



RUE DE
L'AVENIR

Dossiers
thématiques
de la Rue
de l'Avenir

Villages à vivre

**Un trésor est caché
dans mon quartier, dans ma
commune...**

La démarche Village à Vivre vise à faire découvrir et à valoriser des initiatives innovantes et constructives pour des villages, des bourgs et des quartiers plus agréables à vivre.



LES OBJECTIFS DE CE DOSSIER

La revitalisation des communes rurales ou périurbaines implique la préservation et le développement d'une offre de services et de commerces locaux. Elle est aussi liée à la qualité et à la reconquête de l'espace public par les habitants, à la réduction de la vitesse automobile et au développement d'une offre locale pour les déplacements de proximité.

Basé sur des expériences réussies et des témoignages d'acteurs locaux, ce dossier donne à voir les bonnes pratiques, les outils et les leviers pour construire une politique du partage de la rue ou de la route et offrir aux administrés les conditions du changement.



La ville des courtes distances, la ville apaisée ou encore la rue habitée sont aujourd'hui de nouveaux leitmotifs dans la mise en œuvre des projets d'aménagement et de mobilité. La ville apaisée investit maintenant les petites et moyennes agglomérations ainsi que les communes rurales. Réduction de la vitesse automobile, aménagements de l'espace public et reconquête de la rue par les habitants, sécurité et confort des déplacements de proximité sont autant de leviers que peuvent actionner les élus pour revitaliser leurs communes. Les habitants, jeunes ou âgés s'en trouvent mieux.

Ça roule trop vite !

Cette phrase a été entendue dans toutes les communes de France. Elle illustre le mécontentement des riverains, eux-mêmes automobilistes, qui observent avec inquiétude la vitesse automobile devant chez eux. Au point de ne pas vouloir sortir de chez eux ou laisser leurs enfants aller à pied à l'école. La question porte bien sur l'usage exclusif de la voiture pour se déplacer et sur le sentiment de danger qu'elle génère pour les autres modes de déplacement. On ne peut continuer à perpétuer les concessions faites dans les aménagements à la voiture pour permettre sa circulation et son stationnement.

L'expérience de chacun est le trésor de tous.

La mise en œuvre opérationnelle des projets d'aménagement et de mobilité est souvent confiée à des ingénieurs et des techniciens. Pourtant, pour que ces espaces soient réinvestis par les habitants et par de nouveaux modes de déplacement, l'analyse des usages et l'expression des besoins, la concertation et la recherche d'adhésion des habitants deviennent incontournables pour faciliter et inciter les changements de comportement en faveur des mobilités dites actives. Ce dossier présente trois exemples de décisions municipales très différents mais très représentatifs des solutions qui peuvent être mobilisées pour des communes vivantes et conviviales.

Depuis 1988, l'association Rue de l'Avenir France a pour ambition de contribuer à transmettre aux générations futures des villes et des villages plus sûrs, plus solidaires et plus agréables à vivre. Ses actions visent à promouvoir le développement de mesures en faveur de la vie locale et du bien-être dans l'espace public :

- *la modération de la circulation motorisée en agglomération (moins de voitures, moins de vitesse),*
- *une offre réaliste de solutions pour se déplacer : marche, vélo, transports en commun, automobile, roller,*
- *la qualité des espaces publics et de la voirie (aménagement, requalification, vie de quartier, etc.).*

Rue de l'Avenir Grand Ouest, implantée à Nantes, est à l'initiative de cette fiche et fait partie du réseau français. Rue de l'Avenir est également présente en Suisse, en Belgique et au Canada.

Pourquoi cette brochure ?

Parce que les élus des petites communes sont souvent démunis pour agir, ce dossier propose trois pistes pour lancer une démarche de village à vivre. Pour La Haye-Fouassière et ses hameaux diffus, le choix des élus s'est orienté sur l'élaboration d'un programme de réduction des vitesses sur les axes où le vélo est une excellente solution pour se rendre et consommer au bourg. A Saint-Avé, un travail constant avec les habitants, et notamment les parents d'élèves, a débouché très vite sur une généralisation du 30 km/h. A Soultré, c'est la qualité de vie dans le bourg qui fait la différence grâce à un aménagement pensé pour et avec les habitants. Dans tous ces exemples, la possibilité redonnée à chacun de se déplacer à pied ou à vélo permet la revitalisation du bourg. Vous retrouverez sur le site ruedelavenir.com d'autres exemples que l'association compte réunir pour enrichir cette approche.

LA HAYE-FOUASSIÈRE (44)

Un plan pour donner envie d'aller au bourg à vélo



PORTEUR : Commune (4500 hab.)

