

ÉDITORIAL

Une année qui commence, c'est d'abord l'espoir d'un changement pour ceux qui souffrent, un milliard de personnes dans le monde ne l'oublions pas, et, plus près de nous, un espoir, une attente pour ceux qui sont ou qui arrivent en situation précaire, qui vivent au quotidien dans un milieu urbain qu'ils subissent, en périphérie par exemple, où la voiture particulière est souvent le seul moyen pratique pour se rendre à son travail ou pour trouver à se ravitailler. C'est avec cette préoccupation que nous allons nous mettre au travail dès le début de l'année nouvelle.

En 1987, Rue de l'avenir faisait entendre sa voix dans un contexte où l'usage de la voiture particulière continuait de croître désespérément. Nous avons décliné le concept de modération de la circulation : modération des vitesses et modération de l'usage de la voiture.

L'année 2011 a été riche en événements. Citons essentiellement : le concours en Ile-de-France La rue on partage, qui connut un gros succès et la journée bordelaise de la ville automobile à « la ville à vivre » qui rassembla plus de 140 participants.

Si la nécessité de rouler moins vite semble progresser dans les recommandations et les obligations, la réduction du nombre de voitures en ville n'a pas fini de bousculer les esprits.

En 2012, cet objectif s'inscrit dans le contexte plus général du développement durable. Il faut s'en réjouir. Nous ne parlons pas dans le désert lorsque nous invitons chaque citoyen à prendre conscience de l'enjeu.

Cette prise de conscience a des vertus pédagogiques. Les enfants comprennent et attendent de la part des adultes un comportement qui prend en compte l'avenir, le leur et celui des autres. Les temps ont changé, mais revenir à ces concepts n'est pas un retour en arrière, c'est poursuivre l'effort et l'intégrer dans nos habitudes, dans nos modes de déplacement et nos modes de consommation. C'est revendiquer une croissance de la qualité de vie urbaine et non pas une croissance quantitative, c'est demander des services de proximité dans une ville où se déplacer à pied ou à vélo doit être facile, agréable et ludique.

Enfin, nous allons actualiser nos fiches de sensibilisation (modérer la circulation, maîtriser la circulation, zones scolaires au cœur des zones 30) qui sont des supports indispensables à nos actions et à celles de nos partenaires associatifs.

Puisse l'enthousiasme vous transporter chaque jour de cette nouvelle année !

Jacques HENNEBERT,
Vice-président

SOMMAIRE

La rive droite de l'Isère	2	Une journée à Bordeaux	3
De la part de notre correspondant local sur la région lyonnaise	2	Le concours « La rue... on partage ! » en Ile-de-France 2010-2011	4

LA RIVE DROITE DE L'ISÈRE



Les quais de l'Isère vont faire l'objet d'aménagements et d'embellissement sur les deux rives. Une longue phase de concertation a été menée avec les associations de quartier et *Rue de l'Avenir*. Le projet permet de mieux partager l'espace public entre les piétons et les cyclistes qui bénéficieront de plus de place, et d'autre part les automobilistes qui ne seront pas exclus mais qui rouleront sur une voie réduite. Le stationnement est réorganisé. Un parc en ouvrage se trouve à 200 mètres.

Ce projet permettra par ailleurs de renforcer l'attractivité commerciale (plus d'une vingtaine de pizzerias) et contribuera à valoriser le patrimoine naturel et architectural de ce secteur historique de Grenoble. La passerelle piétons-vélos qui existe déjà sera restaurée. Les travaux s'étaleront sur 2012 et 2013.

J. H.

DE LA PART DE NOTRE CORRESPONDANT LOCAL SUR LA RÉGION LYONNAISE

La *Rue de l'Avenir* a intégré en tant qu'association active depuis Février 2009 la Maison du Vélo et des Modes doux, **Pignon sur Rue**, située dans le centre-ville de Lyon (10 rue St-Polycarpe, au-dessus de la place des Terreaux côté Opéra. Voir le site : www.pignonsurruer.org).

