Collectif de Réappropriation de l'Espace Public
Contact : crepstrasbourg@free.fr
Site ouèbe : http://crep.strasbourg.free.fr/

Pour un code de la rue... rue-topique !

5 JUILLET 2009

Le code de la route, en réduisant la rue à sa fonction de circulation, a contribué à la colonisation des villes par l'automobile, avec son lot de pollutions, de nuisances, d'accidents et d'atteintes à la santé. Cette culture routière, où le puissant et le rapide priment sur le faible et le lent, voire l'immobile, étouffe la vie sociale dans l'espace public : les enfants qui jouent sur le pavé ont cédé la place à des norias de voitures à la sortie des écoles ; face au commerce du coin qui a fermé, se dresse un panneau publicitaire pour une grande surface à côté de l'autoroute. À l'heure où 80 % des Français vivent en agglomération, il est temps de restaurer le primat des fonctions urbaines de la rue sur le simple écoulement du trafic.

Pas de vie sans code de la rue !

Le code de la rue n'est pas un outil destiné à rendre à notre cité son prestige perdu de « première ville cylable ». C'est un outil qui n'aura de sens qu'au service d'un objectif politique fort : la reconquête des rues par les habitants, l'amélioration de notre cadre de vie et la relocalisation de nos activités quotidiennes à l'échelle des quartiers. Seule une application ambitieuse du code de la rue, faisant la part belle aux modes de transports non polluants, permettra une réappropriation de l'espace public pour une ville où il fera mieux vivre.

Apaisons la circulation

La probabilité de décès d'un piéton lors d'un choc avec une voiture est de 80 % à 50 km/h contre 10 % à 30 km/h : le 50 en ville... c'est imbécile !

1) Strasbourg zone 30

Limitons la vitesse partout à Strasbourg à 30 km/h ! Loin de constituer une utopie, cette mesure est facile à mettre en œuvre. À quoi bon écraser le champignon pour ensuite poireauter plus longtemps au feu rouge ? Les expériences, menées notamment en Suisse, montrent que la vitesse moyenne des véhicules ne diminue guère si la régulation du trafic est bien pensée. De plus, la pollution atmosphérique et le bruit seront réduits, ainsi que les accidents.

2) Les places en zone de rencontre

Les places de la ville se réduisent souvent à des quasi carrefours d'autoroutes ou bien à de vulgaires parkings... Aménagées en zone de rencontre et débarrassées du stationnement, elles redeviendront des lieux... où se rencontrer ! Sus à la vitesse automobile dangeureuse et dévoreuse d'espace. Place à la vie de quartier ! Place au commerce de proximité, où les habitants se rendent à pieds ou à vélo. Ajoutons des bancs et des arbres, voire des boulodromes ou des potagers à cultiver collectivement, et il fera si bon vivre à deux pas de chez soi, que plus personne ne se dé-place-ra en voiture jusqu'à un autre bout de la ville.

3) Les cours urbaines

Dans les rues résidentielles, la zone de rencontre peut se décliner en cours urbaines : il suffit de convertir en impasse ces rues, ce qui ne bouleversera pas la circulation à l'échelle de l'agglomération, et d'y limiter le roulage et le stationnement à la desserte des riverains, comme en Belgique. Chouette, une partie de billes au milieu de la chaussée !

4) Mettons les rues à nu !

La « rue nue » est débarrassée du marquage au sol, de la signalisation verticale et des feux tricolores. Pour quel résultat ? Un renforcement de la sécurité, doublé d'économies substantielles dans les aménagements ! Ces mesures ont déjà porté leurs fruits à Drachten, puis dans 100 autres villes aux Pays-Bas. Pourquoi ? Simplement car les conducteurs, privés de leurs repères routiers habituels dans ce « monde déréglé », sont contraints de porter attention aux autres usagers de la voirie… La vitesse à tout prix cède la pas face au rythme des humains, la mixité des flux est une évidence, les « après vous je vous en prie » remplacent les insultes, la ville agressive et laide devient calme et belle.

5) N'oublions pas les zones piétones

Même à vitesse réduite, les autos ne sont pas les bienvenues partout. Les zones de rencontre ne sont pas adaptées quand les piétons sont très nombreux et majoritaires. Elles ne doivent pas se substituer aux zones piétonnes, ni servir d'excuse pour ne par piétonniser un secteur qui l'exige.

Limitons la place de la voiture

Une ville où il fait mieux vivre grâce au code de la rue ? Impossible sans une réduction de la circulation automobile ! Pour ce faire les moyens ne manquent pas, en plus du développement et de la gratuité des transports en commun, de l'extension du réseau cyclable et de la promotion de la bicyclette. Par exemple : généralisation du stationnement payant à toute la ville 24 heures sur 24 ; augmentation du tarif pour les résidents, modulée en fonction des revenus, du nombre de véhicules et des possibilités alternatives de se déplacer ; incitation à l'auto-partage et au covoiturage ; création d'un réseau vert inter-quartiers de rues-parcs réservées aux seuls usagers sans moteur ; limitation de l'espace dévolu à la voiture à 50 % de la largeur des rues lors des réaménagements, comme à Valencienne ou Bordeaux. Et bien sûr, il faudra en finir avec le stationnement sauvage !

Le code de la rue est à nous tous !

Suppression des feux tricolores et zone de rencontre au centre-ville… La tentation est forte pour nos élus de réduire le code de la rue à des mesurettes publicitaires.

Une rue-topie à construire pas à pas

Le rapport de force est aujourd'hui si inégal, la voiture symbolisant encore toute puissance et liberté sans freins aux yeux des conducteurs, que le rééquilibrage des droits dans la rue, au profit des plus faibles, ne sera pas facile et ne se fera pas du jour au lendemain. Nos élus ont le devoir de se montrer pédagogues pour que changent les mentalités. Il s'agirait pour une fois qu'ils renoncent à « convaincre » à coup de « com' », pour donner aux citoyens matière à réfléchir et à décider par eux-mêmes. Une étude sur les vitesses moyennes porte à porte et les coûts réels des déplacements, en fonction des différents modes de transports, montrerait que la bagnole est souvent la plus lente et la plus chère.

Priorité aux plus faibles… socialement

À Strasbourg comme dans les autres grandes villes européennes, le centre-ville s'embourgeoise. Cette « ghettoïsation par le haut » relègue, vers une périphérie de plus en plus lointaine, une majorité de la population désormais ignorée de la sphère politique et culturelle. Avec pour conséquence un délitement mortifère de la société qui se manifeste par un vote extrême ou par l'abstention. Si le code de la rue ne s'applique qu'au grand centre de Strasbourg, il accentuera la gentrification des quartiers encore un peu populaires qui jouxtent le centre historique. Au contraire, dans les quartiers périphériques, il constituerait un outil de cohésion et de reconstruction sociale. À Berne, les rues sont transformées en zone de rencontre à l'initiative des habitants. Une telle démarche participative suscitera en nous le désir de nous réapproprier notre asphalte quotidien, pour construire une ville où la solidarité du sirop de la rue primera sur le repli sur soi vidéosurveillé.

Vers des espaces partagés: les expériences hollandaises, belges et anglaises

Les zones résidentielles et de rencontre belges, les Home zones anglaises et les woonerven hollandaises sont des statuts forts dont le but est de permettre la mixité dans l'usage de l'espace public.

C'est aux Pays-Bas, au début des années 70, dans la ville de Delft que sont nées les zones résidentielles, appelées woonerven. C'était d'une part une réaction à l'augmentation du nombre de véhicules et des espaces circulés et d'autre part un moyen de vivre et de jouer dans un espace public.

Dans les zones résidentielles hollandaises, les piétons sont prioritaires et les jeux d'enfants autorisés. Les piétons peuvent donc utiliser toute la largeur de la chaussée. Les zones résidentielles peuvent s'instaurer dans des espaces commerciaux et des espaces résidentiels. Ceux-ci sont nettement majoritaires. Contrairement à la Suisse, le trafic admis doit être très faible, de l'ordre de 100 à 300 véhicules aux heures de pointe. Les jeux d'enfants sont autorisés dans ces zones et un trafic trop important rendrait cette activité difficile. Les voiries choisies pour être zones résidentielles sont vraiment des espaces de vie et non pas de passage.

