



Assemblée Générale tenue en audio-visioconférence de 9h30 à 12h30

Participant.e.s :

Yvon Bellec, Raphaëlle Bergerot, Stéphanie Bost, Jean-Paul Camberlin, Vincent Chas, Denis Cheminade, Christian Collin, Anne De Beaumont, Maryvonne Dejeammes, Clémentine Delval (Récréations urbaines), Bruno Edouard, Anne Faure, Jean-Pierre Fèvre, Christian Germain, Abel Guggenheim, Frédéric Héran, Claudine Hervy (PEEP), Jean-François Hogu, Hervé Judéaux, Jean Labbé, Bernard Laizé, Ériq Lepeinteur, Jean Macheras, Maryvonne Mateu (FCD), Denis Moreau, Pascal Nédélec, Colette Olivero, Pascal Petit (pchve/FCDE), Laurence Picado, Catherine Pilon (CVTC, Marie Prémartin, Pascal Riffonneau, Maurice Franceschi (Toulon Var Déplacement), Eric Harlé (VéloVGP), René Vernay, Philippe Zanolla, Maurice Zytnicki

Excusé.e.s :

Andreia Antunes, Bruneau Cordier, Laurent Ducourtrieux, Denis Moreau (1^{ère} partie AG), Gilles Huguet, Maryvonne Noël (remplacée par Maryvonne Mateu), Sophie Nzangani-Morin (Soif de bitume), Camille Pechoux, François Prochasson, Fanch Ruellan,

9h30, présentation de l'organisation de cette Assemblée Générale par Anne Faure, Présidente. L'AG se déroule en deux parties :

- une première partie consacrée aux affaires administratives, à l'élection du nouveau Conseil d'Administration, et aux questions diverses,
- une seconde partie réservée à des interventions, échanges et présentations sur le thème « Rues pour tous, quartiers apaisés ».

Information est donnée aux participants, de l'enregistrement de l'AG à usage interne uniquement, afin de faciliter la préparation du compte-rendu.

I. de 9h30 à 11h00, première partie consacrée aux affaires administratives :

A. Présentation des résultats de vote par Vincent Chas.

Un vote électronique a été organisé en amont de l'AG, du lundi 7 juin au mercredi 16 juin, sur l'outil de vote numérique Balotilo.

Ce vote a permis de se prononcer sur les documents indiqués ci-dessous, mis à disposition en consultation par téléchargement, et de choisir les représentants au Conseil d'Administration.

Sur 128 électeurs inscrits, 49 votes ont été exprimés.

a) Approbation de l'ordre du jour de l'Assemblée Générale 2021 de Rue de l'Avenir.

Nombres de voix : Oui : 45 Non : 0 Ne se prononce pas : 4 Approuvé.

b) Approbation du compte-rendu de l'AG 2020 de Rue de l'Avenir.

Nombres de voix : Oui : 45 Non : 0 Ne se prononce pas : 4 Approuvé.

c) Approbation du rapport moral.

Nombres de voix : Oui : 48 Non : 0 Ne se prononce pas : 1 Approuvé.

d) Approbation du rapport d'activité.

Nombres de voix : Oui : 48 Non : 0 Ne se prononce pas : 1 Approuvé.

Présentation par Anne Faure du rapport d'activité 2020, et en particulier :

- Les Rues aux Enfants-Rues pour tous,

Malgré les fortes contraintes produites par la crise sanitaire, les équipes sont restées très mobilisées. Certains évènements ont pu avoir lieu, d'autres ont été annulés. 30 réalisations sont prévues d'ici octobre 2021.

La décentralisation de l'action a été un vecteur de dynamisme des équipes. La forte implication de partenaires locaux dans plusieurs régions a permis un soutien aux actions et une prise en compte locale des tâches d'encadrement, grâce aussi au relais essentiel de plusieurs correspondants locaux.

8 régions (sur 13) sont désormais organisées pour piloter de façon décentralisée les prochaines « Rues aux Enfants ».

- Le « Baromètre des villes marchables ».

