

ÉDITORIAL

L'incivisme, le vrai

Très souvent des amis m'interpellent. Ils sont parmi ceux qui sont les plus bienveillants vis-à-vis de notre association et des idées que nous défendons.

Ils me disent : l'incivilité des gens est insupportable, voyez ces autos sur les trottoirs, ces autos sur les bandes cyclables.

C'est bien, c'est très bien d'être lucide quant à ces dysfonctionnements, ces dégradations de notre cadre de vie. Mais invoquer le manque de civisme est une double erreur.

La première est qu'il est trop rapide de confondre incivisme et pratiques illicites. Que l'on prenne cent automobilistes stationnant sur trottoir, et qu'on les transporte dans une ville où le stationnement sur trottoir est vraiment illicite et on constatera le miracle du changement de l'incivique en citoyen discipliné. Inversement observons ce que deviennent ces Suisses, Suédois, Hollandais, lorsqu'ils viennent dans notre pays. Il leur faut en général peu de temps pour accorder leurs pratiques à celles des « indigènes ».

Dans une population comme dans l'autre il est probable que la proportion des « inciviques » est sensiblement la même.

C'est donc bien « la règle du jeu » qu'il faut établir clairement : le stationnement sur trottoir est-il « interdit mais tendrement toléré » ou est-il « interdit pas toléré » ? Là est la question.

Rappelons par ailleurs que notre pays est plutôt mieux doté que nos voisins en nombre de policiers par habitants...

La seconde erreur est de tomber dans le piège de la culpabilisation des citoyens. Ainsi, ce serait les citoyens, avec leur incivisme, qui seraient responsables de ces situations inacceptables !

De la même façon que ce serait la faute à l'incivisme si les gens n'utilisent pas les vélos, ne prennent pas assez les transports collectifs, utilisent des véhicules polluants, etc. ... Trop simple !

Nous serions de la même façon tous responsables de l'effet de serre alors qu'on attend toujours que nos gouvernants aux différents niveaux favorisent plus énergiquement les transports collectifs et le transport ferroviaire en particulier, qu'ils mettent la pédale douce sur les investissements routiers. Ils utilisent l'arme de la culpabilisation parce qu'ils savent qu'elle est efficace. Hélas !

C'est une arme qui permet d'oublier que les responsables sont... les responsables.

Pour revenir au stationnement sur trottoir et aux autres comportements illicites dans nos villes, faut-il rappeler que faire appliquer la loi est l'obligation la plus élémentaire pour ceux qui sont investis du pouvoir de police.

Se dérober devant ses responsabilités (conquises de haute lutte !) n'est-ce pas là, au fond, le véritable incivisme ? Un incivisme à dénoncer vigoureusement.

Gilbert LIEUTIER, Président

SOMMAIRE

La Place de l'avenir	2
Réflexion à propos de la démarche du Code de la rue	2
Ville 30, ville à vivre	2
Les grandes vitesses	3
Lancement du concours « La rue... On partage ! » Ile-de-France	3
La Haye, capitale de la marche en novembre 2010	4
Faire « la ville des courtes distances » : un préalable à la promotion des modes actifs	7

LA PLACE DE L'AVENIR

Depuis plus de vingt ans, la *Rue de l'avenir* est là pour rappeler que la rue est un lieu de vie, qu'elle n'est pas qu'un simple tuyau où circulent différents usagers.

Il va de soi que cette vocation s'étend aussi aux places, puisqu'elles se trouvent au croisement de rues, mais aussi parce qu'elles peuvent offrir plus de capacité pour rassembler les hommes et les femmes, non plus de façon passive, traverser un lieu, mais active lorsqu'ils ont quelque chose à dire, à partager, à revendiquer. Il ne s'agit plus de traverser un lieu mais de l'occuper.

L'actualité nous a tous interpellés sur le sens de cette occupation. Les citoyens peuvent descendre dans la rue et se réunir sur des places emblématiques où ils sont sûrs de ne pas passer inaperçus.

