



Vers un code de la rue à Strasbourg

novembre 2009

DOSSIER DE PRESSE

Contact presse :
Delphine Sivignon - Tél. : 03 88 43 61 94 / 06 73 96 39 50
delphine.sivignon@cus-strasbourg.net

Communiqué de presse

Vers un code de la rue à Strasbourg

Réputée pour la qualité de son tramway et pour ses milliers de cyclistes quotidiens, Strasbourg s'apprête une fois de plus à innover dans le secteur des déplacements urbains en lançant un projet de « code de la rue » à grande échelle. Dans les années 1990, sous l'impulsion de Catherine Trautmann et de Roland Ries, Strasbourg avait en effet marqué les esprits en relançant le tramway en ville, une idée depuis lors suivie par de nombreuses autres municipalités. Cette année encore, Ray Lahood, Secrétaire d'Etat américain aux transports, est venu étudier le tramway strasbourgeois pour le compte du gouvernement fédéral !

Aujourd'hui, les préoccupations environnementales qui avaient –entre autres- motivé la réimplantation du tramway restent malheureusement et globalement d'actualité. Particulièrement engagé en faveur du développement durable, Roland Ries, Maire de Strasbourg, fait en parallèle le constat de l'inadéquation du code de la route au tissu urbain. Par conséquent, il a lancé une expérimentation à grande échelle afin que la ville définisse et applique les règles d'un « code de la rue », avec pour double objectif de partager de manière mieux équilibrée l'espace urbain entre ses différents usagers, et de favoriser les modes de déplacement actifs (marche, vélo ...).

Il est ainsi question de généraliser les principes de circulation des « zones 30 » à moyen terme et de réserver la limitation à 50 km/h aux seuls axes structurants. Une étude de méthodologie visant cet objectif sera rendue en 2010.

Dès l'année prochaine, deux quartiers accueilleront l'expérimentation des règles des « zones de rencontre », comme par exemple la cohabitation de l'ensemble des modes de circulation individuels, limitation de la circulation automobile à 20 km/h, double-sens cycliste, piétons prioritaires... Il s'agirait de la boucle Saint-Etienne, dans le quartier centre et d'une partie du quartier de la Krutenau. Dans le cadre de ce nouveau projet, il s'agirait bien d'élargir l'expérimentation à un ensemble de rues et de places dans le cadre de quartiers fortement habités et fréquentés.

En tout, 10 propositions concrètes préfigurent le « code de la rue » strasbourgeois et seront présentées le 27 novembre au comité technique national du « code de la rue » (parmi lequel figurent les représentants du CERTU, des villes de Lyon et Paris...), ainsi qu'au groupe de travail strasbourgeois.

- *Pour mémoire : veuillez trouver quelques chiffres au sujet des déplacements à Strasbourg en dernière page de ce dossier.*

Contact presse :
Delphine Sivignon - Tél. : 03 88 43 61 94 / 06 73 96 39 50
delphine.sivignon@cus-strasbourg.net

Dossier de presse

Vers un code de la rue à Strasbourg

L'engagement vers un code de la rue : une volonté de Roland Ries

Le constat

A Strasbourg, comme dans beaucoup de grandes villes, l'inadéquation du code de la route au tissu urbain est criante. Les usagers les plus vulnérables sont souvent les moins bien protégés.

Par ailleurs, considérant l'impact du mode de vie contemporain sur le changement climatique, Roland Ries, Maire de Strasbourg, a depuis longtemps pris conscience qu'il était de la responsabilité des pouvoirs publics d'encourager les citoyens à privilégier les modes de transport actifs.

Fort de ce double constat, Roland Ries, Maire de Strasbourg, a souhaité que soit élaboré un code de la rue avec deux objectifs concrets :

- **Encourager un partage plus équilibré de l'espace public urbain**
- **Favoriser les modes de déplacement doux**

La démarche « code de la rue » à Strasbourg vise donc, dans un premier temps, à faire l'état des lieux des dispositions du code de la route qui s'appliquent au territoire urbain et à mieux les faire connaître. Dans un second temps, elle a pour ambition de faire évoluer la réglementation et d'adapter les aménagements.

Méthode

Un groupe de travail sur le code de la rue a été créé en décembre 2008. Co-présidé par Olivier Bitz, Adjoint au Maire délégué à la sécurité et à la prévention, et par Alain Jund, Adjoint délégué à l'urbanisme, il a rassemblé

- élus,
- représentants associatifs
- représentants des différents quartiers,
- services de l'Etat,
- services de la Ville et de la Communauté urbaine de Strasbourg.

