

# Une démarche de quartier pour apaiser la ville.



Photo : Hanna Attoumane

## SOMMAIRE

- ◆ 02 / Un changement culturel
- ◆ 03 / Un espace public vecteur d'urbanité
  - Pour une nouvelle civilité urbaine
  - L'espace public comme bien commun
  - L'espace public comme ressource
- ◆ 04 / Le quartier un lieu de vie à ménager
- ◆ 06 / Quartier à vivre : une dynamique multiple
- ◆ 10 / Ressources

## ◆ Un changement culturel

L'homme au volant a trouvé dans la vitesse « une extension fabuleuse de ses pouvoirs, une liberté souveraine et la faculté de remettre sa vie en jeu » (1). Valeur centrale depuis la révolution industrielle, la vitesse a été adoptée en lien avec l'expansion automobile comme vecteur essentiel de la vie économique et en particulier du dynamisme des villes. Celles-ci ont été adaptées à la voiture, l'excès automobile entraînant l'occupation de la majeure partie de l'espace public et la destruction d'un tissu urbain lieu de vie...

A ces éléments que privilégie la culture liée à l'automobile il devient nécessaire :

- de faire reconnaître que l'espace public, dont la jouissance a été confisquée par la circulation automobile, est un vecteur d'urbanité et un bien commun,
- de privilégier l'espace public en tant que tel, comme ressource, et non comme espace libre parce que non bâti,
- d'organiser l'extension de son domaine en faveur des usages non motorisés afin de permettre un partage plus équilibré et de mettre en œuvre son ménagement afin de l'adapter aux nouveaux impératifs du changement climatique et d'un nouveau rapport à la nature et au vivant,
- d'opposer un nouveau plaisir, celui de vivre mieux dans une ville plus belle, plus diverse, plus libre, au plaisir de la vitesse et du danger,
- faire admettre que, dans un environnement comme le milieu urbain, extrêmement complexe, la vitesse est un important facteur de dangerosité qu'il convient de réguler...



Photo : Martin Langinieux



## ◆ Un espace public vecteur d'urbanité

### Pour une nouvelle civilité urbaine

L'espace public, compte tenu des usages multiples qu'il accueille, est, avant tout, un lieu d'expression de multiples conflits au quotidien. C'est en réalité à partir d'eux que peuvent se mettre en place une régulation par les pouvoirs publics, se construire de nouvelles normes collectives et une définition commune des règles sociales.

Ainsi la multiplication des engins de déplacement personnel, motorisés ou non, et le développement de l'usage du vélo entraînent des conflits avec, en particulier, des piétons qui ressentent un sentiment d'insécurité compte tenu de la proximité parfois subie avec ces autres usagers de l'espace public. Cette nouvelle donne a provoqué un grand désordre mais peu à peu les ajustements techniques, la réglementation et les pratiques nées de la confrontation et du conflit permettront, si elles sont énoncées et traitées par le maire, une coexistence puis une cohabitation selon des règles d'usage partagées.

Une nouvelle civilité urbaine suppose :

- qu'il convient d'agir en premier lieu sur l'espace public, sa qualité et son « ménagement » afin de l'adapter aux nouveaux impératifs du changement climatique et de l'ouvrir à un nouveau rapport à la nature et au vivant,
- que la pratique de la marche et du vélo soit mise au centre de l'organisation de l'espace public, prioritaires par rapport à la place donnée à la circulation automobile qui devra se limiter à la voiture utile, c'est-à-dire celle qu'on ne peut pas remplacer par des alternatives non polluantes,
- que les règles régissant les droits et les obligations de chacun dans l'espace public soit connues de tous et de toutes à l'aide d'un "code de la rue" actualisé,
- que pour faire respecter les règles d'usage soit repéré un garant des lieux, attentif à faire vivre la fonction sociale des espaces et à maintenir une présence humaine.

