



Pôle sécurité, prévention et réglementation
SIRAC

Compte-rendu de la réunion du groupe de travail Code de la rue 16 juin 2010

Personnes présentes membres du groupe de travail Code de la Rue :

M.	Bernard	BAUMGARTNER	Conseil de quartier Koenigshoffen-Montagne Verte-Elsau
M.	Julien	BOSSERT	Comité de Réappropriation de l'Espace Public
M.	Jean	CHAUMIEN	CADR 67
Mme	Joséphine	DE BOISSESSON	AHBAK
M.	Pierre	DEUTSCH	Société des Amis du Vieux Strasbourg
M.	Rolph	ENSMINGER	Association des Paralysés de France
M.	Gilles	ESCHRICH	Automobile Club
Lt	Philippe	FERET	E.D.S.R
M.	Claude	FRITSCH	Conseil de quartier Gare-Kléber
Mme	Monique	FRITZ	ALF et AIVAR
M.	Jean-Claude	GUTAPFEL	Conseil de quartier des XV
M.	Christian	HINSINGER	La Prévention Routière
M.	Gilles	HUGUET	Ligue Contre la Violence Routière Piétons 67 PEEP
Mme	Rinaldo	LOCATELLI	Conseil de quartier la Robertsau
Mme	Anne	LUX	Conseil de quartier Bourse-Esplanade-Krutenau
M.	Pierre	OZENNE	Association Ecocité Strasbourg
Mme	Annette	PAULIN	Conseil de quartier Gare-Kléber
M.		REEB	Association des Aveugles Alsace-Lorraine
Lt	Nicolas	RINCK	Police Nationale
M.	Victor	ROOS	Association des Aveugles Alsace-Lorraine
M.	Damien	SENGER	Association Ecocité Strasbourg
M.	Benjamin	SIBOLD	Syndicat Enseignant SNUIPP
M.	Alain	TEINTURIER	Conseil de quartier Centre Ville
M.	Jean-Jacques	WEHRLI	CTS
M.	Jean-François	WOLFF	Association des Résidents et Amis du Neudorf

Personnes présentes représentant la CUS :

M.	Olivier	BITZ	Adjoint au maire de Strasbourg en charge de la sécurité
M.	Alain	JUND	Adjoint au maire de Strasbourg en charge de l'urbanisme
M.	Serge	ASENCIO	Déplacements – Mission vélos
M.	Sébastien	BOPP	SIRAC - Cellule Sécurité Routière
M.	David	ISENMANN	SIRAC - Cellule Sécurité Routière
M.	Vincent	JUNG	Voies Publiques – Chef de Service
M.	René	KIRSCH	Directeur PMS
M.	Michel	KOEBEL	Mission Ville et handicaps
M.	Yves	LAUGEL	SIRAC - Chef de Service
M.	Jean-Luc	MARCHAL	Déplacements – Chargé de mission
M.	Jean-René	OURY	Ingénierie et conception d'espaces publics

Introduction :

M. BITZ débute la réunion en indiquant que celle-ci permettra de faire un point d'étape de l'avancement du projet depuis la dernière réunion.

Parmi les phases qui ont connu le plus d'avancées, on peut citer :

- la hiérarchisation des réseaux de voirie,
- le déploiement des zones de rencontre,
- la création d'une charte du piéton.

M. JUND indique que si la dernière réunion du présent groupe de travail remonte à environ 6 mois, de nombreuses réunions ont en fait eu lieu entre-temps.

Un point concernant les retours de ces réunions va être fait.

Hiérarchisation des réseaux de voies (document PTV) :

Un diaporama provenant du bureau d'étude PTV est présenté : il montre l'avancée des travaux dans ce domaine.

M. MARCHAL indique qu'il s'agit là d'un aspect important pour l'avancée de notre projet.

Le but est d'obtenir des réponses concrètes afin de pouvoir passer à une phase de réalisation sur le terrain dès 2011.

La première problématique est de savoir comment hiérarchiser. En effet, on ne dispose que de peu de recul dans ce domaine en France et, de fait, en dehors des expériences de Lyon et de Bordeaux, il n'existe pas grand-chose dans ce domaine à l'heure actuelle.

