

**Extrait du registre des délibérations
de la Ville de Villeneuve d'Ascq**

Conseil municipal du mardi 25 juin 2024

N° VA_DEL2024_122

Objet : Adoption du Manifeste "ville apaisée, quartier à vivre", proposé par le club des villes et territoires cyclables et marchables et l'association Rue de l'avenir

L'an deux mille vingt-quatre, le 25 juin à 18h45, le conseil de municipal de Villeneuve d'Ascq s'est réuni en l'hôtel de ville, lieu ordinaire des séances, sous la présidence de Gérard CAUDRON, maire, suite à la convocation qui a été adressée à ses membres cinq jours francs avant la séance, laquelle convocation a été affichée à la mairie, conformément à la loi.

Tous les membres en exercice étaient présents ou représentés à l'exception de Florence COLIN, ayant donné pouvoir à Valérie QUESNE-CAUDRON, Lionel BAPTISTE, ayant donné pouvoir à Sylvain ESTAGER, Didier MANIER, ayant donné pouvoir à Victor BURETTE, Charlène MARTIN, ayant donné pouvoir à Maryvonne GIRARD, Alizée NOLF, ayant donné pouvoir à Gérard CAUDRON, Pauline SEGARD, ayant donné pouvoir à Hélène HARDY, Violette SALANON, ayant donné pouvoir à Innocent ZONGO, Dominique GUERIN étant absent, André LAURENT étant excusé.

Le Plan de mobilité et le schéma cyclable adoptés en conseil métropolitain le 20 octobre 2023 établissent les orientations de la politique de mobilité et de transport d'ici à 2035.

La Ville mène depuis des années une action volontariste pour développer les déplacements doux sur l'ensemble de son territoire.

Cela passe par la mise en place d'axes cyclables structurants (dernièrement rue Jean Jaurès, rue de la Châtellenie, rue Bouderiez...) mais aussi le développement des zones 30, des sas vélo aux feux tricolores, cédez le passage cycliste au feu.

Une dynamique d'accompagnement auprès des scolaires (savoir rouler à vélo) et des habitants (sorties vélo, remise en selle, semaine de la mobilité, opération Mes courses à vélo) permet par ailleurs de rendre la pratique du vélo désirable et accessible au plus grand nombre.

Après avis de la Commission n°2 Travaux, aménagement, logement, urbanisme, environnement, VNR, environnement, développement durable, agenda 21, foncier du mardi 4 juin 2024, Il est proposé aux membres du conseil d'adopter le Manifeste "ville apaisée, quartier à vivre" et autoriser M. le Maire à le signer.

Imputation comptable : 6288 70 2530
Politique publique (domaine-action-activité) : 01.2.1 Mobilité

Après en avoir délibéré, le conseil municipal adopte à l'unanimité des présents et des représentés cette proposition.

Ainsi fait et délibéré en séance, les jour, mois et an susdits.
Ont signé au registre tous les membres présents.

Le secrétaire,
Antoine MARSZALEK

Pour extrait conforme,
Le Maire,
Gérard CAUDRON

Extrait de la présente délibération a été affiché le vendredi 28 juin 2024 à la porte de la mairie et publié sur le site internet de la ville, en exécution des dispositions des articles L.2121-25 et R.2121-11 du code général des collectivités territoriales

ID télétransmission : 059-215900930018-20240625-204005-DE-1-1
Date AR Préfecture : mercredi 26 juin 2024

OBJET : ADOPTION DU MANIFESTE « VILLE APAISEE, QUARTIERS A VIVRE, PROPOSE PAR LE CLUB DES VILLES ET TERRITOIRES CYCLABLE ET MARCHABLES ET L'ASSOCIATION RUE DE L'AVENIR

Le CONSEIL MUNICIPAL,

Vu le Code Général des Collectivité Territoriales,

CONSIDERANT le Plan de mobilité adopté en conseil métropolitain le 20 octobre 2023 qui établit les orientations de sa politique de mobilité et de transport d'ici à 2035,

CONSIDERANT le schéma cyclable métropolitain,

CONSIDERANT que la ville mène depuis des années une action volontariste pour développer les déplacements doux sur l'ensemble de son territoire,

CONSIDERANT la mise en place d'axes cyclables structurants sur son territoire (dernièrement rue Jean Jaurès, rue de la Châtellenie, rue Bouderiez...) mais aussi le développement des zones 30, des sas vélo aux feux tricolores, cédez le passage cycliste au feu,

CONSIDERANT que la dynamique d'accompagnement auprès des scolaires (Savoir Rouler à vélo) et des habitants (sorties vélo, remise en selle, semaine de la mobilité, opération Mes courses à vélo) permet par ailleurs de rendre la pratique du vélo désirable et accessible au plus grand nombre,

Après en avoir délibéré,

ARTICLE UNIQUE, Adopte le Manifeste « Ville apaisée, Quartiers à vivre » et autorise Monsieur le Maire à le signer.

