

RUE
DE
L'AVENIR

INFORMER | ÉCHANGER | INSPIRER

LE BULLETIN



20 ANS DU RÉSEAU RUES

POUR UNE MOBILITÉ CONVIVIALE ET SÛRE

Les commémorations se suivent, mais ne se ressemblent pas. Après les vingt ans du premier axe principal à 30 km/h (voir numéro 1/2025), c'est la 20^e réunion du réseau RUES que nous honorons dans ce bulletin. Cet organisme, qui regroupe tout une série d'entités associatives et professionnelles, constitue un réseau international d'expert·e·s en mobilité et en urbanisme. Favorisant les échanges entre différentes régions francophones d'Europe et

au-delà (notamment avec le Québec), son but est de partager, promouvoir et renseigner les bonnes pratiques des un·e·s et des autres. Avec des visites d'aménagements urbains chaque année dans différents pays, l'ensemble des partenaires se retrouve autour d'une thématique spécifique. Ces réunions sont ainsi une source d'inspiration pour les délégué·e·s du réseau RUES et les villes hôtes. Le développement du régime de circulation des zones de rencontre dans la plupart des pays francophones peut notamment être cité comme l'un des succès de ces échanges. C'est aussi l'occasion de tisser des liens entre partenaires et de jeter des ponts entre les pratiques professionnelles des différents pays représentés au sein du réseau.

L'objectif est de tirer des enseignements sur les enjeux dont la rue est le théâtre : améliorer la sécurité routière, renforcer le vivre ensemble, aménager des espaces publics conviviaux et paysagers au travers de projets de qualité.

La 20^e réunion anniversaire a eu lieu à Lyon. Les visites ont permis de faire la découverte de projets en faveur des mobilités actives ainsi que de réalisations d'espaces publics de qualité. Longue vie au réseau RUES! ●



RENCONTRE DU 20^e
RÉSEAU RUES À LYON
en mai 2025
(photo : Cerema).

Expertise en mobilité

LE RÉSEAU RUES C'EST QUOI ?

Cerema

Créé en 2006 par Rue de l'Avenir Suisse, Rue de l'Avenir France, le Cerema et l'IBSR (Belgique), le réseau RUES est un réseau francophone d'experts en mobilité urbaine, conviviale et sûre.

Le réseau RUES se réunit chaque année dans une ville différente pour partager entre pays membres les bonnes pratiques en matière de mobilité et aménagement durables de la voirie et des espaces publics (doctrines techniques, réglementation, gouvernance, communication, sensibilisation, etc.), confronter les évolutions et avancées, et étudier la possibilité de transposer les innovations. Ces réunions sont aussi l'occasion de rencontrer les élu·e·s et les services techniques des villes d'accueil afin d'échanger avec elles et eux et prendre connaissance

des politiques portées et des aménagements ou projets intéressants. Le réseau regroupe en son sein des organismes gouvernementaux, des associations, des centres de recherches ainsi que des bureaux d'études. Il se compose actuellement des délégations suivantes :

- **BELGIQUE**
Bruxelles Mobilité; CRR Centre de Recherches routières; Institut Vias (anciennement IBSR Institut belge de la sécurité routière); Tous à pied; Wallonie Mobilité Infrastructures.
- **FRANCE**
Cerema Territoires et Villes; Rue de l'Avenir France.
- **ITALIE**
Association Laboratorio Qualità Urbana e Partecipazione.
- **QUÉBEC**
Ministère des Transports; Fondation Rues Principales; Piétons Québec; Vélo Québec.
- **SUISSE**
Rue de l'Avenir Suisse; ATE Association transports et environnement; Mobilité piétonne Suisse.
- **LUXEMBOURG**
Association « Sécurité routière ».

PLUS D'INFORMATIONS

<https://rue-avenir.ch/qui-sommes-nous/reseau-rues/>

HOMMAGE À ANNE FAURE



ANNE FAURE À RENNES

juin 2023 (photo : RdA France).

Présidente de Rue de l'Avenir France depuis 2013, Anne Faure est décédée subitement ce début d'année. Difficile de se faire à l'idée de sa disparition, tant les liens avec notre association ont été constants depuis près de 40 ans. Urbaniste engagée, active dans le cadre du programme pilote « Villes plus sûres, quartiers sans accidents », elle avait rejoint notre association sœur française à la fin des années 1980. Femme de conviction, très bonne communicatrice, théoricienne, aussi très impliquée sur le terrain, elle était toujours curieuse de découvertes, d'exemples intéressants et d'échanges à faire ensuite partager. Avec une énergie et une force de travail qui nous ont toujours impressionné·e·s, elle a poursuivi et multiplié les projets après sa retraite, renforçant les liens avec les milieux aussi bien professionnels, associatifs que politiques. Nous partageons des valeurs et un même engagement. Mais nous avons aussi perdu une amie. ●

HOMMAGE SUR LE SITE RDA FRANCE

www.ruedelavenir.com
(onglet Actus association)

RUE DE L'AVENIR

Association indépendante créée en 1981, active en Suisse romande. Plateforme d'information et d'échanges, elle s'adresse particulièrement aux communes, aux bureaux d'études, aux services cantonaux, aux associations spécialisées et aux groupes d'habitant·e·s.

