

Stammtisch du 22 septembre 2011

Les espaces changent à la Krutenau, quels déplacements dans le quartier ?

Déroulement en 2 temps :

1. 16h à 20h : présentation de la maquette de la Krutenau avec contributions de 29 personnes
2. 20h15 à 21h30 : stammtisch (16 personnes présentes, 6 personnes excusées)

1. Présentation des avis recueillis sur les circulations dans le quartier

Durant l'animation « Bikes attacks » organisée l'après-midi en collaboration avec les associations Bretz'selle et CADR 67, l'AHBAK a recueilli les avis des passants sur la circulation dans la Krutenau, en utilisant comme support la maquette du quartier réalisée par les étudiants de l'Université de Karlsruhe..

29 personnes au total (riverains et passants) : 50% de cyclistes quotidiens ou réguliers, 40% de piétons, 10% d'automobilistes

POINTS POSITIFS

- ✓ quai du Général Koenig : la circulation à vélo y est très facile (piste cyclable tout du long)
- ✓ place de Zurich : lieu où les gens aiment passer car facilité de circulation, circulation apaisée.

POINTS NEGATIFS

- ✓ les carrefours de manière générale à vélo et à pied
- ✓ quai du Général Koenig : le passage piéton rejoignant la rue de Lausanne pour lequel le feu piéton est bien trop long et décourageant (conseil : emprunter le passage suivant à 20m, sauf à vélo car le trottoir n'est pas rabaissé).
- ✓ les quais du pont du Corbeau à St Guillaume :
 - à pied : les trottoirs sont trop étroits
 - à vélo : la circulation automobile y est très dense et l'espace sur route insuffisant pour une cohabitation car présence de grilles d'égouts qui nécessitent de faire un écart et dépassements rasants par les voitures. De ce fait, contournement fréquent des quais par les rues parallèles ou présence des cyclistes sur trottoir.
- ✓ Gallia : carrefour difficile car fin des pistes cyclables et difficulté à se positionner pour tourner au feu

> Voir tableau complet des remarques ci-après en annexe.

2. Stammtisch

Des travaux sont en cours dans le quartier de la Krutenau tels que l'aménagement de la place d'Austerlitz et l'expérimentation d'une zone de rencontre rue de Zurich.

Les espaces que nous utilisons, pratiquons et occupons au quotidien, changent. Ces modifications ont un impact sur les fonctions de nos rues et places : les flux quotidiens en sont modifiés.

De quelle manière les nouveaux aménagements vont-ils influencer nos pratiques actuelles notamment dans les espaces dévolus aux cyclistes et piétons, pour les circulation et stationnement automobiles.

Thomas Lang, étudiant en urbanisme et bénévole à la Vélostation, a consacré un mémoire à ce sujet, et nous a apporté son éclairage.

2.1. La discussion débute par l'échange d'avis sur la **zone de rencontre rue de Zurich**

Nombre de personnes ont le sentiment d'être « perdues » dans cet espace, d'y manquer de repères.

Points relevés :

- ✓ si l'objectif est de baisser la vitesse, aucun aménagement n'a été prévu aux abords du tronçon actuel pour apaiser la vitesse en amont.
- ✓ la Zone de Rencontre aurait dû englober toute la voirie, tout l'espace pour une cohabitation de tous les modes de déplacements (cf exemple de la grande place de Bienne en Suisse). Ici, la voiture est toujours reine, les trottoirs sont toujours présents, et le stationnement perturbe la perception de l'espace.
Remarque AHBK : la proposition initiale d'aménagement de zone de rencontre était plus cohérente, à savoir l'ensemble de l'axe allant de la Cité administrative à la rue Munch.
- ✓ A l'usage, la Zone de Rencontre sert de bretelle de dérivation aux automobilistes qui cherchent à éviter le feu tricolore de la zone 30 parallèle. Pour une véritable Zone de Rencontre, il faudrait supprimer le terre-plein central qui crée actuellement 2 grands axes de circulation.
- ✓ attention aux discontinuités cyclables : il manque le balisage pour guider l'entrée dans la zone
- ✓ dommage que la marelle soit cachée entre 2 places de stationnement le long du trottoir
- ✓ dans la zone 30 (devant l'ABRAPA), problème du marquage du stationnement encore visible malgré le recouvrement ; en conséquence, le stationnement sur voirie y subsiste.