Suivent les signatures

Pour extrait conforme

Le Maire



VILLE APAISÉE QUARTIERS À VIVRE

VERS LA VILLE DE L'AVENIR

- 16 -
PAGES POUR
CONVAINCRE

P.02 | INTRO

P.05 | S'ENGAGER

P.06 | ARGUMENTAIRE 1

P.08 | ARGUMENTAIRE 2

P.10 | ARGUMENTAIRE 3

P.12 | ARGUMENTAIRE 4

P.14 | ARGUMENTAIRE 5

P.16 | 10 MESURES

| Notre conviction

| Pourquoi s'engager pour la ville apaisée en 2023 ?

| Une démarche de quartier pour apaiser la ville

| Bien vivre dans son quartier

| La réduction de l'excès automobile

| Pour des villes et des villages à 30 km/h

| Développer les alternatives principales et leur usage

| Pour des villes apaisées et des quartiers à vivre



NOTRE CONVICTION

Rue de l'Avenir, le **Club des villes et territoires cyclables et marchables** et leurs partenaires lancent une campagne en faveur de la ville apaisée pour inciter et 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.

Nous ne vivons plus la même ville qu'hier, celle de demain sera encore différente

Les évènements récents nous ont fait prendre conscience que le processus de transition vers la « ville bas carbone » doit s'intensifier et que, pour faire face au changement de contexte, nous avons à nous mobiliser pour que la ville reste attractive et désirable, qu'elle préserve la santé de ses habitants et leur offre les services, les aménités et les espaces agréables et conviviaux qu'ils attendent.

Face à l'augmentation générale des températures et des évènements climatiques violents, aux tensions liées à la crise énergétique, à la diminution de la biodiversité, de la ressource en eau et à bien d'autres menaces, nous devons imaginer et mettre en oeuvre une ville adaptée aux besoins futurs des jeunes, des aînés et des générations futures.

Les mobilités et l'espace public sont des enjeux majeurs pour la ville de demain

Le soutien aux mobilités motorisées, depuis plus de 60 ans, nous a rendus dépendants et a créé des comportements collectifs qui ne correspondent plus à nos ressources. La part des déplacements carbonés est une composante majeure des besoins en énergie, alors que nos quartiers pollués et bruyants perdent leur convivialité et leur rôle intégrateur.

Si la mobilité individuelle motorisée bénéficie encore de peu d'alternatives dans les zones d'habitat dispersé, il est possible, a contrario, dans les secteurs plus denses, de développer d'autres modes de vie et de déplacement moins consommateurs d'espace et de ressources. Le regroupement géographique des habitants dans les agglomérations urbaines rend possible et vital d'autres pratiques et la mutualisation de certains outils. Que ce soit au coeur des métropoles ou dans les zones péri-urbaines, dans les moyennes ou les petites villes, la « ville des courtes distances », ou « ville polycentrique », vers laquelle il faut tendre, pourrait réduire la consommation d'énergie en organisant un réseau de polarités comprenant à la fois logements, commerces, activités et services, reliées par des axes de transports collectifs et des voies express vélo.

Le report des trajets motorisés individuels vers la marche, le vélo et les transports collectifs ne se fera pas sans mettre en place un ensemble de conditions favorables qui, d'une part, préserveront la santé des citadins et, d'autre part, redonneront aux habitants le plaisir de vivre en ville. A cet égard la qualité de l'espace public et son partage plus équilibré, en tant que bien commun, sont des éléments déterminants du bien-être en ville et de l'animation urbaine. Ils soutiennent par ailleurs, au quotidien, le commerce et les services de proximité.

Redonner goût et attrait à la vie en ville grâce à des rues, des places, des quartiers, des centres-villes plus agréables et de bonnes conditions de déplacement constitue, enfin, une réponse à la question de l'étalement urbain, sujet vital pour la sauvegarde de la biodiversité et une alimentation durable et de proximité.