MEMBRES DU COMITÉ

Yves Delacrétaiz, Président; Alain Rouiller, vice-président; Lucile Devely; Sarah Droz; Françoise Lanci-Montant; Flore Maret; Marie Métrailler; Julien Lovey; Valérie Sauter; Dominique von der Mühl; Martin Walther.

SECRÉTARIAT

secretariat@rue-avenir.ch
www.rue-avenir.ch

ORGANISMES MEMBRES

ATE Association transports et environnement
Mobilité piétonne Suisse
PRO VELO Suisse

PHOTO DE COUVERTURE

Passerelle piétonne Paul Couturier au-dessus de la Saône, qui permet de relier la Presqu'île et le quartier historique du Vieux-Lyon (photo : RdA Suisse).

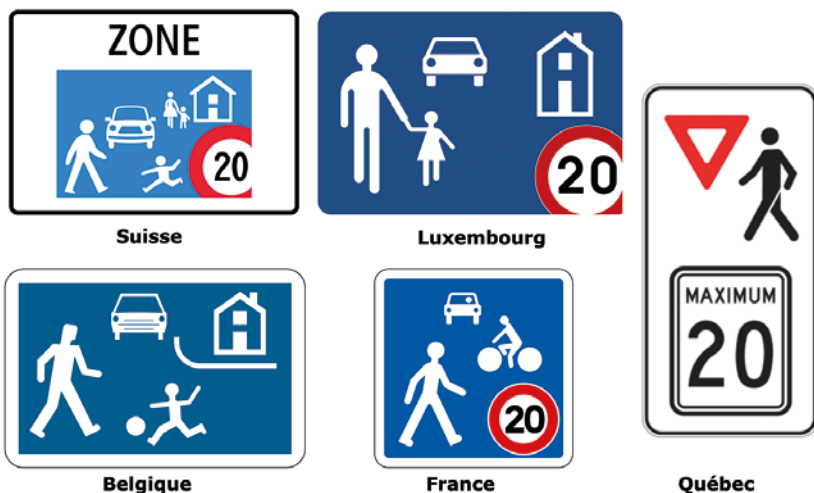
PRODUCTION

Mise en page : Marie-Claude Hefti, Genève
Impression : Pressor, Delémont
Imprimé sur papier certifié FSC
Parution : trois numéros par an
Responsables numéro et édito : Flore Maret et Martin Walther

DES ÉCHANGES SOURCES D'INSPIRATION POUR LA MOBILITÉ DES VILLES

Alain Rouiller et Flore Maret

Les thèmes portés lors des réunions du réseau RUES et les visites de terrains organisées dans les villes-hôtes ont permis d'inspirer les délégations du réseau et, dans une certaine mesure, de faire avancer les législations et les régimes de circulation en place.



La zone de rencontre

La zone de rencontre est sans conteste l'un des grands succès du réseau RUES. Le thème de ce régime de circulation est revenu régulièrement dans les discussions lors des trois premières réunions du réseau. En 1972, la convention de Vienne sur la circulation routière a introduit le principe d'une rue à priorité piétonne, nommée rue ou zone résidentielle dans les pays francophones. La Suisse, pionnière, introduit la zone de rencontre en 2002. Elle est suivie en 2004 par la Belgique. La France se pose quant à elle la question du besoin d'une zone intermédiaire entre la zone piétonne et la zone 30. Le Cerema hésite, mais n'est pas convaincu. En 2008, lors du troisième réseau RUES en Suisse, Rue de l'Avenir Suisse organise une visite des zones de rencontre dans les quartiers bernois ainsi que de la place centrale à Bienne. Finalement convaincu par ces aménagements, le Cerema transmet le dossier à son ministère de tutelle, qui a introduit ce régime de circulation dans le droit routier français la même année. Le Luxembourg a suivi en 2009, et le Québec en 2018 sous le nom de «rue partagée». Notons que la zone de rencontre s'est

développée presque essentiellement dans les pays francophones, à l'exception de l'Autriche. En Allemagne, les autorités fédérales compétentes ont refusé à plusieurs reprises d'inclure la zone de rencontre dans le droit de la circulation routière.

Le «code de la rue»

Le Code de la rue belge, qui a été formalisé par un arrêté royal en 2003, est un ensemble de règles et de recommandations visant à améliorer la cohabitation des différent-e-s usager-e-s de l'espace public, en priorisant la sécurité, en favorisant le partage de la chaussée et en instaurant une prudence envers les usager-e-s vulnérables. Ce modèle a influencé des démarches similaires au Luxembourg, en France et au Québec.

