

Compte-rendu de la réunion

Code de la rue

du 10 décembre 2008

Salle des Conseils

INTRODUCTION :

M. Olivier BITZ, Adjoint au maire de Strasbourg en charge, notamment, des thématiques sécurité et circulation, débute cette première réunion de travail consacrée au code de la rue strasbourgeois.

Il est heureux du nombre important de partenaires présents et leur souhaite la bienvenue. L'élaboration d'un code de la rue pour notre ville est une volonté de Monsieur le Maire. Celle-ci avait déjà été intégrée dans le programme de campagne de la nouvelle municipalité et a, de fait, été approuvée par les strasbourgeois.

Un des objectifs est, pour l'agglomération strasbourgeoise, de reprendre une longueur d'avance dans le domaine de la politique des transports et des déplacements, et, de ce fait, de redevenir pionnière dans ces domaines comme c'était le cas dans les années 90.

L'objectif serait d'aboutir à un premier résultat aux environs des mois de mai / juin prochains. Les Conseils de quartiers seront également saisis à ce sujet.

M. Alain JUND, Adjoint au maire de Strasbourg en charge, notamment, de l'urbanisme et de la préparation du Plan Local d'Urbanisme (PLU), exprime également sa grande satisfaction devant le nombre de partenaires présents.

Il souligne le nombre important de réponses qui ont été reçues suite à l'appel aux associations volontaires, lancé dans les DNA.

Pour information, la CUS dispose d'une commission de sécurité routière à laquelle participent différentes associations ainsi que divers services institutionnels. Cependant, la question des déplacements étant un vaste sujet, elle méritait que le débat soit élargi à des acteurs supplémentaires.

Il est également à noter que le décret du 30/07/2008 (validé par le JO) permet désormais de passer du domaine du souhait à celui de la possibilité réglementaire puisqu'il définit les zones de rencontre et permet de ce fait d'en réaliser.

PRESENTATION D'UN DIAPORAMA PAR L'ADEUS :

M. GENDRON, directeur adjoint de l'ADEUS, présente un diaporama qui a pour but d'effectuer un rapide tour d'horizon de ce qu'est le code de la rue et de ce qui se fait en matière d'aménagements urbains.

Introduction :

Il est rappelé, en préambule, que l'élaboration du code de la rue est une démarche globale qui vise notamment à favoriser les modes de déplacement doux et leur sécurité. Parmi les aménagements répondant à ce type de démarche, on peut citer les zones de rencontre ainsi que les aménagements de sécurité obligeant les automobilistes à respecter la vitesse maximale autorisée.

Des exemples étrangers en sont une bonne illustration : ainsi la Suisse dispose d'une expérience conséquente dans la mise en place de zones de rencontre et la Belgique a, quant à elle, développé les double-sens cyclables.

Comme cela a été dit précédemment, le contexte législatif est désormais favorable : on peut ainsi, en plus des Zones 30, mettre en place des zones de rencontre (shared spaces) ; celles-ci sont caractérisées par une vitesse limitée à 20 km/h et la cohabitation entre les différents modes de déplacement (les piétons restant prioritaires sur les véhicules).

Différents types d'aménagements existent également pour réguler la circulation, on peut ainsi citer :

- les chaussées à voie centrale,
- les doubles sens cyclables,
- les trottoirs traversant,
- ...

Parmi les résultats observables suite à de tels aménagements, la Belgique a constaté une baisse de 6 % des accidents corporels et une augmentation de 7 % des ventes de vélos.

Rapide bilan local :

En ce qui concerne le contexte de la CUS :

- le réseau tram reste une référence,
- l'ellipse insulaire comporte plusieurs zones piétonnes,
- la politique de déplacements est récente,
- et l'on dispose d'un plan des déplacements urbains.

Il reste à favoriser les modes de déplacement doux (2/3 des déplacements se font sur des distances inférieures à 3 km ; 1/4 des déplacements en voiture se fait sur des distances inférieures à 1 km).

Cependant il est à constater, dans le même temps, que la piétonnisation du centre ville de Strasbourg a amené une cohabitation plus importante entre les différents modes de déplacements.

L'arrivée du tram a, quant à elle, amené une pratique différente de la ville.