Les résultats du « Baromètre des villes marchables » seront disponibles début septembre (43 000 questionnaires exploitables, concernant 200 villes).

La diffusion des résultats précèdera l'organisation des « 1ères assises de la marche en ville ».

Ces assises sont organisées à Marseille le vendredi 17 septembre, par le collectif Place aux piétons (FFRandonnée, Rue de l'Avenir et 60 Millions de Piétons), avec le soutien de l'ADEME, du ministère des sports et de nombreux partenaires réunis au sein de son comité de pilotage.

Six ateliers seront organisés et pourront accueillir de multiples interventions. Les appels à contribution sont en cours de réception, pour des propositions à préciser avant le 25 juillet.

La participation est prévue à la fois à distance et sur place, sous réserve des conditions sanitaire en vigueur en septembre.

Voici une petite vidéo sur l'évidence de la marche (avec beaucoup d'humour belge) <https://youtu.be/EAKm773d7RQ> , partagée par Raphaëlle Bergerot.

e) Approbation du rapport financier

Comptes et analyse détaillée (ventilation analytique) sont présentés par Anne Faure

La situation financière de l'association est saine et équilibrée.

Les nombreuses réunions organisées en visioconférence, ont permis en 2020 d'économiser des frais de logistique, déplacements, salles...

Les partenaires financeurs ont confirmé leur engagement (Ministère de la Ville, Dép du Val de Marne...).

Précisions apportées suite à questions posées en séances :

- L'augmentation des cotisations versées par RDA, est due à l'adhésion à certains collectifs, dont celui relatif au projet de la gare du Nord à Paris.
- La baisse des cotisations perçues résulte du changement d'élus suite aux élections locales de 2020, à la baisse des contacts directs locaux en raison du confinement, et également à la reprise de certaines missions par les Établissements Publics Territoriaux et les EPCI. Ces situations nécessitent de nouvelles prises de contact de la part de RDA auprès de nouveaux Élus et services territoriaux à identifier.

Nombres de voix : Oui : 46 Non : 0 Ne se prononce pas : 3 Approuvé.

f) Quitus du trésorier

Nombres de voix : Oui : 45 Non : 0 Ne se prononce pas : 4 Approuvé.

g) Vote pour les nouveaux membres du Conseil d'Administration

Six postes sont à pourvoir :

- 3 candidatures sont présentées en renouvellement de mandat : Hervé Judéaux, Fanch Ruellan, René Vernay.
- 3 nouvelles candidatures ont été reçues : Clémentine Delval, Marie Prémartin, Pascal Riffonneau.

Nombres de voix :

Clémentine DELVAL	(Nouvelle candidature)	48
Marie PRÉMARTIN	(Nouvelle candidature)	47
Pascal RIFFONNEAU	(Nouvelle candidature)	46
Fanch RUELLAN	(Renouvellement)	45
Hervé JUDÉAUX	(Renouvellement)	44
René VERNAY	(Renouvellement)	43

Ces six candidats sont élus au Conseil d'Administration.

Présentation des trois nouveaux candidats élus au CA :

- Clémentine Delval, de l'association Récréations urbaines, est architecte et impliquée à Lille auprès de jeunes publics sur des projets d'aménagement urbain.
- Marie Prémartin, connaît RDA depuis l'origine de l'association (membre fondateur) et avait travaillé sur Ville plus sûre quartiers sans accidents. Ingénieure urbaniste, elle a travaillé au ministère de l'écologie, au CD de Seine-St-Denis et à l'Ademe.
- Pascal Riffonneau, ancien responsable technique de Tours métropole, souhaite s'investir pour faire connaître les travaux de Rue de l'Avenir auprès des collectivités.

B. Questions et suggestions transmises au Bureau

Néant

C. Questions diverses.

a) Présentation des nouveaux Correspondants Locaux de Rue de l'Avenir.