Ainsi, les rues et les places sont des territoires qui ne restent pas neutres. On peut subir les contraintes de la vie en société ou d'un pouvoir en place. On peut aussi s'indigner et refuser comme l'ont fait les fondateurs de *Rue de l'avenir* en 1987 en dénonçant la place hégémonique de la voiture en ville.

Aujourd'hui, le combat paraît gagné mais ne nous y trompons pas. Les villes sont encore malades de la périurbanisation et dans ces lieux qui ressemblent à des villes et qui n'en sont pas, où les vitesses restent excessives, où le sentiment d'insécurité pousse les parents à conduire leurs enfants à l'école en voiture, il reste encore beaucoup à faire.

Jacques HENNEBERT

RÉFLEXION À PROPOS DE LA DÉMARCHÉ DU CODE DE LA RUE

Il y a un an (le 31 mars 2010) plusieurs associations signaient une déclaration manifestant leur inquiétude à propos de la démarche du Code de la rue.

Elles demandaient, d'une part l'officialisation dans un décret des avancées produites par le COTECH, d'autre part la mise en œuvre par l'État des actions de communication indispensables à la pleine efficacité de ces nouvelles dispositions du Code de la route.

Les avancées dont la concrétisation était espérée concernaient pour l'essentiel la définition et la protection des trottoirs ou cheminements piétons.

En novembre 2010, puis en décembre suivant, deux décrets ont officialisé, le premier la priorité du piéton manifestant l'intention de traverser la chaussée, l'autre la possibilité pour les villes qui le désirent d'instaurer la possibilité de tourner à droite aux feux rouges pour les cyclistes.

Sans le niveau de communication adapté on peut se demander de quelle avancée véritable vont bénéficier les piétons.

Plus globalement on voit bien que, hormis le décret de novembre 2010, les décrets ont conduit à donner aux gestionnaires des villes des outils supplémentaires, des possibilités d'exploiter la ville autrement.

Mais il s'agit bien de possibilités non assorties d'obligations.

Le décret qui conduirait à attaquer le stationnement illicite, en particulier sur les trottoirs ou les cheminements piétons, semble être durablement bloqué. Ce décret tant espéré préciserait la nécessité de garantir une largeur minimale de 1,40 mètre pour tout cheminement affecté aux piétons. Il renforcerait enfin l'efficacité de la lutte contre le stationnement illicite puisque celui-ci serait dans de nombreux cas reclassé de la classe 2 d'infraction à la classe 4 (de stationnement gênant à stationnement dangereux).

Il semble donc bien que le refus des responsables locaux d'appliquer la loi telle qu'elle existe depuis de très nombreuses années trouve son écho, son relais, sa caution, au plus haut niveau de l'État.

Cette non-application de la loi est grave, scandaleuse.

Dans ces conditions est-il encore pertinent de multiplier ou d'affiner l'arsenal réglementaire, « d'empiler les lois », s'il n'y a pas la volonté de les faire appliquer ?

Gilbert LIEUTIER

VILLE 30, VILLE À VIVRE

Le concept de ville 30 a été présenté par la FUB en octobre 2009 lors du Congrès du Club des villes et territoires cyclables de La Rochelle, puis deux journées d'études « **Ville à 30, Ville à Vivre** » organisées par *Rue de l'avenir* ont eu lieu à **Montreuil le 19 mai 2010** puis en partenariat avec la FUB et *Voirie pour tous* à **Arles le 2 décembre 2010**. Déjà mis en place par plusieurs villes, « la ville à 30 » est sur l'agenda politique de nombreuses collectivités locales et est le thème de la campagne citoyenne lancée le 4 mai lors d'une conférence de presse organisée par *Rue de l'avenir* avec la FUB et *France Auto Partage* en lien avec Clément Rossignol citoyen et élu de Bègles et de la CUB qui a été à l'initiative de la démarche. Cette campagne prendra la forme d'une diffusion de logo à mettre sur son véhicule et d'un appel à signature d'un Manifeste. Une synthèse de ce document est présentée ci-après :

« La ville n'a pas pour objectif premier de faciliter la circulation automobile mais de créer des liens

sociaux, des échanges commerciaux ou culturels dans un environnement accessible à tous : vélos, piétons avec poussette, PMR, roller etc. La modération de la vitesse est donc un outil pour rendre la ville à ses habitants et usagers. Mais pourquoi 30 km/h ?

