

L' AVENIR DE LA RUE

RUE DE
L'AVENIR

« Puisque les villes ont été massacrées, il faut les reconstruire comme après un “bombardement” résultant non pas de la guerre mais d’une pratique trop intensive de l’automobile » Joost VALH



- **Création en 1988** à la suite d'une opération de la **LCVR**
- **Rue de l'avenir, animée par une équipe de bénévoles, est à la fois :**
 - Un laboratoire d'idées
 - Un organisme d'éducation populaire
- **L'association organise**
 - Des journées d'études, des Concours (La rue...on partage !), des appels à projets
 - 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 : Le Réseau rues
- **L'association participe aux réflexions nationales**
 - A été très active pour l'élaboration du « Code de la Rue » (ajouts au Code de la Route à l'instar des Belges) lors des travaux du PAMA 1 et 2 et aujourd'hui Assises Mobilités

Statuts de 1988 :

Favoriser la sécurité des usagers

→ lié à l'histoire de sa création : prise de conscience des années 1980 + de 10 000 décès en 1988

Œuvrer pour un partage plus équilibré de l'espace public

→ Aménagement urbain, Code de la rue

Faire adopter des mesures de modération de la circulation et de protection du cadre de vie urbain

→ Nombre de véhicules motorisés et Vitesse

Améliorer les conditions de vie en milieu urbain

→ Reconquête de l'espace public

→ Implication des habitants et des usagers





UNE RUE PLUS SÛRE

I. UNE RUE PLUS SÛRE



Sécurité des déplacements

- Un fil directeur : **le lien entre aménagements/environnement et comportements**
- Une sécurité fondée sur **la modération de la circulation**
- Actions : lutter contre **l'excès automobile** (promotion des zones 30, de rencontre, ZTL, ZCR..) **Pour une limitation des vitesses : campagne Ville 30**

Sécurité publique

- Mais l'environnement joue aussi un rôle sur le **sentiment d'insécurité**
L'entretien et la propreté sont des éléments importants
- Problème de la prévention situationnelle et des ESSP : quelle régulation ?
Résidentialisation, Civilités / Incivilités

I. UNE RUE PLUS SÛRE

Lien aménagement et comportement

Une rue à 30km/h.....!



I. UNE RUE PLUS SÛRE

Quelques principes pour une rue plus sûre : Des aménagements choisis et adaptés

Dispositifs ralentisseurs (chicanes, écluses...)



Zurich



Angers

« Portes » d'entrée



I. UNE RUE PLUS SÛRE

Quelques principes pour une rue plus sûre : Des aménagements choisis et adaptés

Dimensions des chaussées



Bordeaux

Conception des carrefours



Clamart

Campagne Ville à 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 Énergétique
- Passage de la Métropole de Grenoble à 30km/h
- Le concept a de nombreux opposants
- Il se diffuse cependant dans de nombreuses communes <https://ville30.org/>



Campagne Ville à 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



LA RUE, ESPACE DE RENCONTRE

Le sens de l'espace-rue

- **Street** : sternere = paver (strasse, strada)
Délimitation de façade à façade
 - **Road, rue..** : Ride = le passage d'un lieu à un autre
- Soit un **canal de communication**
- Avec une double fonction : **circulation et lien social**



« Les manières de décrire les voies de circulation se sont multipliées....Ce qui n'a cependant pas suivi, c'est notre faculté de voir la rue comme un lieu de convivialité fondamentale » J. Rykwert

II. LA RUE, UN ESPACE DE RENCONTRE(S)

Un Constat : l'excès automobile

- La « logique » routière a transformé les villes : la rue est devenue principalement un espace de circulation.
- **Pourtant : la rue n'est pas une route**



« A la différence de la route qui n'est que pure circulation, la mobilité dans la rue va de pair avec une certaine forme de perception »

« C'est en me déplaçant que je provoque une expérience, une rencontre, que j'en multiplie les possibilités, que je participe à un mouvement de foule ou que je m'en abstraie ».