Treize nouveaux correspondants locaux ont rejoint RDA depuis un an :

- | | |
|---------------------------------------|--------------------------|
| - Antoine Bennhamias | Marseille |
| - Stéphanie Bost | Montpellier |
| - Véronique Caignon | Pau |
| - Vincent Chas | Nord-Yvelines/Val d'Oise |
| - Élise Dehedin, Jean-Bernard Dufrien | Lyon |
| - Jean-Pierre Fevre | Seine-et-Marne |
| - Alain le courtois, | Morbihan |
| - Ériq Lepeinteur | Rennes |
| - Jérôme Petit | Chambéry |
| - Luc Religieux (Adav) | Lille |
| - Jean-Baptiste Rieunier | Senlis |
| - Amandine Taro | Brest |



Nous les remercions vivement d'avoir accepté de participer ainsi à la promotion des objectifs de Rue de l'Avenir.

RDA continuera, à la suite de la concertation menée en novembre 2020 avec l'ensemble des correspondants locaux et correspondantes locales, à s'appuyer sur les informations et les questions transmises régulièrement, en particulier à l'occasion de la préparation des bulletins trimestriels de l'association.

b) Appel aux volontaires de Rue de l'Avenir, pour participer aux groupes de réflexion de la Feuille de Route 2021-2023

La « Feuille de Route » de Rue de l'Avenir, a été établi :

- d'une part, en relation avec les orientations de travail adoptées pour 2019-2021, à l'occasion des 30 ans de RDA : le bien être en ville, les évolutions en cours, les territoires peu denses,
- d'autre part, à la suite du travail de concertation effectué au 4^{ème} trimestre 2020 avec l'ensemble des correspondants locaux et correspondantes locales de Rue de l'Avenir.

La Feuille de route, élargie à la période 2021-2023, présente 6 thèmes d'action :

- Marche et Piétons
- Personnes vulnérables
- Code de la rue
- Ville 30 - réduire l'excès automobile
- Mobilités et bien-être
- Redonner vie aux quartiers de la périphérie

RDA souhaite solliciter le plus grand nombre de personnes intéressées, afin qu'elles puissent s'inscrire à l'un ou l'autre de ces groupes de réflexion, qui seront animés par un ou plusieurs "pilote(s)" en fonction des différentes actions envisagées.

Les centres d'intérêt et expertises de tous seront en effet riches d'apports pour cette réflexion collective.

Il s'agira donc de participer au cours de quelques réunions, et en fonction de ses disponibilités personnelles, à des groupes constitués de 4 ou 5 personnes.

Ce partage d'expertises utiles à tous, permettra de "nourrir" de ses idées et expériences les actions de RDA en 2021-2023 !

Les groupes de réflexion envisagés sont présentés en séances, et font l'objet de nombreuses remarques et suggestions :

- a) Anne Faure souligne que les questions autour des écoles vont demander un plus grand investissement des membres de l'association pour soutenir les actions démultipliées par le collectif Rues aux Enfants-Rues pour tous.
De même, le sujet de la baisse de la vitesse en ville fait l'objet d'une prise de conscience de plus en plus importante, suite à sa reconnaissance par les institutions internationales, mais il reste encore à convaincre les élus de la mettre en application localement.
- b) Pour le groupe de réflexion sur les marches exploratoires, Anne De Beaumont indique un travail en cours à St Etienne, autour du collectif local Place aux piétons. La démarche intègre une urbaniste et un chercheur et se concrétise par des marches urbaines à travers les différents quartiers.
C'est un moyen pour identifier les points noirs de la marche, et également pour faire prendre conscience des "incivilités" qui pénalisent l'ensemble des piétons.
- c) Hervé Judéaux informe que Cachan multiplie également les marches urbaines, notamment par sa politique de rues apaisées autour des écoles. Hervé est associé à ces marches qu'il avait initiées en 2016.
- d) Catherine Pilon (CVTC) souligne l'intérêt des marches urbaines pour les services techniques des villes, qui disposent ainsi d'une expertise de terrain très utile à leur action.
- e) Colette Olivero a organisé à Lyon les « Diagnostics en marchant », pour relever tout ce qui met en danger les piétons (défauts de voirie, incivilités..).
- f) Stéphanie Bost observe à Montpellier que le résultat de ces marches peut aussi varier en fonction des différents publics visés, et des territoires parcourus, par exemples les territoires en rénovation urbaine, les cœurs de ville...
Elle indique être intéressée pour participer au groupe de travail correspondant.
L'outil cartographique peut également être très intéressant pour valoriser les informations collectées au cours des marches urbaines.
- g) Maurice Zytnicki suggère d'ajouter à la Feuille de Route les questions de réflexion urbaine, notamment à l'échelle du quartier : qu'est ce qu'il faut pour qu'un quartier soit "auto-suffisant" de telle sorte que la marche prenne sa place naturellement dans le quartier. Il propose de pousser cette réflexion auprès des villes pour les inciter à développer des quartiers adaptés à ces pratiques.
- h) Marie Prémartin souligne qu'il y a parfois une perte de compétences dans les collectivités sur le sujet global de la circulation en ville et de la place des piétons et des cyclistes.
Il faut certes traiter les "défauts", et les marches urbaines sont un outil très pertinent, mais il faudrait également prendre en compte les nouveaux espaces où l'on peut relever des erreurs d'aménagement ou de mauvaises prises en compte des différents usagers.

