

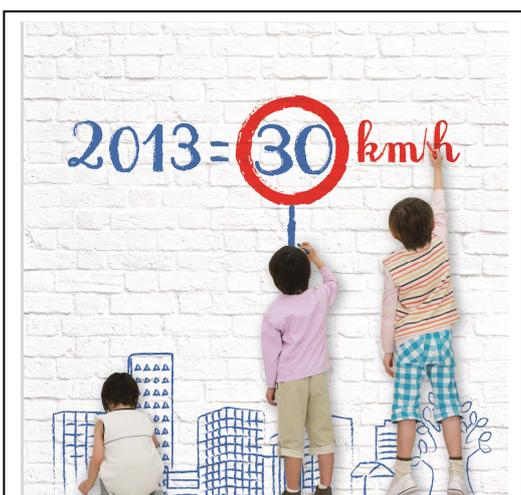
RUE DE L'AVENIR

LE BULLETIN - NUMERO N° 31 - JUIN 2013

L'AUTRE EXCEPTION FRANCAISE...

En début d'année la nouvelle tombait, terrifiante : les amendes pour stationnement illicite allaient être portées de 17 à 35 euros. Cette nouvelle était accompagnée d'une indication : les ressources ainsi produites serviraient à financer le projet de Grand Paris. On pouvait déjà noter l'étrangeté d'une telle annonce. Que se passerait-il par exemple pour le Grand Paris si les ressources escomptées s'avéraient insuffisantes, voire nulles? On pouvait noter également son caractère maladroit dans la mesure où elle accréditait l'idée que les amendes étaient avant tout le moyen de « racketter » les automobilistes, une « pompe à fric » comme disent certains !

Evidemment on a vu monter au créneau le lobby des automobilistes et le lobby plus informel des habitués du comptoir du Café du Commerce. Les interviews à la radio ou dans la presse écrite n'ont pas manqué. Ils n'ont pas manqué de reprendre au bond la maladresse évoquée précédemment quant à la finalité des amendes. De plus, ces groupes « oublient » toujours que les amendes ne ciblent pas « tous » les automobilistes mais uniquement les automobilistes coupables de comportements illicites. Différence importante !



SOMMAIRE

LES NOUVELLES P.2

LE DOSSIER :
LA RENCONTRE DE RENNES P.4

LES BONNES PRATIQUES :
LA SUISSE A L'HONNEUR P.6

LA TRIBUNE P.8

Cet « événement » a mis de plus en lumière le comportement de certains médias et journalistes. Rapporteurs tranquilles et sans état d'âme de ces réactions, ils se sont faits les porteurs d'une pensée unique qui, comme toutes les pensées uniques, est surtout mystificatrice. Pour des journalistes qui citent la pratique de l'investigation comme la marque de leur éthique, on aurait pu espérer que certains s'y emploient. Ils auraient alors « découvert » que dans l'ensemble des pays qui nous entourent, de la Scandinavie à l'Italie, les amendes pour stationnement illicite sont toutes supérieures, voire largement supérieures, à 35 euros. Et ils auraient pu s'en faire l'écho.

Simultanément, ils auraient pu préciser que ces pays, considérés comme démocratiques, comptent sur leur territoire les villes les plus estimables en termes de déplacement, d'efficacité, d'économie, de qualité de l'air, de santé, et d'image. Il était possible aussi de préciser que cette situation dans un pays comme l'Allemagne n'avait porté atteinte ni à la santé de l'industrie automobile nationale ni au moral des automobilistes.

Il semble bien que depuis les responsables de notre pays aient renoncé à la revalorisation pourtant nécessaire de ces amendes pour stationnement illicite. Cela s'ajoute à d'autres blocages institutionnels des évolutions nécessaires. Notre pays, qui est en retard sur bien des points, ne semble décidément pas capable de prendre toutes les mesures nécessaires pour réagir. Il semble s'accommoder des mauvaises conditions de réalisations des mobilités urbaines, de la poursuite du développement déplorable de nos villes dans la logique du « tout auto », des pollutions excessives néfastes pour la santé et se traduisant par des sanctions financières de la part de l'Europe. Heureusement certaines villes de notre pays, et en nombre de plus en plus grand, ont entrepris des démarches visant l'objectif d'une « ville à vivre ». C'est dans cette perspective que Rue de l'Avenir poursuivra son travail.