Nous savons que de nombreuses collectivités sont déjà engagées dans cette dynamique qu'il s'agit désormais d'amplifier.

I Rendre la ville attrayante, faciliter les changements de comportement

- Redonner à la ville sa qualité et son attractivité pour le bien-être de tous, grâce à un espace public accueillant et disponible pour la pratique des mobilités actives et le renforcement des transports collectifs.
- Rendre la ville accessible à ses habitants les plus vulnérables, enfants, séniors et personnes à mobilité réduite, prévenir les risques d'accidents de la circulation.
- Mettre en oeuvre les outils contribuant à lutter contre le réchauffement climatique et la consommation d'espaces naturels.
- Réduire les pollutions et nuisances qui affectent l'espace public et notamment la pollution de l'air et le bruit et dont les effets sur la santé sont de mieux en mieux documentés.
- Réduire la pollution lumineuse pour préserver la biodiversité.

I Solliciter les moyens d'apaiser la ville, actuels et à inventer

- Porter une attention accrue à la qualité des aménagements des espaces publics : matériaux de sol et entretien, traitement des intersections, redistribution des surfaces de voirie attribuées à l'automobile en faveur des transports collectifs, des piétons et des vélos avec un objectif de sanctuarisation des trottoirs et de limitation du mobilier urbain surabondant ou mal positionné.
- Privilégier le végétal dans les aménagements et planter des arbres d'alignement à haute tige qui serviront de climatiseur urbain grâce à leur ombre et l'évaporation du feuillage, choisir des matériaux drainants et de couleur claire, veiller à la perméabilité des surfaces de sol urbain.
- Agir sur le nombre de voitures en ville, en proposant des alternatives, en adaptant les plans de circulation, en mettant en place des zones à trafic limité, en réduisant l'offre de stationnement, en généralisant la vitesse de 30 km/h à l'ensemble des voies, excepté les artères principales qui pourraient rester à 50 km/h.
- Développer la recherche et l'innovation technique et sociétale concernant les modes actifs, le traitement de l'espace public.
- Multiplier les formations et les diffusions de connaissances auprès des professionnels, généraliser les consultations citoyennes.

MOBILISONS-NOUS pour construire ensemble les villes de l'avenir !



Françoise ROSSIGNOL
Présidente CVTCM



Anne FAURE
Présidente Rue de l'Avenir

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 de la coordination vélo
et marche du ministère
de l'Environnement
et de la Cohésion
des Territoires

Soutenu par



AGIR pour SOUTENIR le processus de résilience des territoires.

CETTE CAMPAGNE portée par plusieurs associations nationales vise à accompagner le changement dans les années 2023 et 2024.



Elle s'adresse aux **POUVOIRS PUBLICS**,
il est demandé à l'État et aux parlementaires de :

- soutenir, avec plus d'ambition, la réduction du nombre de véhicules et de leur vitesse, l'adoption d'une vitesse de référence de 30 km/h en ville, une exception à 50 km/h pour les itinéraires des lignes de bus structurantes restant possible ;
- organiser la mise en oeuvre d'appels à projets pour accompagner les efforts de mise en oeuvre, valoriser les bonnes pratiques et en évaluer les résultats ;
- orienter les dotations en faveur du vélo et de la marche en portant une attention particulière aux villes petites et moyennes qui s'engagent ou qui se sont déjà engagées dans une démarche ambitieuse d'apaisement de la circulation automobile ;
- faire de l'apaisement de la circulation un facteur de bonification des aides.

Elle s'adresse aux **COLLECTIVITÉS** pour les accompagner, en portant une attention particulière aux villes petites et moyennes qui seront destinataires :

- du manifeste « Ville apaisée, quartiers à vivre » à signer et à diffuser ;
- de programmes de visites de villes qui mettent en place une politique d'apaisement ;
- d'une information régulière sur les initiatives d'apaisement et de quartiers à vivre ;
- de la recommandation de faire respecter la réglementation concernant l'usage des trottoirs et la circulation des transports collectifs ;
- de la recommandation de favoriser en milieu urbain les contrôles de vitesse et de stationnement illicite, en lien avec la gendarmerie et la police nationale ;
- de la proposition d'associer les représentants des usagers et les associations de protection de l'environnement à des instances de concertation de type commissions municipales « Espace public et mobilités actives », de façon à faire porter l'enjeu de l'apaisement des villes par les habitants.

