

RUE DE  
L'AVENIR

POUR UNE VILLE PLUS SURE  
ET PLUS AGREABLE A VIVRE

Présentation de l'association

26/6/2019

# L'association Rue de l'Avenir

- **Création en 1988**

- « Pour une ville plus sûre et plus agréable à vivre »
- Ouverte à tous publics : élus, techniciens, citoyens
- Concept de « vivre ensemble »
- Fil rouge : espace public, tant spatial que sociétal

- **Origine**

- Constats accablants en sécurité routière
- Problème de la sécurité des enfants
- Plusieurs filiations: LCVR, ADTC, Rue de l'Avenir Suisse

- **Convergence avec une opération expérimentale de l'Etat**

- Ville plus sûre, quartiers sans accidents 1984 /1988 - 50 sites
- « Une ville plus belle est une ville plus sûre »
- « La rue n'est pas une route »
- Pas de diffusion (lobbies) et traversée du désert pour la marche

# L'association Rue de l'Avenir

- **Rue de l'avenir est à la fois**
  - Un laboratoire d'idées
  - Un organisme d'éducation populaire
- **L'association organise**
  - Des journées d'études
  - Des visites de sites
  - Produit des documents imprimés à caractère technique
  - A un site et est présente sur les réseaux sociaux
  - Participe à un réseau francophone...
- **L'association participe aux réflexions nationales**
  - A été très active pour l'élaboration du « Code de la Rue »
  - A participé au groupe de travail du PAMA
  - Aux assises de la mobilité : préparation de la loi LOM

# Rue de l'avenir

## Thématiques

- partage de l'espace public
- vitesse en ville
- les enfants dans la ville
- les aînés dans la ville
- participation des usagers

## Public

- habitants
- associations
- techniciens
- élus

## Rue de l'avenir France

- travaille avec son homologue suisse depuis 30 ans



[www.ruedelavenir.com](http://www.ruedelavenir.com)

L'association Rue de l'Avenir,  
depuis sa création en 1988, milite pour une ville :

plus sûre, plus solidaire, plus agréable à vivre



# Le partage de l'espace public

- **Apaiser la circulation**
  - Préalable indispensable à la cohabitation des modes
  - Réduire le nombre et la vitesse des automobiles
  - Partir des usages pour trouver des solutions
- **Promouvoir les alternatives aux déplacements motorisés**
  - Développer simultanément la marche, le vélo et les TC
  - Prendre en compte les enfants, les séniors et les PMR
- **Stratégie de Rue de l'Avenir**
  - Se positionner en force de proposition et non en défense
  - Se rapprocher des pionniers de l'Europe du nord (dès 1988 )
    - Woonerf, Verkhersberuhigung, traffic calming...
  - S'intéresser aux ZTL italiennes

# Des modes doux aux modes actifs

- **L'intérêt pour les modes non motorisés revient avec le vélo**
  - Gros retard et gros investissement sur le vélo
  - La marche est d'abord peu présente puis revient à l'agenda
- **Trois leviers pour modérer la circulation**
  - La sécurité des déplacements
  - La santé et les modes actifs
  - La protection de l'environnement
- **Evolution de la sécurité vers le concept de bien-être**
  - Montée des problématiques environnementales
  - Augmentation significative de la pratique du vélo
- **Eviter les conflits piétons/cyclistes en amont**
  - Susciter le travail en commun entre associations
  - Développer la concertation dans les collectivités

# 2011 : La campagne Ville 30

- **Objectif**

- Objectif : étendre les zones 30 sur des surfaces plus vastes
- Rendre légal la généralisation des vitesses en dessous de 50 km/h
- Passer du 50 – 70 km/h au 30 – 50 km/h

- **De 2010 à 2015**

- A l'occasion des élections municipales
- Rue de l'Avenir réunit un collectif d'associations

- **Une contribution au changement**

- Mesure prise en compte par la loi de Transition Energétique
- Passage de la Métropole de Grenoble à 30km/h
- Le concept a de nombreux opposants
- Il se diffuse cependant dans de nombreuses communes

# 2011 : La campagne ville 30

## Extrait de la brochure

- La ville 30, c'est une circulation apaisée, attentive, civilisée
- La ville 30, c'est bon pour le bien-être et la santé
- La ville 30, c'est bon pour la marche et la vie des quartiers
- La ville 30, c'est bon pour le vélo
- La ville 30, c'est une ville où l'enfant a sa place
- La ville 30, c'est favoriser le transport collectif



Brochure du collectif « Ville 30 » : Rue de l'Avenir, FNE, FNAUT, FUB, Les droits du piéton, DARLY, France Auto Partage

# 2015 : Rues aux enfants, rues pour tous

Campagne 2016 de Rue de l'Avenir

Avec un nouveau collectif d'associations (Vivacité, ANACEJ, Cafézoïde)

## **Objectif :**

- Permettre aux enfants de jouer dehors (le jeu est formateur)
- Créer du lien social (préparation, participation)
- Sécuriser les abords d'une école ou d'un équipement collectif
- Pérenniser éventuellement ou étendre à d'autres quartiers

## **Appel à projet :**

- Fermer temporairement une rue
- Offrir des animations
- Organiser et gérer avec les habitants



# Des dossiers qui viennent de toute la France

## Proposition d'aide à la mise en œuvre

L'association mobilise ses experts pour  
soutenir les meilleurs projets

## Troisième appel à projets prévu en 2019

Thierry PAQUOT président du jury

## Régionalisation en cours

## Forum des porteurs de projets : 8 octobre 2019



# APPEL À PROJETS

## 2015-2016



Credit photo : CAFÉZOLDE

### CO-PORTEURS



# Rue de l'avenir : autres actions

## En 2016 / 2017, Villages à vivre

- collectivités de > 5000 habitants
- sécurité et bien-être
- fiche technique

## Journées d'échanges

2013 – Rennes

2014 – Nantes

2015 – Poitiers

2017 – Dunkerque

2018 – Montreuil / Paris

2019 – Dijon

## Participation à des enseignements

- CNFPT / INSET

- cycle de conférences IDF



Dossiers

thématiques

de la Rue

de l'Avenir

Villages  
à vivre

Nombre de communes rurales sont confrontées à la fois au vieillissement de la population et à l'arrivée de ménages ayant de jeunes enfants, qui sont séduits par un autre mode de vie.



### LES OBJECTIFS DE CE DOSSIER

Prendre en compte le vieillissement de la population, qui augmente le nombre d'usagers fragiles, en facilitant l'accès aux commerces et aux services.

De prendre en compte les usages des nouveaux habitants.

Améliorer la sécurité des déplacements à pied et à vélo dans ces communes rurales pour une meilleure qualité de vie des habitants.

Cette réflexion concerne en particulier les collectivités de moins de 5000 habitants.