

## COMPTE-RENDU DU GROUPE DE TRAVAIL CODE DE LA RUE DU 14 AVRIL 2009

### Personnes présentes représentant les associations et les institutions :

Mme	Béatrice	ASSFELD	Association des Parents d'Elèves de l'Enseignement Libre - A.P.E.L
Mme		BARTHELEMY	AIVAR
M.	Pierre	BAUER	"Les Vitrines de Strasbourg"
M.		BOSSERT	Collectif de Réappropriation de l'Espace Public
M.	Jean	CHAUMIEN	Président du CADR 67
M.		DEUTSCH	Société des Amis du Vieux Strasbourg
M.		ENSMINGER	Association des Paralysés de France - A.P.F.
Mme	Monique	FRITZ	Présidente de l'Association Laurence Fritz
Mme	Christiane	GOETZ	Présidente de l'Association des Habitants Bourse-Austerlitz-Krutenau - AHBAK
M.	Jacques	HEITZ	Alsace Nature
M.	Gilles	HUGUET	PIETONS 67
			Représente M. DERCHE - Piétons 67
M.	Gilles	HUGUET	Président de la Ligue Contre la Violence Routière
Mme	Hélène	KOEHL	Association de Sauvegarde des Quartiers de l'Ancienne Douane et de Saint-Thomas
M.	Patrick	LOSTETTER	Direction Départementale de la Sécurité Publique
M.	Pierre	OZENNE	Vice-Président de l'Association Ecocité-Strasbourg
M.	Bertrand	SOLDANO	Coordinateur Sécurité Routière du Bas-Rhin – DDE
M.	Laurent	STEMMELEN	ADEUS
M.	Jean	TISSIER	E.D.S.R.
M.	Jean-François	WOLFF	Association des Résidents et Amis du Neudorf

### Personnes présentes représentant la CUS :

M.	Olivier	BITZ	Adjoint au Maire de Strasbourg
M.	Alain	JUND	Adjoint au Maire de Strasbourg
M.	Serge	ASENCIO	Chargé de Mission Vélo
Mme	Annick	DE MONTGOLFIER	Conseil de Quartier Centre Ville
M.	Naringul	ERKAL	Conseil de Quartier Neuhof
Mme		FARES	DIT Quartier des XV
M.	Ronan	GOLIAS	Service des Transports

M.	Jean-Claude	GUTAPFEL	Conseil de Quartier des XV
M.	David	ISENMANN	Gestionnaire de la Cellule Analyse des Accidents
M.	René	KIRSCH	Directeur
M.	Michel	KOEBEL	Chef de Service
Mme	Martine	KOUB	DIT Robertsau
M.	Yves	LAUGEL	Chef de Service
Mme	Anne	LUX	Conseil de Quartier Bourse – Esplanade – Krutenau
M.	Jean-René	OURY	Chef de Service
Mme	Michèle	RAMEY	Conseil de Quartier Hautepierre – Cronenbourg - les Poteries - Le Hohberg
Mme	Viviane	RICHARD	Conseil de Quartier Meinau
M.	Alain	TEINTURIER	Conseil de Quartier Centre Ville
Mme	Véronique	WAGNER	Conseil de Quartier Robertsau

**Absents excusés :**

M.	Etienne	AUBERGER	Conseil de Quartier Neudorf – Musau - Port du Rhin
Mme	Lucie	BOISSIER	Présidente de l'Association Campus Vert
M.	Roger	BRAUN	Directeur de l'Automobile Club d'Alsace
M.	Philippe	DERRIEN	Président du Conseil Départemental des Parents d'Elèves - F.C.P.E
M.	Claude	FRITSCH	Conseil de Quartier Gare – Kléber
M.	Christian	GAGNOL	Chef de Service
Mme	Sylvette	GARRIGOU	Présidente de l'Association Départementale des Parents d'Elèves de l'Enseignement Public du Bas-Rhin - P.E.E.P
M.	Alfred	KOESTEL	Responsable de la section Circulation
	Marie- Noëlle	LAMUDE-HOUZÉ	Conseil de Quartier Koenigshoffen - Montagne Verte - Elsau
M.	Patrick	MARETZ	Président de l'Association Autonome des Parents d'Elèves de l'Enseignement Public du Bas-Rhin - U.N.A.A.P.E
Mme	Yoko	NGUYEN	Présidente du Centre Social et Culturel Victor Schoelcher – Cronenbourg
M.	Gabriel	REEB	Président de l'Association des Aveugles d'Alsace-Lorraine
M.	Manuel	SANTIAGO	Directeur du Centre socioculturel de la Krutenau - CARDEK
M.	Pierre	SCHNEIDER	Compagnie des Transports Strasbourgeois
M.	Denis	SCHWARTZ	Président de l'Association de Défense des Riverains de l'Avenue de la Paix
M.	Benjamin	SIBOLD	Syndicat Enseignant SNUIPP
Mme	Odile	ULRICH-MALLET	Présidente de l'Association Parents d'Elèves Enseignement Public Alsace - A.P.E.P.A

M. BITZ débute la réunion pour la première fois. Les représentants des quartiers ont été invités à participer à ce groupe de travail afin, notamment, que le champ de réflexion ne soit pas limité au seul centre-ville.