Elle s'adresse au **GRAND PUBLIC** ; il sera proposé associations, aux fédérations partenaires et à leurs représentants locaux, de façon à sensibiliser et motiver le grand public :

- une pétition à signer ;
- la diffusion d'informations sur les quartiers à vivre ;
- l'organisation d'une rencontre sur le thème « De la rue pour tous au quartier à vivre » ;
- la mise en place de formations en particulier à destination des collectivités et des associations locales.



I Pourquoi s'engager pour la ville apaisée en 2023 ?

Ce n'est pas une idée nouvelle. Nos associations appellent depuis leur création aux changements de comportements, à tous les niveaux, pour améliorer le bien-être en ville et pour laisser plus de place au vélo et à la marche. Mais le contexte qui a changé, avec la crise sanitaire, les canicules, les épisodes de sécheresse ou d'inondation, donne à ces recommandations un caractère d'urgence : ce qui nous était annoncé dès les années 70, bouleversements climatiques et sociaux, est là sans que nous ayons suffisamment réagi. La « ville en transition » est devenue en quelques années une ville très impactée par le changement climatique.

Pendant, nous connaissons les mécanismes qui peuvent à la fois lutter et nous adapter au réchauffement climatique, réduire les pollutions et nuisances, améliorer la sécurité des déplacements et réduire la consommation d'énergie. Au premier rang de ces remèdes « miracle », il y a la réduction de la place de l'automobile en ville et de sa vitesse.

Bien que la part des déplacements soit très importante dans la somme des atteintes à l'environnement, la remise en cause du tout voiture est centrale mais ne règlera pas tout. Il faut inscrire ce facteur très pénalisant dans un ensemble de mesures qui touchent les nombreuses fonctions de l'écosystème urbain et par exemple :

- **pour rendre possible la pratique du vélo au plus grand nombre d'habitants**, il est nécessaire de leur offrir une voirie sécurisée et bien maillée ;
- **pour redonner le goût de la marche aux urbains**, il faut leur assurer plus d'espace et de sécurité et augmenter la place du végétal qui leur apportera la fraîcheur et le sentiment de ne pas être coupés de la nature ;
- **pour rendre les villes attractives et lutter contre l'étalement urbain**, nous devons préserver et développer les pôles de commerce et de services de proximité et augmenter l'offre de transport collectif ;
- **pour attirer de nouveaux habitants dans les villes**, la qualité architecturale et les formes urbaines qui aident à maintenir une bonne température extérieure, grâce aux arcades, balcons, traitement des rez-de-chaussée, ventilation naturelle, ont un grand rôle à jouer.

On peut citer beaucoup d'autres dispositifs tendant à rendre nos villes résistantes à un environnement de plus en plus hostile et à réparer des dommages qu'elles ont subi dans les années 70 : villes éventrées par des autoroutes, profils des boulevards urbains transformés au profit de la circulation motorisée, privatisation et disparition progressive d'espaces publics de qualité, réduction des surfaces végétalisées, fermeture de quartiers entiers...

Très souvent, les villes attirent les populations à la recherche d'emploi et grossissent au détriment des espaces ruraux. En France nous nous battons contre l'artificialisation des sols. Nous devons veiller à garder un certain équilibre et nous devons rendre nos villes, nos villages et notre périurbain vivables pour nos enfants et les nouveaux urbains, les réparer et améliorer leurs qualités environnementales.

Nous avons besoin d'un espace public accueillant et agréable à vivre, donnant accès à des commerces et des services de proximité, mais aussi organisé pour lutter contre les îlots de chaleur, contre l'imperméabilisation des sols et pour redonner aux habitants le plaisir de vivre en ville...

C'est donc aussi à l'échelle du quartier, échelle de la vie quotidienne, espace de nombreux déplacements à vélo ou à pied, que l'effort doit porter pour que ceux qu'on appelle « les usagers vulnérables », enfants, aînés, personnes à mobilité réduite puissent vivre pleinement leur vie de citoyens. Leur environnement doit permettre de lutter contre la sédentarité et de préserver leur santé. C'est à partir du quartier que peut se recréer la ville conviviale que beaucoup appellent de leurs vœux.



1 Une démarche de quartier pour apaiser la ville

Il devient désormais nécessaire de reconnaître que l'espace public, dont la jouissance a été confisquée par la motorisation individuelle et sa vitesse, est un vecteur d'urbanité, un bien commun et une ressource. Sa reconquête en faveur des usages non motorisés en permet un partage plus équilibré.

