

Débat « Rues pour tous, quartiers apaisés »

Rue de l'Avenir a soutenu depuis de longues années des mesures d'apaisement de la ville qui, au fil du temps, sont devenues d'une réelle actualité.

Elles ont pour objectif de rendre plus sûre la voirie et d'ouvrir la rue de manière permanente ou temporaire à d'autres usagers que les automobilistes ou motards, de façon à apaiser la rue.

L'intérêt d'une telle approche résulte également de l'importance de la proximité redécouverte sous différents aspects (commerces, services publics, promenade, abords d'école, rues aux enfants...) qui reflètent les attentes des habitants, et ont été confirmés lors du confinement.

A partir de la présentation de trois mesures parmi d'autres, qui font l'actualité, nous proposons un débat entre les participants à l'Assemblée Générale 2021, sur **l'apaisement des quartiers** :

- La **limitation à 30** dans toutes les zones urbaines, recommandée par les Nations Unies après le manifeste de Stockholm.
- La **Zone à Trafic Limité**, qui vient de l'Italie et fait des émules en France, à Nantes, à Grenoble et plus récemment en projet à Paris.
- Les **dispositifs de blocage du transit**, et notamment le système des super-blocs mis en œuvre à Barcelone, à Vitoria-Gasteiz et dans d'autres villes.

Comment ces différentes mesures ou initiatives pourraient-elles s'articuler, se compléter, faire réseau à l'échelle d'un quartier, pour avoir un impact positif au niveau d'un territoire élargi ?

La Ville 30



1990 – 2020 : une longue maturation

- **1992** - Première expérience GRAZ (Autriche)
- **2006** – OCDE : rapport « La gestion de la vitesse »
- **2011 puis 2013** - le parlement européen demande la généralisation du 30 km/h, avec exceptions, mais n'est pas suivi par la commission européenne
- **2012** - lancement d'un « Initiative citoyenne européenne » qui ne réunit pas assez de signatures
- **2015** - en France, les maires sont autorisés à prendre une vitesse de référence en dessous de 50 km/h sur tout ou partie du territoire
- **20 février 2020** - Déclaration de Stockholm signée par 160 pays
- **2020** - l'assemblée générale des Nations-Unis valide la déclaration de Stockholm et préconise la généralisation du 30 km/h au niveau mondial



Initiative citoyenne européenne 2012

En 2020, le processus s'accélère : un changement sociétal est en cours.

Les communes italiennes demandent le 30 km/h
Berlin et Brême réclament le 30km/h généralisé
La Suisse demande de simplifier la procédure de mise à 30 km/h

Les premières réglementations nationales

L'Espagne est le premier pays officiellement à 30 km/h sur toute la voirie urbaine sauf grands axes à 50 km/h (prévu le 12/10/21)

Le Pays de Galles a déjà un vote favorable du parlement
L'Ecosse a déposé un projet de loi...
Les Pays-Bas ont déjà 70% du réseau urbain à 30km/h



Les Pays-Bas ont aidé financièrement les communes qui limitaient la vitesse à 30 en fonction de la longueur des voies réglementées, ce qui a été très incitatif.

En France

Dès 2012, plusieurs associations se regroupent pour engager une campagne en faveur du 30 km/h en ville.
En 2020, dispositifs post-covid et accélération des limitations de vitesse.

En Amérique du nord

Création du « tactical urbanism » et utilisation en réponse à la pandémie,
En 2020 à Boston, Columbus, San Francisco, Baltimore...

