



Délégation à la Sécurité et à la Prévention  
SIRAC

## Compte-rendu de réunion du groupe de travail "code de la rue" 7 juillet 2009

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

Mme		BARTHELEMY	Association Laurence Fritz - AIVAR
M.	Julien	BOSSERT	Comité de Réappropriation de l'Espace Public
Mme	Annick	DE MONTGOLFIER	Conseil de Quartier Centre-Ville
M.	Michel	DERCHE	PIETONS 67
M.		ENSMINGER	Association des Paralysés de France
M.	Claude	FRITSCH	Conseil de quartier Gare-Kléber
Mme	Sylvette	GARRIGOU	Association Départementale des Parents d'Elèves de l'Enseignement Public du Bas-Rhin
M.	Jean-Claude	GUTAFFEL	Conseil de quartier des XV
M.	Jacques	HEITZ	Alsace Nature
M.	Gilles	HUGUET	Ligue Contre la Violence Routière
M.		JACQUES	Escadron Départemental de Sécurité Routière de la Gendarmerie
Mme	Céline	KASTNER	Automobile Club
Mme	Hélène	KOEHL	Association de Sauvegarde des Quartiers de l'Ancienne Douane et de St Thomas
Mme		LOCATELLI	Conseil de quartier Robertsau
M.	Pierre	OZENNE	Association Ecocité Strasbourg
M.		REEB	Association des Aveugles d'Alsace - Lorraine
Mme	Catherine	SCHALL	Association des Paralysés de France
M.	Benjamin	SIBOLD	Syndicat enseignant SNUIPP
M.	Bertrand	SOLDANO	Coordinateur Sécurité Routière Bas-Rhin – DDE
M.	Jean-Jacques	WEHRLI	CTS
M.	Jean-François	WOLFF	Association des Résidents et Amis du Neudorf
M.		MEYER	Association CoopUrba

**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.	Francis	JAECKI	Directeur Général Délégué - DSP
M.	Jean-René	OURY	Chef de Service - Etudes sur l'Espace Public
M.	Yves	LAUGEL	Chef de Service du S.I.R.A.C.
M.	Christian	GAGNOL	Chef de service – Voies publiques
M.	Serge	ASENCIO	Transports et Déplacements – mission vélos
M.	Michel	KOEBEL	Mission Ville et Handicaps
M.	Alfred	KOESTEL	Section Circulation - RDPC
M.	Joseph	MULLER	Police Municipale et Stationnement
M.	Madjid	BOUDJEMA	Directeur de proximité Montagne-Verte – Koenigshoffen - Elsau
Mme	Véronique	LAURENT	Directrice de proximité Conseil des XV - Robertsau
M.	Frédéric	METZINGER	Directeur de proximité Meinau - Neuhof
M.	David	ISENMANN	Cellule Sécurité Routière – S.I.R.A.C.
M.	Sébastien	BOPP	Cellule Sécurité Routière – S.I.R.A.C.

**Absents excusés :**

M.		DEUTSCH	Société des Amis du Vieux Strasbourg
M.	Christian	HINSINGER	Comité Départemental de la Prévention Routière
Mlle	Anne	LUX	Conseil de Quartier Bourse – Esplanade – Krutenau
Mme	Viviane	RICHARD	Conseil de Quartier Meinau
M.	Pierre	SCHNEIDER	CTS



### Introduction :

M. BITZ débute la réunion en indiquant que celle-ci sera la dernière avant les congés d'été. Elle permettra de compiler les propositions qui ont été envoyées par les membres du groupe de travail et qui seront ensuite présentées au Maire de Strasbourg.

### Examen des propositions des membres du groupe de travail :

Un diaporama est présenté, il passe en revue les propositions émises par les différents membres du groupe de travail. On s'attarde notamment sur les propositions suivantes :