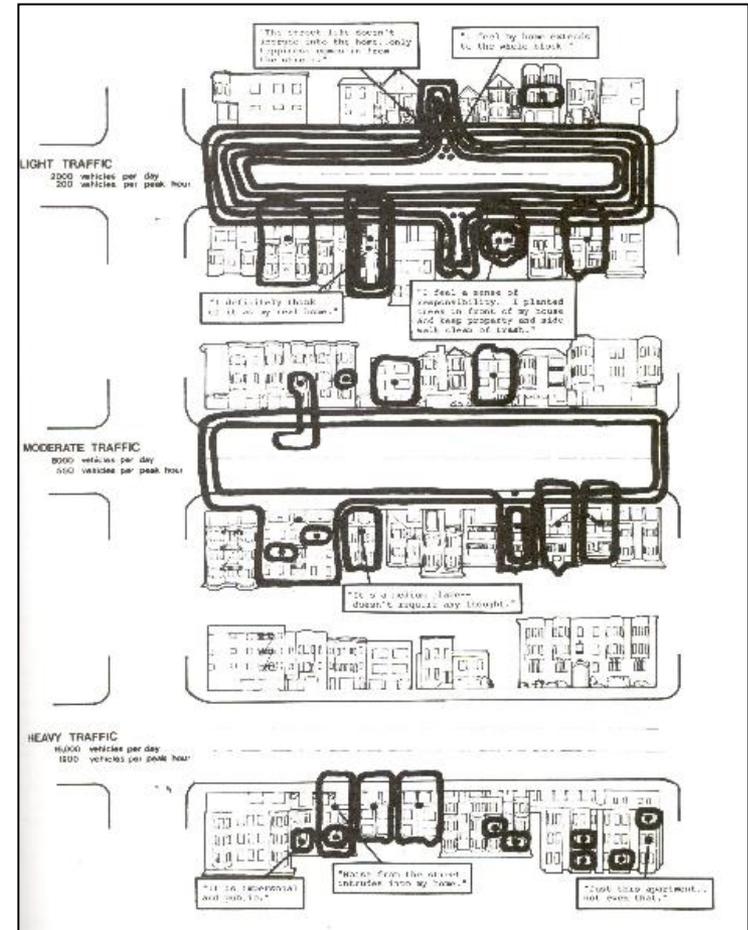
II. LA RUE, UN ESPACE DE RENCONTRE(S)

Une rue plus sûre et plus agréable à vivre

Lien environnement/comportement : L'exemple de l'impact du trafic sur la sociabilité

Les résultats d'une recherche :

- trois rues de largeurs différentes
- trois niveaux de trafic
- trois types de **vécu du bruit, du danger, du bien-être**
- trois types **d'appropriation de l'espace** mesurables à la description que fait chacun de son territoire



II. LA RUE, UN ESPACE DE RENCONTRE(S)

→ Reconquérir l'espace public en réduisant le trafic : une « Rue pour Tous »

Les actions :

- La rue...On partage ! Concours national ou régional
Mise à disposition d'experts pour des initiatives locales
- Séminaire « l'avenir de la rue » : travail sur la marche, place des aînés, place des femmes
- L'appel à projets « rue aux enfants, rue pour tous »

II. LA RUE, UN ESPACE DE RENCONTRE(S)

Rues aux Enfants : Rues pour Tous



Campagnes 2016/2017 et 2017/2018 de Rue de l'Avenir
avec un nouveau collectif d'associations (Vivacité, ANACEJ, Cafézoïde)
27 projets labellisés réalisés : 24 en 2016 3 en 2017

Appel à projet :

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

Objectifs :

- 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

II. LA RUE, UN ESPACE DE RENCONTRE(S)

RUE DE
L'AVENIR



APPEL À PROJETS

2017-2018



COLLECTIF





LE PLAISIR DE LA RUE

La rue n'est pas seulement un espace de circulation, elle doit accueillir d'autres usages :

« circuler et séjourner dans l'espace public »

Jan GEHL



III. LE PLAISIR DE LA RUE

Interface avec le bâti riverain,
passage de l'espace privé à
l'espace public.