Réalisations existantes :

Parmi les réalisations déjà mises en place on peut citer :

- le guide vélo qui date de 2000 et qui indique quelques éléments concordant avec l'idée de code de la rue (bons comportements entre usagers...),
- le nombre de kilomètres de pistes cyclables a considérablement augmenté passant de 143 km en 1993 à 484 km en 2007. 250 contresens cyclables ont également été mis en place,
- environ 80 km de Zones 30 sont actuellement en place,
- Strasbourg est également ville-test pour ce qui est du tourne à droite cycliste.

Au vu de ces réalisations, on constate donc une réelle vivacité de Strasbourg dans le domaine de la politique des déplacements.

Arrivé à ce stade de la présentation, le représentant d'une association réagit en indiquant que les espaces publics lui paraissent comme étant souvent saturés ce qui amène notamment les "trop nombreux" piétons à circuler sur les pistes cyclables. Son constat est que nous sommes victimes de notre succès, et que de ce fait, les aménagements existants ne sont pas adaptés aux débits actuels. Par conséquent, il lui semble nécessaire de sortir du cadre strict du Code la Route. Il rappelle également que le mode de déplacement qui occupe le plus d'espace est la voiture.

M. JUND lui répond en indiquant, notamment, que la problématique du code de la rue ne doit pas se cantonner simplement au centre ville mais à l'ensemble de l'agglomération.

Pistes de travail :

Une des évolutions envisageables est la création de réelles zones de rencontre mais également l'amélioration de la cohabitation entre les différents types d'usagers par des aménagements spécifiques (ex : Burgg en Suisse : tapis de chaussée commun aux différents types d'usagers avec simplement des marquages spécifiques).

Objectifs :

Un des objectifs serait de repositionner Strasbourg dans une position de ville pionnière et ville référence, comme cela était le cas dans les années 1990, dans le domaine de l'évolution de la cohabitation des usagers en ville.

Conclusion :

On note au vu de ce panorama l'énorme potentiel qui existe ici. D'où l'importance de créer des synergies.

M. JUND remercie le représentant de l'ADEUS pour cette présentation.

Il rappelle également la position de M. RIES à ce sujet : "La rue n'est pas seulement un tuyau qui stocke et fait passer les automobiles, c'est également un espace de vie".

Il indique également qu'il apparaît comme nécessaire de transformer les manières de se déplacer.

Il propose ensuite comme méthode de travail de faire un tour de table dans un esprit apaisé. Il serait également souhaitable d'organiser dès janvier ou février des visites de sites notamment en Suisse.

Les associations sont également invitées à transmettre leur contribution écrite afin qu'un premier bilan puisse être fait dès février.

TOUR DE TABLE

CADR :

Monsieur CHAUMIEN, président du CADR, remercie la Collectivité pour cette initiative. L'association considère en effet que le Code de la Route est inadapté à la circulation en ville et particulièrement en ce qui concerne les cyclistes et les piétons.

Il félicite les élus, dont l'intention lui semble excellente, pour leur volonté d'agir car il trouve que ce qui a été fait jusque là s'est révélé insuffisant : les victimes (d'accidents, de la pollution etc...) sont en réelle attente !

Il souhaite une réelle redéfinition des droits des usagers et un effort pour les faire respecter.

Il rappelle notamment à cet effet les problèmes que sont :

- l'occupation induite par des véhicules à moteur de l'espace réservé aux cyclistes et aux piétons (stationnement, circulation de 2 roues à moteur sur pistes cyclables...),
- les dépassements des cyclistes par des véhicules à moins d'un mètre,
- les débouchés de pistes cyclables et le régime de priorité à y appliquer,
- les normes concernant les bicyclettes : l'Etat devrait imposer la vente de vélos réellement fiables (éclairage, freinage...) et leur entretien (contrôle technique obligatoire),
- le manque de formation des cyclistes (nécessité de vélo-écoles, cours de conduite).

Il serait également indiqué de supprimer certains feux tricolores lorsqu'ils n'apportent pas un bénéfice de sécurité.

Enfin, il apparaît qu'il y aurait également beaucoup à dire concernant les aménagements. En effet, sur de (trop) nombreux aménagements les piétons et les cyclistes ont été mis en situation de conflits, leur espace ayant été réduit au bénéfice des véhicules à moteur.