De ce fait, afin de pouvoir faire école en la matière, il sera nécessaire de faire preuve de réflexion et de doigté.

Un des aspects clés est de faire appliquer une vitesse réellement adaptée.

Ainsi, par exemple, les faits témoignent qu'à baisser la vitesse sur autoroute à 80 ou 90 km/h, comme c'est depuis peu le cas sur Strasbourg, on observe de nombreux effets positifs :

- on débite un nombre plus important de véhicules,
- les véhicules polluent moins ce qui s'inscrit dans les objectifs du plan climat.

La vitesse de 30 km/h permet quant à elle de préserver les piétons en cas d'accident.

Une autre piste pour désengorger les voiries consiste à réserver une voie pour le covoiturage, les véhicules de transport en commun etc...

Il convient donc d'attribuer une fonction à chaque voie et, selon cette fonction, d'y faire appliquer une vitesse différente.

Pour y arriver, il convient de mettre en place des aménagements cohérents notamment par le choix des matériaux utilisés.

L'un des objectifs poursuivis est d'étendre les zones 30 à 71% des voies de Strasbourg. Cela ne se fera évidemment pas en un jour. Ce travail devrait se faire par quartier.

Par exemple, en ce qui concerne le quartier Centre Ville, deux possibilités sont à l'étude :

- faire passer l'ensemble de ce quartier à 30 km/h,
- le diviser en différentes zones 30.

De ce fait, pour travailler le plus efficacement possible, la réflexion est d'abord menée au niveau de l'adjoint de quartier puis par le conseil de quartier.

Après un temps de réflexion raisonnable, ils peuvent accepter les propositions ou non.

Par contre, en ce qui concerne les réseaux hyper-structurants et structurants il n'y aura pas de discussion possible.

En dernier lieu, le Conseil Municipal votera la validation de ce projet.

Cela amènerait Strasbourg à devenir la première ville de notre envergure à adopter un tel projet : cet objectif se situe dans un laps de temps de 3 ans.

M. JUND indique que l'étude présentée porte sur l'ensemble de la ville, le but étant d'avoir une réelle cohérence communale tout en ayant une approche plus fine grâce aux discussions avec les conseils de quartier.

M. BITZ précise d'ailleurs que le projet est porté par Monsieur le Maire, projet qui a été présenté à celui-ci le lundi 14 juin 2010.

Réaction du CADR : il craint que les citoyens aient du mal à comprendre quelle est la vitesse limite. Si l'approche globale est appréciable, il semble malheureusement que l'on tienne davantage compte des automobilistes puisque l'on ne parle que du facteur vitesse alors même que l'on devrait en premier lieu se soucier de l'humain.

Il salue en revanche le choix du Maire concernant la place de la Gare.

Le CADR trouve préjudiciable d'établir une vitesse maximale que les Forces de l'Ordre n'auront pas la possibilité de gérer. De plus, les voies restant limitées à 50 km/h risquent de devenir des zones de non-droit. Il faudrait, au lieu de cela, faire diminuer la vitesse partout et créer davantage d'aménagements cyclables. Il propose, par exemple, qu'au lieu de maintenir à 50 km/h des axes tels que l'avenue des Vosges ou l'avenue de la Forêt-Noire, on les traite comme des voies de desserte et de promenade ce qui aurait inévitablement pour effet d'améliorer l'image de la ville.

Au vu de ces différentes constatations, la hiérarchisation des voies telle qu'elle a été présentée ne paraît pas satisfaisante au CADR.

M. JUND répond qu'il est nécessaire d'inverser la logique en passant sur la majorité de la ville à 30 km/h. Il rappelle la méthode observée en Suisse où la population est force de proposition.

Par le biais des conseils de quartier, il est prévu de pouvoir prendre en compte au mieux les préoccupations des habitants : que ce soit sur le dimensionnement des rues, la taille des trottoirs et les pistes cyclables tout en gardant en toile de fond la nécessité de faire diminuer le nombre de déplacements en voiture.

M. BITZ tient également à préciser que si l'on ne passe pas en un coup à une vitesse de 30 km/h pour l'ensemble de la ville de Strasbourg, c'est notamment pour aider la population à une prise de conscience. Il n'y a, en effet, rien de pire que de mettre en œuvre une décision qui n'est pas comprise : la réaction en face risquerait d'être excessive et de ce fait de priver notre projet de réussite.

