



L'apaisement
de la
circulation
en Europe

30 ans d'échanges

et de travail en réseau

La modération de la circulation, ou
apaisement de la circulation, c'est :



réduire la vitesse et le volume du trafic
afin de rendre compatibles la circulation
automobile et la vie locale,



permettre la cohabitation entre
piétons, cyclistes, transports collectifs et voitures
particulières.

Cette note a été rédigée par
Anne FAURE
en 2018 à l'occasion des 30 ans
de l'association Rue de l'Avenir
avec les contributions de

Denis MOREAU,
Francine LOISEAU,
Bernard LANDAU

Elle doit beaucoup aux réflexions
du groupe de travail « Histoire
européenne de la modération de
la circulation » lancé en 2015 par
l'association Rue de l'Avenir France
et en particulier aux apports de
Frédéric HERAN.

Graphiste : Martin LANGINIEUX.
Photos : Anne FAURE
sauf indication contraire.

EN EUROPE, QUELLE VILLE VOULONS-NOUS ?



Ces quelques pages ont pour objet de rendre compte des échanges nombreux entre praticiens, à titre professionnel ou associatif, et chercheurs européens sur le thème de la modération de la circulation au cours des trente dernières années. Elles cherchent à mettre en valeur les apports des réseaux qui se sont constitués et qui ont créé un savoir-faire en matière d'apaisement de l'espace public.

Depuis qu'un consensus s'est établi dans les années 70 sur le fait que la séparation des circulations n'était pas un mode de faire la ville satisfaisant, les Pays-Bas puis d'autres pays européens ont cherché à élaborer des solutions urbaines, conviviales et respectueuses de l'environnement.

La France a bénéficié de ces avancées et, dans une moindre mesure, participé à la constitution d'un corpus et de méthodes.

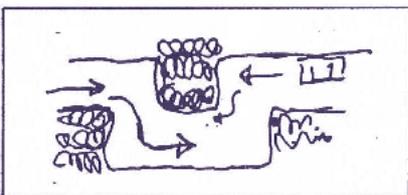
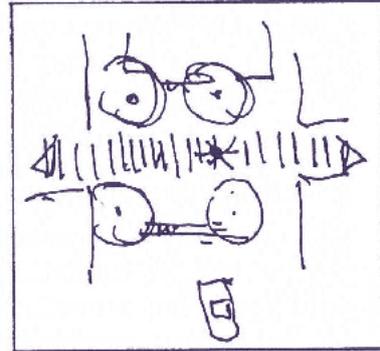
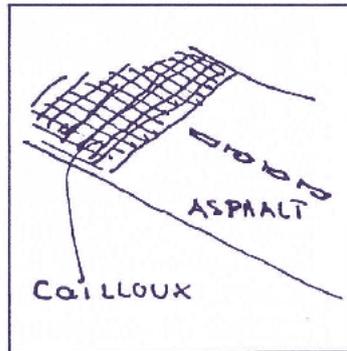
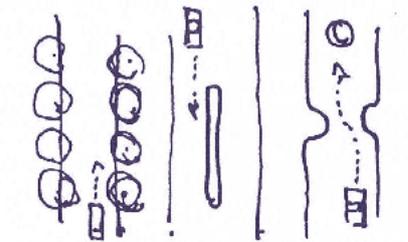
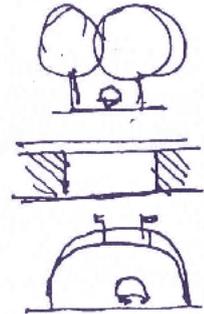
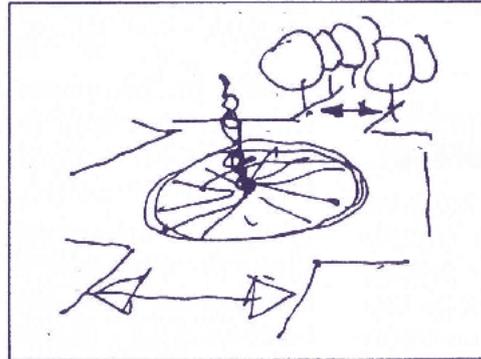
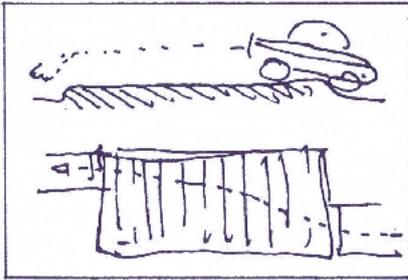
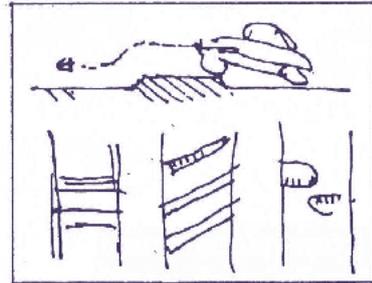
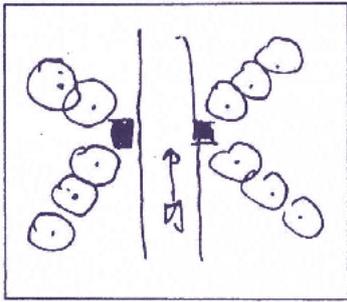
L'espace public est un bien rare. Il n'est pas extensible. Il est, au contraire, menacé, amputé et privatisé; il est soumis à la pression foncière et à la domination des modes motorisés qui recule très lentement.

Nous devons défendre son intégrité et ses qualités et garder en mémoire que la démocratie y est née : agora et forum ont accueilli les actes fondateurs des sociétés de droit.

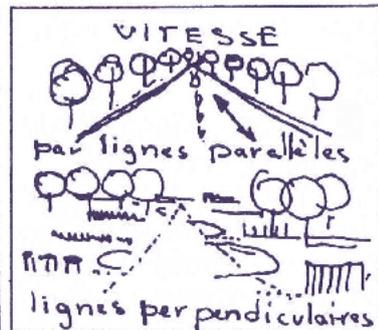
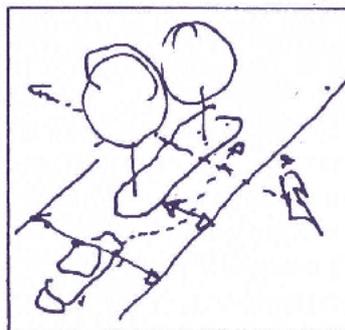
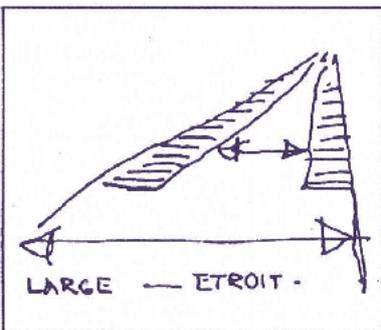
Les réseaux professionnels et de militants ont contribué à esquisser un changement de paradigme. Dans une période de profondes évolutions à la fois sociétales et techniques, les échanges entre praticiens et chercheurs sont plus que jamais nécessaires pour que nos villes et nos villages, liés par une culture commune européenne, soient plus sûrs, plus solidaires et plus agréables à vivre.

Le bureau de Rue de l'Avenir

DES IDEES POUR RALENTIR LE TRAFIC MOTORISE ET CONDUIRE MIEUX



En rase campagne, à l'approche d'un village, ou en traversée d'agglomération, obstacles, rétrécissements, revêtements différents, jeux d'ombre et de lumière, "événements" (places, écoles, bancs, ponts,.....), ronds-points et plantations contribuent à attirer l'attention de l'automobiliste sur l'environnement de la "route" qui devient rue, espace à vivre (esquisses Váhl, sur une idée du Bureau d'Urbanisme Zantvoort, Amsterdam).