Le CADR indique également qu'il fera parvenir prochainement sa contribution écrite.

ECOCITE :

Monsieur OZENNE, vice-président de l'association Ecocité Strasbourg, rappelle qu'historiquement la création du Code de la Route remonte aux années 1920. Cette création avait été rendue alors nécessaire par l'arrivée croissante de l'automobile. De ce fait, ce Code a été exclusivement dédié à l'automobile. Les autres usagers ont été relégués sur les trottoirs mais, force est de constater que, désormais, ceux-ci sont encombrés par de nombreux obstacles (panneaux, candélabres...).

Cette situation induit des conflits entre les différents types d'usagers, cela étant notamment dû au fait que la réglementation n'est pas adaptée aux déplacements urbains. Pour toutes ces raisons, la création d'un code de la rue apparaît comme étant des plus profitable.

Il faut cependant noter, en préambule à sa création, que le Code de la Route, du fait qu'il privilégie un mode de déplacement, ne doit pas servir de modèle.

Le code de la rue devrait tenir compte de tous les usagers et de leurs spécificités : ainsi, les piétons ont une manière de se déplacer très spontanée alors que les automobilistes se déplacent de manière plutôt rectiligne. De ce fait, le piéton a besoin d'une surface de déplacement qui soit plus ample (l'obligation d'emprunter les passages-piétons sur une distance de 50 m pousse à la transgression).

Le problème du stockage des véhicules, notamment dans les faubourgs apparaît également comme étant crucial. De ce fait, il paraît important de ne pas dissocier le code de la rue du Plan Local d'Urbanisme : ces 2 documents ayant vocation à être complémentaires.

L'accessibilité à des moyens de déplacement efficaces et rapides (différents de l'automobile) est également un facteur important à considérer car en effet, l'accès à l'automobile n'est pas possible pour tout le monde (jeunes, personnes âgées...).

Ligue Contre la Violence Routière ; La Rue de l'avenir ; Association Départementale des Parents d'Elèves de l'Enseignement Public du Bas-Rhin :

M. HUGUET, président de la Ligue Contre la Violence Routière d'Alsace et représentant d'autres associations indique que le fait de ne considérer que la Suisse et la Belgique en exemple lui apparaît comme étant trop réducteur.

Ainsi, les Pays-Bas et l'Allemagne sont également des références en la matière. Par exemple, rien qu'à Kehl on peut observer des exemples de zones 30 et de zones de rencontres (zones 7).

En tant que correspondant de la Rue de l'avenir, il indique également la nécessité de réduire et d'apaiser la circulation des automobiles.

Il indique également qu'il serait judicieux de modifier la limitation de vitesse en ville en la faisant passer de 50 km/h à 30 km/h.

En tant que parent d'élève, il indique également qu'il serait nécessaire de mettre en place, systématiquement, des zones 30 et des zones de rencontre autour des écoles.

Il tient enfin à indiquer que le radar automatique mis en place Route du Rhin lui paraît être mal placé : il serait au milieu du trottoir ce qui se révélerait gênant pour les piétons. M. SOLDANO, Coordinateur Départemental de Sécurité Routière auprès de Monsieur le Préfet, indique qu'il ira sur site pour vérifier ce point.

SNUIPP :

Monsieur Benjamin SIEBOLD, représentant le syndicat des enseignants SNUIPP, indique que l'échéancier qui a été indiqué en introduction lui paraît particulièrement court, ce qui risque de se révéler problématique.

Il exprime également le désir que ce groupe de travail puisse perdurer afin de pouvoir suivre la mise en place des aménagements qui y seront décidés. M. BITZ lui répond que c'est effectivement ce qui est prévu.

M. SIEBOLD indique également qu'il considère que la création d'un code de la rue lui paraît pouvoir être une réelle avancée pour les automobilistes.

Il se félicite également de la présence de personnes représentant des associations de personnes présentant un handicap : cet aspect mérite une grosse partie de la réflexion.

Il conclut en exprimant le souhait que la réflexion et les réalisations soient portées au niveau de l'agglomération toute entière et non simplement de mettre en place une vitrine au centre-ville.