De plus, il faut savoir que chacune des entrées de zone 30 actuellement existantes à Strasbourg (1000 en tout) représente un coût de 15 000 à 30 000 €. On recherche, de ce fait, des aménagements moins chers qui seront installés de manière progressive afin de ne pas ébranler le budget de la collectivité.

Le travail sur la baisse de la vitesse passe par un changement d'ambiance qui doit être perceptible en ville. Le but n'est pas de stigmatiser la voiture mais d'augmenter les contraintes s'appliquant à ce moyen de transport tout en tenant compte des avis émis par les Conseils de Quartier, les associations de quartier etc...

Réaction de la CTS : la CTS réagit en indiquant qu'elle est inquiète en ce qui concerne la vitesse commerciale de ses bus. Par exemple, l'aménagement de la rue de Boston s'avère problématique pour les bus : ils ne peuvent pas s'y croiser.

L'absence de signalisation s'avère également problématique. Par exemple, à la sortie de la rue Seyboth, 3 accidents avec des bus ont été évités de justesse : cela s'avère donc dangereux.

M. MARCHAL précise que le but n'est évidemment pas de faire diminuer la vitesse commerciale des bus. Les aménagements des zones de rencontre ne doivent pas se limiter à l'entrée et à la sortie : ils doivent également intégrer des écluses... Le leitmotiv est de laisser plus de place aux cyclistes et aux piétons.

M. JUND tient à ce qu'un travail portant sur la vitesse commerciale des transports en commun soit effectivement effectué ainsi que sur leur qualité.

Réaction du Conseil de Quartier de La Robertsau : le représentant du Conseil de Quartier de la Robertsau indique que des propositions pour la mise en place de zones de rencontre ont été faites mais qu'à ce jour aucune réponse n'a été reçue à ce sujet.

Il observe également qu'une zone de rencontre a été installée dans le quartier mais que personne n'y respecte les règles notamment en ce qui concerne les emplacements de stationnement. Cela est notamment dû au fait que les places de stationnement ont été matérialisées trop tard. La limitation de vitesse et les sens interdits ne sont pas non plus respectés.

Il s'avère également que le panneau d'entrée en zone de rencontre passe inaperçu et n'est pas forcément bien compris : il faudrait faire des actions explicatives.

M. BITZ répond en indiquant que le choix du panneau se fait au niveau national et qu'il ne peut donc pas être modifié localement. En ce qui concerne les choix des types d'aménagements, les 2 zones tests permettront, par l'expérience, de constater ce qui fonctionne ou pas.

Là encore on comprend l'importance de l'implication des riverains et des conseils de quartier pour les retours d'expériences.

Réaction de Ecocité : L'association s'interroge sur l'intérêt de maintenir des portions à 50 km/h. Ce choix est-il justifié par une étude ?

Elle indique également qu'un aspect problématique avec les zones de rencontre est que leur fonctionnement est encore mal connu des usagers.

Elle tient également à rappeler le mode de fonctionnement bernois basé sur les initiatives et les projets des riverains.

Ecocité indique souhaiter pouvoir travailler sur les documents présentés.

Elle précise qu'il lui paraît nécessaire d'avoir une approche différenciée entre les véhicules automobiles et les bus afin de ne pas pénaliser ces derniers. Dans ce sens, il indique que la circulation des cyclistes ne doit pas forcément être autorisée dans les couloirs bus.

Il tient également à indiquer la nécessité de veiller à ce que les aménagements publics ne gênent pas la visibilité des automobilistes ce qui pourrait être cause d'accidents. Il cite d'ailleurs, comme exemple, les panneaux publicitaires installés aux carrefours qui créent parfois des angles morts.

Il évoque également sa crainte de voir la Grand'Rue dans sa nouvelle configuration transformée en autoroute à vélos, ce qui amènerait, avec les piétons, à une situation de conflit parallèle à celle existante rue d'Austerlitz.

M. BITZ confirme que les zones de rencontre doivent d'abord être le projet des riverains et ensuite faire l'objet d'arbitrages.

