

RUE DE L'AVENIR

LE BULLETIN - NUMERO 33 BIS - JUIN 2014

ELECTIONS MUNICIPALES 2014 : Quelles leçons à tirer ?



Entrée de ZTL à Turin

SOMMAIRE

Les nouvelles p.2

Le dossier :
Modération du trafic en
Europe :
les ZTL en question p.4

Les bonnes pratiques :
La place des Emmurés
à Rouen p.6
Le Plan d'Action
Mobilités Actives p.7

La tribune p.8

Les résultats des élections municipales de Mars 2014 ont été commentés par la presse locale et nationale comme il se doit. Je n'entrerai pas dans le débat politique, ce n'est pas le rôle de notre association, mais je ne cacherai pas ma déception, quant à la baisse de participation des électeurs.

Le taux d'abstentionnistes est passé de 34 % à plus de 36 % en 2014. Les causes de cette baisse sont probablement multiples et je serais mal venu de l'attribuer aux électeurs plutôt qu'aux candidats et à leurs programmes.

Je ne vais donc pas me lamenter sur ces résultats, mais je voudrais me tourner vers les hommes et les femmes, jeunes ou moins jeunes qui vivent en ville, pour leur dire que nous ne sommes pas condamnés au mal-être ni à la nostalgie d'une ville qui autrefois était plus sûre, moins polluée et moins bruyante.

La vie urbaine peut être plus sûre et plus agréable à vivre, nous en avons fait notre devise et nous continuons à militer pour que cela devienne une réalité. Certes, le cœur des villes est moins touché par ce désenchantement. Ce sont les quartiers suburbains qui le sont. Ils se sont développés rapidement face à des besoins urgents car c'est là où les loyers sont plus abordables pour les foyers les plus modestes.

Mais les exemples ne manquent pas pour montrer qu'il s'agit surtout d'une volonté de la part des élus tout autant que de celle des citoyens. Je fais donc appel à ces citoyens pour qu'ils prennent leurs affaires en main.

Les élections ont eu lieu, le temps est venu de participer à la vie locale. Les opportunités existent : conseils de quartier et comités de Parents d'élèves, participation aux réflexions, aux analyses et aux décisions. Mais peut-être faut-il commencer par parler avec ses voisins. La ville nous rassemble, profitons-en.

L'expérience a prouvé qu'il faut aussi compter sur les enfants. Ils ont des choses à nous dire et c'est eux qui plus tard prendront les choses en main. Sans oublier bien sûr de faire la fête. C'est l'occasion de se réunir, de se rencontrer, de se connaître.

Alors bonne chance à tous et laissez votre imaginaire prendre les commandes !

Jacques HENNEBERT



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

Ville 30 – La campagne des élections municipales a relancé la communication sur le thème de la Ville30. Un collectif, animé par Rue de l'Avenir, a produit une plaquette « La ville à 30 km/h ... ça marche ! », qui a été largement diffusée par les membres des différentes associations signataires auprès des candidats aux élections municipales.

La conférence de presse du 14 février a réuni un petit nombre de journalistes, qui ont toutefois très bien relayé le message « ville à 30 » dans les journaux locaux, notamment dans l'est de la France et auprès des radios : interview sur France Inter un dimanche midi par exemple.

PAMA : une rencontre avec le cabinet du ministre délégué aux transports a eu lieu le 13 janvier dans l'esprit de faire le bilan des commissions du Plan d'Action Mobilités Actives et de préparer le Comité de Pilotage qui a eu lieu le 5 mars (voir pages 7 et 8).

Le Réseau RUES, auquel participent Denis MOREAU et Anne FAURE, a visité les nouveaux aménagements de Liège et les zones 30 de Maastricht, les 22 et 23/5.

L'association « 20's plenty for us » (30 c'est assez pour nous) a tenu son congrès à Londres 18 février. Anne FAURE y participait pour évaluer les possibilités d'organiser une visite de site en 2015, notamment à Bristol, ville phare du moment pour le 30 en ville.