M. JUND rappelle, quant à lui, que l'ensemble des participants a été destinataire d'un document du CERTU qui explique la démarche et qui donne un certain nombre d'exemples.

Un des objectifs prioritaire du présent groupe de travail est de fournir, d'ici 3 mois, ou au plus tard pour la rentrée, un certain nombre de propositions et de projets d'expérimentations novatrices sur la ville de Strasbourg. Par ce biais, notre agglomération pourra reprendre une longueur d'avance sur l'expérimentation de nouvelles manières de se déplacer en milieu urbain.

## **Bilan de la visite sur sites du 12 février 2009 présenté par M. ASECIO**

Les différents sites visités sont passés en revue :

- **Place Sainte-Madeleine et ses abords :**

La visite est partie du quai des Bateliers pour aller vers la rue des Orphelins. Le groupe de travail y a observé un certain nombre d'aménagements contigus qui pourraient permettre d'évoluer aisément vers une zone de rencontre.

Les représentants d'associations ayant participé à la visite émettent les remarques suivantes :

- le problème du stationnement sauvage sur la place Ste-Madeleine a été mis en évidence. Il serait de ce fait appréciable que les services de police puissent agir avec autant d'efficacité et de rapidité que cela a été le cas durant le sommet de l'OTAN.

- La Société des Amis du Vieux Strasbourg indique qu'à l'arrière de l'église située place Ste Madeleine il y a un tronçon d'une vingtaine de mètres où la circulation automobile ne se justifie pas. De plus, cette circulation entraînant des dégâts au patrimoine (portail de la Renaissance), une révision du plan de circulation condamnant la circulation de véhicules à moteur n'y serait-elle pas envisageable ?

M. BITZ indique que l'adjoint de quartier, compétant en la matière, mène à l'heure actuelle des réflexions à ce sujet. Cependant, l'objet de la présente réunion est de voir quels sont les aménagements et les logiques qu'il est possible de transposer ou dont il est possible de s'inspirer (ou pas) sur l'ensemble de la ville. Il convient de réfléchir, et ce de manière globale, à une autre organisation des aménagements dans la ville. En d'autres termes, il faut voir si ce qui a été mis en place à cet endroit peut servir de modèle aux autres aménagements dans notre ville.

L'AHBAK suggère une expérimentation qui pourrait être intéressante : celle-ci consisterait, dans le cadre du réaménagement de la place d'Austerlitz, à rendre piétonne une partie du quartier et notamment la Petite rue d'Austerlitz et la place des Orphelins.

M. BITZ indique que cette proposition devrait effectivement être intégrée parmi celles qui seront amenées à être prises d'ici 2 à 3 mois. Il s'agit d'un quartier intéressé qui pourrait d'ailleurs être pilote sur ces questions.

- **Rue de Dalis au Neuhof :**

Cette petite rue constitue une partie de l'itinéraire cycliste Nord / Sud qui relie Neudorf au Neuhof. Sa particularité est d'avoir été aménagée, il y a quelques années, sans bordures de trottoir.

Pour les riverains, cet axe était très rectiligne avec à la fois des problèmes de vitesse et de stationnement en limite de clôtures.

Très récemment, un arrêté complémentaire a permis de mettre en place des systèmes de ralentisseurs pour diminuer la vitesse dans cette rue qui pourrait déjà être qualifiée de zone de rencontre.

- **Chemin du Routoir à Illkirch :**

Cette rue a également été réaménagée il y a peu de temps, sans bordure, et avec des écluses distantes de 30 à 50 mètres (rétrécissement et passage alterné des véhicules).

Les retours provenant de la commune sont plutôt positifs : les riverains en demandent même un peu plus pour diminuer la vitesse des véhicules. Il y a aussi une entrée de zone 30 et des traitements de revêtement spécifiques, tout cela ayant pour but d'y limiter le transit.

Cet aménagement suscite les remarques suivantes :

Pour l'AHBAK, ce système ne serait pas tout à fait performant puisqu'il a été observé sur le site des traces de voitures sur les bordures des écluses et des panneaux abîmés.

M. ASECIO répond, qu'en fait, il s'agissait surtout d'un problème de visibilité : des panneaux verticaux ont d'ailleurs été rajoutés pour bien marquer la bordure.

Le CADR67 signale que cet aménagement ne paraît pas tout à fait au point pour les cyclistes ; en effet, l'espace est assez brutal pour un cycliste (pavés au milieu de la chaussée) et l'oblige de ce fait à zigzaguer entre l'aménagement et les automobiles.

M. JUND indique que malheureusement, dans la plupart des cas, il est nécessaire de poser des contraintes à la voiture (potelets, trottoirs hauts,...). La conséquence de ces obstacles est qu'effectivement les autres modes de déplacement en subissent les conséquences.

ECOCITÉ demande au SIRAC la réalisation d'un document, ou d'une présentation, expliquant comment est organisée la gestion des différents flux d'un carrefour, et notamment celui situé à l'entrée de cette rue. Il serait également intéressant d'avoir des éléments de normes et de possibilités techniques pour ce type d'aménagement.