Une vigilance de la police pour faire respecter la loi au quotidien dans l'espace public et une politique de communication sur les droits et les obligations de chacun dans l'espace public sont des conditions indispensables pour que puissent se développer, par ailleurs, des relations fondées sur la civilité.

### L'espace public comme bien commun

Un bien commun est avant tout un bien que l'on partage (2). Cette notion, liée à celle d'accessibilité, implique qu'il s'agit d'une appropriation commune et non abusive. L'espace public, en effet, n'appartient à personne mais concerne tout le monde :

- son aménagement et son partage doivent intégrer les attentes et les besoins des habitants et des différents usagers de passage,
- sa régulation doit s'appuyer sur des règles d'usage cohérentes et connues du public pour refonder une civilité commune,

Agir pour une participation des habitants à la conception des espaces publics et au choix du mobilier urbain, c'est favoriser leur appropriation et leur respect car les citoyens par leurs modalités d'usage et leurs comportements sont acteurs de la qualité des lieux publics.



Mais qualifier l'espace public comme bien commun, si c'est un état de fait, ne va pas de soi, dans la mesure où le concept même de bien commun renferme l'adhésion et l'inclusion de la citoyenneté active. C'est un bien commun si chacun se sent concerné par l'espace public qui est aussi une ressource dont on prend soin.

### L'espace public comme ressource

Les espaces publics doivent être considérés en tant que tels et non comme espaces libres parce que non bâtis. Souvent abordés de manière négative (dégradation, saleté, etc.) compte tenu de l'indifférence dont ils sont l'objet, les espaces publics ordinaires sont des éléments essentiels du tissu urbain. Alors que la crise sanitaire et le changement climatique entraînent une certaine désaffection de la vie urbaine, différentes enquêtes et initiatives convergent pour souligner l'importance des attentes d'un

bien-être au quotidien qui dépendent aussi des espaces publics et des relations qui s'y déroulent mais aussi de l'implication possible des habitants pour prendre leur part à un renouvellement des valeurs collectives que les espaces publics peuvent symboliser.

Se développent ainsi les demandes de présence de la nature en ville, d'un environnement favorable à la santé, d'une plus grande propreté et d'un respect des espaces publics comme des personnes, d'une plus grande sécurité le soir, de lieux conviviaux d'échanges plus nombreux et d'une priorité aux déplacements à pied et à vélo par rapport à l'automobile.

La question du bien-être, dont les composantes ont évolué, devient un élément important et récurrent dans la concurrence des villes et est valorisée par les pouvoirs publics locaux pour devenir un atout pour l'attractivité de leur territoire.

### Le quartier un lieu de vie à ménager

Désormais de multiples mouvements informels ou associatifs, s'engagent pour lutter contre la pollution, pour agir contre des îlots de chaleur, pour une sécurité des déplacements à pied ou à vélo dans le quartier et pour se réapproprier au quotidien l'espace public qu'il s'agisse de places requalifiées, de rues vertes, de rues aux enfants, de rues scolaires, etc.





Parallèlement de plus en plus de villes s'engagent dans une politique au niveau du quartier pour concrétiser une démarche transversale et pluridisciplinaire dans laquelle l'apaisement de la circulation est un des éléments d'une approche plus globale de ménagement d'un lieu de vie qui doit désormais tenir compte, de manière impérative, de problématiques écologiques.

Aujourd'hui émergent, à l'échelle d'un quartier, des dynamiques qui, dans le cadre d'une démarche rigoureuse et concertée, imaginent à partir de dispositifs, d'aménagements ou d'initiatives citoyennes modestes les articulations et les mesures qui pourront peu à peu donner sa forme à un « quartier à vivre ». C'est à partir de la demande de « rues pour tous et toutes » (rue scolaire, rue aux enfants, rue libre), de rues vertes et d'un espace public prenant mieux en compte l'usage du vélo et la pratique de la marche, que peut, sans doute, être initié un maillage de proximité porteur d'un bien-être fondé sur le vivre ensemble au quotidien et un autre rapport à la nature en ville.