L'assemblée générale du 5/4/2014

Rue de l'avenir a tenu, au premier semestre 2014 :
- un Conseil d'Administration le 25 janvier,
- deux Bureaux le 14 mars et le 14 mai,
- l'Assemblée Générale annuelle, le 5 avril, avec la participation d'une trentaine de personnes.
Le programme diffusé dans le bulletin précédent a été voté ainsi que les comptes 2013 et le budget prévisionnel 2014. Les documents relatifs à l'assemblée générale seront disponibles sur le site. (Voir en dernière page la composition du bureau).

LA VIE DES REGIONS

Rhône-Alpes

La délégation locale Rhône-Alpes se joint à l'association « Pignon sur Rue », pour organiser un cycle de formations portant sur le Code de la Rue.

Première session le 24 mai de 14 à 17 h : genèse, historique, actualités Le code de la rue n'est pas le code de la route : sur une route, on roule et sur une rue, on cohabite !

Deuxième session le 21 juin après-midi. Formation gratuite sous réserve d'adhésion à l'association (5€). Pour plus d'informations et pour l'inscription formation.codedelarue@pignonsurrue.org

Ile-de-France

Le comité de liaison régional « Code de la Rue » poursuit ses activités.

Dans ce cadre, une formation a été organisée, sur le thème « **Espace public et mobilité : quels enjeux pour les enfants et les jeunes** », le 6/6 à la Maison des Acteurs du Paris Durable

Lors d'une **visite de site organisée avec la ville de Nanterre, le 16 juin**, les participants ont pu voir comment, dans un territoire lacéré par les grandes infrastructures, il était possible de mettre en place une politique et des équipements favorables au vélo.

Journée du 4/4/2014 : La modération du trafic en Europe (Voir dossier pages 4 et 5).

Bien que des avancées significatives aient été mises en place, notamment à travers le « code de la rue », nous avons encore beaucoup à apprendre de nos voisins non seulement en matière de trafic, mais aussi de bruit et de qualité urbaine. Les diaporamas présentés lors de cette journée sont sur le site de RUE DE L'AVENIR.

Le salon INTERTICE, Journée sécurité routière du CRDP de Versailles, a eu lieu le 13/2/2014 à la Défense. Rue de l'Avenir a tenu un stand où de très nombreux écoliers ont dialogué avec l'équipe de Rue de l'Avenir qui avait préparé un support pédagogique.

VISITE FRANCO-SUISSE A TURIN



Photo AF

Organisé par les deux associations Rue de L'Avenir Suisse et France, les 27 et 28 mars, la visite à Turin, ville de la FIAT, avait pour thème principal la Zone à Trafic Limité.

Nous avons beaucoup appris du pragmatisme et de la compétence technique des services en matière de gestion du trafic de la zone centrale : définition des plages horaires significatives pour réduire la fréquentation, contrôle électronique des plaques, organisation du stationnement, etc.

Nous avons particulièrement apprécié l'accueil chaleureux et la maîtrise du français de nos hôtes. Un document de quatre pages est en cours de rédaction.

L'AGENDA

- Rue de l'Avenir est invitée à participer aux journées :
- PROVELO, à Lausanne le 2 juin, qui traitera des relations entre piétons et cyclistes ;
 - Une Voirie Pour Tous, à Brest le 5 juin, pour parler de la voirie adaptée aux aînés ;
 - Aux journées « Management de la Mobilité », organisées par le GART et l'ADEME les 17 et 18 juin à Chambéry.

Anne FAURE présentera les travaux et la position de Rue de l'Avenir à ces différentes journées.

Les journées annuelles RUE DE L'AVENIR auront lieu,

**les 16 et 17 octobre 2014
à NANTES**

organisées avec le soutien de Nantes Métropole sur le thème :

**TISSER LA VILLE ENTRE
CENTRE ET PERIPHERIE**

FINANCEMENT DE RUE DE L'AVENIR : TOUS CONCERNES !

En 2009, l'association dépendait à près de 80 % des subventions accordées par l'Etat. Depuis, avec le Concours « La rue...On partage ! », sur les années 2010/2011, puis avec les rencontres de Bordeaux (2011) et de Rennes (2013), un meilleur équilibre s'est instauré en particulier entre la part de l'Etat et celle des collectivités territoriales (Région Île-de-France, Conseils généraux du Val de Marne et de Seine-Saint-Denis, Mairie de Paris et Communautés de communes, etc.).