Membre du Conseil d'Administration de Pignon sur Rue, notre rôle est d'essayer de coordonner et de soutenir les actions menées par les associations locales : La Ville à Vélo, Lyon-Vélo, Les Droits du Piéton, Réagir l'enfant et la rue et la coordination DARLY (pour se Déplacer Autrement sur la Région lyonnaise : www.darly.org), notamment.

Une nouveauté, depuis novembre : le site : www.actuvelo.fr sur lequel vous avez les infos nationales actualisées par Sophie, la documentaliste, sur le vélo et les modes doux.

- Le 16/09, pour la Semaine européenne de la mobilité, nous avons organisé à la Mairie du 3^e une conférence-débat en invitant **Thomas Buhler**, étudiant-ingénieur et chercheur à l'INSA de Lyon sur le thème : **les résistances aux changements des automobilistes**. Nous sommes sortis des aspects techniques pour appréhender les facteurs culturels et sociologiques favorisant une dépendance à l'automobile et une force d'inertie au transfert modal, dans une agglomération lyonnaise plutôt bien dotée en moyens de transports alternatifs.

Voir sur le site www.actuvelo.fr (focus) l'article de Thomas Buhler et la retransmission sonore sur le forum de La Ville à Vélo (www.lavilleavelo.org).

- Le 20/10 à Vaulx-en-Velin : un atelier sur la place de la voiture en ville et le partage de l'espace public organisé par la mairie en lien avec les conseils de quartier. Nous avons présenté le code de la rue et répondu aux questions très locales, avec Pascal Merlin, représentant l'association les Droits du piéton, très active dans le Rhône.

Le Grand Lyon a voté un plan des modes doux en 2009 avec l'ambition modeste de passer à 5 % de part modale pour le vélo en 2014. Plusieurs chantiers sont en cours ou vont être lancés : 28 tubes du tunnel de la Croix-Rousse affectés aux TC, vélos et piétons, 2 passerelles sur le Rhône pour les vélos et piétons, aménagement des berges de la Saône...

Mais, pratiquement pas de zones de rencontres, une grande zone 30 en centre-ville qui continue lentement à s'aménager et des double-sens cyclables limités à quelques rues en zone 30 (ce qui a conduit l'association La Ville à Vélo a déposé un recours gracieux, puis contentieux, devant le Tribunal administratif).

À noter récemment, quelques aménagements positifs et demandés depuis longtemps par les associations sur Lyon : pont Morand, rue de la Barre/place Bellecour, rue St-Alexandre, ...

Peu de réalisations ou projets à citer dans les communes avoisinantes : centre-ville piétonnier et cours Émile Zola à Villeurbanne, ...

La place du piéton et du cycliste est dans la vie quotidienne toujours à conquérir et à défendre, l'accidentologie concernant les piétons restant trop

importante, marquée cette année par de nombreux accidents mortels. Pourtant, les associations travaillent bien ensemble et l'opinion publique semble de plus en plus favorable à notre travail collectif pour un espace public mieux partagé, moins soumis à l'automobile.

À quand un Code de la rue version lyonnaise, comme à Strasbourg ou à Bordeaux ? Et l'adhésion de nos collectivités locales au Manifeste pour une ville à 30km/h ?

Il n'est pas interdit de rêver ou d'espérer !

Jean-Claude CHAUSSE, correspondant local et membre du Conseil d'Administration de La Rue de l'Avenir-France.

UNE JOURNÉE À BORDEAUX

La rencontre « De la ville automobile à la ville à vivre » organisée par *Rue de l'Avenir* avec le soutien de la Communauté Urbaine de Bordeaux et en partenariat avec différents partenaires s'est tenue à BORDEAUX au Conseil Régional d'Aquitaine le 17 novembre 2011.