Physiquement, l'aménagement doit être de plain-pied, on peut cependant conserver un espace totalement piéton devant les commerces ou encore devant les entrées de maison. Une des caractéristiques principales des zones résidentielles hollandaises est la partie située entre les propriétés privées et l'espace public, le stoep ou le seuil en français. L'aménagement et l'occupation de cet espace sont pour beaucoup dans la création de l'ambiance de quartier et du respect de la réglementation. Le seuil est un espace semi-privé. Il se situe juste devant les maisons et fait l'effet d'un débordement de la maison sur l'espace public. Les limites linéaires qui créent habituellement un cadre pour l'automobiliste et facilite sa conduite disparaissent. On se trouve clairement dans une rue et on a parfois même le sentiment d'être dans un espace privé. Une autre caractéristique fondamentale est la présence quasi systématique d'espaces de jeux pour enfants soit dans la rue soit dans un espace séparé. Le concept de zone résidentielle permet d'offrir un espace public gérable par des enfants du fait de la faible vitesse mais aussi du fait de l'aménagement. Dans les éléments de modération des vitesses, on privilégie les plantations et le mobilier urbain. Ces apports rendent évidemment l'espace intéressant pour les enfants.

Pays-Bas, Delft - La partie semi-privée est fondamentale pour l'apparence et le respect de la zone résidentielle.

Pays-Bas, Delft - Un espace spécifiquement piéton peut être conservé, mais il prend vite des allures de jardins ou d'espace de stationnement pour les vélos…

Ce concept de zone résidentielle bien que très utilisé, est cependant en perte de vitesse. Le trafic en augmentation constante menace ces espaces protégés. Les besoins en stationnement dénaturent

les aménagements initiaux. De plus, comme partout ailleurs, on assiste à une perte d'autonomie des enfants et à une diminution du temps passé en rue. Le concept est en plus mis à mal par la préférence des autorités pour la zone 30. Le concept ancien de zone résidentielle doit donc être repensé et actualisé.

En Belgique, la zone résidentielle existe dans le code depuis 1978. Elle était dans un premier temps réservée aux zones d'habitat pur. En 2004, dans le cadre du code de la rue, on a introduit la zone de rencontre. Les deux types de zones ont des caractéristiques similaires mais la zone de rencontre peut intégrer des activités plus larges telles que des activités d'artisanats, commerciales, touristiques, de récréation ou encore scolaires. Ces deux statuts sont dans les faits identiques, puisque ils sont signalés par le même panneau.

Comme aux Pays-Bas, les normes pour l'implantation de ce statut sont assez contraignantes et rendent l'aménagement relativement coûteux. Le trafic aux heures de pointe ne peut excéder les 100 à 120 véhicules/h. Si aux Pays-Bas on peut conserver un espace piéton, en Belgique cela n'est pas prévu dans la réglementation. Tant en Belgique qu'aux Pays-Bas, les transports publics ne sont pas autorisés dans les zones résidentielles et de rencontre. La voirie que l'on voudrait mettre en zone résidentielle ou de rencontre ne peut pas être éloignée de plus de 500m d'une voirie normale. Ceci pour permettre aux usagers de rejoindre rapidement un arrêt de transport en commun et pour offrir une alternative aux conducteurs. De plus, la réglementation précise que la population doit être consultée et le projet recevoir son approbation.

La conjugaison de tous ces éléments, mais principalement le coût et les restrictions pour les transports publics, a vraisemblablement contribué au peu de rayonnement de ce statut. Les zones résidentielles et de rencontre ne sont pas envisagées sérieusement comme outils de gestion du trafic. Elles demeurent des exceptions.

Au Royaume-Uni, le concept est assez récent. On parle des Home zones depuis le début des années 90. Pour le moment, les autorités communales sont autorisées par la loi à créer des zones à vitesses limitées en posant des règlementations de vitesse. Elles sont également autorisées à poser des règles d'usage qui rendent possibles d'autres usages que le seul passage. Une conséquence de ces règles d'usage est que les conducteurs doivent normalement avoir une vigilance accrue dans ces zones. Cependant, le statut de

Royaume Uni - La zone de Northmoor à Manchester a connu une réelle amélioration des conditions de vie et de la qualité de son espace public.

Belgique, Louvain-La-Neuve - Les lignes droites et le perspective doivent être les plus courtes possibles pour éviter la prise de vitesse. La végétation joue aussi un rôle déterminant dans l'atmosphère du lieu.

Home zone n'étant pas défini dans la réglementation, le comportement attendu des usagers n'est donc pas spécifié non plus. En conséquence de cette absence actuelle de définition et de réglementation, on peut trouver des Home zones très différentes sur le terrain. Certaines seront de plain-pied, d'autres pas et les vitesses autorisées pourront être différentes. Autre conséquence importante, il n'y a pas de changement de priorité comme c'est le cas en Belgique, aux Pays-Bas ou encore en Suisse, les piétons n'y ont pas la priorité. En ce qui concerne l'aménagement physique de ces rues, il n'y a que des directives. Parmi celles-ci, soulignons l'interdiction aux transports en commun, un trafic maximal de 100 véhicules à l'heure de pointe du soir, une visibilité limitée à 12m, et le fait d'intégrer le risque comme élément ralentisseur.

Les «Homes zones» anglaises ont une dimension que celles des autres pays n'ont pas intégrée. Elles n'ont pas comme vocation unique d'être un élément de gestion du trafic, elles jouent le rôle d'outils de revitalisation urbaine. Dans tous les projets de réglementation ou encore dans les directives, la dimension de participation populaire prend une ampleur inconnue dans les autres pays.

Les statuts de zones résidentielles, de zones de rencontre, de Home zones ou de woonerf répondent tous à la demande de vivre dans un espace public qui intègre les différentes fonctions de l'espace tout en choisissant de donner la priorité aux déplacements piétons et à la vie locale. Les zones de rencontre belges, anglaises et hollandaises se focalisent nettement sur la vie locale et sociale. Serons-nous capable de persévérer dans cette optique avec un nombre toujours croissant de véhicules ?

Isabelle Janssens
Institut belge pour la sécurité routière

LE SIGNAL D10

Ce nouveau signal d'obligation contraint piétons et cyclistes à utiliser la partie de la voie publique qui leur est réservée. (Ce sera par exemple le cas, lors de travaux qui "squattent" le trottoir.)

Les cyclistes ne peuvent pas mettre en danger les piétons qui s'y trouvent.

CIRCULATION LOCALE

L'introduction de la définition "excepté circulation locale ou desserte locale" par la nouvelle réglementation détermine les catégories de véhicules et d'usagers qui peuvent y accéder:

Désormais, lorsque vous rencontrez ce signal (voir photo ci-contre) avec un panneau additionnel "Excepté circulation locale" ou "Excepté desserte locale", seuls les véhicules des riverains de cette rue et des personnes se rendant ou venant de chez l'un d'eux, y compris les véhicules de livraison, y ont accès. Y sont aussi admis les véhicules des services d'entretien et de surveillance, les véhicules prioritaires, les cyclistes et les cavaliers. Ceci exclut toute possibilité de stationnement pour tout autre conducteur.

A moins d'être un riverain, d'être en visite, ou de livrer, pas question de stationner.

LES CHEMINS AGRICOLES

Il existait déjà les chemins réservés aux piétons, cyclistes et cavaliers, souvent mieux connus sous la dénomination de "RAVeL" en Région wallonne par exemple, anciens chemins de halage, anciennes lignes de chemin de fer désaffectées... Sont venus s'y ajouter les chemins réservés à la circulation des véhicules agricoles, piétons, cyclistes et cavaliers.

