



Délégation à la Sécurité et à la Prévention
SIRAC

Compte-rendu de réunion du groupe de travail "code de la rue" du 9 juin 2009

Personnes présentes représentant les associations et les institutions :

| | | | |
|-----|--------------|-----------|--|
| M. | Pierre | BARDET | Directeur Général "Les Vitrites de Strasbourg" |
| M. | | BOSSERT | Collectif de Réappropriation de l'Espace Public |
| M. | Jean | CHAUMIEN | Président du CADR 67 |
| M. | | DREYER | FNAUT |
| M. | Rolf | ENSMINGER | Association des Paralysés de France – A.P.F. |
| M. | Jacques | HEITZ | Alsace Nature |
| M. | Gilles | HUGUET | PIETONS 67 |
| M. | Gilles | HUGUET | Président de la Ligue contre la Violence Routière |
| M. | Gilles | HUGUET | Présidente de l'Association Départementale des Parents d'Elèves de l'Enseignement Public du Bas-Rhin - P.E.E.P |
| M. | Gilles | HUGUET | Association des Résidents et Amis du Neudorf |
| Mme | | KASTNER | Automobile Club d'Alsace |
| M. | Christian | MEYER | Urbaniste OPQU |
| M. | | REEB | Association des Aveugles d'Alsace-Lorraine |
| M. | Nicolas | RINCK | Police Nationale |
| M. | Benjamin | SIBOLD | Syndicat Enseignant SNUIPP |
| M. | | STEMMELEN | ADEUS |
| M. | Pierre | OZENNE | Vice-Président de l'Association Ecocité-Strasbourg |
| M. | Jean-Jacques | WEHRLI | Compagnie des Transports Strasbourgeois |

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 | Transports et Déplacements – mission vélos |
| M. | Sébastien | BOPP | Cellule Sécurité Routière – S.I.R.A.C. |
| Mme | Annick | DE MONTGOLFIER | Conseil de Quartier Centre Ville |
| M. | Christian | GAGNOL | Chef de Service – Voies Publiques |
| M. | Jean-Claude | GUTAPFEL | Conseil de Quartier des XV |

Personnes présentes représentant la CUS (suite) :

| | | | |
|------|-----------|-----------|--|
| M. | David | ISENMANN | Cellule Sécurité Routière – S.I.R.A.C. |
| M. | René | KIRSCH | Directeur – Police Municipale et Stationnement |
| M. | Yves | LAUGEL | Chef de Service - SIRAC |
| M. | | LOCATELLI | Conseil de Quartier Robertsau Représente Mme WAGNER |
| Mlle | Anne | LUX | Conseil de Quartier Bourse – Esplanade - Krutenuau |
| M. | Jean-René | OURY | Chef de Service – Etudes sur l'Espace Public |
| Mme | Viviane | RICHARD | Conseil de Quartier Meinau |

Absents excusés :

| | | | |
|-----|--------------|------------------------|--|
| M. | Etienne | AUBERGER | Conseil de Quartier Neudorf – Musau – Port du Rhin |
| Mme | Lucie | BOISSIER | Présidente de l'Association Campus Vert |
| Mme | Carine | COURTOIS- DELACROIX | Présidente de l'Association des Parents d'Elèves de l'Enseignement Libre – A.P.E.L. |
| M. | Philippe | DERRIEN | Président du Conseil Départemental des Parents d'Elèves – F.C.P.E. |
| M. | | DEUTSCH | Société des Amis du Vieux Strasbourg |
| Mme | Naringul | ERKAL | Conseil de Quartier Neuhof |
| M. | Claude | FRITSCH | Conseil de Quartier Gare - Kléber |
| M. | Ronan | GOLIAS | Chef de Service – Transports et Déplacements |
| M. | Michel | KOEBEL | Chef de Service – Mission Ville et Handicaps |
| Mme | Hélène | KOEHL | Association de Sauvegarde des Quartiers de l'Ancienne Douane et de Saint-Thomas |
| M. | Alfred | KOESTEL | Responsable de la section Circulation - RDPC |
| Mme | 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. |
| M. | Max | MONDON | Président de l'ASTUS |
| Mme | Yoko | NGUYEN | Présidente du Centre Social et Culturel Victor Schoelcher – Cronembourg |
| Mme | Michèle | RAMEY | Conseil de Quartier HautePierre – Cronembourg – les Poteries – Le Hohberg |
| M. | Manuel | SANTIAGO | Directeur du Centre socioculturel de la Krutenuau - CARDEK |
| M. | Denis | SCHWARTZ | Président de l'Association de Défense des Riverains de l'Avenue de la Paix |
| M. | Bertrand | SOLDANO | Coordinateur Sécurité Routière du Bas-Rhin - DDE |
| Mme | Odile | ULRICH-MALLET | Présidente de l'Association Parents d'Elèves Enseignement Public Alsace – A.P.E.P.A. |

