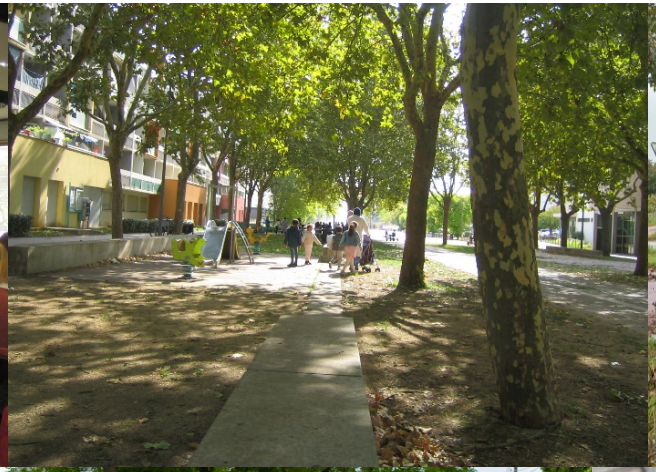
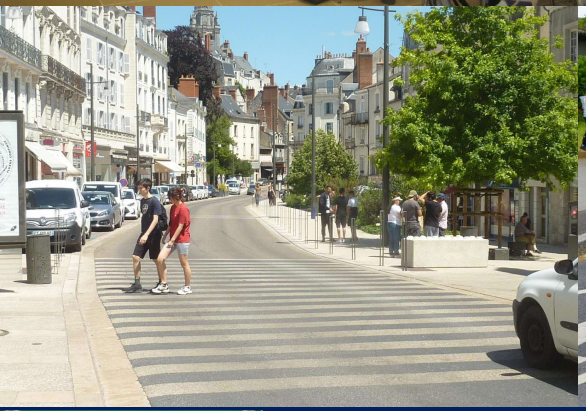




Réseau RUES

RUE DE L'AVENIR

20e réunion du Réseau RUES
Lyon - 14, 15 et 16 mai 2025

RUE DE L'AVENIR - FRANCE

HOMMAGE À ANNE FAURE

DISPARITION D'ANNE FAURE LE 24 JANVIER 2025
PRÉSIDENTE DE RUE DE L'AVENIR 2013-2025

Cunéo (Italie) Réseau RUES 2022

Rennes (35) juin 2023

Chenôve (21) septembre 2024

https://www.ruedelavenir.com/actualites/disparition-danne-faure-presidente-de-rue-de-lavenir-2013-2025/

RUE DE L'AVENIR - FRANCE

L'association Rue de l'Avenir est à la fois:

un « laboratoire d'idées » + un vecteur d'éducation populaire.

Elle a la particularité de compter différents types d'adhérents :

- 90 adhérents individuels passionnés par les domaines d'usages, de gestion et d'aménagement urbain**,**

- 50 associations nationales ou locales,

- 49 collectivités territoriales.

L'association comprend un réseau de **38 correspondants locaux dans toute la France.**

Les activités s'organisent autour de **3 thématiques :**

- **les modes actifs, marche et vélo,**
- **la place de l'enfant dans la ville, les Rues aux enfants,**
- **la campagne « Ville apaisée, quartiers à vivre »**

https://www.ruedelavenir.com/

MODES ACTIFS : MARCHE ET VÉLO

MARCHE ET PIÉTONS

Les 3èmes Rencontres nationales de la marche en ville

se tiendront à Rennes les 25 et 26 septembre 2025.