Le document de présentation des six groupes de travail de la Feuille de Route, sera amendé en fonction des observations faites au cours de l'AG, puis diffusé pour appel à participation du plus grand nombre.

Pour y participer, transmettre un message avec ses coordonnées au(x) pilote(s) du groupe concerné (+ copie pour info à l'attention de Vincent Chas - vincent.chas@orange.fr).

c) Missions de Délégué général

L'importance de la charge de travail liée à la gestion courante de l'association ainsi qu'à différentes missions spécifiques, a nécessité d'identifier les missions de Délégué général de Rue de l'Avenir.

Vincent Chas a accepté de prendre en charge ce rôle, dans le cadre d'une convention qui intègre la gestion opérationnelle et administrative de RDA, ainsi que l'animation des réseaux. Cette mission débute le 1er septembre 2021.

II. de 11h à 12h30, seconde partie de l'AG réservée à des interventions, échanges et présentations sur le thème : Rues pour tous, quartiers apaisés.

Anne Faure présente les débats proposés à l'AG 2021 :

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.
- **Les Zones à Trafic Limité**, qui viennent d'Italie et font 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 et à Vitoria-Gasteiz.

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 ?

1) Les villes 30



Les exemples internationaux montrent une avancée certaine dans le développement des principes de la imitation à 30 km/h en ville, et surtout de sa mise en œuvre. Les institutions internationales poussent également au développement de ce concept.

- a) Anne Faure rappelle que des évolutions législatives ont permis en France depuis 2015, de développer ce phénomène, en rendant légale la possibilité pour les élus de fixer une vitesse inférieure à 50 km/h.
- b) Maryvonne Dejeammes indique que Nantes est passée à 30, mais que certaines voies sont revenues à 50 km/h à la demande de l'exploitant du réseau bus. Cela crée quelques aberrations car des voies étroites sont maintenues à 50 km/h parce que l'itinéraire bus y passe, alors que d'autres voies plus larges sont à 30 km/h...
- c) Pour Catherine Pilon, les intérêts divergents nécessitent de faire "un pas l'un vers l'autre" entre piétons, cycles, transports, pour que les espaces où circulent les bus puissent également contribuer à l'apaisement de la circulation.
- d) Philippe Zanolla souligne qu'à Grenoble, la proximité vélo-piéton se passe bien, en particulier sur la Chrono Vélo qui passe devant des lycées, et que la cohabitation avec les piétons ne pose pas de difficultés.
- e) Pour Abel Guggenheim, la question de vitesse des TC ne devrait pas poser de difficultés dès lors que les consignes sont données aux machinistes, par exemple une circulation à une vitesse de 10 ou 20 km/h lors de leur parcours sur des voies à fortes fréquentation de cycles et piétons.

2) Les Zones à trafic limité



Les ZTL sont apparues en Italie et s'y sont largement répandues. Le principe est de réserver l'accès de la zone aux habitants du secteur, et aux véhicules autorisés (urgence, livraison, services...). La ZTL de Turin fonctionne depuis 2004.