- **PIETONS 67** a de nombreuses propositions concrètes d'aménagements qui sont représentées sur une carte. L'association propose notamment de généraliser les zones 30 et d'y inclure des zones de rencontre.
- Le **CREP** propose, notamment, la création d'un réseau vert à l'image du projet de liaison Nord-Sud parisien ; l'idée étant que des axes structurants soient réservés aux véhicules sans moteur. Une autre proposition serait de transformer l'ensemble des places de la ville en zones de rencontre.
- L'**Association de Sauvegarde des Quartiers de l'Ancienne Douane et de St Thomas** évoque le trottoir jouxtant les arcades de la rue de la Division Leclerc : des véhicules automobiles s'y garent alors même que c'est interdit. Cette situation est dangereuse : on y note des problèmes d'ouverture de portières qui peuvent se révéler dramatiques en particulier lorsqu'un tram arrive simultanément et qu'un cycliste se retrouve coincé entre les deux. L'association propose donc, pour résoudre ce problème, d'installer des bacs à fleurs ce qui aurait pour conséquence de couper physiquement l'espace.
- Le **CADR 67** : indique que ses propositions vont dans le même sens que celles du CREP. De manière générale, l'association voudrait un développement des mesures visant à encourager l'usage du vélo dans la CUS. Parmi celles-ci, elle cite notamment le marquage antiviol, un contrôle technique, une prime à la casse etc... Tout cela visant à faire passer la part modale des déplacements à vélo de 10 % à 20 %. Dans le même temps, il faudrait agir contre les incivilités des automobilistes, notamment en ce qui concerne les stationnements sur piste cyclable etc...

D'autres propositions plus généralistes ont également été émises par les autres membres du groupe.

M. JUND ajoute que des propositions internes sont également en cours d'élaboration. Ainsi, en ce qui concerne le parc de l'Etoile (sur la voie située devant le Centre Administratif), il est proposé que la circulation ne soit plus ouverte aux véhicules, en dehors des vélos et des transports en commun.

Des projets sont également en cours, M. BITZ cite par exemple celui concernant la place Arnold : on a ainsi profité d'une programmation de réaménagement pour y intégrer de suite une zone de rencontre.

On peut également citer la place Sainte Elisabeth, la place du Château et la place des Orphelins qui devraient être piétonnisées ; ces travaux sont programmés pour être achevés mi 2011.

Il est à noter que grâce aux réflexions menées au sein du présent groupe de travail une mise en place rapide de la démarche "code de la rue" peut être désormais entreprise.

L'Association des Paralysés de France s'inquiète cependant du devenir des trottoirs dans les futures zones de rencontre. En effet, si les trottoirs sont supprimés ou abaissés, de nombreux commerces et bâtiments ne seront plus accessibles aux personnes à mobilité réduite.

M. OURY répond que l'éventualité d'une suppression du trottoir dépend en fait de chaque aménagement. Il reconnaît également que, pour une ville ayant plus de 2 000 ans d'histoire, la réalisation de certains aménagements relève véritablement du défi. On peut prendre pour exemple le dévers de la place St Louis.

Dans le même ordre d'idée, l'Association des Aveugles d'Alsace-Lorraine indique qu'elle craint que l'on procède à des changements d'aménagements dans la précipitation et que cela se fasse au détriment des personnes handicapées. Ainsi, par exemple, comment les non-voyants pourront-ils être guidés en l'absence de trottoir ?

M. OURY indique que le caniveau d'évacuation de l'eau couplé à des pave-guides permettra toujours le guidage. Il n'existe cependant pas d'autres équipements tactiles pour l'instant (certains sont en phase de test).

M. BITZ tient à rassurer l'assistance : dans le cadre du projet "code de la rue", il est évidemment hors de question d'oublier qui que ce soit.

### **Echanges autour des propositions**

Une discussion a lieu autour des propositions qui ont été énoncées.

Le CREP souhaite insister sur sa proposition de fixer la **limitation de vitesse à 30 km/h** partout en ville. Le collectif souhaiterait ainsi qu'une vraie étude soit menée sur le sujet afin de démontrer aux automobilistes qu'ils ne gagnent pas de temps en roulant à 50 km/h en ville.

La réalisation d'une carte destinée aux piétons et aux cyclistes leur indiquant des temps de parcours moyen est également souhaitée.

M. BITZ répond que la difficulté principale est que 30 km/h n'est pas une vitesse adaptée aux transports en commun et à leur attractivité.

Le CREP souhaite encore réagir à la **campagne de lutte contre le stationnement sauvage** : une campagne de communication avec utilisation de grandes affiches lui aurait paru plus adaptée que la campagne qui a eu lieu et qui est actuellement suivie d'une phase de verbalisation.

M. BITZ répond que ce sont tout de même 600 flyers qui ont été distribués. Il précise qu'il paraît évident que l'on ne peut pas rattraper, en une semaine, le retard qui a été pris sur plusieurs années. De plus, il tient à souligner que l'on ne devrait pas avoir besoin de prévenir avant de sanctionner les contrevenants à la loi.

