



VISITE de terrain à LILLE et à GAND 12 et 13 MAI 2022

Rues scolaires/ rues aux enfants/ rues libres/ quartiers apaisés

Compte rendu

L'objectif de ces deux jours organisés par Rue de l'avenir était de chercher à comprendre pourquoi et comment les rues sont à conquérir ou à reconquérir pour apaiser un quartier et pour permettre à l'enfant de circuler et d'y avoir une/sa place.

A – Lille 12 mai 2022

Les différentes séquences de l'après-midi du 12 mai ont été organisées avec le concours de la Ville de Lille, de la Métropole européenne de Lille, de l'Association Droit au Vélo, du Café des enfants, de l'association les Potes en ciel et de Récréations urbaines.

1 - « La ville à hauteur d'enfants »

Présentation de la mairie de Lille

https://www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/2022/05/202205_VisiteRDALilleGand_PruvostMairieLille.pdf

A Lille, l'élue à l'éducation est également élue à la Ville à hauteur d'enfant. Charlotte Brun : adjointe Ville éducatrice et ville à hauteur d'enfant.

Rencontre avec la Direction du Projet Educatif Global : Céline Pruvost Directrice, Marion Joly, Marylène Gars

Précision sur les axes de travail du PEG :

- La réussite scolaire pour chacun.
- Le soutien de parcours éducatifs
- La Ville à hauteur d'enfant

Denis Moreau introduit Céline Pruvost qui présentera le programme « Ville à hauteur d'enfant » : « La Ville de Lille a réalisé depuis quelques années tout un travail en profondeur pour donner une place à l'enfant. ».

Céline Pruvost mentionne que la Ville de Lille fait partie du Réseau Français des Villes Educatrices. <https://rfve.fr/> ainsi que du Réseau Ville Amie des Enfants qui est une initiative qui s'est développée avec l'UNICEF France et l'Association des Maires de France dans le sillage de la résolution prise lors de la Conférence mondiale d'Istanbul sur les établissements humains (Habitat II) de faire des villes des lieux vivables pour tous. Céline Pruvost souligne : « *plus il y a d'enfants dans l'espace public, plus la ville est sereine.* »

La Ville de Lille travaille avec Récréations Urbaines pour son plan de révégétalisation des cours d'école, avec l'idée de rendre accessible les cours d'école aux familles en dehors des temps réservés à l'école/à la classe. Budget par cour : 200 000€. Pour les écoles excentrées de leur cantine, parcours ludique entre l'école et la cantine, coloré et amusant.

La Ville de Lille développe également avec Les Potes en Ciel les rues scolaires et les rues aux enfants. En 2020, à Lille, 7 rues aux enfants ont été déployées et 11 en 2021. Le but : « prendre plaisir à être dans la rue ».



Quartier de Fives Photo Nathalie Picquot

Figure 1 Devant le café des enfants, la "pote mobile" (un vélo cargo) permet d'apporter du matériel sur des rues aux enfants.

Céline Pruvost précise : « Les Potes en Ciel, par leur action de médiation, recueillent la parole de tous les enfants, organisent des balades urbaines. Ils disent leurs besoins. Ces actions de rues aux enfants s'organisent avec les enfants des quartiers et les enfants du CME (Conseil Municipal des Enfants qui existe depuis 1999) ». Céline Pruvost parle ainsi de la rue aux enfants : « Il s'agit de jouer simplement, sans château gonflable. C'est la place du jeu libre. Ca demande aux animateurs de revoir leur posture. Ce n'est pas si simple. »



Photo Judicaël Potonnec

Panorama 2016-2021 des Rues aux enfants dans les Hauts de France : https://www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/2022/02/d_valor_hdf.pdf

Marylène Gars présente les rues scolaires. Elle montre quelques diapositives de rues scolaires et souligne l'importance des agents, leur rôle, leur place dans la rue et indique la possibilité d'utiliser ces rues scolaires pour être des espaces d'apprentissage. Marylène Gars détaille l'organisation d'une rue scolaire : « *Pour le moment, l'objet malle de jeux n'a pas été généralisé. Il faut également repenser la fonction d'animateur car on attend de lui qu'il sache encadrer, observer, accompagner des temps de jeux libres. Cela demande de déconstruire le métier. L'animateur, c'est en fait un technicien de la Ville qui garde la barrière.* »

Quelques questions des participants :