LA FIN DES 30 GLORIEUSES ET LE «TOUT VOITURE»



La fin des trente glorieuses

Dans la période qui s'étend environ de 1973 à 1990, la croissance, malgré le premier choc pétrolier reste soutenue avec, néanmoins, rapidement après la fin des 30 glorieuses et de son plein emploi, un accroissement des inégalités (les « nouveaux pauvres ») et une augmentation régulière du chômage.

Depuis la fin de la deuxième guerre mondiale, l'augmentation de la population des villes a été importante et, contrairement aux périodes antérieures, s'est traduite par une forte expansion territoriale. Les distances accrues et l'accès généralisé à la voiture particulière ont favorisé le triomphe de l'ingénierie routière qui a développé un réseau étendu.

Dans certaines villes européennes, les nouveaux urbains habitent des opérations de logement, souvent distantes des centres équipés, qui ont parfois la forme de « grands ensembles » issus de la mise en pratique de la Charte d'Athènes, ou bien celle de lotissements très étendus. Beaucoup de ces habitants sont des captifs de l'automobile.

Dans le même temps, l'espace public des centres historiques s'est atrophié au profit de la circulation et du stationnement. A Paris, comme dans la plupart des grandes villes, beaucoup de rangées d'arbres bordant les percées haussmanniennes ont été coupées pour faire place à la voiture.



Darcy Sévigné Foch © Ville de Dijon



« La voiture, c'est la liberté »

Posséder une voiture est le rêve de beaucoup d'habitants des nouveaux quartiers qui ne disposent pas de transports collectifs. C'est aussi un signe de réussite sociale. Pour les habitants de la ville traditionnelle, où les logements sont encore inconfortables et de petite surface, la voiture individuelle est un prolongement du logement. La possession d'une voiture est vécue comme un moyen populaire de liberté dans tous les pays européens, à l'est comme à l'ouest.

Depuis la fin de la 2^e guerre mondiale, les ingénieurs français ont rapporté des Etats-Unis des modèles de trafic et de conception d'échangeurs qui sont surdimensionnés par rapport à l'échelle du paysage européen. La circulation motorisée est favorisée partout, on « adapte la ville à la voiture »...Toutefois, les accidents se multiplient et la France affiche des résultats en matière de sécurité routière qui sont parmi les plus mauvais en Europe, avec le chiffre de 18 000 morts en 1972.



« La rue n'est pas une route »

On assiste dans les années 1970-1980 à la montée du rejet de l'excès d'automobiles dans la plupart des grandes villes avec des déclencheurs différents en fonction des contextes. Des associations d'habitants, de parents d'élèves, de cyclistes, de piétons se créent pour réclamer, d'une part, une plus grande sécurité, une meilleure qualité de vie, l'accès à l'espace public et, d'autre part, une meilleure desserte en transports collectifs.

On redécouvre dans de nombreuses villes européennes les qualités de la vie urbaine et le rôle de l'espace public. On revendique que les déplacements motorisés ne soient pas les seuls utilisateurs de la ville. En Allemagne, dès les années 60, de vastes zones piétonnes sont planifiées. On met à jour le fait que la sécurité des déplacements en ville n'est pas seulement un problème technique, mais qu'il s'agit de sociologie, de politiques urbaines et de citoyenneté.

LES PAYS PIONNIERS



Des villes du nord de l'Europe inventent la « modération de la circulation »

C'est aux Pays-Bas qu'un mouvement de citoyens est lancé et aboutira pour la première fois sur des mesures réglementaires. Les associations de parents s'insurgent contre le fait que leurs enfants ne peuvent plus jouer dans la rue et ne sont pas en sécurité dans leurs trajets.

La place des enfants dans le quartier De Peijp à Amsterdam fait l'objet de luttes urbaines (1972). Des manifestations à vélo, dès 1965, sont organisées dans l'esprit de la critique de la société de consommation par les « provos ».



DELFT - Woonerf (photo 1988)

La philosophie néerlandaise, basée sur une relecture critique des travaux de l'ingénieur anglais Colin Buchanan, consiste à essayer de concilier trafic automobile, circulation piétonne et cycliste : de la ségrégation à l'intégration des trafics.

À Delft en 1969, Joost Vahl, ingénieur qui a étudié les aménagements réalisés dans des quartiers sociaux anglais et la politique de mobilité danoise, aménage une rue pour que le transit en soit écarté et que le calme revienne. C'est le début du « Woonerf », dont le texte, publié en 1976 en néerlandais et en anglais, fera l'objet d'une large diffusion dans toute l'Europe, accompagné d'un document de communication. Ce dispositif est connu en France sous le nom de « cour urbaine ».

En Allemagne, qui compte de nombreuses zones piétonnes à vocation commerciale, le Woonerf inspire les acteurs professionnels et les citoyens, d'abord en Rhénanie-Westphalie puis dans de nombreux autres länder. Les transports collectifs et le vélo, sont développés au titre d'alternatives à la circulation automobile.



DELFT - nouveau quartier aménagé sur le modèle du Woonerf (photo 1988)

Des programmes de modération de la circulation sont financés à partir du début des années 80. Les projets pilotes concernent, d'une part, les secteurs très denses et les centres historiques des villes, d'autre part, les secteurs urbains peu denses et les traversées de centres des bourgs ruraux.

Le « Verkehrsberuhigung » (ou apaisement du trafic) profite à la reconversion de la Ruhr où se pose la question de la protection de l'environnement. Dans ce secteur, les centres des villes présentaient de très vastes zones piétonnes où les transports collectifs et le vélo n'étaient pas autorisés, pénalisant les usagers.



HENNEF : première opération de rétrécissement de voirie destinée à ralentir la circulation (1972)

En 1985, la vitesse maximum de 30 km/h est recommandée en Allemagne. Cette orientation fait naître de nombreux débats mais se met en place progressivement dans toutes les villes. Les Pays-Bas lanceront par la suite un programme qui permet aux collectivités de bénéficier de subventions en proportion du linéaire de voies limitées à 30km/h. Cette mesure fait des Pays-Bas le leader européen des voies à 30 km /h, mais marque le déclin du Woornarf. La Suisse, en partie germanophone, s'est inspirée des politiques allemandes, pays limitrophe, mais a développé plus tard des outils spécifiques, en particulier les « zones de rencontre ». Son intérêt traditionnel pour la circulation des piétons a constitué une base réglementaire.

En Suisse, la modération de la circulation a été l'objet de normes à partir de 1985. En 2000, 4 normes concernant la conception de la voirie urbaine sont largement inspirées du document allemand similaire.

Le « modèle bernois », considéré comme un standard pour la voirie urbaine, notamment en France, consiste à adopter la limitation de vitesse à 30km /h sur l'ensemble du territoire d'une collectivité, à l'exception des grandes artères qui sont limitées à 50.

Les expérimentations, menées dans les pays pionniers en matière d'aménagement de voirie, sont observées et adoptées, ou réinterprétées, par les autres villes européennes. De la même façon, les carrefours giratoires utilisés fréquemment au Royaume-Uni, ont été exportés en France, aux Pays-Bas puis en Allemagne : soit en carrefours d'entrée de ville, soit sous forme de mini-giratoires en milieu urbain.



La notion de « Shared Spaces » et ses déclinaisons.

Plus tard, la ségrégation des trafics (séparation des circulations par mode) est remise en cause de façon plus radicale au profit d'un espace partagé entre tous les habitants et non pas confisqué par l'automobile. Le partage plus équilibré de l'espace public est jugé indispensable, mais avec des approches différentes selon les pays : absence totale de signalétique pour les uns, règles minimales pour les autres. Expérimenté d'abord aux Pays-Bas par Hans Monderman à Drachten, le concept s'est diffusé en Europe et a fait partie des réalisations qui ont inspiré les « zones de rencontre » qui se développent à partir de 2002.