AIVAR :

Mme GUILLOUX, vice-présidente de l'Association d'Aide aux Victimes de la Route AIVAR, tient à revenir sur le problème de la circulation des personnes victimes de handicaps, des personnes âgées et des mamans avec poussettes ou landaus. En effet, pour ces usagers la circulation au centre ville est très difficile.

Elle exprime également une certaine inquiétude au vu de la réflexion émise par un autre participant selon laquelle il y aurait "trop de piétons".

M. BITZ tient à la rassurer : si les associations de personnes handicapées et les associations de commerçants ont été invitées c'est bien afin de coller au mieux à la réalité et pour que cette réflexion soit menée au niveau de l'agglomération toute entière.

L'AUTOMOBILE CLUB :

M. SCHOLLY, vice-président de l'Automobile Club d'Alsace, tient à ce que les différents modes de transport et de déplacement ne soient pas opposés : la cohabitation est nécessaire !

Pour en revenir à l'exemple de la Belgique, il indique qu'il est nécessaire que la mise en place de nouveaux aménagements se fasse progressivement et non par une bascule soudaine (comme cela a été le cas et ce qui s'est révélé problématique). Il tient également à ce que l'on ne donne pas une impression d'impunité de certains modes de déplacement ce qui amènerait, là encore, des problèmes.

Il tient également à rappeler que le CERTU a réalisé une étude très complète en 2007 et qu'il n'y donc pas besoin de tout réinventer.

M. JUND répond en indiquant que l'objectif de ce groupe de travail n'est, effectivement pas, de tout réinventer. Cependant, le décret du 30 juillet dernier donne désormais la possibilité d'avancer de manière réglementaire ce qui est d'ailleurs la volonté politique de la Ville. Pour en revenir à l'étude du CERTU, il exprime le souhait d'élargir la réflexion au-delà des interlocuteurs qui y ont pris part en l'ouvrant notamment aux commerçants, aux habitants, aux parents d'élèves etc...

PIETONS 67 :

M. DERCHE, président de Piétons 67, indique que son association demande la mise en place de davantage de zones 30. Il exprime également le souhait que les forces de l'ordre soient plus sévères pour ce qui est du stationnement sauvage. Les zones de rencontre lui paraissent également comme étant une option intéressante celles-ci favorisant les piétons qui sont, rappelons-le, le premier mode de déplacement.

Centre Social et Culturel Victor Schoelcher - Cronenbourg :

Mme NGUYEN du Centre Social et Culturel Victor Schoelcher de Cronenbourg indique qu'il est nécessaire de considérer l'ensemble des quartiers dans le cadre de cette réflexion. On doit effectuer un travail de réflexion sur nos modes de représentation et sur la pédagogie qui doit y être associée.

Elle rappelle ainsi un problème auquel sont confrontés les habitants de son quartier à savoir la circulation dangereuse des mobylettes, scooters et autres quads. Il apparaît nécessaire de sensibiliser tous les usagers sur les déplacements.

Association Laurence Fritz :

Mme FRITZ, présidente de l'association Laurence Fritz, indique qu'elle considère le code de la rue comme quelque chose d'intéressant mais également d'indispensable pour la CUS.

Elle trouverait intéressant que la vitesse soit réduite à 30 km/h au-delà de l'ellipse insulaire.

Elle évoque également le problème des livreurs dans les secteurs piétonniers : ne pourrait-on pas, comme cela se fait ailleurs, mettre en place un "tram-cargo" qui circulerait de nuit et qui permettrait d'effectuer des livraisons.

Enfin, elle pose la question de la communication autour du code la rue : la ville de Bordeaux ne s'en est-elle pas déjà dotée ?

M. JUND indique que la réduction de la vitesse est un des objectifs du code de la rue. D'ailleurs, un passage de la vitesse de 50 km/h à 30 km/h permet de faire passer la même quantité de véhicules. L'aspect des livraisons est effectivement également à prendre en compte. En ce qui concerne la réalisation bordelaise, il s'avère que ce document ne fait que rappeler la réglementation déjà existante. Notre propos, ici, est de créer quelque chose d'entièrement nouveau ce qui permettra de faire évoluer réellement la situation actuelle.

L'association des paralysés de France :

M. ENSMINGER, représentant l'association des Paralysés de France, tient à rappeler que la problématique du handicap est prise en compte depuis 1990.