Par ailleurs, les ressources propres ont progressé avec les frais d'inscription aux rencontres et surtout les adhésions, qui ont rapporté 1000 euros en 2009 et près de 5000 euros en 2013 (avec toutefois environ 15 % d'adhésions croisées). Actuellement (2013), la répartition est la suivante : Etat 45%, Collectivités territoriales 25%, Ressources propres 30%.

Il est nécessaire de poursuivre cet effort de diversification pour garantir la poursuite des actions dans les années à venir avec :

. un travail du bureau et des correspondants locaux auprès des villes et des intercommunalités, compte tenu du renouvellement des équipes.

. un réflexe « faire adhérer » son réseau, qui ne fait pas partie de la culture des membres de Rue de l'avenir.

. l'aide du CA pour la poursuite des contacts entamés auprès de financeurs privés.

Le rapport financier sera prochainement sur le site.

DANS LA PRESSE

Pollution, cancers et particules fines

« Le Centre International de Recherche sur le Cancer (IARC), une agence spécialisée de l'Organisation mondiale de la santé, a annoncé aujourd'hui qu'elle classifiait la pollution de l'air extérieur comme cancérigène.

Les experts ont conclu (...) qu'il existe des preuves suffisantes pour dire que l'exposition à la pollution de l'air extérieur provoque le cancer du poumon. Ils ont également noté une association positive avec un risque accru de cancer de la vessie. »

Telles sont les conclusions auxquelles sont parvenus les experts, réunis pendant plusieurs jours à Lyon pour analyser des études portant sur des milliers d'hommes et de femmes suivies pendant plusieurs décennies, a précisé le docteur Dana Loomis, lors d'une conférence de presse à Genève. Pour l'instant, les données n'ont pas permis d'établir si un groupe particulier de la société (femmes ou hommes, jeunes ou âgés) était plus vulnérables. Mais « les personnes les plus exposées (à l'air polluée, ndlr) sont les plus vulnérables », a relevé pour sa part le docteur Kurt Straif du IARC. « L'air que nous respirons a été contaminé par un mélange de substances qui provoque le cancer », a-t-il ajouté. ». (Extrait du journal « Le Figaro » du 17/10/2013).

Accessibilité (communiqué de la DMA)

Face au retard accumulé et au constat partagé que l'échéance du 1er janvier 2015 devenait un objectif irréaliste pour de nombreux acteurs publics et privés, le Premier ministre a annoncé l'engagement d'une concertation avec l'ensemble des parties prenantes lors du comité interministériel du handicap du 25 septembre 2013. Présidée par Claire-Lise Champion, sénatrice de l'Essonne et auteure du rapport "Réussir 2015", et animée par Marie Prost-Coletta, déléguée ministérielle à l'accessibilité, cette concertation inédite a réuni pendant trois mois l'ensemble des acteurs. Plus précisément, il a été décidé :

- Le **maintien du droit commun** (échéance du 1^{er} janvier 2015 avec son dispositif de sanctions pénales) et la mise en place d'un **dispositif d'exception**, les Agendas d'Accessibilité Programmée (Ad'AP) qui permettront aux acteurs publics et privés, qui ne seraient pas en conformité avec les règles d'accessibilité au 1^{er} janvier 2015, de s'engager sur un calendrier précis et resserré de travaux d'accessibilité (document suivi par le préfet).

- **L'évolution d'un certain nombre de normes relatives à l'accessibilité** pour tenir davantage compte de la qualité d'usage et permettre à la fois de simplifier et d'actualiser de nombreuses normes et dispositions réglementaires, ainsi que de les compléter pour mieux prendre en compte l'ensemble des formes de handicap.

LA MODERATION DU TRAFIC EN EUROPE : LES ZTL EN QUESTION



Photo Isabelle Jansens

45 participants on profité de l'hospitalité et des très beaux locaux du bureau parisien du Parlement Européen, lors de la rencontre « La modération de la circulation en Europe » organisée par Rue de l'avenir Ile-de-France avec le soutien de la Région et de la Mairie de Paris. Notre association a accueilli des intervenants venus de différents pays d'Europe : Suisse, Belgique, Royaume-Uni...