- Y'a-t-il un bilan des rues scolaires ? « *Le résultat est extrêmement favorable avec plus de 90% des parents satisfaits. Ils trouvent cela plus convivial, ça favorise les échanges, et au-delà de l'aspect sécurité routière, il y a moins de bruit dans les écoles. Une remontée positive des habitants en termes de convivialité et de sécurité routière. Le retour négatif qu'on a, c'est le fait de ne plus pouvoir se garer.* » (Judicaël Potonnec ADAV)

- Qu'est-ce-qu'impliquerait le label « Commerce ami des enfants » ? « *Le projet serait de doter les commerces de ce label et qu'ils proposent des services : mettre de l'eau dans la gourde, permettre aux enfants de se rendre aux toilettes, de passer un appel, de sortir une malle de jeux qu'ils conserveraient dans leur boutique.* » (Céline Pruvost)

[Lille ROYER rues scolaires V 2 CR DM \[Lecture seule\] \(ruedelavenir.com\)](#)

Un projet d'appel à projets "rue aux enfants" à Roubaix.

Une association organise déjà le mercredi après-midi, une rue aux enfants. Alexandre Garcin, adjoint au Maire de Roubaix présente un nouveau projet : Lancement d'un appel à projet à destination des habitants pour qu'ils mettent en œuvre, dans leur rue, des rues aux enfants. Pour répondre à cet appel à projet, il faut être un minimum de 3 familles motivées et résidant dans la même rue telle qu'une initiative de voisins. Les voisins retenus recevront un arrêté municipal pour fermer leur rue, sur des créneaux décidés par eux-mêmes pendant 6 mois, 3h les mercredi samedi ou dimanche après-midi. L'engagement de la Ville Roubaix : mise à disposition de barrières et de craies.

Lien PDF Comment la ville de Roubaix...

2 - Visite du quartier de Fives

a – Vélorue avec Michel Anceau Directeur de l'Adav

Au début c'est un double-sens cyclable qui avait été prévu, mais c'est le principe de la vélorue qui a été adopté, avec le marquage central des pictos vélo + chevrons. Cela a fait le buzz dans la presse, ce qui a amené plusieurs communes de la métropole à s'y intéresser.

Désormais la MEL a donné son accord pour adopter ce marquage central.

C'est une des rares rues où du stationnement auto a été ajouté (du fait de la place gagnée par la suppression d'un sens de circulation auto).

Les vitesses pratiquées en entrée de la rue par les voitures sont importantes, mais pas de possibilité de mettre en place un plateau du fait de la proximité de la caserne des pompiers (seul un coussin berlinois a été accepté).

Avant la mise en vélorue le trafic était de + de 5000 véhicules/jour et après de 1000 véhicules/jour

Les vélos représentent 1/3 du trafic de la rue (à certains moments ils constituent même jusqu'à la moitié du trafic). C'est l'itinéraire direct vélo entre Lille et Villeneuve d'Ascq (2,5 km), il reste à le jalonner pour le relier au réseau des gares.

<https://droitauvelo.org/Une-premiere-velorue-a-Lille>



La vélo-rue de la rue La Phalecque – Cabanis

Le nouveau plan de circulation 2016 mis en place par la ville de Lille a permis de baisser le trafic de transit et d'apaiser le centre-ville, de libérer de l'espace, notamment pour intégrer de nouveaux aménagements cyclables. Il est à noter une intensification de la circulation des vélos en cœur de ville mais également dans les quartiers limitrophes.

b - Café des enfants potes en ciel avec Marie Chaurin et l'équipe des Potes en ciel

<http://lespotesenciel.net/page/1>

Le jeu comme vecteur de lien social :

- sur place, au café : enfants de moins de 9 ans

- dans la rue : préados, ados de moins de 13 ans (ne viennent pas forcément au café)

<https://www.ruesauxenfants.com/blog/lille-un-programme-de-rues-aux-enfants-pour-l-ete>

Les partenaires orientent les familles vers le café des enfants.

Il existe une charte pour accueillir tous les publics (pas de jugement)

Font partie de la Fédération des cafés des enfants, sont reconnus comme un tiers-lieu.

La pote-mobile : caisses à jeux + triporteur va de parcs en parcs, rdv réguliers

Font de la prévention, de la médiation sociale

Financeurs : État, CAF, département... via conventions pluriannuelles

4 accueillantes salariées à ce jour : 1 médiatrice sociale, 1 EJE (Éducatrice Jeunes Enfants), 2 autres personnes sans diplôme spécifique. Fonctionnent aussi avec des bénévoles.

