



Une association au service  
des modes actifs au quotidien

CAMPAGNE

VILLE  
APAISÉE,  
QUARTIERS  
À VIVRE

VERS LA VILLE  
DE L'AVENIR



LA RUE, UN ESPACE  
À VIVRE ENSEMBLE



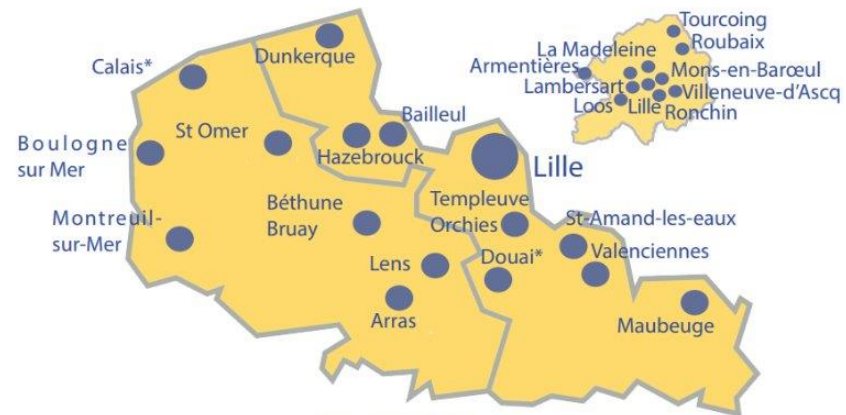
# À pied, à vélo, mieux se comprendre

Pour une cohabitation  
vigilante et bienveillante



**Une association au service des modes actifs au quotidien**

## Nos principales implantations



\* Droit d'Vélo Douaisis, et Opale Vélo Service associations amies

Créée en 1982, Association d'usagers des Hauts-de-France qui compte plus de **2 800 adhérents**.

Principalement active dans le Nord et le Pas-de-Calais où elle dispose d'antennes dans les principales villes.