Les dispositifs de gestion du trafic étaient au centre du débat : zones 30 et zones de rencontre, péage urbain de Londres, Zones à Trafic Limité italiennes et expérimentation à Nantes.

Frédéric HERAN - Maître de conférences à l'Université de Lille 1 - a ouvert la journée en dressant un historique de l'évolution de ce concept, dont les origines sont anciennes. Il a passé en revue les travaux d'ingénieurs « utopistes » qui, de Clarence Perry en 1929, jusqu'à Colin Buchanan en 1963, sans oublier le modèle de Radburn (Clarence Stein 1950), ont imaginé des modes d'organisation urbaine pour vivre « avec la voiture » selon les uns ou plutôt « de vivre malgré la voiture » selon les autres.

Plus proche de nous, le « Woonerf » néerlandais (1978), qui a institué le partage de l'espace entre les différents utilisateurs des zones résidentielles et qui a inspiré les politiques européennes de modération du trafic, a été évoqué.

Alain ROULLER - Vice-président de Rue de l'avenir Suisse - a fait un tour d'horizon des pratiques de nombreuses villes du nord de l'Europe en matière de limitation de vitesse. Parmi les nombreux exemples présentés, on peut retenir l'obligation de rouler à 30 km/h la nuit dans toute la ville de Berlin de façon à réduire les nuisances sonores.

Gilbert LIEUTIER - Vice-président de Rue de l'Avenir - concernant l'approche italienne, a expliqué comment les villes se sont saisies du concept (d'abord développé dans le nord de la péninsule) et l'ont adapté aux réalités locales, en présentant notamment le cas de Turin (voir page suivante).

Anne-Sophie MAURICE - Responsable du service Etudes de circulation et sécurité routière Direction de la circulation Nantes Métropole - a montré comment le modèle de la ZTL a été décliné dans le centre de Nantes à titre expérimental et en a présenté les premières évaluations.

Isabelle JANSSENS - Bruxelles mobilité, Direction de la stratégie - a évoqué la politique d'aménagement de la voirie de la région de Bruxelles. La mise en œuvre d'une catégorisation des voies basée sur l'usage (et non sur le volume de trafic) et donnant lieu à des propositions type d'aménagement en est un des points forts.

Sébastien LOEW - architecte, urbaniste, consultant - a décrit les dispositifs mis en œuvre pour aller vers une ville plus apaisée dans les différents « boroughs » de Londres, qui ont une plus grande autonomie que les arrondissements des grandes villes françaises. Il a présenté les aménagements récents réalisés sur des sites emblématiques comme Exhibition Road.

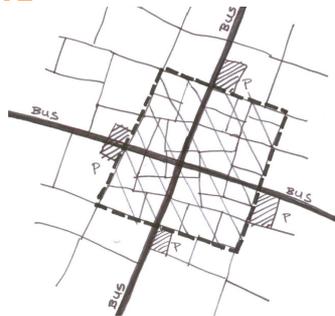
Dominique LEBRUN - coordinateur interministériel pour le développement du vélo - ainsi que **Pierre TOULOUSE son adjoint**, nous ont fait l'amitié de conclure la journée en évoquant les travaux du Plan d'Action pour la Mobilité Active (PAMA).



Photo Isabelle Janssens

Les diaporamas présentés lors de cette journée sont sur le site de RUE DE L'AVENIR.