Ne peuvent circuler sur ces chemins que les usagers symbolisés sur les signaux placés à leurs accès.

Toutefois, peuvent également emprunter ces chemins :

- Les véhicules se rendant ou venant des parcelles riveraines ;
- Les tricycles et quadricycles non motorisés ;
- Les utilisateurs de patins à roulettes ou de trottinettes ;
- Les véhicules d'entretien, affectés au ramassage des immondices, de surveillance et les véhicules prioritaires.

Les usagers de ces chemins peuvent utiliser toute la largeur, sans se mettre mutuellement en danger ni se gêner. Ils doivent redoubler de prudence en présence d'usagers faibles et ne peuvent entraver la circulation sans nécessité.

Chemin réservé aux véhicules agricoles, aux piétons, cyclistes et cavaliers.

Attention :
Les chemins agricoles ont été conçus prioritairement pour les agriculteurs ; des engins imposants y circulent donc. À chacun d'être prudent et respectueux de l'autre !

EN PRÉSENCE DE VÉHICULES SUR RAILS ET DE LEURS UTILISATEURS

Le conducteur de la voiture doit s'arrêter d'office.

Les trams sont des véhicules très difficiles à arrêter. Comme ils sont "prisonniers" de leurs rails, ils ne sont pas soumis au code de la route et ils sont prioritaires vis-à-vis des autres usagers.

C'est pourquoi :

- Tout usager doit céder le passage aux véhicules sur rails et s'écarter de la voie ferrée dès que possible.
- Les piétons ne peuvent s'engager sur un passage pour piétons qui traverse des rails de tram ou un site propre de tram lorsqu'un tram approche, sauf si des feux les y autorisent.

Les usagers des trams sont en danger quand ils montent ou descendent du tram.

C'est pourquoi :

- Les conducteurs qui circulent du côté où les voyageurs embarquent ou débarquent doivent s'arrêter d'office, lorsqu'il n'y a pas de refuge à l'arrêt du tram. Ils ne peuvent redémarrer qu'à allure modérée.

C'EST QUOI LE

CODE DE LA RUE ?

L'expression « code de la rue » nous vient de Belgique, où de profondes modifications des règles de circulation en ville ont été introduites en 2004. L'objectif est de développer les modes de transports doux, comme la marche et le vélo, en redonnant la priorité aux usagers les plus faibles face à l'automobile. Cette idée guide aussi des pays comme la Suisse, les Pays-Bas, l'Allemagne ou l'Autriche dans leurs aménagements urbains. À Strasbourg, les élus nous promettent un code de la rue pour 2009 : s'ils en brandissent le nom, ils semblent en avoir oublié le sens… Un rappel s'impose.

Le code de la route, en réduisant la rue à sa fonction de circulation, a contribué à la colonisation des villes par l'automobile, avec son lot de pollutions, de nuisances, d'accidents et d'atteintes à la santé. Cette culture routière, où le puissant et le rapide priment sur le faible et le lent, voire l'immobile, étouffe la vie sociale dans l'espace public : les enfants qui jouent sur le pavé ont cédé la place à des norias de voitures à la sortie des écoles ; face au commerce du coin qui a fermé, se dresse un panneau publicitaire pour une grande surface à côté de l'autoroute. À l'heure où 80 % des Français vivent en agglomération, il est temps de restaurer le primat des fonctions urbaines de la rue sur le simple écoulement du trafic. Associant mesures réglementaires et aménagements urbains innovants, le code de la rue, en faisant la part belle aux modes de transports non polluants, serait un formidable outil de réappropriation de l'espace public, pour une ville où il ferait enfin bon vivre.

AVEC LE CODE DE LA RUE…

VOUS AUREZ PLEIN DE COPAINS

Un vrai code de la rue à Strasbourg, et la vitesse de la ville serait contrariée et le trafic moins dense (même si TGV et voies rapides feraient un peu contrepoids). Et vous auriez plus d'amis ! Eh oui ! Une étude très sérieuse d'un urbaniste amerloque, Donald Appleyard (1), a montré que des personnes vivant dans des rues similaires n'avaient pas de relations sociales équivalentes, suivant que le trafic y était léger ou monstrueux. Les habitants des rues calmes ont beaucoup plus d'amis et de connaissances que ceux des rues traversées par plein de moteurs pétaradants. Ces derniers n'ont pas le sentiment d'appartenir à une communauté, et vivent repliés sur eux-mêmes. Un quartier à bagnoles, c'est un quartier que les gens ne veulent pas habiter de leur présence, c'est un quartier où ils n'ont pas goût à se rencontrer, n'aiment pas flâner, bref c'est un non-quartier. Le code de la rue sauvera-t-il ce qu'il reste d'humain dans nos villes ?