L'échelle du quartier est pertinente car elle permet à ses habitants une appréhension concrète et quotidienne des difficultés rencontrées et des changements auxquels ils aspirent. Ceux-ci peuvent être partie prenante et acteurs de son « ménagement » au quotidien. Le lieu de vie qu'est le quartier peut motiver leur implication pour contribuer à améliorer leur environnement. Support d'innovations, de liens, d'aménagements d'espaces publics, d'appropriation temporaire ou définitive de rues, le quartier possède souvent des instances intéressantes pour le dialogue et la concertation.

Par la concrétisation d'une amélioration de la qualité des espaces publics au niveau du quartier et par sa valorisation, les mesures de réduction du nombre de voitures et de leur vitesse pourront, en lien avec une priorité donnée à une mobilité active, être perçues de manière positive et devenir les leviers d'une nouvelle civilité urbaine en permettant de privilégier la vie de quartier, le partage équilibré de la rue, la sécurité et le bien-être.





### ◆ Quartier à vivre : une dynamique multiple

Plusieurs éléments convergent aujourd'hui pour donner au quartier un rôle dynamique pour favoriser l'apaisement de la ville : le rôle qu'il a joué pendant la crise sanitaire avec, en particulier, la redécouverte de l'importance de la marche pour profiter de ses services et des commerces, la demande de groupes d'habitants de pouvoir s'approprier la rue pour d'autres usages que la circulation des voitures, la démarche de villes qui, de plus en plus nombreuses, favorisent une implication des habitants pour aménager ou ménager l'espace public de proximité, parfois dans une démarche à l'échelle du quartier.

#### Une démarche citoyenne

Pour les habitants, la possibilité de bénéficier d'un environnement de proximité qui permet d'avoir des relations de face à face avec d'autres personnes et un accès à des services nécessaires a été un facteur important dans le contexte de la crise sanitaire. A contrario l'absence d'une telle ressource a accentué les difficultés rencontrées par les habitants dans de nombreux quartiers périphériques.

Par ailleurs, plusieurs journées sans voiture ont permis de découvrir le calme des rues qui, dans certains lieux, sont devenus des espaces de jeux et de profiter de l'agrément des végétaux dans un espace public composé différemment.

Dans cet environnement la pratique de la marche a été, pour beaucoup, la seule

activité physique adaptée au périmètre du quartier et une pratique efficace pour des déplacements plus lointains compte tenu de la situation dans les transports en commun.

Enfin les contraintes de la distanciation sociale et la pratique plus importante des modes actifs ont entraîné à titre temporaire des modifications importantes de l'espace public. Son partage devenu plus favorable aux cyclistes et aux piétons a également permis de rendre vivantes des rues austères du quartier.

Depuis quelques années la société civile se mobilise dans des démarches d'appropriation ou de ménagement de l'espace public qui peut prendre différentes formes :

- en organisant des rues aux enfants  
<https://www.ruesauxenfants.com/>
- en contribuant à faire vivre une agriculture locale agroécologique  
[Le Paysan Urbain – Agroécologique & citadin](#)
- en animant à Grenoble une démarche de reconquête de l'espace public  
[Publication du Bulletin 67 de Rue de l'avenir – Avril 2023 - Rue de l'Avenir \(ruedelavenir.com\)](#)
- ou encore en participant au « parking day »  
[Parking Day - Parking Day](#)



Une rue aux enfants <sup>3</sup> est une rue (un tronçon de rue ou une place, etc.) fermée durablement ou temporairement (certains jours et heures bien précises) à la circulation motorisée. Les enfants peuvent jouer librement sur toute sa largeur en toute sécurité et en toute tranquillité. Des infrastructures de jeux peuvent être installées, des animations organisées et l'accès à des véhicules à moteur est limité aux résidents.

Sa réalisation s'appuie sur l'implication de tous les acteurs, enfants, jeunes et adultes du quartier, de l'élaboration à l'évaluation en passant par la réalisation. L'objectif est d'encourager la capacité à agir de chacun. Cette démarche propose de nouvelles pratiques de l'espace public, permettant le partage, la rencontre entre tous et toutes par la participation au projet, le débat, le jeu, l'expérimentation d'aménagements possibles.