En France, le principe de prudence est entré dans le droit routier par le biais d'un décret, en 2008. Les villes françaises ont repris ce concept dans leur démarche d'apaisement de la circulation. Rue de l'Avenir Suisse a organisé une visite à Berthoud, Berne et Bienne pour la commission «code de la rue» de Strasbourg, qui a pu s'inspirer de plusieurs idées, dont le concept bernois de zones de rencontre à la demande.

LISTE DES VILLES D'ACCUEIL DEPUIS LA CRÉATION DU RÉSEAU



2006 : Lyon
2007 : Bruxelles
2008 : Berne, Bienne et Köniz
2009 : Nantes et Lorient
2010 : Louvain-la-Neuve et Malines
2011 : Luxembourg et Metz
2012 : Besançon
2013 : Grand Zurich
2014 : Liège et Maastricht (NL)
2015 : Paris
2016 : Bruxelles et Hasselt
2017 : Bâle
2018 : Luxembourg et Bertrange
2019 : Bordeaux et Bègles
2020 : Turin et Avigliana (Piémont) en visioconférence
2021 : Visioconférence
2022 : Lausanne et Renens
2023 : Bruxelles, Ixelles et Gand
2024 : Bologne, Rimini et Cesena
2025 : Lyon

La Suisse a également voulu s'inspirer du code de la rue belge. Dans le cadre d'un projet d'amélioration de la lisibilité des ordonnances sur la circulation routière, l'OFROU prévoyait de regrouper dans un chapitre spécifique toutes les notions du «code de la rue» préexistantes dans le droit routier suisse, dont le principe de prudence. Cette proposition a toutefois été refusée par le gouvernement.

Le 30 km/h

Le 30 km/h, et en particulier le concept de «ville 30» qui intègre l'idée d'une généralisation de ce régime de circulation dans les villes, a aussi été discuté dans les échanges du réseau. La démarche zurichoise, permettant de standardiser les mesures dans chaque rue à moindre coût, a notamment inspiré la France et la Belgique. Ces dernières, et notamment la région bruxelloise, ont fortement développé la ville 30 ces dernières années. La réunion qui s'est tenue en 2024 à Bologne, «città 30», a aussi été l'occasion d'échanger sur le sujet du 30 km/h. ●

VARIATION DU PANNEAU DE SIGNALISATION
pour la zone de rencontre dans les
pays du réseau RUES (illustration :
A. Rouiller).

PROJETS PHARES DES DÉLÉGATIONS DU RÉSEAU

Délégations du réseau RUES

Les réunions du réseau RUES sont l'occasion de présenter et de découvrir les projets et activités récentes qui ont été développés dans les différentes régions.

Nous vous proposons un bref aperçu de quelques projets phares choisis par les délégations elles-mêmes. Laissez-vous inspirer !

Photo : Ville de Grenoble



Rue de l'Avenir (France)

TRANSFORMER LES ABORDS DES ÉCOLES

La Ville de Grenoble et la Métropole travaillent à la transformation des abords d'école en places piétonnes. Ces actions sont promues par Rue de l'Avenir : la place de l'enfant dans la ville, les modes actifs, la ville apaisée et les quartiers à vivre. ●

POUR PLUS D'INFORMATIONS

www.grenoble.fr/261-place-s-aux-enfants.htm

www.ruedelavenir.com

Cerema

LE « SUPER-ÎLOT » DANTON À LYON : VERS UNE VILLE APAISÉE

La Ville et la Métropole de Lyon conçoivent des « super-îlots » pour supprimer le trafic motorisé de transit, amener la nature en ville, sécuriser les mobilités actives. Au cœur de son projet stratégique, le Cerema accompagne les collectivités à s'adapter au défi climatique, avec des aménagements sécurisés pour tous. ●

POUR PLUS D'INFORMATIONS

www.grandlyon.com/actualite/lyon-3-un-super-ilot-autour-de-la-place-danton-pour-plus-de-confort-de-vie
www.cerema.fr/fr



Photo : Cerema

Photo: Bruxelles Mobilité



Bruxelles Mobilité

SÉCURISATION DES ABORDS D'ÉCOLE SUR VOIRIES RÉGIONALES BRUXELLOISES

Bruxelles Mobilité sécurise progressivement les abords d'écoles situés sur ses voiries, généralement des voiries concentrant le trafic de transit. Un mobilier type « Abord d'école » a été développé, barrières et totem, pour augmenter la visibilité de l'école. Ce mobilier s'implante de préférence sur les trottoirs élargis en parvis, intégrant les traversées piétonnes et/ou cyclistes. Les conditions de traversées des enfants sont améliorées par la réduction de la longueur de traversée, et la maîtrise de la vitesse du trafic. ●

POUR PLUS D'INFORMATIONS

<https://be.brussels/fr/transport-mobilite/securite-routiere>

Service public de Wallonie – Mobilité & Infrastructure

FORMATIONS DE MANAGER VÉLO ET DE MANAGER PIÉTON EN WALLONIE



Photo: SPW MI

La Wallonie propose ces formations depuis 2024. Elles visent à faciliter le développement d'un écosystème favorable à la mobilité active dans les communes en outillant les gestionnaires communaux dans l'ensemble des domaines d'intervention d'une politique en faveur du vélo ou de la marche. ●