M. BITZ débute la réunion en indiquant que celle-ci a pour but de faire un bilan du déplacement qui a eu lieu en Suisse le 19 mai dernier.

Une vidéo intitulée "Piétons d'abord", réalisée par l'association suisse "Mobilité Piétons", traitant de diverses expériences menées en Suisse dans le domaine des zones de rencontre est ensuite diffusée. Elle rappelle différents aménagements qui ont été observés durant la visite.

On passe ensuite à l'examen d'un diaporama résumant le contenu de la visite pour chacun des sites. Les participants à la réunion sont invités à exprimer leur ressenti.

Site 1 : Berthoud (Bürgdorf)

La visite sur ce site a permis d'observer la première zone de rencontre aménagée en Suisse.

La politique novatrice concernant la promotion du vélo y a également été présentée.

La Police Nationale s'interroge afin de savoir si, à côté de la zone de rencontre, il existe des zones "périphériques" facilitant les déplacements de type domicile – travail. En effet, on observe à l'heure actuelle, dans le cadre des déplacements professionnels, un développement des comportements dangereux impliquant notamment des vitesses excessives.

Dans le même temps, sur le même type de trajets, on observe une recrudescence des outrages et des comportements agressifs vis-à-vis de forces de l'ordre dans le cadre des actions de contrôle. Ces réactions violentes s'expliquent notamment par le fait que, dans ce cadre, les usagers ont un but qu'ils considèrent comme une urgence. Ils sont par conséquent prêts à tout pour l'atteindre dans la durée dont ils disposent.

M. BITZ indique, qu'a priori, il n'existe pas de voie ayant vocation à drainer le trafic lié aux trajets professionnels. En effet, le but de ce type d'aménagement est notamment de faciliter les modes de déplacement alternatifs à la voiture. M. JUND indique également que cette ville étant située près de Berne, les déplacements sont principalement pendulaires et que tout y est fait pour favoriser les déplacements à vélo, en train et en tramway.

Il ressort de l'avis général que l'aménagement mis en place devant la gare ne donne pas un ressenti des plus agréables.

Pour la CTS, il apparaît que le comportement civique des gens est le préambule indispensable à ce type de réalisation. Il apparaît, dans le même temps, qu'à Strasbourg nous n'avons pas grand-chose à envier concernant l'accessibilité des bus.

Pour M. BITZ, il faut effectivement une véritable action volontariste. Il s'agit de démarrer et après les mentalités suivront. D'ailleurs, même en Suisse, au départ, il y a avait aussi des craintes. Il s'agit de créer une "ambiance propice : on constate, par exemple, que même les véhicules immatriculés en France laissent passer les piétons de l'autre côté de la frontière à Kehl.

Il est également signalé qu'actuellement le marché Neudorf est, de fait, une forme de zone de rencontre : on y constate un début de respect entre automobilistes et piétons.