Les premières rencontres de Marseille (2021) et Reims (2023), ont permis de faire reconnaître au niveau national l'intérêt de la marche, et d'exprimer des demandes spécifiques :

- Améliorer la gouvernance et la capacité des acteurs à définir et conduire des politiques marche
- Permettre un espace public accessible et sûr pour les piétons (volet législatif et réglementaire)
- Aménager les infrastructures piétonnes
- Inciter, motiver, encourager le choix et la pratique de la marche
- Engager une traduction financière au niveau national et local

Au programme des rencontres 2025 :

- Comment (re)conquérir l'espace public au profit des piétons ?
- Comment encourager la marche chez les usagers les plus fragiles et les plus sensibles ?
- Quelles retombées territoriales et économiques pour la marche ?
- Les retours d'expériences de collectifs citoyens à l'échelle locale,
- Pour des villes et villages à hauteur d'enfant.

https://www.ruedelavenir.com/campagnes/le-collectif-place-aux-pietons/

MARCHE ET PIÉTONS

Les collectifs locaux « Place aux Piétons »

Une mission pilotée par la Fédération Française de Randonnée et Rue de l'Avenir pour :
- recenser et mettre en réseau les collectifs locaux d'associations réunis autour de « la marche » ou de « la marche et du vélo »,
- soutenir l'émergence d'initiatives locales.

Une quinzaine de collectifs locaux ont été identifiés.

Un guide de recommandation pour la création et le fonctionnement des collectifs locaux a été rédigé et sera disponible mi-2025 : « Petit guide pratique des piétons engagés ».

https://www.ruedelavenir.com/campagnes/le-collectif-place-aux-pietons/

MARCHE ET PIÉTONS

Les retombées économiques de la marche

- **Un groupe de travail interne Rue de l'Avenir,** mis en place en 2023.

- **Un rapport exploratoire produit fin 2023,** avec un certain nombre de pistes de travail.

- **Un complément d'approche élaboré en 2024, sur la monétarisation des différentes pistes identifiées.**

- Une seconde **phase d'approfondissement** prise en charge par **l'Ademe** :
  1/ Analyse de la mobilité à pied,
  2/ Bilan socio-économique de la marche.

Un comité de pilotage réunit une dizaine de personnes compétentes en économie, démographie, ingénierie des transports, etc.

Le rapport final de cette seconde partie de l'étude sera disponible au 1er semestre 2025.

PIÉTONS ET CYCLISTES

La cohabitation des usagers piétons et cyclistes dans l'espace public

Des incidents dans plusieurs villes, notamment à Agen et à Lille, ont montré que les tensions étaient de plus en plus vives :
- Rue de l'Avenir a identifié la nécessité de provoquer un dialogue, au niveau de la gouvernance des associations nationales.

Rue de l'Avenir a lancé en 2024 un groupe de travail inter associatif « Cohabitation piétons/cyclistes, prévenir les conflits d'usages » pour réflexion, recommandation et proposition d'éléments de méthode, avec la Fédération des Usagers de la Bicyclette, la Ligue contre la violence routière et 60 Millions de piétons :
- Un rapport d'étape a été produit en octobre 2024.
- La convergence entre ce GT associatif , et le GT des élus du « Réseau vélo et marche » a débuté dès janvier 2025.

Ces partenaires produiront en 2025, avec la participation de la FUB et du Réseau vélo et marche, un « Livre Blanc », pour une large diffusion auprès des candidats aux élections municipales 2026.

https://www.ruedelavenir.com/actualites/cohabitation-pietons-cyclistes-prevenir-les-conflits-dusage-rapport-du-groupe-de-travail-2024/

Le groupe de travail inter associatif :
« Cohabitation piétons / cyclistes : prévenir les conflits d'usage »

GT

Le groupe de travail inter associatif : « Cohabitation piétons / cyclistes : prévenir les conflits d'usage »

Un groupe de travail rassemblant
Rue de l'Avenir, la Fédération des usagers de la bicyclette, 60 Millions de piétons, la Ligue contre la violence routière, et l'Association droit au vélo.
6 réunions en 2024 et plusieurs synthèses provisoires amendées en juillet et septembre 2024.