Qu'est-ce qu'une ZTL

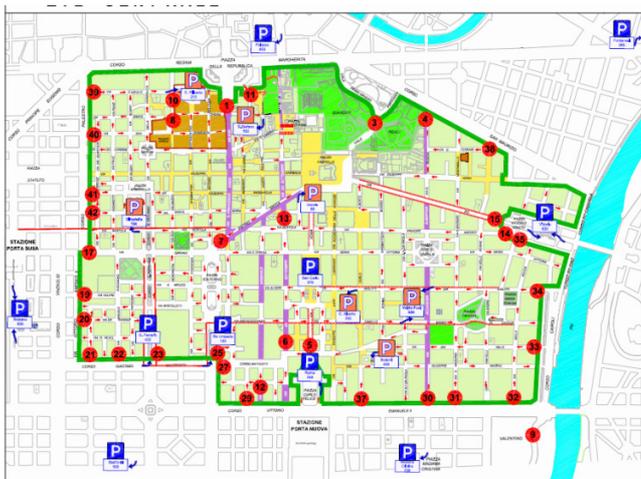


Le principe est d'admettre dans une zone uniquement les véhicules motorisés (autos ou motos) qui sont considérés comme nécessaires, c'est à dire qui contribuent à l'efficacité économique, sociale et environnementale de la zone considérée. C'est ainsi que sont admis les véhicules de police, de sécurité et de santé, les véhicules de transport public, les véhicules de livraisons (selon des horaires strictement définis) et des véhicules autorisés tels que ceux des résidents, de certains artisans, de certaines personnes à mobilité réduite, de ceux accédant à des équipements hôteliers.

Les villes peuvent mettre en œuvre une ZTL unique, généralement dans le centre historique ou plusieurs ZTL contiguës. La ZTL peut être mise en œuvre de manière permanente ou dans des créneaux horaires définis. Elle n'est pas nécessairement assortie d'une limitation de vitesse, mais du fait de l'élimination de tout trafic de transit elle contribue à supprimer les parcours à vitesse élevée.

La ZTL « produit » un usage accru des transports publics. Par ailleurs, la réduction forte du trafic motorisé contribue à une amélioration forte du cadre de vie et de la sécurité « produisant » un usage accru du vélo et un encouragement à la marche. Enfin, la ZTL apporte une priorité effective à l'accessibilité pour les résidents et des facilités pour le stationnement utile, en particulier celui lié aux activités (livraisons).

La ZTL centrale de Turin



Mise en place en 2004, la ZTL centrale de Turin comporte 4 types de secteurs différents :

- . le secteur « ordinaire », fermé au trafic et au stationnement de 7h30 à 10h30,
- . le secteur réservé au transport public, de 7h à 21 h,
- . le secteur historique, fermé au trafic et au stationnement de 7h30 à 10h30 et toute la nuit,
- . une zone verte, totalement fermée au trafic et au stationnement.

Le fait d'interdire le secteur central à l'heure de pointe du matin permet de dissuader les pendulaires et donne à l'ensemble de la zone une ambiance calme, détendue et peu bruyante.

Le contrôle est réalisé à l'aide d'un système basé sur la lecture des plaques d'immatriculation qui sont lues par des caméras situées à chaque entrée de la zone.



La ZTL de Nantes

Actuellement, la ZTL est considérée par la législation française comme inacceptable car elle ne donne pas les mêmes droits à tous les habitants de la ville.

Toutefois, en raison de l'efficacité du dispositif et à titre expérimental, une ZTL a été mise en place dans le centre de Nantes et est en cours d'évaluation.

La ZTL nantaise a apaisé le centre-ville, a créé un lien entre deux aires piétonnes et a permis l'aménagement d'une continuité cyclable nord-sud inter agglomérations.

La réflexion sur une évolution réglementaire permettant d'adopter le dispositif est à l'agenda du PAMA (voir plus loin).



Photos AF

LA PLACE DES EMMURÉES

la renaissance remarquable d'un espace public à Rouen

Jean-Paul CAMBERLIN



Nous sommes à Rouen, place des Emmurées. En 1853, la municipalité décida d'implanter à cet endroit un grand marché aux bestiaux, puis le remplace par un marché couvert. C'est le site d'une communauté de dominicaines installée là en 1263. Elles furent les premières à respecter strictement la clôture. Leur couvent était entouré de hautes murailles, d'où cette appellation.

En 1978, sous le règne du roi Jean (Lecanuet), maire de Rouen, est construit un parking en silo de 278 places, à l'architecture écrasante et au gabarit massif, dans l'esprit pompidolienne « adapter la ville à la voiture ». Il abrite un des principaux marchés de la ville, les mardi matin et samedi.

Cette verrue urbaine cache de belles façades 19^{ème} qui entourent la place. Mais cette place est un maillon essentiel, une porte d'entrée dans un quartier à vocation commerciale d'affaires, un centre administratif. Il est le cœur de la rive gauche de la ville.