DRACHTEN aux Pays-Bas : carrefour sans feux ni panneaux de signalisation



Le sud n'est pas en reste et développe des réponses originales

A Barcelone, l'espace public fait l'objet d'une reconquête motivée par d'autres objectifs. Il s'agit essentiellement de magnifier l'image de la ville pour préparer la tenue d'événements internationaux mais aussi de renouer avec la tradition de la pratique piétonne et des ramblas. L'aménagement des espaces publics fait l'objet d'une politique globale : des espaces prestigieux sont réhabilités, des parcs urbains sont créés et le retraitement d'espaces de quartiers est lancé.

La spécificité barcelonaise réside dans la méthode : contrairement à la pratique habituelle, ce sont les architectes qui définissent les principes d'intervention et les ingénieurs qui prennent le relais ensuite.



Barrio de Gracia, quartier populaire réaménagé.
Photo Alain Rouiller.

En Italie, les villes du nord cherchent à se défendre contre l'envahissement de leurs centres par l'automobile et à développer les déplacements à vélo. Une des motivations est le tourisme : la circulation dissuade la déambulation des visiteurs, la pollution endommage les bâtiments patrimoniaux. C'est un pan important de l'économie qui est menacé.

A Ferrare, en 1969, la première Zone à Trafic Limité est décrétée. Ce dispositif s'est depuis répandu dans toute l'Italie. C'est un système original, sans rapport avec les mesures mises en place dans la sphère germanique. Il interpelle les acteurs d'autres pays.



A TURIN, la Zone à Trafic Limité a un fonctionnement spécifique. Il consiste à fermer la zone centrale à la circulation le matin entre 7 et 10 heures de façon à éviter la circulation des pendulaires dans le centre-ville.



Les modèles de ville, l'urbanisme de la proximité.

Les années 70 ont été un moment de remise en cause des politiques de développement urbain héritées de l'après-guerre, forte consommation de sol, séparation des fonctions urbaines, augmentation des inégalités, perte de la cohésion sociale..., et de découverte des problématiques environnementales.

L'étalement urbain et ses conséquences sont dénoncés par les décideurs et les chercheurs de la plupart des pays européens. La réflexion se porte sur des modèles de ville respectueux de l'environnement et favorables à la marche et au vélo.

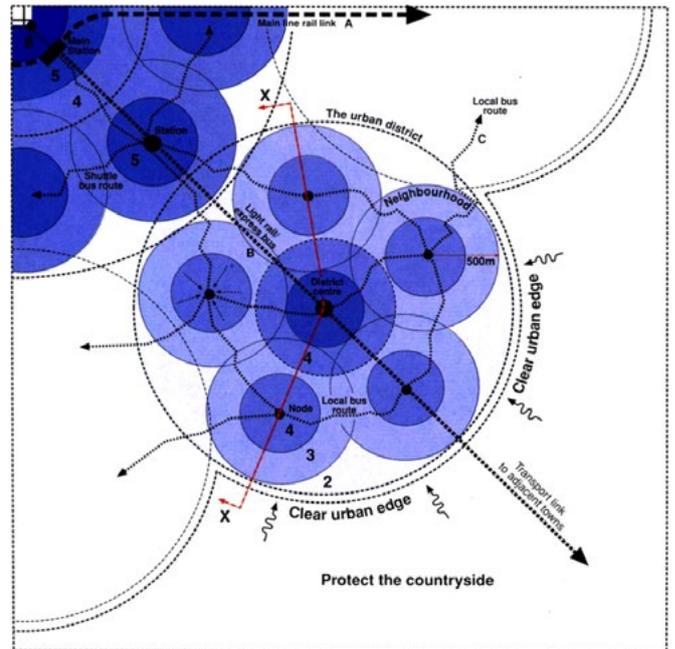
En Suisse, les mesures fédérales en faveur de l'environnement, notamment pour prévenir l'étalement urbain, marquent le début de la politique d'éco-mobilité et ont été prises dès les années 50.

Aux Pays-Bas, la notion de « ville compacte » apparaît lors de l'élaboration du plan directeur d'Amsterdam en 1985. Il s'agit de réduire les trajets, notamment la circulation motorisée, pour minimiser les atteintes à l'environnement et favoriser la pratique du vélo.

En Allemagne, les chercheurs du DIFU (Deutsches Institut Für Urbanistik) prennent appui sur la notion de ville compacte pour élaborer le concept de ville polycentrique qui sera repris dans de nombreux pays sous différentes appellations : ville archipel, ville des courtes distances, ville compacte dans une agglomération polycentrique...

Le principe consiste à définir un réseau de pôles secondaires multifonctionnels qui offrent aux habitants à la fois habitat, emploi, équipement commercial et services, de façon à éviter le recours systématique à la ville centre et à préserver le sol agricole. Ce modèle facilite la desserte en transports collectifs qui est impossible à financer dans des zones pavillonnaires étendues.

Ce modèle d'organisation urbaine figure aussi dans le rapport du Task Force de Londres, dirigé par Richard Rogers : « Towards an urban renaissance » (1999).



« Towards an Urban Renaissance » - SPON

A Copenhague, le principe d'une organisation urbaine « en doigts de gants » basé sur le réseau ferré avait été adopté dès 1947. Sa mise en oeuvre se poursuit malgré des retours en arrière périodiques, le plan directeur est voté en 1978. Son inspiration est à la fois hollandaise et suédoise.

Le Danemark avait mis en place un système de taxes sur l'automobile qui sera longtemps un exemple européen d'outil de réduction de la pratique automobile.

La politique d'aménagements favorables au vélo qui a augmenté la fréquentation de façon très significative fait de Copenhague une des premières villes cyclables d'Europe.

Les quartiers sans voiture (ou « pauvres en voitures ») sont une déclinaison radicale des nouveaux modèles de ville : pas de stationnement pour les habitants, sauf quelques places destinées à des voitures en auto-partage, aux urgences et aux livraisons, en échange de prestations ou de surface supplémentaires. De nombreux nouveaux quartiers réalisés sur ce modèle ont vu le jour à Amsterdam (livré en 1996) puis en Allemagne dans de nombreuses villes (Fribourg-en-Brisgau, quartier Vauban : 1999).

En France après la fin des grands ensembles (circulaire Guichard de 1972), on parle de « reconstruire la ville sur la ville » mais on ne remet pas facilement en cause la suprématie de la voiture individuelle malgré quelques opérations de piétonnisation de centres historiques.



Source : Plan Directeur Régional de la Région du Grand Copenhague - 1978

LE TOURNANT DES ANNÉES 80



Le début d'un réseau d'experts qui diffuse une véritable culture

Les européens voyagent et les experts circulent dans toute l'Europe. En France, Francine Loiseau, dans le cadre de l'ATEC puis d'Amarcande, organise des visites aux Pays-Bas. Particulièrement en retard en matière de politiques cyclables, les français prennent des leçons aux Pays-Bas mais aussi au Danemark et en Allemagne où Berlin fait figure de laboratoire. La ville de Chambéry sollicite les services de l'ingénieur néerlandais Joost Vahl qui est le concepteur du Woonerf de Delft.

Les opérations pilotes des villes pionnières ont contribué à mettre en place la boîte à outils : réduction de largeur de chaussée, effets de porte, chicanes, ruptures de perspectives... La relation environnement /comportement et la lisibilité de l'espace sont au cœur des dispositifs expérimentés.



Le renouveau du rail, les tramways

En matière de transports collectifs, certains pays comme la France redécouvrent le tramway (à Nantes et à Grenoble dès 1982) et profitent de l'arrivée de ce nouveau mode pour requalifier les espaces publics. En Suisse, les villes de Berne et de Zürich ne l'ont jamais abandonné au profit des autobus. A Copenhague, le réseau du RER est étendu et une communauté tarifaire est instituée. Malgré les avantages du tram, certaines villes construisent encore des métros : Bruxelles, Rennes. Mais, généralement, les villes mettent en place des alternatives à la motorisation individuelle. Par exemple, en France, le vélo fait l'objet d'un nouvel intérêt à partir des années 90 (Lorient et création du Club des villes cyclables).