Des décrets, consacrés aux aménagements existent déjà. Une commission intercommunale est également déjà en charge de ce sujet et elle va commencer ses réflexions d'ici quelques semaines. On ne part donc pas de rien dans ce domaine.

M. JUND confirme le fait que l'accessibilité pour tous est un des thèmes de la convention Ville-handicap.

Association de sauvegarde des Quartiers de l'Ancienne Douane et de Saint-Thomas :

Une représentante de l'association souligne qu'un problème récurrent rencontré dans son quartier est que l'espace public est envahi la nuit par les véhicules en stationnement, et ce, malgré le fait que de nombreux parkings y soient gratuits à ce moment.

Association des aveugles d'Alsace Lorraine :

M. BOEGLIN indique que son association adhère à l'idée d'apaiser la cohabitation entre les différents modes de déplacement. Il se déclare cependant inquiet à l'idée de supprimer toute séparation entre les différents modes de déplacement.

De ce fait, il souhaite s'associer largement à la réflexion et notamment suivre les projets jusque dans les aménagements car c'est souvent à ce niveau que des erreurs sont faites.

Il signale également un manque de cohérence à certains endroits : parfois il ne peut pas savoir s'il circule sur un trottoir ou sur une piste cyclable.

Il arrive aussi que certains équipements soient déplacés sans avertissement préalable ce qui peut conduire à des accidents.

Enfin, il cite le cas du carrefour Rue de Rathsamhausen / Avenue Jean Jaurès : le passage protégé qui y est aménagé est situé dans une enclave où il y a des arbres, des vélos attachés sur le trottoir et des voitures garées, cela s'avère évidemment problématique ! De ce fait, pour qu'un aménagement soit réellement réussi il y a nécessité de davantage de concertation.

M. BITZ tient à le rassurer : le but n'est pas d'enlever toutes les règles mais bien de protéger les usagers les plus faibles.

M. JUND indique également que les services de la CUS s'efforcent de prendre en compte l'usage qui est fait de l'espace public ainsi que de sa lisibilité.

ARAN :

M. WOLFF, représentant l'ARAN, indique que l'idée de visiter des sites aménagés de manière exemplaire est intéressante. Il serait également profitable de visiter des contre-exemples illustrant ce qu'il NE FAUT PAS faire : il cite notamment l'avenue Jean Jaurès (4 voies de circulation + le Tram = espace enlevé aux cyclistes et aux piétons).

Il évoque également la piste cyclable située Route du Polygone : celle-ci est trop étroite et, par endroit, on note une sur-largeur des trottoirs qui a été prévue pour favoriser le stationnement de voitures.

M. JUND répond qu'il s'agit là d'une part de l'héritage difficile à assumer provenant de la précédente municipalité.

Société des Amis du Vieux Strasbourg :

M. DEUTSCH, représentant la Société des Amis du Vieux Strasbourg, trouve qu'en 30 ans les cyclistes ont été marginalisés et infantilisés.

De ce fait, il est davantage difficile de circuler à vélo aujourd'hui. Il trouve également que l'on a tendance à "victimiser" les piétons : les cyclistes sont, selon lui, tout aussi exposés (pas de carapace, nécessité d'équilibre + pilotage).

De ce fait, il est inquiet pour ce qui concerne les zones de rencontre.

Il préfère le principe de ségrégation des modes de déplacement et serait favorable au fait de reporter sur la chaussée les pistes cyclables présentes sur les trottoirs et de laisser ainsi les piétons sur les trottoirs. Dans le même temps, il est favorable au fait de limiter la vitesse au centre-ville à 30 km/h.

Autres interventions :

Un participant à la réunion indique, quant à lui, que l'idée de mettre en place un code de la rue lui paraît compliquée. Il propose par contre de mettre en place dans l'ellipse insulaire une limitation de vitesse à 20 km/h (afin que les usagers roulent à 30 km/h). Il suggère également, dans un souci de simplification, d'enlever un maximum de panneaux de signalisation et de n'en laisser qu'à destination des piétons. Il émet cependant des réserves quant à l'idée de ségrégation des différents modes de déplacement. En effet cela amènerait des conflits quand ils se croisent.

M. SOLDANO indique que l'idée de limiter la vitesse à 20 km/h pour que les usagers roulent à 30 km/h n'est pas à envisager. En effet, cela décrédibiliserait l'ensemble de la signalisation en place. De plus, cela rendrait la tâche des forces de l'ordre très difficile.