60 correspondants locaux  
9 salariés

40 conventions avec des collectivités pour développer les mobilités actives

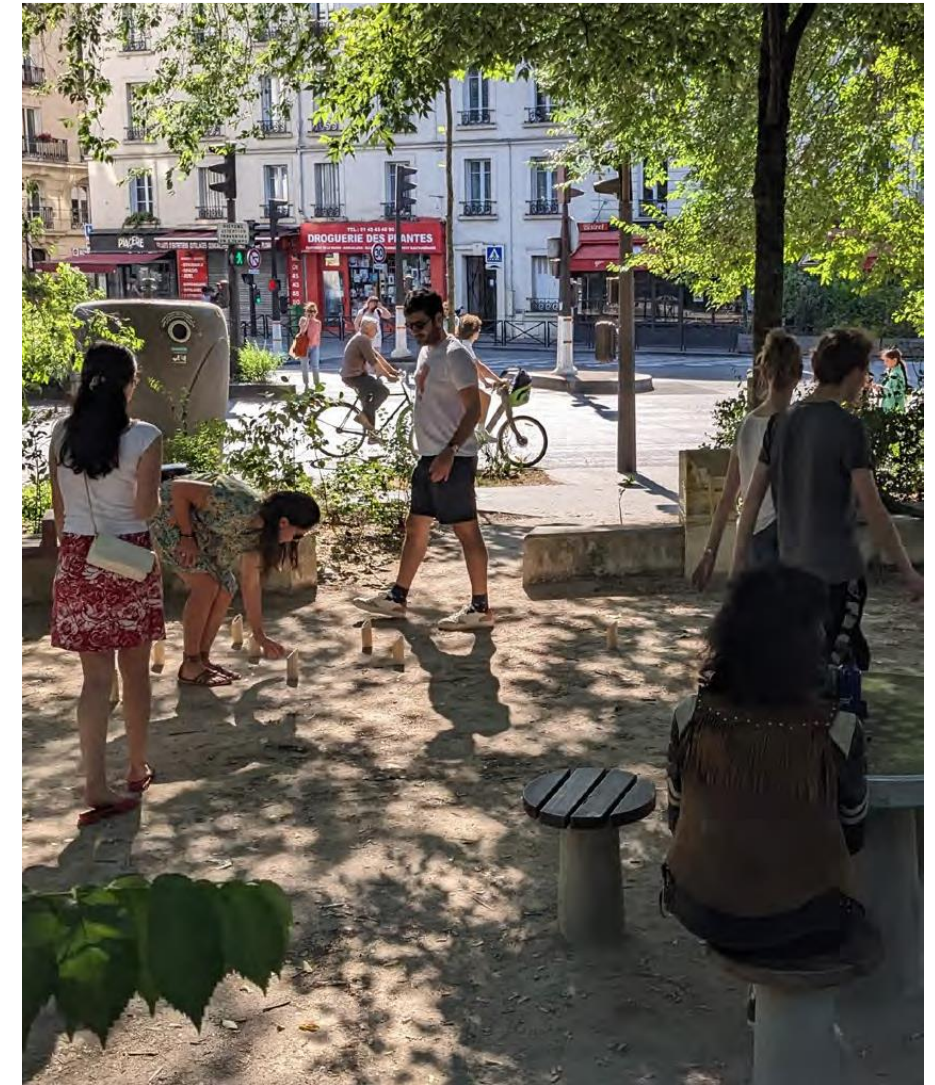




L'association **Rue de l'Avenir**, depuis sa création en 1988, milite pour une ville **plus sûre plus solidaire plus agréable à vivre**



LA RUE, UN ESPACE  
À VIVRE ENSEMBLE



**Notre Objectif : une ville à vivre**

UN LABORATOIRE D'IDÉES

Des fiches techniques et méthodologiques

- LE CODE DE LA RUE
- LA VILLE A 30 KM/H
- POUR DES ABORDS D'ÉCOLES SÛRS ET ACCUEILLANTS
- VILLE APAISÉE, QUARTIERS À VIVRE

DES JOURNÉES D'ÉCHANGES ET DES VISITES DE SITES



# VILLE APAISÉE, QUARTIERS A VIVRE

Campagne 2023-2024

inciter et soutenir les collectivités à maintenir et à améliorer

- la qualité de vie en ville
- l'attractivité de ses quartiers

Dans un contexte marqué par l'accélération du changement climatique et la raréfaction des ressources



Un **manifeste** présente 10 mesures pour des villes apaisées et des quartiers à vivre

Rendre la **ville accessible** à ses habitants les plus vulnérables

Mettre la pratique de la **marche** et du **vélo** et l'usage des **transports en commun** au centre de l'organisation de l'espace public

Encourager le **développement des mobilités actives**

Soutenir, avec plus d'ambition, la **réduction du nombre de véhicules motorisés** et de leur **vitesse**

Renforcer la place du **végétal**

Connecter les quartiers par des **axes structurants** (transports collectifs / réseaux vélo à haut niveau de service / continuités piétonnes au-delà des centres-villes)

Préserver et développer les **pôles de commerce et de services de proximité**

**associer les représentants des usagers et les associations de protection de l'environnement** à des instances de concertation

Améliorer la **santé** (modes actifs / réduction des pollutions)

**Code de la rue actualisé** et de campagnes de communication



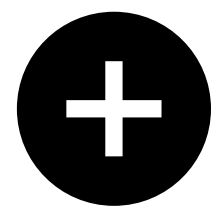




CAMPAGNE  
**VILLE  
APAISÉE,  
QUARTIERS  
À VIVRE**  
VERS LA VILLE  
DE L'AVENIR

## Collectivités signataires

- Communauté Urbaine de Dunkerque
- Dainville
- Arras
- Communauté urbaine d'Arras
- Ecurie
- Maubeuge
- Roubaix
- Villeneuve d'Ascq



17-10-2024



jeudi 17 et vendredi 18 octobre 2024

## Ville apaisée, quartiers à vivre:

# Visites et rencontres coorganisées par Rue de l'Avenir et l'ADAV

→ illustrer, à travers l'expérience des collectivités, comment il est possible, dans un contexte général de transition écologique et climatique, de remettre les mobilités actives et l'aménagement de l'espace public au cœur de la vie des quartiers.

→ nécessite de remettre en cause la place et la vitesse de la voiture pour favoriser la qualité de vie urbaine à l'échelle de la ville,

→ Examiner les situations variées rencontrées et de prendre connaissance des politiques mises en place dans des villes de différentes tailles.