La reconquête : les luttes urbaines, les ateliers populaires

Les pratiques autogestionnaires se développent et trouvent leur application dans l'habitat et dans la concertation sur les opérations de restructuration urbaine avec les ateliers populaires. Les habitants sont aussi appelés à donner leur avis sur l'évolution de l'espace public de leur quartier.



17° ECOLE URBAINE DE L'A.R.A.U.



1984 en France : « Ville Plus sûre, quartiers sans accidents »

A Paris les habitants se mobilisent pour que l'autoroute du sud ne soit pas prolongée à l'intérieur de la ville et obtiennent la transformation de la « radiale Vercingétorix » en coulée verte.

A Bruxelles la lutte s'organise pour préserver les quartiers anciens menacés par la restructuration urbaine et la construction des bâtiments destinés à accueillir les institutions européennes. L'ARAU (Atelier de Recherche et d'Action Urbaines) organise des journées de sensibilisation sous forme d'une « Ecole urbaine » qui a lieu chaque année. Les associations française et belge sont en contact.



Réaction tardive en France

La tradition urbanistique classique comporte des plans d'embellissements de l'urbanisme qui créent dans les villes des places royales et des promenades comme les «cours». C'est aussi le cas dans l'Europe du Nord ou dans les villes d'Italie et leurs grandes places de marché. Les architectes de l'époque classique ont créé des lieux emblématiques à Bordeaux, à Paris et à Montpellier et dans beaucoup de villes françaises.

L'époque haussmannienne avec le service des «promenades et plantations» de l'ingénieur Alphand, a produit des boulevards, des mails, des parcs urbains, des parvis accompagnant des monuments. Cette tradition a été reniée à partir du moment où, selon le mot fameux attribué à Georges Pompidou, on a cherché à adapter la ville à la voiture.

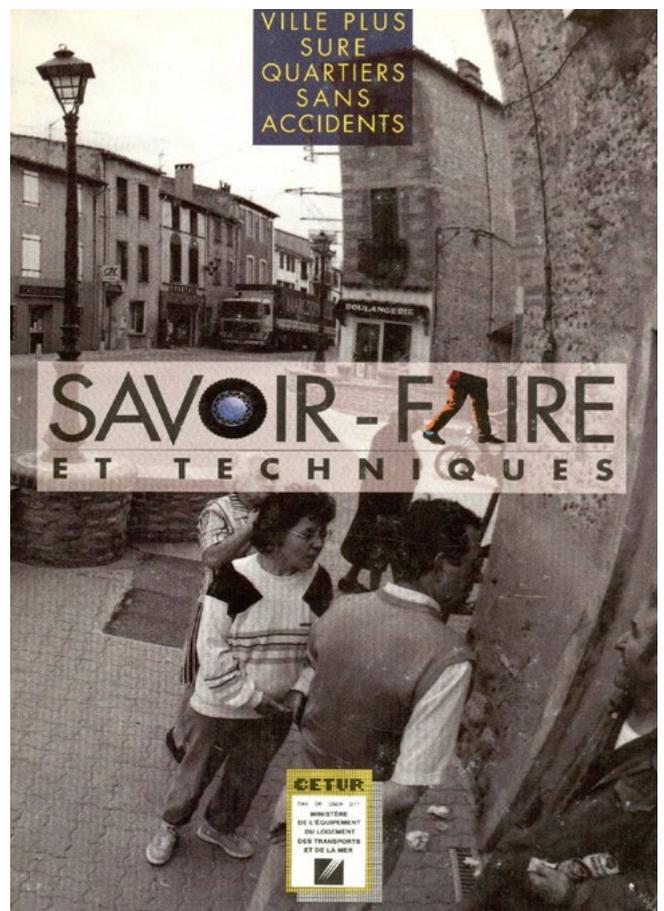
La ville de Rouen a, pour la première fois en France, piétonnisé une rue commerçante, la rue du Gros Horloge en 1973. L'objectif n'était ni sécuritaire, ni environnemental. Il s'agissait plutôt de réagir à l'ouverture de centres commerciaux périphériques et de faciliter le tourisme et le commerce de centre-ville.

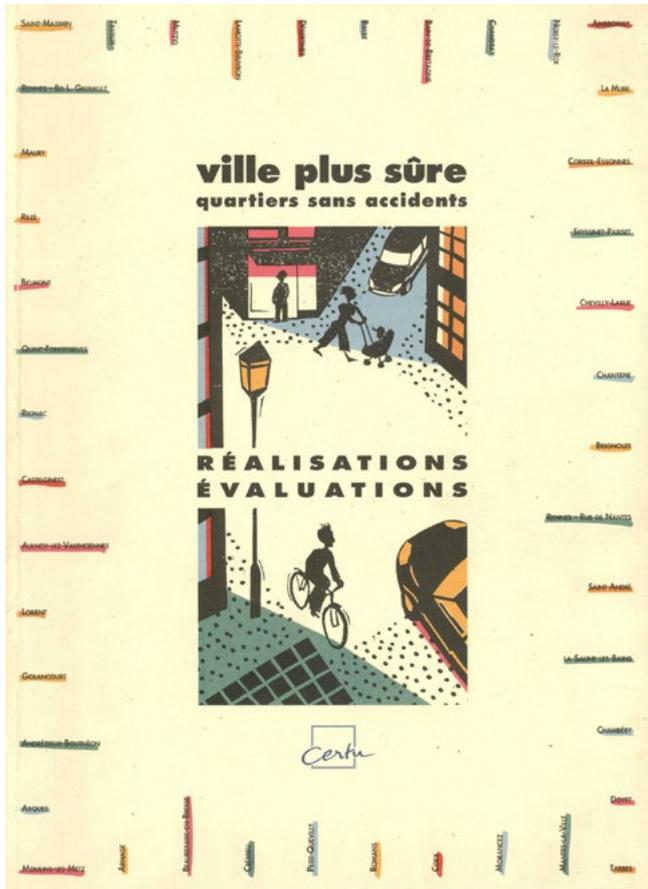
Les très mauvais résultats de sécurité routière, leur prise en compte dans les 110 articles du programme du candidat Mitterrand de 1981, ont mis l'accent sur une stratégie nécessaire et la reconfiguration de la voirie urbaine. Le ministère de l'équipement a lancé en 1983 et 1984 trois opérations à objectif sécuritaire. «Réagir» : enquêtes détaillées d'accidents, hors cadre assurantiel, destinées à compléter les procès-verbaux d'accidents, « Objectif moins 10% » : subventions accordées aux villes dont les résultats en matière de sécurité routière sont positifs, « Ville plus sûre, quartiers sans accidents » qui ouvre des voies aux changements de pratiques.

Entre 1984 et 1988, « Ville plus sûre, quartiers sans accidents », programme expérimental, explore les liens entre environnement et comportements. L'objectif consiste à améliorer simultanément sécurité et vie urbaine et à observer les effets de l'aménagement de l'espace public sur la modération du trafic. Le programme s'inspire des exemples européens et notamment néerlandais. Des voyages d'études seront organisés pour les équipes engagées dans le programme.

56 opérations sont lancées dans toute la France sur divers types de sites accidentogènes. Elles portent à la fois sur des traversées de petites agglomérations par des voies à fort trafic, sur des transformations de voies à caractéristique autoroutières en voies urbaines, sur des centre-bourgs, sur des entrées de villes... Un guide méthodologique est tiré de l'expérimentation.

Ces opérations ont été évaluées dans les domaines technique et sociologique, pour au moins 40 d'entre elles, celles qui ont abouti à des projets. Les résultats sont une diminution très importante des accidents et une amélioration de la qualité urbaine. Pour la première fois en France l'influence de la vitesse, non seulement sur la gravité mais aussi sur l'occurrence des accidents est démontrée.





