

Strasbourg veut passer à 30km/h



Dossier de presse
Février 2011



Contact presse

Suzy Boulmedais / +33 (0)3 88 60 93 89
suzy.boulmedais@strasbourg.eu

SOMMAIRE

1. Mobilité durable : Strasbourg exemplaire	p.4
1.1 <u>Premier réseau tram de France</u>	p.4
1.2 <u>Le vélo y est roi ! Première ville cyclable de France</u>	p.4
2. Strasbourg veut passer en « zone 30 » !	p.5
2.1 <u>Les évolutions des pratiques</u>	p.5
2.2 <u>Qu'est ce qu'une zone 30 ?</u>	p.7
2.2.1 <u>Principes</u>	p.7
2.2.2 <u>Avantages</u>	p.8
2.3 <u>Quels seraient les changements à Strasbourg ?</u>	p.9
3. La grande consultation	p.11
3.1 <u>Strasbourg, ville emblématique de la démocratie locale</u>	p.11
3.2 <u>Zone 30 : Strasbourg lance une consultation auprès de ses habitants</u>	p.11

1. MOBILITE DURABLE : STRASBOURG EXEMPLAIRE

Située au cœur de l'Europe, sur le Rhin, Strasbourg, capitale européenne, a su innover en réintroduisant le tramway moderne dès les années 1990. **La réalisation du tramway, dont la première ligne a été mise en circulation en 1994, a profondément modifié le visage de la ville, en permettant notamment de faire disparaître le trafic et la pollution automobiles du centre ville.**

Plébiscité par un grand nombre de citoyens, ce moyen de transport est aujourd'hui un élément structurant des déplacements. Il participe pleinement à la politique de la collectivité en matière de mobilité, qui vise à organiser les déplacements de chacun dans un espace urbain en perpétuelle évolution.

Afin d'encourager l'utilisation des moyens de transport alternatif à la voiture individuelle, Strasbourg ne cesse de développer de nouveaux services de mobilité tels que l'autopartage, le véhicule hybride rechargeable et le vélo partagé.

1.1 Premier réseau tram de France

En réintroduisant le tramway dès les années 1990, l'agglomération strasbourgeoise a su innover en diversifiant les modes de déplacements urbains. Symbole « d'éco-mobilité », le tram est aussi un formidable vecteur social et de désenclavement pour certains quartiers.

À ce jour, l'agglomération strasbourgeoise cumule les records : depuis novembre 2010, avec ses 55,8 km de longueur commerciale, ses 6 lignes maillées et ses 67 stations, son réseau est le plus long et le plus dense de France. 280 000 voyageurs l'empruntent chaque jour.

Au fil de ces vingt dernières années, le tram est devenu la clef de voûte d'une vaste politique de transport public qui favorise les alternatives à l'automobile et invite les usagers à multiplier les combinaisons entre les différents modes proposés : vélo, marche à pied, bus, tram-train, tramway, auto-partage et vélo.

1.2 Le vélo y est roi ! Première ville cyclable de France

Par des choix volontaristes dans le domaine de la mobilité, Strasbourg a une tradition cycliste qui la distingue nettement des autres grandes villes françaises.

Depuis 20 ans, la réalisation du réseau de tramway s'est accompagnée de la construction d'un réseau dense de pistes cyclables. Avec 536 kilomètres d'itinéraires cyclables, Strasbourg est aujourd'hui le premier réseau de France. 80 % de la population de l'agglomération sont actuellement situés à moins de 200 mètres d'un aménagement cyclable. 21 parcs de stationnement sont réservés aux vélos aux abords des stations de tramway. 1900 places pour les vélos sont, par exemple, disponibles à la gare de Strasbourg.

Pour accroître et faciliter la pratique du vélo dans une ville où ce moyen de déplacement est déjà fortement utilisé, la Communauté urbaine de Strasbourg propose, depuis septembre 2010, un service innovant de vélos partagés adapté à la spécificité strasbourgeoise : Vélohop®