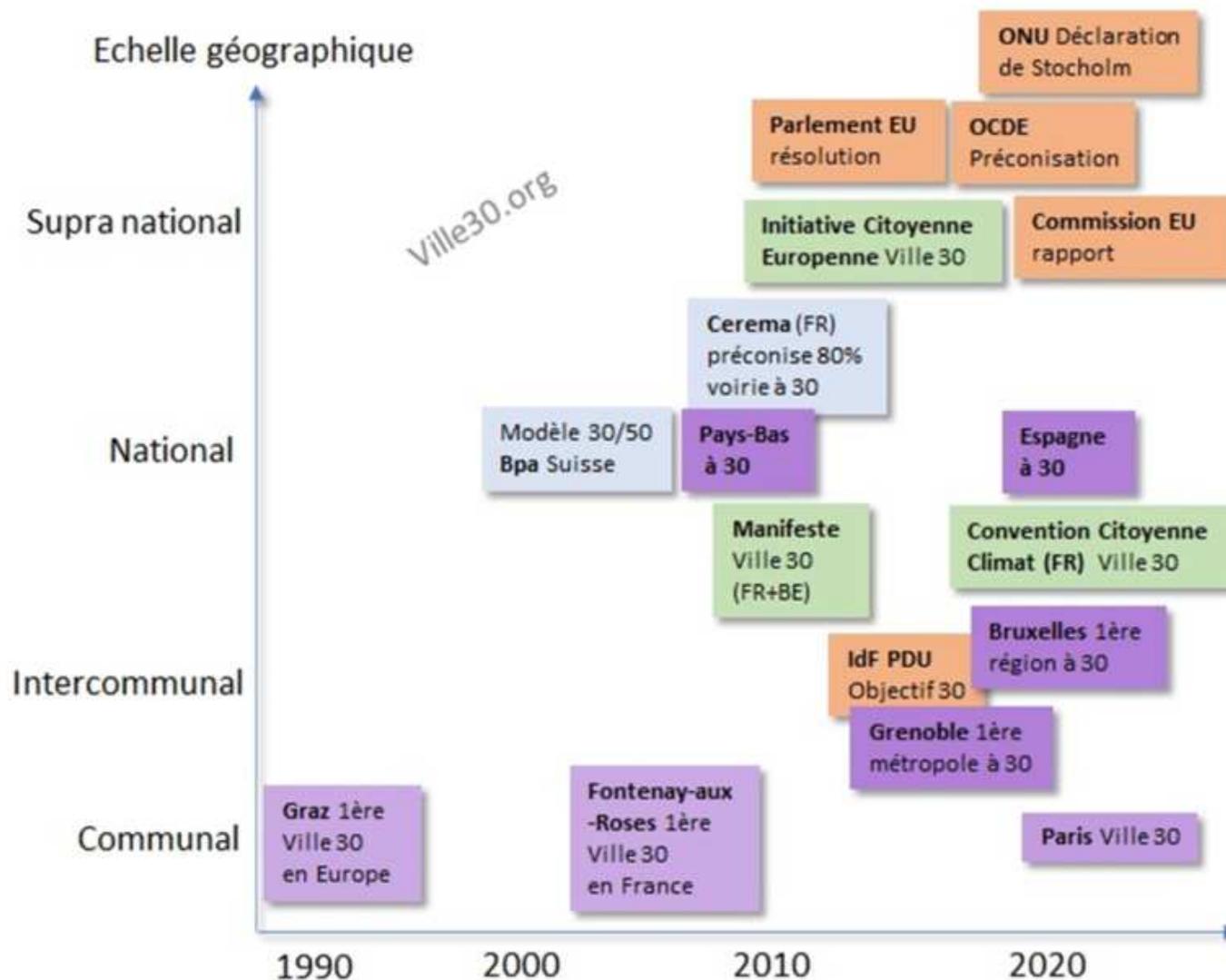
Washington D.C. (702 0000) : 70% du réseau à 30 km/h mis en place en une fois en juin 2020. En raison de la pandémie, création de rues « lentes » pour accueillir la restauration.

Oakland, en Californie du Nord : 110 km de rues « rues lentes »

Montréal a déployé neuf « super-îlots » cet été dans le quartier de Rosemont. S'inspirant du concept catalan, l'arrondissement a créé des « milieux de vie » visant à favoriser la circulation des modes actifs.



2012 - Le collectif Ville 30 : FNE, FNAUT, FUB, Les droits du piéton, DARLY, France Auto Partage, coordonné par Rue de l'Avenir



Diffusion de la Ville 30, dans les territoires et institutions

Les Zones à Trafic Limité

Le principe : l'accès à la zone est réservé aux habitants du secteur

Les véhicules d'urgence, ambulances, médecins, travaux... sont autorisés

Les livraisons sont autorisées dans certaines pages horaires

Le contrôle peut se faire par la police municipale,

ou par un système informatique utilisant la lecture des plaques d'immatriculation

Le dispositif a été créé par la ville de Ferrare dans les années 70 et s'est répandu dans toute l'Italie



La Zone a Trafic Limité de TURIN



Les obligations de la ZTL de Turin sont limitées dans le temps.