Après un an de travail et de concertation, ponctué de nombreuses visites sur le terrain, le groupe de travail sur le code de la rue a formulé un ensemble de dix propositions concrètes. Ces propositions seront présentées par Roland Ries en conseil municipal au 1^{er} trimestre 2010, afin de pouvoir ensuite être mises en œuvre.

- Strasbourg passe à 30 ou hiérarchisation du réseau de voirie,
- Déploiement des zones de rencontre
- Création d'une charte du piéton,
- Priorité aux écoliers devant les établissements scolaires,
- Déplacement dans les éco-quartiers,

- Expérimentation de nouveaux aménagements,
- Mise en place de solutions adaptées pour les livraisons,
- Création d'un outil de référence : un guide de l'espace urbain,
- Etablissement de mesures d'évaluation,
- Mise en place de mesures d'accompagnement.

Les dix propositions

1 – Strasbourg passe à 30

Les principes :

- Généralisation progressive à l'ensemble de la voirie interurbaine du principe de « la zone 30 » qui consiste notamment en :
 - La généralisation du régime de la priorité à droite
 - L'amélioration de la lisibilité de la voirie (marquage, réaménagement du stationnement...)
- Maintien de la limitation à 50 km/h pour les axes structurants

➤ *Une étude sur la méthodologie et la cartographie est en cours de réalisation et sera rendue en avril 2010. Néanmoins, l'objectif consiste bien à généraliser ces principes.*

2 - Déploiement des zones de rencontre

Une étude a été lancée dans deux secteurs de la ville, pressentis pour accueillir les zones test de ce déploiement (cf plans ci-après) :

- **La boucle Saint-Etienne dans le quartier centre** (concomitamment avec la piétonisation de la place du Château),
- **Une partie du quartier de la Krutenau.**

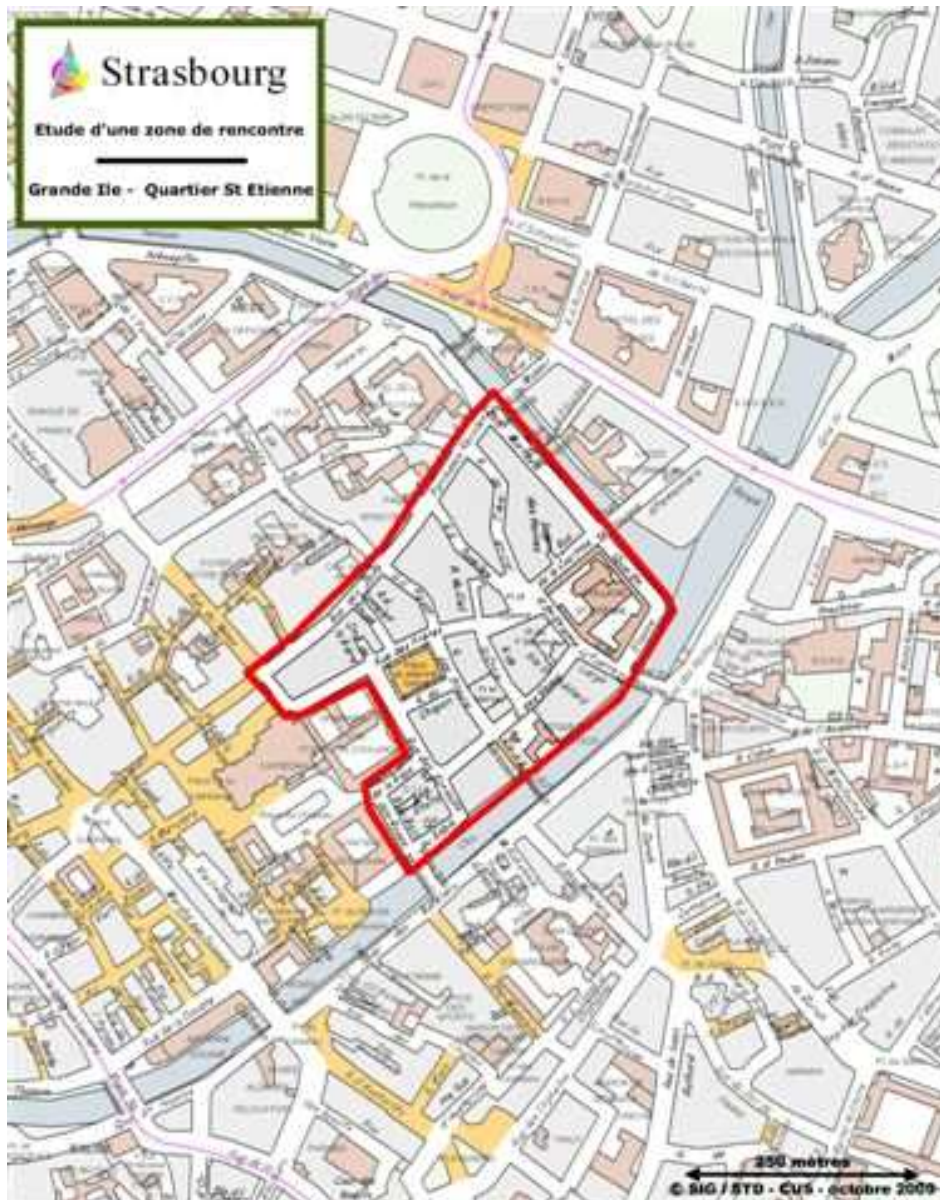
Elle portera sur la faisabilité des différents statuts prévus par la législation :