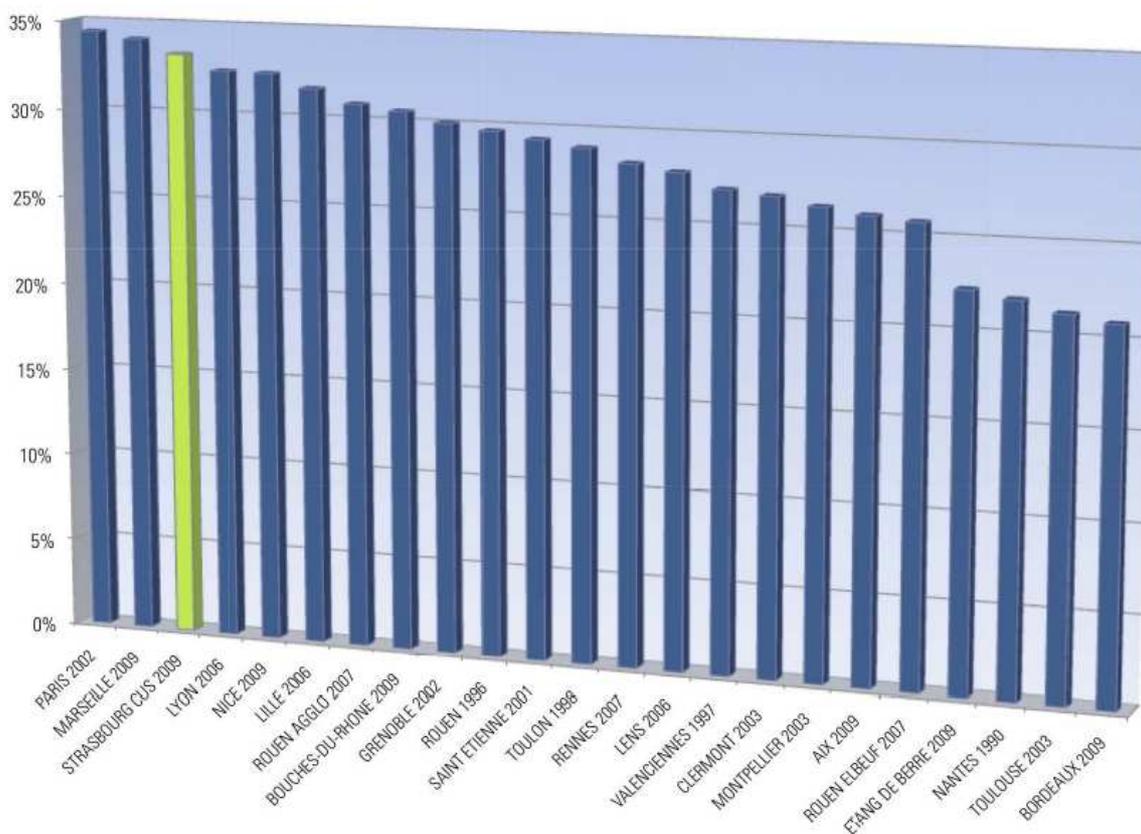
2. STRASBOURG VEUT PASSER EN « ZONE 30 » !

2.1 Les évolutions des pratiques

Partant du principe que chaque mode de transport dispose d'une « zone de pertinence », l'agglomération strasbourgeoise avait déjà fait le choix de sortir la voiture du centre-ville au profit des modes doux (marche à pied, vélo etc.) et des transports en commun, notamment grâce à la mise en place de plans de circulation dissuasifs et de stationnement payant.

Les effets de cette politique n'ont pas tardé à se faire sentir : entre 1990 et 2009, le nombre de véhicules entrant en ville a été réduit de 28% et Strasbourg est une des premières agglomérations françaises être passée sous le seuil des 50% de part modale de la voiture dans les déplacements (source Enquête Ménage Déplacements 2009).

Parallèlement, les modes doux se sont développés. Comme le confirme l'enquête ménage déplacements 2009, l'importance notamment de la marche à pied sur l'agglomération positionne **Strasbourg comme la plus « marchable » dans sa catégorie démographique, avec 40% de part modale**. Seules Paris et Marseille offrent un taux de déplacement piéton un peu plus élevé.



Parts modales de la marche à pied pour les résidents des agglomérations citées ci-dessus

Parts modales pour les habitants de Strasbourg :

	Marche	Vélo	Deux roues motorisées	Véhicules privés	Transport en communs urbains	Total TC	Total
Nombre de déplacements	351 444	78114	5411	305820	122116	130901	878446
Part modale	40.0%	8.9%	0.6%	34.8%	13.9%	14.9%	100.0%

Source : Enquête ménage déplacements 2009

Un déplacement sur quatre des habitants de Strasbourg est ainsi effectué exclusivement à pied. Quant au centre ville de Strasbourg, un déplacement sur deux est fait à pied (52%). Ce sont ainsi près de 352 000 déplacements soit 2,5 déplacements par personne qui sont effectués quotidiennement à pied.