POUR PLUS D'INFORMATIONS

<https://mobilite.wallonie.be/home/outils/formations/manager-velo.html>

<https://mobilite.wallonie.be/home/outils/formations/manager-pieton.html>

<https://mobilite.wallonie.be/home.html>

Centre de recherches routières

UN ÉQUIPEMENT QUI MESURE LE CONFORT DES REVÊTEMENTS PIÉTONS

Le CRR en collaboration avec la Région de Bruxelles-Capitale a développé une chaise d'auscultation qui permet d'objectiver le confort de n'importe quel revêtement piéton installé dans l'espace public. Grâce à cet équipement, le confort du revêtement est devenu un critère de choix important lors de tout nouvel aménagement piéton. ●

POUR PLUS D'INFORMATIONS

https://brrc.be/sites/default/files/2023-03/Confort_reseaux_pietons.pdf



Photo: CRR



Photo: LaQUP APS

LaQUP APS

ZONES SCOLAIRES : DU PARVIS DE L'ÉCOLE AU QUARTIER

L'association LaQUP APS, mandatée par la Regione Piemonte et la Métropole de Turin, accompagne 20 communes à la co-conception de zones scolaires sécurisées : élu·e·s, technicien·ne·s, professeur·e·s et parents travaillent ensemble pour identifier problèmes et solutions (aménagements et plans de mobilité). ●

POUR PLUS D'INFORMATIONS

www.interreg-alcotra.eu/fr/amici-action-de-mobilite-innovante-cooperative-et-integree
<https://www.regione.piemonte.it/web/temi/mobilita-trasporti/viabilita-sicurezza-stradale/progetto-assiemeit-percorsi-casa-scuola-sicuri>
www.laquap.it

Tous à Pied

MOBILITÉ SENIOR ET MARCHÉ RÉGULIÈRE



Photo: Tous à Pied

L'association Tous à Pied mène un plaidoyer pour encourager l'activité physique régulière chez les personnes âgées, en particulier à travers la promotion de la marche. L'association soutient des initiatives concrètes pour améliorer la santé grâce à la mobilité active comme l'action « Marche tes 5 minutes ». ●

POUR PLUS D'INFORMATIONS

www.tousapied.be/thematiques/sante/

Piétons Québec

CAMPAGNE « AVOIR SU. AVOIR VU. »



Photo: Piétons Québec

La campagne « Avoir su. Avoir vu. » vise à sensibiliser la population aux angles morts créés par les piliers de pare-brise de plus en plus volumineux des véhicules personnels. Méconnus des automobilistes, ces angles morts posent un risque pour la sécurité des personnes se déplaçant à pied. ●

POUR VOIR LA CAMPAGNE

www.pietons.quebec/avoir-su-avoir-vu

CAMPAGNE DE MOBILITÉ SENIORS



Photo: Nicolas Righetti

La campagne « mobilité seniors » veut favoriser la mobilité des 65 ans et plus. Celle-ci comprend un travail de sensibilisation, la mise en place de cours pour aider les seniors à se (ré)approprier l'usage des transports publics, l'élaboration de plans de mobilité seniors en collaboration avec les communes, ainsi que la promotion du vélo-triporteur auprès des maisons de retraite. ●

POUR PLUS D'INFORMATIONS

<https://mobilitesenior.ch/>
www.ate.ch/

La Sécurité Routière asbl et la Police grand-ducale

FESTIVAL INTERNATIONAL DU THÉÂTRE DE GUIGNOL

Le théâtre de guignol de La Sécurité Routière et de la Police constitue un pilier incontournable de l'instruction routière des élèves-piéton·nes au Luxembourg, mais aussi à l'étranger. Dans ce contexte, un festival international du théâtre policier de guignol a eu lieu au Luxembourg en mai. ●



Photo: La Sécurité Routière

POUR PLUS D'INFORMATIONS

www.securite-routiere.lu/actualites/festival-international-du-theatre-policier-de-guignol/



Photo: A. Albrecher

Mobilité piétonne Suisse

LES PROMENADES DE JANE

Chaque premier week-end de mai, Mobilité piétonne Suisse coordonne les Jane's Walk. Ces promenades, qui ont lieu dans des centaines de villes dans le monde et sont organisées en l'honneur de Jane Jacobs, invitent à redécouvrir un quartier autrement, à pied. ●

POUR PLUS D'INFORMATIONS

<https://mobilitepietonne.ch/projects/janes-walk-redécouvrir-son-quartier-a-pied/>
<https://mobilitepietonne.ch/>

MODES ACTIFS ET ESPACES PUBLICS À LYON

Éline Allier, Cerema

Le réseau RUES a été accueilli pour sa vingtième rencontre par la Ville et la Métropole de Lyon. Coup de projecteur sur les grandes orientations et projets d'aménagements réalisés ces dernières années avec succès.