Les principaux chapitres :

- Principes généraux (ville 30, priorité au plus vulnérable, etc.)
- Piste de travail 1 : le processus de décision, concertation, évaluation
- Piste de travail 2 : l'aménagement de l'espace public
- Piste de travail 3 : les comportements
- Piste de travail 4 : la règlementation

GT *Les conclusions provisoires et principales pistes de travail*

- **Principes généraux**

- Réduire la vitesse et le nombre des véhicules en circulation pour privilégier l'apaisement de la ville et les modes actifs, marche et vélo
- Favoriser le dialogue et la concertation
- Améliorer la qualité des espaces publics

- **Piste de travail 1 : le processus de décision**
- **La concertation est le socle de la cohabitation apaisée entre les usagers :**

– Favoriser le dialogue entre piétons et cyclistes, usagers et élus, pour une meilleure acceptabilité sociale et une meilleure utilisation des aménagements à terme.
– Pratiquer l'urbanisme tactique, les évaluation avant / après.

- **Piste de travail 2 : l'aménagement de l'espace public**
- **Chaque cas doit être analysé en fonction du contexte, des usages et des besoins.**

– Rendre visible les aménagements cyclables, améliorer la signalétique.
– Délimiter clairement l'espace affecté à chaque mode.
– Placer les aménagements cyclables en priorité sur des espaces affectés aux véhicules motorisés, sans prendre une position dogmatique unique.

- **Piste de travail 3 : les comportements**
- **Les principes de vigilance et de tolérance sont l'élément central du vivre ensemble : comprendre l'autre et respecter ses contraintes.**

– La tolérance des uns suscite la tolérance des autres.
– Prendre en compte le temps nécessaire aux changements de comportement, processus de long terme.
– La connaissance et le respect de la règle permettent des relations apaisées entre les utilisateurs des différentes mobilités, qui n'ont pas les mêmes besoins ni les mêmes contraintes : former à tout âge.
– Communiquer à toutes les échelles pour instaurer la cohabitation des différents modes.

- **Piste de travail 4 : la règlementation**
- **La multiplication des types d'usage de l'espace public en matière de mobilité appelle à revoir certaines règlementations.**

– Reposer le problème de la sanction.
– Définir le trottoir et l'allure du pas.
– Aborder le fonctionnement des aires piétonnes et la présence des cyclistes.
– Aborder le fonctionnement des zones de rencontre.
– Informer sur la généralisation des double-sens cyclables.

GT *Les démarches à poursuivre : rapprochement des préoccupations des associations d'usagers et des associations d'élus*

Démarches 2025

- **30 janvier 2025**

  1er échange avec le GT « Cohabitation » du Réseau Vélo et Marche, pour s'assurer de la cohérence entre les réflexions des associations d'usagers et des associations de collectivités, et définir les points à prioriser.

- **28 février 2025**

Présentation et discussion lors d'une table ronde « Cohabitation » au congrès de la FUB.

- **1er semestre 2025**

Préparation d'un « Livre Blanc » ou « Note de position », sur la base de la synthèse des travaux du GT.

LA PLACE DE L'ENFANT DANS LA VILLE

Les Rues aux enfants, rues pour tous

Une action lancée en 2015 par Rue de l'Avenir, avec l'ANACEJ, le Cafézoïde et Vivacités Île-de-France :

- Soutenir les entités, parents d'élèves, conseils de quartiers, bureaux d'aide sociale, collectivités, etc., qui souhaitent organiser un évènement de quartier consistant à fermer temporairement une rue pour rendre possible le jeu des enfants dans la rue.

Les « Rues aux enfants, rues pour tous » se développent dans toute la France (60 nouvelles RAE sont mises en œuvre chaque année).

- Un groupe de pilotage et de coordination des groupes d'appui régionaux est conduit par Rue de l'Avenir avec la chargée d'appui aux territoires

-Un web site spécifique à l'action est accessible par les groupes d'appui locaux qui peuvent y poster leurs actualités. https://www.ruesauxenfants.com/

- Un site wiki contenant les réalisations et une boîte à outils : https://wiki.ruesauxenfants.com/?PagePrincipale

https://www.ruedelavenir.com/campagnes/rues-aux-enfants-rues-pour-tous/

Les Rues aux enfants, rues pour tous

Les « Rues aux enfants, rues pour tous » fêteront leur 10ans en 2025, l'occasion de faire un bilan, d'en tirer des enseignements pour favoriser la prise en compte de l'enfant dans la ville et de communiquer sur les projets 2025.