Les politiques en matière de mobilité et de déplacements menées depuis 20 ans ont permis de progressivement modifier les habitudes de déplacements dans l'agglomération.

En 2011, Strasbourg propose de devenir la 1^e ville française à passer l'ensemble de son territoire en zone 30. La voie publique n'appartient plus aux seules voitures. Elle doit être repensée pour être redistribuée de manière équilibrée entre tous les modes. La protection des plus vulnérables est ainsi renforcée dans les zones auxquelles tous les usagers ont accès mais où le piéton est roi. **Des axes de transit seront, eux, maintenus à 50km/h.**



Jérôme Dorkel / CUS

2.2 Qu'est ce qu'une zone 30 ?

2.2.1 Principes

Article R. 110-2 du Code de la Route

« Section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable. »

En résumé, **la zone 30 est un ensemble de voiries à vitesse inférieure à 30 km/h.** À l'échelle de l'agglomération, il importe de réaliser une **hiérarchisation de la voirie distinguant les zones 30 des axes qui resteront limités à 50 km/h.**

Les zones peuvent être plus ou moins étendues et sont identifiées par :

- **Priorité à droite dans les carrefours**
- **Signalisation routière limitée au strict nécessaire** (*panneau et marquage*)
- **Rues à double sens de circulation** (*dès que le croisement est ponctuellement possible*)
- **Feux tricolores uniquement aux intersections avec un transport guidé**
- **Aménagements urbains pour favoriser une conduite à 30km/h** (*chicanes, marquage au sol, ralentisseurs, végétation, etc*)
- **Entrées et sorties de la zone annoncées par une signalisation** limitée au strict nécessaire



2.2.2 Avantages

✓ ASSURER LA SECURITE DES PIETONS ET DES CYCLISTES

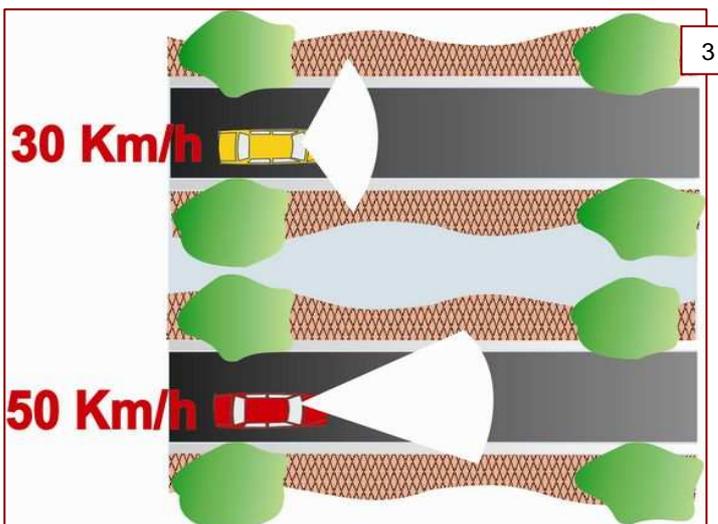
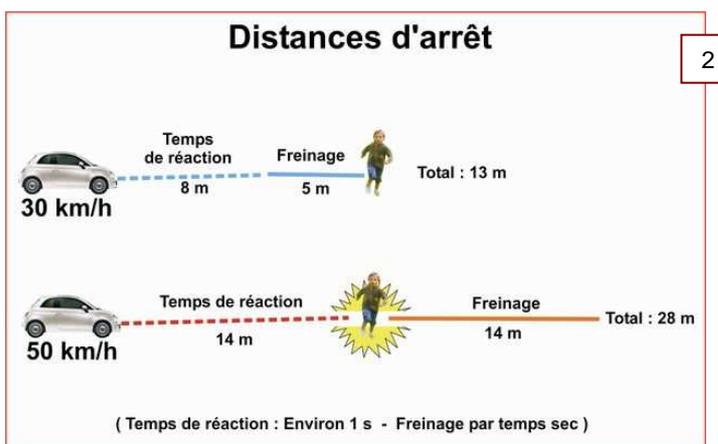
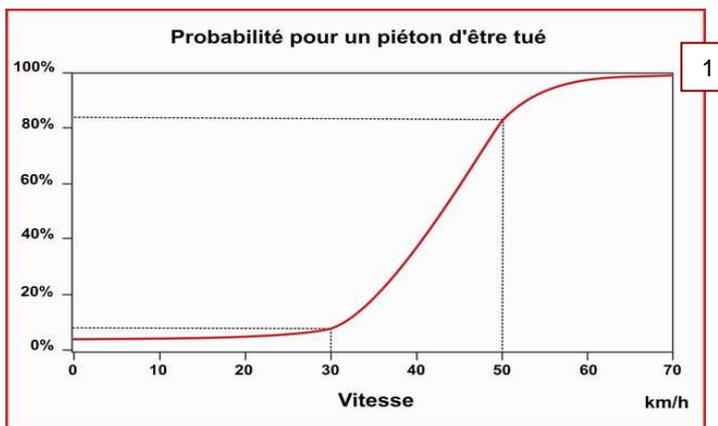
La probabilité pour un piéton d'être tué par un choc avec une voiture roulant à **30km/h est de moins de 10%** alors qu'à **50km/h les probabilités atteignent les 80%** ! (graphique 1)