En 2012, la municipalité décide la destruction de ce parking, mais pour s'assurer une bonne acceptabilité du projet, met en place un AUP (atelier urbain de proximité) rassemblant les personnes concernées, le conseil de quartier, les commerçants sédentaires et non sédentaires, les riverains ayant des abonnements dans ce parking (à proximité du siège de « la poste » et d'un grand lycée). Toutes ces « forces vives » du quartier s'y sont retrouvées pour concevoir ensemble le cahier des charges du projet. Ainsi bien sûr que l'équipe de maîtrise d'œuvre retenue.

Au début des échanges au sein de cet AUP, la destruction du parking ne pose pas de difficulté, mais émerge la demande d'un parking en sous-sol. Puis au fur et à mesure des échanges (plus de 6 mois), la suppression des 278 places de stationnement gagne, avec en compensation l'amélioration de la ligne de bus riveraine (mise en site propre), la réalisation de P+R en bout de ligne et la mise en « aire piétonne » de la rue d'accès.

S'en suit la procédure habituelle, (concours, dont j'étais membre du jury etc.). La place des Emmurées verra en 2015 la réalisation d'une halle qui pourra servir à la fois pour les marchés mais aussi pour des animations.

L'Atelier Urbain de Proximité doit continuer son travail jusqu'à la fin des travaux. Cette procédure montre combien il faut savoir perdre du temps en concertations, explications, pour une bonne acception d'un grand projet urbain.



Crédit photo : Paris Normandie/ Thibault Rousseau, visuel : HYL-Arnaud-Yver

Des hauts murs des « Emmurées » à une halle, puis une nouvelle halle, en passant par les hauts murs d'un parking, la ville de Rouen comme bien d'autres villes se reconstruit sur la ville.



Photo AF

LE PLAN D'ACTION MOBILITES ACTIVES

**Le comité de pilotage
du 5 mars 2014**

Le PAMA est reconduit

Lors du comité de pilotage du 5 mars 2014, le ministre délégué aux transports a fait le bilan de la concertation qui s'est déroulée lors du deuxième semestre de l'année 2013. Un ensemble de 19 mesures a finalement été proposé aux arbitrages ministériels.

Les travaux du Plan d'action Mobilités actives (PAMA) ont réuni des acteurs de différentes origines (élus, services de l'Etat émanant de plusieurs ministères, associations, acteurs économiques...). Ils étaient organisés en quatre commissions.

A la demande de plusieurs associations, le PAMA devrait reprendre ses travaux en commission et sera jalonné par des comités de pilotage, réunions plénières qui auront lieu deux fois par an.

Les thèmes et le nombre des commissions devraient être redéfinis de façon à éviter la redondance ou l'absence de certaines problématiques.

Bien que certaines dispositions proposées au législateur constituent une avancée importante dans l'esprit du Code de la Rue, de nombreux problèmes demeurent et devront faire l'objet de nouvelles réflexions, comme la très attendue définition du trottoir.

On ne peut que se réjouir de la plus grande liberté donnée aux collectivités, qui pourraient bientôt choisir en toute légalité la vitesse de référence dans leurs centres urbains (ce qui n'est pas actuellement le cas), si toutefois ces mesures sont adoptées.

QUELQUES MESURES PROPOSEES PAR LE PAMA

Développer l'inter modalité TC/modes actifs :

- . réservations en ligne par SNCF, augmentation et meilleure lisibilité des possibilités d'embarquer des vélos ;
- . amélioration des conditions d'accès et de stationnement aux gares.

Partager l'espace public, sécuriser les modes actifs :

- . aggravation des sanctions pour l'occupation par les véhicules motorisés des cheminements piétons et cyclistes ;
- . interdiction d'arrêt ou de stationnement de 5 m en amont d'un passage piéton ;
- . modification du code de la route pour sécuriser juridiquement les démarches de généralisation des vitesses inférieures à 50 km/h, en précisant que les autorités de police fixent la limite de vitesse des véhicules à 50, 30, 20 km/h ou à l'allure au pas, selon les configurations et usages des voies ;
- . rendre possible la signalisation par marquage au sol sur toute la largeur de la chaussée ;
- . généralisation des doubles sens cyclables en l'étendant à l'ensemble des voies limitées à 30 ou moins ;
- . améliorer la sécurité des cyclistes par un meilleur positionnement sur la chaussée.