Préparation d'un concours de fresques pour « Les 10ans » et mise à disposition d'un kit de communication.

https://www.ruedelavenir.com/actualites/rues-aux-enfants-appel-regional-a-initiatives-2024-2025/

VILLE APAISEE, QUARTIERS A VIVRE

VILLE APAISEE, QUARTIERS A VIVRE

Rue de l'Avenir et le Réseau vélo et marche ont lancé en 2023 la campagne **« Ville apaisée, quartiers à vivre »,**
rejointe par d'autres associations nationales dont FUB, FNAUT, FNE.

Un **appel à signature du manifeste avec ses 10 mesures :**

L'objectif est de fédérer les collectivités, notamment les villes petites et moyennes, qui souhaitent maintenir ou améliorer la qualité de vie dans leurs territoires et faire face au contexte du changement climatique.

Cinq argumentaires abordent chaque thématique du manifeste :

- 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

https://www.ruedelavenir.com/campagnes/ville-apaisee-quartiers-a-vivre/

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

Dix mesures pour des villes apaisées et des quartiers à vivre

VERS LA VILLE DE L'AVENIR

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, séniors 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.

Une déclinaison en 5 argumentaires détaillés

https://www.ruedelavenir.com/actualites/dossier-fiches-argumentaire-campagne-ville-apaisee-quartiers-a-vivre/