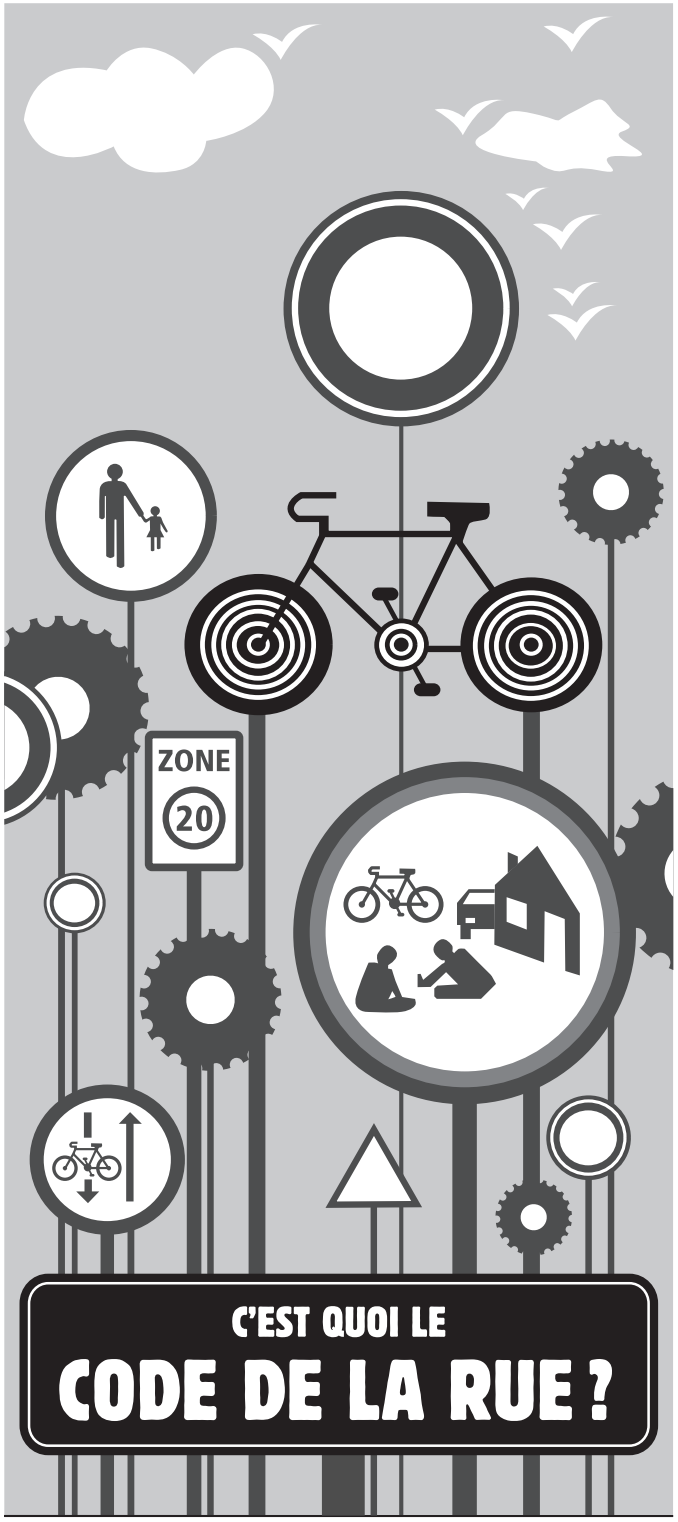
ET LES ESCARGOTS SAUVERONT LA TERRE

Un vrai code de la rue à Strasbourg, et la vitesse de la ville serait un peu ralentie, ce qui serait bon pour toute la planète. Car la lenteur est sœur jumelle de l'écologie politique ! En effet, qui dit vitesse dit faire plus de choses, dit aller plus loin, dit soif de vitesse, dit en vouloir toujours plus, et donc dépenser plus d'énergie. Et c'est du « toujours plus » que la Terre crève à vitesse grand V. Tandis que si nous pédalions un peu moins vite dans notre choucroute, si nous ralentissions le rythme de notre ville, nous irions moins loin, et nous gaspillerions donc moins d'énergie dans nos activités. Nous trouverions des satisfactions plus proches, plus en lien avec le lieu où nous vivons. Ralentir est nécessaire pour aller vers une relocalisation de nos envies et de l'économie. L'unique projet de société vivable qu'il reste à l'humanité. Mais relocalisation ne veut pas dire enfermement ou rabougrissement, bien au contraire, cela veut dire aussi reprendre joyeusement contact avec notre environnement proche, s'y insérer, être un peu moins « hors-sol ». En fait, grâce au code de la rue, on se rend compte qu'aller moins loin, ça peut permettre d'aller beaucoup plus loin, vous suivez ?

(1) Livable Streets *(1981), cité page 74 de l'excellent bouquin* Cyclopolis, ville nouvelle *de Benoît Lambert (éd. Georg, 2004), une bible !*

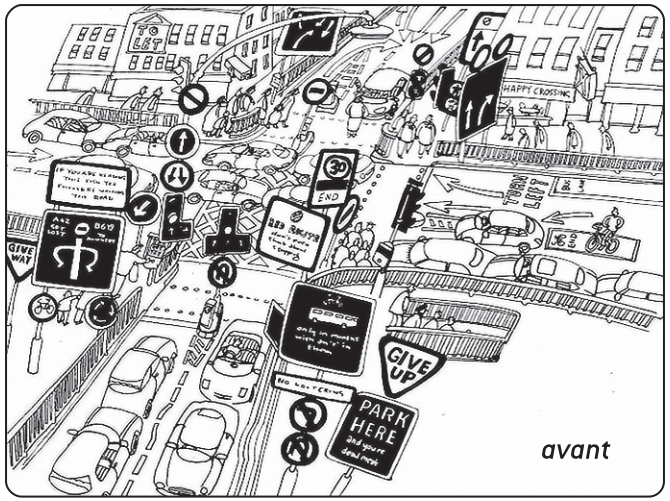
vive la vélorution !

La CREP — http://crep.strasbourg.free.fr/

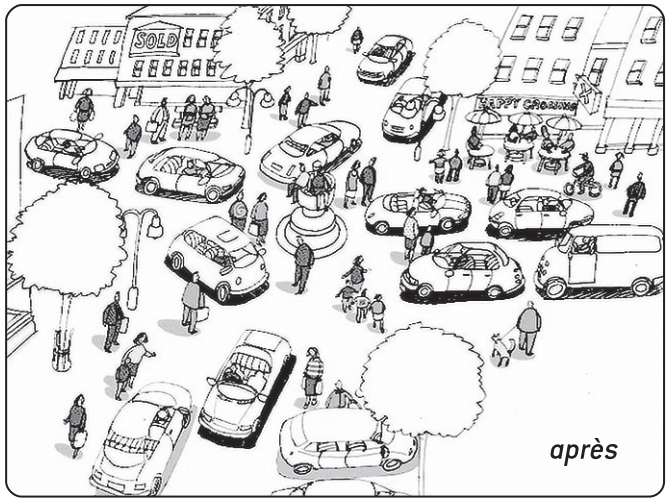


PRINCIPE DE PRUDENCE ET PRIORITÉ DU PLUS FAIBLE SUR LE PLUS FORT

Dans la rue, chacun doit pouvoir se déplacer en toute sécurité, quels que soient son âge, ses capacités physiques et son moyen de locomotion. D'où le « principe de prudence » qui enjoint les conducteurs de véhicules à redoubler de vigilance en présence de piétons ou de cyclistes, en particulier les enfants et les personnes agées ou handicapées. Voilà pourquoi, en ville, la hiérarchie des priorités est inversée : d'abord les piétons, puis les vélos, et en dernier les voitures. La partition de l'espace public suivant le rapport de forces des usagers est remplacée par une mixité respectueuse de tous.



Ben Hamilton-Baillie & Paul Boston



UNE LOI QUI AVANCE À PETITE VITESSE

Le code de la rue progresse, lentement mais sûrement, dans la loi française. Après la nomination en 2006 d'un Monsieur Vélo, coordonateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo, un décret du 30 juillet 2008 introduit des avancées importantes. Outre le principe de prudence du plus fort par rapport au plus faible, trois zones de circulation apaisée sont définies :

Zones 30. Elles existaient déjà, mais la nouveauté réside dans la généralisation de la circulation à double sens pour les cyclistes, y compris pour les rues à sens unique, à réaliser d'ici juillet 2010. Il apparaît aujourd'hui primordial que les zones 30 deviennent la règle en ville, la limitation à 50 km/h ne subsistant que sur quelques grands axes.

Zones de rencontre. Accessibles aux voitures comme la zone 30, la vitesse y est limitée à 20 km/h. Les piétons peuvent utiliser toute la largeur de la rue et sont prioritaires : conducteurs et cyclistes ne doivent pas les mettre en danger, ni les gêner. Au besoin, ils doivent s'arrêter. Les jeux sont autorisés. Personne ne peut entraver la circulation. Le stationnement est interdit sauf sur les emplacements prévus. Ces zones permettront la reconquête de l'espace par le piéton, surtout si trottoir et chaussée sont placés au même niveau.

Aires piétonnes. Le décret affirme clairement la priorité des piétons dans ces zones, où seuls sont autorisés les véhicules desservant les riverains : ils doivent circuler au pas et le stationnement leur est interdit.

UNE NOUVELLE MANIÈRE D'AMÉNAGER LA VILLE

Les zones 30 et les zones de rencontre devront être aménagées de « façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable ». Les aménagements possibles sont légions. Deux exemples :

Chau-ci-dou. Plus une voie est large, plus l'automobiliste appuie sur le champignon ! Pour garantir le respect de la limitation de vitesse, il faut donc ne laisser aux voitures que l'espace qui leur est nécessaire. Sur une chaussée de 4,50 mètres, le croisement des véhicules est possible à 30 km/h. De plus, le rétrécissement des voies réservées aux moteurs libère de la place pour les autres usagers. Au diable donc les avenues haussmaniennes ! Ou wilhelmiennes... Vive les chaussées à circulation douce !

Rue nue. Ce concept marque une rupture forte avec les pratiques actuelles. Les rues nues sont débarrassées du marquage au sol, de la signalisation verticale et des feux tricolores. Pour quel résultat ? Un renforcement de la sécurité ! Il est possible d'aller plus loin encore en supprimant les trottoirs et en remplaçant l'asphalte par des pavés : pistes cyclables et trottoirs ne se distinguent alors de la chaussée que par la couleur. Ces mesures fortes ont déjà porté leurs fruits à Drachten, puis dans 100 autres villes aux Pays-Bas. Bientôt, la ville allemande de Bohmte (13 500 habitants) fera de même pour réduire les accidents.

Une rue n'est pas une route ! Privés de leurs repères routiers, les automobilistes prendront conscience qu'ils circulent dans une cité habitée. Leur liberté de se déplacer ne doit plus entraver le droit des habitants à bien vivre en ville.

QUEL CODE DE LA RUE POUR STRASBOURG ?