M. JUND tient à rappeler qu'un des aspects de la réflexion "code de la rue" porte sur une hiérarchisation des voies qui concernerait l'ensemble de la ville. Son principe de base est d'avoir d'une part, une limitation à 50 km/h ou à 30 km/h selon les voies, puis d'autre part, d'aménager de manière cohérente des zones 30 sur l'ensemble des quartiers et enfin de réfléchir à l'aménagement des zones de rencontre. Il devrait y avoir notamment 2 zones de rencontre importantes qui sont globalement l'ellipse insulaire et la Krutenau, puis des expérimentations dans un certain nombre de quartiers.

Le but est finalement de travailler dans un premier temps sur un certain nombre de hiérarchies au niveau de l'ensemble de la ville, cette phase sera alors suivie d'un débat au niveau des quartiers qui devront prendre en compte un certain nombre d'orientations communes établies précédemment. Il serait par exemple souhaitable d'aménager des zones de rencontre autour de chaque établissement scolaire.

En ce qui concerne la proposition du CREP de **limiter l'espace dévolu à la voiture** à 50 % de la largeur des rues lors des réaménagements, M. BITZ indique que cette proportion ne reflète pas forcément l'idéal. Il est cependant à noter que les services de la CUS vont se doter prochainement d'un indicateur de répartition modale ; M. OURY confirme d'ailleurs que cet indicateur sera disponible pour tous les prochains projets et sera utilisé systématiquement dans tous les dossiers présentés en concertation.

Au vu de ces différents éléments, M. BITZ propose d'acter le **principe de hiérarchisation des voies** et ainsi notamment de limiter à une vitesse de 30 km/h les axes secondaires.

Ce principe sera activé le plus vite possible au centre des quartiers ; il est à noter que l'accord des conseils de quartiers n'est d'ailleurs pas indispensable étant donné que cette décision est le reflet de la volonté générale. D'autre part, les places suivantes sont d'ores et déjà pressenties pour être piétonnisées : Place du Château ; Place Saint-Thomas ; Place du Temple-Neuf ; zone Place Sainte-Madeleine - Place des Orphelins.

Le CREP attire l'attention sur le fait qu'il ne faille pas trop favoriser les zones de rencontre au détriment des zones piétonnes (exemple de la place des Orphelins), d'autre part le CREP souhaiterait également que les usagers soient associés à la démarche, à l'image de ce qui se fait en Suisse.

M. BITZ confirme que les zones de rencontre devraient se faire dans les cas où les zones piétonnes sont irréalisables et indique, d'autre part, qu'il serait bon de mettre en place le mécanisme de **démocratie participative** à Strasbourg par rapport aux zones de rencontre dans les quartiers (il reste à voir comment la relation peut se faire entre les habitants d'une rue et le conseil de quartier).

Les élus sont également favorables au principe visant à **supprimer la sur-signalisation**.

Par contre la suppression totale des feux tricolores est quant à elle rendue difficile du fait, notamment, de la circulation du tramway.

L'association ECOCITE indique qu'elle voudrait disposer d'une carte des endroits où le fonctionnement des feux tricolores est nécessaire ou pas. Elle propose également, là où cela est faisable, de les désactiver à certains créneaux horaires, voire de coupler le système aux moyens de comptage.

Pour M. BITZ, il convient de bien distinguer sur-signalisation et feux tricolores. Il n'est cependant pas hostile au principe évoqué ci-dessus : on pourrait effectivement passer par ce type de phase avant une suppression éventuelle de certains feux.

L'Automobile Club réagit sur l'auto-partage et le covoiturage qui sont des mesures soutenues par l'association et malheureusement trop marginales. La question est de savoir comment inciter l'automobiliste à aller vers cette démarche. D'autre part, concernant la généralisation du stationnement payant 24h/24, l'Automobile Club trouve cette proposition un peu radicale d'autant que l'objectif du "code de la rue" est la cohabitation entre tous les usagers (chacun doit y avoir sa place).

Pour M. JUND, des contraintes sur le stationnement pourraient justement rendre plus attrayante la solution de l'auto-partage.

Un participant à la réunion réagit à la proposition du PEEP de mettre en place des zones de rencontre devant la plupart des établissements scolaires : cela ne lui apparaît pas comme une solution. A son avis, il serait plutôt nécessaire de réfléchir à des aménagements empêchant le stationnement devant les écoles, il pourrait, de plus, être intéressant de rendre ces sections de rue à sens unique (au moins à certaines heures).

