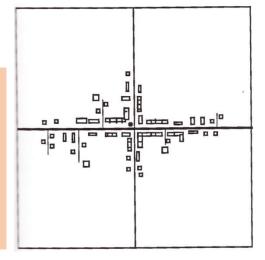


L'urbanisme du « Mouvement Moderne » en héritage

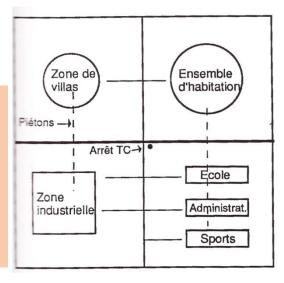
Un schéma pour comprendre la rupture très forte, à partir des années 50, avec le processus historique de formation de la ville et le processus d'exclusion de la marche (schéma de Lydia Bonanomi, EPFL et grande figure du mouvement associatif suisse - 1984)

Hier, plus une route supportait de circulation, plus elle jouait le rôle d'espace public.

Les distances étaient courtes, les trajets animés.



Aujourd'hui, c'est l'inverse.
Plus une route est
importante en trafic, moins
elle supporte d'autres
fonctions.
Les distances sont longues,
les trajets monotones et
dangereux



L'urbanisme du « Mouvement Moderne » en héritage

- Jusqu'à la dernière guerre mondiale, la surface bâtie de la plupart des villes, s'est peu étendue.
- La croissance démographique était absorbée par la densification et l'augmentation de la hauteur des bâtiments plutôt que par leur surface au sol.
- La ville restait praticable à pied, c'est-à-dire par tous les habitants
- Après la deuxième guerre mondiale, la surface construite des villes s'est très fortement étendue
- Origines : exode rural, recherche de confort, démocratisation de la voiture individuelle... et Charte d'Athènes



L'urbanisme du « Mouvement Moderne » en héritage

La réaction aux modèles de la ville « moderne »: CIAM et ville de Buchanan =>

- 1959 Création de l'association
 « Pour une cité humaine : les droits du piéton » fondée par Roger Lapeyre
- Les habitants des grands ensembles créent des association pour demander la desserte par les TC
- 1972 Circulaire Guichard
- Retour à la ville traditionnelle mais sans la marche Mot d'ordre : « Refaire la ville sur la ville »





LES ANNÉES 70 : LE MOUVEMENT ASSOCIATIF DES PAYS-BAS ENTRAÎNE L'EUROPE

Les années 70 : le mouvement associatif des Pays-Bas entraîne l'Europe

- A partir des année 70, dans de nombreux pays d'Europe, refus du « tout automobile » donne lieu en Allemagne et aux Pays-Bas à des luttes urbaines pour rendre aux enfants leur place pour jouer et plus généralement changer la vie en ville
- 1976: aux Pays-Bas, pour première fois en Europe, un texte règlementaire limite la vitesse à 30 km/h dans les quartiers résidentiels. Le nom donné au concept « Woonerf » est traduit par « Cour urbaine ».
- Techniciens et élus visitent les Pays-Bas, le Danemark, ils découvrent le Verkehrsberuhigung en Allemagne, le Traffic Calming au royaume Uni... (rôle important des voyages organisés par l'ATEC)
- 1969 : En Italie, début des Zones à Trafic Limité à Ferrare qui se généralisent progressivement à la plupart des villes





Les années 70 : le mouvement associatif des Pays-Bas entraîne l'Europe

- Avec la fin des extensions urbaines, on redécouvre les villes historiques, on réhabilite le bâti, on aménage les centres des villes : à Rouen (1972), à Bordeaux,
- Les objectifs sont économiques. on piétonnise les rues commerçantes, les abords des sites patrimoniaux.
- 1978 : Création de la FF Randonnée
 Le « sport nature » en réaction à l'urbanisation galopante







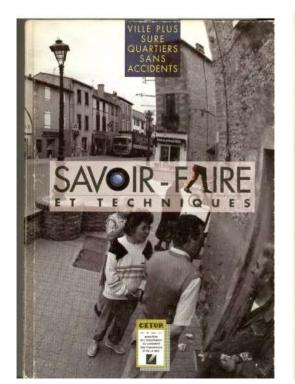
LES ANNÉES 80 : LA RELATION SÉCURITÉ / VIE URBAINE MOTIVE ACTION PUBLIQUE ET ASSOCIATIVE

Les années 80 : la relation sécurité/vie urbaine motive action publique et associative

16 000 morts par an en France

- 1983 fondation de la « Ligue contre la violence routière »
- A partir de 1981, plusieurs programmes de l'Etat visant à réduire le nombre de morts sur les routes concernent aussi le milieu urbain et notamment :
- 1984 /1988

 Ville plus sûre, quartiers sans accidents »
 50 sites d'expérimentation en France.
 Ce programme fondateur a montré la relation entre vitesse et accidentalité. L'usager est le piéton car il y a très peu de vélos dans les rues. Concertation avec les associations locales
- 1988 Séminaire et publication PUCA : la notion d'« Espace public » remplace celle « d'espace libre urbain »





Publications à la suite de « Ville plus sûre, quartiers sans accidents » - 1990 - 1994

Les années 80 : la relation sécurité/vie urbaine motive action publique et associative



- Mauvais accueil du programme V+S pour la remise en cause de la vitesse en ville
- Les exemples néerlandais sont connus du milieu professionnel mais leur importation se heurte à une forte opposition de l'Etat comme de la population
- Forte promotion de la mobilité individuelle
 « La voiture, c'est la liberté »
- Toutefois, Chambéry est LA ville piétonne française