ACTION : un schéma directeur d'adaptation des vitesses

En 2015, la commune de la Haye-Fouassière a adopté un schéma directeur d'adaptation des vitesses. Ce schéma, qui définit la vitesse admise pour chaque route et chaque rue, constitue un outil de référence pour débattre et échanger avec les habitants sur les usages actuels et souhaités, la sécurité et les modes de déplacement.

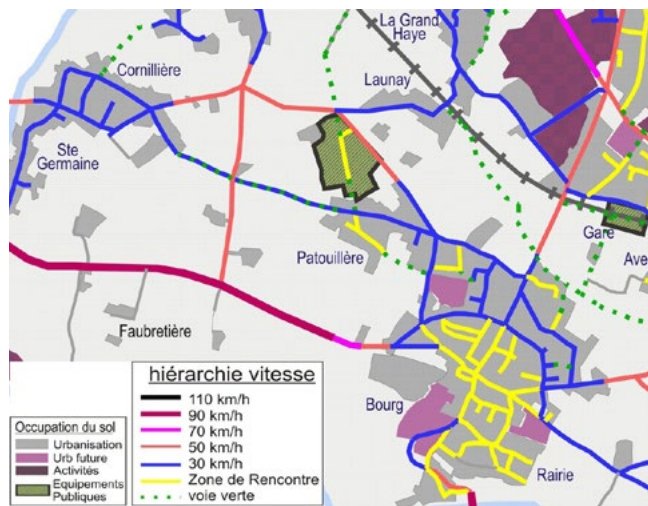
La commune de La Haye-Fouassière, située en périphérie de la métropole nantaise, fait l'objet d'une forte demande en matière de terrains à bâtir ou de rénovations du bâti ancien. L'arrivée de nouveaux habitants, associée à l'implantation de nouveaux pôles générateurs de déplacements situés à l'extérieur du bourg, accentue les déplacements en voiture et engendre un sentiment d'insécurité chez les habitants, notamment dans leurs déplacements à pied et à vélo. Pour répondre aux doléances récurrentes des habitants exaspérés par les vitesses excessives des automobilistes, les élus ont engagé une réflexion globale sur les aménagements de la commune à travers la mise en œuvre d'un schéma directeur d'adaptation des vitesses et une démarche de concertation élargie.

Circulation apaisée sur 2/3 du réseau communal

La première étape de la mise en œuvre du schéma directeur d'adaptation des vitesses a consisté à analyser l'usage du réseau de voirie au regard de l'urbanisation de la commune et de la localisation des grands pôles générateurs de déplacements. Cette étape a permis d'identifier les zones habitées et les secteurs à privilégier sur le plan de la vie locale. À partir de cette analyse, le schéma directeur d'adaptation des vitesses a été établi et a défini la vitesse admise pour chaque route et chaque rue (zone 30, zone de rencontre).

Priorité aux points durs !

La seconde étape a consisté à faire des propositions concrètes d'aménagements sur les sites ayant fait l'objet de réclamations le plus souvent collectives (pétitions) mais aussi avérées de par le nombre de constats individuels. L'objectif est de résoudre et d'atténuer les difficultés vécues et rencontrées pour la pratique de la marche et du vélo. Lors d'un diagnostic, avec parcours à pied, les élus, les techniciens et les habitants ont débattu, échangé et hiérarchisé les aménagements nécessaires sur la commune en fonction de la dangerosité des sites (entrées de bourg, liaisons entre zones d'habitat et pôles de vie locale, voies de transit local).



Extrait du schéma directeur d'adaptation des vitesses

Des aménagements simples, agréables et peu onéreux

La commune, classée 4 fleurs depuis 2007 et investie dans une démarche « zéro phyto », s'appuie sur le volet paysager pour réaliser les aménagements de sécurité. Tous les éléments ralentisseurs (chicanes, écluses, effets de porte) sont essentiellement traités à partir de végétaux. Les cheminements piétons dans les hameaux, quasiment inexistantes ou impraticables, seront traités en trottoirs enherbés pour désimperméabiliser une partie des accotements des traversées de hameau et pour atténuer les dégradations des rives liées à un excès d'étanchéité (flaque d'eau, ornières). Ces aménagements au coût modéré devront répondre aux normes sur l'accessibilité et assurer une continuité et la sécurisation des cheminements piétons.

Dans les trois exemples présentés, les projets sont conçus avec la participation des habitants à l'ensemble du processus de mise en œuvre. L'implication des habitants, qui sont des experts de leur territoire, est un facteur de réussite très important. C'est une garantie de pertinence de la décision et de pérennité des aménagements.