Entre 1988 et 1991, plus de 2000 personnes ont participé aux 65 stages de formation organisés à l'issue du programme dans 65 départements à l'initiative des Directions Départementales de l'Équipement. Cependant, l'importance de ce programme a été minimisée en son temps en raison de son objectif impopulaire consistant à réduire la vitesse automobile. Il est considéré actuellement comme une action fondatrice.

Comme les deux autres, ce programme avait aussi pour but de mettre en œuvre la décentralisation. Mais c'est à ce même titre que l'Etat s'est ensuite désengagé de la sécurité en milieu urbain

Les slogans « La rue n'est pas une route », « Une ville plus belle est une ville plus sûre », diffusés par les équipes techniques, affichent la redécouverte des besoins des piétons. Plusieurs publications sont éditées, une restitution d'évaluations et de nombreux documents de communication, en complément du guide de recommandation.



La pratique du vélo est encore marginale en France. Le programme « Ville plus sûre, quartiers sans accidents » qui affiche de très bons résultats en termes de sécurité et d'amélioration de l'espace public, fait le constat d'un échec en matière de prise en compte du vélo. Les années 90, avec des villes pionnières comme Lorient, seront celles du vélo.

Imprégnées par des exemples européens, les opérations françaises ont été, à leur tour, visitées par des élus et des techniciens allemands, belges, néerlandais et danois.

Les domaines d'évaluation du programme « Ville plus sûre, quartiers sans accidents »

- Sécurité et conditions de circulation
- Activité économique et vie urbaine
- Relations institutionnelles
- Modification des pratiques et des méthodes

Les acquis du programme

- L'importance de la concertation,
- L'utilité de l'évaluation,
- Le rôle moteur de l'élus,
- La relation environnement/comportement.
- La lisibilité de l'aménagement,
- L'influence de la vitesse sur l'occurrence des accidents,
- La nécessité de l'approche transversale
- et de la pluridisciplinarité...



CHAMBÉRY, VILLE PIÉTONNE, UN EXEMPLE DE COOPÉRATION EUROPÉENNE

En 1978, le nouveau maire, Francis AMPE et Michel DERONZIER, directeur des services techniques, font un voyage d'étude aux Pays-Bas. Ils rencontrent Joost VAHL, ingénieur et urbaniste, qui a initié la nouvelle conception des zones résidentielles à Delft et à Gouda.

Joost VAHL, va intervenir à Chambéry dans plusieurs sites du centre-ville et de ses extensions et, en particulier, transformer une artère à caractère autoroutier en boulevard urbain dans le quartier social de Chambéry-le-Haut, dans le cadre du programme « Ville plus sûre, quartiers sans accident ».

Le travail de la ville, au centre et dans le grand ensemble, attire les visites d'équipes de plusieurs pays européens. Il inspire plus de réalisations hors de France qu'en France où il fait très lentement des adeptes.

En particulier, l'aménagement de la place qui se trouve devant la caserne Curial, transformée en secteur d'équipements publics, et qui impose le ralentissement aux conducteurs en raison de l'absence de signalétique et de feux tricolores, est particulièrement innovant. La place a été reconfigurée récemment pour une organisation plus conventionnelle.

C'est grâce aux aménagements du centre-ville, que Chambéry a été considérée comme la ville piétonne à la française pendant de nombreuses années.

C'est via la Suisse que les enseignements de Chambéry produisent des effets en France, avec l'arrivée des zones de rencontre. Elles sont nées en Suisse en 2002, dans des villes dont les services avaient rendu visite à Chambéry. La France a adopté les zones de rencontre par la suite.



Photo ville de Chambéry



CHAMBÉRY-LE-HAUT

Quartier populaire, la ZUP de 15 000 habitants, typique des ensembles des années 70, est traversée par l'axe Chambéry/Aix-les-Bains (10 000 vh/j) qui sépare les logements des équipements collectifs.

L'objectif est sécuritaire et vise aussi à favoriser la constitution d'un centre de quartier.



Chambéry-le-haut - 1984 et 1986, avant et après aménagement (photos Ministère de l'Équipement).



1988 : Création de Rue de l'Avenir France

L'histoire de l'association a commencé en novembre 1987 par une campagne intitulée « Rue de l'Avenir » : elle regroupait, à l'initiative de la Ligue contre la Violence routière, diverses associations spécialisées dans le domaine de la sécurité routière et des déplacements, ou issues de la sphère éducative. Les objectifs étaient d'aller vers un partage de l'espace public qui n'accorde plus l'exclusivité de son usage aux automobilistes. Dès cette période, des contacts sont pris avec les pays pionniers de la modération de la circulation et notamment l'association Rue de l'Avenir Suisse.

Le bilan de l'opération, effectué en février 1988, a mis en évidence le souhait de la plupart des partenaires de cette campagne de continuer à agir ensemble sur ces objectifs. Aussi, dès le 25 mai 1988, l'association « Rue de l'Avenir » était créée avec la complicité de Rue de l'Avenir Suisse qui a autorisé l'utilisation de son nom. Rue de l'Avenir France organise dès les premières années une rencontre européenne à Paris (1987) et participe à un voyage à Berlin (1989).



LA RUE... ON PARTAGE!

L'originalité de l'association réside dans une approche généraliste qui prend en compte l'espace public comme lieu de vie et de bien-être. Elle agit pour favoriser le développement de mesures qui visent à concrétiser cette approche. Il s'agit de la modération de la circulation, de l'amélioration de la qualité des espaces publics, de la valorisation des modes alternatifs, marche, vélo et transports collectifs.

Elle réalise pour cela un travail d'information et de promotion des concepts (publications, campagnes souvent en partenariat avec d'autres associations), un soutien à la réflexion collective (visites de sites, rencontres régionales ou nationales) une présence dans de nombreuses commissions afin de défendre ses propositions.

Rue de l'Avenir France est membre du « Réseau Rues », groupe d'échanges francophones, qu'elle a participé à créer avec son homologue suisse, le CERTU (devenu CEREMA) et l'Institut Belge de Sécurité Routière. Par ailleurs, les deux associations Rue de l'Avenir organisent conjointement un voyage d'étude dans une ville d'Europe tous les deux ans.



1989 Berlin – Charlottenburg : transformation provisoire de la Wilmsdorferstrasse – rencontre organisée par Amarcande avec le soutien du Sénat de Berlin.



Les campagnes de Rue de l'Avenir

La Belgique avait amendé son code de la route pour y introduire des modifications favorables à la marche et au vélo. Cette opération, appelée « Code de la Rue » a inspiré Rue de l'Avenir France qui publie « Le code de la rue dans le code de la route » en 2005 et obtient, avec d'autres associations, la mise en place d'un groupe de travail du même nom à partir d'avril 2006. Des mesures réglementaires en découleront, en 2008 et 2010, instituant le principe de prudence, les « zones de rencontre », le double sens cyclable et des mesures de sécurité pour le vélo et la marche.

En mai 2011, Rue de l'avenir engage la campagne « Ville 30 », promotion au sein d'un collectif de la limitation de la vitesse automobile en se référant au « modèle bernois » : 30 km/h dans les quartiers et



Campagne « Ville 30 »

50 km/h sur les grandes artères. Rue de l'Avenir France rejoint la mobilisation pour une initiative européenne, lancée par une association allemande pour la limitation à 30 km/h en ville.

Rue de l'Avenir France porte un grand intérêt au système italien de Zone à Trafic Limité. Elle a proposé d'introduire cette réglementation en France soutenu et diffusé l'expérimentation de Nantes et organisé un voyage à Turin.