Gilbert LIEUTIER

RUE DE
L'AVENIR

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

L'ÉVÈNEMENT : LA CONFÉRENCE DE PRESSE DE LANCEMENT DE L'INITIATIVE EUROPÉENNE



L'initiative européenne « 30 km / h : redonnons vie à nos villes » a été lancée en France par la conférence de presse du 8 février 2013 qui a eu lieu à la Maison du Vélo à Paris. En effet, de nombreuses associations ont rejoint Rue de l'Avenir pour soutenir ce projet. L'objectif est de recueillir un million de signatures dans au moins sept pays européens.

Le collectif des associations signataires regroupe : la Rue de l'Avenir, la FUB, la FNAUT, les Droits du Piéton, France-Autopartage, l'UNAF, la FCPE, la PEEP et France Nature Environnement.

Une vingtaine de représentants de la presse nationale a participé à cette conférence et a relayé l'évènement dans les colonnes des grands médias. Certains ont accordé une place importante au contenu rédactionnel, comme le « Parisien » avec la une et une double page intérieure. Par ailleurs, la presse régionale et les radios ont rapporté l'évènement et interviewé les responsables des associations qui supportent l'initiative ; les blogs des grands médias ont proposé à leurs lecteurs des dossiers sur le thème de la ville à 30. Débats, articles et entretiens ont porté sur les avantages et inconvénients de la limitation de la vitesse en ville et les incidences sur la sécurité, sur la santé, sur l'économie, sur l'environnement... Il a été rappelé que dans les centres des grandes villes, la vitesse réelle est bien inférieure à 30 km/heure (moins de 20 km/h à Paris).

Lors de la conférence, les questions de la presse ont principalement porté sur les incidences sur l'environnement. La documentation scientifique fait apparaître que la limitation de vitesse à 30km/h est particulièrement utile en matière de sécurité des déplacements, de réduction du bruit et d'amélioration de l'ambiance urbaine et est moins significative en termes de réduction des gaz à effet de serre.

Le collectif formé à cette occasion a souhaité rester en contact et des réunions sont prévues pour encadrer la suite de la campagne. La pétition a recueilli actuellement plus de 24 500 signatures, ce qui est encourageant, mais encore loin du compte

Le succès de cette conférence de presse et les nombreuses retombées médiatiques qui ont suivi doivent beaucoup au travail important réalisé par la Rue de l'Avenir pour la préparation de l'évènement : mise en réseau des associations partenaires, rédaction d'un argumentaire, organisation matérielle, etc.

SIGNONS POUR L'INITIATIVE EUROPEENNE **30kmh.eu**

On trouvera, sur le site de Rue de l'Avenir, l'argumentaire figurant dans le dossier de presse, la revue de presse et l'ensemble des supports visuels, affiches, fiche papier pour signatures, destinés à être utilisés pour la diffusion (www.ruedelavenir.com).

LA VIE DES REGIONS

Le congrès annuel de France Nature Environnement a eu lieu cette année à Clermont-Ferrand, les 4 et 5 avril. Les correspondants locaux de la région Rhône-Alpes y ont représenté Rue de l'Avenir. Un stand nous a été octroyé, où plus de 20 signatures ont été recueillies pour la pétition ICE.

On peut voir sur la photo ci-dessous, Serge FABBRO, correspondant local, qui présente l'association Rue de l'Avenir et l'initiative européenne à la Ministre de l'environnement Delphine BATHO en visite sur le stand.



Pour la première fois lors des congrès FNE, des débats ont été consacrés à la mobilité, appuyés sur un sondage qui révèle que les Français prennent conscience du vrai coût d'usage de l'automobile, souvent sous-estimé jusqu'ici.

Au Forum des quartiers en mouvement qui a eu lieu samedi 6 avril à Saint-Chamond, Gilbert LIEUTIER est intervenu dans un atelier concernant le Code de la Rue et la Ville à 30. Une quinzaine de signatures ont été recueillies pour l'ICE.

Lors de la journée « Voirie pour tous », Denis Moreau est intervenu sur «La démarche Ville 30 », à Lyon le 9 avril 2013.

