

RUE DE L'AVENIR

LE BULLETIN - NUMERO N° 32 - septembre 2013 .

VILLE 30 : ET MAINTENANT, LE PASSAGE A L'ACTE !



SOMMAIRE

LES NOUVELLES P.2

LE DOSSIER :
LA REPUBLIQUE APAISEE P.4

LES BONNES PRATIQUES :
ENTRETIEN AVEC P. PATTEE P.6

LA TRIBUNE P.8

Les enquêtes, les entretiens, les sondages, toutes les sources le disent : les habitants des quartiers urbains, des centres des villes et des bourgs sont sous la pression trop forte de la circulation. Ils sont particulièrement stressés par le bruit et l'insécurité, notamment en ce qui concerne ceux qu'on nomme les usagers vulnérables : enfants, seniors, marcheurs, cyclistes et personnes à mobilité réduite.

De nombreuses villes sont engagées dans des démarches visant à mettre en œuvre la « ville à 30 », certaines à la suite d'un long processus comme la ville de Sceaux qui a accueilli les visiteurs de Rue de l'Avenir le 12 juin, certaines par le lancement d'une nouvelle dynamique concertée comme la ville d'Angers.

Dans tous les cas, si des protestations s'élèvent au début, peu de temps après la mise en œuvre des premières interventions les habitants oublient leurs réticences. La sécurité progresse nettement, comme le montrent les évaluations réalisées à Metz et à Toulouse, et les commerçants, généralement les plus opposés, observent le succès des premières réalisations et demandent l'extension du périmètre de l'opération.

Ces exemples sont rassurants et pourtant beaucoup campent sur leurs positions. Les élus et les services techniques des villes pensent que la population n'est pas mûre alors qu'elle est en demande d'une ville apaisée. Les habitants tardent à signer l'initiative citoyenne « Redonnons vie à nos rues » pour généraliser le modèle 30 – 50 km/h, alors qu'ils sont d'accord avec un principe qui épargne des vies et qui devrait être admis par tous.

Le passage à l'acte est toujours difficile : nous redoutons les effets, relevant souvent du phantasme, mais nous sommes aussi négligents et nous attendons d'être acculés pour agir. Et c'est parfois trop tard ! Vous êtes signataires de l'ICE, avez-vous pensé à la faire signer dans vos réseaux, par vos proches, voire vos élus ?

L'intérêt des institutions européennes pour les limitations de vitesse est peut-être une bonne occasion de nous interroger sur nos pratiques et de prendre le temps de voir que le monde bouge et que les comportements ont évolué.

Changeons nos villes en rendant à l'espace public ses qualités... et signons l'initiative européenne pour le 30 km/h en ville.

AF



Association Rue de l'Avenir, 34 rue de l'Eglise, 75015 Paris

Tel/fax : 01 45 57 12 20

www.ruedelavenir.com

infosrda@ruedelavenir.com

AU NIVEAU NATIONAL

Le Groupe de travail « Modes actifs » a été lancé le 3 juin par le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche, Frédéric CUVILLIER. Il fait suite au Plan Vélo, annoncé par le précédent gouvernement, avec une ambition plus large puisque son titre évoque aussi la marche.

A la suite de cette réunion de présentation, quatre des six commissions engagées ont fait l'objet d'une réunion : code de la rue, intermodalité, véloroutes et voies vertes, urbanisme et logement. L'objectif de ces groupes de réflexion consiste à proposer des mesures au sein d'un plan d'action permettant à la marche et au vélo d'accroître leur part modale.

Rue de l'Avenir était représentée dans chacune des quatre commissions. Une restitution des propositions, qui seront ensuite transmises par écrit par chacun des participants, aura lieu aux mois de septembre et d'octobre 2013.

Le Comité National de la Sécurité Routière a invité Rue de l'Avenir à sa session du 29 mai pour présenter l'association, son programme et sa participation à la campagne européenne en faveur de la ville à 30.

La campagne « 30 km/h, Redonnons vie à nos rues » se poursuit. Le collectif ICE s'est réuni en septembre pour envisager de nouvelles actions. L'initiative sera présentée lors du congrès WALK21 à Munich, consacré à la marche.



Un nouveau pas en avant vers la ville à 30 : Le Parlement Européen a demandé à la commission d'engager des études d'évaluation sur les villes qui ont adopté le 30 km/h.