La rencontre « **De la ville automobile à la ville à vivre** » était organisée par l'association « Rue de l'Avenir », en partenariat avec la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB), du Pôle urbain des mobilités alternatives de Bordeaux (PUMA) et les Droits du Piéton en Gironde avec le soutien de la Délégation à la sécurité et à la circulation routière, de la Communauté Urbaine de Bordeaux (CUB) et de « Voirie pour tous ».

Cette initiative faisait suite à deux journées organisées par *Rue de l'Avenir* : en mai 2010 à MONTREUIL et en décembre 2010 à ARLES, sur le thème « Ville à 30, Ville à vivre ».

Elle a rassemblé le 17 novembre **140 personnes** élus, techniciens, responsables associatifs. La veille 40 participants ont pu suivre à pied ou en vélo un parcours de réalisations intéressantes.

À partir d'une problématique liée aux enjeux locaux la journée s'est organisée autour de 4 séquences :

1. étalement urbain et déplacements motorisés ;
2. une reconquête des espaces publics ;
3. une ville où la vitesse est maîtrisée ;
4. marche, accessibilité et métropole.

L'automobile occupe trop de place dans nos villes. Les résidents, en particulier les enfants et personnes âgées, piétons alertes ou à mobilité réduite, rollers

ou cyclistes, tous souhaitent aujourd'hui reconquérir leur ville. La rue n'est pas seulement un espace de circulation ; c'est aussi et surtout un espace de vie. S'il n'est pas question de rejeter l'automobile dont chacun – ou presque – est un jour utilisateur, on doit remettre cette « centenaire » à sa juste place afin de favoriser l'émergence d'espaces publics de qualité, le développement de modes de déplacement tels que la marche et le vélo, la rencontre et la convivialité. La logique routière n'a aucune raison d'être en ville : la rue n'est pas la route !

Ces dernières années, l'évolution de la métropole bordelaise a été marquée par un important travail sur les espaces publics du centre, par la mise en place du tramway et, de façon plus générale, par un effort continu sur le réseau de transports publics (diffusion des horaires, bus en site propre). Autre signe fort de cette volonté de valoriser la marche : la récente nomination d'un « Monsieur Piétons ».

Compte tenu de différentes contraintes liées à l'histoire, à la géographie et au contexte budgétaire, la question qui se pose aujourd'hui est de savoir comment une nouvelle étape fondée sur le concept de ville apaisée à l'intérieur d'un périmètre élargi peut être mise sur l'agenda politique au niveau de la CUB, de ses communes et de ses habitants.

Au-delà de l'organisation des priorités concernant les liens entre déplacements et habitat à l'échelle du projet urbain, mais aussi entre les divers usages de l'espace public, la rencontre « **De la ville automobile à la ville à vivre** » proposera donc une réflexion sur le changement culturel nécessaire pour modifier les habitudes de déplacement sur l'agglomération à partir de quatre questions essentielles.

1 - Étalement urbain et déplacements motorisés

L'analyse des relations entre formes urbaines et mobilité quotidienne nous conduit vers un urbanisme des modes doux et vers une gouvernance qui touche la densité pour sortir de la spirale étalement urbain/usage accru de l'automobile.

Les orientations qui seront discutées et adoptées préparent l'avenir des PADD, SCOT, PDU, PLU.

2 - La reconquête de l'espace public

Le stationnement est un élément déterminant de la qualité de vie urbaine compte tenu de son rôle dans la régulation dans le temps et l'espace de la part de l'usage de l'automobile. Il occupe une place considérable dans l'espace public qui est un bien commun dont les diverses fonctions se trouvent de

ce fait réduites. Cette place est souvent excessive pour le stationnement autorisé et est aggravée dans de nombreuses villes par le laxisme dont bénéficie le stationnement illicite. Ses usages relèvent d'une privatisation de l'espace public dont le coût est soit sous-évalué (automobiles), soit négligé (motos). Quelle nouvelle approche fondée sur l'espace public, ses priorités d'usage et son potentiel de vitalité pour la vie citadine peut-on impulser ? Peut-on à cette fin impulser une nouvelle logique d'aménagement pour l'espace public ?