- a) La ville de Paris souhaite créer une ZTL dans son centre. Elle serait au départ expérimentale, mais pourrait conduire l'État à faire évoluer les réglementations à ce sujet.

Anne Faure souligne qu'il ne faut pas confondre Zone à Trafic Limité et Zone à Faible Émissions:

- La ZTL est liée à l'usage autorisé (Qui, pourquoi, quand...), outil ancien avec des aspects juridiques et des modalités de contrôle à préciser.
 - La ZFE est liée à l'objectif de réduction de la pollution de l'air, et basée sur les types de véhicules, indépendamment des flux de trafic.
- b) Marie Prémartin relève que les ZFE, ne limite pas l'usage de la voiture, car du moment que l'on a une voiture "conforme", on peut circuler... Elle rappelle que la réglementation récente

prend en compte le développement de ZFE dans les métropoles.

- c) Abel Guggenheim souligne qu'il y a en effet souvent confusion entre ZFE et ZTL, dans le grand public, et Maryvonne Dejeammes confirme que c'est bien le cas à Nantes, où elle remarque de fréquentes confusions de la part des automobilistes.
- d) Catherine Pilon souligne l'intérêt de la ZFE pour la qualité de l'air, mais elle doit, à son avis, s'accompagner de ZTL pour maîtriser le trafic automobile.
- e) Pour Frédéric Héran, la ZTL est vraiment une solution d'avenir, même si certains aspects juridiques restent à résoudre.
En ce qui concerne les éventuels reports de trafic, il observe que les voies environnantes sont souvent déjà encombrées et que les reports possible restent faibles.
Il apparaît dans toutes les villes qui ont instauré des ZTL une sorte "d'évaporation du trafic".

Pour info, il souligne qu'en Italie, le fait de mettre en place une ZTL diminue par 5 le trafic. A Nantes la ZTL a fait diminué le trafic par 3 uniquement, sans doute en raison d'un contrôle insuffisant, lié au fait que le système LAPI (lecture automatique des plaques d'immatriculation) n'est pas encore autorisé en France pour cet usage.

- f) Maurice Zytnicki souhaite que l'on ne considère pas uniquement les grands centres urbains, et que l'on prenne aussi en compte les petites villes et les périphéries, qui n'ont pas les mêmes problématiques que les centres de grandes villes, et où les ZTL ne sont pas forcément une solution adaptée.
- g) Anne Faure souligne en effet que les problématiques des petites villes et du périurbain sont différentes et non comparables aux grandes villes. Il est nécessaire de réfléchir à gérer les transpositions d'une possibilité d'aménagement, d'un territoire à un autre, en fonction de l'échelle des quartiers concernés.
- h) Bernard Laizé remarque au sujet des voies rapides, qu'une ZFE peut être instaurée sur une autoroute (telle que A86 dans les Hauts de Seine) mais qu'une ZTL n'y est pas envisageable du fait de son rôle de rocade.
- i) Marie Prémartin souligne que la mise en place de ZTL doit également être accompagnée d'offres alternatives, telles que vélo, marche ou transports.
- j) Yvon Bellec (Bourg-la-Reine) souhaite signaler que le danger croissant en ville, notamment pour les enfants qui commencent à jouer dans la rue, provient de plus en plus des véhicules de livraison qui roulent trop vite, et sont autorisés dans les ZTL.
- k) Éric Harlé indique que Versailles souhaite privilégier les voies en "tête-bèche", en créant ainsi des quartiers apaisés, entourés de quelques grandes voies adaptées au trafic de transit.

3) Les dispositifs de blocage du transit

3.1) L'exemple de Barcelone et des super-îlots

Ce principe peut s'adapter à toutes sortes de villes, qu'elles disposent d'un réseau de voirie "quadrillé" (l'exemple de Barcelone) ou non.

Il favorise l'usage piétonnier de l'espace public, et en particulier la présence de tous les habitants, des femmes et des enfants dans l'espace public.

La vitesse au cœur de ces îlots est limitée à 10 km/h.



3.2) Et l'expérience de Vitoria-Gasteiz

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.