Réaménagements des abords de collèges

LA RUE DES ADOS



RUE CAPITAIN-ROBERT-CLUZAN
apaisée et végétalisée devant le collège Clémenceau (photo : CRR Belgique).

Avec 120 collèges, certains accueillant entre 300 et 700 jeunes de 11 à 15 ans, la question de la sécurisation des abords se pose. Cela concerne notamment les cheminements et les espaces de regroupement, en lien avec les besoins d'autonomie et d'intimité des adolescent·e·s.

Si les enjeux de sécurisation et d'apaisement sont similaires à ceux identifiés aux abords des écoles, l'appropriation de l'espace public par les collégien·ne·s se distingue par des usages et des attentes spécifiques. Il est par exemple difficile de piétonniser les rues aux abords des collèges, car il s'agit d'axes de circulation importants avec les transports publics. Ces rues sont ainsi plutôt aménagées en zones de rencontre.

Deux modes d'intervention sont utilisés, à savoir un aménagement ponctuel de sécurisation des abords de collèges, ou un aménagement global à l'échelle de la rue. La Métropole de Lyon engage progressivement des réaménagements de ces espaces, en concertation avec les collégien·ne·s ainsi que le personnel éducatif. Elle a également publié un cahier de recommandations pour aménager les abords des collèges. ●

POUR PLUS D'INFORMATIONS

<https://labdesespacespublics.grandlyon.com/ressources/amenager-les-abords-des-colleges-cahier-de-recommandations/>

Réaménagements des abords d'écoles

LA RUE AUX ENFANTS



RÉAMÉNAGEMENT

de l'établissement scolaire Robert Doisneau (photo : RdA Suisse).

Ces réaménagements conçus pour mettre la ville « à hauteur d'enfant » sont pilotés conjointement par la Ville de Lyon et la Métropole. Cette démarche vise à sécuriser, apaiser et végétaliser les abords d'écoles et des crèches qui le nécessitent. Depuis 2020, 56 interventions ont été réalisées dont 23 rues piétonnisées, bénéficiant directement à près de 17 000 enfants dans une centaine d'établissements scolaires.

Deux types d'aménagements ont été réalisés :

- **Des aires piétonnes**, avec une fermeture à la circulation motorisée par des dispositifs physiques, intégrant une végétalisation importante (arbres et strates basses), ainsi que des éléments de mobilier urbain ludiques (assises, rondins de bois, parcours de jeu).
- **Des zones de rencontres**, intégrant des dispositifs de réduction du trafic de transit (mise à sens unique, modification du plan de circulation) et de modération des vitesses pratiquées (trottoirs et plateaux traversants, chicanes, pincements de chaussées). Ces interventions s'accompagnent d'une importante désimperméabilisation.

Les enfants des groupes scolaires concernés ont également été associés aux projets : participation à la plantation dans les espaces de pleine terre, réalisation de fresques murales et décoration des mâts d'éclairage. ●

LA NOUVELLE « VÉLOSTATION » PART-DIEU

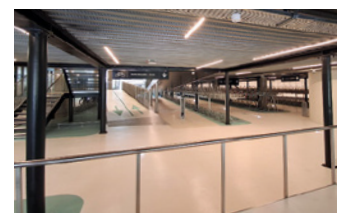


Photo : CRR Belgique

Sous la place Béraudier, devant la gare de Lyon-Part-Dieu, a été inauguré le 14 mai 2025 le plus grand parking à vélo de France, avec 1500 places sécurisées réparties sur deux niveaux. Une rampe permet d'y accéder à vélo et la vélostation est équipée pour accueillir tous types de vélos. ●

Carte
1

ACCÈS ET CIRCULATION DANS LA ZONE À TRAFIC LIMITÉ EN JUIN 2025

Le nouveau plan de circulation pour les ayants droit crée deux secteurs de circulation au sein de la zone à trafic limité, de part et d'autre de la rue Grenette, désormais réservée aux bus.

Pour traverser la Presqu'île d'Est en Ouest ou du Nord au Sud, il convient d'emprunter les quais du Rhône et de Saône, le tunnel de la Croix-Rousse ou les abords de la place Bellecour.

Périmètre et rues de la zone à trafic limité

Accès à partir de juin 2025

Accès provisoire

Futures bornes d'accès

Voies de circulation principales

Voies de circulation temporaires

Sens de circulation modifié

Voies réservées aux bus, aux secours, aux services publics et aux vélos

Voies réservées aux bus, aux secours, aux services publics, aux livreurs, aux acteurs de la logistique et aux vélos

Zone à trafic limité PRESQU'ÎLE À VIVRE

Porté par la Métropole de Lyon, la Ville de Lyon et Sytral Mobilités, le projet « Presqu'île à vivre » vise à conforter le centre historique de Lyon comme un quartier à vivre pour les habitant-e-s, les familles, les commerces, les usager-ère-s et les visiteur-euse-s.