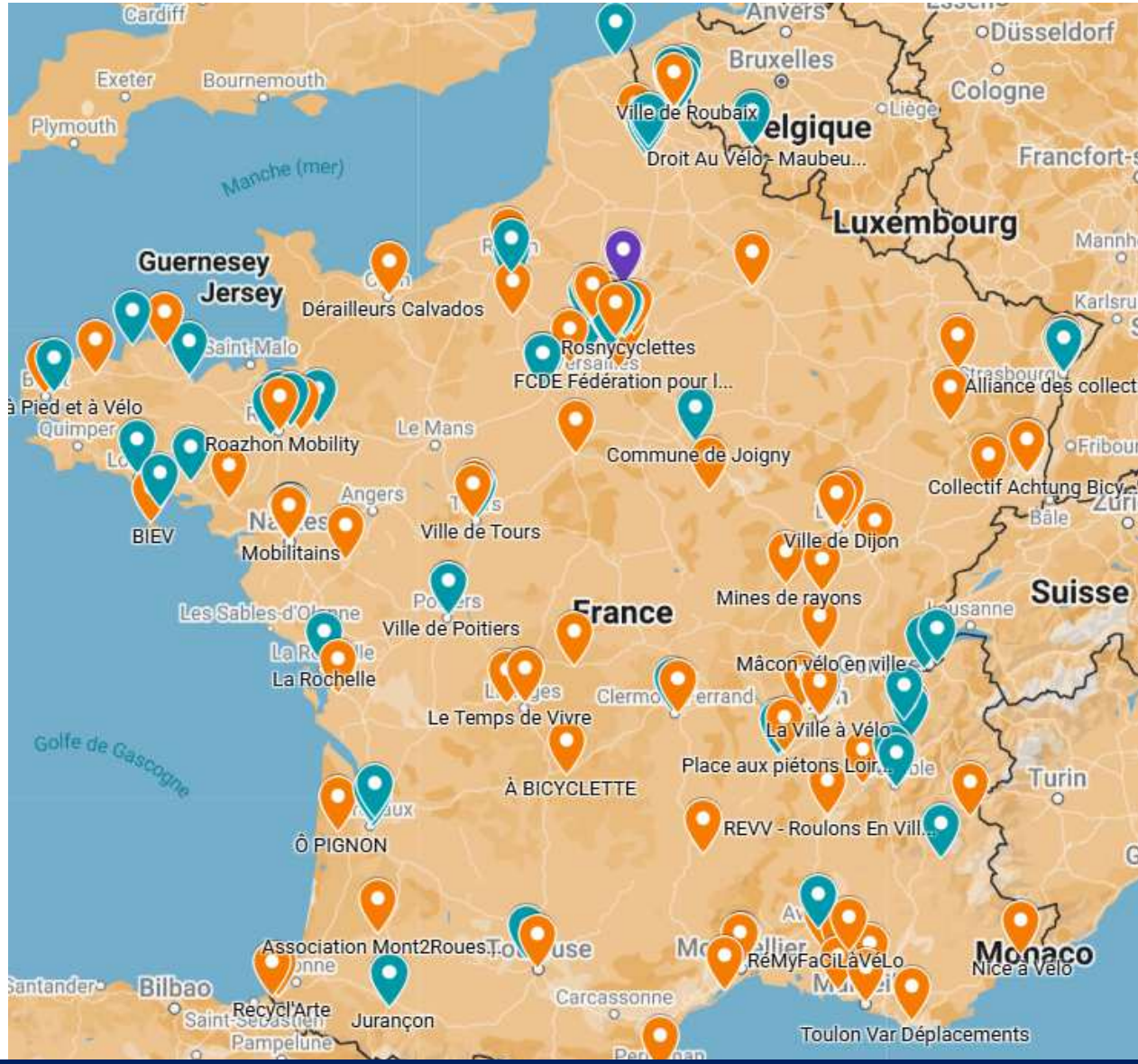
Les signataires

Depuis juin 2023, de nombreuses villes et associations ont signé le manifeste « Ville apaisée, quartiers à vivre » :

- 64 collectivités territoriales
- 18 associations à vocation nationale
- et près de 100 associations locales réparties sur l'ensemble du territoire

Elles s'engagent pour contribuer à inscrire dans le débat public, dans le contexte du dérèglement climatique et du choc énergétique, les questions :

- du quartier comme lieu de vie,
- de la réduction de la place de la voiture et de sa vitesse en milieu urbain,
- de l'importance des mobilités actives.



Le réseau des signataires

Les activités 2024 :

Mise en réseau des signataires, collectivités ou associations,

Programme d'actions comportant :

- des visites apprenantes et échanges de bonnes pratiques : Chartres (5 avril), Lille et Roubaix (17 et 18 octobre),
- Rencontres de Dijon, « A pied, à vélo, bien dans ma ville », 18 et 19 septembre,
- Webinaires : « Les petits déjeuners des Villes apaisées » : un élu explique quelles mesures ont été prises pour apaiser sa ville, comment et pour quels résultats.

Les objectifs sont :

- d'étoffer et de faire vivre un réseau de villes engagées pour la qualité de la vie en ville,
- de proposer aux associations locales des outils pour convaincre.

https://www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/2024/09/CR_visiteChartres5avril2024RueDeLAvenir-1.pdf

Des événements et des publications pour dynamiser le réseau des signataires du Manifeste

1/ Les « Petits déjeuners des Villes apaisées » destinés à mieux partager les expériences déjà mises en place et à préparer les projets à venir.

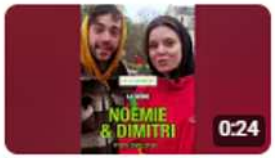
13/03 : intervention de Chartres

2/ Les « Visites et rencontres apprenantes » coorganisées par la ville concernée, Rue de l'avenir et le Réseau vélo et marche.

19-20 mai : journées à Avignon

3/ Les « Groupes d'échanges et de communication » élaborent documents et ressources. L'ADAV et Rue de l'Avenir ont réalisé la **brochure « À pied, à vélo, mieux se comprendre - Pour une cohabitation vigilante et bienveillante »**

Les capsules vidéo « A pied, à vélo, en auto, pour une ville apaisée »

1 

Série NOÉMIE & DIMITRI, mais pas que...
Ville apaisée, quartiers à vivre. • 174 vues • il y a 7 jours

2

Série NOÉMIE & DIMITRI - 1/9 - À l'arrache
Ville apaisée, quartiers à vivre. • 265 vues • il y a 2 jours

3

Série NOÉMIE & DIMITRI - 2/9 - Le king de la street
Ville apaisée, quartiers à vivre. • 35 vues • il y a 2 mois