- a) Abel Guggenheim rappelle que ce système avait connu une des premières application dans la ville de Brème.
- b) A Rennes, Érique Lepeinteur indique qu'ont été mis en place des réseaux de voirie en tête-bêche, qui ont également pour intérêt de restreindre les flux parasites de type "Waze" L'objectif étant de créer des boucles de circulation permettant d'éviter la circulation de transit.
- c) Marie Prémartin s'interroge sur la possibilité de partenariat entre Waze et les villes, afin de limiter les itinéraires parasites à travers certaines zones, telles que les abords d'écoles en particulier...
- d) Éric Harlé indique qu'à Versailles sont déjà prises en compte dans les fonctionnalités de Waze, les zone de travaux ou les évènements ponctuels.

4) Quelle ville demain ?

Pour Anne Faure, la crise sanitaire a servi de révélateur à la crise environnementale globale.

Elle propose de s'interroger sur la façon de 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 ?
- a) Philippe Zanolla pense que les collectivités sont aujourd'hui beaucoup plus réceptives à l'expérimentation et à la mise en œuvre de nouvelles organisations de mobilités.
 - b) Jean Labbé souligne qu'une autre piste d'évolution est également d'envisager la transformation de voies rapides urbaines en boulevards urbains, qui donne lieu à quelques premières réalisations en différents pays.
 - c) Yvon Bellec indique être très intéressé pour constituer dès que possible un groupe de réflexion spécifiquement orienté vers la mise en place de « super-îlots » au sein de communes du sud de Paris, avec lesquelles il est en contact à ce sujet. Anne Faure confirme qu'un tel groupe pourrait tout à fait s'intégrer à la « Feuille de Route » de Rue de l'Avenir.
 - d) René Vernay de Bordeaux, souligne que le développement de la nature en ville est bien sûr souhaitable, mais que ces nouvelles plantations prennent en compte les besoins de mobilité des personnes âgées ou handicapés, et ne deviennent pas gênantes.
 - e) Frédéric Héran informe que l'Agence d'urbanisme de Strasbourg a pris l'initiative d'inviter des urbanistes de Barcelone, qui ont expliqué comment les « super-îlots » bouleversent complètement le fonctionnement de la ville, et ont fortement séduit les Élus et les services de l'agglomération strasbourgeoise.
Il informe également de l'expérience récente du quartier « Louis Blanc Aqueduc » situé à Paris près de la gare du nord, qui a réussi à supprimer le transit. Une place « apaisée » a été aménagée sur un carrefour important, et les habitants sont en cours d'appropriation de ce nouvel espace.
Par ailleurs, il indique qu'à Schiltigheim (banlieue nord de Strasbourg), les automobilistes utilisaient des itinéraires « alternatifs », car les voies principales étaient très encombrées. Ces rues ont été mises en tête-bêche, les flux automobiles se sont très réduits alors que les flux vélo étaient multipliés par deux (6 -> 12%).
 - f) Pour Anne Faure, un espace à circulation apaisée, mis en place par une forte volonté politique locale, permet le renouvellement des espaces de vie, de commerce et d'animation, toutefois, la suppression du transit est un préalable indispensable.
 - g) Anne De Beaumont suggère qu'un webinaire puisse être organisé sur ce sujet, et indique qu'elle est très intéressée pour y être associée.
 - h) Anne Faure indique qu'un tel webinaire pourrait en effet être préparé en partenariat avec le Cerema (qui est demandeur), sur un thème tels que « les quartiers apaisés, et en particulier les quartiers périphériques », projet à envisager pour RDA en 2022 ?
 - i) Denis Moreau suggère que ce webinaire puisse également associer d'autres partenaires européens, tels que ceux du « Réseaux Rues » afin de donner encore plus de poids et de rayonnement aux réflexions sur les moyens de limitation du transit en ville et de développement des quartiers apaisés.

A l'issue de ce débat, riche de nombreux partages d'expériences, de réflexions et de propositions, s'achève l'Assemblée Générale 2021 de Rue de l'Avenir.



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
séniors

**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 !**