La journée de Rennes « Espace public, espace à vivre » a été un succès. On trouvera un compte-rendu sur le site et la synthèse des interventions dans le dossier de ce bulletin. Une autre journée est à l'étude pour 2014 et pourrait avoir lieu à Nantes.



EN ILE-DE-FRANCE

« Un réseau francilien pour des villes à vivre »

Dans le cadre du programme financé par la Région Ile de France et lancé en 2012, deux types d'actions sont menées par la Rue de l'Avenir.

Un comité de liaison régional « Code de la Rue » a été constitué en partenariat avec les services de l'Etat, de la Région, des départements franciliens, des villes pilotes et du milieu associatif. Son objectif est de devenir un centre de ressources et de formation sur les modes actifs de déplacement et de partage d'un espace public apaisé.

Deux réunions ont permis de recenser différentes bonnes pratiques :

- le 23 novembre 2012 à l'IAU,
- le 1^{er} mars 2013 à Créteil.

Deux sessions de formation ont été organisées :

- Pour une ville à vivre, la réduction des déplacements individuels motorisés, les 5 avril et 24 mai à l'IAU,
- le code de la rue et la sécurité des élèves le 7 juin 2013, à Paris.

Une visite des aménagements en faveur des modes actifs de la ville de Sceaux aura lieu le 12 juin.

Sécurité des déplacements scolaires

Un travail de diagnostic approfondi a été mené dans le quartier Falguière – Pasteur (15^e arrondissement de Paris) concernant les trajets scolaires.

Ce travail a été présenté à la fin de l'année 2012 aux parents d'élèves et lors de la première session du réseau francilien pour des villes à vivre en fin d'année 2012. Il sera valorisé en 2013.

AU NIVEAU NATIONAL

Les débats lors de l'assemblée générale du 9 mars 2013 ont insisté sur le déficit de communication autour des thématiques de la vitesse et du partage de l'espace. C'est pourquoi l'effort d'information et de formation sera au centre des actions de la Rue de l'Avenir en 2013. Une réflexion sur les outils et les moyens de cette pédagogie sera menée en 2013.

La nécessité de mettre en synergie les différents acteurs associatifs qui poursuivent des objectifs analogues à ceux de la Rue de l'Avenir est aussi une priorité. La poursuite de la campagne en faveur de l'initiative européenne sur l'adoption du 30km / heure en ville constitue l'occasion de mettre en réseau divers partenaires.

L'effort de communication concernant l'initiative européenne «30km/h : Redonnons vie à nos villes » fait partie des priorités. Une rencontre avec des parlementaires européens aura lieu à Strasbourg.

Les finances de Rue de l'Avenir sont revenues à l'équilibre, après une période difficile due aux dépenses engagées pour le concours « La rue on partage ! ». Toutefois, la réduction du montant des aides dont l'association bénéficie est préoccupante. Une recherche de sponsors sera engagée, ainsi qu'un indispensable élargissement des adhésions.

Le bureau a été renouvelé lors de l'AG. (Voir en dernière page sa composition). Le rapport d'activités 2012 ainsi que le compte-rendu de l'AG sont accessibles sur le site de l'association.

Le groupe de réflexion « Ville à vivre » poursuit sa réflexion avec l'objectif de produire un document dans le courant de l'année 2013.

DANS LA PRESSE

Les double-sens cyclables confirmés.

A Saint-Avoid (jugement du TA du 3/10/2012) et au Petit Quevilly (jugement du TA du 10/1/2013), les municipalités, qui ne voulaient pas appliquer le Code de la Rue concernant les double-sens cyclables, ont perdu devant les tribunaux.

Les recours ont été déposés par des riverains et les associations Saintavélo et Sabine.

C'est une jurisprudence utile à tous.

ESPACE PUBLIC, ESPACE A VIVRE

La rencontre de Rennes - 13 et 14 mars 2013

Grosse affluence, le 14 mars dernier, à l'Hôtel de Rennes Métropole, pour assister à la rencontre organisée par Rue de l'Avenir sur le thème « Espace public, espace à vivre » : tout au long de cette journée, quelque 150 personnes ont suivi avec un vif intérêt des débats sur les atouts de la « ville à 30 ».