3 - Une ville où la vitesse est maîtrisée

La zone 30, concept issu de « **La rue à vivre** » des Pays-Bas, permet depuis le décret de novembre 1990, dans une rue ou un quartier d'établir un meilleur équilibre entre l'ensemble des fonctions urbaines et **la circulation automobile, d'offrir de meilleures conditions aux modes actifs (vélo, marche), d'améliorer la qualité de l'espace urbain**. La démarche Code de la Rue, avec le décret du 30 juillet 2008, instaure le principe essentiel du respect du plus faible par le plus fort, la création de la zone de rencontre et des doubles sens cyclables dans les zones 30 et les zones de rencontre.

Il apparaît utile, aujourd'hui, après une actualité mouvementée de faire le point sur la limitation de la vitesse à 30 km/h en ville à partir, d'une part, des enseignements l'expérience du programme 30/50 et des initiatives innovantes en Suisse et, d'autre part, des premiers enseignements de la place des cyclistes dans les villes à 30 dans différents pays.

4 - Une ville où l'on marche

Facilitée et sécurisée par une réduction du nombre et de la vitesse des véhicules motorisés, la marche est un élément important d'une politique alternative à la dépendance automobile car elle est la première des éco-mobilités. La marche concerne tout le monde : c'est l'unité de base des déplacements. Au-delà d'une valorisation des éléments positifs de la marche et de sa pertinence pour les déplacements de proximité, comment peut-elle être prise en considération, que ce soit dans le cadre de l'accessibilité ou dans celui plus global de l'organisation des déplacements à l'échelle d'une métropole ? Cette journée a permis de prendre connaissance de différentes réalisations et initiatives, en France, en Suisse, en Espagne et en Belgique, d'interroger les acteurs locaux sur les politiques mises en place et d'examiner leur impact sur le plan de la sécurité, de

la pratique des modes doux et de la qualité de vie en ville.

Les interventions de la journée du 17 novembre sont sur le site de *Rue de l'avenir* :

www.ruedelavenir.com

LE CONCOURS « LA RUE... ON PARTAGE ! » EN ILE-DE-FRANCE 2010-2011

En lançant son concours « La rue... on partage ! » en septembre 2010, en collaboration avec l'association Vivacités Ile-de-France, la délégation régionale Ile-de-France de *Rue de l'avenir* avait des objectifs très précis. Tout d'abord, celui de faire émerger et soutenir les initiatives collectives lorsqu'elles visent à apaiser la circulation en ville (Zones 30, Zones de rencontre), à améliorer l'accessibilité des personnes à mobilité réduite et la sécurité des déplacements non motorisés, à promouvoir les modes doux. Ou encore lorsqu'elles cherchent à revaloriser les espaces publics et le cadre de vie, à redynamiser la vie des quartiers, par exemple en développant des jardins partagés, en créant des animations de rue, etc. Mais c'était aussi avec l'idée de diffuser dans le public des connaissances sur toutes ces notions encore relativement peu médiatisées : le mieux-vivre ensemble en ville, la coexistence et la sécurité des différents modes de déplacement, l'aménagement des espaces de vie et d'échange, la formation à l'environnement urbain.

Deux catégories de projets avaient été, dès le départ, définies : l'une, réservée aux aménagements urbains (cheminement piéton, zone de rencontre (gare, sortie d'école, etc.), mise en accessibilité d'un équipement public, création d'une place, aménagement d'une zone 30, etc.) ; l'autre, aux actions d'éducation à l'environnement urbain (animations, balades urbaines, création d'outils pédagogiques, etc.).

Ouvert à des publics très divers - associations locales, associations de parents d'élèves, groupes d'élèves, conseils de quartier, conseils municipaux de jeunes -, ce concours a permis de faire émerger vingt-huit dossiers qui ont été validés puis soumis à l'analyse minutieuse de professionnels, tous experts des thèmes évoqués. Ceci afin de retenir en février quatorze dossiers qui ont pu, dès lors, bénéficier des conseils d'un des experts. C'est en effet une originalité particulière de ce concours et l'un de ses atouts : chaque équipe peut, grâce au regard et aux conseils d'un professionnel, affiner son projet, l'améliorer sur le fond ou tout simplement mieux le formaliser

pour augmenter ses chances d'être bien accueilli par les personnes ou organismes susceptibles de permettre sa réalisation.