Une visite du SIRAC devrait être très prochainement organisée afin de permettre aux membres du groupe de travail de voir comment les feux sont gérés dans la ville.

- **Rue des Vignes à Illkirch :**

Ce lotissement a été aménagé autour de la crèche des Vignes il y a environ une quinzaine d'années. Le but était d'y privilégier les piétons et les cyclistes. Ainsi, des cheminements piétons / cyclistes ont été mis en place à l'arrière des zones là où habituellement on s'attendrait à trouver des impasses. Les modes de déplacement doux ont ainsi la possibilité de cheminer d'un quartier à un autre et de rejoindre facilement l'arrêt de bus.

- **Lotissement des 7 Arpents à Souffelweyersheim :**

On observe ici un aménagement de pistes cyclables mais sur des voiries assez larges avec des traitements beaucoup plus routiers. De ce fait, la commune a du mal à limiter la vitesse dans cette rue très rectiligne et très large alors même qu'on est en-dehors de tout transit.

- **Rue de l'Ecole à Hoenheim :**

Une écluse rétrécissant la chaussée a été mise en place devant l'école. La chaussée au droit de l'école et les entrées / sorties sont traitées par fermeture (utilisation d'une chaîne par un agent de la commune) à chaque entrée ou sortie des enfants.

M. JUND remarque que, contrairement à ce que l'on pourrait penser, les aménagements récents des espaces publics ne sont pas toujours en phase avec les évolutions d'aménagements ; cela étant notamment dû à la complexité du sujet.

Le but de l'examen de ces aménagements isolés est d'arriver à une démarche globale pouvant être menée progressivement sur l'ensemble de la ville.

Un des objectifs des visites était de voir qu'un certain nombre de choses était de l'ordre du possible.

En ce qui concerne la place laissée aux personnes à mobilité réduite ou aux landaus, jugée insuffisante par certains des participants, il s'avère qu'il existe une obligation réglementaire imposant d'assurer une largeur minimale d'1m40 sur tous les nouveaux aménagements. S'il est vrai que les potelets "encombrent" la voie publique ils permettent, lorsque les nouveaux aménagements respectent les normes réglementaires, de dégager pas mal d'obstacles. Il serait cependant inutile de recenser les vieux aménagements ne respectant pas ce 1m40 afin de les rectifier et de les rendre conformes à la réglementation en vigueur.

Dans le centre-ville de Strasbourg, il s'avère également que les trottoirs sont parfois encombrés du fait de terrasses de restaurant et/ou d'enseignes mobiles (chevalets) qui ne sont pas autorisées mais qui sont encore régulièrement utilisées.

Pour garantir le respect des autorisations données par la municipalité, il serait bon que la PMS aille faire des contrôles notamment au niveau de la rue des Tonneliers, car il est en effet certain que la ville ne délivre pas des autorisations ne permettant pas un passage à moins d'1m40.

M. KOEBEL, en charge de la Mission Ville Handicaps indique qu'une démarche de mise en accessibilité de la voirie (un plan doit être rendu en décembre prochain) est en cours. Cette démarche sera menée à partir du mois de mai sur l'ensemble des communes de la CUS, elle se fera dans un premier temps sur des propositions de secteurs prioritaires où seront traités l'ensemble des éléments de la chaîne du déplacement (arrêts de transport, la voirie, les espaces publics, et l'accessibilité au cadre bâti).

### **Exemples et réalisations innovantes : réflexions pour un code de la rue à Strasbourg présenté par Mlle GAYRAL (Service des Déplacements)**

Ce point présente des exemples, en France et à l'étranger, de réalisations et de bonnes pratiques en lien avec la démarche du code de la rue. Celles-ci peuvent nourrir les réflexions sur Strasbourg.

↳ **Zones de rencontre** : outil introduit dans la réglementation en juillet 2008.

- Aux **abords d'écoles** : Genève a déjà réalisé des zones de rencontre autour de 5 de ses écoles. (suppression de la distinction chaussée / trottoir,...). Cependant, étant donné l'enjeu fort concernant la sécurité routière sur ce type d'espace sensible, il a été choisi de maintenir un cheminement piéton sécurisé le long des écoles et de rétrécir la chaussée circulée. Un marquage au sol bien visible suggère aux enfants l'endroit où traverser la chaussée et un effort particulier a été fait aux entrées de zone pour limiter la vitesse (trottoirs traversants...).
- Aux **abords de la gare** : exemple montrant que la zone de rencontre est un outil également adapté aux espaces caractérisés par des flux importants de divers types d'usagers.
- Traitement des **secteurs résidentiels** en zones de rencontre : mêmes types d'aménagements + outils techniques pour casser l'effet rectiligne de la chaussée. Ce traitement passe par une gestion spécifique du stationnement (restrictions et contrôles). L'intérêt de la mise en place d'une telle zone apaisée est de réduire l'emprise de l'automobile (possible s'il y a assez d'espace).
- Traitement des **rues commerçantes** : zones de rencontre adaptées au centre ville. Elles permettent la réduction du trafic ainsi qu'un meilleur développement de la vie locale.
- Plusieurs villes suisses ont choisi la zone de rencontre comme solution de réglementation dans leurs **centres anciens**.