C - École Bara Cabanis avec Madame Audrey Thomas Directrice

Le bus vélo n'a plus de raison d'être car beaucoup d'enfants viennent déjà à vélo (25% lors du dernier challenge mobilité). Les premières lignes de bus vélo datent de 2006. Seulement une dizaine de voitures déposent des enfants sur les 370 élèves de l'école qui est en REP+, 16 classes
1 fois par an ils font aussi le jeu "Emile et le serpent mobile";
lien

Dès le CP, cycle vélo avec l'association de quartier "L'école et la maison", puis avec les CM2.

Accueil des nouveaux parents : informés de l'effort de l'école fait sur les mobilités actives, les parents se forment entre eux (transmission). L'école participe au challenge écomobilité scolaire piloté par le Crem.



Photo Nathalie Picquot
L'école Bara Cabanis Lille Un ancien parking à voitures....

Lien vers une fiche "Encourager la pratique du vélo de la maternelle jusqu'au lycée", dans laquelle la démarche de l'école Bara Cabanis est présentée

https://www.velo-territoires.org/wp-content/uploads/2019/04/FI04018-Velo_F39-ecomobilit-scolaire-.pdf

3 - Présentation de la MEL

Madame Audrey MASQUELIN Direction de la Mobilité et **Madame Isabelle SMAGHUE** Chargée de mission Modes doux

https://www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/2022/05/202205_VisiteRDALilleGand_DiaporamaMEL.pdf

Il y a 95 communes dans la MEL Les écoles sont en moyenne à 500/750m du domicile
Conception universelle : que le territoire s'adapte à tous
Plan marche = lutter contre l'obésité qui a beaucoup augmenté ces dernières années sur le territoire

TC gratuits pour les moins de 18 ans

Intervention de la MEL dans la promotion des PDES qui sont obligatoires dans la région des Hauts de France pour les établissements scolaires de plus de 250 personnes (élèves + personnels) du fait du PPA 2014 (plan de protection de l'atmosphère).

73 PDES de collèges publics. Formation par le CREM de référents (sont orientés vers des enquêtes en ligne à destination des parents par ex.)

Dans les établissements privés c'est plus difficile puisqu'ils ne sont pas soumis à la carte scolaire.

Phénomène des voitures sans permis utilisées massivement par des lycéens dans un lycée de la région

Avec "Vraiment Vraiment", est expérimentée la **démarche POC** (Proof of concept) "amélioration de la piétonnisation aux abords du périmètre de l'établissement scolaire"

Livret "Sur la route de l'école" : 4 animations clé en main, fait le lien entre les apprentissages élémentaires enseignés à l'école et les compétences de la MEL.
Bibliographie : livres pour enfants sur les mobilités actives

Challenge mobilité depuis 2014 : au départ européen, puis métropolitain, désormais national "mai à vélo".

Mai à vélo, il existe une catégorie "écoles" 2022 : 67 équipes inscrites au sein de différentes écoles

2 types de récompenses :

- meilleure part modale
- meilleure progression de part modale

800 classes ont participé à la dernière édition soit + de 7000 élèves

Depuis 2022 proposition a été faite de participer également aux collèges : 43 collèges inscrits.



Programme génération vélo : financé partiellement (aide aux collectivités) par les certificats d'énergie pour aider au financement du SRAV (Savoir rouler à vélo) et au financement de la formation d'animateurs vélo

Le PDM 2035 sera soumis à approbation lors du Conseil Métropolitain d'octobre 2023 (intègre le sujet de la logistique urbaine)

Questions / Réponses :

2016 et 2025 enquêtes ménages déplacements (CEREMA) + petites enquêtes intermédiaires

- Séniors : ont le + de déplacements (et le plus souvent en voiture)
- Jeunes : se déplacent peu

La présence de commerces de proximité favorise marche et vélo

Lien entre santé publique et mobilité.

Cartographie géo-orientée mise en place sur l'espace public (carte orientée dans le sens de ce qu'on voit) + cercle 5 min, 15 min à pied

Plan de Lille à pied (plutôt touristique) sous forme de spider map

Sur les jalonnements piétons ne pas indiquer les distances mais les temps de trajet

Charte sur l'harmonisation de la signalétique des pédibus / des événements (bouger dans la ville)

Réutilisation des places récupérées en amont des passages piétons dans le cadre de la LOM : parklets ou parkings vélo

B – Gand 13 Mai

Gand 268 000 habitants, 70 000 étudiants (dont 5 000 habitants de Gand)

A l'arrivée en gare de Gand, grand étonnement collectif à la vue des milliers de vélos parqués – zooms / mobiles / CLIP CLAP / photos du contexte de l'arrivée. Parés d'un vélo (location), rencontre avec Denis Brachet, résidant Gantois et guide de la journée.