Il est possible de substituer un nouveau plaisir, celui de vivre mieux dans une ville plus belle, plus diverse, plus ouverte, au plaisir de la vitesse. Pour cela, il convient d'agir en premier lieu sur l'espace public, sa qualité et son aménagement. L'interaction entre environnement et comportement peut être porteur d'une nouvelle civilité urbaine fondée sur le respect des règles d'usage avec, au quotidien, la présence active des édiles, des associations et, le cas échéant, des forces de l'ordre.

L'échelle du quartier est pertinente pour susciter une dynamique d'apaisement car elle permet à ses habitants une appréhension concrète et quotidienne des difficultés rencontrées et des changements auxquels ils aspirent. Le lieu de vie de proximité qu'est le quartier peut motiver leur implication pour contribuer à améliorer leur environnement et possède souvent des instances mises en place pour le dialogue et la concertation.



1 | Une démarche de quartier pour apaiser la ville



P.07

UN CHANGEMENT CULTUREL

Partager de façon plus équilibré l'espace public pour mettre en oeuvre 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.

Mettre la pratique de la marche et du vélo 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.

L'ESPACE PUBLIC UN BIEN COMMUN POUR UNE NOUVELLE CIVILITÉ URBAINE

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

Agir pour que les règles régissant les droits et les obligations de chacun dans l'espace public soient connues de tous et de toutes à l'aide d'un « Code de la rue » actualisé.

PRIVILÉGIER UNE DÉMARCHE À L'ÉCHELLE DU QUARTIER POUR APAISER LA VILLE

Favoriser l'échelle du quartier pour ouvrir des espaces de dialogue et de concertation à partir des initiatives citoyennes et des projets des collectivités locales en particulier dans le domaine de la mobilité et du partage de l'espace public.

Encourager les micro-réalisations (plantations de jardins de rue), multiplier les créations de lieux de vie, de parcs publics et de jardins partagés, instaurer le principe de budgets participatifs.

Reconfigurer les voiries en adéquation avec un usage partagé et équilibré entre tous les modes, en particulier dans les quartiers du périurbain afin de lutter contre la dégradation des relations humaines et assurer une sécurité des déplacements.

A l'échelle de l'agglomération, connecter les quartiers par des axes structurants, où la priorité est donnée aux transports collectifs, aux vélos et aux continuités piétonnes.



2 | Bien vivre dans son quartier

Vivre dans un espace urbain apaisé (ville, village ou périurbain), et des quartiers à vivre (hameaux, lotissements, lieux de vie divers) suppose des changements de comportements assez importants de celles et ceux qui y vivent, y travaillent, y consomment : il leur faut opter pour la marche à pied, le vélo et les transports collectifs pour la plupart des déplacements du quotidien et utiliser une voiture, la sienne, en autopartage ou en covoiturage, plus ponctuellement lorsque cela est indispensable, sauf public spécifique.

Ces efforts pour transformer son quotidien vers plus de frugalité, pour adopter un mode de vie plus vertueux, sont contrebalancés par des bénéfices individuels sur la santé, mais aussi collectifs sur la qualité de vie dans le quartier et l'ensemble de la ville, pour tous ses habitants.

Bien vivre dans son quartier, c'est moins d'accidents, moins de bruit, un air plus respirable, plus d'espace public à partager entre les habitants, piétons, cyclistes, enfants, personnes âgées, personnes à mobilité réduite... et plus d'espaces à végétaliser, propices au rafraîchissement et à la biodiversité. C'est une autonomie et une santé renforcées, une meilleure convivialité, une urbanité renouvelée.





DES PISTES POUR LE BIEN-ÊTRE DES HABITANTS DANS LEUR QUARTIER :

Le quartier pour tous et toutes

Des rues pour accueillir tous les âges et les personnes en situation de handicap, avec des trottoirs dégagés des obstacles, un éclairage efficace et moins consommateur d'énergie, la prise en compte du genre : confort et sécurité de la mobilité des femmes, notamment un éclairage adapté avec détecteurs de présence.

Le quartier à hauteur d'enfant

Des rues où on est en sécurité, où on peut laisser les enfants aller seuls à l'école à pied ou à vélo, où on met en place des actions spécifiques pour leur appropriation de l'espace public et augmenter leur activité physique (rue scolaire, rue aux enfants, rue libre, jeux, terrains de sports, etc.).