↳ **Traitement d'axes à fort trafic en zones 30** (villes françaises) :

- Exemple de Montélimar.
- Exemple de Chambéry.

↳ **Aménagements de type « Shared Space »** : toute signalisation verticale et horizontale est supprimée. Seule demeure comme règle de circulation la priorité à droite pour forcer les conducteurs à être plus attentifs et à réduire naturellement leur vitesse.

- Exemple à Norrköping en Suède : aménagement d'un carrefour urbain important à 5 branches en place publique. Cette place supporte encore un fort trafic mais en même temps il s'avère que les piétons se sont bien approprié l'espace.
- Exemple à Drachten aux Pays-Bas : idem que précédemment mais avec l'aménagement de cheminements sécurisés.

M. BITZ souligne que ces différents exemples étrangers montrent que la France est un peu en retard. Il convient cependant de noter que ce qui est possible ailleurs ne l'est pas forcément ici. Les exemples présentés permettent néanmoins de montrer ce qui existe dans d'autres pays et qui, à priori, fonctionne plutôt bien.

M. JUND exprime deux réflexions par rapport à ces expérimentations :

- en diminuant la vitesse et en faisant un certain nombre de chicanes,... le trafic automobile reste malgré tout important.

- ces aménagements ont réduit drastiquement le nombre d'accidents. Même si on peut avoir une certaine appréhension due à l'absence de repères, le bilan montre que ces sites sont en fait davantage sécurisés.

L'Association Laurence Fritz et l'AIVAR indiquent que le code de la rue est bien dans une démarche de prévention et l'un des arguments est donc d'éviter les accidents. En ce qui concerne les exemples scandinaves, il convient cependant de se rappeler que la culture n'y est absolument pas la même : le respect de l'autre est ainsi directement induit dans l'éducation et dans le savoir vivre de ces pays. De plus, nos jeunes ont des lacunes sérieuses dans le domaine de la sécurité routière puisqu'elle n'est même pas dans les programmes (quoiqu'en disent les ministres successifs). Néanmoins, il convient de souligner que la ville de Strasbourg, depuis quelques années, a comblé ce manque en faisant un travail de sensibilisation en direction du "tout public" notamment par le biais de sa caravane de la sécurité routière.

Ce constat est important car la mise en place de cette démarche nécessite de l'accompagner par des mesures d'information et d'éducation.

L'association tient également à rappeler le cas des city-cargo d'Amsterdam qui permettent de fluidifier le trafic dans les zones piétonnes. Pour mémoire, il s'agit de trams aménagés et organisés pour apporter des marchandises dans différentes zones touchées par le tram. Cette expérience ne pourrait-elle pas être tentée dans le Centre Ville ?

Enfin le cas de l'axe quai Finkwiller / quai Frey... est évoqué : la circulation y est limitée à 50km/h ce qui est problématique pour la traversée des piétons. De ce fait, il est demandé expressément, dès l'entrée de la place H. Dunant, de limiter la vitesse dans cette section à 30km/h.

M. JUND indique que durant cette réunion sera présentée une base de réflexion sur le réaménagement de la voirie et en particulier le basculement d'une partie de la ville en zone 30 dont ce type de passage (quai Finkwiller).

ECOCITÉ revient sur les obstacles qui sont sur les trottoirs : il s'agit d'une gêne pour la circulation et d'une gêne visuelle. C'est pourquoi les potelets visibles sur l'exemple donné de la zone de rencontre aux abords d'une école à Genève ne semblent pas être la meilleure solution. Le choix des obstacles doit être judicieux. Il serait donc intéressant, dans le cadre du code de la rue, de réfléchir à la manière de transcrire ces éléments dans d'autres documents (tels que les documents d'urbanisme). Par exemple, en ce qui concerne l'éclairage public, il n'est pas nécessaire de mettre en place des candélabres alors qu'il existe des façades pouvant servir de support à l'éclairage...

Ce sont des politiques pratiques qui permettent de limiter un certain nombre d'obstacles.

Concernant les carrefours giratoires : il s'agit d'une consommation d'espace en milieu urbain qui est énorme et qui est vecteur de danger pour l'ensemble des modes de circulation sauf pour les voitures qui ont la fluidité de circulation. Les risques liés à ce type d'aménagement sont notamment liés aux entrées de carrefour où les automobilistes ont l'habitude de ne regarder qu'à gauche.

Plusieurs exemples étrangers ont été mentionnés mais on peut tout aussi bien aller voir localement la ville d'Obernai qui est la seule ville (en France) de plus de 10 000 habitants dans laquelle il n'y a aucun feu rouge.

Il y a donc une gestion de trafic qui est possible sans aucun problème, notamment à proximité d'établissements scolaires de grande importance.

En ce qui concerne l'éducation, force est de constater qu'une grande partie des adultes ont de grosses lacunes du point de vue du code de la route. De ce fait, en plus de la signalisation, il faudra aussi trouver un vecteur pédagogique qui puisse permettre un renouvellement constant de la connaissance du code de la route (et prochainement du code de la rue).