M. JUND indique que pour la Grand'Rue on verra à l'usage. Il répond également à Ecocité que la possibilité proposée d'avoir des voies à vitesses différentes n'est pas envisageable. Il demande également à ce qu'on lui indique les panneaux gênants puisqu'il est l'élu en charge de cette thématique.

Diaporama général de présentation :

Déploiement des zones de rencontre :

M. MARCHAL revient sur le choix de la vitesse selon le type de voie : le choix de maintenir certaines voies à 50 km/h s'est fait sur la base d'études poussées. Celles-ci démontrent notamment qu'il n'est, par exemple, pas possible d'appliquer une limitation à 30 km/h dans une rue drainant 50 000 véhicules par jour.

Réaction du CREP : Le CREP s'indigne de ce que l'on ne fasse pas tout simplement passer la limitation de vitesse dans Strasbourg à 30 km/h. Il y voit une atteinte à la démocratie.

M. BITZ répond que vouloir faire passer toute la ville à 30 km/h n'est tout simplement pas possible. Pour lui, l'attitude de contestation permanente du CREP relève plus d'une logique politicienne que d'une volonté constructive. Le CREP cherche en fait à focaliser l'attention uniquement sur lui alors qu'il n'est pas l'interlocuteur unique.

Réaction de l'Association Laurence Fritz : Elle indique que la majorité des véhicules qui circulent sur une voie ne sont souvent pas ceux des riverains (transit, touristes...) : il apparaît de ce fait très important de réussir à faire une explication large.

M. MARCHAL répond que dans le cadre du travail mené sur la zone de rencontre de la Krutenau une plaquette explicative va être produite et distribuée.

Charte du piéton :

En ce qui concerne cette charte, le comité technique local planche actuellement dessus : lors de la prochaine réunion seront présentées les avancées en la matière.

Sécurisation des établissements scolaires :

Le dossier consacré au Pedibus avance bien.

Expérimentations et nouveaux aménagements :

M. LAUGEL présente les nouveaux projets en cours.

Un exemple de nouvel aménagement est présenté. Il a été pensé pour l'école Louvois et il va plus loin que ce qui se fait normalement. L'idée serait ainsi de mettre en place, 10 mètres en amont de la ligne d'effet de feu, un revêtement différent permettant notamment une meilleure adhérence et donc un meilleur freinage. 6 mètres avant le passage piétons, le même revêtement serait également mis en place mais avec une couleur différente.

Il s'avère cependant que ces nouveaux projets sont actuellement en attente d'une validation par la DSCR, celle-ci n'est pas obligatoire mais permettra éventuellement une intégration dans le Code de la Route.

En ce qui concerne le "tourne-à-droite cycliste", des modifications ont été apportées au dispositif expérimental (feu déporté...) au vu des résultats observés sur le terrain.

Il s'avère que d'autres villes souhaitent actuellement se lancer, elles aussi, dans une telle expérimentation.

A Strasbourg, on projette actuellement d'étendre ce dispositif à 30 carrefours supplémentaires.

Une proposition a été faite au Ministère pour remplacer le feu par un panneau et un avis favorable a été émis par ce dernier en date du 27 mars dernier. Nous attendons une réponse définitive pour l'automne prochain.

Livraisons :

M. MARCHAL indique que des négociations sont actuellement en cours pour ce volet du projet mais que cela sera très long.

Guide de l'espace urbain :


M. OURY indique que l'élaboration de ce guide avance bien. On en est ainsi à la phase de recherche qualitative des matériaux de revêtement.

Mise en conformité avec le Décret n°2008-754 du 30 juillet 2008 :

M. MARCHAL explique que la mise en conformité avec le décret est actuellement en cours. Il apparaît cependant qu'il ne serait pas cohérent de mettre en place le double-sens cyclable dans certaines rues à sens unique telles que la rue du Noyer.

Conclusion :

La prochaine réunion aura lieu dans la 2^e quinzaine de septembre. D'ici là les Conseils de Quartier seront saisis et les documents présentés seront envoyés aux membres du présent groupe de travail. Les élus remercient les personnes présentes et les invitent à boire le verre de l'amitié.

	 <p>Yves LAUGEL Chef de Service</p>
--	---