Il y a plusieurs secteurs dont la réglementation est différente en raison des usages

Le contrôle est effectué par un système informatique

En 2014

La ZTL Centrale actuellement in vigore

L'accès à la zone centrale de la ville est limité pour 3 heures par jour (7.30-10.30), à l'exception de transport public, des services d'urgences, des riverains et des titulaires d'autorisations. Le control électronique se met en marche en mai **2004**



La "ZTL Central" est divisée en :

ZTL ordinaria

Fermée au trafic et parking
7.30 - 10.30 lun - ven
Charge/Décharge: 10.30 - 16.00

ZTL vie riservata (pour le transport public)

Fermée au trafic et parking
7.00 - 21.00 tous les jours
Charge/Décharge: 10.30 - 12.30

ZTL Area Romana

Comme la ZTL ordinaria + fermée au trafic et parking
21.00 - 7.30 tous les jours

ZTL Area Verde (Valentino)

fermée au trafic et parking
00.00 - 24.00 tous les jours
Charge/Décharge: 10.30 - 12.00; 15.00 - 16.30



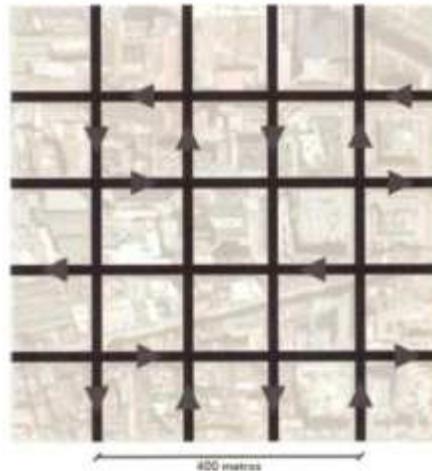
Les dispositifs de blocage du transit

La démarche barcelonaise des « Supermanzanas »

Un nouveau plan de mobilité à l'échelle de l'agglomération, une ville construite autour du piéton.

Jerarquía viaria en el modelo de Supermanzana

SITUACIÓN ACTUAL

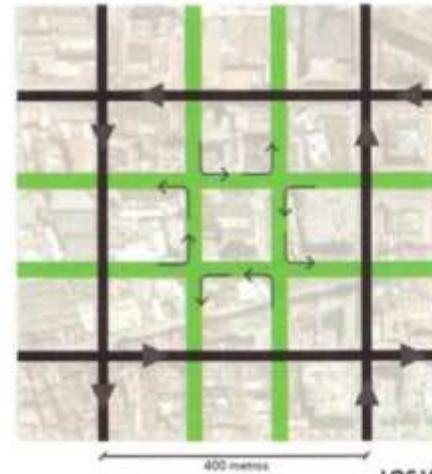


Red básica: 50 km/h



ÚNICO DERECHO: DESPLAZAMIENTO.
MÁXIMA ASPIRACIÓN: PEATÓN

SUPERMANZANA



Red local: 10 km/h

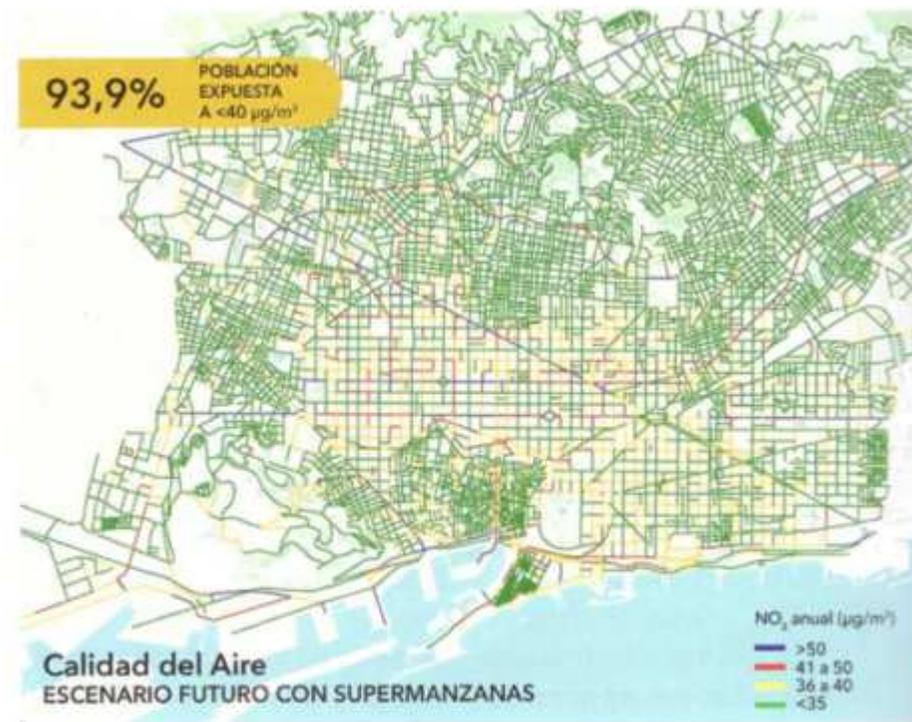


LOS VEHÍCULOS DE PASO NO LA ATRAVIESAN

EJERCICIO DE TODOS LOS DERECHOS QUE LA CIUDAD OFRECE. MÁXIMA ASPIRACIÓN: CIUDADANO



Pourcentage de la population exposée à des niveaux acceptables de NO₂ (dioxyde d'azote) dans la situation actuelle