Une voirie pour tous, prochaines journées :

8/10 – Le piéton : vieillissement, cheminements, éclairage – Aix-en-Provence

16/10 – De la voie rapide urbaine à la voie structurante d'agglomération – Paris

17/10 – Rendre la ville au piéton – Strasbourg

14/11 – De la rue à la ville à vivre - Amiens

26/11 – Valorisation des centre- villes – Toulouse

pierre.boillon@developpement-durable.gouv.fr

Le CERTU et le CETE de l'Ouest ont créé un nouvel outil de partage d'expérience : l'Observatoire national de l'apaisement des vitesses en ville (ONAV).

<http://www.voiriepour tous.developpement-durable.gouv.fr/lancement-de-l-onav-a829.html>

LA VIE DES REGIONS

Une rencontre Rhône-Alpes / Auvergne aura lieu à Lyon le 18 septembre après midi dans les locaux de « Pignon sur Rue ». Cette réunion des correspondants locaux permettra de lancer un « Comité régional Rue de l'Avenir ».

Toulon Var Déplacements organise une journée de sensibilisation au Code de la Rue, qui se tiendra à La Seyne le mercredi 18 septembre.

Les journées de Nantes sont en préparation. Organisées avec l'appui de Nantes Métropole, elles auront lieu en juin ou septembre 2014 et feront une large place aux innovations réalisées sur l'agglomération pendant les cinq dernières années.

Lors d'une rencontre « Une voirie pour tous » à Bordeaux à laquelle participaient plusieurs membres du réseau associatif PUMA, Anne FAURE, qui intervenait sur le thème « marche et zones à priorité piétonne », a diffusé l'information sur l'initiative européenne « 30 km/h - redonnons vie à nos rues ».

Le comité de liaison régional « Code de la Rue » a été constitué grâce au programme financé par la Région Ile de France « Un réseau francilien pour des villes à vivre ». Dans ce cadre, une visite des aménagements en faveur des modes actifs de la ville de Sceaux a eu lieu le 12 juin. Nous avons été accueillis par Patrice PATTEE, Adjoint au Maire, dont on trouvera plus loin l'interview, et Catherine RANSON, Directrice du service voirie / espaces verts.

DANS LA PRESSE

Le professeur Rémy Prud'homme, économiste connu pour son attachement à l'automobile, signe dans la revue « **Les Echos** » du 22/7 un article où il s'insurge contre le projet de diminuer la vitesse sur les routes et autoroutes sans pitié pour les vies perdues. Les propositions de baisse des vitesses autorisées sont des sujets souvent abordés par la presse, ce que l'on nomme des "marronniers". La parole est généralement complaisamment donnée aux adversaires de cette mesure. Cependant, une évolution semble se dessiner : si **le dossier du Parisien du 18 juillet 2013** n'omet pas d'interroger le porte-parole de 40 millions d'automobilistes, qui n'hésite pas à déclarer que ce serait "une mesure liberticide", l'essentiel du dossier y est favorable.

Un article détaillant "Sept raisons de lever le pied" commence par "Forcément impopulaire, la réduction des limitations de vitesse sur le réseau routier français aurait pourtant des avantages", un schéma met en balance le temps perdu en roulant moins vite avec les émissions de CO2 et de particules fines et l'économie de carburant, et surtout l'éditorial prend parti pour ces baisses de vitesse, en regrettant avec pertinence qu'il faille utiliser "l'argument de la transition énergétique" pour les proposer.

LE RESEAU RUES

Créé en 2005 à l'initiative de Rue de l'Avenir France et de son "grand frère" Rue de l'Avenir Suisse, ce réseau francophone "**pour une mobilité urbaine conviviale et sûre**" rassemble des associations et des organismes gouvernementaux de cinq pays (Belgique, France, Luxembourg, Québec et Suisse). Ces réunions annuelles sont l'occasion d'une part, d'échanger des connaissances, de connaître les réglementations et pratiques en préparation ou en vigueur dans les autres pays et de voir celles qui pourraient être reprises dans d'autres. Elles permettent, d'autre part, de voir et commenter, avec les techniciens et élus qui les ont conçus et décidés, les aménagements réalisés sur le lieu de la rencontre. La généralisation des divers types de zones à circulation modérée, en particulier des zones de rencontre, la prise en compte progressive du code de la rue, du principe de prudence, font partie des sujets sur lesquels ce réseau a eu un rôle actif.