M. JUND répond que la solution au problème de la dépose des enfants devant les écoles passe notamment par la nécessité de combiner le plan des déplacements scolaires avec l'aménagement des zones de rencontre. Il serait aussi intéressant de travailler sur la libération d'un certain nombre de cours utilisées pour le stationnement des enseignants

L'Automobile Club rappelle aussi le principe qui est en vigueur à Hoenheim : la rue est bloquée à certains horaires.

Il serait effectivement possible dans certains cas (comme les écoles primaires et élémentaires du Conseil des XV) de bloquer la circulation aux heures d'entrée et de sortie à proximité des écoles.

M. BITZ propose d'acter le principe de passer en zones de rencontre une partie de l'ellipse insulaire et une partie de la Krutenau puis autour des établissements scolaires (quand c'est possible). A noter qu'aux abords des écoles, ces zones de rencontre devront aussi être accompagnées d'aménagements empêchant le stationnement. Et enfin des zones de rencontre peuvent figurer dans le cadre de la démarche participative entre les habitants d'une rue et le conseil de quartier.

En ce qui concerne les propositions émises par l'Automobile Club, M. BITZ indique qu'un **travail pédagogique** sera effectivement fait pour aider les usagers (informations sur la notion de zone de rencontre,...).

En ce qui concerne l'idée de créer un **observatoire** mesurant l'impact du "code de la rue" et de ses aménagements sur l'accidentologie, ce sera en fait la commission de sécurité routière de la CUS qui s'en chargera.

L'Automobile Club s'inquiète pour le stationnement des voitures : il est demandé à ce que l'offre soit adaptée aux besoins. Le CADR réagit contre cette proposition. Le CREP quant à lui réaffirme (ce point faisait partie de ses propositions) que la mise en place du stationnement payant 24H/24 lui semble être une réelle solution aux problèmes de stationnement notamment pour ce qui concerne certains quartiers qui se retrouvent transformés pendant la journée en parking au détriment des riverains. Mme De MONGOLFIER indique quant à elle que certains parkings payants ne sont que peu utilisés ; elle tient également à indiquer des problèmes de signalisation dans les zones piétonnes.

M. BITZ indique que ces panneaux vont être effectivement changés. En ce qui concerne le stationnement payant, il serait intéressant de réfléchir au maintien ou non de sa gratuité entre 12H et 14H (réflexion faite par rapport aux objectifs visant à diminuer l'encombrement de l'espace public).

Pour ECOCITE une idée serait de faire correspondre le prix du stationnement au prix d'un billet de transport en commun.

M. BITZ indique que la Ville va proposer d'être site test pour le maximum d'aménagements. La carte de proposition d'aménagements ne sera toutefois pas validée ce soir.

L'Automobile Club propose également que les différents partenaires du groupe puissent mettre en commun leurs compétences via, par exemple, un site internet dédié où il serait possible d'échanger sans la contrainte d'une réunion. M. BITZ répond que cela pourrait effectivement se faire.

### **Propositions présentées au Maire de Strasbourg le 10/07/2009**

M. BITZ indique que les propositions suivantes seront présentées au Maire de Strasbourg :

- hiérarchisation des voies,
- actions contre les encombrements de trottoirs (véhicules stationnés, chevalets, enseignes, réglementation des terrasses...),
- réflexion sur les temps de feux d'attente aux feux pour les piétons,
- faire passer l'ellipse insulaire ainsi que la voie située devant le Centre Administratif sous le régime de la zone de rencontre,
- installer des zones de rencontre autour des établissements scolaires,
- mettre en place un système de démarche participative dans les quartiers,
- mesures pédagogiques d'accompagnement et de suivi,
- suivi des aménagements et de leurs effets sur la sécurité routière par la Commission de Sécurité Routière.


### **Conclusion**

M. BITZ remercie les membres du groupe de travail pour leurs propositions et leur participation à cette réunion. Il rappelle que nous en sommes au premier jet de propositions phares qui ont pour but de renverser la vapeur sur un certain nombre de problématiques ; par la suite, lors des prochaines réunions, une place plus importante sera donnée à l'échange et au dialogue (il y aura moins de contrainte de temps).

Les résultats des différentes réunions vont être présentés à M. Roland RIES, Sénateur-Maire de Strasbourg sous la forme de propositions.

Il rappelle cependant que le groupe de travail a vocation à perdurer sur la partie suivi des aménagements, ce qui constitue une grosse part du travail à accomplir.

La date de la prochaine réunion est fixée au mercredi 16 septembre à 17 H. Cette réunion aura cela de particulier que le Comité National "code de la rue" y sera présent.

  
Yves LAUGEL  
Chef de Service