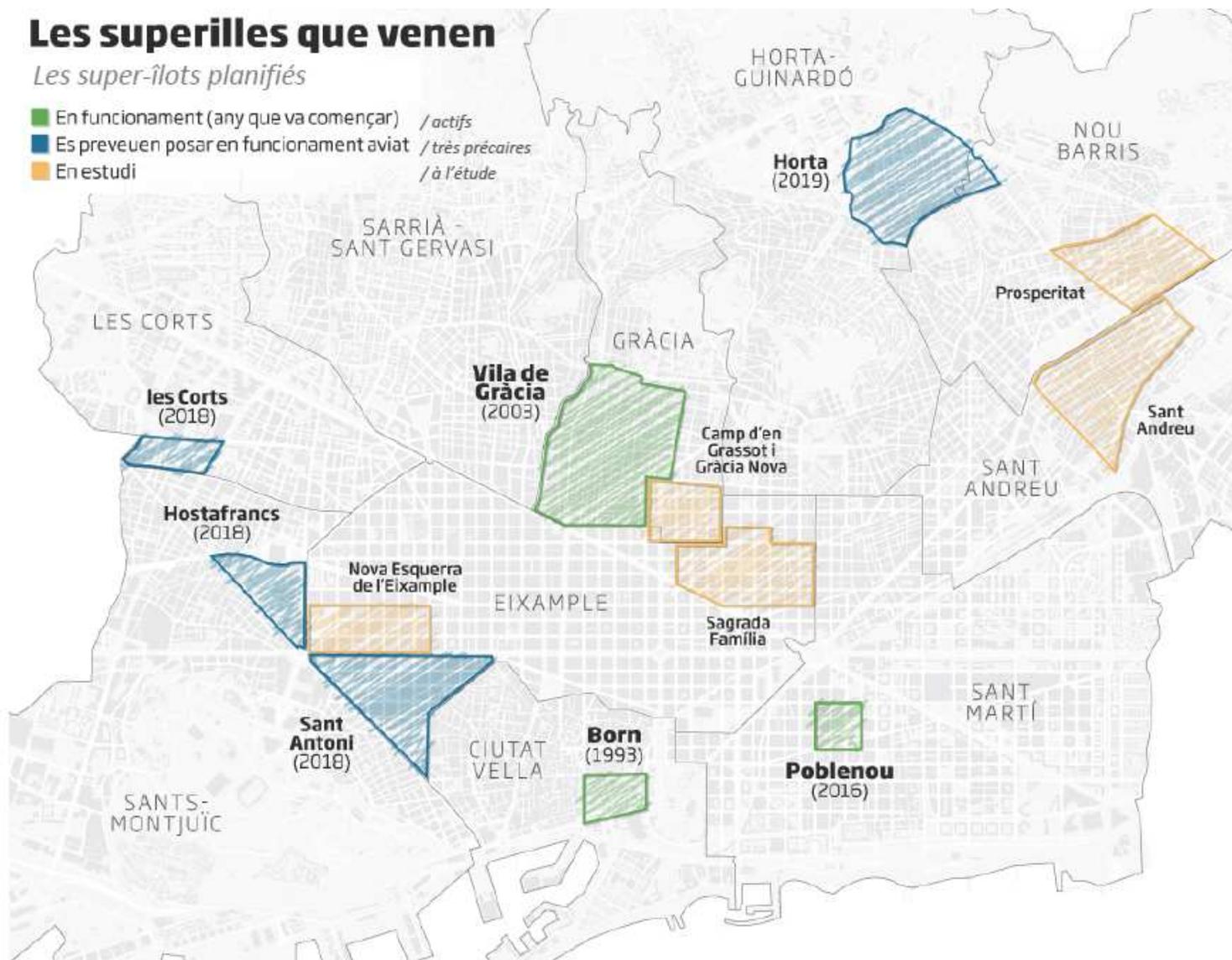
Pourcentage de la population exposée à des niveaux acceptables de NO₂ avec le scénario des « supermanzanas »