Trois membres du bureau de Rue de l'Avenir France participaient à **la rencontre de 2013, à la mi-mai à Zürich**. Les exposés par les participants des évolutions en cours dans leurs pays nous ont permis de constater que, si les idées que nous défendons progressent sensiblement en France actuellement, elles continuent aussi à évoluer favorablement dans les pays qui sont plutôt plus avancés que nous. C'est particulièrement le cas en Suisse, où nous avons pu, par exemple, comparer divers types de zones à circulation apaisée, certaines très anciennes, d'autres récentes, voir un ancien nœud routier et un grand axe requalifiés en centre de quartier avec zones 30 et zones de rencontre. Nous avons aussi visité le centre de Baden, avec des aménagements de grande qualité en faveur des piétons, dont un ascenseur et une passerelle.

Cette rencontre a aussi été l'occasion de faire le point sur l'avancée de la démarche 30 en Europe. Un compte-rendu très détaillé, rédigé par nos amis suisses, se trouve sur notre site à <http://www.ruedelavenir.com/wpcontent/uploads/2010/11/Réseau-RUES-Zurich-2013-léger.pdf>. On y trouvera aussi bien les présentations des participants des divers pays que les compte-rendus des visites de terrain, avec de nombreux liens.

L'AGENDA

« **Bougez Malin** » : c'est le titre d'un événement organisé par la ville de Paris sur la **place de la République les 21 et 22 septembre**. Rue de l'Avenir y tiendra un stand et diffusera, sous forme ludique et pédagogique, des informations sur le potentiel de réaménagement des places, les trajets scolaires et la réduction des vitesses en ville.
Venez nombreux à ces deux journées !

« **La transformation des voies rapides urbaines en avenues** » : c'est le thème de la rencontre qui aura lieu à **Montreuil le 17 septembre 2013**, de 9 h 15 à 12 h 45, dans le cadre du **Comité régional de liaison Code de la rue**. Cette séance sera suivie d'un buffet de 12h 45 à 14h. (Métro Mairie de Montreuil - Ligne 9).

La région Ile-de-France avec son maillage dense de voiries rapides qui pénètre au cœur de la métropole est particulièrement concernée. Cette question vient d'être étudiée au niveau international par Paul LECROART, Directeur d'études à l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région (IAU), à partir de différentes réalisations ou projets situés en Amérique du Nord et en Corée du sud. Il s'agit d'axes de traversée d'agglomération ou pénétrantes, dont la transformation est liée à un projet de régénération urbaine ou provoquée par un séisme ou un accident.

Son exposé lors de cette rencontre permettra de comprendre les débats intenses qui ont eu et ont encore lieu sur le devenir de ces voiries rapides, les conséquences des transformations engagées sur l'impact urbain, paysager et économique, sur les conditions de circulation et le changement des habitudes, sur l'accessibilité locale et le partage de l'espace public.

Seront également abordés les éléments liés au rôle des citoyens, au coût de ces opérations et à leur signification dans des sociétés marquées depuis un demi-siècle par l'excès automobile.

Cette séance du Comité régional de liaison est réalisée en partenariat avec la Mairie de Montreuil, le Conseil Général de la Seine Saint Denis, l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme (IAU) et avec la participation de Frédéric HERAN, Maître de conférences en économie à l'université de Lille 1 et auteur de « **La ville morcelée. Effets de coupure en milieu urbain** ». Elle permettra d'élargir la réflexion des participants sur les mutations en cours et de présenter l'opération « **La voie est libre** » menée par un collectif d'habitants quelques jours plus tard le dimanche 22 septembre dans MONTREUIL sur l'A 186. <http://www.lavoieestlibre.org/>

LA REPUBLIQUE APAISEE

Réaménagement de la Place de la République à Paris

Rue de l'Avenir avait organisé le 14 juin 2012, avec la collaboration de la Direction de la voirie et des déplacements de la Mairie de Paris, une présentation du réaménagement de la Place de la République à la suite du concours lancé en 2009. Différentes interventions sur l'histoire de cette place, la démarche de concertation et le projet en cours de réalisation de l'agence qui a été retenue ont été suivies d'une visite guidée du chantier et d'un moment convivial à l'occasion d'un déjeuner/pique-nique.



Cette initiative a été prise par notre association compte tenu de la démarche originale de la concertation mise en place et du caractère exemplaire du projet, qui supprime le caractère giratoire de ce carrefour routier. La partie centrale a en effet été reliée aux façades du côté nord-est 10ème et 11ème arrondissement : une vaste aire piétonne, autorisant la circulation des cyclistes au pas, a été créée pour donner une nouvelle vie à ce site.