De leur côté les municipalités relaient cette aspiration en multipliant les rues scolaires, les possibilités de participer à la végétalisation des rues, de participer à la conception d'espaces publics de proximité et, à l'occasion d'initiatives des budgets participatifs, l'espace public est souvent le support des projets déposés.

Ainsi après quelques initiatives pionnières dont Halluin en 2011, les rues scolaires ont fait en France leur apparition dans différentes villes (Nantes, Dunkerque, Haguenau, La Riche, etc.) essentiellement à partir de 2017 avec une fermeture temporaire de la rue aux abords de l'établissement pendant les heures d'entrée et de sortie.

Elles se sont ensuite rapidement développées sur le territoire à la suite de la campagne des élections municipales de 2020 et des engagements de différents candidats avec l'apparition de fermetures permanentes des rues bordant les écoles primaires.

Lyon, Paris, Lille, Grenoble, Marseille, Bordeaux adoptent ainsi une politique de piétonnisation concernant des dizaines d'écoles. Dans certaines villes la question du périmètre, du plan de circulation, du lien avec le quartier est posée selon des modalités variées.



### Une démarche municipale

À Montreuil, la méthode PEPA (petits espaces publics autrement) permet de réaliser des aménagements simples et peu coûteux qui changent le visage et les usages d'un lieu. De 2013 à aujourd'hui, 30 sites ont été aménagés suivant cette méthode. Les derniers ont été identifiés et conçus dans le cadre du budget participatif, et seront suivis par d'autres sites retenus après le vote des habitants. Enfin, certains lieux sont plus complexes et demandent plus de moyens ou de temps. Ils feront l'objet de démarches d'aménagement différentes.

[Ville de Montreuil - Travaux d'amélioration du cadre de vie : les Petits Espaces Publics Autrement](#)

À Montpellier, une démarche pour prendre soin des quartiers existants.

[Quartier apaisé : Les Arceaux - Ville de Montpellier](#)

À Lille ou à Bruxelles, l'agence de design « VRAIMENT, VRAIMENT » réalise des aménagements transitoires qui donnent un nouvel aspect à l'espace public.

[CEREMA x Rue de l'Avenir - Intervention VV \(ruedelavenir.com\)](#)

À Dunkerque, la Fabrique d'initiatives locales pour imaginer le futur du quartier des Glacis.

<https://www.ville-dunkerque.fr/participer/les-fabriques-dinitiatives-locales-fil/fil-glacis-eco-quartier-1>

Mais des initiatives sont mises en œuvre aussi dans des villages, des petites villes ou des cités.

CEREMA : [Rues et espaces publics à vivre : une série de fiches basées sur des retours d'expériences | Cerema](#)

CAUE du Nord : [Conversation #9 "Qualité des espaces publics : tous concernés" | CAUE du Nord \(caue-nord.com\)](#)



### La sécurité des élèves : des abords de l'école au cheminement dans le quartier

Le développement de rues piétonnières est lié à une pollution importante ou à des questions d'encombrement et de désordre à la sortie des écoles. Il existe cependant peu d'exemples d'une approche globale sur le plan des thématiques concernées telles qu'elles ont été soulignées il y a quelques années par l'Eurométropole de Strasbourg à savoir :

- sécuriser l'accès (tous modes) des enfants à l'école ;
- améliorer la qualité de l'air aux abords des écoles en réduisant le trafic ;
- conforter l'usage des modes actifs vers l'école ;
- penser l'espace public pour un usage au maximum autonome de l'enfant et intégrant dans la préoccupation de sécurité le périmètre des trajets scolaires.