Un automobiliste roulant à **30km/h a besoin de 13 m pour immobiliser son véhicule**, alors qu'à **50km/h, plus du double est nécessaire**. (graphique 2)

✓ FACILITER LA COHABITATION HARMONIEUSE DE TOUS LES USAGERS : vélo, piéton, véhicules motorisés.

Les automobilistes ont par exemple un angle de vision plus large en roulant à 30km/h, donc plus d'assurance de prendre en compte les autres usagers. (graphique 3)

✓ OBTENIR UNE AMBIANCE APAISEE et plus tranquille pour les riverains propice à une plus grande convivialité de la vie de quartier.



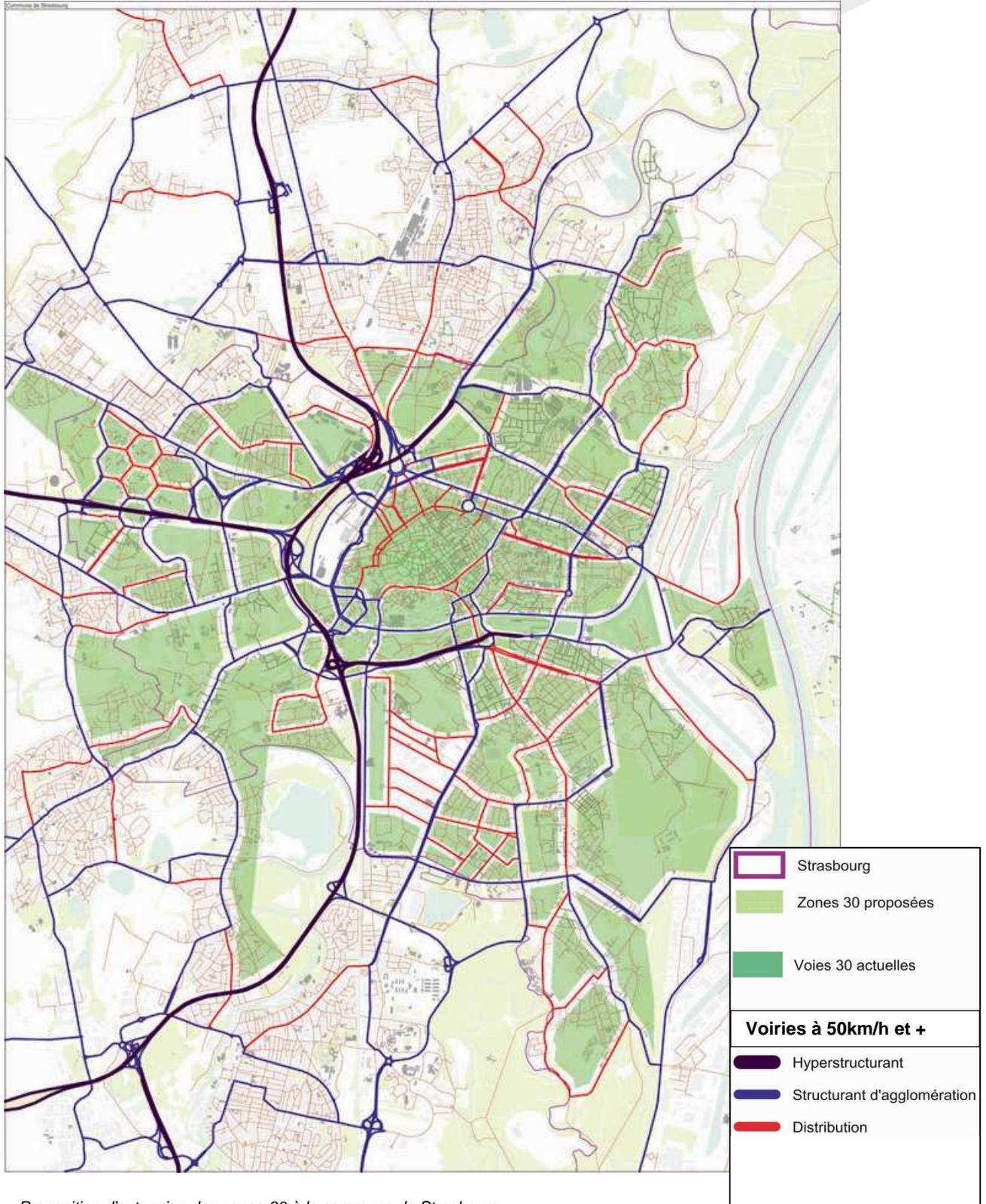
Graphiques : DSCR / CERTU 2008

2.3 Quels seraient les changements à Strasbourg ?

Strasbourg propose de devenir la 1^e ville française à passer l'ensemble de son territoire en zone 30.

La voie publique n'appartient plus aux seules voitures. Elle doit être repensée pour être redistribuée de manière équilibrée entre tous les modes. La protection des plus vulnérables est ainsi renforcée dans les zones auxquelles tous les usagers ont accès mais où le piéton est roi.

Le dessin des zones 30 est réalisé de telle façon que les automobilistes ne seront jamais à plus de 300 m d'un axe de transit maintenu à 50km/h.



Proposition d'extension des zones 30 à la commune de Strasbourg

3. LA GRANDE CONSULTATION

3.1 Strasbourg, ville emblématique de la démocratie locale

« On ne peut plus faire de politique aujourd'hui ni décider de grands projets comme il y a 15 ou 20 ans, lorsque les élus étaient sur un piédestal, lointains, inaccessibles. Les citoyens n'en veulent plus. » Roland Ries

La démocratie locale est au cœur du projet municipal de Strasbourg. Aujourd'hui, les citoyens demandent à être écoutés et consultés en dehors des périodes électorales, et revendiquent une place accrue dans le processus de décision politique.