Dans de nombreuses villes, la circulation sur les grandes places se fait en tournant autour d'un espace central dévalorisé, allongeant et compliquant les cheminements des piétons, rejetant les fonctions commerciales et d'animation vers des trottoirs extérieurs étroits, rendant difficiles et illisibles les correspondances entre transports collectifs de surface.

Au-delà de cet aspect important de reconquête de l'espace public pour les piétons, les cyclistes et les personnes à mobilité réduite, l'objectif de ce projet est aussi de mettre en valeur sur cette place emblématique le potentiel d'urbanité qui favorisera au quotidien ou lors de manifestations populaires l'exercice ou l'expression de nos valeurs républicaines communes.

Un espace très vaste

Recomposée à différentes périodes de l'histoire, la place de la République s'étend actuellement sur 3,7 hectares. Cette place est située sur une des enceintes de la ville, devenue au fil du temps une succession de boulevards. Pour les parisiens, elle avait perdu sa superbe et s'était transformée, avec l'arrivée de l'automobile, en un carrefour routier reliant les anciens faubourgs du nord de la capitale au centre historique.

Le parti d'aménagement adopté, regroupant les circulations automobiles sur une des deux longueurs du rectangle décrit par la place, réduit considérablement la surface occupée par la voiture et permet de créer différents équipements favorables à son animation : kiosques, café, bassin... C'est donc un véritable lieu urbain, une centralité de quartier qui remplace un carrefour giratoire immense et bruyant.

Bien que très minérale, la place est accueillante pour les habitants qui profitent des bassins et fontaines.



Une ludothèque, très fréquentée, a été créée.

Cette opération a aussi consisté à planter un nombre important d'arbres et à en remplacer certains autres, vieillissants ou malades. De nombreux bancs et sièges ont été mis à la disposition du public.

L'avis des commerçants - entretien

Anna est responsable d'un rayon du grand magasin de meubles qui est situé sur la façade nord de la place. Elle a été impressionnée par l'appropriation immédiate de l'espace reconquis par un public populaire, qui découvrait un nouvel espace de loisir.

R.D.A. : Ce nouvel aménagement était-il craint ou attendu avec impatience ?

Anna : La direction du magasin n'était pas inquiète, le personnel était plus sceptique.

R.D.A. : Comment avez-vous vécu le chantier ?

Anna : C'était un moment difficile et la clientèle était moins nombreuse pendant les travaux

R.D.A. : Pensez-vous maintenant que le chiffre d'affaire du magasin ait régressé ?

Anna : Depuis que la place est en service, on peut constater qu'il y a moins de visiteurs qui flânent dans le magasin, mais plus de clients. La valeur du panier de l'acheteur a augmenté.

R.D.A. : Est-ce que la clientèle a changé ?

Anna : Les statistiques du magasin montrent que la clientèle du quartier, qui était déjà nombreuse, est encore plus représentée : les clients viennent avec leur charrette de marché. On observe aussi une augmentation de la fréquentation des habitants de la périphérie immédiate, venant de l'est (lignes de métro directes), mais plus curieusement aussi du sud.

R.D.A. : A quoi attribuez-vous ce changement ?

Anna : Il semble que les visiteurs aient le sentiment que le secteur ait été sécurisé. L'aménagement, en outre, procure une meilleure lisibilité de l'espace qui favorise l'accès à l'ensemble des commerces, beaucoup plus visibles et plus fréquentés.

R.D.A. : De meilleures conditions de travail ?

Anna : Bien sûr : moins de bruit, un espace agréable pour manger dehors... La seule ombre au tableau, ce sont les horaires qui ont été allongés à 20 heures. Il semble cependant que le plus grand nombre des ventes se fasse à l'heure du déjeuner.