Un des parkings de la gare Saint Peter Photo Nathalie Picquot

1 - Présentation du plan de circulation

Wim Schuddinck Service Mobilité de la ville de Gand

https://www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/2022/05/20220515_VisiteRDALilleGand_W.-Schuddinck_planCirculationGand.pdf

Hôtel de Ville de Gand avec la présentation des deux services : Mobilité et Jeunesse

Wim Schuddinck du Service Mobilité présente l'historique et la progression du plan de mobilité depuis 1993 avec les objectifs successifs. A Gand le centre-ville était délaissé des commerçants, l'économie était en berne, beaucoup d'immeubles vacants. Grâce à la 1ère politique vélo, le centre a pris un essor, beaucoup de valeurs, les commerces sont florissants, les immeubles sont réhabilités.

Le plan mobilités de 2015 comporte plusieurs volets :

Adaptation de la vitesse : zone 30 dans tout le centre et dans tous les quartiers résidentiels. Pas de prise de vitesse, pas de grands boulevards urbains : la ville est découpée en quartier au sein desquels les automobilistes peuvent circuler, mais ils ne peuvent pas aller d'un quartier à l'autre sans passer par le boulevard périphérique.

Stationnement : le centre-ville est réservé aux résidents ou aux visites courtes. Les tarifs sont plus chers en rue que dans les parkings souterrains.

Circulation : Accent sur mobilités durables
Objectif : « *créer une ville durable et adaptée aux enfants. Car si elle est adaptée aux enfants, elle le sera pour tout usager vulnérable* ».

Avec un trafic de transit dans le centre de 11% le nouveau **plan de circulation en 2017** fait des choix pour chaque zone circulation, stationnement, séparation au maximum des modes de déplacement...

- « *Les villes doivent utiliser les boulevards de contournement afin d'éviter le trafic de transit. On sépare alors les flux : automobiles, transports en commun et vélo.* »
- Le centre est une immense zone piétonne qui a été doublée par le plan de 2015 par rapport à 1997. Accessible uniquement aux piétons, vélos, transports en commun, taxis + liste blanche de véhicules.
- Il y a eu 2 ans de présentation du nouveau plan, d'explications avec des « mobicoachs », du temps pour convaincre, pour aider les commerçants à trouver des solutions, puis passage en 24h au nouveau plan, sous le regard de la presse présente pour couvrir la « catastrophe » « Et puis Gand s'est réveillée dans une nouvelle ville », ajoute Wim Schuddinck. Aujourd'hui, 37% des flux se fait à vélo (à Lille : 10%).
 - Videoverbalisation indispensable (caméras ANPR) : réseaux de caméras qui envoient directement la contravention à l'utilisateur (conventionnement avec d'autres pays).
 - 6 rues sont strictement piétonnes de 11h à 18h, interdites aux vélos, car commerçantes et fort fréquentées. Les cyclistes ont donc pied à terre. Au début mise en place d'un « wandelbus » ou bus de randonnée pour combler les longues distances de marche. Finalement il n'était plus utilisé que par les touristes car tout le monde prend son vélo, des enfants aux personnes âgées. Vu le coût et le peu d'intérêt il a été supprimé.

- Mise en place d'installations temporaires (10/15 ans) pour rendre l'espace public plus agréable : terrasses, tables de pique-nique, jeux pour enfants dans un container qui peut être déplacé. « La rue, ce n'est pas que pour le transport mais on y trouve aussi des installations temporaires pour vivre la rue. »



Photo Bertrand Debout

Conséquences : Le bruit a disparu ! Le trafic de transit a diminué de 60%, mais certaines routes d'accès dues à des parkings souterrains présents avant ont vu leur trafic augmenter. Le boulevard périphérique a vu son trafic augmenter de seulement 7%, le report modal se fait sur le vélo, la marche et les transports en commun.

- Des ajustements ont été réalisés après la mise en place lors d'une concertation.
- En projet l'extension du projet du centre-ville à 7 autres quartiers (les habitants sont en demande). Les habitants pour ces plans de mobilités de quartier sont consultés avant réalisation à partir en quelque sorte d'une feuille blanche sur leurs idées et leurs besoins.