2.2. Intervention de Thomas Lang :

Conditions de réussite d'une zone de rencontre ou d'une zone 30 : les usagers doivent adapter leurs comportements. Cela nécessite en amont explications et sensibilisation.

Problèmes identifiés dans le cas de la Zone de Rencontre de la rue de Zurich :

- ✓ pas d'explication aux usagers lors de la mise en place de la zone
- ✓ l'espace est encadré d'une part par le terre-plein central et d'autre part par le trottoir/stationnement. Entre les deux il n'y a pas de repère qui permette d'indiquer aux usagers un changement de fonctionnalités.

(ex : l'entrée de la grand rue fonctionne car le pavage y a été refait et permet une identification par les usagers du changement survenu).

Autres remarques sur les circulations :

- ✓ problème des cyclistes sur trottoir : il provient du fait que les cyclistes ne sont pas « éduqués » à aller sur la chaussée. Les automobilistes n'ont pas la même appréhension de l'espace et de leurs co-usagers car ils se sentent protégés du fait de l'habitacle de leur voiture.
- ✓ importance d'informer/sensibiliser les usagers pour qu'ils adhèrent aux mêmes valeurs, pour que la définition des règles soit la même pour tous :
 - si les valeurs sont fortement partagés, peu d'aménagements sont nécessaires
 - si les valeurs sont faiblement partagés, beaucoup d'aménagements sont nécessaires.

2.3. Débat : une zone de rencontre, pour qui ? pourquoi ?

- ✓ Pour développer le lien social dans les quartiers
- ✓ Pour le vivre-ensemble : la rue n'est pas seulement un lieu de circulation, la rue doit retrouver sa fonction de lieu de rencontres, les quartiers leur rôle de vecteur de lien social. D'où l'importance de ne pas les couper par des voies à 50 km/h mais à 30 km/h.
- ✓ Vie de quartier et zones de rencontres sont compatibles et cohérentes car on souhaite se déplacer sereinement, notamment dans un quartier comme la Krutenau qui, de part son bâti, facilite le lien. L'effet d'une Zone de Rencontre est d'apaiser la circulation automobile, ce qui est une bonne chose pour un quartier. Il y a nécessité absolue d'apaiser la vitesse, de modifier les comportements des automobilistes
- ✓ On ne peut pas réduire cela à un problème culturel : c'est une question de pacte social (respect des obligations bénéfiques au groupe entier) et il faut une volonté politique forte !
- ✓ Les « zones de rencontre » devraient être renommées « zones de circulation apaisée »

- ✓ Si plus de Zones de Rencontre étaient aménagées, cela permettrait une meilleure appréhension de l'espace par les usagers cyclistes, pour qu'ensuite ceux-ci aient moins d'appréhension en allant « affronter » la circulation automobile sur les quais (St Nicolas à Gallia).

Conclusion : la zone de rencontre expérimentale devrait être plus étendue !