Après les réaménagements des premiers secteurs (Place des Terreaux, rue Emile-Zola), la démarche se poursuit avec un objectif d'apaisement renforcé de la Presqu'île. Depuis le 21 juin 2025, un nouveau plan de circulation avec une zone à trafic limité (voies à accès réservé) ainsi qu'une nouvelle organisation des bus ont été mis en place. Celle-ci s'étend des

pentons de la Croix-Rousse jusqu'au nord de la place Bellecour. L'objectif est de supprimer le trafic motorisé de transit afin d'offrir plus d'espaces aux piéton-ne-s et aux cyclistes, tout en maintenant des accès essentiels pour les habitant-e-s, commerçant-e-s et professionnel-le-s.

Cinq bornes d'accès permettent d'entrer dans ce périmètre, et les 18 parkings publics en périphérie de ce quartier restent accessibles à tous. ●

PLAN DE LA NOUVELLE ZONE À TRAFIC LIMITÉ
(illustration : Métropole de Lyon).

POUR PLUS D'INFORMATIONS

<https://www.grandlyon.com/mes-services-au-quotidien/sinformer-sur-les-projets-urbains-dans-la-metropole/lyon-presquile-a-vivre>

Réseau vélo express

LES VOIES LYONNAISES



PISTES BIDIRECTIONNELLES DE 4 M. DE LARGE
séparées du trafic motorisé et des flux piétons (photo : Cerema).

Les Voies lyonnaises est un réseau de 13 voies cyclables qui maille l'ensemble de la Métropole de Lyon. Il a été construit comme un réseau de métro, avec une couleur et un chiffre par voie cyclable. Une signalétique au sol permet de clarifier les parcours.

La conception de ce réseau cyclable repose sur cinq principes d'aménagement :

- une séparation quasi-systématique du trafic motorisé ;
- des aménagements garantissant confort et efficacité (largeur confortable permettant le dépassement et les grands gabarits) ;
- une séparation avec les piéton-ne-s lorsque les flux sont importants, tout en maintenant systématiquement des continuités piétonnes ;
- des intersections optimisées et sécurisées afin de préserver la lisibilité et l'attractivité d'un réseau cyclable à haut niveau de service ;
- une intégration d'espaces végétalisés et la mise à disposition de services spécifiques (stationnement, espaces de livraison vélos cargo, stations de pompage, mobilier dédié, etc.).

L'objectif est d'atteindre en 2030 350 km d'infrastructures cyclables desservant 48 communes, afin de permettre à 99% des habitant-e-s de vivre à 10 minutes à vélo d'une Voie Lyonnaise. Par ailleurs, il ne s'agit pas uniquement d'un réseau cyclable, mais bien d'un projet d'espaces publics à grande échelle, bénéficiant aux autres usager-ère-s : libération des trottoirs pour les piéton-ne-s par la création de pistes sur la chaussée, mise aux normes des quais de bus, limitation de la place de la voiture, ou encore renouvellements ponctuels des réseaux d'assainissement de l'eau potable. ●

POUR PLUS D'INFORMATIONS

<https://avelo.grandlyon.com/>

EN QUELQUES CHIFFRES

Sur la période 2021-2026, une enveloppe de 500 millions d'euros a été investie par la Métropole de Lyon en faveur des modes actifs. Cela représente un budget d'environ 70 € par an et par habitant·e, soit un triplement par rapport à une dizaine d'années. La Ville de Lyon est passée «ville 30» le 30 mars 2022. En 2025, 29 villes sur les 58 communes de la Métropole devraient être passées en villes 30. L'objectif est que deux tiers des habitant·e·s de la Métropole de Lyon vivent dans une ville 30 d'ici à 2026 (59,3% fin 2023).

Concernant l'accidentologie, sur la période 2019-2024, une baisse de 43% des accidents a été observée sur l'ensemble de la Métropole. Cette diminution s'explique aussi par la réduction des flux routiers et les politiques de rééquilibrage de l'espace public. Sur le territoire de la Ville de Lyon, la même période 2019-2024 a vu une baisse de 48% des accidents et de 54% des blessé·e·s graves. ●

Super-îlot

LE QUARTIER DANTON



3^e ARRONDISSEMENT, QUARTIER DE LA PART-DIEU

Le «super-îlot Danton» transforme la place et les rues environnantes en zone apaisée et végétalisée (photo : RdA Suisse).

La Métropole et la Ville de Lyon ont aménagé le quartier Danton en s'inspirant du concept des «super-îlots», avec pour objectif d'apaiser et de végétaliser ce secteur. Les sens de circulation ont été revus en 2023, afin de supprimer le trafic motorisé de transit. Ce dernier est désormais reporté sur les grands axes alentours. La circulation des véhicules qui se rendent dans le quartier reste possible (habitant·e·s, commerçant·e·s et client·e·s, accès à l'école, livraisons, etc.). Cette organisation favorise la marche ou l'usage d'un vélo pour les déplacements.