Transformer un giratoire en lieu de vie

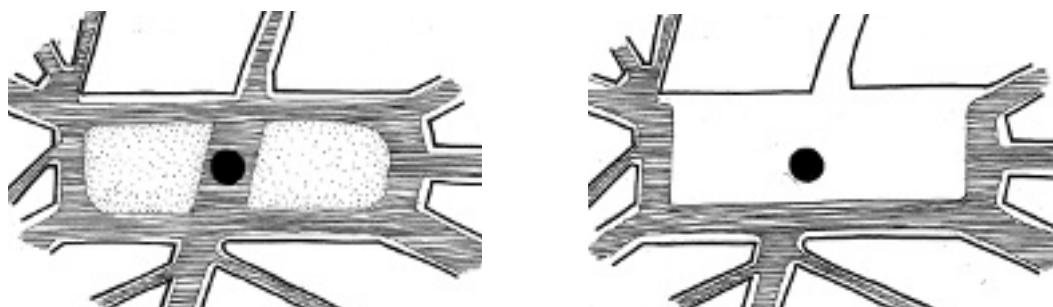
Le réaménagement de la place de la République figurait au programme de l'équipe élue au printemps 2008 à Paris. Le projet présenté à la concertation, en décembre 2008, consistait à "réunir les deux terre-pleins pour dégager une vaste esplanade piétonne au centre" et "élargir les trottoirs pour le confort des piétons, installer une piste cyclable". Ce n'est qu'au cours de cette concertation que des citoyens et des associations ont proposé un projet très différent : éliminer la circulation tournant autour de la place en la concentrant, à double sens, en bordure de la place. Cette idée a été reprise par trois des cinq équipes consultées pour ce projet, dont l'équipe retenue.

Ce n'est pas une innovation : à Paris également, le parvis de l'Hôtel de Ville a été créé en 1982 lors du réaménagement de cette place, qui était auparavant un carrefour routier. De même, le réaménagement en 1988 de la Place de la Bataille de Stalingrad a permis l'accès de tous à la rotonde de la Villette, autrefois isolée entre deux files de circulation routière. Il en a été de même, à Bordeaux, Place Pey-Berland, où les automobiles ne tournent plus autour de la cathédrale Saint-André, et Place de la Victoire.

Faire tourner des véhicules autour d'un espace central est assurément efficace pour l'écoulement du trafic. Si cette modalité peut être pertinente hors agglomération, c'est en ville une solution de facilité pour les techniciens, qui a transformé de grandes places conviviales en des carrefours autour desquels les piétons doivent faire des détours parfois très importants, particulièrement inhospitalières pour les cyclistes et même pour certains automobilistes. Elle occasionne aussi des détours importants pour les autobus.

Sur de nombreuses places, grandes, moyennes, petites, le même principe pourrait être appliqué. Une transformation du même type est en cours place Gambetta à Bordeaux, et ce pourrait être aussi le cas, à Paris, des places de la Nation, du Trocadéro et de Catalogne. Nous accueillerons volontiers d'autres suggestions de nos lecteurs, ou lors de l'opération « Bougez Malin », où Rue de l'Avenir sera présente.

A.G.



La place avant travaux (à gauche) – après travaux (à droite) : tout l'espace en blanc est rendu aux piétons

SCEAUX, VILLE CYCLABLE ET CONVIVIALE

Entretien avec Patrice PATTEE, maire adjoint de Sceaux



Depuis déjà 6 ans, à Sceaux, on ne parle plus de zones 30... mais de ville 30 ! Après une politique de concertation conduite par la Ville auprès des riverains et des associations de quartier pendant une dizaine d'années et de nombreuses expérimentations, la ville a généralisé, en mai 2007 la limitation de la vitesse de la circulation à 30 km/h sur toutes ses voies communales et les routes départementales qui n'accueillent pas un trafic intercommunal important. Patrice PATTEE, adjoint au maire en charge de l'urbanisme et de l'aménagement urbain, a bien voulu répondre à nos questions.

AF : Sceaux est une ville pionnière dans le domaine de l'accueil des piétons et des cyclistes ; de quand datent les premières réalisations ?

PP : Le débat sur les espaces piétons date des années 70. Il a débouché en 1976 sur l'ouverture de la première rue piétonne de l'Île de France, la rue Houdan, trois ans après la rue du Gros Horloge à Rouen (première réalisation française de ce type). L'évènement a fait la une du journal « le Figaro » sous le titre « A Sceaux, le piéton est roi ». C'est donc une longue maturation qui a permis ensuite à la population d'adhérer aux grands enjeux du développement durable et à comprendre que certaines contraintes ont une contrepartie extrêmement positive.

AF : A quoi attribuez-vous cette dynamique en faveur des modes actifs ?