À l'issue de cette seconde phase qui a donc permis aux quatorze équipes retenues d'enrichir leur projet, restait à défendre les dossiers en mots et en images devant le jury. Cette opération, quelque peu solennelle et stressante pour les candidats, s'est déroulée cependant de façon très chaleureuse le 30 mai 2011 pour les douze finalistes, au siège parisien de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme. Le choix difficile pour les membres du jury car, peu ou prou, tous les dossiers présentés méritaient d'être honorés... Finalement, cinq projets ont été désignés. Cinq équipes lauréates qui, au-delà de la fierté d'être reconnues pour la qualité de leur travail, ont reçu une récompense de mille euros chacune pour accompagner la poursuite de leur démarche. Tous sont repartis avec un atout majeur : la légitimation de leur projet vis-à-vis des décideurs publics... et donc l'espoir de convaincre plus facilement.

Les lauréats de la catégorie AMÉNAGEMENTS URBAINS :

- L'association « **La Vie à Vélo** » de Veneux-les-Sablons (77) pour son expérimentation d'aménagement « low cost »

Veneux-les-Sablons, commune de 4 500 habitants, subit les pressions de la plupart des villes péri-urbaines : un habitat dispersé entraînant des problèmes de sécurité liés au trafic vers la gare. Mais, pour des raisons économiques, les projets d'aménagement susceptibles d'améliorer cette situation ne sont envisagés qu'en lien avec les travaux de réfection des voies. « À ce rythme, il faudra attendre au moins 40 ans pour avoir des chances de vivre dans une ville à circulation modérée. » ont fait remarquer les membres de l'association « La vie à vélo ». C'est pourquoi, dans le cadre de la démarche agenda 21 initiée par la municipalité, un groupe de travail sur la mobilité – que l'association co-anime – s'est créé avec un objectif prioritaire : accélérer la sécurisation des piétons et des cyclistes sur la commune en appliquant une méthode très pragmatique. En préalable aux aménagements nécessitant de lourdes réfections, l'association suggère de commencer par les tester avec du matériel provisoire. Il suffit en effet de mettre en place des dispositifs légers qui préfigurent les aménagements ultérieurs. Ils permettent une application rapide et à moindres coûts

de divers dispositifs (réduction de la largeur des traversées piétonnes, création de chicanes pour ralentir les vitesses, cheminements piétons avec des balises et de la peinture là où il n'y a pas de trottoirs, etc.). À ces deux atouts majeurs s'en ajoute bien sûr un autre : grâce à ces tests, on peut déterminer les meilleures configurations pour les aménagements définitifs. Quelques-uns de ces aménagements « low cost » ont d'ores et déjà été mis en place dans un quartier qui compte notamment un groupe scolaire. Bien entendu, l'intérêt de cette démarche devra être confirmé et, si tel est le cas, étendu peu à peu aux autres quartiers de la ville.

Contact : patrice.nogues@live.fr

- **Le Conseil de Quartier Clignancourt-Jules Joffrin (Paris 75018)** pour son projet « La rue à l'en-(vert) »