### METROPOLE EUROPEENNE DE LILLE

- Vote en octobre 2023 son Plan de Mobilité à Horizon 2035
  - ✓ large part aux mobilités actives et aux TC (réseau cyclable de plus de 850 km dont 250 km de vélo+ et 50 km de nouvelles lignes de tram)
  - ✓ budget cyclable a déjà été multiplié par 3 par rapport au précédent, passant de 30 millions à 110 millions.

### LILLE

- politique de réduction progressive de la place de la voiture
  - ✓ plan de circulation en 2016 qui a fortement réduit la circulation automobile dans son centre-ville
  - ✓ l'espace libéré permet une métamorphose des bd aux profits des piétons, des cycles et de la végétalisation

### ROUBAIX

- Redistribue l'espace jusqu'alors essentiellement occupé par l'automobile
  - ✓ réduction des voies de circulation
  - ✓ stationnement payant
  - ✓ réflexion sur des plans de circulation dans les quartiers

### LES WEPPE

- constitution d'un réseau cyclable mis en œuvre par la MEL
  - ✓ permet de relier les communes en sécurité et qui s'attache à desservir les pôles générateurs comme les gares ou les établissements scolaires.





Une association au service  
des modes actifs au quotidien

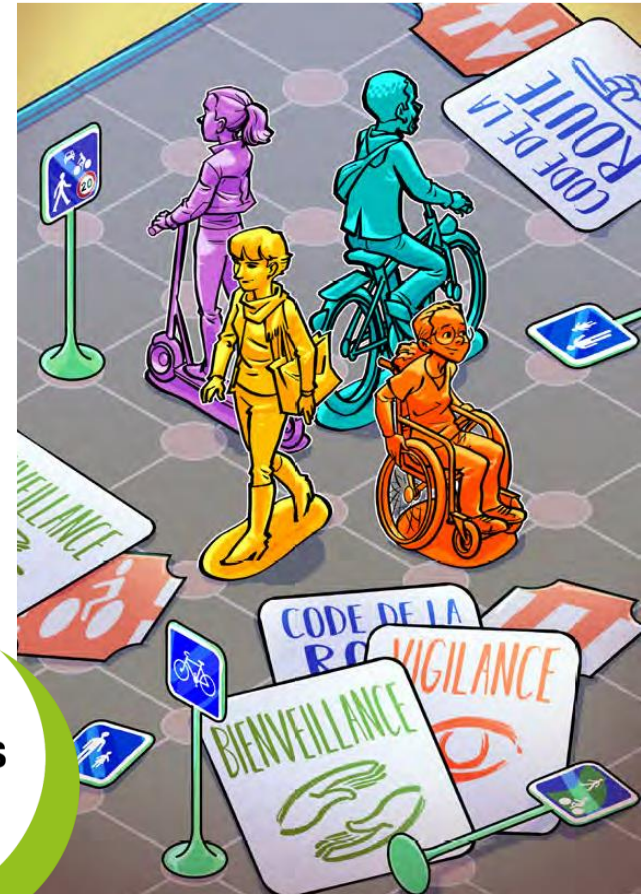
# À pied, à vélo, mieux se comprendre

Pour une cohabitation  
vigilante et bienveillante

- Constat d'un sentiment d'insécurité, essentiellement par les piétons en raison d'une proximité, souvent imposée (pour ne pas toucher à la place de la voiture)
- favoriser la compréhension des comportements entre chaque usager pour plus de **respect mutuel**, de **bienveillance** et un sentiment accru de **sécurité** sur le partage des espaces.
- A partir de situations concrètes
- Pour les piétons, les cyclistes, intervenants d'apprentissage du vélo



LA RUE, UN ESPACE  
À VIVRE ENSEMBLE





Une association au service  
des modes actifs au quotidien

CAMPAGNE

VILLE  
APAIÉE,  
QUARTIERS  
À VIVRE

VERS LA VILLE  
DE L'AVENIR



LA RUE, UN ESPACE  
À VIVRE ENSEMBLE

# Quelques exemples







LA RUE, UN ESPACE  
À VIVRE ENSEMBLE

Une association au service  
des modes actifs au quotidien



# Cohabiter à proximité d'une piste cyclable

Une piste cyclable est un espace réservé à la circulation des cycles et EDPM. En ville, cet espace peut être très proche du trottoir voire sur celui-ci.