M. JUND souligne l'importance des deux aspects complémentaires que sont la manière dont on aménage la ville et la manière dont les citoyens utilisent ces aménagements, c'est-à-dire que la sensibilisation des usagers ne sera efficace que si les aménagements sont réalisés correctement.

Pour ce qui est des problèmes de franchissements de feux rouges sur les grands axes, M. BITZ communique une bonne nouvelle au nom de l'Etat : cinq radars feux rouges devraient être installés sur la commune de Strasbourg. Par ailleurs, la ville a demandé à ce qu'un radar vitesse soit installé quai du Général Conrad (des coussins berlinois y ont été installés mais provoquent des nuisances par rapport à l'environnement).

M. SOLDANO (DDE) confirme l'installation de contrôles de franchissement de feux pour que les personnes franchissant le feu soient verbalisées comme les personnes faisant un excès de vitesse (même système). Le but est de faire baisser l'accidentologie, en effet, sur ces carrefours ont été observés de nombreux accidents corporels.

### **Pistes d'expérimentation présentées par M. ASECIO**

M. JUND indique que la réglementation limite le champ des réalisations possibles. Ce qui est proposé maintenant c'est d'initier un certain nombre d'expérimentations pour voir si elles « tiennent la route », à l'image de ce qui a été fait pour le tourne-à-droite des cyclistes.

M. ASECIO : 5 propositions : (voir pièce jointe).

- **Trottoir traversant** : lors de la traversée d'une voie sécante à un axe principal, l'espace est piéton : c'est la voiture qui traverse l'espace du piéton. Actuellement, sur Strasbourg, le passage piéton est systématiquement tracé (c'est donc le piéton qui traverse l'espace des voitures). Ce type d'aménagement consiste à ne plus marquer le passage piéton et à mettre en place un revêtement identique à celui du trottoir et des bordures de part et d'autre pour bien marquer cet espace. Actuellement, ce type d'aménagement est en discussion au niveau national dans le cadre du code de la route, rien n'est encore officialisé (pas de décret national).

La ville est par ailleurs en contact avec le CERTU qui serait prêt à nous accompagner sur un tel sujet. Des tests seraient réalisés dans différents cas (rues avec flux piétons importants, espaces à l'entrée de zones résidentielles,...).

- **La chaucidou** (chaussée à circulation douce) : marquage de deux bandes cyclables de part et d'autre d'une chaussée de 7,5 à 8 mètres de large (pas assez large pour que deux véhicules de gros gabarit se croisent entre deux bandes cyclables d'1,50 mètres). Ces deux bandes sont des espaces multifonctionnels bien marqués où les cyclistes circulent mais où deux véhicules lourds peuvent chevaucher pour se croiser. Ce système existe dans le code de la route en Suisse et fonctionne très bien.

- **Marquage d'une ligne avancée en amont des passages piétons non munis de feux** : Le but est une meilleure co-visibilité entre piétons et automobilistes. Ce projet est déjà bien avancé au niveau national.

- **Le tourne-à-gauche indirect** : Actuellement, le code de la route définit le sas vélo comme étant un espace d'arrêt ou une zone avancée pour les cyclistes devant un feu tricolore et se trouvant entre la ligne d'effet des feux et le passage piéton. Cet espace est réservé aux vélos pour leur faciliter le démarrage, pour être bien visibles, et pour préparer le tourne-à-gauche. Il doit, de plus, être accompagné d'une bande d'accès d'au moins 10 mètres sur le côté droit pour remonter la file d'accès.

Cependant, tous les carrefours ne disposent pas de la place pour l'aménagement de ce dispositif.

• **Trottoir mixte** : Il a déjà été beaucoup pratiqué sur Strasbourg. S'il paraît contestable dans certains cas, il est très arrangeant pour les piétons et les cyclistes dans d'autres cas. Le souhait de la mairie, avec le CERTU et le CETE de l'Est, serait d'évaluer un certain nombre de ces aménagements déjà réalisés et de voir dans quelle mesure on peut expérimenter ou valider ce type de réalisation.

Remarques :

L'Association Laurence Fritz indique que le marquage d'une ligne avancée en amont des passages piétons est un aménagement intéressant.

En revanche, les zones de rencontre laissent perplexes quant à la place accordée à la sécurité des enfants. En effet, ces derniers n'ayant ni la vision ni les connaissances de l'adulte, il leur est d'autant plus difficile de se déplacer dans ce type d'aménagement dépourvu de tout repère.

M. BITZ répond que la présence des enfants dans l'aménagement des espaces publics est bien sûr prise en compte afin de ne pas les mettre en danger. C'est d'ailleurs pour cette raison qu'aux abords des établissements scolaires les démarcations ont été maintenues avec des potelets et des chaînes (voir les exemples étrangers). Le tout est de trouver localement les solutions techniques qui maintiendront l'équilibre entre la solution théorique la plus intéressante et les réalités d'utilisation de l'espace.