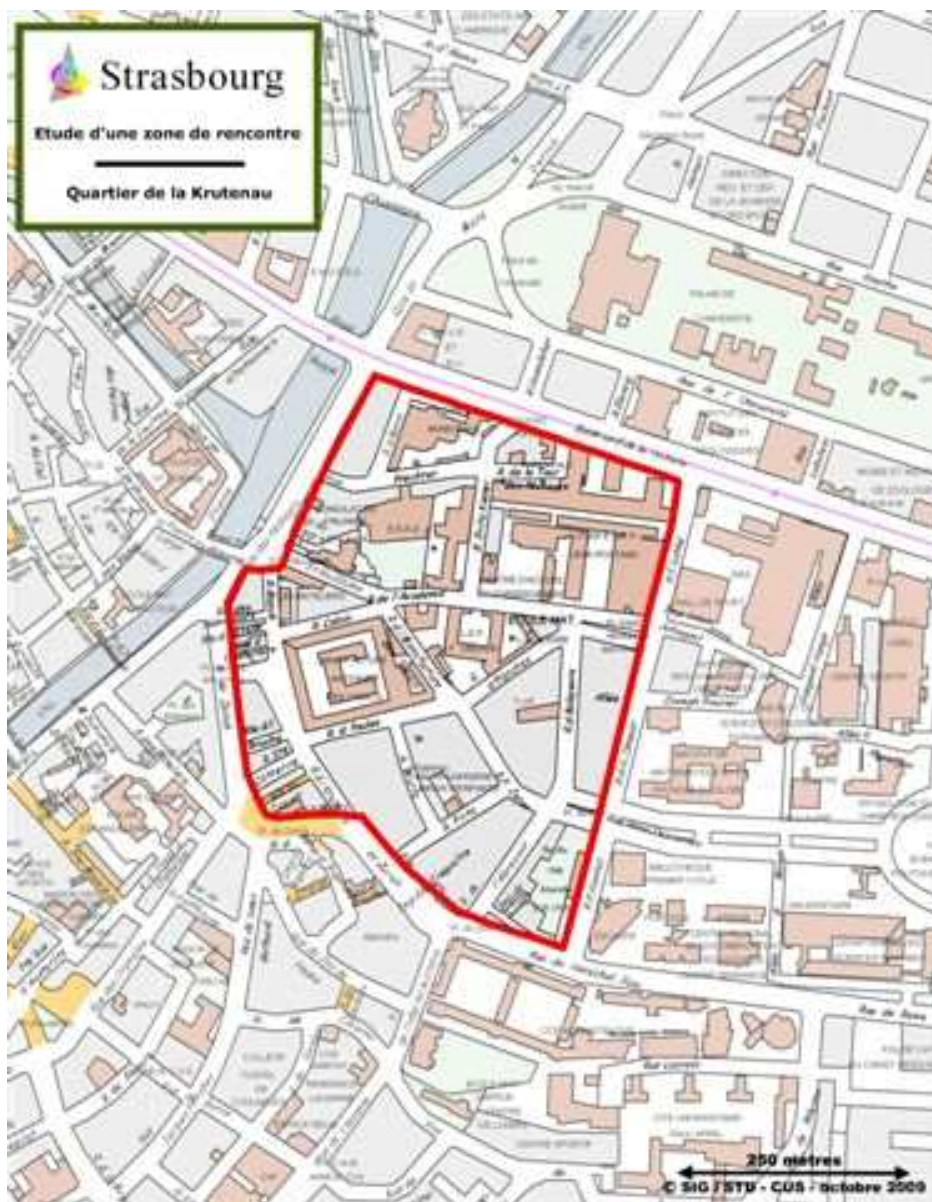
- Zones ouvertes à tous les modes de déplacement individuels,
- Priorité au piéton,
- Limitation de la vitesse à 20 km/h,
- Généralisation du double-sens cyclable,
- Stationnement autorisé uniquement sur les emplacements aménagés.