## VIGILANCE



### PIÉTON

Je ne dois pas marcher sur une piste cyclable, sauf si je ne dispose pas d'espace dédié praticable.

Lorsque je m'engage pour traverser la piste, je n'oublie pas que certains cycles peuvent être rapides et je regarde des deux côtés, même si la piste est unidirectionnelle.

### CYCLISTE

Je laisse la priorité au piéton qui manifeste son intention de traverser la piste ou qui s'y engage régulièrement. Je ne frôle pas un piéton amené à marcher sur la piste, j'utilise ma sonnette.

Lorsque la piste longe des immeubles, des magasins, j'anticipe la survenue de piétons inattentifs.

## BIENVEILLANCE



### PIÉTON

En l'absence d'un flux important de vélos ou d'EDPM, lorsque je veux traverser la piste, je peux ne pas obliger un cycliste à ralentir ou s'arrêter pour me céder le passage.

### CYCLISTE

Un piéton inattentif, ou malvoyant, peut se retrouver à marcher sur la piste, il peut s'engager imprudemment dans sa traversée, dans ces cas, je réagis par un simple coup de sonnette et m'assure d'avoir été entendu.



Une association au service  
des modes actifs au quotidien



LA RUE, UN ESPACE  
À VIVRE ENSEMBLE



# Cohabiter dans une zone de rencontre

La zone de rencontre est un espace dédié à la circulation de tous les usagers. Les piétons peuvent circuler sur la chaussée et sont prioritaires sur tous les véhicules, c'est pourquoi la vitesse y est limitée à 20 km/h.

## VIGILANCE

## BIENVEILLANCE



### PIÉTON

Si je circule sur la chaussée, je dois plutôt le faire sur le côté gauche afin de ne pas être surpris dans mon dos par un vélo ou autre véhicule. Lorsque je m'apprête à traverser et même si je suis prioritaire, je veille à regarder des deux côtés avant de m'engager.



### CYCLISTE

A vélo ou avec un EDPM, je peux facilement atteindre ou dépasser la vitesse maximale de 20 km/h. Chacun doit adapter sa vitesse au contexte, donc souvent rouler en deçà de la limite afin de permettre un arrêt quasiment sur place, pour faire face à tout comportement brusque d'un piéton.

Je dois redoubler de vigilance face aux masques de visibilité (végétation haute, mobilier urbain, etc.) lors des traversées de piétons, particulièrement des enfants. Je roule sur la chaussée avec les autres véhicules et laisse un espace d'un mètre lorsque je croise un piéton.



### PIÉTON

Piéton, je peux renoncer à ma priorité en laissant passer un cycliste pour ne pas l'obliger à un arrêt « pénalisant », particulièrement dans une rue en montée.



### CYCLISTE

J'évite de stationner mon vélo ou EDPM le long des façades qui, en absence de « vrais » trottoirs avec bordures, peuvent servir de repère aux personnes malvoyantes se guidant avec une canne.

Je ne suis pas agressif vis-à-vis d'un piéton qui s'engagerait brusquement sur la chaussée pour y circuler, mais j'adopte une vitesse permettant d'anticiper ce type de comportement et réagis avec calme.





Une association au service  
des modes actifs au quotidien

CAMPAGNE

VILLE  
APAIÉE,  
QUARTIERS  
À VIVRE

VERS LA VILLE  
DE L'AVENIR



LA RUE, UN ESPACE  
À VIVRE ENSEMBLE

À pied, à vélo,  
mieux se comprendre

Pour une cohabitation  
vigilante et bienveillante

VILLE  
APAIÉE,  
QUARTIERS  
À VIVRE  
VERS LA VILLE  
DE L'AVENIR



BRŪCHURE RÉALISÉE PAR LES ASSOCIATIONS



Brochure  
papier

Téléchargement  
gratuit



<https://swll.to/piedvelo>

ou sur nos sites:

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

→ [droitauvelo.org](http://droitauvelo.org)