La ville de Rennes et Rennes Métropole, qui avaient apporté un soutien actif à la manifestation, avaient délégué les élus et techniciens en charge de ces questions. Pour certains participants, élus, chercheurs, ingénieurs, etc., venus de toute la France mais aussi de Suisse, la manifestation avait en fait débuté dès la veille. Des parcours d'observation sur le territoire rennais - les uns pour les piétons, les autres pour les cyclistes - leur avaient en effet été proposés par les associations locales partenaires de cette Rencontre - le Collectif Handicap 35, Espace piéton et Rayons d'action - et par la FUB. Ce fut une bonne entrée en matière pour les débats du lendemain, structurés autour de trois temps forts : « *l'espace public, un bien commun* » ; « *osons la ville à 30* » et « *transports en commun, marche et usage du vélo* ».

Chargé d'ouvrir la rencontre, Frédéric Bourcier, l'adjoint au maire de Rennes, est entré dans le vif du sujet en précisant les multiples enjeux que ces questions englobent pour une ville telle que Rennes. L'enjeu primordial consiste à assurer une bonne accessibilité des habitants à l'ensemble des services. Condition sine qua non : il faut un territoire suffisamment compact. « *Dans une ville idéale, tous les lieux pour apprendre, les lieux pour se cultiver, faire du sport, s'informer, etc. - se trouve à moins de 20 mn.* ». Mais cela nécessite aussi la mise en œuvre de politiques de déplacements volontaristes, favoriser les modes actifs. Autre enjeu majeur : la qualité de l'espace public. « *Il doit être sûr, beau et convivial* » Frédéric Bourcier n'a pas caché que l'objectif de Rennes est de réduire de 20 % la circulation automobile d'ici 2020. « *Nous comptons sur cette rencontre pour que vous nous aidiez à réaliser ce rêve,* » a-t-il conclu.

Un défi que Gilbert Lieutier, « grand prêtre » de la ville à vivre - une théorie qu'il met en pratique en France et en Italie depuis des années - a laissé le soin aux intervenants suivants de relever.



Photos I. Appia

Il a préféré rappeler un principe de réalité rarement évoqué dans ce genre de réunion et pourtant essentiel : le rôle de la police. Pour que la ville soit ce lieu de mixité, de vie et d'échanges que nous souhaitons tous, a-t-il expliqué, il ne suffit pas de l'organiser et d'établir des règles. Encore faut-il que celles-ci soient respectées. Dans le cas contraire, les efforts risquent fort d'être réduits à néant.

« Il faut donc accepter de parler des tâches de la police ! Car à ne pas assurer correctement ces missions de contrôle, on donne un très mauvais signal aux usagers... Aucune ville ne peut fonctionner correctement sans une police efficace. Ne l'oublions pas. »

La toute nouvelle présidente de Rue de l'Avenir, Anne Faure, avait plutôt choisi d'évoquer la ville à laquelle elle aspire, une ville dont rêvent les enfants. Mais, a-t-elle précisé, cette ville qui correspond en fait aux besoins de la société tout entière, n'est concevable que si elle offre un espace public de grande qualité, un espace public capable d'assumer correctement son rôle de lien entre tous les usages et les usagers.

Reste que l'espace public est un bien rare : pour élargir les trottoirs, réserver des placettes pour permettre aux enfants de jouer et des espaces végétalisés pour que les aînés puissent s'asseoir sur des bancs, il faut presque toujours récupérer une partie des espaces hier confisqués par les voitures.

Mais pour Gilles Blanchard, du CETE de l'Ouest, « *aménager, c'est faire des choix.* » Chaque acte de conception amène à arbitrer entre des intérêts divergents.

Il a présenté trois exemples de réaménagements réalisés dans des villages de l'Ouest selon le concept « ville à 30 ». Chacun d'eux a dûment gagné en sécurité, en convivialité, vitalité et dynamisme économique.

La vraie difficulté à inverser la logique, ce n'est sans doute ni dans les centres villes ni dans les villages qu'on s'y heurte le plus durement ; c'est dans les périphéries urbaines, là où vivent aujourd'hui quelque quinze millions de Français et demain, bien plus encore. Bruno Le Corre, chargé de mission de l'Agence Urbanisme Développement Intercommunal de l'agglomération rennaise, a rappelé à juste titre que dans ces zones-là, 85 % des déplacements se font encore en voitures individuelles.