Évaluation de l'impact prévisible sur la pollution de l'air

Les superilles que venen

Les super-îlots planifiés

- En funcionament (any que va començar) /actifs
- Es preveuen posar en funcionament aviat /très précaires
- En estudi /à l'étude



État d'avancement de la mise en place des « Supermanzanas »



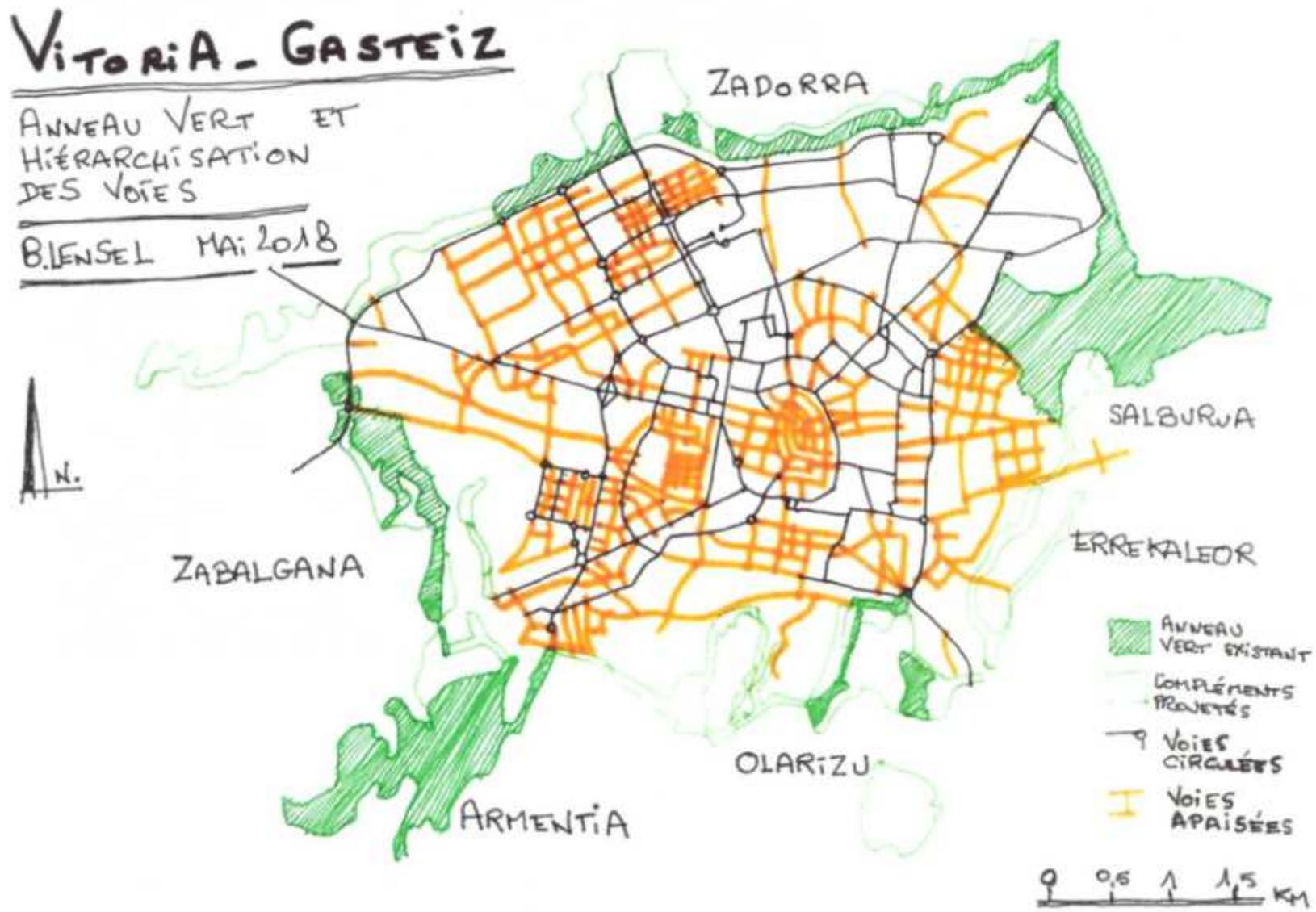


L'expérience de Vitoria-Gasteiz (Espagne)

Cette ville de 240 000 habitants, située au Pays-Basque espagnol, promeut depuis trente ans un nouvel aménagement de la ville, qui a eu pour effet de limiter le transit urbain.