Récemment, le premier adjoint au maire Robert Herrmann souhaitait un « véritable code de la rue favorisant le respect mutuel entre piétons et cyclistes, dans un espace nécessairement partagé. » Faut-il comprendre que ces derniers continueront à se disputer le peu de place que leur laisse la bagnole, mais en s'adressant désormais des sourires ? Il semblerait, puisque la première mesure de la municipalité a été d'interdir les vélos rue d'Austerlitz ! Cela au nom de « la sécurité avant tout » : pourtant le mode de transport le plus dangereux et le plus polluant reste l'auto !

Le code de la rue ne se résume pas à une série de règlements opposant cyclistes et piétons. C'est un instrument pour diminuer la présence de la voiture en ville, et ainsi rétablir l'équilibre entre les fonctions de circulation et de vie sociale de la rue. Il apparaît essentiel que la municipalité traduise cet objectif par l'inscription de mesures fortes dans son Plan local d'urbanisme (PLU) et son Plan de déplacements urbains (PDU). La ville de Bordeaux, malgré un code de la rue caricatural, a inscrit dans son PDU cette disposition : pour tout nouvel aménagement, la voiture n'occupera pas plus de 50 % de la largeur entre les bâtiments.

VÉLOBUC. *Un site formidable pour tout savoir sur le code de la rue et bien plus encore ! http://velobuc.free.fr/*

MANIFESTE DES SANS-VOIE « IRRESPONSABLES ». *Pétition pour le code de la rue. http://www.velorution.org/sans-voie*

Le code de la rue sur une fausse piste ?

9 OCTOBRE 2008

Présentant les travaux de l'ADEUS sur l'avenir du vélo à Strasbourg, son président et adjoint au maire Robert Hermann a annoncé l'interdiction de la rue d'Austerlitz aux vélos ! Une mesure en contradiction avec l'esprit du code de la rue, qu'il nous promet pour 2009.

Le véritable code de la rue redéfinit le partage de l'espace urbain en donnant la priorité aux plus fragiles : d'abord les piétons, puis les vélos, et en dernier les voitures. Fondé sur le respect mutuel entre usagers de la rue, il réduit largement l'espace dévolu à l'automobile, pour le rendre aux piétons et aux cyclistes, obligés aujourd'hui de se marcher ou rouler dessus. À l'inverse, la mesurette de Robert Hermann relève d'une logique de ségrégation opposant piétons et cyclistes.

Austerlitz n'est pas Waterloo

Pour justifier l'obligation faite aux cyclistes de mettre pied à terre, la ville et les commerçants de la rue d'Austerlitz évoquent de nombreux accidents : questionnés sur le sujet, ils peinent à fournir la moindre statistique, voire le moindre exemple ! En prônant « la sécurité avant tout », Robert Hermann semble oublier que le mode de transport le plus dangereux reste l'automobile. Dans cette rue, s'il y a bien un risque de se faire estropier, c'est par les camions de livraison qui foncent dangereusement.

Pas de discussion, des contraventions !

Au lieu de cette oukaze anti-vélo, assortie de menaces d'amendes, la nouvelle municipalité aurait pu mener une campagne pour inciter les rares vélocipédistes trop véloces à imiter ces milliers d'autres qui, chaque jour, passent par là en roulant au pas. Il aurait suffi, à chaque extrémité de la rue, d'apposer de grands panneaux explicatifs et de poster, quelque temps, des bonshommes invitant les émules de Raymond Poulidor à mettre la pédale douce.

Un contournement cyclable médiocre

Nos édiles auraient aussi pu profiter de l'aménagement provisoire de la place d'Austerlitz pour rendre plus visible, plus sûr et plus agréable l'itinéraire cyclable qui passe rue des Bœufs. En fait, ils ont essayé, avec un peu de peinture blanche : les rares cyclistes qui comprennent le nouveau cheminement sont censés effectuer un premier virage à angle droit, puis un second pour grimper sur le trottoir, avant de se faire couper la route par les voitures... Quant aux automobilistes qui roulent sur la piste cyclable rue des Bouchers pour se garer sur le trottoir, ils ne semblent pas constituer le moindre danger aux yeux des autorités qui les laissent faire impunément !

Le code de la rue vidé de sa substance ?

Pour la majorité municipale actuelle, comme pour la précédente, le code de la rue semble se résumer à une série de règles oppposant cyclistes et piétons, sans jamais remettre en cause l'automobile. Dévoyé, ce code, censé protéger et favoriser les plus faibles, se retourne contre eux... Bref, un rappel prochain des fondements du code de la rue s'impose.

La prochaine vélorution portera donc sur le code de la rue ! À signer, une pétition pour ce code : Manifeste des sans-voie « irresponsables ». Un précédent répressif : La politique anti-vélo du sous-préfet... Sur la place d'Austerlitz : le cahier des attentes de l'AHBAK. Ailleurs : Pour des double sens cyclables à Lyon.

« Repenser la chaîne des déplacements : Plus jamais sans mon vélo » Dimension villes & territoires n°60
PDF - 1.2 Mo

« Un code de la rue pour les vélos » (*20 Minutes* Strasbourg du 9 juillet 2008)
JPEG - 179.3 ko

« La sécurité avant tout » (*DNA* du 9 juillet 2008)
JPEG - 288.7 ko

« Strasbourg veut instaurer un code de la rue pour les cyclistes » (AFP 9 juillet 2008)
HTML - 120 octets

« Strasbourg veut garder un vélo d'avance » (*Libé Strasbourg*, 9 juillet 2008)
JPEG - 342.4 ko

Remarquez les voitures garées sur la photo : les chauffeurs devront-ils pousser leur auto ? les vélos peuvent-ils passer de 6 h à 10 h 30 ? (*Strasbourg Pravda Magazine*, octobre 2008)
PDF - 341 ko

Réaménagement de la place d'Austerlitz (*DNA* du 8 octobre 2008)
JPEG - 445.4 ko

« La prévention avant la répression (*DNA* du 9 octobre 2008)
JPEG - 222.8 ko

« Pédalage interdit rue d'Austerlitz » (*20 Minutes* Strasbourg du 9 octobre 2008)
JPEG - 140.7 ko

« Des plaidoyers pour un code de la rue » (*DNA* du 11 octobre 2008)
JPEG - 84.1 ko

Tourne à droite ? Et tout droit et aussi à gauche !
JPEG - 179 ko

Un tout nouveau « cédez le passage » place d'Austerlitz : avis aux cyclistes suicidaires...
JPEG - 91.2 ko

Les nouveaux panneaux
JPEG - 128.5 ko

Le passage sous l'immeuble pour cyclistes suicidaires
JPEG - 92.6 ko

Avec tous ces marquages, on est sûr de ne pas se perdre...
JPEG - 94.8 ko

Hachoir à cyclistes
JPEG - 52.7 ko

Comment les voitures arrivent-elles là ?
JPEG - 109 ko

Collectif de Réappropriation de l'Espace Public
Contact : crepstrasbourg@free.fr
Site ouèbe : http://crepstrasbourg.free.fr/

À Madame Fabienne Keller
Maire de Strasbourg
Chargée des transports à la CUS

Strasbourg, le 15 septembre 2006

Madame le Maire,

Par le présent courrier, nous tenons à vous rappeler quelques unes des mesures défendues par les participants des vélorutions strasbourgeoises qui soufflent leur première bougie. Chaque saison, entre 150 et 250 personnes se rassemblent pour s'informer, débattre et revendiquer une autre politique des transports au niveau local, un autre aménagement du territoire, pour une ville plus conviviale et moins énergivore où les citoyens auraient à nouveau leur mot à dire.

Les membres de la CREP proposent aux habitants de Strasbourg de se réapproprier ensemble leur espace public. La ville ne nous appartient plus, les rues, les places, les murs ont été accaparés par la sphère marchande et l'automobile. Nous essayons d'opposer à cette situation d'autres manières d'occuper, de récupérer ces espaces perdus en organisant régulièrement, dans la rue, des performances ou des rassemblements dont la vélorution fait partie.