Alain Rouiller, vice-président de Rue de l'Avenir Suisse, a dressé un rapide état des lieux des réalisations hors de nos frontières : alors que dans l'hexagone, bien des villes n'en sont encore qu'à envisager la mise en place de quelques zones 30 aux abords des écoles, en Allemagne, on en est déjà à la troisième génération. Concrètement, cela signifie que la majorité des grandes villes allemandes ayant adopté ce principe depuis une vingtaine d'années - à l'instar de Berlin où la règle du 30 km/h est de mise sur 80 % de la voirie - et que ce qui est en jeu aujourd'hui en matière de nouveaux aménagements, ce sont les zone 20.



Ainsi, à Fribourg-en-Brisgau, la ville pionnière du 30, bien que les axes principaux aient été maintenus à 50 km/h, le 30 km/h est de rigueur partout la nuit, cela au nom de la lutte contre le bruit (Directive européenne n° 49). Berlin a repris ce dispositif en décrétant la limitation à 30 km/h la nuit sur quelque 160 voies, afin de respecter le sommeil des habitants. Autre exemple, celui de la Belgique, où la mise en zone 30 est désormais une obligation autour de toutes les écoles. Ou encore celui de l'Italie où, pour maîtriser les flux automobiles, des centaines de centres urbains ont adopté de principe de la ZTL (zone à trafic limité).

Mais, bien sûr, ce sont les Pays-Bas qui, dans ce registre, remportent le trophée.

« *Ce sont les premiers de la classe* », a insisté Alain Rouiller. Et celui-ci de vanter le judicieux et efficace système adopté par le pouvoir néerlandais pour encourager les communes à se lancer dans l'aménagement de zones 30 : « *Pour chaque kilomètre réalisé, le pouvoir verse à la commune une subvention de 22 000 €. Si bien qu'aujourd'hui 80 % des voiries urbaines sont à 30.* »

Alain Rouiller ne pouvait pas ignorer la Suisse. Il a notamment montré un petit film stupéfiant réalisé à Köniz : sur un secteur aménagé en zone 30, on voit les piétons traverser en tous points une double chaussée - qui laisse passer 20 000 véhicules/jour - sans marquer de temps d'arrêt ! L'aménagement, autour d'une large bande centrale, est assez explicite pour que, spontanément, les automobilistes ralentissent et laissent la priorité aux piétons !

A Angers : « *La ville à 30, c'est un peu technique, beaucoup politique et passionnément culturel,* » a reconnu Vincent Dulong, tout en précisant qu'adopter ce concept, cela impose de changer de paradigme, d'avoir un vrai savoir-faire et aussi d'être capable de tenir l'objectif sur la durée. Mais le jeu en vaut la chandelle. Les premiers résultats sont très positifs puisque, selon les relevés vitesse effectués, sur 65 rues « traitées », 49 ont enregistré des baisses sensibles (- 5,6 km/h). Ces zones 30 sont aujourd'hui perçues comme plus sûres par les habitants d'Angers qui, loin de les rejeter, les jugent « légitimes ».

D'ici 2020-2025, Rennes aura les trois-quarts de sa voirie en zone de circulation apaisée. C'est un engagement de l'équipe municipale que Pascale Loget, élue rennaise déléguée aux espaces publics et au Code de la Rue, a répété à plusieurs reprises au cours de la rencontre. Actuellement, un quart de la voirie est en zone de circulation apaisée, pour l'essentiel en centre-ville. Autant dire que le plus dur reste à faire car il va s'agir de s'attaquer à des quartiers moins denses.

La table ronde a montré qu'une ville apaisée a plus de chance qu'une autre de se développer. animateur de la discussion, Frédéric Heran, économiste et chercheur, n'a pas hésité à revenir sur les « bons élèves allemands » en citant le cas de Berlin, Hambourg et tant d'autres villes qui, outre-Rhin, ont apaisé leur trafic depuis une vingtaine d'années « *On ne peut pas dire que ces villes soient en déclin !* ». Pour Guy Jouhier, conseiller général, qui a conclu la journée « *reconnaissons que si l'objectif est clair, l'usage ne suit pas toujours. Le basculement culturel reste à venir...* » Bref, le chantier est loin d'être terminé.

Lire l'article d'Arlette CHABROL sur le site de Rue de l'Avenir.