Pour M. GAGNOL, même si le marquage était un peu léger à Berthoud, il apparaît que le côté minimaliste observé sur les différents sites était très intéressant ; alors même qu'actuellement ici la tendance est plutôt à une sur-signalisation. Ainsi, malgré l'économie de marquages et de signalisations, tout semble fonctionner pour le mieux, cela étant notamment observable sur les pistes cyclables.

Autres remarques : la différenciation au sol était très réussie.

Site 2 : Berne

Centre-ville : M. BITZ souligne l'aspect surprenant de la zone centre-ville de Berne. Le stationnement y est ainsi quasi inexistant. La CTS tient à souligner que si en Suisse les piétons laissent la priorité aux tramways et aux bus, à Strasbourg cela n'est pas du tout le cas (ex : station Homme de fer).

Pour l'Association des Paralysés de France, un point faible, au centre de Berne, est le revêtement en pavés qui oblige les fauteuils roulants à circuler dans la rigole.

Quartiers : M. BITZ indique avoir été séduit par le concept de zones de rencontre "à la demande" développé dans les quartiers. Evidemment, cela ne peut pas se faire partout étant donné qu'il y a nécessité à ce que les habitants puissent garer leur véhicule chez eux (hors voie publique).

Site 3 : Köniz

Un des aspects originaux observé à Köniz est le fait que le tramway n'y est plus en site propre. Cela fonctionne et en plus cela permet une régulation intéressante des flux de circulation.

Les zones de traversée libre apparaissent également comme un concept intéressant. Cela est d'ailleurs transposable en France puisque le Code de la Route n'oblige pas à installer des passages-piétons.

M. SOLDANO indique qu'il est d'ailleurs même déconseillé d'en installer dans les zones 30.

M. KIRSCH rappelle que l'absence de passages piétons pose un problème de responsabilité en cas d'accident. En effet c'est le seul endroit où un piéton est prioritaire.

L'Association des Paralysés de France signale, quant à elle, le manque de bandes podotactiles pour les personnes déficientes visuelles.

Il est également mis en évidence l'espace laissé libre entre la route et les places de parking qui permet de résoudre le problème récurrent des ouvertures de portière pour les cyclistes. Bien entendu la possibilité de réaliser ce type d'aménagement est conditionnée par la largeur totale disponible.

Site 4 : Bienne

La visite de ce dernier site a étonné l'ensemble des visiteurs. En effet, la circulation n'y est pas organisée et pourtant cela fonctionne. Pourtant, ce sont près de 8 000 véhicules qui traversent cette place chaque jour (soit l'équivalent de la route du Polygone). La circulation y est pourtant apaisée tout en maintenant une vitesse commerciale des tramways d'environ 15 km/h.

Le président des Vitrines de Strasbourg indique que l'on ne devrait comparer que des villes de tailles comparables. De plus, au vu des photos présentées (n'ayant pu lui-même participer à la visite), il indique que les zones de rencontre lui paraissent glaciales et vides de tous usagers : il lui semble qu'il s'agirait plutôt de zones de non-rencontre.

Les participants à la visite tiennent à le rassurer en lui indiquant que les photos ne reflètent pas la réalité. En effet, les villes visitées étaient très vivantes avec des densités de trafic importantes mais dans un environnement de cohabitation sereine.

Un effet constaté suite à ces aménagements est d'avoir ouvert les commerces sur la rue.

Remarques générales

L'Association des Amis du Vieux Strasbourg indique que la mentalité des suisses est très différente de celle des français. De ce fait, si de telles zones de rencontre étaient réalisées ici, il serait nécessaire d'éduquer l'ensemble des usagers, ce qui demanderait un travail énorme.

M. JUND répond qu'il s'agit plutôt d'une question de contexte. En effet, lorsque les suisses franchissent leurs frontières leurs comportements changent.

M. SOLDANO explique que toutes les mentalités peuvent changer après une phase d'éducation suivie d'une phase de sanctions ; cela s'est d'ailleurs parfaitement vérifié avec la ceinture de sécurité.