C'est pourquoi une pratique unique de démocratie locale a été mise en œuvre à Strasbourg, comprenant notamment :

- **enquêtes** de satisfaction auprès des usagers
- **concertations** publiques animées par les élus
- **10 conseils de quartier**, instances indépendantes rattachées à aucun appareil politique
- des **ateliers urbains** animés par des techniciens et des spécialistes
- un **conseil consultatif des résidents étrangers** afin de redonner vie à la citoyenneté de résidence
- un conseil des jeunes pour les jeunes âgés de 11 à 15 ans

En tout, ce sont plus de 2000 réunions publiques qui se sont tenues à Strasbourg depuis 2008.

Choisie comme ville pilote par le Conseil de l'Europe en 2009 pour avoir initié de nombreuses actions de promotion de la démocratie locale, Strasbourg participe depuis tous les ans à la « Semaine Européenne de la Démocratie locale ».

3.2 Zone 30 : Strasbourg lance une consultation auprès de ses habitants

L'impact de la mise en place d'une zone 30 concerne chaque habitant : piéton, cycliste, automobiliste, riverains. C'est pourquoi il a été décidé de **consulter l'ensemble des strasbourgeois** pour qu'ils donnent un avis sur le projet.

- **Comment ?**
 - ◆ Chaque **strasbourgeois inscrit** recevra un courrier nominatif pour lui demander de se prononcer. **Un coupon réponse, sous forme de lettre T**, sera renvoyé par tous les « votants ».
- **Quand ?**
 - ◆ **Mai 2011**

Une consultation d'une telle ampleur est une première en France !



Place de l'Homme de Fer, Strasbourg

Contact Presse

Suzy Boulmedais / +33 (0)3 88 60 93 89 / suzy.boulmedais@strasbourg.eu
Service de presse - Centre administratif 1 parc de l'Etoile 67076 Strasbourg cedex
fax +33(0)3 88 43 66 42 - www.strasbourg.eu