Sur la période 2015-2018 l'Association Nationale des Conseils d'Enfants et de Jeunes, le CAFEZOÏDE, Vivacités Ile-de-France et la Rue de l'Avenir ont décidé de joindre leurs compétences au sein d'un collectif « Rues aux enfants, rues pour tous » pour accompagner des initiatives de « rues à jouer », en particulier dans les quartiers populaires.



Le collectif demande que, comme en Belgique, la rue réservée au jeu soit inscrite dans le code de la route.

Des contacts ont été pris avec l'association « Playing-out » de Bristol, ville en transition, qui a fédéré un réseau sur l'ensemble du Royaume-Uni.



2016-« Rue aux enfants, rue pour tous » à Champigny (Val-de-Marne) fait partie du premier appel à projets (31 sites retenus) - Le deuxième appel à projets concerne 52 autres sites retenus en 2018.

PAROLES D'ACTEURS

Claus DYCKHOFF, adjoint au maire de Charlottenbourg, chargé de la construction et de l'urbanisme, lors du voyage de 1989 à Berlin, ouvert à des membres de Rue de l'Avenir et à des agents de la ville de Paris.

« Au mois de novembre 1987, j'ai proposé pour la première fois à l'administration berlinoise de réaliser, dans le cadre du Pacte d'amitié et de Coopération entre Paris et Berlin, un séminaire spécialisé sur le thème « Rue de l'Avenir »... C'était davantage un défi qu'une question, moins un scénario quelconque qu'un appel au secours d'enfants et de leurs parents, de personnes âgées ou handicapées, de citoyens engagés, compte tenu du débordement du trafic automobile... La confrontation consciente de la réalité et de l'utopie concrète nous a permis de reconnaître les différences croissantes de mobilité entre les personnes se déplaçant sous une forme motorisée et non-motorisée. »

Extrait de « La rue espace vital à Berlin et à Paris » - KONOPKA pour le compte du Sénat de Berlin - 1989

Michel DERONZIER, ancien Directeur Général des Services Techniques de Chambéry, qui a initié et fait vivre la politique de mobilité de la ville pendant trente ans

« Dès les années 70, les objectifs étaient, d'une part, la sécurité routière et, d'autre part, l'amélioration du cadre de vie. La ville s'est engagée dans un processus de transformation de l'espace public urbain, basé sur un partage de la rue et destiné à pacifier l'ambiance urbaine. Le but était de mieux répartir l'usage de l'espace entre les différents utilisateurs en donnant plus de place aux modes doux... Chambéry a ainsi pu échapper à l'adaptation de la ville à la voiture et préserver son précieux héritage de ville européenne, conçue bien avant l'avènement de l'automobile, à l'usage de simples bipèdes. »

Extrait de « Commerce et zones à priorité piétonne » - CERTU - 2012

Heiner MONHEIM, géographe, a été professeur à l'université de Trèves, a contribué à introduire les transports dans le projet de restructuration de la Ruhr.

« Une communication offensive doit repousser tout le vieux fond d'idées reçues et de préjugés endurcis. La peur panique d'un futur sans voiture doit être contrée par le modèle bon pour la santé et sans automobile d'une mobilité compatible avec l'environnement et la vie de la cité, mais avec un haut niveau de qualité de transports et de vie urbaine. Après quoi, la volonté d'envisager des changements fondamentaux du cadre de vie augmentera puis celle de définir un cadre réglementaire et financier et de définir les bases d'un nouvel âge en matière de circulation. »

Extrait de "A city for pedestrians: policy making and implementation" - COST - 2002.

Joost VAHL, ingénieur, responsable de l'urbanisme de la ville de Delft dans les années 70, est considéré comme l'initiateur de la modération de la circulation.

« Puisque la circulation et la voirie font partie, dans les villes et les villages, de l'espace public, il faudra que tous ceux et toutes celles qui ont pour mission de donner forme à une partie de cet espace ou d'en organiser l'usage, gardent constamment à l'esprit cette notion d'un tout intégré. L'expérience des Pays-Bas prouve en tous cas que les effets positifs les plus durables sont toujours obtenus par des équipes stables travaillant de manière interdisciplinaire...

Il est important de partir des problèmes posés, d'oublier les catalogues de solutions-types, afin de parvenir à LA solution valable pour le lieu à traiter. Le mieux est de faire simple et bon marché, tout en prévoyant des possibilités d'évolution futures. »

Extrait de « Urbanisme et trafic, de la guerre à la paix » - CETUR 1988



Nantes



Bâle



Paris



Liège

Rue de l'Avenir France et Rue de l'Avenir Suisse sont parmi les co-fondateurs et membres du Réseau RUES, un réseau francophone informel d'experts « pour une mobilité urbaine conviviale et sûre ». Il comprend des correspondants au sein d'associations et organismes de Belgique, France, Luxembourg, Québec et Suisse romande.

Parmi eux : la Direction Technique Villes et Territoires du CEREMA de Lyon qui est un établissement public du Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire, l'IBSR (Institut belge de sécurité routière), l'Université de Liège, l'Association des communes de la région Bruxelles Capitale, la Sécurité routière du Luxembourg, et au Québec deux correspondants : Vélo Québec et la Direction de la sécurité en transport du Ministère des transports.

Le Réseau RUES se réunit une fois par an dans l'un des pays membres, donnant l'occasion de visites de terrain et d'échanges d'expériences. Le secrétariat électronique est assuré par l'Association Transports Environnement et Rue de l'Avenir Suisse. Les actes des rencontres sont accessibles sur leur site.

Ces rencontres qui comptent un nombre de participants volontairement réduit, une vingtaine environ à chaque voyage, permettent des contacts interpersonnels, la présentation de méthodes et de techniques dans de nombreux domaines et des comparaisons de réglementations différentes sur un même objet. En 2015 le réseau a fêté ses 10 ans à Paris avec les villes qui l'avaient accueilli.

- 2006 Lyon
- 2007 Bruxelles
- 2008 Berne et Bienne
- 2009 Nantes et Lorient
- 2010 Louvain-la-Neuve et Malines
- 2011 Luxembourg et Metz
- 2012 Besançon
- 2013 Grand Zürich
- 2014 Liège et Maastricht
- 2015 Paris
- 2016 Bruxelles
- 2017 Bâle
- 2018 Luxembourg
- 2019 ?

1998/2018 VINGT ANNÉES DE CONSOLIDATION ET D'HÉSITATIONS

Du tournant des années 80 à la fin du siècle, l'essentiel est mis en place, tant sur le plan de la doctrine que sur le plan de la mise en œuvre : la boîte à outils est constituée en grande partie.

De nouvelles propositions, suisses, comme les « zones de rencontre », plus récemment les « voies à chaussée centrale banalisée », ou belges, comme les « rues à vivre » et les « rues à jouer » complètent le référentiel. Les années 2000 commencent par une prolongation des tendances mais la crise de 2008 crée des frilosités.

Dans tous les pays développés, le rapport des jeunes à la voiture change, l'âge du permis recule, les aspects symboliques de l'auto perdent leur sens. La distinction entre possession et utilisation d'un véhicule ouvre des perspectives.

La France adopte la Zone 30 en 1990 puis les mesures dites « Code de la Rue » (2008 et 2010). Elles seront complétées par le Plan d'Action pour les Mobilités Actives en 2015 qui accompagne le développement du vélo. La généralisation du 30 km/h en milieu urbain est rendue possible par la loi du 17 août 2015.



Un changement de paradigme

Le monde professionnel échange, se forme, évolue, mais reste confronté à de fortes résistances. Pour beaucoup de décideurs, la voiture reste le meilleur moyen de se déplacer. Le combat est d'autant plus rude qu'une desserte en transports collectifs performante, alternative nécessaire, n'existe que dans les grandes villes.

La fin du XX^e siècle a été une période clé de la reconquête des villes. Cependant, durant ces années et de façon très différente en fonction des villes et des régions, les échanges entre villes européennes n'ont pas encore fait évoluer les comportements de façon significative.