La perte de seulement quelques secondes par kilomètre parcouru, négligeable à l'échelle d'un parcours total, est largement compensée par une meilleure anticipation des « obstacles » c'est-à-dire, les piétons, diminuant ainsi les accidents, et baissant la gravité de ceux-ci lorsqu'ils surviennent. La limitation à 50 km/h doit donc devenir l'exception, réservée à des axes de transit.

Des avancées dans les textes... à dynamiser sur le terrain

Les premiers textes dits du « Code de la rue » vont dans le sens de la ville apaisée : ils établissent le principe de prudence, créent la zone de rencontre (20 km/h, priorité piétons) et facilitent la traversée des piétons et la circulation des cyclistes (doubles sens cyclables obligatoires dans les zones apaisées et possibilité de tourne-à-droite aux feux tricolores). Il apparaît essentiel que les responsables s'emparent de ce « Code de la rue » et le mettent en œuvre tout en faisant connaître et respecter les règles.

Ville 30, tous acteurs

Par cet appel, nous engageons chaque conducteur responsable à commencer par nous-mêmes, signataires à exercer sa liberté de modérer les vitesses :

- en roulant de manière apaisée partout où la vie locale est présente,
- en affichant son engagement à l'aide de l'auto-collant « **Ville 30, ville à vivre** » disponible sur le site www.ville30.org qui comprend par ailleurs de nombreux renseignements sur les villes 30.

Logo à apposer sur les véhicules



Premiers signataires : La FUB, *La Rue de l'Avenir*, *France Auto Partage*, le Club des Villes et Territoires Cyclables.

LES GRANDES VITESSES

Les grandes vitesses sont de retour. C'est sorti aux infos, chiffres à l'appui. Et puis on est passé rapidement à autre chose. Certes, tout n'est pas perdu, il y aura mille radars de plus, mais sur le fond, on n'aura pas avancé.

Il fut un temps où les pouvoirs publics revenaient régulièrement sur le sujet et il a été prouvé que les résultats s'amélioraient. Sur les autoroutes ou dans la rue, on compte les morts et les blessés. Ceux qui aiment les chiffres apportaient la preuve, mais on sentait aussi des comportements différents.

Aujourd'hui, on montre les dégâts provoqués par l'alcool à la sortie d'une boîte de nuit, ce qui est nécessaire, mais on occulte le reste.

Il y a autant et même certainement plus de danger sur la route avec des vitesses trop élevées. Dans nos rues, bien qu'il s'agisse de vitesses inférieures et même lorsqu'il n'y a pas de morts ni de blessés, il peut exister un sentiment d'insécurité qui est lourd de conséquences (accompagnement des enfants, etc.).

Mais c'est un sujet qui fâche. On désigne plus volontiers comme responsable d'accident la pluie ou l'état de la chaussée que les conducteurs de véhicules motorisés.

Que faire ? Il n'y a pas de recette miracle qui règle un problème lié à notre comportement lorsque nous conduisons, alors que mille pensées nous traversent l'esprit. Il n'y a que le travail incessant de communication. Il faut dire et redire l'enjeu, le peu à gagner à rouler vite, le gros à perdre si l'on ne relève pas le pied. Un enjeu qui doit être formulé pour qu'il imprègne notre esprit, et répété puisqu'on a toujours de bonnes raisons d'être pressés.