Pour M. JUND, la solution du trottoir traversant semble assez évidente, de même que pour le sas vélo et la bande blanche en amont du passage piéton. Cependant, la chaucidou ne paraît pas être une solution très convaincante et d'autre part le trottoir mixte posera débat.

Mme DE MONTGOLFIER (Conseil de Quartier Centre Ville) souhaiterait un complément d'information sur la chaucidou. Ce genre d'aménagement est-il transférable dans une rue avec 12 000 ou 15 000 véhicules par jour ? Cela peut-il fonctionner, quels sont les dangers, ... ?

Il faut avant tout prendre en compte les problèmes rencontrés par les piétons (les rendre prioritaires) et faire en sorte qu'il y ait une bonne cohabitation, notamment entre piétons et cyclistes.

PIETONS 67 revient sur la définition de la chaucidou : celle-ci ne parle en effet absolument pas du trottoir et des piétons.

Pour ECOCITÉ, les différentes photos présentées sur le PowerPoint font penser qu'il faudra faire face à des situations d'incompréhension : le cas du marquage d'une ligne avancée en amont des passages piétons pourra être confondu avec un Stop etc.... De ce fait, si l'on fait des expérimentations, il faudra penser à gérer les usagers qui n'ont pas eu l'information, sans cela il pourrait y avoir des doutes et des conduites à risques.

En plus des trottoirs mixtes, l'augmentation et le partage des couloirs bus avec les cyclistes serait à étudier. On pourrait ainsi augmenter la vitesse commerciale des bus et surtout éviter d'avoir des situations conflictuelles entre cyclistes et piétons sur les trottoirs.

Le CADR rappelle que l'expérimentation exige à chaque fois de s'adapter aux circonstances. La chaucidou semble intéressante pour diminuer la vitesse. Un site test pourrait être la rue Foch à Lingolsheim où il y a déjà 30 cm de pavage rose qui sont souvent confondus avec une piste cyclable. Il suffirait juste de rajouter le trait jaune pour qu'on ait à Lingolsheim un exemple probant de ce type d'aménagement.

M. BITZ répond que si la chaucidou n'inspire pas confiance, il n'empêche qu'elle pourrait être testée dans le cas où cela peut représenter un mieux par rapport à une situation actuelle insatisfaisante. Il en va de même pour le trottoir mixte qui, sur certains espaces très particuliers, est préférable à la circulation des cyclistes sur la chaussée. Un certain nombre d'aménagements correspondent plus à une amélioration de la situation existante plutôt qu'à une solution théorique idéale.

M. ASECIO précise qu'en Suisse la chaucidou est surtout utilisée sur les routes cantonales qui ont un trafic important et pendulaire (dans un sens le matin et dans l'autre le soir). L'idée est d'utiliser au maximum l'espace en tentant d'optimiser les flux.

Pour l'Association des Paralysés de France les trottoirs mixtes peuvent être assez dangereux car il est difficile d'entendre les cyclistes venir. Exemple : route des Romains ou route du Général de Gaulle à Eckbolsheim où la piste cyclable est sur le trottoir. De plus, sur ce type d'aménagement la largeur allouée aux piétons et aux cyclistes n'est généralement pas respectée.



M. JUND tient à rassurer l'assistance : le but n'est pas de généraliser les trottoirs mixtes mais plutôt de déterminer, en fonction des contraintes et des autres solutions d'aménagement (élargissement de chaussée...), quels sont les espaces publics nécessitant cette cohabitation.

Le CADR rappelle que dans la rue des Comtes, la seule solution envisageable à son avis est celle qui a été mise en place, à savoir un espace de cohabitation restreint entre piétons et cyclistes où le piéton a la priorité. Sur place, on constate qu'il y a rarement des conflits.

PIETONS 67 tient à rappeler qu'une action en justice est actuellement menée contre la ville au sujet des trottoirs mixtes. Par ailleurs, il faut rappeler qu'il y a différentes notions caractérisant les trottoirs mixtes : 1m40 minimum de largeur, séparation ou non par un trait de peinture, l'environnement des trottoirs mixtes (bâti comme le long de l'avenue Jaures, peu bâti comme le long de la route du Rhin, ou pas de bâti). A savoir que les trottoirs mixtes en zone non bâtie sont quasiment des voies vertes. Le problème est de savoir distinguer les trottoirs mixtes des voies vertes, sujet qui est d'ailleurs actuellement à l'étude au niveau national où une définition du trottoir est à l'étude.

L'AHBAK indique qu'il faudrait déjà faire respecter les normes réglementaires existantes par des actions de sensibilisation ou des rappels à la loi.

Pour le Collectif de Réappropriation de l'Espace Public, la cohabitation est envisageable sur des sites particuliers, et notamment lorsqu'il est impossible de faire autrement. Cependant, dans le cas inverse, il faut bien sûr commencer par respecter les règles, et ceci d'autant plus sur les axes à forte fréquentation piétons / cyclistes. Exemple : avenue Jaurès où le choix a été fait de favoriser la circulation automobile et de laisser peu d'espace aux piétons alors que la réglementation aurait pu être respectée.