Le quartier qui favorise la marche, les transports collectifs et le vélo

Des espaces publics dont la conception favorise la cohabitation entre les différents modes et évite les conflits grâce à la participation des différents usagers, piétons et cyclistes, à leur définition. En particulier, l'attention doit être portée aux carrefours et aux stations de transport collectif où chacun doit bénéficier du même confort et de la même sécurité. Le stationnement automobile doit être rééquilibré en faveur du vélo.

Un quartier très végétalisé pour améliorer le bien-être

Des espaces publics plantés chaque fois que c'est possible pour lutter contre le changement climatique et anticiper ses effets. Il faut 30 ans pour qu'un arbre soit adulte et nous fasse bénéficier de sa fraîcheur grâce à l'évapotranspiration.

Une attention particulière doit être portée à créer de l'ombrage par des objets architecturaux (arcades, auvents, ombrières), à rendre les sols perméables pour alimenter les nappes phréatiques, à faire place à la nature (continuités écologiques, nichoirs, hôtels à insectes...).



3 | La réduction de l'excès automobile

En France, la voiture individuelle émet plus de gaz à effet de serre que tous les autres modes de transport réunis. Elle reste un mode de déplacement central dans la vie des Français : 80 % des km parcourus par les Français le sont en voiture.

Les 33 millions de véhicules en circulation en France sont majoritairement utilisés pour les trajets domicile travail. Selon les territoires, la mobilité des Français est plus ou moins contrainte, avec de réelles situations de « dépendance à la voiture ». Cependant, près d'1/3 de la population française a ses activités quotidiennes dans un rayon de moins de 9 km du domicile, soit un trajet de 30 minutes à vélo. En France, nombre de ces trajets pourraient, en réalité, être réalisés à vélo, d'autant plus que l'essor du vélo à assistance électrique (VAE) permet d'allonger les distances. La crise sanitaire a révélé l'intérêt de la marche en ville, ses qualités en termes d'activité physique et son efficacité en milieu urbain dense.

Réduire la place de l'automobile est indispensable pour un meilleur partage de l'espace public. Différents leviers peuvent être sollicités pour évoluer vers des quartiers apaisés, l'organisation spatiale des fonctions urbaines, la limitation du stationnement, les plans de circulation évitant le transit, etc. Les « oubliés de la circulation » que sont aujourd'hui les enfants, les aînés et les personnes à mobilité réduite peuvent alors retrouver une autonomie indispensable pour leurs déplacements.



3 | La réduction de l'excès automobile



P.11

DES PISTES POUR RÉDUIRE L'EXCÈS AUTOMOBILE :

Les leviers pour faciliter les changements de comportements

La réduction de l'offre de stationnement est un outil efficace pour éviter les courts trajets. Elle doit s'accompagner de contrôles efficaces contre le stationnement illicite et par des actions concernant la tarification du stationnement, la signalétique piétonne et cyclable, la communication sur les VAE et la valorisation des parkings relais, des campagnes d'information via la presse locale, etc.

Le soutien à l'autopartage ou au covoiturage, possibilités encore peu exploitées, peuvent aider aux changements de comportements : aide financière et logistique dédiée, notamment des espaces de stationnement constituant des points relais pour le covoiturage.

Le développement des transports collectifs, du vélo et de la marche

Ces trois modes, utilisés seuls ou combinés, favorisés par la réduction du nombre et de la vitesse des véhicules motorisés et soutenus par une communication efficace, pourront faire l'objet de reports depuis les modes motorisés si leur sécurité et leur confort sont améliorés : qualité des sols des trottoirs, continuité et sécurité des aménagements cyclables, localisation et confort des abris de voyageurs aux arrêts de bus.

Il est également nécessaire d'offrir des services aux modes actifs : stationnement vélo sécurisé, ombrières pour la marche, toilettes, fontaines, bancs.

La communication pourra s'appuyer sur le plaisir de l'activité physique, l'amélioration de la santé, à tout âge, la convivialité de la ville et les économies réalisées par les ménages.

L'adoption d'un cadre législatif et réglementaire pour les ZTL

La Zone à Trafic Limité consiste à réserver l'accès d'un secteur aux riverains et aux usages prioritaires (santé, travaux, livraisons), de façon à limiter la circulation au profit de la marche, du vélo et des transports collectifs.