TÉMOIGNAGES

FRANÇOIS PROCHASSON, PRÉSIDENT DE RUE DE L'AVENIR GRAND OUEST

« Cet outil est un bon moyen pour dépasser les conflits locaux et encourager les habitants des villages à participer à la « pacification » de leur lieu de vie. Pour que chacun voit dans son environnement un trésor à préserver, et trouve l'envie de s'y déplacer à pied et à vélo pour goûter son plaisir d'habiter et de vivre là. De plus, la mise en place du schéma directeur d'adaptation des vitesses et des aménagements à coûts modérés permet de rendre le réseau communal sécurisé et apaisé dans sa globalité. La lisibilité d'aménagements de conception simple et traités de façon homogène va créer un sentiment de sécurité propice à la pratique de la marche et du vélo. »

SAINT-AVÉ (56)

La généralisation
du 30 km/h :
une mesure simple
et claire



PORTEUR : Commune (11 046 hab.)

ACTION : Ville à 30 km/h

Le 1er octobre 2016, la ville de Saint-Avé a franchi le pas et a instauré le 30 km/h dans toute sa partie agglomérée. Cette décision s'inscrit dans la continuité d'une réflexion constante sur les besoins de mobilité des avéens et d'une série de mesures menées en faveur de la sécurité des déplacements et du partage de l'espace public.

A Saint-Avé, située à 4 km au nord de Vannes, la généralisation du 30 km/h est très bien accueillie par les habitants. Cette approche a été largement préparée par la mise en place d'un Plan de Mobilité Urbaine, un diagnostic de la circulation routière et de nombreux ateliers ou groupes de réflexion organisés avec les habitants. Citoyens-usagers actifs dans le processus de fabrication des politiques publiques, les habitants sont invités à passer de l'expression de leurs besoins à la compréhension de ceux des autres, de la confrontation des intérêts personnels à l'indispensable prise en compte de l'intérêt général. Garants de ce dernier, les élus restent nécessairement décisionnaires.

Un diagnostic des mobilités partagé avec les habitants

En 2012 et 2013, les avéens ont été invités à s'exprimer sur leurs déplacements, et notamment leurs freins en matière de mobilité alternative à la voiture. Ces avis ont été intégrés dans le diagnostic de la circulation routière à Saint-Avé. Par ailleurs, la municipalité a engagé une réflexion sur son cœur de ville, en centrant l'approche sur les espaces publics et les espaces de rencontre au sens social du terme. Les groupes de travail ont ainsi identifié les critères partagés de qualité de ces espaces de rencontre (fonction reliaante, animation et accessibilité, partage des usages, etc.) de ville apaisée et de sécurité routière.

Des travaux d'aménagement prioritisés

Les travaux d'aménagement font l'objet d'une concertation avec les riverains pour assurer une réelle priorisation. Pour chaque demande d'aménagement spécifique de sécurité (ralentisseurs, coussins, chicanes, écluses, etc.), une procédure est mise en œuvre : à réception d'une demande motivée de citoyen(s), une opération de comptage de vitesse est programmée sur une semaine et permet d'établir sa priorité par rapport aux autres demandes pour s'inscrire dans une planification technique. Les services étudient la meilleure solution de sécurité qui est ensuite soumise à l'expertise d'usage des riverains. Après réalisation, une nouvelle pose de compteur est effectuée pour s'assurer de la pertinence et de l'efficacité de l'aménagement.

Une communication et des services associés

L'équipe municipale a misé sur un plan de communication efficace et dédié aux solutions de transport alternatives à la voiture. Dans le cadre de la semaine de la mobilité, la ville organise

systématiquement des actions de sensibilisation avec démonstration de vélo à assistance électrique, présentation du réseau de bus et une journée sans voiture. La municipalité s'appuie également sur les NTIC pour proposer une information pratique et instantanée aux habitants, car « la moitié de la mobilité, c'est de l'information ! ».



TÉMOIGNAGES

YANNICK SCANFF, CONSEILLER MUNICIPAL, PILOTE DU COMITÉ DE SUIVI DU DISPOSITIF VILLE À 30

« L'argument « ça roule trop vite » a été une bonne entrée en matière pour faire évoluer les règles de circulation et les mentalités des habitants. Nous avons misé sur une communication orientée sur les bénéfices de la réduction de la vitesse et les alternatives à la voiture. Les premières évaluations de la généralisation du 30 km/h permettront de vérifier si la mesure a bénéficié à la pratique de la marche et du vélo, mais on observe déjà un retour de la marche et du vélo dans toute la ville. Les piétons et les cyclistes n'ont pas tardé à s'approprier la voie et même les automobilistes n'hésitent pas à garer leur voiture plus loin et à marcher un peu. Reste à traiter quelques sections de voie en bord de zone et en périphérie où le 30 km/h n'est pas bien compris. »

RAYMOND ANAT, MEMBRE DU COMITÉ CONSULTATIF "VILLE À 30"

« Au début, les automobilistes pensaient que leur voiture n'est pas faite pour rouler à 30, mais la généralisation de la priorité à droite avec le 30 km/h a démenti cette croyance et préparé le terrain. Globalement, les conducteurs comprennent ce choix dès qu'ils se mettent dans la peau des riverains. Le gain de sécurité entre 50 et 30 km/h, voire 20 km/h fait aussi réfléchir. La ville à 30 est une première étape qui, pour nous habitants, mène naturellement à une réflexion sur la réduction de la place de la voiture au profit d'une meilleure qualité de vie. »

SOULITRÉ (72)

La qualité des espaces publics, pour le plaisir de la marche



PORTEUR : Commune (680 hab.)