Concernant les trottoirs traversants, il faut tenir compte de ceux qui existent actuellement et qui ne fonctionnent pas du tout, exemple : rue de la 1<sup>ère</sup> Armée où la configuration fait que la voiture s'arrête sur le trottoir avant le tram et empêche ainsi les piétons de circuler.

En ce qui concerne les feux rouges, il y a des villes étrangères où les feux sont considérés comme des cédez le passage pour les vélos et cela fonctionne très bien. A ce propos, une statistique de Paris constate qu'il y a 2,5 fois plus d'accidents liés aux ouvertures de portière qu'aux franchissements de feux par les cyclistes.

D'autre part, Monsieur le Maire avait parlé de la suppression des feux sur l'hypercentre : ce pourrait être une piste à creuser et surtout facile à expérimenter (il suffit de les éteindre).

M. BITZ précise que l'autorisation aux cyclistes de franchir le feu pour aller tout droit est déjà expérimentée aujourd'hui sur Strasbourg (rue Pierre Montet). D'autre part, les conclusions de l'expérimentation ont été rendues il y a quelques semaines et montrent que les choses se passent globalement bien. Il reste néanmoins à améliorer les questions d'identification et de visualisation puisque beaucoup d'automobilistes peuvent se tromper et griller le feu en pensant que le feu orange leur est adressé. Par contre la collectivité conteste l'idée que l'on puisse griller les feux rouges sans que cela ait de conséquences : en effet, le principe du code de la route est de dire que ce n'est pas à chacun de définir sa règle selon ses souhaits (on pourra néanmoins travailler sur des adaptations telles que le tourne-à-droite).

L'Association Laurence Fritz abonde dans le même sens et précise qu'il ne faut pas oublier que beaucoup de feux rouges sont aussi là pour laisser passer des piétons. Les cyclistes ont pour habitude de franchir les feux, de rouler sur les trottoirs,... ils s'approprient souvent l'espace qui ne leur est pas destiné, or il faut prendre conscience que l'accident est possible pour chacun.

Le Collectif de Réappropriation de l'Espace Public indique que la réflexion pourrait aussi être menée sur des aménagements type Shared Space... et ne pas rester bloquée sur des textes réglementaires : il faut avant tout voir quelles sont les pratiques et essayer de les encadrer.

D'une manière générale, l'objectif du code de la rue consiste à un meilleur partage de la rue en gardant à l'esprit les règles de priorité (les piétons sont prioritaires) et avec le moins de réglementations et de panneaux possible.

M. JUND rappelle que le principe d'expérimentation consiste à proposer au Ministère la possibilité de déroger pendant un temps à des règles auxquelles il est possible de déroger. Les résultats peuvent ensuite être pris en compte pour changer les choses et donc passer à une étape supplémentaire.

D'autre part, au lieu de ne penser qu'à la manière de franchir les feux, il serait possible aussi de réfléchir à comment adapter les feux à la typologie des flux. En effet, sur la plupart des carrefours, le rythme des feux est adapté à la circulation automobile aux dépens des cyclistes et piétons. Exemple : place du Corbeau ou pont d'Austerlitz où les flux piétons sont très importants.

M. BITZ informe l'assistance que la première station de comptage cycliste a été mise en place devant la Cité de la Musique et de la Danse (depuis fin août 2008). Grâce à cela, on va pouvoir réguler les feux au niveau de la place de la Bourse sur la base des données issues de cette station. A noter que des marchés sont en train d'être passés pour que quatre nouvelles stations soient installées avant la fin de l'été dans différents points d'accès vers le Centre Ville. Elles permettront d'avoir des informations en temps réel (envoyées toutes les 6 minutes au SIRAC), celles-ci étant utilisées pour mieux gérer les flux cyclistes dans l'ensemble de la circulation.

En ce qui concerne les problèmes de comportement (stationnement sauvage...); des aménagements tels que les potelets ou tout autre obstacle physique paraissent plus adéquats que des interventions de la PMS qui ne peut pas passer dans toutes les rues pour verbaliser en permanence. Les obstacles physiques restent donc la meilleure solution pour protéger les espaces piétons et cyclistes, et ceci avec une meilleure dose d'acceptation sociale. Bien sûr, cette solution des obstacles n'est pas envisageable partout, il est alors possible d'identifier des endroits où la PMS doit passer.

### **Hierarchisation du réseau de voirie présenté par M. BITZ**

La réflexion proposée a pour but d'aboutir à une hiérarchisation du réseau suivant la nature des axes. Les cartes présentées sont une illustration de ce qu'il est envisageable de faire (NOTA : ce n'est pas un projet municipal ficelé).

**Quartier Centre Ville :** l'idée générale est de conserver une limitation à 50 km/h sur les axes tournant autour du Centre Ville. Par contre, il y a toute une série de voiries où il serait possible de passer à 30 km/h (cf voies zébrées sur carte ci-jointe). Cela permettrait d'apaiser la circulation avant l'entrée dans le centre. Une autre possibilité envisageable serait de transformer l'ellipse insulaire ainsi que la Krutenau en zones de rencontre et les zones peu circulantes qui leur sont contiguës en zones 30 km/h.