Nous, vélorutionnaires, voulons reconquérir, à bicyclette, une partie de l'espace dévoré par la voiture. Nous ne faisons pas que manifester notre mécontentement mais proposons des solutions aux problèmes auxquels se heurte l'utilisation du vélo en ville. Or en dépit du grand succès des vélorutions nous n'avons pas l'impression que celles-ci parviennent jusqu'à vous.

La « semaine de la mobilité », qui se tient ces jours-ci, a pour objectif d'inciter chaque automobiliste à se transformer en « écomobiliste » privilégiant « lorsque cela est possible » les transports doux. Un vœu pieu tant que les belles paroles ne seront pas suivies des actes : pour le moment la politique des transports à Strasbourg tourne en rond… Comme le fera, par dérision, la vélorution giratoire du 22 septembre à 18 h 30 place de la République ! À cette occasion nous réexposerons publiquement les 13 propositions qui figurent, Madame le Maire, dans le présent courrier. Et bien sûr, nous nous tenons à votre disposition pour en débattre.

À Strasbourg, le vélo n’est pas si capital…

Strasbourg est toujours citée en exemple en matière d’aménagements pour le vélo, mais depuis quelques années, plus rien ou presque ne bouge. La situation se dégrade même, le comble étant atteint avec l’actuelle « chasse aux cyclistes ». Ailleurs en Europe, on fait beaucoup mieux : en Hollande ou au Danemark par exemple, mais aussi dans certaines villes voisines comme Fribourg-en-Brisgau. Une chose est certaine : une politique de développement du vélo et des transports doux cohérente n’est envisageable que si elle est accompagnée d’une politique contraignante pour la voiture… C’est loin d’être le cas à Strasbourg aujourd’hui, des mesures s’imposent !

1. Arrêt des projets routiers

Pour inciter la population à utiliser les modes de transport doux, il faut rendre leur usage plus pratique que celui de la voiture. Le développement des premiers restera sans effet si dans le même temps le réseau routier ne cesse d’être étendu. Entre favoriser les transports doux et favoriser l’automobile, il faut choisir ! Nous demandons donc l’arrêt définitif du projet de Grand Contournement Ouest dont toutes les études montrent qu’il aboutira à une augmentation du trafic des voitures et des camions. Nous demandons aussi le passage des axes routiers qui accompagnent le tracé de la nouvelle ligne de tramway de deux fois deux voies à deux fois une voie et l’assurance que le tramway sera toujours prioritaire sur le reste de la circulation.

2. Strasbourg zone 30

Loin de constituer une utopie, l’abaissement de la limite de vitesse à 30 kilomètres par heure dans l’ensemble de la ville peut facilement être mis en œuvre. Il aurait pour effet, sans impact sur la fluidité de la circulation, de réduire de beaucoup la pollution atmosphérique et le bruit, ainsi que le nombre et la gravité des accidents.

3. Des boulevards et des avenues cyclables

Les abords de la place de Haguenau nous rappellent que les projets d’aménagements cyclables avortés des boulevards et avenues de Strasbourg dorment toujours dans les cartons. Il est grand temps de construire enfin ces pistes le long des avenues des Vosges, d’Alsace et de la Forêt noire, de l’allée de la Robertsau, et du boulevard Clemenceau jusqu’au boulevard de Lyon par la gare, en réduisant au passage le nombre des voies dévolues aux voitures.

4. Plus d’arceaux, moins de places de parkings

Le nombre des arceaux, qui permettent d’attacher solidement sa monture et évitent l’utilisation, gênante pour les autres et en particulier pour les mal-voyants, des poteaux pour cadenasser son vélo, doit être largement multiplié. Plus il y en aura, plus les habitants seront enclins à utiliser leur bicyclette, et de la même manière moins il y aura de possibilités de stationnement, moins il y aura de voitures : les nouvelles implantations doivent donc remplacer des places de stationnement !

5. Contre la fauche, le marquage et de bons antivols

À l'initiative de la ville, un partenariat entre les revendeurs de vélos et les associations de cyclistes, pionnières dans ce domaine, permettrait de systématiser le marquage gratuit des bicyclettes. Le vol coûte cher à la collectivité et cet argent serait mieux employé en prévenant la fauche par l'instauration d'une aide financière à l'achat d'antivols de qualité.

6. Vers un service public du vélo

Le service Vélocation pourrait évoluer vers la création d'un vrai service public local de location de bicyclettes dans chaque quartier, disposant de moyens conséquents, qui proposerait également des formations gratuites à l'entretien du vélo et à son usage en ville, ainsi que des centres de documentation sur la petite reine et les transports doux — cela en partenariat avec les associations Vélostation, CADR67 et la FUBicy et en s'inspirant de l'expérience de Pignon sur rue à Lyon. Par ailleurs, si les expériences de type Vélo'v dans d'autres villes de France constituent des pistes complémentaires à étudier, nous sommes convaincus que le financement privé de celles-ci est un non-sens, car il a pour contrepartie l'installation de panneaux publicitaires faisant principalement la promotion… de la voiture !

7. Haro sur les autos pas réglos

L'extrême tolérance dont font preuve les autorités envers les automobilistes indélicats, alors que les vélos sont montrés du doigt, encourage les incivilités. Les véhicules garés, même « pour cinq minutes », sur des pistes cyclables ou des passages cloutés font encourir des risques d'accident aux vélos et aux piétons : après une campagne de sensibilisation, leur verbalisation et leur mise en fourrière devraient se faire avec plus de zèle. Cette politique a fait ses preuves pour les places handicapés et on observe un vrai effet dissuasif.

8. Développement d'un code de la rue

Contrastant avec l'impunité dont jouissent les conducteurs, les récentes verbalisations outrancières des cyclistes à Strasbourg ne peuvent constituer une réponse durable aux soucis de coexistence des différents modes de transport sur la chaussée : la « chasse aux cyclistes » doit cesser ! En revanche, la municipalité pourrait œuvrer, notamment au sein du Club des villes cyclables, à la création d'un « code de la rue » plus adapté à la situation actuelle de nos villes que le code de la route. Un code où la priorité serait toujours à l'avantage du plus faible et du moins polluant — dans l'ordre : piéton, vélo, voiture, camion — pour la sécurité de tous.

9. Le vélo, ça s'apprend !

Plutôt que de sensibiliser nos enfants à la conduite automobile, l'école primaire devrait les former au respect des codes et usages qui régissent la chaussée à travers la pratique du vélo. Arrivés à l'âge du permis de conduire, ils seraient parés pour devenir des conducteurs respectueux des autres, piétons, cyclistes, motards et automobilistes. Le CADR67, qui intervient déjà dans ce sens, pourrait être chargé de cette mission. Il faudrait bien sûr le doter de moyens à la hauteur.

10. Des réseaux verts inter-quartiers

La voiture confisque l'espace urbain aux piétons, aux cyclistes, aux personnes à mobilité réduite, aux enfants qui ne peuvent plus jouer dans la rue, aux amateurs de roller et de skate board. Nous demandons la création d'un réseau vert de rues reliées entre elles et réservées aux seuls usagers sans moteur, comme cela existe déjà dans d'autres villes et bientôt à Paris, et qui s'étendrait d'un bout à l'autre de l'agglomération, sans oublier les liaisons inter-quartiers. De manière plus large, nous demandons une relance active, en concertation avec les habitants, d'un programme d'aménagements cyclables pour au moins égaler Fribourg-en-Brisgau où les déplacements quotidiens se font pour un tiers à bicyclette ou à pied, un tiers en transports en commun et un tiers en voiture.