4

Série NOÉMIE & DIMITRI - 3/9 - Super school
Ville apaisée, quartiers à vivre. • 22 vues • il y a 2 mois

5

Série NOÉMIE & DIMITRI - 4/9 - La grand-mère
Ville apaisée, quartiers à vivre. • 30 vues • il y a 2 mois

Déjà plus de 51 000 vues, alors, poursuivons ensemble la diffusion des aventures de « Noémie et Dimitri » !
À liker, commenter et partager… sans modération !

https://www.youtube.com/@ville.apaisee
https://www.linkedin.com/company/ville-apaisee
https://www.facebook.com/ville.apaisee
https://www.instagram.com/ville.apaisee
https://www.tiktok.com/@ville.apaisee

Pour être informé de ces mises en ligne,
ABONNEZ-VOUS AUX RÉSEAUX SOCIAUX DE
« VILLE APAISÉE, QUARTIERS A VIVRE »

Pour plus d'information sur ces vidéos
mailto:villeapaisee@gmail.com

La brochure « À pied, à vélo, mieux se comprendre - Pour une cohabitation vigilante et bienveillante »

La brochure ***« À pied, à vélo, mieux se comprendre - Pour une cohabitation vigilante et bienveillante »,*** *diffusée à l'occasion des journées « À pied, à vélo, bien dans ma ville », Dijon - 18 et 19 septembre 2024, et au cours de la Semaine de la mobilité en septembre 2024.*

En version papier :

- Pour les associations des Hauts de France : info@droitauvelo.org
- Pour les autres Régions : infosrda@ruedelavenir.com

En téléchargement :

https://www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/2024/09/APiedAVeloSeComprendre_ADAV_RDA.pdf

Objectif de la brochure « À pied, à vélo, mieux se comprendre - Pour une cohabitation vigilante et bienveillante » : promouvoir « une nouvelle civilité urbaine »

>> Développement de l'usage du vélo + multiplication des engins de déplacement personnel motorisés *(EDPM)*
= augmentation des incidents et des conflits *avec, en particulier, les piétons (même si ces conflits ne génèrent que très rarement d'accidents graves).*
Piétons et cyclistes *éprouvent un* ***sentiment d'insécurité*** *compte tenu de leur proximité dans l'espace public vécue au quotidien.*

>> Des ***mesures réglementaires*** *restrictives sont progressivement intervenues*
>> Il apparaît utile que se développe une ***relation fondée sur la civilité****, en complément d'un effort de communication des pouvoirs publics locaux sur les* ***droits et obligations*** *de chaque usager.*

« À pied, à vélo, mieux se comprendre - Pour une cohabitation vigilante et bienveillante »

>> Les problèmes de cohabitation entre piétons et cyclistes résultent souvent de ***problèmes de cohabitation entre ces deux modes et l'automobile*** *: certaines collectivités ont choisi d'accorder un peu de place aux vélos en ne touchant pas à la place accordée aux automobiles,* ***confinant ainsi piétons et cyclistes dans des espaces restreints et souvent contigus****.*

>> Donner des clés ***pour que tout se passe au mieux entre piétons et cyclistes même en présence d'aménagements mal conçus****, autrement dit, sans attendre un monde meilleur,* ***apprenons à partager l'espace public !***

« À pied, à vélo, mieux se comprendre - Pour une cohabitation vigilante et bienveillante »

*>> **Favoriser la compréhension** des comportements des uns et des autres*

*>> Conduire à **plus de respect**, **plus de bienveillance** et, in fine, à ce que chacun se sente plus en sécurité.*

*>> Le propos s'adresse aux **piétons**, aux **cyclistes** et aux **conducteurs d'EDPM.***

>> Il peut aussi intéresser les intervenants dans le cadre de l'apprentissage du vélo, ou de toute opération de sensibilisation à la sécurité routière.