LA SUISSE A L'HONNEUR

ENTRETIEN AVEC ALAIN ROUILLER rue-avenir.ch

Conseiller en mobilité de l'ATE (Association Transport et Environnement) pendant 30 ans, Alain Rouiller est une figure bien connue des participants à nos travaux. C'est même lui, en tant que fondateur de « Rue de l'Avenir » Suisse en 1981, qui a permis que nous puissions utiliser le même patronyme.

En de multiples occasions depuis la naissance de Rue de l'Avenir France, Alain nous a fait bénéficier de son expérience et des avancées de la Suisse en matière de modération de la circulation.

AF : Vous avez passionné l'auditoire à Rennes en faisant le point sur le 30km/h en ville en Europe.

AR : *Le niveau d'avancement n'est pas égal mais il semble qu'il y ait un début de consensus. Le modèle Bernois (30 - 50 km/h) est une spécialité suisse qui a fait ses preuves et qui s'est bien exporté.*

AF : Il semble que les échanges au niveau européen soient particulièrement fructueux.

AR : *En effet, les « zones de rencontre » initiées par la Suisse, par exemple, doivent beaucoup à ce que la ville de Chambéry, qui s'était elle-même imprégnée des actions menées aux Pays-Bas, avait mis en place il y a 30 ans.*

Le Code de la Rue, qui a donné lieu en France aux décrets de 2008 et 2010, s'est inspiré des dispositions réglementaires mises en place par la Belgique.

AF : Parlez-nous du réseau francophone que vous avez aussi créé.

AR : *Le réseau RUES est un groupe informel d'experts, réunissant plusieurs associations, organisations et institutions publiques de l'espace francophone qui s'occupent de modération de la circulation. A ce titre, nous avons défendu et diffusé les zones de rencontre dans l'Europe francophone.*

AF : La Suisse a toujours été pionnière en matière de sécurité des enfants.

AR : *Avec l'ATE, nous avons contribué au développement du PEDIBUS en Suisse romande, où il existe aujourd'hui plus de 250 lignes, puis du VELOBUS. Nous sommes intervenus auprès de nombreux établissements au titre de conseil.*

AF : Vous êtes en retraite depuis le 31 mai 2012...

AR : *C'est une retraite active ; je continue à travailler pour « Rue de l'Avenir » Suisse, à animer le réseau RUES et à entretenir les synergies entre les deux associations cousines, en France et en Suisse.*

DES PLANS DE DEPLACEMENT POUR LES ECOLES... AUSSI ! Revoir la place de l'enfant : une priorité (29^e journée Rue de l'Avenir Suisse)

Le programme de la journée était très dense, et a été mené tambour battant dans la bonne humeur et sous un soleil particulièrement agréable. Le point de départ était à l'arrière de la gare de Nyon, sur la nouvelle zone de rencontre. Il s'agit en fait d'une place où loge une roulotte, qui offre repas et boissons d'avril à octobre. Le lieu est agrémenté de nombreux points d'attache pour vélo, d'une station de vélos en libre-service, de places de stationnement pour les personnes handicapées... et d'une piste cyclable à double sens.

La matinée était dévolue à la visite d'établissements de la ville impliqués dans la mobilité scolaire, deux collèges, et une école primaire. Sur chaque site, nous avons été reçus par les directeurs et directrices très accueillants et très au fait de la mobilité scolaire. D'ailleurs, cela a été l'occasion d'échanger librement avec ces personnes et de poser quelques questions.



Globalement, ma surprise a surtout été de découvrir que les élus et personnels des écoles sont très actifs sur la question des déplacements scolaires en Suisse !

Parmi les personnes impliquées dans les questions de mobilité scolaire, il y a même eu un policier nyonnais. Celui-ci est resté toute la journée. Il s'occupe des questions de "patrouilleurs" sur la ville; Il forme et accompagne les enfants une partie de l'année, ils sont deux pour la ville de Nyon (18 735 hab).

Il faut savoir qu'un patrouilleur peut être un enfant, ou un adulte. Si c'est un enfant, il n'est jamais seul. Son rôle est de faire traverser les autres enfants sur les parcours repérés auparavant par le policier.