PP : La ville bénéficie d'un site intéressant et d'un léger relief qui ménage des vues. La présence sur son territoire du Parc du Château de Sceaux et plus récemment de la coulée verte qui a été aménagée sur la LGV Paris / Tours-Le Mans sont des espaces de qualité qui ont favorisé la pratique piétonne puis cycliste. La ville a aussi la chance de ne pas être traversée par de grosses infrastructures routières. Elle est très bien desservie, par trois gares RER notamment.

AF : Quelles ont été les étapes de la reconquête ?

PP : Entre 1980 et 1985, le quartier piétonnier a été étendu autour de la rue Houdan.

Dans la même période, la décision de maintenir et d'étendre une trame de sentiers piétonniers a fait l'objet d'aménagements successifs.

Les premières Zone30 et pistes cyclables sont apparues en 1995 et, en 1997, le contrôle d'accès dans le quartier piétonnier a été installé. En 1998, des « cours urbaines », sur le modèle néerlandais, ont été aménagées (rues apaisées).

A l'échelle de l'ensemble de la commune, un Plan de modération de la vitesse, en 1999, et un Plan de développement des circulations douces, en 2003, ont été adoptés.

Le classement de l'ensemble de la voirie communale en Zone30 est intervenu en 2007 avec le Plan vélo, puis la généralisation des doubles sens cyclables et la création des zones de rencontre en 2009, enfin l'autorisation de tourner à droite au feu pour les cyclistes en 2012.



Encourager la pratique cycliste par la multiplication des appuis vélo

AF : Concernant les doubles sens cyclables, quels problèmes avez-vous rencontrés ?

PP : La population a tout d'abord exprimé beaucoup d'inquiétude face à une décision qui paraissait à un certain nombre totalement irréaliste. Sur le plan technique, il faut convenir que la plupart des voies résidentielles limitées à 30 km/h et à sens unique sont étroites. La pratique du double sens cyclable dans ces voies nécessite un certain apprentissage, tant pour les automobilistes qui ont dû accepter de réduire leur vitesse pour croiser sans risque de heurter le cycliste, tant pour le cycliste qui doit vaincre son appréhension « d'affronter la circulation automobile ».

La mise en place des double-sens cyclables : Communication



LA VILLE DE SCEAUX

- 360 hectares, 19 850 habitants, 15 000 jeunes scolarisés, 8 000 étudiants.
- Peu d'activités industrielles, peu de ressources fiscales à part le commerce.
- Desserte par les lignes de RER B et B2.
- Une surface très importante occupée par le Parc de Sceaux.
- Un service qui regroupe la voirie et les espaces verts sous une même direction.

Il a fallu déployer un minimum de signalisation verticale pour légaliser la situation des cyclistes, apprécier le nombre nécessaire et suffisant de pictogrammes à dessiner sur la chaussée pour informer les automobilistes des nouvelles règles du code de la rue et encourager les cyclistes à ne plus circuler sur les trottoirs.

AF : Quelles actions de communication avez-vous engagé ?

PP : Tous les moyens sont bons pour rappeler le sens de notre politique en faveur des circulations douces et d'une ville apaisée. Il a fallu faire beaucoup de communication (insert dans le mensuel municipal, dans la lettre d'information électronique du jeudi sur le site Internet de la ville et sur les supports publicitaires de la ville). Nous avons même initié une « journée vélo », qui est maintenant réitérée tous les ans au mois de mai. Lors de cette première édition nous avons organisé une table ronde sur les double sens cyclables. Ironie du sort, tous les opposants les plus farouches à cette décision ne sont pas venus participer au débat.

Nous avons cherché à encourager l'utilisation du vélo par la mise à disposition de vélos à assistance électrique et de vélos classiques pour les agents municipaux, en louant des vélos aux étudiants de l'IUT, en accordant une aide à l'achat de vélos à assistance électrique et plus simplement en multipliant les appuis-vélo dans la ville.

AF : Quelles interventions sur l'aménagement ont été nécessaires ?

PP : Il n'y a donc pas eu de problèmes techniques majeurs. Il faut dire que nos voies avaient déjà été 'revisitées' depuis l'instauration de la limitation de vitesse à 30km/ h, quelques années au paravent :

la redistribution des places de stationnement en alternance d'un côté et de l'autre de la chaussée ménageant des chicanes, le marquage des entrées des voies par l'aménagement de plateaux surélevés, par le rétrécissement de la chaussée et l'élargissement des trottoirs au droit du passage piéton. Nos rues étaient donc déjà en partie préparées à l'ouverture du double sens cyclable.