L'Eurométropole a, à partir de 2018, mis en place une démarche qui souhaitait apporter une réponse à ces différents objectifs en traitant 5 écoles chaque année. Ce programme n'a malheureusement pas été poursuivi mais la démarche reste une référence.<sup>5</sup>

### Une piétonnisation des abords d'école qui s'inscrit dans une politique de quartiers apaisés et durables

À Grenoble la démarche « **Place(s) aux enfants** » a démarré à la rentrée 2021 par la piétonnisation de 13 rues bordant des entrées d'école et a vocation à devenir un vecteur d'apaisement des quartiers. Cette démarche est la mise en œuvre d'une délibération qui a été prise le 17 mai 2021. Elle s'inscrit dans la continuité du travail réalisé depuis plusieurs années dans le domaine de l'exercice de la citoyenneté dans l'espace public qui est détaillé dans le dépliant « **Vivre sa ville - Espace public et citoyenneté** ». Elle prend en compte que l'entrée et la sortie de l'école sont des lieux et des moments privilégiés pour la convivialité de quartier, c'est souvent la première occasion de rencontres

pour les nouveaux habitants. « *En agissant sur la sécurisation aux abords des écoles, ce projet permet d'apaiser la circulation motorisée et de proposer des espaces publics conviviaux au sein des quartiers, tout en poursuivant la dés-imperméabilisation et végétalisation du territoire. Le programme municipal prévoit que ces "Place[s] aux enfants" soient des espaces préservés des pollutions urbaines, aménagés en îlots de fraîcheur et en oasis de biodiversité. La transformation de ces rues offrira de nouveaux espaces publics de proximité, qui seront autant de nouveaux lieux de vie, de nouvelles centralités dans les quartiers, offertes à toutes et tous et notamment aux personnes âgées du quartier. Ces espaces doivent constituer des lieux d'échanges et de rencontres privilégiés, inclusifs, inter-générationnels et animés.* » Délibération du conseil municipal du 17 mai 2021. (6)

### À Paris, un programme pour embellir son quartier

Afin de transformer les espaces du quotidien, Paris qui a multiplié les cours Oasis pour ouvrir les cours d'école à l'ensemble de la population a également initié la démarche « **Embellir votre quartier** », avec davantage de végétalisation, de zones piétonnes, de pistes cyclables, ou encore de mobilier urbain adapté aux nouveaux usages.

La démarche « **Embellir votre quartier** »<sup>7</sup> permet de concentrer sur une même période l'ensemble des transformations d'un quartier et de mieux organiser les travaux dans les rues de Paris. Elle est échelonnée en plusieurs étapes : diagnostic, concertation, planification.

Pour chacun des quartiers, un diagnostic de son fonctionnement actuel et de l'état des voies est réalisé. Dans le cadre d'une démarche participative, des aménagements sont proposés en prenant en compte l'ensemble des différents objectifs municipaux en termes de gestion de l'espace public : les évolutions du plan de circulation pour permettre d'apaiser le trafic, le remplacement du stationnement par des espaces végétalisés, l'élargissement des trottoirs pour favoriser les cheminements piétons, etc.

## ◆ RESSOURCES :

1. Auto, Pierre Gascar, éd. Gallimard, 2020 ; ouvrage cité par Mathieu Flonneau dans **Les cultures du volant XXe - XXIe siècles**, éd. Autrement, 2008.
2. [La prospérité par le partage A-10-biens-communs -Heinrich-Böll.pdf \(ruedelavenir.com\)](#), Fondation Heinrich Böll
3. « Rues aux enfants, rues pour tous », appel à projets sur le site : [Rues aux enfants – Rues aux enfants, rues pour tous](#)
4. Rues scolaires, campagne de Rue de l'Avenir, <https://www.ruedelavenir.com/campagnes/les-rues-scolaires-on-a-tous-un-role-a-jouer/>
5. Strasbourg, travail réalisé sur l'école Boucheseiche :
  - [présentation PowerPoint \(ruedelavenir.com\)](#) - Atelier n°1 du 18 octobre 2018 ;
  - [présentation PowerPoint \(ruedelavenir.com\)](#) - Atelier n°2 du 29 janvier 2019 ;
  - [Intervention d'Alain JUND, Vice-Président de l'Eurométropole de Strasbourg](#) .
6. Grenoble, délibération « Place(s) aux enfants, Grenoble » .
  - [Présentation PowerPoint \(ruedelavenir.com\)](#)
  - [dépliant « Espace public et citoyenneté », Grenoble](#)
  - [groupe de travail Rue de l'avenir « Place de l'enfant », 16 mars 2022](#)
7. Paris, « [Embellir votre quartier](#) »