Elle portera notamment sur les éléments facilitant cette réalisation, et donc sur :

- Des principes d'aménagement innovants,
- Des revêtements en cohérence avec leur fonction,
- L'aménagement spécifique des entrées et des sorties de zones,
- Un mobilier urbain spécifique, notamment au niveau de l'éclairage,
- La nécessité d'apporter une esthétique particulière,
- L'appropriation de l'espace urbain par les riverains,
- Le calendrier de réalisation,
- Le chiffrage fiable des actions.

- *Objectif de réalisation de l'étude : mai 2010. Ouverture consécutive des zones de rencontre dans ces deux quartiers.*
- *Par la suite, d'autres secteurs pourront accueillir des zones de rencontre, et notamment en dehors du centre-ville*





3 - Création d'une charte du piéton

Un plan directeur sera élaboré dans cet objectif afin de dresser le constat de l'existant :

- Qui se déplace à Strasbourg et pourquoi ?
- Quel est le bilan des surfaces de trottoir ?
- Quels sont les atouts et handicaps du paysage urbain pour le piéton ?
- Quelle est l'accidentologie des piétons ?
- Quels sont les conflits d'usage les plus courants ?

Sur la base de ce constat, le plan directeur devra également faire une série de propositions.

➤ *Objectif de réalisation : septembre 2010.*

4 – Priorité aux écoliers devant les établissements scolaires

Méthode

Un groupe de travail sera constitué pour chaque école. Il rassemblera parents d'élèves, équipes pédagogiques, services municipaux et associations.

Il sera chargé d'établir le diagnostic des habitudes de déplacement des familles et de l'accessibilité du périmètre de l'école en question.

Ecole par école, ce diagnostic permettra de formuler les solutions les mieux adaptées en matière de sécurisation des abords ou de prise en charge des enfants (pédibus, vélobus...).

Les principes :

- Réduction de la vitesse (zones 30, zones de rencontre...)
- Fermeture provisoire ou définitive de la circulation automobile
- Marquage spécifique de la chaussée,
- Barrières,
- Ralentisseurs,
- Pédibus, vélobus, trottibus etc...

➤ *Objectif de réalisation : 2010.*

5 – Déplacement dans les éco-quartiers

Les éco-quartiers se fondent sur une conception innovante de la ville et placent au centre de leur fonctionnement les enjeux écologiques, la solidarité et la participation citoyenne.

Dans ce cadre, le développement des modes de déplacements doux et collectifs fait partie des fondements d'un éco-quartier.

A Strasbourg, deux éco-quartiers sont en cours d'élaboration sous la coordination d'Alain Jund, adjoint au Maire délégué à l'urbanisme. Le projet Ecocité « Strasbourg, métropole des Deux-Rives » et l'Ecoquartier « Danube » ont d'ailleurs été retenus par le Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de

l'Aménagement du territoire (MEEDDAT) dans le cadre des appels à projets Ecoquartiers et Ecocités.

6 - Expérimentation de nouveaux aménagements

A Strasbourg, 5 carrefours bénéficient d'ores et déjà d'un « **tourne-à-droite** » **cycliste** depuis 2008 et les résultats encouragent la Ville à étendre le principe sur de nouveaux carrefours, dès 2010.

D'autres aménagements innovants pourraient être testés dès 2010 : les trottoirs mixtes, les trottoirs traversant, l'avancement des lignes à 5 mètres en amont des passages piétons, les sas vélos aux carrefours, la limitation du temps d'attente des piétons et des cyclistes aux feux tricolores etc...