Valoriser les enjeux économiques liés à la pratique du vélo :

- . expérimenter l'indemnité kilométrique vélo ;
- . structurer les filières de réemploi du vélo.

Prendre en compte les politiques de mobilité active dans l'urbanisme, le logement, et notamment le logement social :

- . rendre obligatoire le stationnement vélo dans parcs auto des immeubles de bureaux ;
- . permettre que les espaces de stationnement vélo puissent être réalisés sous abri clos sur la parcelle.

Développer les itinéraires de loisirs et de tourisme à vélo :

- . développer et promouvoir le tourisme à vélo (financements CPER).

Faire redécouvrir les bienfaits de la marche et du vélo :

- . aides au développement de l'apprentissage du vélo.



LE BUREAU 2014 DE RUE DE L'AVENIR

Présidente d'honneur
ARMELLE POIDEVIN

Président d'honneur
JACQUES HENNEBERT

Présidente
ANNE FAURE

Trésorier
DENIS MOREAU

Secrétaire général
JEAN-PAUL CAMBERLIN

Membres
GILBERT LIEUTIER
RAPHAELLE BERGEROT
CHRISTIAN COLLIN

RUE DE L'AVENIR, LE BULLETIN

Direction de la
publication
Anne FAURE

LA POSITION DE RUE DE L'AVENIR

SUR LES TRAVAUX DU PAMA

Les résultats des travaux du comité technique comportent un certain nombre de points très positifs. Toutefois, ces mesures, qui possèdent une certaine cohérence globale, ne nous semblent pas à la hauteur des enjeux de protection de l'environnement, de santé, de sécurité et de bien-être qui sont attachés à la pratique des modes actifs.

La démarche « Code de la Rue » avait débuté en 2006 pour déboucher sur une première série de mesures en 2008 et une seconde en 2010. Ce processus, lent mais structuré, était plus en phase avec les enjeux que représentent les modes actifs. Le rythme imposé en 2013 aux travaux du PAMA n'a pas permis de mener un travail de fond. Dans l'objectif d'une reprise de la réflexion en 2014, nous formulons quelques propositions.

Une mesure normative sur les vitesses devrait s'intégrer dans une **politique publique partagée**. Cette politique comprend différentes actions visant à obtenir, d'une part, un meilleur équilibre entre les divers modes de déplacement, notamment en régulant le stationnement et l'accès des véhicules motorisés, et, d'autre part, une plus grande qualité des espaces publics. Cette politique pourra faire l'objet, à titre expérimental, d'un **contrat d'objectif**. Le rôle de l'Etat et des collectivités territoriales serait d'accompagner par son expertise sur 5 ans le processus dans les villes volontaires. Cette approche pourrait en particulier concerner les villes petites et moyennes qui ne possèdent pas d'équipes techniques aussi qualifiées que celles qui travaillent dans les grandes villes.

Le sous-groupe « Urbanisme et Logement » a examiné essentiellement la question du logement et n'a pas abordé celle de l'**organisation urbaine**. Au moment où les documents d'urbanisme deviennent de compétence intercommunale, il serait nécessaire que certaines dispositions soient prises, car on sait que c'est l'échelle pertinente pour traiter les déplacements. Il est souhaitable qu'à l'occasion de l'élaboration des documents d'urbanisme, non seulement un volet concernant les modes actifs soit intégré au **diagnostic**, mais que des **objectifs** et des **orientations** figurent dans le Programme d'Aménagement et de Développement Durables.

En matière de **communication**, nous souhaitons que le sous-groupe prévu soit mis en place, qu'il aborde les problèmes de fond touchant à la communication sur les modes actifs, les limitations de vitesse en ville et qu'il prenne en compte les décisions prises en 2008 et 2010, suite à la démarche Code de la Rue, qui ne sont pas connues du public.

Plus généralement, nous souhaitons que les travaux du PAMA fassent une plus large place à la marche, aux interfaces avec les TC et soient représentatifs d'une démarche transversale et d'une approche plus globale du fonctionnement urbain.

Le bureau



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