Mais on aurait tort de ne mettre en cause que les conducteurs. Les pouvoirs publics ont interdit la publicité qui valorise la vitesse mais ils laissent les constructeurs libres. Ils mettent des engins motorisés puissants et rapides entre les mains de monsieur-tout-le-monde.

Aurons-nous un candidat à la Présidence de la République qui osera s'attaquer à ce tabou ?

J. H.

EN ILE-DE-FRANCE

LA RUE... ON PARTAGE!

Le Concours « **La rue... on partage !** », a été lancé en septembre 2010. Il a été organisé par l'association *Rue de l'Avenir*, en collaboration avec l'association **Vivacités Ile-de-France**, et en partenariat avec, en particulier, les conseils généraux de l'Essonne, du Val-de-Marne, de la Seine-Saint-Denis, la ville de Paris et avec la région Ile-de-France.

À destination des conseils de quartier, des associations locales, des élèves des collèges ou lycées ou encore des conseils municipaux de jeunes en Ile-de-France, l'enjeu de cette initiative est de faire émerger et aboutir des initiatives collectives en matière d'aménagements urbains (cheminements piétons, aménagement d'une zone 30, zones de rencontres, rues du mercredi, redécouverte d'une place, création d'un jardin partagé en milieu urbain...) et d'actions d'éducation à l'environnement urbain (animations pédagogiques, balades urbaines...).

Cette initiative a été l'occasion de faire connaître l'association sur la région et de nouer un partenariat avec des acteurs variés (Fédérations de parents d'élèves, d'éducation populaire, conseils municipaux de jeunes, CLEMI, Institut d'Aménagement et d'Urbanisme, Association des Maires d'Ile-de-France, FUBICY, Droit du Piéton, Mobile en Ville...).

LA HAYE, CAPITALE DE LA MARCHÉ EN NOVEMBRE 2010

Un événement important dans la sphère des « modes actifs » a eu lieu à La Haye, aux Pays-Bas, en novembre 2010 : plusieurs conférences internationales ont été regroupées.

- Walk21 pour sa onzième conférence annuelle.
- ICTCT (International Cooperation on Theories and Concepts in Traffic Safety) pour ses vingt troisièmes journées d'études.
- Deux autres programmes consacrés à la marche, ceux de l'OCDE et de COST (programme de l'Union Européenne), dont les participants ont été accueillis par Walk21 et ICTCT.

La ville de La Haye et le ministère néerlandais des transports accueillait l'événement qui avait pour thème : « Remettre les collectivités sur leurs pieds » (Getting Communities back on their Feet).

Près de cinq cents adeptes de la marche, ont pu échanger pendant trois jours, assister à environ 150 présentations (ateliers, plénières, posters) et participer à des « walk-shops » (visites d'aménagements de sites dans la ville et à l'extérieur). Les contributions étaient rattachées à plusieurs thèmes : sécurité de la marche et du séjour dans l'espace public, aspects économiques de la marche (investissements/retombées), cohabitation entre cyclistes et marcheurs et aspects incitatifs de la qualité environnementale.

Walk21 est une association internationale d'origine anglaise qui prend sa source dans la mobilisation londonienne en faveur de la marche. Avec le « London Walking Forum », Londres est une des villes les plus actives en Europe pour la promotion de la marche. Les conférences Walk21 sont ouvertes à toutes les catégories de marcheurs, militants associatifs, professionnels et universitaires. Ces congrès annuels sont un rassemblement important en termes de constitution de réseaux associatifs ou professionnels.

ICTCT est une association internationale qui regroupe essentiellement des professionnels de la sécurité routière, en majorité ingénieurs et psychosociologues. Les réflexions menées par ICTCT, il y a quatre ans, sont à l'origine du lancement d'un groupe de travail COST dédié à la marche.