ACTION : Ville apaisée et vie locale

La commune de Soultré, située à 20 km à l'est du Mans, est une commune jeune et dynamique. En 2015, 65 % de la population a moins de 45 ans et 30 % moins de 20 ans. Le village compte 2 écoles, 15 entreprises et/ou commerces. L'équipe municipale mise sur la réduction de la vitesse automobile, l'accessibilité et l'embellissement du bourg pour favoriser le développement équilibré et maîtrisé du territoire communal et conserver son caractère rural.

La commune de Soultré est traversée par deux départementales empruntées par 900 véhicules/jour. Dès 1998, une réflexion a été engagée pour maîtriser la vitesse excessive des véhicules automobiles et le trafic routier dans le bourg. Cette réflexion au long cours s'est appuyée sur différentes études préalables, (Approche Environnementale de l'Urbanisme (AEU), diagnostic réalisé par le CAUE 72, étude sur l'accessibilité des bâtiments publics et élaboration du Plan de mise en accessibilité de la voirie, enfouissement et le renouvellement des réseaux) et des engagements, notamment la charte EcoQuartier. L'ensemble de ces leviers et outils réglementaires se traduit aujourd'hui par une mise en zone 30 du bourg et par des aménagements qualitatifs des espaces publics et des espaces verts.

Des aménagements urbains en faveur du développement des modes actifs

La Grande Rue a été entièrement requalifiée pour répondre au manque de sécurité des piétons, avec notamment l'implantation de plateaux surélevés tous les 65 mètres et une emprise des voiries départementales réduite à 5,50 m de largeur et à 4,00 m pour les écluses. Les trottoirs ont été agrandis et des bancs sont disponibles tous les 150 mètres. L'aménagement et l'embellissement des abords de différents espaces publics participent également au caractère plus urbain du centre bourg et relient de façon cohérente les deux places principales. La place de l'église est devenue le lieu de rencontre du village et est désormais sans voiture.

Des espaces publics revisités et réinvestis par les habitants

Au-delà des aménagements, les initiatives citoyennes sont largement facilitées par l'équipe municipale et participent à la réappropriation de l'espace public par les habitants. La conception et la réalisation des espaces verts ont été confiées aux jeunes en formation de BAC PRO Aménagements Paysagers. Depuis le printemps 2010, la gestion du jardin communal a été confiée à une vingtaine d'enfants de la commune, encadrée par certains élus du conseil municipal et par les aînés

qui donnent volontiers des plants de légumes et de fleurs. 9 petits jardins ont ainsi été créés.

Depuis 2015, les habitants profitent de la venue hebdomadaire d'un marché nocturne facilitée par la gratuité de l'usage des terrasses pour les commerçants. Enfin, une boîte à livres, fabriquée à partir d'une armoire réfrigérée relookée, est installée aux abords de la salle des fêtes et permet aux habitants de donner et d'emprunter des livres gratuitement.



TÉMOIGNAGES



YAN LEGAL, INGENIEUR-URBANISTE CONSULTANT

« L'expérience de Soultré illustre bien les mutations vécues aujourd'hui dans le monde rural. Elle conforte les travaux de Valérie Jousseume, géographe à l'université de Nantes qui constate une redistribution de la population dans l'espace, un retour vers des comportements qui étaient hier caractéristiques de la campagne : se nourrir soi-même avec un potager et des poules, faire du compost, etc. Du coup, les campagnes ont une carte à jouer pour proposer un urbanisme rural qui réponde aux besoins actuels. Mais pour cela, la campagne doit être fière d'être la campagne. Les élus de Soultré ont traité leur bourg comme le plus beau village de France au lieu de recréer de la banlieue. »



Plaquette réalisée avec le soutien du Ministère de l'Intérieur, Délégation à la Sécurité et à la Circulation Routière
Remerciements aux élus de la Haye-Fouassière, de Saint-Avé et de Soultré.

Crédits photos

Éric BARBREL, Maryvonne DEJEAMMES,
Michel JAMONEAU, Michel L'HOUTELLIER

Rédaction

Rue de l'Avenir Grand Ouest
et Ecologie Urbaine & Communication

Création graphique

LOD

Mise en page

L'atelier de l'estuaire