11. Des places « dé-parking-isées »

Certaines places de Strasbourg ne sont en fait que des parkings en plein air dont la capacité excède le seul stationnement résidentiel. Les déplacements à l'intérieur ou depuis l'extérieur de l'agglomération pouvant se faire en transports en commun et en utilisant les parkings-relais, ces parkings peuvent être supprimés. Ils gâchent en effet une place précieuse dans nos villes où la chaussée occupe un cinquième de l'espace. Implantés comme une verrue disgracieuse au cœur d'un quartier, ils sont l'ennemi de la vie urbaine conviviale. Et si on les remplaçait par des bancs et des arbres, par des boulodromes, par des parcs, par des jardins à cultiver ensemble ?

12. Des transports en commun *gratuits* !

En Belgique, la ville d'Hasselt (70 000 habitants) a revue complètement sa politique de transports depuis plusieurs années : elle a intensifiée le maillage de l'agglomération par les bus, et a rendu ses transports en commun… gratuits ! Et ça ne lui coûte pas un centime de plus : la vente des tickets ou autres cartes d'abonnement représentait environ 30 % des recettes, le reste venant des impôts, et les contrôleurs et machines de compostage à peu près 30 % des dépenses. Et aujourd'hui, tout le monde utilise les transports en communs au détriment de la voiture individuelle, la pollution a fortement diminué, et la mobilité locale n'est plus un luxe ! À Strasbourg, la gratuité devra s'accompagner d'une intensification des cadences de bus, d'un redéploiement de lignes dans certains quartiers, de bus à toutes les heures, de points de convergence entre tramways, autobus, pistes cyclables et trains. Face à la pollution quotidienne intense et aux pics de pollution de plus en plus fréquents — 196 jours par an où l'air est nocif sur le boulevard Clemenceau ! — la gratuité des transports en commun est une mesure de santé publique qui s'impose.

13. Sus à la publicité pour les bagnoles

Nous demandons enfin la renégociation des contrats régissant le « mobilier urbain », c'est-à-dire les panneaux de publicité, afin d'en réduire le nombre voire de les supprimer. En effet, la prolifération des espaces publicitaires le long des itinéraires de transport public est contestable : elle gène parfois le cheminement piéton, détourne l'attention des conducteurs de voitures et des cyclistes, et nous

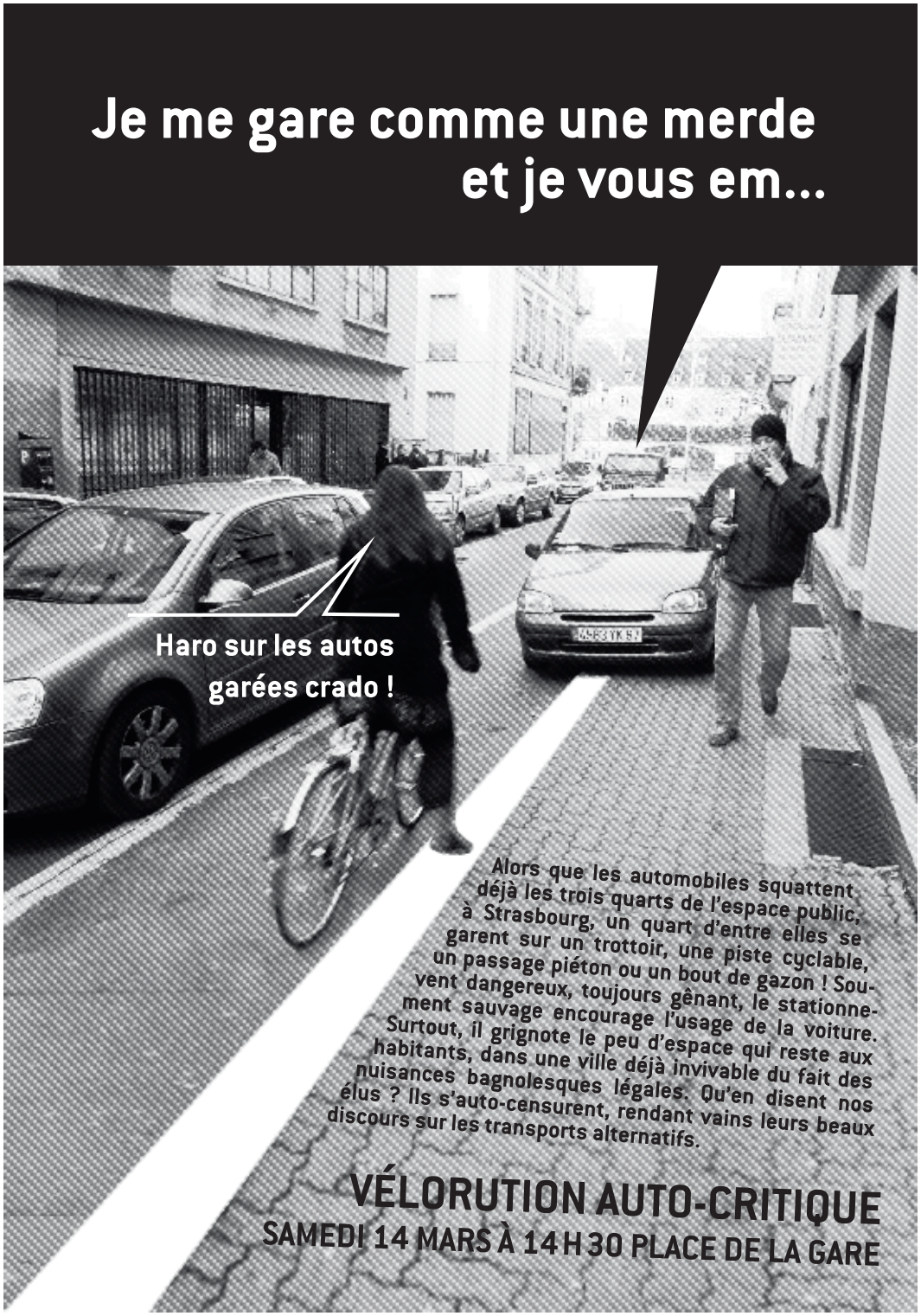
semble peu compatible avec les valeurs du vélo en ville que nous défendons. Un grand nombre de publicités font l'apologie de la voiture individuelle et de la surconsommation, alors que nous aspirons à une vie plus conviviale et moins polluée, aussi bien écologiquement qu'idéologiquement. Certains panneaux pourraient par exemple se transformer en espaces d'affichage associatif réellement visibles ou en espaces de création artistique…

Des actes plutôt que des paroles…

Pour l'heure, la municipalité en place se contente de communiquer à tout va, profitant des efforts des équipes précédentes sans presque rien faire de plus… Elle préfère parler de ses intentions écologiques plutôt que de ses projets routiers, comme avec la plantation symbolique de jeunes arbres à Neudorf qui succède au déracinement de toute une avenue de châtaigniers, sacrifiés pour ne pas diminuer d'un pouce l'espace dévolu aux voitures. La tenue de la journée sans voitures est « gonflée » médiatiquement, alors que l'opération se déroule un dimanche dans un centre ville essentiellement piétonnier… Enfin lors de la venue du Tour de France, tout le monde a pu constater le fossé qui sépare les valeurs et les pratiques du cyclisme de compétition de celles du vélo en ville. La communication municipale a pourtant voulu les associer en proclamant : « À Strasbourg, le vélo c'est capital. » Les sommes astronomiques dépensées pour cette manifestation médiatique auraient pu être consacrées *vraiment* à l'essor d'une autre politique des transports.

Après les municipales, Strasbourg transformée en *Cyclopolis* ?

Alors, Strasbourg ville pionnière ou non ? Les 13 propositions esquissées dans ce document, loin d'être des utopies de doux rêveurs, pourraient se traduire, pendant la durée du mandat d'un conseil municipal, en mesures concrètes qui remporteraient l'adhésion de la majorité des habitants de notre ville. Gageons qu'elles séduiront les différentes équipes qui se présenteront aux prochaines élections municipales et les intégreront à leur programme… Pour ensuite les appliquer et faire de Strasbourg la nouvelle *Cyclopolis*, la ville maillot jaune de la qualité de vie urbaine et des enjeux écologiques actuels.



vélorution auto-critique

Malgré la crise, nos élus ne sont pas prêts à se ranger des voitures... Le moteur de l'économie capitaliste s'enraye ? Ils relancent l'industrie automobile ! Achetez une voiture, de couleur verte de préférence, mais ne l'utilisez pas trop, car elle réchauffe le climat. Ce paradoxe se traduit, à l'échelle de notre ville, par un silence complice sur le stationnement illégal.