Ce dispositif, qui nous vient d'Italie, a été expérimenté en France avec succès, à Nantes, Grenoble, Rennes. Des dispositions législatives et réglementaires sont attendues à l'échelle nationale pour le généraliser.



4 Pour des villes et des villages à 30 km/h

Une « ville apaisée » et des « quartiers à vivre » impliquent une cohabitation équilibrée entre la circulation automobile et les multiples fonctions et usages de l'espace public. Ce vivre-ensemble nécessite la pratique de vitesses modérées de la part du trafic motorisé. A défaut, les espaces publics sont isolés et fragmentés par les voies de circulation, qui génèrent des situations de conflit et de danger pour les habitants et les usagers non motorisés.

Le principe de la ville à 30 km/h permet de passer d'une logique de sécurisation ponctuelle à une logique d'apaisement d'unités urbaines, villes et villages. En retenant pour règle de base la limitation de la vitesse à 30 km/h en agglomération, le 50 km/h devient l'exception. Les rues ne sont alors plus des routes isolées de leur environnement et réservées aux véhicules motorisés. Ce sont des espaces urbains supportant les nombreuses et très diverses fonctions nécessaires à la vie de l'agglomération, au bénéfice de leurs habitants et usagers par une sécurité routière accrue, une moindre consommation d'énergie et une baisse des pollutions urbaines.



4 | Pour des villes et des villages à 30 km/h



P.13

DES PISTES POUR DÉVELOPPER DES VILLES ET DES VILLAGES À 30

Changer de paradigme

Il s'agit de mettre en oeuvre le modèle « 30 - 50 km/h », à la place du modèle « 50 - 70 km/h », où le 50 km/h est réservé à quelques artères majeures ainsi qu'à des voies où circulent des lignes de bus importantes.

La ville de Graz, en Autriche, qui a été pionnière en la matière, considère toutefois que, même dans les artères principales, il est nécessaire de garder la limite à 30 km/h devant les écoles ou les équipements recevant une fréquentation importante.

Distinguer « zone 30 » et « ville 30 »

Lorsqu'une ville organise des « zones 30 » dans certains points de son territoire, l'automobiliste change souvent de vitesse et reprend vite son allure son allure de référence à 50 km/h. Dans une ville ou l'ensembles de la zone agglomérée, ou au moins des quartiers entiers, sont limités à 30 k /h, il est plus facile de maintenir son allure au niveau de la vitesse règlementaire.

S'appuyer sur une dynamique européenne

De nombreuses villes en Europe ont adopté la ville 30. En Espagne c'est une obligation pour toutes les parties agglomérées de toutes les villes. Graz, la pionnière, n'a jamais remis en cause le modèle depuis son choix en 1992. Elle communique toutefois par une campagne de communication annuelle très visible et sanctionne lourdement les manquements.

Quels outils ?

L'outil essentiel est la règlementation qui devra s'attacher à la cohérence du dispositif sur le plan du statut des voies, de la signalétique aux portes de la zone, de rappel par des marquages au sol.

Des mesures d'aménagement peuvent aussi être mises en oeuvre : seuils, chicanes, écluses, priorité à droite, rétablissement du double sens de circulation, etc. Ces aménagements doivent être facilement franchissables par les bus et les vélos.

Par ailleurs, une politique de communication et de contrôles suivis de sanctions sont aussi des éléments importants pour la réussite de la « ville 30 ».



5 | Développer des alternatives et leur usage

Les alternatives les plus utilisées à l'usage de l'automobile sont la marche, le vélo et les TC. Dans la ville apaisée l'usage de ces alternatives doit résulter d'un libre choix, de l'exercice légitime de leur liberté par l'ensemble des citoyens et visiteurs de la ville et donc d'une bonne offre.

Pour les piétons et cyclistes, usagers vulnérables, l'élément fondamental est l'assurance de la sécurité par la réduction forte, voire la suppression, du risque. C'est la réduction de la vitesse des véhicules motorisés qui le permet. Les périphéries urbaines et les petites villes, difficiles à desservir par les transports collectifs, sont les secteurs où une nécessaire offre alternative doit faire appel à l'innovation, au développement du covoiturage et à l'auto partage.

Ludiques et utiles pour le dernier kilomètre dans les secteurs où le transport collectif est moins dense, les trottinettes électriques sont souvent en conflit avec la marche et le vélo et ne sont pas les bienvenues dans les secteurs à priorité piétonne. L'apport de ce mode en termes de santé est inexistant : il n'est pas considéré comme un mode actif.