Conférence CGEDD - Rue de l'Avenir France - 31/5/2023

Les années 80 : la relation sécurité/vie urbaine motive action publique et associative



1988 - Création de « Rue de l'Avenir » laboratoire d'idées et éducation populaire

- origine : les accidents d'enfants
- positionnement atypique : promotion et non pas défense
 « Pour une ville plus sûre et plus agréable à vivre »,
- filiation avec la Ligue contre la violence routière,
 Rue de l'Avenir Suisse et l'opération Ville + sûre

1989 - Création du Club des villes cyclables



Rencontre Paris / Berlin initiée par Rue de l'Avenir - 1988





LES ANNÉES 90 : TRAMWAY ET RETOUR DU VÉLO

Les années 90 : tramway et retour du vélo

Années de transition :

- Nouveaux modèles de villes
 Graz ville 30 (1992), espaces publics JO de Barcelone, etc.
 En Belgique : Code de la Rue pour de nouvelles mesures pro-piéton
 (rôle de l'Institut Belge de la Sécurité Routière)
- Développement du vélo aux Pays-Bas qui inspire la France, début de l'aménagement de pistes cyclables (Lorient)
- Soutien mitigé des pouvoirs publics au retour du vélo

La marche est totalement absente de l'agenda : « ça va de soi »



Les années 90 : tramway et retour du vélo

Années de transition :

- Travail sur l'espace public soutenu par l'arrivée du tramway dans plusieurs villes après Grenoble et Nantes
- Les collectivités actives dans le domaine du vélo considèrent que ce qui est bon pour le vélo est bon pour la marche
- Essor des associations cyclistes,
 Stagnation des associations piétonnes
- Les« Droits du piéton » se positionnent dans un rôle défensif et un fonctionnement procédurier.

A noter:

La loi LAURE impose des pistes cyclables pour accompagner les infrastructures nouvelles mais pas l'élargissement des trottoirs



Dijon – place Darcy avant et après aménagement





LES ANNÉES 2000 : LES ANNÉES « CODE DE LA RUE »

Les années 2000 : les années « Code de la Rue »

Le vélo s'impose mais la marche peine à exister

- Nouveaux modèles de villes : Pontevedra, Cittaslow, Villes en transition, Superblocs de Barcelone...
- L'écologie urbaine redonne sa place aux modes actifs les villes améliorent leur espace public et redonnent de l'espace aux piétons
- 2000 Lancement de Walk21, association mondiale
- 2006 Création du réseau RUES: Rue de l'Avenir Suisse et France, Institut Belge de Sécurité Routière, Mobilité piétonne, Prévention Routière du Luxembourg, etc.
- 2008 Rapport « Une voirie pour tous »
 qui fédère l'action associative mais très dirigé vélo (Hubert
 Peigné, premier coordinateur vélo)





Le réseau RUES à Nantes (2006), Bâle (2017), Paris (2018), Liège et Maastricht (2014)





Les années 2000 : les années « Code de la Rue »

- 2006- En France, initiée par Rue de l'Avenir et le Club des ville cyclables, la commission Code de la Rue a donné lieu à deux séries de textes règlementaires :
- 2008 et 2010 Ces textes ont apporté des améliorations à la circulation des piétons et des cyclistes, par exemple, les doubles sens cyclables et les Zones de Rencontre
- Participation des associations à l'élaboration des textes qui ont fait suite au Code de la Rue et qui complètent le dispositif :

2015 - PAMA – extension de la limitation à 30 possible sur tout ou partie du territoire communal 2019 - Loi LOM : peu d'éléments sur la marche en ville, mais avancées TC

 2010 - Campagne « Ville 30 » et participation à l'initiative européenne



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



2020 - LE RETOUR DE LA MARCHE ET LES ANNÉES COVID

2020 - Le retour de la marche et les années Covid

L'opinion se saisit de la marche : tribunes de presse, ouvrages, conférences (Axel Kahn, Sylvain Tesson, David Le Breton...)

2020 : création du collectif Place aux Piétons

FF Randonnée / Rue de l'Avenir / 60MDP / CVTCM
 Baromètre des villes marchables 2021 puis 2022
 Assises nationales de la marche en ville 2021 puis 2023

2021 : Confinement :

développement du vélo et frustration bénéfique pour la marche

Développement rapide du réseau cyclable
 Conflits piétons/cycles qui font réapparaître la marche en ville
 Le Club des villes et territoires cyclables devient le
 Club des villes cyclables et marchables

2022 : Proposition de Plan National Marche non retenue





En résumé...

Un constat

La place de l'enfant dans la ville est à l'origine du retour des modes actifs (Woonerf et Rue de l'Avenir)

Importance des relations à travers l'Europe des associations et des techniciens

Un contexte malheureusement favorable

L'urgence climatique et le vieillissement de la population

Un frein à l'action associative

Le mouvement associatif représente peu de militants. Il est très hétérogène :

- FF Rando : Fédération sportive, plus de 200 000 licenciés, découvre la marche en ville
- 60MDP : Association de défense d'usagers, peu de cotisants mais antennes locales
- CVTCM : Association d'élus, d'abord orientée vers le vélo, découvre la marche en ville
- Rue de l'Avenir : « Laboratoire d'idées »

Une avancée récente

Le « Plan vélo et mobilités actives » devient le « **Plan Vélo et marche** »... mais presque sans budget pour la marche