2.4. Ville 30 et apaisement de la circulation

- ✓ Ville 30 : créer uniquement des îlots à 30km/h induit le fait que les gens gardent leurs (mauvaises) habitudes sur les axes à 50 km/h.
Avis contradictoire : il est mieux de procéder petit à petit, pour permettre un changement progressif des habitudes en s'appuyant sur des espaces ou points nodaux pour y induire le changement. Avancer par touches successives certes, mais attention à veiller à la cohésion d'ensemble.
- ✓ La proposition de passer de 50 à 30km/h a provoqué de vives réactions lors du référendum strasbourgeois ce printemps ; or le passage de 60 à 50 km/h a aussi, en son temps, provoqué un lever de bouclier alors qu'aujourd'hui cela est très bien entré dans les mœurs.
Attention : bien faire la distinction entre vitesse maximale autorisée / vitesse moyenne pratiquée et vitesse optimale qui permette une fluidité de circulation (en évitant les pointes de vitesse, ainsi que les effets « accordéon » à l'origine des encombrements)
- ✓ Le choix politique est important ! Exemple : les cars de tourisme chassés il y a quelques années de la place d'Austerlitz se retrouvent aujourd'hui place du Corbeau et sur les quais car il y a une tolérance de la part de la Mairie. D'où la nécessité de faire un choix et de mettre en œuvre le discours.
Idem sur la Zone de Rencontre: à l'heure actuelle il n'y a pas de réelle volonté politique car l'expérimentation par petits bouts n'est pas suffisante et n'est pas pertinente si le choix politique ne précède pas cette phase d'expérimentation.
- ✓ Diminuer l'espace dédié à la voiture nécessite de développer les alternatives en transports collectifs. Et le changement est même plus important : cela nécessite de relocaliser l'économie et de stopper l'étalement urbain.
- ✓ Pour encourager la pratique du vélo sur des trajets domicile-travail, l'employeur peut mettre en place différentes mesures dans le cadre d'un Plan de Déplacements Entreprises (PDE) pour lesquels il est possible d'obtenir des conseils et/ou des financements (ADEME, CCI) : mise en place d'arceaux abrités et proches de l'entrée pour un stationnement sécurisé et commode ; installation possible de douches et casiers permettant aux cyclistes de se changer en arrivant au travail, organisation de « bus cyclistes » pour mutualiser les trajets à vélo, etc.
- ✓ Pour les trajets professionnels, les employeurs hésitent encore à couvrir les déplacements à vélo au même titre que les déplacements en voiture de service. Cela n'est pas justifié car statistiquement le taux d'accident n'est pas plus élevé à vélo (au contraire : la pratique du vélo est bénéfique pour la santé) et certaines CPAM commencent à sensibiliser les entreprises en ce sens.
Idem concernant le port obligatoire du casque : celui-ci n'est pas justifié statistiquement en raison du taux de traumatisés crâniens plus faibles chez les cyclistes que chez les automobilistes ou piétons.
- ✓ Il y a un changement culturel à opérer sur la vision « voiture = liberté » : en effet il convient aujourd'hui de privilégier l'usage de la voiture plutôt que sa possession. S'agit-il là d'un changement de paradigme ? En tout cas, sur des trajets de moins de 5 km : le vélo est le moyen de déplacement le plus efficace.

Strasbourg, le 18 octobre 2011

Anne LUX
Joséphine de BOISSESON
Christiane GOETZ

ANNEXE :

Les difficultés de déplacement à vélo à la Krutenau – Remarques sur maquette AHBAK jeudi 22 septembre 2011 place du Foin