La place Danton a été réaménagée avec un filtre modal réservé aux modes actifs et la rue Danton est désormais une zone de rencontre, favorisant la marche et mettant en valeur les commerces. Toutes les rues du secteur sont en double-sens cyclable (Lyon est une ville 30). Les traversées piétonnes sont progressivement mises en accessibilité et les rues sont végétalisées au fur et à mesure. ●

POUR PLUS D'INFORMATIONS

www.grandlyon.com/actualite/lyon-3-un-super-ilot-autour-de-la-place-danton-pour-plus-de-confort-de-vie

Espace public

LA RUE GARIBALDI



LA CHAUSSEE À VOIE CENTRALE BIDIRECTIONNELLE bus/vélo et les larges trottoirs végétalisés de la rue Garibaldi (photo: Mobilité piétonne Suisse).

Démarré en 2010, le projet d'aménagement de la rue Garibaldi permet de créer 2,6 km d'espace sécurisé à vivre, favorisant les modes actifs. Ce nouvel aménagement a pour objectif d'offrir un boulevard végétalisé et d'améliorer les déplacements de chacun·e en rééquilibrant l'espace dédié à chaque mode de

transport. De larges trottoirs séparés des voies de circulation ont été créés, le trafic automobile a été apaisé avec une réduction à deux voies de circulation dans le sens nord-sud, des aménagements cyclables ont été réalisés ainsi qu'une chaussée à voie centrale bidirectionnelle bus/vélo, et de nouveaux arbres ont été plantés. ●

TUNNEL MODES ACTIFS ET BUS SOUS LA CROIX-ROUSSE



Photo: CRR Belgique

Ce tunnel, l'une des infrastructures les plus singulières de la ville, mesure environ 1,7 km de long sur 10 mètres de large et se situe parallèlement au tunnel routier voisin. Il comprend un cheminement piéton, une piste cyclable bidirectionnelle et une voie bus. Il est en service depuis fin 2013. ●

RHÔNE ET SAÔNE, COULÉES VERTES POUR LES PIÉTONS ET LES CYCLISTES

Alain Rouiller

À Lyon, les berges du Rhône et les Rives de Saône offrent aux habitant·e·s et visiteur·euse·s un espace continu, apaisé et verdoyant, dédié à la marche, au séjour et au vélo au cœur de la ville. Véritables coulées douces au bord de l'eau, elles transforment le rapport à la ville et invitent à la flânerie.



Réalisés en plusieurs étapes depuis les années 2000, l'aménagement des berges du Rhône et des Rives de Saône a profondément changé le visage de Lyon. Sur plusieurs kilomètres, les rives gauches des deux cours d'eau sont bordées d'espaces sans circulation motorisée, où piéton·ne·s et cyclistes cohabitent dans une ambiance détendue.

Un cadre exceptionnel au fil de l'eau

Ces itinéraires jouent un triple rôle : promenade quotidienne pour les riverain·e·s, destination récréative pour les familles et les jeunes, et vitrine urbaine pour les visiteur·euse·s. La proximité immédiate de l'eau, la continuité des parcours et la diversité des ambiances en font deux espaces rares en centre-ville.

Aux endroits plus larges, piéton·ne·s et cyclistes s'organisent spontanément : deux flux distincts sans marquage, preuve qu'une cohabitation apaisée est possible. Là où l'espace se resserre, les cyclistes – souvent en balade – adaptent naturellement leur allure aux piéton·ne·s.

Pelouses, gradins au bord de l'eau, terrasses et cafés flottants ponctuent la

promenade. Seul bémol : l'absence quasi totale de bancs avec appui limite l'accès des personnes âgées ou à mobilité réduite. Les berges des deux cours d'eau, lieux de séjour, de détente et de rencontre, démontrent que mobilité apaisée et qualité de vie peuvent aller de pair.

**« LA PROXIMITÉ IMMÉDIATE
DE L'EAU, LA CONTINUITÉ DES
PARCOURS ET LA DIVERSITÉ
DES AMBIANCES EN FONT
DEUX ESPACES RARES
EN CENTRE-VILLE. »**

Berges du Rhône

Aménagées à partir de 2005, les berges du Rhône relient le parc de la Tête d'Or au parc de Gerland sur 5 km continus. Ancienne voie rapide ou parc de stationnement, cet espace a été rendu aux piéton·ne·s et aux cyclistes : quais bas arborés, gradins, pelouses, aires de jeux, cafés flottants s'y succèdent. C'est l'un des projets urbains les plus emblématiques de la reconquête des quais en France.

Rives de Saône

L'aménagement des Rives de Saône offre un cadre simple et intimiste, très différent des vastes espaces des berges du Rhône. Les quais, parfois étroits, invitent à la flânerie et au repos. L'ambiance y est souvent conviviale : de nombreux·euses visiteur·euse·s, souvent jeunes, s'installent directement au sol pour profiter de la proximité de l'eau. Certains secteurs très étroits sont réservés aux piéton·ne·s, la circulation à vélo y étant interdite. À l'approche du quartier de Confluence, le paysage s'ouvre et l'atmosphère devient plus animée. ●

À GAUCHE : BERGES DU RHÔNE

Les aménagements attractifs invitent une diversité de publics (photo : RdA Suisse).