Le programme COST (European Cooperation in Science and Technology - www.cost.eu) est une des

premières actions de recherche mises en place par la Communauté Européenne. Il est basé sur le volontariat de chercheurs qui souhaitent travailler avec des collègues européens pour confronter leurs points de vue. Des groupes se sont constitués dans des domaines très différents, tels que la biomédecine, les nanosciences, l'agriculture... Il y a actuellement un groupe COST qui termine ses travaux sur le thème « La gestion du sol pour soutenir la dynamique urbaine » et qui étudie notamment les problèmes liés à l'étalement urbain.

Le groupe COST ayant pour thème « Les besoins qualitatifs des piétons » (PQN) réunissait les chercheurs de 20 pays européens et avait pour objet d'étudier :

- les besoins fonctionnels objectifs,
- les besoins perçus par les piétons,
- la prospective dans une perspective de développement durable.

Le rapport final du groupe a été rédigé fin 2010 et une synthèse a été distribuée aux participants de la conférence de La Haye.

Ce document est très riche et s'appuie sur un travail préliminaire concernant les données relatives à la marche, nécessaires tant à l'étude qu'à la conception et à la mise en place de politiques piétonnes. Les données, relevant de domaines nombreux et divers, ne sont généralement pas disponibles. Les quelques données existantes, de plus, sont réunies selon des standards différents, ce qui rend les comparaisons impossibles. Un des objectifs de cette réflexion préliminaire était de définir le type de données, d'indicateurs et de méthodes pour les constituer, concernant à la fois la marche et l'espace public. Ce travail est fondateur de nouvelles approches de la marche.

Le groupe OCDE était bien représenté. Il semble que son objectif consistait plutôt à faire un état de l'art des mesures prises en faveur des piétons. Toutefois les conclusions et synthèses des travaux n'étaient pas disponibles fin 2010. Elles seront publiées en 2011.

Anne FAURE

En 2008, la conférence Walk21 a eu lieu à Barcelone, ville très accueillante pour les piétons grâce à ses « ramblas ». Le souci de qualité dans le traitement de l'espace public est une des caractéristiques de Barcelone. Les aménagements récents ont repris le thème de la rambla dans le Barrio Chino et dans le quartier de Poble Nou, deux quartiers restructurés.



*La fameuse **avenue Diagonale**, dessinée par H. Cerda, auteur du plan d'urbanisme de Barcelone à l'époque où Haussmann transformait Paris, a été prolongée vers les nouveaux quartiers. Le profil en travers de l'avenue prolongée accueille une vaste esplanade pour les piétons, les vélos et les rollers, une voie de tramway engazonnée et une voie pour les voitures de part et d'autre du terre-plein.*



*La **Rambla del Raval** dans le Barrio Chino est un exemple d'intégration d'une œuvre d'art à l'occasion de la restructuration d'un quartier. L'aménagement, très simple, est rehaussé par une sculpture de Bottero qui a été installée sur la rambla nouvellement créée.*



Poble Nou, ancien quartier ouvrier, a été réaménagé et desservi par les transports collectifs. Une des rues a été retraitée au bénéfice de la vie de quartier : réduction de la chaussée à une voie et élargissement très significatif de l'espace piétons.

Un des carrefours de la même rue, traité sous forme de giratoire, a été aménagé en square. Les espaces publics de ce quartier sont très animés. Le quartier a aussi été doté d'un système pneumatique de collecte des ordures. Cet outil est gourmand en électricité mais réduit le bruit et les nuisances ; il est bien adapté aux rues étroites.



FAIRE « LA VILLE DES COURTES DISTANCES » : UN PRÉALABLE À LA PROMOTION DES MODES ACTIFS

La ville est un système complexe où tout événement est cause ou conséquence d'un mécanisme relevant d'un autre domaine. Si les dispositions du Code de la Rue sont une avancée juridique très importante en termes de facilitation de l'usage des modes actifs, on sait que la qualité urbaine, les données climatiques, la sécurité des déplacements et bien d'autres facteurs ont une influence sur les comportements des marcheurs et des cyclistes. On oublie parfois que les interventions sur l'espace public et sur la réglementation ne suffisent pas à changer les usages si le problème n'a pas été appréhendé à d'autres échelles territoriales, notamment à celle de l'agglomération.