7 - Mise en place de solutions adaptées pour les livraisons

Dans l'espace urbain d'une ville comme Strasbourg, la régulation et l'adaptation des modes de livraison représentent un enjeu fondamental.

Une étude est actuellement en cours afin de favoriser les modes de livraison doux.

Dans ce contexte, une entreprise de livraison par triporteurs à assistance électrique, « la petite reine », a prévu de s'installer dès juin 2010 à Strasbourg (entreprise d'insertion avec une flotte de 25 véhicules).

8 - Création d'un outil de référence : un guide de l'espace urbain

La mise en place de ces aménagements et la modification des habitudes de déplacement qu'elle vise devront nécessairement faire l'objet d'une communication particulière. Dans ce cadre, un « guide de l'espace urbain » sera édité à l'attention des associations d'usagers et de toutes les entités intervenant sur l'espace urbain (entreprises de travaux, services municipaux...).

Ce guide servira notamment de référence pour la mise en conformité de l'ensemble des aménagements existants par rapport au décret du 30 juillet 2008 (n°2008 – 754).

9 - Etablissement de mesures d'évaluation

Un observatoire sera mis en place en lien avec le groupe de travail initialement créé sur le code de la rue. Il sera chargé de mesurer les résultats de cette politique volontariste, de manière transversale (accidentologie, comportement des usagers, réaction des riverains...).

10 - Mise en place de mesures d'accompagnement.

- La reconquête de l'espace public qu'implique la mise en œuvre du code de la rue passera tout d'abord par une phase de pédagogie et de prévention. Dans un second temps, les contrevenants, tous modes de déplacements confondus, pourront être sanctionnés (déplacements illicites, stationnements abusifs, occupations illicites...).
- *Inclus dans le cadre du « Contrat local de Sécurité », un accord a été signé entre les différentes forces d'intervention, notamment police municipale et police nationale, afin de mieux coordonner leur action dans cet objectif.*

- Ville innovante et exemplaire en matière de démocratie locale, Strasbourg connaît les vertus de la concertation. Ainsi, un travail de communication et d'échange sera entrepris par les services de la ville en direction des habitants au sujet du code de la rue. Il s'appuiera notamment sur les dix conseils de quartier que compte la ville, mais également sur des réunions de concertation organisées avec les riverains des zones concernées.
- Une politique de communication institutionnelle sera également menée sur cette thématique en direction des Strasbourgeois et de tous les usagers de l'espace urbain.

Pour mémoire : Strasbourg et les modes de déplacement doux, quelques repères

- Strasbourg = 280 000 habitants.
- Communauté urbaine de Strasbourg = 460 000 habitants.
- 70 000 étudiants et salariés concernés par les 16 « plans de déplacement entreprise » signés à ce jour entre la Communauté urbaine et des entreprises implantées sur son territoire.

Strasbourg et le vélo

- Nombre de kilomètres d'aménagements cyclables dans la Communauté urbaine de Strasbourg = 520
 - dont 64 avec double sens cyclable (répartis sur 360 rues à sens unique)
 - dont 363 à Strasbourg
- 1 800 places dans les 7 parkings en silo de la ville
- 21 véloparcs, soit 650 places, installés par la Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS) à proximité de stations de tramway ou de bus
- 8 000 arceaux répartis dans toute la communauté urbaine
- 1 900 places vélos dans les parkings des gares SNCF
 - dont le plus grand parc à vélo de France (850 places) à côté de la gare TGV
- 5 carrefours test pour le tourne-à-droite cycliste

Strasbourg et les modes de transport collectifs

- 30 lignes de bus (325 km) et 5 lignes de tramway (53,7 km – 66 stations) sillonnent la Communauté urbaine, soit 379 km couverts par les transports collectifs et 1 146 points d'arrêts desservis
- Nombre de voyages comptabilisés par la CTS en 2008 = 94 millions
 - dont tramway : 58,2 millions
 - et bus : 35,8 millions
 - dont voyages payants : 80,1 millions
 - et voyages gratuits (à caractère social) : 13,8

Strasbourg et la voiture

- Nombre de kilomètres de « zones 30 » : 168
- 1 société d'auto-partage (Auto'trement) avec une flotte de 60 véhicules pour plus de 1400 adhérents, soit 19 000 utilisations en 2008.
- 520 carrefours équipés de feux tricolores
- 174 000 véhicules entrant dans la communauté urbaine par jour