À DROITE : RIVES DE SAÔNE

Marche et flânerie : les quais sont très prisés pour les promenades à pied et le séjour informel (photo : RdA Suisse).

POUR ACCÉDER À LA PHOTOTHÈQUE

(voir berges du Rhône et rives de Saône)
www.rue-avenir.ch/photos

L'entretien

ALAIN ROUILLER, MEMBRE FONDATEUR DU RÉSEAU RUES

Par Martin Walther

Il y a une vingtaine d'années était créé le réseau RUES. Pour en savoir un peu plus sur ce réseau, nous avons posé quelques questions à Alain Rouiller, à la fois membre de Rue de l'Avenir Suisse et cofondateur du réseau RUES.



ALAIN ROUILLER

Après avoir exercé ses fonctions au bureau romand de l'ATE et siégé en tant que député au Grand Conseil de Genève, Alain se consacre désormais à diverses organisations. Il est le président de l'ASBEC (Association pour une meilleure qualité de vie à Bernex et Confignon) et occupe le poste de vice-président de Rue de l'Avenir Suisse, représentant cette association au sein du Forum d'agglomération de la société civile du Grand Genève.



RÉUNION DU RÉSEAU RUES EN 2022 À RENENS devant la plaque « Rue de l'Avenir » (photo: RdA Suisse).

Qui est à l'origine du réseau RUES ?

On peut dire que le réseau RUES est né d'une complicité entre « trois mousquetaires qui étaient quatre ». Il y a d'abord eu Jacques Hennebert, aujourd'hui disparu, qui a longtemps été membre de Rue de l'Avenir France. Puis Catia Rennesson, collaboratrice du Cerema – l'établissement public qui conseille l'État français et les collectivités en matière d'aménagement, de mobilités, de transition écologique et de sécurité. Ensuite Isabelle Janssens, actuellement active à Bruxelles Mobilité, l'administration en charge des travaux publics, de la mobilité et de la sécurité routière de la région bruxelloise. Et enfin moi-même, représentant et membre de Rue de l'Avenir Suisse.

«VISITER LES AMÉNAGEMENTS, DIALOGUER AVEC LES SERVICES TECHNIQUES ET LES ÉLU-E-S, RESTE UNE SOURCE INCOMPARABLE D'INSPIRATION ET D'APPRENTISSAGE MUTUEL.»

Nous nous croisons souvent lors de colloques francophones, mais la plupart du temps les discussions intéressantes se passaient dans les couloirs, aux pauses **ou après les réunions. Un jour, nous avons** trouvé dommage de nous limiter à ces moments furtifs et nous avons eu l'idée de nous retrouver régulièrement pour approfondir nos échanges. C'est ainsi qu'est né le réseau RUES.

Qu'est-ce qui fait la spécificité du réseau RUES ?

Sa grande richesse vient de la diversité de ses membres. On y retrouve des représentants d'administrations – comme le ministère des Transports du Québec, le Cerema, la Wallonie ou Bruxelles Mobilité –, mais aussi des chercheurs et des associations, dont Rue de l'Avenir.

Cette combinaison de profils différents nous a permis de contribuer à des avancées

importantes dans l'espace francophone : la diffusion des zones de rencontre ou encore le concept de « code de la rue », en rupture avec la logique traditionnelle du seul code de la route.

Comment fonctionne le réseau RUES ?

C'est avant tout un lieu d'échange informel, mais précieux. On y partage les avancées en matière de mobilité durable, d'apaisement de la circulation, d'aménagement des espaces publics et de sécurité des déplacements. Les collègues québécois nous rejoignent en visioconférence, et lors des rencontres annuelles de deux jours et demi, nous alternons discussions – où chacun présente les nouveautés de son pays – et visites de terrain. Visiter les aménagements, dialoguer avec les services techniques et les élu-e-s, reste une source incomparable d'inspiration et d'apprentissage mutuel.

La première réunion du réseau et la 20^e ont eu lieu à Lyon. Quels changements as-tu notés ?

C'est simple : nous sommes passés du jour à la nuit !

Il y a vingt ans, lors de notre première visite, la Ville de Lyon nous avait surtout montré des garages souterrains aménagés sous les places de la Presqu'île... Ce qui, à l'époque, paraissait « moderne ».

Vingt ans plus tard, lors de la 20^e réunion, la métropole nous a offert une balade à vélo de deux heures pour découvrir des réalisations impressionnantes : notamment un tunnel pour la mobilité douce sous la gare de Perrache, un autre sous la Croix-Rousse, des aménagements cyclables sécurisés, sans oublier les rues scolaires. Nous avons aussi parcouru à pied un super-îlot et constaté l'ampleur des efforts de végétalisation et de lutte contre les îlots de chaleur.

En vingt ans, Lyon a totalement changé de cap, et voir cette transformation sous nos yeux a été véritablement enthousiasmant ! ●