### Autres ressources :

- <https://www.ruedelavenir.com/thematique/lespace-public/>
- <https://www.ruedelavenir.com/thematique/la-rue>
- « Dans la thématique "la rue" du site voir en particulier dans la rubrique "Ressources" le développement sur "La démarche quartier dans plusieurs villes" »
- Sur l'importance de réduire ou supprimer le transit dans le quartier, voir la fiche argumentaire n°3 :  
« [Réduction de l'excès automobile](#) ».



Photo : Martin Langjumeau



Une démarche de quartier pour **apaiser** la ville.



# LA RUE, UN ESPACE À VIVRE ENSEMBLE

Document réalisé par Rue de l'Avenir avec le soutien de l'ADEME,  
de la coordination vélo et marche du ministère de l'environnement et de la cohésion  
des territoires et de la direction de la sécurité routière du ministère de l'intérieur

Graphiste : Martin Langinieux  
Imprimeur : Média Graphic



[www.ruedelavenir.com](http://www.ruedelavenir.com)

Association française  
militante depuis 1988

**Membre fondateur :**

- ◆ Campagne Ville apaisée, quartiers à vivre
- ◆ Collectif Rues aux enfants
- ◆ Collectif Place aux piétons
- ◆ Réseau RUES (Belgique, France, Italie, Luxembourg, Québec, Suisse)



# 10 | MESURES POUR DES VILLES APAISÉES ET DES QUARTIERS À VIVRE

Rue de l'Avenir, le Réseau vélo et marche et leurs partenaires la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports, France Nature Environnement et la Fédération des Usagers de la Bicyclette ont lancé une campagne nationale « Ville apaisée, quartiers à vivre ».

Son objectif est d'inciter et de soutenir les collectivités à maintenir et à améliorer la qualité de vie en ville et l'attractivité de ses quartiers, dans un contexte marqué par l'accélération du changement climatique et la raréfaction des ressources.

A cette fin, un Manifeste a été adopté par les co-organisateurs de la campagne et les associations partenaires et fera l'objet d'une large diffusion pour recueillir des signatures de villes, d'associations et de personnes à titre individuel.

Les Maires de ces villes déjà engagé(e)s dans une politique de réduction du nombre de véhicules automobiles et de développement des alternatives principales (marche, vélo, transports collectifs) ont souhaité, par leur signature du Manifeste « Ville apaisée, quartiers à vivre », soutenir, en particulier, les 10 mesures proposées par les initiateurs de cette campagne.

**Vous trouverez ci-après le QR Code du Manifeste et des 10 mesures :**



**10 mesures**



**43 collectivités  
15 associations nationales  
80 associations locales  
ont déjà signé le Manifeste !**

**Rejoignez-les !**



**Collectivités**



**Associations**



**Françoise Rossignol  
& Chrystelle Beurrier,**  
co-présidentes  
du Réseau vélo et marche.  
> [villes-cyclables.org](http://villes-cyclables.org)



**Marie Prémartin et Philippe Zanolla,**  
co-président.e.s de Rue de l'Avenir  
> [ruedelavenir.com](http://ruedelavenir.com)

Cette campagne a pour partenaires la  
Fédération Nationale des Associations  
d'Usagers des Transports, France  
Nature Environnement, la Fédération  
des Usagers de la Bicyclette



Elle bénéficie du  
soutien de l'ADEME  
et du ministère de  
l'Aménagement du  
territoire et de la  
Décentralisation