Pour créer les conditions favorables aux reports de modes de déplacement, il est nécessaire d'organiser la répartition des différentes activités humaines dans l'espace urbain de telle sorte que les distances soient acceptables à pied ou à vélo. Dans cette perspective, à l'occasion de l'élaboration du Schéma Directeur d'Amsterdam en 1991, des chercheurs néerlandais ont mis au point le concept de la « ville compacte ». Des chercheurs allemands ont ensuite développé et précisé le concept en créant celui de la « ville compacte dans une agglomération polycentrique » qu'on appelle aussi la « ville polycentrique », la « ville archipel » ou « la ville des courtes distances ».

Les principales caractéristiques de ce modèle de ville consistent à :

- faire évoluer le réseau des transports collectifs vers un schéma maillé (pénétrantes et roades),
- organiser la structure urbaine en s'appuyant sur le schéma des transports collectifs et non pas sur le réseau routier,
- créer des pôles urbains là où les transports collectifs sont performants, par exemple aux interconnexions entre radiales et roades,
- favoriser l'équipement de ces pôles en écoles, commerces, équipements administratifs...
- implanter de façon relativement dense l'habitat autour de ces centres,
- organiser la mixité sociale et fonctionnelle (présence de logement social, d'équipements et d'activités) dans ces pôles,
- ménager entre les pôles urbains des espaces verts importants et de grande taille, parcs, jardins...

Les avantages de ce type de forme urbaine sont nombreux. C'est un moyen de lutter contre l'étalement urbain et d'économiser le sol. Il consiste à gérer la croissance urbaine à partir de noyaux où la relative densité permet à chacun de profiter des équipements de proximité sans utiliser des moyens motorisés. C'est donc une incitation aux modes actifs avec tous les avantages qu'on leur connaît sur la santé, l'environnement et les économies d'énergie. C'est aussi un dispositif qui favorise la vie de quartier et le commerce de proximité.

Par ailleurs, cette rationalisation des réseaux techniques (route, fluides, électricité...) conduit à des économies financières de mise en œuvre et de maintenance. Le regroupement de l'urbanisation, par exemple diminue le coût de l'assainissement et du transport scolaire. Il permet d'organiser les transports collectifs de façon plus rentable, donc plus rapide à mettre en place. Les transporteurs, en effet, préfèrent desservir des quartiers plutôt denses et évitent les secteurs pavillonnaires où les voyageurs sont plus rares. Les transports collectifs étant complémentaires de la marche à pied, ce schéma est doublement favorable aux piétons.

En Europe, où l'urbanisation est ancienne et déjà structurée, ce modèle est l'image vers laquelle il faut tendre, l'organisation que l'on recherche, en sachant que le temps est nécessaire pour faire évoluer la forme de la ville.

La ville de Chambéry, décidément en avance dans de nombreux domaines, a mené une politique foncière et immobilière consistant à acheter des terrains et des biens immobiliers disponibles à proximité immédiate des écoles. L'objectif consistait à regrouper des équipements collectifs et administratifs et à éviter les fermetures de commerces. Ces secteurs, destinés à être des pôles de quartiers, sont attractifs pour les cyclistes et les marcheurs.