Cette expérimentation originale et ludique porte sur ce que pourrait être une rue parisienne commerçante qui, pour un jour au moins, oublierait toutes les normes et deviendrait un espace vraiment dédié aux publics qui la fréquentent. L'idée est partie d'un projet assez modeste : la rue du Poteau, déjà fermée à la circulation des voitures le dimanche, lors de l'opération « Paris respire », en septembre, ne pourrait-elle pas être complètement dégagée des véhicules qui l'encombrent, c'est-à-dire totalement interdite de stationnement ? Ainsi est né le projet de « La rue à l'en-(vert) ». Un projet que l'on peut qualifier d'utopique car il fait fi des normes et des contraintes techniques de la rue, souvent bien éloignées des souhaits des usagers. Pour l'imaginer, les porteurs du projet n'ont d'ailleurs pas caché qu'ils se sont inspirés de l'opération spectaculaire des Champs-Élysées entièrement végétalisés mais aussi, plus modestement, des dimanches sans voiture. Il leur a ensuite suffi de rêver une rue susceptible d'offrir des plaisirs à tous les publics. Au programme, ils ont ainsi inscrit une multitude d'animations, des espaces de jeux, des aires de pique-nique, des coins-détente avec hamacs et chaises longues, des terrains de sport, etc. L'humour a été convié, bien sûr. Mais la démarche dépasse, et de loin, le jeu : en proposant de transformer la rue en un lieu totalement ludique pour quelques heures, les porteurs de ce projet espèrent en fait amener les habitants, les concepteurs et les pouvoirs publics à repenser l'espace. Ils veulent repousser les limites admises, ouvrir des horizons nouveaux, tester de nouvelles fonctions pour la rue. Une belle ambition.

Contact : wtntown@gmail.com

Les finalistes de la catégorie AMÉNAGEMENTS URBAINS :

- L'association « **Maisons-Laffitte Développement Durable** » (78) pour ses actions de sensibilisation en faveur des circulations douces autour des établissements scolaires du Quartier Saint-Nicolas.

Contact : ledoux.laurence@sfr.fr

- « **L'Amicale des Locataires Amiral Roussin** » (Paris 75015) pour son projet de création de cheminements pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite square Adolphe Chérioux.

Contact : balvoirat@yahoo.fr

- L'association « **Agir solidairement pour le quartier Popincourt** » et le **Conseil de Quartier Répu-**

blique-Saint Ambroise (Paris 75011) pour son projet de trame verte entre l'îlot Bréguet et l'espace Truillot.

Contact : etho75@gmail.com



COMPOSITION DU JURY

Aménagements urbains :

Isabelle Deak-Mikol (Association Espaces), Bernard Dufeil (Mobile en ville), Gilbert Lieutier (Rue de l'Avenir), Patrice Pattée (maire-adjoint de Sceaux), Claude Pitoux (Ville de Paris), Euphrem Tossou (Conseil Général de Seine-Saint-Denis).

Éducation à l'environnement urbain :

Emmanuel Delagarde (Mobile en ville), Marianne Duffet (Vivacités), Bruno Gouyette (Ville de Paris), Carole Hourt (CLEMI), Gilbert Lieutier (Rue de l'Avenir), Marie-Pierre Pernette (ANACEJ), Muriel Roelants (Conseil Général Val-de-Marne), Jean-Paul Torre (Éducation nationale, Académie de Paris), Francoise Vedrenne (Éducation nationale, Rectorat de Créteil).

Parmi les experts qui ont aidé les finalistes : Sylvie Barrau (Sylvie Barrau Conseil), Catherine Chartrain (Rue de l'Avenir), Christian Collin (Rue de l'Avenir), Anne Faure (Rue de l'Avenir), Danièle Delaye (Rue de l'Avenir), Christian Henner (Francas), Barbara Houalet (Vivacités), Camille Jachmich (Cemea), Sophie Laurent (IAU), Sara Lenol (Rue de l'Avenir), Isabelle Lesens (Association Espaces), Pauline Mercury (CLEMI), Denis Moreau (Rue de l'Avenir), Dominique Riou (IAU).



Rue de l'Avenir

34, rue de l'Église - 75015 Paris - Tél./Fax : 01 45 57 12 20
infosrda@ruedelavenir.com - www.ruedelavenir.com



Directeur de la publication : Gilbert Lieutier
Rédacteur en chef : Jacques Hennebert - Collaboration : Arlette Chabrol
Imprimerie Compédit Beauregard - 61600 La Ferté-Macé