'appropriation des bons réflexes dès le plus jeune âge, la Métropole continue de soutenir le déploiement des pédibus et entreprend des plans de mobilité scolaire auprès de 5 collèges. Enfin, afin de concourir à la prise de conscience collective des bénéfices de la marche à pied et de son efficacité pour les trajets courts, des campagnes de communication engageantes et incitatives seront déployées.

III - Financement

Présentation des lignes dédiées en faveur du piéton dans la PPI 2021-2026 :

Titre opération	Montant (en €)
déploiement plan piéton : aménagements pour le confort et la sécurité des cheminements piétons	10 000 000
signalétique piétonne : actions permettant de faciliter l'orientation dans l'espace public	200 000
gros entretien et amélioration trottoirs/espaces publics : maintien de la qualité des espaces piétons existants	14 700 000
crédits de proximité et fonds d'initiative communale : aménagements d'espace public profitant à la fois aux piétons et cyclistes	118 000 000

Concernant particulièrement la ligne financière déploiement plan piéton : aménagements pour le confort et la sécurité des cheminements piétons, elle sera ventilée selon les thématiques suivantes :

- résorption des discontinuités piétonnes et mise en conformité des trottoirs,
- apaisement et sécurisation des accès aux collèges,
- réalisation d'une magistrale piétonne,
- réalisation de haltes piétonnes.

Des délibérations ultérieures détailleront les investissements prévus dans le cadre de cette ligne financière ;

Vu ledit dossier ;

Ouï l'avis de sa commission déplacements et voirie ;

DELIBERE

Approuve la stratégie métropolitaine définie dans le plan piéton pour tendre vers une Métropole piétonne au quotidien.

Et ont signé les membres présents,
pour extrait conforme.

Accusé de réception en préfecture : 069-200046977-20220627-284196-DE-1-1 Date de télétransmission : 30 juin 2022 Date de réception préfecture : 30 juin 2022