Traitement des pieds
d'immeubles, les « frontages »
(Nicolas Soulier).

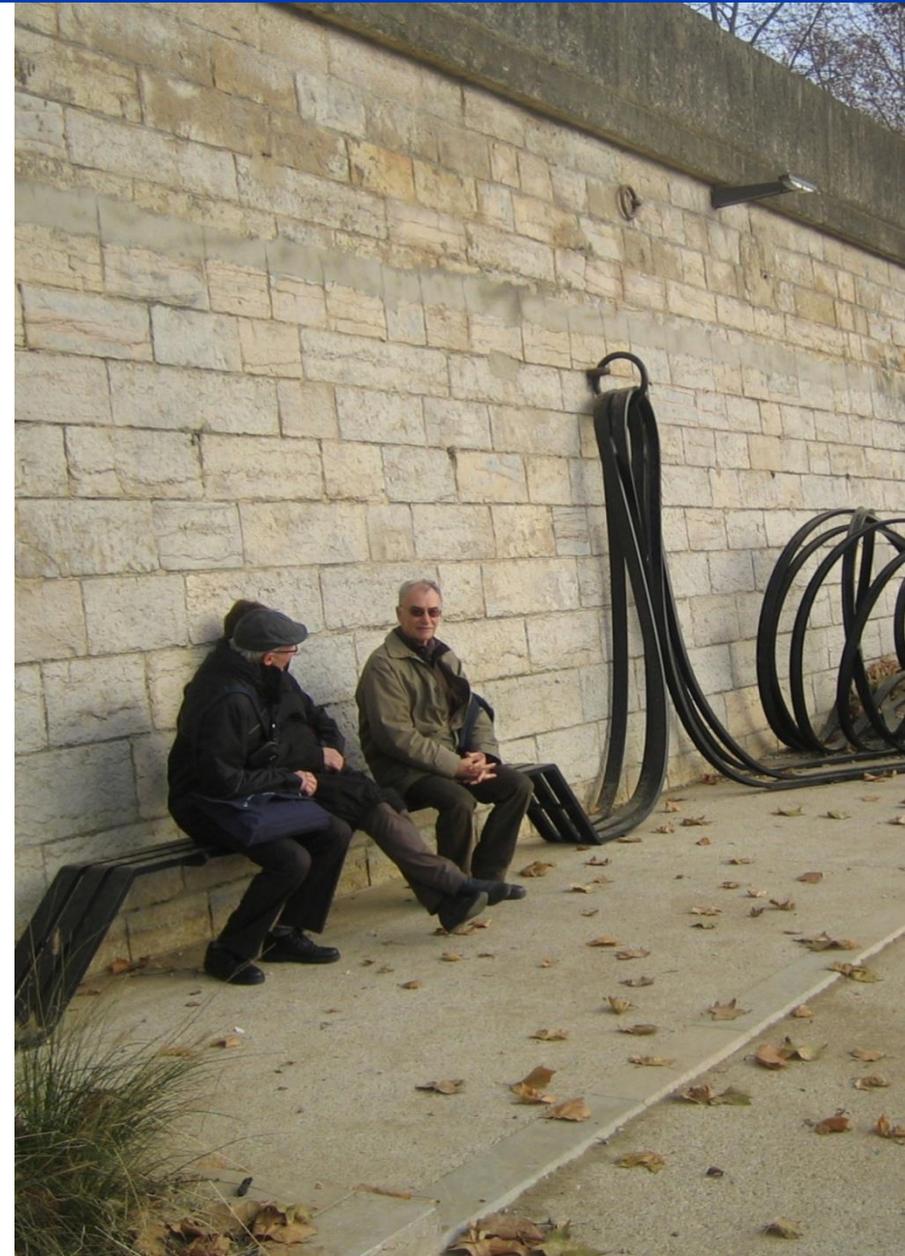
Apport de végétal : anticiper le
réchauffement en créant des
îlots de fraîcheur