5 | Développer des alternatives et leur usage



P.15

DES PISTES POUR DÉVELOPPER DES ALTERNATIVES

Encourager la marche à pied

Les critères de décision des piétons sont généralement l'agrément du trajet, la sécurité et le confort de la marche : trottoirs sans obstacles et abaissés aux carrefours, continuité des itinéraires, qualité et entretien des sols et des revêtements, présence de mobilier urbain adapté (bancs, toilettes, fontaines).

La place dédiée au végétal qui donne de l'ombre et de la fraîcheur aura de plus en plus d'importance pour encourager la marche en ville.

Encourager l'usage du vélo

Le premier élément d'encouragement de l'usage du vélo est la sécurité. A cette fin, le facteur déterminant est la réduction des vitesses des véhicules à 30 km/h dans les zones denses, ou 20 km/h dans les zones de rencontre.

Les itinéraires matérialisés par des pistes ou bandes cyclables sont nécessaires ainsi qu'une offre de stationnement et de services. Les doubles-sens cyclables, dans les rues à sens unique, améliorent les trajets des cyclistes en réduisant leur effort et leur temps de parcours.

Encourager l'usage des transports collectifs

L'encouragement à l'usage des transports collectifs repose d'abord sur la qualité du service : maillage du réseau et desserte du territoire, vitesse, fréquence et amplitude du service, adaptation de la tarification, complémentarité avec les autres modes de déplacements, stationnement vélo aux gares.

Le temps de parcours et la régularité, très améliorés par la mise en place de sites propres et de voies réservées, sont des critères de choix important.

Le confort des arrêts, l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite et en situation de handicap sont des points de vigilance. Les descentes à la demande entre deux arrêts, en soirée, pour se rapprocher du lieu d'arrivée sont particulièrement appréciées par les voyageuses et les voyageurs.



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

Les partenaires de la campagne « Ville apaisée, quartiers à vivre », en signature, lancent une action nationale pour inciter et soutenir les collectivités à maintenir et à améliorer la qualité de vie. Dans cet objectif ils ont réuni un ensemble de recommandations à destination des pouvoirs publics pour rendre la ville attractive et faciliter les changements de comportements.

Ces 10 mesures, adoptées dans un contexte d'accélération du changement climatique et de raréfaction des ressources, répondent à l'attente de nombreuses collectivités déjà engagées dans un processus de transition et aux aspirations des habitants.

- 01 | **Rendre la ville accessible** à ses habitants les plus vulnérables, enfants, seniors et personnes à mobilité réduite.
- 02 | **Mettre** la pratique de la **marche**, du **vélo** et l'usage des **transports collectifs** **au centre de l'organisation** de l'espace public.
- 03 | **Encourager** le **développement des mobilités actives** en portant une attention accrue à la qualité des aménagements réalisés au profit de tous les usagers de l'espace public.
- 04 | **Soutenir**, avec plus d'ambition, la **réduction du nombre de véhicules motorisés** **et de leur vitesse** avec l'adoption :
 - d'un cadre législatif et réglementaire pour les Zones à Trafic Limité,
 - d'une vitesse de référence de 30km/h en ville, le 50km/h constituant l'exception, de façon à améliorer la sécurité, réduire les nuisances et la consommation d'énergie.
- 05 | **Renforcer la place du végétal** pour améliorer le bien-être en ville et lutter contre le réchauffement climatique.
- 06 | **Connecter les quartiers** par des **axes structurants à l'échelle de l'agglomération**, en donnant la priorité aux transports collectifs, aux réseaux vélo à haut niveau de service et en organisant les continuités piétonnes au-delà des centres-villes.
- 07 | **Préserver** et **développer** les pôles de **commerce et de services de proximité** afin de lutter contre l'étalement urbain et développer la vie des quartiers.
- 08 | **Favoriser** l'appropriation de l'enjeu de l'apaisement des villes par les habitants **en associant les représentants des usagers et les associations de protection de l'environnement** à des instances de concertation.
- 09 | **Améliorer** la **santé** de toutes et tous en soutenant la pratique des modes actifs et en réduisant l'ensemble des pollutions existantes (atmosphérique, sonore, lumineuse).
- 10 | **Agir** pour que les règles régissant les droits et les obligations de chacun dans l'espace public soient connues de tous et de toutes à l'aide d'un **Code de la rue actualisé** et de campagnes de communication.