Pour Piétons 67, une différence notable entre notre situation et celle observée en Suisse est que la demande en places de stationnement y est faible alors qu'ici on est confronté à des problèmes de stationnement sauvage.

De plus, en Suisse en dehors des zones de rencontre, les zones de stationnement sont bien définies et accessibles. Cela est loin d'être le cas en France où l'automobiliste est dans une certaine incertitude lorsqu'il s'agit de trouver un emplacement de stationnement.

M. BITZ indique, à ce propos, qu'une campagne de communication traitant du stationnement gênant est en cours de préparation.

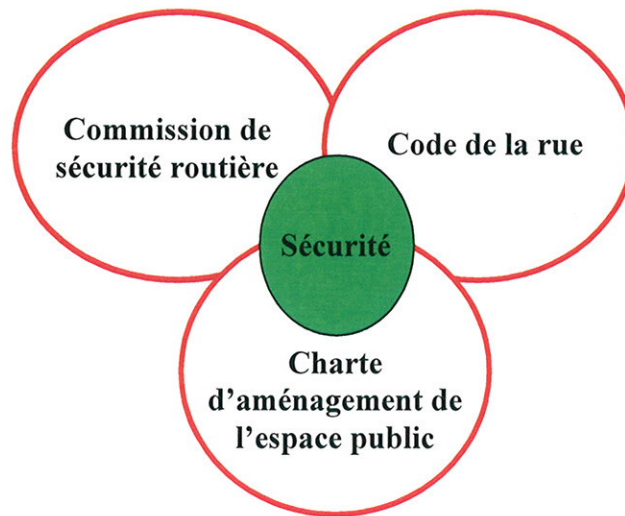
Guide des aménagements CUS

M. OURY présente le projet de révision du guide des aménagements qui est actuellement en cours parallèlement à l'élaboration du code de la rue.

Le document en cours d'élaboration doit remplacer le guide actuel qui remonte à 1998 (celui-ci est d'ailleurs téléchargeable sur internet).

La logique d'élaboration des différents projets actuellement en cours répond au schéma suivant :

Démarches croisées dans le domaine de la sécurité routière



L'objectif est de pouvoir disposer du nouveau guide d'aménagement pour la fin de l'année. Si des membres du groupe de travail ont des remarques à faire à ce sujet ils sont invités à les transmettre à M. LAUGEL.

Le CADR indique qu'il aimerait être associé à l'élaboration de ce document avant sa publication afin notamment que l'on y tienne compte des nouveaux équipements cyclistes tels que les remorques, etc...

M. JUND répond qu'une réunion sera organisée dès que le projet aura suffisamment avancé (soit à la fin de l'été soit au début du mois de septembre).

Pistes d'aménagements

Il est précisé qu'il s'agit là d'une liste d'aménagements à tester mais tout n'est pas forcément judicieux.

Par exemple, la chaucidou n'a pas convaincu, elle apparaît cependant dans la liste ce qui permet d'élargir la palette des possibilités. Il est nécessaire à ce niveau de ne pas s'interdire un type d'aménagements.

L'Association des Paralysés de France réagit en indiquant que les trottoirs mixtes sont souvent problématiques. En effet, le trottoir est souvent trop étroit pour une personne en fauteuil roulant (ex : rte des Romains).

M. JUND tient à rassurer l'assistance : le but n'est pas de généraliser tel ou tel aménagement, mais plutôt de pouvoir tirer des bilans de ce qu'il est possible ou non de faire.

D'autres discussions auront également encore lieu concernant le choix des sites retenus.

Mme DE MONGOLFIER indique qu'elle trouve la proposition de positionner la ligne d'effet de feu à 5m en amont des passages piétons très intéressante. Elle est également favorable à l'extension du tourne-à-droite. Toutes ces propositions d'aménagement démontrent que l'on peut réellement faire des choses intéressantes.

Elle attire également l'attention sur la possibilité de travailler sur les revêtements, notamment en augmentant la visibilité.