Echanges

- Le temps de la mise en place entre 2015 et 2017 a été long et l'échevin à la mobilité est allé voir tout le monde.
- Grande capacité de mise en œuvre du plan de circulation : 180 personnes travaillent au service mobilité sur la ville de Gand (qui n'a pas eu besoin de bureau d'étude pour le plan de circulation) mais ce chiffre comprend la gestion du stationnement Si la constatation des infractions est délégué à une entreprise privé leur traitement se fait en lien avec le tribunal et il y a eu beaucoup d'infractions.
- Politique de création de parkings autour du boulevard circulaire
- Le Plan de circulation a bénéficié d'une priorité budgétaire et le stationnement génère des revenus importants qui permettent de faire des investissements.
- Multiples visites aux commerçants et si des magasins ont disparu d'autres se sont créés. La distinction est difficile pour établir un lien de cause à effet avec le plan de mobilité compte tenu de la situation difficile des petits commerces.

- Beaucoup d'écoles sont en zone piétonne et pour les collèges ou les lycées le déplacement se fait essentiellement en vélo. Une carte scolaire qui concerne les écoles collèges lycées donne la priorité à la proximité.
- Diminution de la part des automobiles et création d'un service de voitures partagées : 40 000 utilisateurs.

2 - « L'espace public pour l'enfance et la jeunesse »

Thibalt Bonte Service de la jeunesse et de la concertation

https://www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/2022/05/20220513_VisiteRDALilleGand_T.-Bonte_espacePublicsPourJeunesGAND.pdf

Le service jeunesse est destiné aux jeunes de 0 à 30 ans. En 2024, Gand sera Capitale Européenne de la Jeunesse. **Thibalt Bonte** dit : « Une ville doit être faite pour tous les âges. La présence des enfants et des jeunes et un bon baromètre de la qualité de l'espace public. » Il ajoute : « Les adolescents sont vulnérables. Ils ont besoin de l'espace public et des transports en commun. » Il ajoute que protéger les jeunes, c'est aussi mener une action qui évite la fuite urbaine. Thibalt Bonte présente toutes les actions que la Ville de Gand mène en faveur des enfants et des jeunes depuis 2007.

1. En 2007, il s'agit de mettre en place un **réseau ludique**, c'est-à-dire, un réseau pédestre et cyclable adapté aux enfants et aux jeunes qui relie les lieux importants. Installation d'objets ludiques qui servent aussi à empêcher les voitures de stationner

2. **L'idée de connexion** est de s'associer à d'autres services de la ville : climat, environnement / participation de tous / mobilité / économie/ patrimoine historique

3. **L'objectif de mobilité** : qu'un enfant de 8 ans puisse se déplacer à pied seul et qu'un enfant de 11 ans puisse se déplacer à vélo seul. Les écoles sont considérées comme des nœuds dans le réseau. Ils permettent aux parents et aux enfants de se rencontrer. Les bâtiments des écoles deviennent de plus en plus polyvalents et accueillent des actions en dehors de l'action scolaire. Avec les enseignants, Thibalt Bonte présente une action réalisée : un questionnaire et le dessin d'une carte mentale sur les thèmes de « où vas-tu dans le quartier ? » « Comment vois-tu le quartier dans le futur ? » « Quels sont les obstacles auxquels tu es confronté sur ton parcours ? »



Un réseau pour les enfants T.Bonte



Des incitations au jeu T.Bonte

4. Les incitations au jeu Il s'agit de jeux temporaires ou pérennes sur un circuit, en 2D ou en 3D. A la question : « avez-vous des dégradations ? », Thibalt Bonte répond : « *Oh oui, pour chaque objet laissé dans l'espace public ! Ils sont en bois mais on expérimente* » Il faut rapidement occuper l'espace. Il ajoute que les enfants sont régulièrement invités à réfléchir au mobilier urbain.