Les séniors :

La marche est utile pour la santé et pour garder des contacts

Les assises, bancs, murets, sont nécessaires pour le déplacement qui doit être fractionné



LA RUE, UN BIEN COMMUN



IV. LA RUE, UN BIEN COMMUN

L'espace public

« L'espace public sous toutes ses formes est crucial pour l'intégration et la cohésion sociales. La démocratie trouve son expression dans la qualité de vie de la rue. Nous devons défendre la liberté de l'espace public avec la même détermination que la liberté d'expression. » R.ROGERS

Bien commun

une ressource du domaine de la nécessité, c'est-à-dire les ressources matérielles les plus vitales (air, eau, croûte terrestre) et celles qui en découlent : énergie, espace public, logement, santé, connaissance et culture...

un collectif (ou communauté) s'intéressant à cette ressource et voulant agir dessus

un **ensemble de règles de gouvernance** de cette ressource co-définies par le collectif CF Elinor Odstrom

IV. LA RUE, UN BIEN COMMUN

Les espaces publics ordinaires

Ce sont les espaces du quotidien qui répondent aux besoins des populations formant tout à la fois un **lien** entre les quartiers, un **espace de recul** sur les façades des bâtiments, un **support de pratiques** fonctionnelles (aller à l'école, au travail, etc...), sociales et culturelles (se rencontrer, se voir, s'éviter, manifester, faire la fête, se recueillir, etc....).

Ce sont les lieux où s'opèrent **les interactions** qui fondent ou non la **cohésion sociale** et le **sentiment d'appartenance**.

Les espaces publics doivent être considérés en tant que tels et non comme espaces libres parce que non bâtis. Approche positive
Quel est le potentiel d'urbanité du lieu ? De la rue ?

Les espaces publics ordinaires

Une sortie de gare



Les espaces publics ordinaires

Un collège



Les espaces publics ordinaires

Un arrêt de tram



IV. LA RUE, UN BIEN COMMUN

Montreuil : Petits espaces publics autrement (PEPA)

Que sont les petits espaces publics ?

- La rue, les trottoirs, les carrefours, les passages piétons font partie de ces petits espaces publics qui concentrent la vie et l'animation du quartier.

Pourquoi s'y intéresser ?

- Certains espaces publics de proximité ne sont plus confortables, de qualité et adaptés. L'amélioration du cadre de vie des quartiers passe par une répartition plus harmonieuse et équilibrée de ces petits espaces entre les piétons, riverains, automobilistes et cyclistes car ils appartiennent à tous.

Quelles améliorations ?

- L'objectif de ces chantiers à taille humaine est de mettre fin aux trottoirs trop étroits et encombrés, à l'omniprésence des voitures au détriment de l'humain et de remplacer à terme le mobilier urbain vieillissant.
- Ces aménagements contribueront à garantir la sécurité, favoriser la biodiversité, l'accessibilité et à rétablir l'harmonie entre les usagers de la rue.

- **Montreuil :**

www.montreuil.fr/grands-projets/espace-public

IV. LA RUE, UN BIEN COMMUN

La rue espace public bien commun

La rue comme espace public ordinaire et bien commun pose la question du **rôle des citoyens dans l'aménagement et l'amélioration de la qualité de la rue**

- dans leur participation à la conception et à la préservation des espaces publics démarche qui est un vecteur d'appropriation
- Les habitants et les usagers par leurs modalités d'usage et leurs comportements sont acteurs de la qualité des espaces publics et de la rue

L'espace public n'appartient à personne mais concerne tout le monde

- sa conception doit intégrer les attentes et les besoins des habitants et des différents usagers de passage : comment partager l'espace public ?
- sa régulation, car l'espace public est le lieu de conflits, doit s'appuyer sur des règles d'usage cohérentes et connues du public : comment refonder une civilité commune ?

Quelle communication pour que les habitants s'impliquent pour défendre l'espace public ?