Pour le CADR, le nombre de "tourne-à-droite" supplémentaire proposé est trop faible : l'association souhaiterait une généralisation de cet aménagement. En ce qui concerne la chaucidou, il lui semble que ce serait en fait une solution adaptée au cas de la rue du Maréchal Foch à Lingolsheim.

M. JUND répond qu'en ce qui concerne la proposition de généraliser le tourne-à-droite, si philosophiquement on peut être d'accord, il s'avère que l'on est en phase d'expérimentation ce qui limite de champ d'application autorisé par la DSCR. La zone de rencontre apparaissant désormais dans la loi, on ne rencontre plus ce type de limitation.

Projet de hiérarchisation des voies

Une carte représentant le projet de hiérarchisation des voies est présentée.

Elle a été conçue dans l'optique de globaliser les zones 30 dans les quartiers : on y distingue ainsi les axes principaux (qui resteraient limités à 50 km/h) des axes de quartier (qui passeraient à 30 km/h).

L'Hyper-Centre et la Krutenau seraient transformés en zones de rencontre.

M. JUND précise que ce projet demande à être affiné et qu'en ce qui concerne les zones de rencontre, l'initiative d'en implanter dans les quartiers sera laissée aux Conseils de quartier.

Pour les y aider, une plaquette conçue par le CERTU leur sera remise.

Cette présentation suscite les remarques suivantes :

- inclure le Boulevard d'Anvers dans une zone 30 paraît ambitieux mais intéressant
- pour la CTS, la généralisation des zones 30 et des zones de rencontre pose le problème des temps de parcours. M. BITZ indique que le but n'est évidemment pas de pénaliser les transports en commun. D'ailleurs le bus à haute qualité de service apparaît comme une solution à ces craintes.

Il est demandé à ce que l'on puisse disposer d'une étude sur les vitesses moyennes des véhicules et à étudier les données disponibles en Suisse.

Un des participants à la réunion pose la question suivante : puisque l'un des objectifs du code de la rue est de fluidifier le trafic, pourquoi ne pas passer à une limitation de 30 km/h en ville ?

M. BITZ répond que l'objectif actuel tel qu'il est présenté est déjà ambitieux puisqu'il concerne 9/10^e de la ville. Il convient d'avancer progressivement : ainsi une mesure limitant la vitesse à 30 km/h en ville susciterait certainement une forte opposition. Il paraît certain que si l'on veut tout, tout de suite, on risque d'envoyer le projet global dans le mur.

Une question est posée sur la possibilité de remettre en place des formes d'ondes vertes permettant de travailler sur des vagues de véhicules. M. LAUGEL répond que cela est rendu impossible par le régime de priorité appliqué actuellement au tramway.

M. BITZ tient à souligner qu'un projet qui lui tient particulièrement à cœur sera la piétonisation de la place du Château.

M. ASECIO indique également que certains espaces sont particulièrement propices à la mise en place de zones de rencontre par exemple les secteurs suivants : Pont Kuss, Rue du Maire Kuss, Quai St Jean, Place d'Austerlitz, Pont du Corbeau.

Un travail sur les feux tricolores est également en cours : temps ; ondes vertes vélos etc...

Conclusion

M. BITZ conclut en indiquant que l'objectif à l'issue de cette réunion est de soumettre les premières propositions du groupe de travail au Maire de Strasbourg pour le début de l'été.

Une réunion sera ainsi organisée avant le 14 juillet afin de pouvoir présenter des projets concrets au Maire. La première impulsion concernant les nouveaux aménagements se doit d'être forte afin d'assurer la pérennité à long terme de ce projet.

Le travail du présent groupe ne s'arrêtera cependant pas là puisque celui-ci devra évaluer l'impact des aménagements après leur mise en place.

Au vu de ces différents éléments et à l'issue de cette réunion particulièrement dense, M. BITZ invite les participants à faire parvenir rapidement leurs propositions afin qu'elles puissent faire partie du prochain débat.


Yves LAUGEL
Chef de Service