La promotion de la voiture particulière est encore portée par une grande partie des états européens et particulièrement en France où l'automobile est une part importante de l'économie nationale. Toutefois on constate des avancées : l'objectif d'apaiser la circulation n'est plus considéré comme une utopie ou une erreur économique. Le changement climatique, la pollution et les nuisances, les impacts de la sédentarité sont pris en compte dans les grandes villes européennes et contribuent à l'instauration d'une mobilité respectueuse de l'environnement. Le passage des zones 30 à la ville à 30 est en marche.

L'évolution est lente, au rythme du temps de la ville, réelle mais fragile. On a vu en France les retours en arrière opérés par les nouvelles équipes municipales élues lors des dernières élections locales. Malgré des avancées importantes et un début de changement de comportement des urbains, la mobilisation reste nécessaire.

En particulier, les périphéries urbaines, les zones peu denses et les petites villes représentent des territoires à faire évoluer et des enjeux en matière de protection de l'environnement. Dans ces secteurs, la difficulté d'organiser des transports collectifs et la facilité de stationnement constituent un contexte favorable à la motorisation individuelle.



PARTAGE DE LA RUE : du Woonerf aux Zones de Rencontre

Le dispositif néerlandais du Woonerf a influencé tous les statuts de voirie qui ont contribué à modérer la circulation depuis 30 ans. La déclinaison des modalités de limitation de vitesse s'est effectuée différemment en fonction des contextes des pays européens.

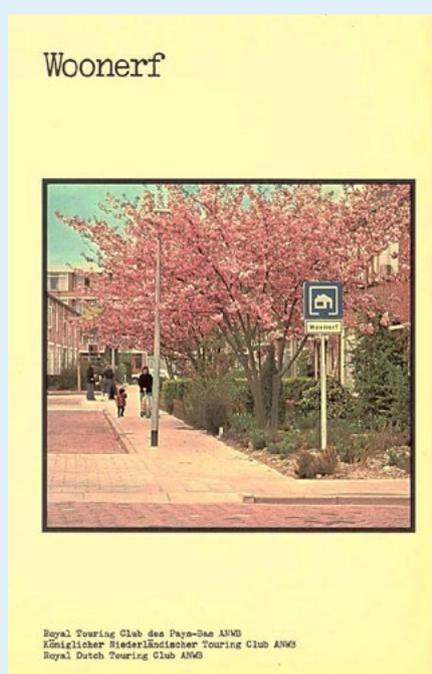
On assiste à la mise en place de « zones résidentielles », de « zones 30 », et plus récemment, de « zones de rencontre ». La particularité des zones résidentielles est d'autoriser le jeu des enfants dans l'espace public.

Le choix de 30km/h, comme vitesse de référence dans les zones résidentielles et les zones 30, résulte des seuils de risque observés en matière d'accidentologie : inflexion des courbes de mortalité à 30 et à 50 km/h. Les Zones de rencontre sont toutefois généralement limitées à 20 km/h en Europe.

En 1992, la ville de Graz en Autriche est la première ville européenne à avoir limité la circulation à 30 à l'heure sur l'ensemble de la ville, à l'exception des grandes artères qui sont limitées à 50, sans aménagements spécifiques mais avec beaucoup de communication et des mesures de contrôle permanentes. Il n'y a jamais eu de remise en cause.

| | Zone résidentielle | Zone de rencontre | Km/h | |
|-------------|--------------------|-------------------|----------|---------------------------|
| Pays-Bas | 1976 | | 6 - 15 | |
| Belgique | 1978 | 2007 | 20 | Z Résidentielle maintenue |
| Suisse 1979 | 1979 | 2002 | 20 | Z Résidentielle supprimée |
| Allemagne | 1980 | 2016 | 4 - 10 | Projet pilote à Berlin |
| Autriche | 1983 | 2013 | 20 et 30 | Z Résidentielle maintenue |
| France | | 2008 | 20 | |
| Luxembourg | | 2009 | 20 | Z Résidentielle maintenue |

Source : Fuss e Verkher (Allemagne) et Alain Rouiller (Rue de l'Avenir Suisse)



Un changement de paradigme

Parmi les évolutions en cours, la protection de l'environnement devient centrale et l'apaisement de la circulation, qui a un impact important sur le bruit responsable de troubles nerveux, est d'autant plus sollicité.

Dans les pays qui ont adopté la limitation de vitesse à 30, on observe la mise en place d'une nouvelle mesure qui consiste à réduire la vitesse la nuit sur les grandes artères qui sont hors des périmètres.

Cette mesure qui produit une diminution de 30 décibels correspond aux émissions de la moitié des véhicules. Elle est beaucoup moins coûteuse que la pose de fenêtres isolantes. Elle est en train de se répandre dans la plupart des pays de la sphère germanique.



Les nouvelles tendances

L'augmentation significative de la pratique cycliste implique des aménagements et notamment des itinéraires rapides appelés « réseau vélo à haut niveau de service ». Dans ce domaine, les villes d'Amsterdam et surtout de Copenhague ont mis en œuvre des stratégies et des technologies qui inspirent les autres pays, comme la France qui cherche à augmenter la fréquentation cycliste.

Certains cherchent dans les nouvelles technologies des alternatives aux moyens de déplacement respectueux de l'environnement utilisés communément, marche et vélo. On assiste à une explosion de la créativité en matière d'engins de déplacement personnels, qui semble ne faire que commencer.

En France, ces nouveaux outils n'ont pas encore de statut, pas plus que le trottoir n'a de définition juridique. Les décisions à prendre en matière réglementaire ont à arbitrer entre nouveaux modes et accélération du vieillissement de la population pour qui le trottoir est un refuge. Les échanges européens pourraient aider à la décision et apporter une certaine cohérence dans les pratiques des différents états.

La réduction de la vitesse mais surtout du nombre des automobiles dans les milieux urbains est en marche mais elle s'accompagne de l'éclosion de nombreux nouveaux types d'utilisateurs de l'espace public qui entrent en concurrence. C'est sans doute la marche, cellule souche des déplacements, qui est dans la situation la plus menacée par les nouvelles mobilités, en dépit de ses qualités en termes de protection de l'environnement.

Dans les grandes villes, qui sont pourvues de transports collectifs performants, la question est à l'agenda. Un nouvel intérêt pour ce mode universel, notamment pratiqué par les seniors, dont le nombre augmente, demande des améliorations en faveur du confort des piétons.

D'autres arbitrages sont à venir entre densité urbaine, qui favorise les modes dits actifs, marche et vélo, en raison des faibles distances entre les différentes fonctions urbaines, et retour de la nature en ville nécessaire à la lutte contre le changement climatique. Les enjeux sont nombreux.

LES VILLES INNOVANTES DES ANNÉES 2000



Les préoccupations
environnementales



De nombreuses villes moyennes européennes, qui se sont organisées en réseau, ont adopté des stratégies de gouvernance respectueuses de l'environnement et convoqué les principes de la modération de la circulation dans leurs modes de gestion.

Le mouvement Cittaslow ou Slow city né en Italie en 1999, a adopté un manifeste qui comprend 70 recommandations et obligations. En matière de mobilité on note parmi celles-ci :

- réduction des consommations énergétiques.
- promotion des technologies écologiques.
- multiplication des espaces verts et des espaces de loisirs.
- priorité aux transports en communs et autres transports non polluants.
- multiplication des zones piétonnes.
- développement d'infrastructures collectives et d'équipements adaptés aux handicapés et aux divers âges de la vie...

En novembre 2017, ce réseau international comptait 236 villes réparties dans 30 pays.

Les Villes en transition sont nées en 2006 à Totnes au Royaume-Uni, à l'initiative de Rob Hopkins, enseignant en permaculture. Il s'agit d'inciter les citoyens d'un territoire (bourg, quartier d'une ville, village...), à prendre conscience, d'une part, des profondes conséquences que vont avoir sur nos vies la convergence du pic du pétrole et du changement du climat et, d'autre part, de la nécessité de s'y préparer concrètement.