5. Les rues réservées au jeu Les rues réservées au jeu sont bloquées à la circulation ont lieu pendant les vacances et le weekend et que l'après-midi de 14h à 20h sur des appels à projets : 130 rues réservées aux jeux (+30% depuis le covid). A l'initiative des habitants, ils doivent réunir l'adhésion de 67% des habitants de la rue, organiser des ateliers d'information et de concertation. Il y a des « parrains et des marraines » et c'est vraiment participatif. La ville livre le panneau et ensuite ce sont les habitants qui prennent le relais. En 4 ans, seulement 10 plaintes en 4 ans. Thibalt Bonte précise qu'il y a une sociologie des porteurs de projets des rues réservées au jeu « blancs, qui ont étudié » et pose la question : « *Comment faire dans les quartiers un peu plus pauvres ?* » *C'est un objectif.*

6. Les rues scolaires

Il y a une répartition des tâches c'est la ville qui fait l'évaluation préalable de la pertinence et c'est ensuite le personnel de l'école qui doit gérer la mise en place et l'événement. On constate une évolution sur les modes de déplacement et la convivialité.

Réflexion sur le public ado : prévoir des lieux de rencontre. Création de conteneur de jeux qui peuvent changer de lieu de quartier

Opération « Chez nous à la mairie » pour les 10-12 ans : chaque semaine une classe vient et fait un jeu type « escape game » dans la mairie. Objectif : donner des conseils à la mairie => donc chaque semaine l'équipe municipale a de nouvelles idées venues des enfants.

Incitation au jeu : 1 simple ligne de peinture en zigzag sur le sol, des numéros sur les pavés, etc... incite à bouger, à jouer. Permet de matérialiser une zone de rencontre également.

3 - Présentation de la concertation dans les quartiers et de la rue libre Anne Manhaeve Manager de quartier

Visite d'une rue libre. Anne Manhaeve, du service participation citoyenne de la ville, présente le fonctionnement d'une rue libre. Une trentaine de rues libres voient le jour au printemps, pour une durée de 6 mois maximum dans les rues de Gand. « *C'est d'abord une association qui a mis en place ce dispositif puis la Ville de Gand l'a repris, soutenant les initiatives d'habitants, de voisins.* » (Anne Manhaeve)

Anne Manhaeve détaille le soutien de la Ville :

- Une action de médiation entre les voisins.
- Accompagner la mise en œuvre de la Rue en faisant un plan d'action.
- Être à disposition des habitants pour intervenir s'il y a des demandes.
- Accompagner par la distribution de mobilier : tables, tapis, etc.

La Ville a un rôle d'appui, de logistique et de communication. Ces rues libres ne sont pas toujours fermées complètement à la circulation et permettent la convivialité entre les voisins.



Une rue libre Photo Anne de Beaumont

4 - Visite à vélo des aménagements avec Denis Brachet

La prise en compte de la mobilité de manière plus structurée et organisée a commencé avec l'élaboration, en 1993, du premier plan cyclable de Gand.

Si tout a commencé par la prise en compte du vélo, la réflexion, puis l'action, se sont élargies pour adopter finalement une approche globale des questions de mobilité. La politique en matière de mobilité de Gand favorise clairement la mobilité des modes actifs. Gand a mis en place la généralisation des sens uniques limités (SUL) : 95 % des rues à sens unique sont à double sens pour les cyclistes. Autres aménagements cyclables : la réalisation d'infrastructures cyclables le long des cours d'eau et la suppression de coupures urbaines : réaménagement de quais, construction de passerelles, mise en œuvre de Fietsstraat – Rue cyclable.

La ville de Gand propose un large éventail de stationnements pour vélos, confortables et sécurisés : arceaux à vélos, dans le cadre du réaménagement de la gare Saint-Pierre (il y a 15000 places de stationnement pour vélos, dans des parkings souterrains ou en extérieur. Estimation de 17 000 vélos aux abords de la gare Saint Pierre.), un parking à vélos surveillé et couvert a été aménagé, arceaux temporaires...



Un grand merci à **Denis Brachet** qui nous a fait découvrir avec passion Gand et sans lequel cette aventure n'aurait pu avoir lieu !

Parcours cyclable : visite d'une seconde rue libre – Expérience du plan de circulation avec l'adaptation d'une écluse en passerelle cyclo piétonne, les rues cyclables avec quelques "plots filtrant"/aménagements ponctuels" transformant une rue dominée par la voiture en un itinéraire vélo agréable ou plus simplement la modification de bennes de chantier en "aire de jeux" temporaires. Il y a aussi beaucoup de WC publics plutôt propres très fréquemment entretenus. Le jalonnement en centre-ville privilégie piétons et cyclistes. L'itinéraire préparé par Denis Brachet :

https://www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/2022/06/VoyageEtudeRDAGand2022_ParcoursVelo.pdf