La notion de rue un vecteur plus pertinent que celui d'espace public ? Comment va ma rue ?

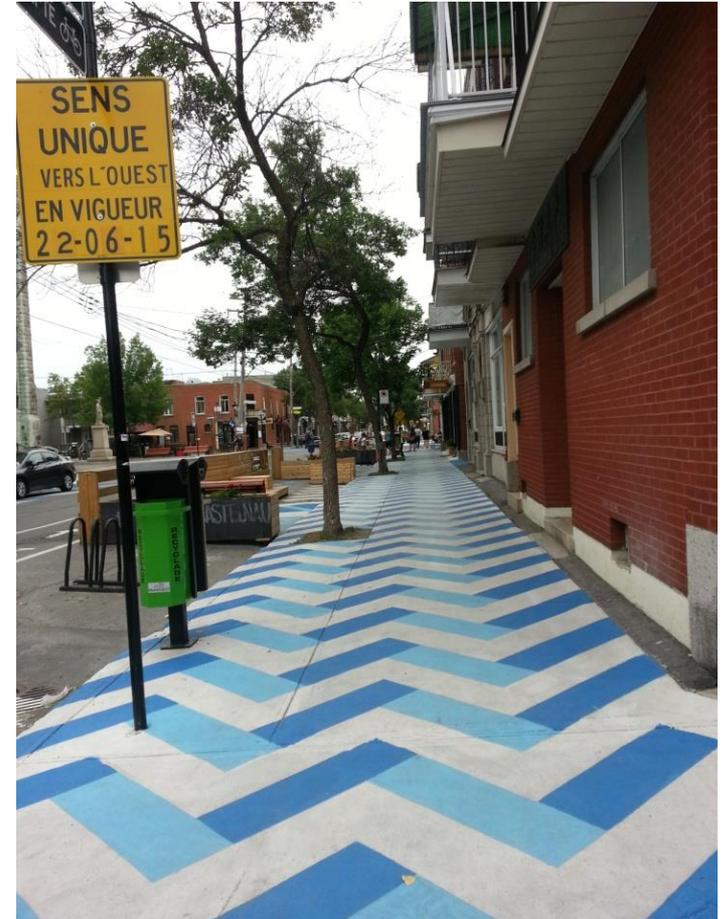
IV. LA RUE, UN BIEN COMMUN

« Comment va ma rue ? »

Ou comment regarder
autrement sa rue

*Une démarche sensible et
collective*

[https://www.ruedelavenir.com/
wp-
content/uploads/2019/01/Com
ment-va-ma-rue-V6.pdf](https://www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/2019/01/Comment-va-ma-rue-V6.pdf)



IV. LA RUE, UN BIEN COMMUN

Les objectifs de la démarche :

- Aller plus loin que l'étude du lien comportement-environnement centré sur les usages avant la conception des espaces publics urbains :
 - En donnant envie de regarder sa rue, susciter l'étonnement des habitants et usagers
 - En révélant une parole sur la Rue
 - En se basant sur l'expérience subjective pour appréhender l'interaction ressentis-environnement, émotions-environnement ...

<http://www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/Comment-va-ma-rue-VF.pdf>

IV. LA RUE, QUELS ENJEUX ?

Les priorités pour Rue de l'Avenir :

Situation de l'espace public de la **ville périphérique** ? Des villages ? Part faible des modes actifs compte tenu de la dépendance automobile

Traiter une **problématique élargie** : **pollution, nouvelles mobilités, mutations technologiques.**

Comment initier une **culture de la marche**, mode actif sous estimé et peu considéré, élément incontournable d'une politique de lutte contre la pollution (trajets courts polluant des véhicules), de santé publique et de cohésion sociale. La marche contribue à la qualité urbaine. Pb EDP

Convaincre de l'importance d'une **approche de l'espace public en tant que bien commun**, valorisant le collectif dans une société qui développe l'individualisation des modes de déplacement et des modes de vie.

Merci de votre attention

WWW.RUEDELAVENIR.COM