M. JUND constate qu'aujourd'hui, en-dehors de l'ellipse insulaire, il n'y a que quelques bribes de zones 30 qui sont relativement rares. Il faudrait donc inverser les logiques pour arriver à ne limiter à 50 km/h que les axes structurants. S'il n'y a pas de date butoir pour la réalisation de ce projet, l'idée est de garder cette perspective à l'esprit pour les futurs aménagements à réaliser.

Le Collectif de Réappropriation de l'Espace Public indique qu'il y a beaucoup de places qui sont des nœuds de vie et qui devraient être toutes aménagées en zones de rencontre. Cet aspect manque sur les différentes cartes présentées, par exemple la place du Marché à Neudorf.

Les zones 30 sont une bonne chose, mais si des axes limités à 50 km/h les traversent, elles n'ont plus beaucoup d'intérêt. Ces zones sont particulièrement importantes car c'est sur ces sites que les usagers vont apprendre à cohabiter et à respecter les zones 30.

M. BITZ précise que l'objectif de cette première démarche est de hiérarchiser les axes entre ceux qui sont structurants et les cœurs de quartier, à cela peuvent être rajoutées des zones de rencontre. C'est pourquoi les conseils de quartier ont été associés à la démarche, c'est en effet à leur niveau que ce type d'aménagement se discute. Le projet d'aménagement de zones de rencontre au sein des quartiers doit être plutôt une impulsion des habitants et des conseils que quelque chose d'imposé. Autrement dit, la ville insuffle la ligne générale puis c'est à chacun de se l'approprier. Il s'avèrera cependant impossible, pour des raisons évidentes de coût, de tout réaménager (notamment des places en zones de rencontre)

M. JUND ajoute que l'idée est donc de mettre en place une méthode sur toute la ville. Dans cette hiérarchisation, il y a un certain nombre de voies qui resteront à 50 km/h, des sections à 30km/h, il y aura des zones 30 puis des zones de rencontre. L'idée est donc de se dire que sur toute la ville il y a ces quatre niveaux d'aménagements structurants, il faudra ensuite travailler plus finement sur la manière dont seront

aménagés les différents sites. On doit donc établir tout d'abord un certain nombre de principes sur toute la ville, puis affiner en fonction des souhaits, des mobilisations locales et de l'usage local.

M. BITZ signale aussi que la limitation à 30 km/h peut être un vrai problème pour la CTS en termes de vitesse commerciale. On a encore l'idée de garder et d'augmenter l'attractivité de nos transports publics. La vraie problématique du 30 km/h, c'est la décision par tronçons de voirie. Pour limiter la vitesse sur une section de voirie, il faut la mettre en cohérence avec celles situées avant et après.

L'Association des Résidents et Amis du Neudorf tient à évoquer le problème du stationnement public. Car si l'on veut mieux maîtriser la circulation automobile, il est indispensable de maîtriser davantage le stationnement et en particulier dans le centre ville. Le schéma devrait tenir compte des suppressions de places de stationnement envisagées notamment dans des lieux tels que la place Saint-Thomas, la place du Château,... Il faudrait également réagir contre certains projets de création de parkings (exemple : devant l'école internationale).

L'approche doit être globale et doit prendre en compte la vitesse sur les axes principaux et les axes secondaires, la multiplication de couloirs de bus, de pistes cyclables et la maîtrise du stationnement.

M. BITZ répond que tous les endroits piétonniers n'ont pas été identifiés sur les cartes. Cependant, on peut déjà dire que le Maire souhaite rendre piétonnière la place du Château (les véhicules n'auront plus le droit d'y stationner au plus tard l'année prochaine).

Dans le même ordre d'idée, M. JUND indique que Lorient a mis 10 ans pour passer toute la ville en zone 30. On n'arrivera donc évidemment pas, en quelques mois, à révolutionner la ville dans tous ses aspects ; l'objectif est en fait de donner une nouvelle impulsion pour les 10-15 prochaines années. Néanmoins, il y a quelques endroits emblématiques comme la place du Château pour lesquels la municipalité a les moyens d'aller vite.

### **Préparation de la visite du 19 mai 2009 présentée par M. BITZ**

cf plan ci-joint + invitation

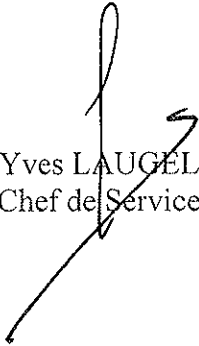
Départ à 06h30 de la place de l'Etoile, retour vers 19h00.

Il y a 40 places disponibles en plus des institutionnels : une personne par structure dans un 1<sup>er</sup> temps.

Sur place, il y aura un guide qui expliquera l'historique des aménagements et la manière dont ils ont été réalisés.

Le car ne disposera pas d'accès handicapé (les bus CTS interurbains n'ont pas assez de capacité pour cette excursion et les autres sociétés n'ont pas de véhicule de ce type disponible).

Monsieur BITZ conclut la réunion en remerciant les différents participants et espère que l'on poursuive ce travail au mois de mai / juin afin qu'à la mi-juillet on puisse aboutir à un certain nombre d'orientations sur toute la ville.

  
Yves LAUGEL  
Chef de Service