Il s'est concrétisé par un « anneau vert » inconstructible, situé au pourtour de la cité, et un réseau de voies hiérarchisées, entre « voies circulées » et « voies apaisées ».

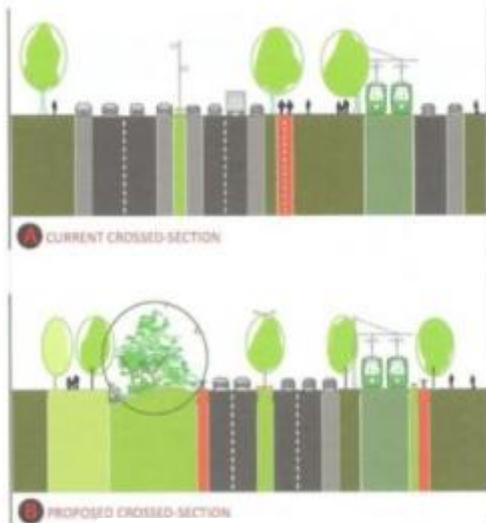
Le système de circulation est basé sur une hiérarchisation de la voirie, inspiré par celui de Barcelone : toute la circulation de transit est rejetée à l'extérieur des quartiers.



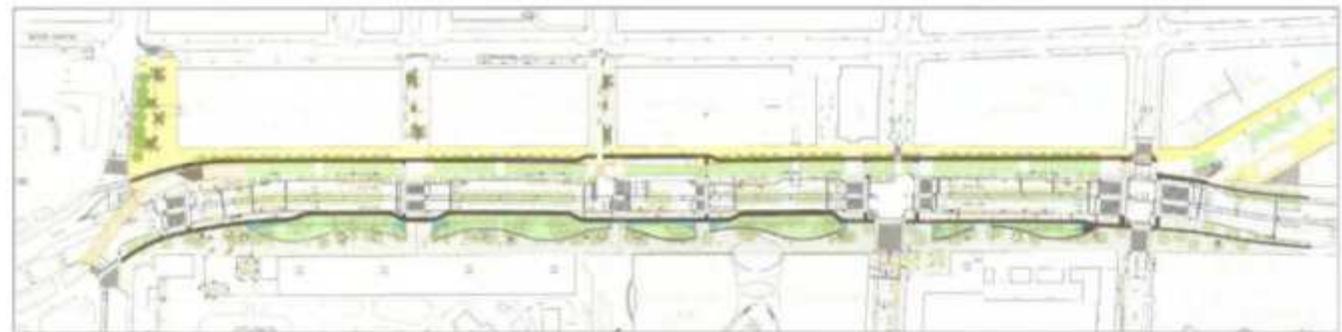
Cette nouvelle approche de l'aménagement urbain est particulièrement propice à une amélioration de la qualité de vie en ville, à la mise en valeur des paysages urbains, et au développement de l'économie locale.

Le réaménagement de l'Avenue Gasteiz en constitue une application exemplaire.





Avant



Après

Quelle ville demain ?

La crise sanitaire a servi de révélateur à la crise environnementale globale.

Comment répondre aux objectifs de résilience, de frugalité, de nature en ville et de partage de l'espace public ?

- Quels seront les nouveaux enjeux de la fabrique de la ville
- Quel sera l'impact sur le comportement humain ?
- Comment les espaces publics pourraient-ils évoluer pour faire face à ces nouveaux besoins ?
- Quels sont les usages à ne pas oublier ?
- Comment favoriser le partage de la rue, et la pratique des mobilités douces et actives ?
- Comment permettre l'inclusion de tous les usagers, et notamment les plus fragiles ?



Des modes de déplacement qui se développent :
le vélo



Des modes de déplacement qui se développent :
la marche



De nouveaux modes de déplacement :
**la micro-mobilité
le co-voiturage**



De modes de déplacement collectifs:
**le tram
le bus en site propre (BHNS)**





Adapter l'espace public aux nouveaux usages:
des trottoirs dégagés
des espaces conviviaux



Prendre en compte les enfants
sécuriser les sorties d'écoles



Prendre en compte les enfants
autoriser le jeu
dans l'espace public



Prendre en compte les seniors
des bancs et des sols confortables





Utiliser les différents
statuts de voirie

aires piétonnes
zones de rencontre



Des espaces publics de
qualité, avec

du végétal
des services à la
marche



Rue de l'Avenir, pour une ville **plus sûre**, **plus solidaire**,
plus agréable à vivre !