AF : Avez-vous constaté des changements de comportements ?

PP : Les dernières mesures de vitesse ont montré une diminution générale des vitesses automobiles. Depuis l'instauration des doubles sens cyclables, il n'y a pas eu un seul accident lié au nouveau dispositif. L'opposition des habitants aux mesures prises se sont éteintes, je suis tenté de dire qu'ils ont acquis de nouvelles habitudes et qu'ils profitent aujourd'hui d'une amélioration générale des conditions de vie, qu'ils sont unanimes pour dire que la ville est très agréable, même s'ils ne savent pas pourquoi.

AF : Quels bilan peut-on faire de ces dix années d'innovations ?

PP : Très positif en matière de bien vivre en ville : moins de bruit, moins de stress, plus de convivialité. Notre méthode a montré son efficacité :

- **Penser chaque nouvel aménagement comme une opportunité de réduire la vitesse,**
- **Favoriser la connexion entre les modes doux et les transports en commun,**
- **Engager une politique de stationnement favorable au partage de l'espace public,**
- **Favoriser l'usage du vélo**



Des vélos
loués aux élèves de l'IUT
et d'autres pour les agents
municipaux
(photos ville de Sceaux)





LE MOT DE JACQUES HENNEBERT



Le code de la rue en panne

LE BUREAU DE RUE DE L'AVENIR

Présidente d'honneur :
Armelle POIDEVIN

Président d'honneur :
Jacques HENNEBERT

Présidente :
Anne FAURE

Vice-président :
Gilbert LIEUTIER

Vice-président :
Denis MOREAU

Secrétaire :
Jean-Paul CAMBERLIN

Trésorière :
Nicole DURAND

Membre :
Danielle DELAYE

Membre :
Christian COLLIN

Membre :
Abel GUGGENHEIM

RUE DE L'AVENIR, le bulletin
Direction de la publication :
Anne Faure

En Juillet 2008, tous ceux qui avaient participé à la démarche du Code de la Rue se réjouissaient. Le travail important qui avait été réalisé dans le cadre du Comité Technique venait de se concrétiser par un Décret instituant le principe de prudence et de respect du plus faible par le plus fort, la création des zones de rencontre, le double sens cyclable, etc.

Mais d'une part, il a manqué la volonté de l'Etat de prendre les moyens pour communiquer au niveau national. Rue de l'avenir qui s'était beaucoup impliqué dans la démarche, ainsi que d'autres associations, ont assuré la promotion du code de rue dans mesure de leurs moyens. D'autre part, une bonne partie des propositions du Comité Technique est restée en attente. En 2013, cinq ans après donc, force est de constater que si nous ne faisons rien, ces avancées contenues dans le Code de la Rue vont passer aux oubliettes. De quoi s'agit-il ?

Ces propositions concernaient la prise en compte du piéton dans l'espace public en termes de confort et de sécurité dans ses déplacements et dans sa présence sur l'espace public

- dans des carrefours dégagés du stationnement sur 3 à 5 mètres pour assurer une bonne visibilité des piétons qui traversent,
- sur des trottoirs où le stationnement dans des encoches ne sera possible que s'il reste au moins 1,80 mètre pour les personnes en fauteuil qui se croisent.

Ces dispositions sont contraignantes pour le stationnement, mais elles s'intègrent dans une philosophie « moins de voitures », dont on se réclame souvent sans toutefois en prendre les moyens. La mise en œuvre demandera un certain délai d'application puisqu'on sait qu'aujourd'hui dans nos villes la place restant entre le bâti et les voitures stationnées légalement est souvent plus faible.

Ce délai permettra aux usagers ainsi qu'aux collectivités locales de s'adapter à ces dispositions nouvelles. On peut rappeler à cette occasion que dans un grand nombre de cas, on pourra placer les voitures en stationnement le long du trottoir et non dans des encoches pratiquées sur le trottoir. Cette façon de faire diminue la largeur disponible pour les véhicules roulant sur la chaussée, avec une largeur moindre et avec des vitesses plus faibles, ce qui est bénéfique.

Certes, le stationnement est un point sensible et les élus le savent bien. Mais avec un peu de temps et un peu de pédagogie, les conducteurs se rendront compte qu'ils sont eux aussi des usagers de l'espace public. Alors, soyons optimistes et réclamons la mise en œuvre du Code de la rue dans son intégralité.