« À pied, à vélo, mieux se comprendre - Pour une cohabitation vigilante et bienveillante »

Sommaire

Définitions	04 - 05
Cohabiter dans une rue « normale » ou en zone 30	06 - 07
Cohabiter à proximité d'une piste cyclable	08 - 09
Cohabiter dans une zone de rencontre	10 - 11
Cohabiter dans une aire piétonne	12 - 13
Cohabiter sur une voie verte	14 - 15
Cohabiter sur un trottoir	16 - 17
Cohabiter sur un « espace indéfini »	18 - 19

*Après un **rappel des « caractéristiques » du piéton et du cycliste**,*

*l'indication pour chacune des **situations de cohabitation, des besoins de :***

- ***vigilance des piétons,***
- ***vigilance des cyclistes,***

- ***bienveillance des piétons,***
- ***bienveillance des cyclistes.***

VIGILANCE

Cohabiter dans une zone de rencontre

VIGILANCE

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.

BIENVEILLANCE

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.

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.

BIENVEILLANCE

VIGILANCE

Cohabiter dans une aire piétonne

VIGILANCE

PIÉTON

Les vélos ou les EDPM sont silencieux et peuvent circuler dans les deux sens ! Jeter un œil derrière soi avant de changer de trajectoire peut être utile.

CYCLISTE

Si je vois un panneau « interdit aux cycles » à l'entrée, alors je mets pied à terre. Sinon je peux rouler dans l'aire piétonne, mais je dois maitriser mon allure et rouler à la « vitesse du pas » (5 km/h environ). Cela me permettra d'anticiper tout comportement brusque d'un piéton.

Naturellement, je ne roule pas trop près des piétons, je laisse un mètre d'écart et ne coupe pas leur trajectoire.

Si la densité de piétons ne me permet pas d'appliquer ces principes de précaution et de sécurité, alors je dois marcher à côté de mon vélo (ou EDPM).

BIENVEILLANCE

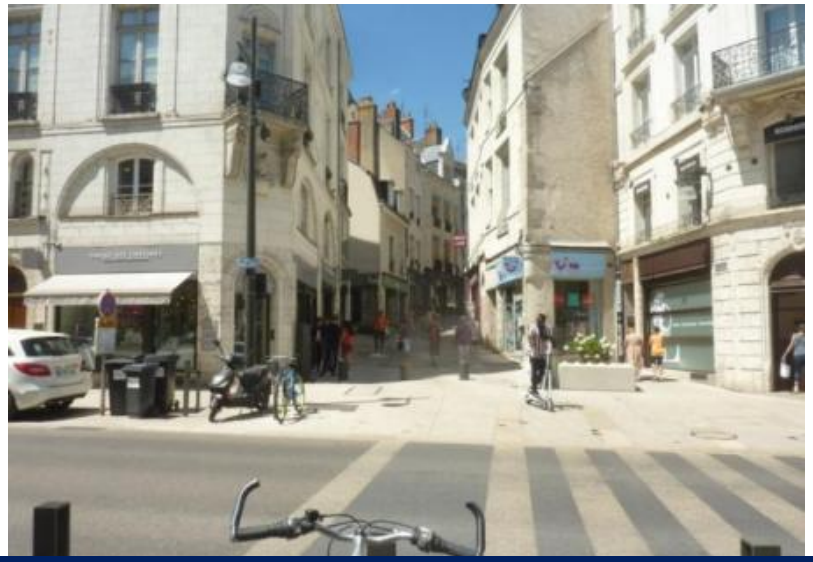
PIÉTON

Une aire piétonne étant le domaine du piéton et les autres usagers y étant seulement tolérés, la bienveillance n'est attendue que de ces autres usagers vis-à-vis du piéton !

CYCLISTE

Sur cet espace, je veille à ne jamais surprendre les piétons, en effet, certaines personnes fragiles peuvent être sensibles à la crainte d'être bousculées. Je garde en tête qu'un piéton déambulant a rarement une trajectoire linéaire et clairement

L'aire piétonne est un espace réservé à la circulation des piétons. Sauf exception signalée, les vélos, les EDPM sont autorisés à y circuler, à l'allure du pas et sans gêner les piétons.

BIENVEILLANCE

Rue de l'Avenir,
pour une ville plus sûre, plus solidaire,
plus agréable à vivre !