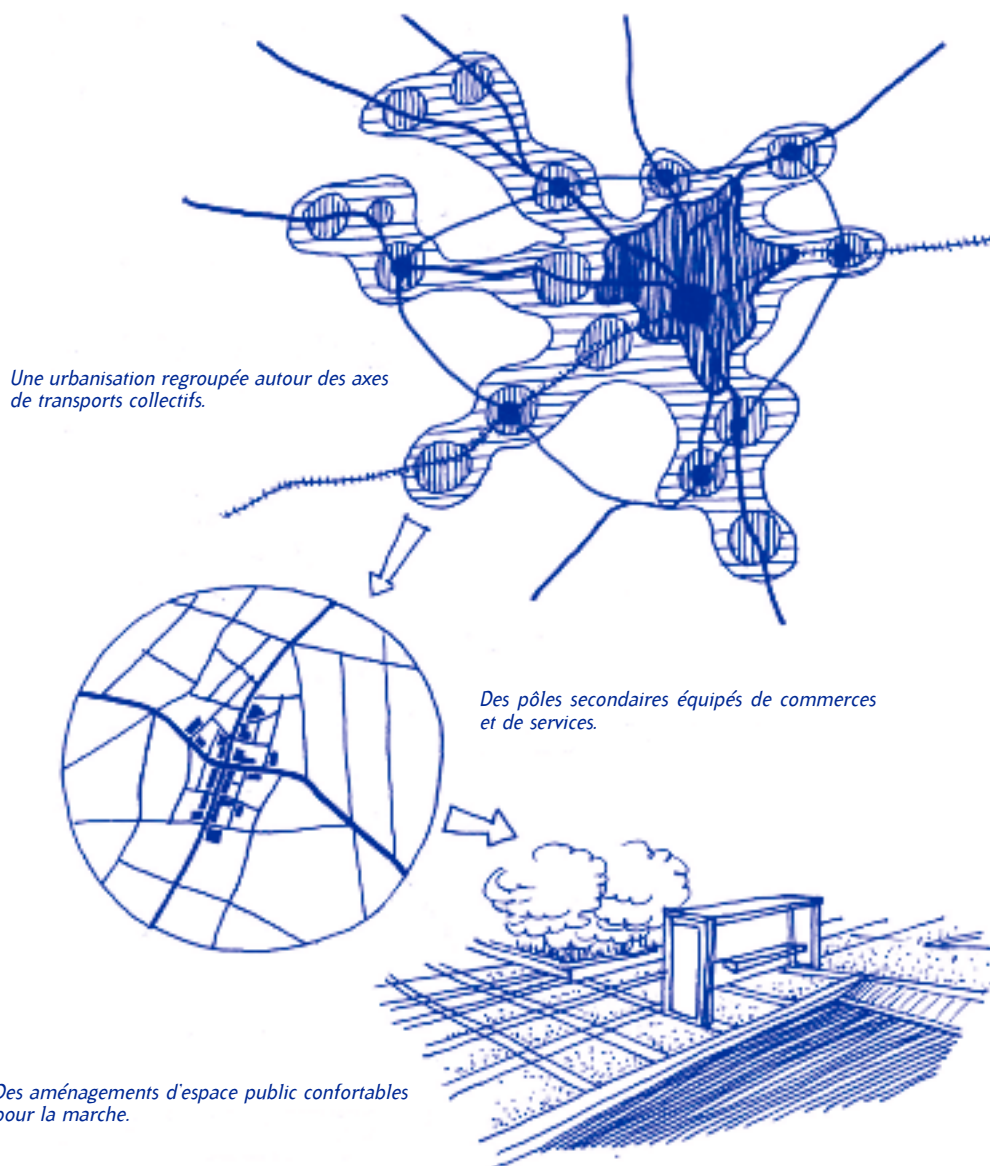
Parallèlement à ces réflexions, de nouvelles formes architecturales, souvent appelées « architecture intermédiaire », font l'objet de recherches et d'expérimentations. Il s'agit de donner aux habitants des logements peu consommateurs de sol et proches de la nature. On peut citer, parmi les formes expérimentées, des petits immeubles collectifs bas donnant à chacun une grande terrasse ou un jardin, des maisons individuelles en bande, sur des parcelles relativement petites, mais étudiées pour

éviter le bruit et assurer l'intimité de chaque famille.

Le modèle de la ville polycentrique a été pris en compte dans les documents des instances européennes en 1999 (European Spatial Development

Program - Postdam : « Policentric Urban Network »), intégré dans les recommandations EMAS de 2001 et dans la Charte de Leipzig, document européen de référence sur la ville.

A. F.



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