Il s'agit de mettre en place des solutions fondées sur une vision positive de l'avenir et qui visent à :

- réduire fortement, individuellement et collectivement, la consommation d'énergie d'origine fossile et nos émissions de CO₂
- renforcer la résilience de nos territoires, leur capacité à absorber les chocs à venir, par une relocalisation de l'économie (alimentation, ENR...)
- renforcer les liens, les solidarités et la coopération entre l'ensemble des acteurs du territoire
- acquérir les compétences qui deviendront nécessaires au renforcement de notre autonomie

Il y a aujourd'hui plus de 2 000 initiatives de transition dans le monde, en 50 pays, dont 150 en France, réunies dans un réseau international.

Pontevedra

Sous l'impulsion de son maire médecin, la ville de Pontevedra en Galice a rendu aux marcheurs la majeure partie de son secteur urbanisé. Contrairement aux idées reçues, ce dispositif a favorisé l'essor du commerce de proximité.

Grenoble

46 des 49 communes de l'agglomération de Grenoble Alpes Métropole ont adopté le principe du 30 km/h sur la totalité de leur territoire, à l'exception des artères principales. La mise en œuvre rapide de la décision qui date de 2016 intéresse de nombreux observateurs.





Une nouvelle donne

Le contexte se transforme dans de nombreux domaines et de façon drastique. L'organisation des mobilités est à réinventer, l'objectif étant toujours d'assurer une meilleure qualité de vie pour le plus grand nombre. Quelques points de vigilance :

Les extensions urbaines des 30 dernières années ont vidé de leurs fonctions essentielles beaucoup de petites villes dont les centres se dévitalisent, accentuant l'appel vers la périphérie et les déplacements motorisés.

Le vieillissement de la population touche la plupart des pays européens. Pour ne pas assigner à résidence un tiers de la population, une réflexion sur la mobilité des seniors et plus généralement sur la mobilité piétonne s'impose.

Les nouvelles technologies apportent des outils, contribuent à rendre possibles les pratiques collaboratives. Toutefois, quand on prend en compte la totalité des externalités, elles n'apportent pas toujours une amélioration pour la protection de l'environnement.

L'information omniprésente et concernant tous les sujets est un acquis important, notamment en matière d'accès à la mobilité, mais sait-on se défendre contre les excès et est-elle accessible à tous les citoyens ?

L'écart entre les urbains des grandes villes et ceux des secteurs moins denses se creuse, en termes de revenus, de modes de vie et d'aspirations, de choix de mobilité...

Après le tournant des années 80, nous allons aborder celui des années 2020 qui va sans doute influencer fortement sur les modes de vie.

Comment vont s'organiser les nouvelles mobilités ?

Quel va être l'impact des nouveaux modes de déplacement sur la forme de la ville ?

Quid de la ségrégation sociale et spatiale qui augmente depuis des années ?

Quelles nouvelles coopérations européennes ?



SOURCES

ANWB - Woonerf - 1977

Collectif - La rue espace vital à Berlin et à Paris - KONOPKA pour le compte du Sénat de Berlin - 1989

Collectif - Ville plus sûre, quartiers sans accidents : savoir-faire et techniques - CETUR - 1990

Collectif - Ville plus sûre, quartiers sans accidents : évaluations, réalisations - CERTU - 1994

Frédéric Héran - La modération de la circulation en Europe - présentation PPT - Rue de l'Avenir - 2014

Francine Loiseau - La rue, un espace à mieux partager - CETUR 1990

Denis Moreau - Rue de l'Avenir mode d'emploi - 2018

Hubert Peigné, J-C Poutchy-Tixier - Une voirie pour tous, rapport au conseil national des transports - 2008

Catherine Vourch' - La modération de la circulation - LCVR - rencontre européenne Paris 1987

J.Wahl et Jan Giskes - Urbanisme et trafic, de la guerre à la paix - CETUR 1988

Dieter Apel et al - Szenarien und Potenziale einer nachhaltig flächensparenden und landschaftsschonenden Siedlungsentwicklung - DIFU - Berlin 2000.

Lydia Bonanomi - Le temps des rues - IREC - Lausanne 1990.

Lydia Bonanomi - Vers un urbanisme de la proximité - PNR 41 /M21- Genève 2000.

Collectif - A city for pedestrians: policy making and implementation -- COST - 2002.

Collectif - Pedestrians' quality needs -- COST - 2010.

Collectif - Vers un nouvel aménagement de l'espace rue -- IREC - 1987.

Plan Urbain - Espace public - Documentation française - 1988.

Urban Task Force / R. Rogers - Towards an Urban Renaissance - SPON - 1999

C. Buchanan - L'automobile dans la ville - Documentation française - 1965.

G. Dupuy - Urbanisme et techniques, chroniques d'un mariage de raison -- CRU - 1978.

M. Roncayolo - Histoire de la France urbaine- la ville aujourd'hui -- Seuil - 1985.

R. Schoonbrodt / ARAU - Vouloir et dire la ville - AAM - 2007.

N. Soulier - Reconquérir les rues - Ulmer - 2012

Website Rue de l'Avenir France

Website Rue de l'Avenir Suisse

QUELQUES ENSEIGNEMENTS

Des convergences européennes

On peut observer des déclencheurs nombreux en fonction des différents contextes nationaux. La place de l'enfant dans la ville aux Pays-Bas et en Allemagne, les problématiques environnementales en Allemagne et en Suisse, la protection du patrimoine en Italie... ont eu un rôle significatif dans l'évolution des comportements. Malgré les différences de contextes, des objectifs semblables ont émergé à la même période, dans la plupart des pays européens, autour de la qualité de vie en ville.

Des échanges et des coopérations

La circulation des idées, le partage des résultats d'expérimentations ont fait avancer les méthodes, les outils et l'acceptation sociale d'un changement de paradigme qui, pour beaucoup, relevait de l'archaïsme ou du non-sens. La France, pays constructeur de voitures particulièrement frileux en raison des apports économiques attendus et des taxes versées à l'Etat, a bénéficié des intuitions et des expérimentations des pays pionniers. Ces échanges sont toujours aussi indispensables en Europe.

Un parcours en dents de scie

Les avancées et reculs au cours du temps, les consensus et les divergences, les différences de contextes n'ont pas remis en cause l'objectif global consistant à remettre l'homme au centre de la pensée sur la ville. Le bilan global est plutôt positif : en Europe, mais aussi dans l'ensemble du monde, on ne détruit plus les tissus urbains par des autoroutes et il arrive qu'on transforme celles qui existent en lieux de vie.

La boîte à outils : les acquis de l'expérience au service de la population

Bien que certains secteurs peu densément peuplés ne fassent pas encore l'objet d'un savoir faire, nous connaissons les stratégies et les outils permettant de transformer les centres des villes et des bourgs en lieux urbains et si les choses n'avancent pas c'est par manque d'argent ou manque de volonté politique. Cependant, il faut que nous soyons vigilants pour que ces bonnes pratiques ne soient pas interprétées comme des recettes : l'objectif n'est pas de dérouler un savoir-faire mais plutôt de créer ou de renforcer la qualité urbaine au bénéfice de tous.

**La modération de la circulation est bien plus qu'un geste technique.
L'objectif est le bien-être et le vivre ensemble.**

Rue de l'avenir France
et Rue de l'Avenir Suisse
à Turin (2014)



Rue de l'avenir France
et Rue de l'Avenir Suisse
à Grenoble (2018)



Le Réseau Rues
à Bruxelles/ Molenbeek
et à Hasselt (2016)



Le Réseau Rues
à Luxembourg
(2011 et 2018)



Rue de l'Avenir France
et une délégation italienne
à Dunkerque (2017)