Secteur		Rue / lieu	Remarque
	:(	Bandes cyclables sur le trottoir	C'est pas la peinture blanche sur le trottoir qui « fait » exister la piste. Disputes entre vélos et piétons.
	:(	Bandes cyclables sur le trottoir	Le pire du pire à vélo comme à pied : une pauvre bande blanche sur le trottoir qui n'existe pas
	:)	Tourne-à-droite	J'aime bien les carrefours où on peut tourner à droite sans attendre au feu
Académie	:)	De St-Etienne à l'institut botanique	Agréable, petites rues
Académie	:(	Rue de l'Académie	Le trottoir est trop étroit (au niveau de la maison « bombée »)
Académie	:(	X Académie/Balayeurs	Actuellement, la priorité à droite s'applique. Il faudrait un cedez le passage rue des Balayeurs.
Austerlitz	:)	Rue des Boeufs	Pistes cyclables agréables, ça va vite. Mais voitures trop souvent garées sur la piste.
Austertlitz	:(	Rue des Boeufs	Voitures mal garées sur la piste cyclable
Foin	:(	Place du Foin	Pb de visibilité quand une voiture est garée au coin. Carrefour dangereux.
Foin	:(	Rue Fritz	Les trottoirs sont trop étroits, avec un fauteuil roulant, c'est difficile de passer là.
Foin	:(	Rue Paul Janet	Contresens surprenant entre Foin et Manufacture. Voitures en face pas au courant, on dirait.
Gallia	:(	Rue Prechter	Trottoirs trop petits. Voitures mal garées sur les trottoirs. Dangereux au croisement avec les quais.
Gallia	:(	X quai des Pêcheurs/Bd de la Victoire	Repenser le passage des vélos pour éviter qu'ils ne montent sur le trottoir pour tourner à droite
Krutenau	:(	Rue St-Catherine	Piste cyclable à contresens en venant de la rue de la Krutenau dangereuse. mauvaise visibilité. Les voitures ne font pas attention aux vélos, elles regardent partout ailleurs.
Lausanne	:(	Rue de l'hôpital militaire	La chaussée rétrécit à un moment, dangereux surtout la nuit quand c'est mal éclairé
Quai nord	:(	Place St-Guillaume	Feu trop long à pied ou à vélo. Je passe 70% de mon trajet (de St-Etienne à la place St-Nicolas aux Ondes) à attendre au feu.
Quai nord	:(	Quai des Bâteliers	Pas de place à vélo. Des plaques d'égout côté droit. Parfois, je préfère aller sur le trottoir.
Quai nord	:(	Quai des bateliers et des pêcheurs	Trop de bagnoles. J'ai tendance à aller sur le trottoir. Mauvais souvenirs. Les voitures vont trop vite.
Quai nord	:(	Quai des pêcheurs et des bateliers	Circulation difficile à vélo
Quai nord	:(	X Pont Corbeau/Quai des Bateliers	Circulation difficile, voitures et cars stationnés en double file.

Quai nord	:(	X quai des Bâteliers/rue de Zurich	Il faudrait un tourne-à-droite et un espace réservé aux aux vélos de ne pas rester bloqués derrière les pots d'échappement quand ils tournent.
Quai sud	:(	Palerme	Il faudrait creuser un bateau sur le trottoir face au passage vers la passerelle de la médiathèque
Quai sud	:(	Place de la Bourse	Au carrefour, c'est le bazar quand il y a des bouchons. Ca vient de partout...
Quai sud	:)	Quai du Général Koenig	Agréable à vélo
Quai sud	:(	X Lausanne/Gal Koenig	Feu trop long pour les piétons
Quai sud	:)	X Palerme/Koenig	J'aime bien le passage piéton qui va de la rue de Palerme à la passerelle de la bibliothèque C'est un chemin que beaucoup de cyclistes prennent pour éviter d'attendre au feu de la rue de Lausanne. Il y a moins de circulation à cet endroit.
Zurich	:)	Place de Zurich	Agréable d'y circuler
Zurich	:(	Rue de Zurich (parking Bateliers)	Il manque une piste cyclable ; Le revêtement est fendu ou bosselé sur la partie droite de la chaussée dans les deux sens. C'est dangereux quand une voiture double un vélo.
Zurich	:(	Rue des Orphelins	Vitesse excessive des voitures
Zurich	:(	Zone de rencontre	Le feu doit être supprimé : il est contre-productif. Les voitures font le crochet et passent par la zone de rencontre pour éviter le feu et ne respectent pas le stop.
Zurich	:(	Zone de rencontre	La marelle, je laisse pas ma fille y jouer, c'est trop dangereux avec les voitures qui foncent
Zurich	:)	Zone de rencontre	J'aime bien, les gens commencent à investir petit à petit cet espace, mais c'est sûr que rien n'est très clair. Il faudrait casser les bordures de trottoirs, élargir et rehausser les passages piétons.
Zurich	:(	Zone de rencontre	Je comprends pas pourquoi la marelle est sur le côté, discrètement et pas en plein milieu.
Zurich	:(	Zone de rencontre	Si on n'a pas fait un bac « zone de rencontre », on n'y comprend rien. Y a un côté où l'on passe sur deux voies et dans l'autre sur quoi ?
Zurich	:(	Zone de rencontre	Fait en dépit du bon sens. A vélo, je manque chaque fois de me faire écraser
Zurich	:(	Zone de rencontre	Pas indiqué qu'il faut rouler à 20 km heure. Et puis s'il n'y a rien pour faire ralentir, ça ne sert à rien