Mme FRITZ explique que l'idée d'enlever les panneaux de signalisation n'est pas nouvelle : en Californie, il est courant d'être confronté à des carrefours avec 4 Stops ; la règle étant que les usagers passent selon leur ordre d'arrivée. Cela fonctionne d'ailleurs très bien (c'est juste une question d'éducation).

Il s'avère cependant, qu'à Strasbourg, nous avons en plus le Tram et qu'il est silencieux : il faut donc être prudent afin de ne pas jouer avec la vie des usagers.

Elle indique également que, contrairement à ce qui a été dit précédemment, lorsque l'on considère les usagers les plus vulnérables, le piéton reste dans notre société l'élément le plus fragile.

Un autre participant à la réunion réagit à ce qui a été dit à propos de l'idée de développer le principe de ségrégation entre les différents modes de déplacement. Cela ne ferait qu'infantiliser les usagers. Il cite par contre la rue des Grandes Arcades en exemple. Il pose également la question du "pourquoi" dans le fait que les vélos ont tendance à rouler sur les trottoirs et à griller les feux rouges. Il invite à ce que la réflexion soit lancée à partir de l'usage réel et non à partir de la Loi. Pour ce qui est des personnes souffrant d'un handicap les aménagements s'avèrent cruciaux.

M. JAECKI, Directeur Général Délégué à la Sécurité et à la Prévention, intervient en disant qu'il est intéressant de pouvoir considérer les différents points de vue. Il indique que la verbalisation n'a jamais tout résolu, et que, de ce fait, l'éducation des usagers lui apparaît comme une priorité ; l'aménagement des infrastructures est également un facteur important. Il tient cependant à rappeler que la règle est et reste encore le code de la route.

M. SIBOLD indique qu'il lui paraît intéressant de faire une distinction entre les mesures qui paraissent les plus faciles et les moins coûteuses à réaliser et celles qui demanderont un travail et un coût important. Il indique également qu'il serait judicieux d'associer, d'ores et déjà, à cette réflexion les conseils de quartier.

M. BITZ lui confirme que les quartiers par le biais des centres socio-culturels seront invités à la réflexion.

Il est également indiqué à l'assistance que les éléments élaborés par ce groupe de travail seront inclus dans le guide des aménagements urbains.

Si la programmation des projets ne sera pas bouleversée, les réflexions du présent groupe de travail seront cependant intégrées dans les aménagements à venir.

CONCLUSION

M. JUND conclut la réunion en indiquant qu'elle augure d'un vaste travail à mener tous ensemble.

Evidemment arrivé à un certain stade, il sera nécessaire de faire des choix ou des compromis mais l'objectif sera toujours d'aller dans le sens d'améliorer la qualité de vie dans la ville.

Il faut également voir les différences de points de vue comme étant complémentaires.

La prochaine étape sera de visiter, courant janvier ou février, les réalisations concrètes existant dans la CUS (ex : trottoirs traversant).

Les contre-exemples seront également visités et l'on s'efforcera d'aller voir chez nos voisins Suisse leurs réalisations dans le domaine.

A cet effet, un appel est lancé à la CTS afin de voir s'il y a possibilité d'organiser le déplacement en bus spécial. Ce déplacement de par sa durée permettra également d'apprendre à mieux se connaître et de passer un moment à "phosphorer" ensemble.

Il invite également les partenaires à faire parvenir leurs propositions sous format papier. Il leur propose d'y inclure des propositions permettant, à court terme, de donner des signes dans les rues aux usagers afin de les préparer, petit à petit, à des modifications de comportement plus importantes. Il serait également intéressant d'y mener une réflexion à plus long terme concernant notamment les zones de rencontres.

Une prochaine réunion de travail est d'ores et déjà annoncée pour fin février 2009, celle-ci sera suivie de 3 ou 4 séances jusqu'au mois de juin 2009.

L'objectif sera notamment d'avoir différentes propositions à court et long terme s'inscrivant dans les réalisations rendues possibles par le décret de juillet 2008.

Les participants à la réunion sont encore une fois remerciés pour leur présence et leur participation.

Olivier BITZ
Adjoint au Maire