L'intérêt pour les enfants est d'être chargé d'une tâche de haute importance, il est reconnu par ses camarades, il joue un rôle, à la fois au sein de l'école, de la société, et vis à vis des adultes.

Les différentes présentations, qui ont eu lieu pendant la journée, nous montrent que l'enfant a une perception spécifique de la rue. A Paris, 220 000 habitants ont moins de 10 ans.

Le travail sur la mobilité des enfants dans la ville nécessite d'avoir aussi le point de vue des enfants. Ce que je relève des différentes expériences relatées lors de cette journée, c'est que l'enfant doit être au cœur des réflexions. Non seulement il doit être interrogé, mais aussi impliqué dans les actions de sensibilisation, d'information.



Concernant la démarche, il s'agit de mettre l'enfant au cœur du projet, y compris dans l'exécution, gestion, entretien et contrôle de l'espace, à travers trois champs d'action : sensibiliser, sécuriser et inviter à changer ses habitudes. La ville de Nyon recommande de "répéter, encore et encore, et surtout être exemplaire". A Bruxelles, le plan de mobilité scolaire est remis en chantier chaque année. Quelques bonnes idées/ bonnes pratiques relevées parmi beaucoup d'autres :

- Mettre en place des patrouilleurs (enfants et/ou adultes) pour aider à traverser mais aussi à informer parents et enfants aux abords de l'école ; travailler avec la police qui explique la rue.
- Travailler avec des professionnels pour réaliser des questionnaires, un pour les parents, un pour les enfants : recenser les chemins des enfants, les chemins informels, les déplacements vers la piscine ou le stade, faire indiquer aux enfants les lieux de jeux, de danger, ce qui permet d'identifier où on peut améliorer la qualité, ajouter une carte au questionnaire.
- Réaliser un petit plan piéton : communication et valorisation du travail effectué avec les enfants, plan, texte, distribué à la rentrée.
- Rédiger des documents à l'attention des parents de type charte les envoyer par courrier pour les informer des questions qui se posent, de la réflexion en cours ; afficher l'information concernant une démarche "PDES" en cours devant l'école
- Travailler sur la visibilité : journée visibilité : comment être visible sur la route à Bruxelles ; regarder la ville à 1,20m de hauteur, parcours avec les enfants à Bâle.
- Distribuer du matériel ludique pour rappeler les quelques règles de sécurité sur le chemin de l'école...

Extraits du rapport de Raphaëlle BERGEROT

**SIGNONS POUR
L'INITIATIVE
30kmh.eu**



LE MOT DE JACQUES HENNEBERT



Indignez-vous !

LE NOUVEAU BUREAU DE LA 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

Stephan Hessel n'est plus là pour le dire, mais le message est passé.

Déjà, en 1987, une poignée de citoyens s'était indignée de la montée en puissance du lobby automobile et ne s'était pas contentée de râler ou de se lamenter. Il fallait agir. Rue de l'avenir est née de cette indignation.

Des progrès ont été réalisés, c'est indéniable. Le plus médiatique d'entre eux est peut-être le Décret du 30 Juillet 2008, formulant l'obligation pour le plus fort de respect et de prudence vis-à-vis du plus faible. Mais nous devons rester mobilisés, car la liste des incivilités est longue.

Indignez-vous de cette voiture qui stationne sur un trottoir, même si le conducteur vous dit qu'il n'en a pas pour très longtemps. Cet homme-là a préféré gêner ou mettre en danger la vie d'un piéton plutôt que de gêner la circulation motorisée.

Indignez-vous des vitesses excessives, car elles génèrent toujours les mêmes nuisances, l'insécurité, le bruit et la pollution. Il existe des solutions techniques à mettre en œuvre et la police municipale doit apporter sa contribution. La vitesse n'est pas une fatalité, il n'y a que des mauvaises habitudes et, heureusement, changer d'habitudes est toujours possible.

Indignez-vous lorsque les cheminements piétons sont inconfortables ou discontinus. Les élus doivent être informés et les techniciens doivent intervenir au plus tôt.

Indignez-vous si le trottoir est trop étroit, encombré ou inexistant, nécessitant soit des travaux d'aménagement, soit une priorité piétons comme la mise en zone de rencontre.

Indignez-vous si la ville est laide et écrivez un poème chaque jour.

Jacques HENNEBERT