La circulation ou la vie

Les caisses mal garées, que ce soit « juste pour deux minutes », sur la piste cyclable devant la boulangerie, ou toute la nuit, sur le trottoir en bas de l'immeuble, gênent voire mettent en danger les habitants qui prétendent encore vivre dans leur quartier. Elles les obligent, pour faire leurs courses à pied ou aller à l'école en trottinette, à se faufiler, à descendre sur la chaussée, au risque de finir en faux-filet... Avec une poussette ou un fauteuil roulant, c'est encore pire. Alors, marcher côte à côte en papotant, jouer au ballon ou à la pétanque, faut même pas en rêver !
Une place de parking légale attire, chaque jour, une demi-douzaine de voitures. Et un déplacement automobile sur deux est inférieur à trois kilomètres. Il faut donc réduire le stationnement, pour que la rue redevienne un lieu de vie... Si nous commencions par en finir avec le parking sauvage, pour apprendre à nous auto-limiter ?

Des pistes (cyclables) pour sortir de la bagnole

La civilisation de l'automobile s'auto-alimente : La voiture a permis la construction de supermarchés, qui ont tué le petit commerce ? Elle est désormais obligatoire pour faire ses courses. Elle a rendu dangereux le trajet jusqu'à l'école ? Les parents y conduisent les mômes en bagnole. Elle a fait de nos villes des endroits invivables ? Alors on s'y déplace en auto et on déménage à Truchtersheim. Elle fait peur aux aspirants cyclistes ? Ils mettent le VTT dans le coffre du 4x4 pour aller se promener le long du canal de la Bruche.
Résultat de décennies de politique pro-bagnole, entre centre-ville commercial, dortoirs pavillonnaires, « zones de loisirs » et « zones d'activités », la ville cloisonnée s'étend toujours plus loin : en 20 ans en Europe, la surface urbanisée a augmenté de 56 % alors que la population n'a augmenté que de 20 %. La voiture est devenue indispensable pour aller travailler plus pour pouvoir... payer sa voiture !
Des solutions existent pour sortir de cette spirale : limitation de l'étalement urbain grâce au plan local d'urbanisme ; diminution du trafic routier grâce au plan de déplacements urbains ; apaisement de la circulation grâce au code de la rue ; extension et gratuité des transports publics ; arrêt des projets autoroutiers, comme le GCO, pour faire des trams-trains ; application des 13 propositions pour le vélo de la CREP ; etc. Et bien sûr, lutte contre le stationnement sauvage.

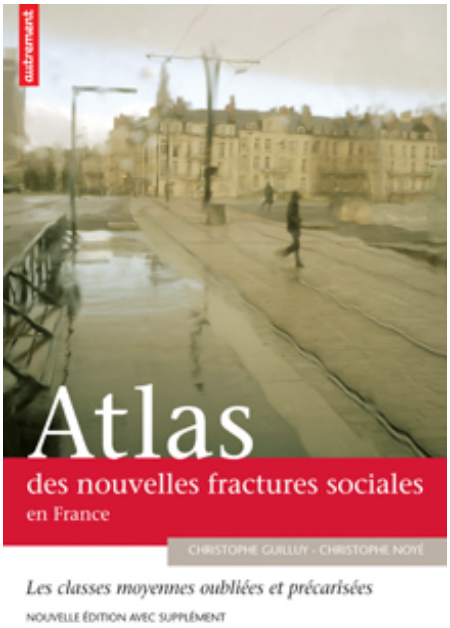
Le silence des autorités motorisées

Sur ce sujet, nos élus sont au point mort. Ils peuvent nous lancer, depuis leur voiture de fonction, « allez à pied et pédalez », tant qu'ils ne s'attaquent pas aux chignoles mal garées, c'est mal barré ! Quand embrayeront-ils que l'individualisme néolibéral à quatre roues, dopé à coup de publicité et de pseudo liberté de rouler, nuit à l'intérêt de tous ? Réduisons l'espace des autos pour le donner aux piétons et cyclistes enfermés dans les voitures !

CREP — Plus d'infos : http://crep.strasbourg.free.fr/

ATLAS DES NOUVELLES FRACTURES SOCIALES EN FRANCE
LES CLASSES MOYENNES OUBLIÉES ET PRÉCARISÉES

Le phénomène marquant de ces dernières années n'est pas tant la paupérisation de certaines cités que l'embourgeoisement des centres. Dans ces zones économiquement en pointe, tout est pensé en fonction des besoins de cette population aisée : environnement, place de la voiture, fiscalité, etc. Cette "ghettoïsation par le haut" dessine dans le même temps une "France périphérique", ignorée de la sphère politique et culturelle, alors qu'elle est largement majoritaire. Elle unit des catégories sociales autrefois opposées : l'ouvrier en milieu rural, le petit paysan, l'employé d'un lotissement pavillonnaire bas de gamme et le chômeur de banlieue subissent aujourd'hui le même sentiment de relégation. La précarisation des couches populaires, en effet, s'étend désormais aux classes intermédiaires. Cet ouvrage analyse les causes de ce délitement social, loin des faux débats sur l'intégration des jeunes issus de l'immigration ou sur la violence des banlieues. Il en pointe également les dangers, dans une analyse des récents chocs électoraux : vote extrême et abstention. La relégation géographique et culturelle d'une partie des couches populaires et moyennes fait peser le risque d'une remise en cause radicale d'un système qui ne protège plus. Pour la première fois depuis les années 1960, les couches moyennes ne se projettent plus positivement dans l'avenir faisant courir le risque d'un repli, y compris identitaire. Au-delà des clivages traditionnels, l'enjeu politique est dorénavant le maintien d'une société ouverte, ou au contraire le développement de logiques de fermeture. Christophe Guilluy est géographe consultant, directeur du bureau d'études géographiques et urbaines maps. Christophe Noyé est géographe et travailleur indépendant pour le compte de collectivités locales, notamment sur l'intercommunalité et l'habitat privé. Dominique Ragu est cartographe indépendante.



Christophe Guilly
Christophe Noyé

Atlas Monde / Autrement

Mars 2006

VeloBuc©

Recherche dans le site :

Go

flux RSS - english / deutsch

page d'accueil Association piétons & vélos : circulations douces et aménagements urbains

Informations générales

- plan du site
- plan interactif de Buc
- contact
- adhérer
- actualité
- FAQ
- plus....

Nos démarches et projets

- dossiers en cours...
- rue Louis Blériot
- RD 938 en entier
- PLU de Buc 2007
- schéma directeur Buc
- PLD Versailles Grand Parc
- plus....

Urbanisme et modes doux

- apaiser la vitesse
- by-pass vélo
- chaucidou (Kemfahrbahn)
- Code de la rue
- double-sens cyclable
- trottoir traversant
- rue nue
- shared space
- ville plus sûre
- voirie pour tous
- woonerf
- zone de rencontre
- zone 30
- plus...

Bienfaits

- Buc change...
- convivialité
- autonomie
- santé
- non-obésité
- plus...

Sécurité

- abords des écoles
- enfants et sécurité
- être bien visible
- enfants à vélo
- distances de freinage
- plus...

Piétons

- déplacements à Buc
- dangers à pied
- confort:propositions pour piéton

VeloBuc

pas seulement le vélo ...
pas seulement Buc ...

Notre programme

Pages les plus visitées en 2009

code de la rue et apaiser la vitesse en ville
shared space et zone de rencontre
législation et gilet fluo
choisir son vélo

Nouveautés voir ici

Première visite du site ? infos ici

Dossiers clés pour Buc en 2009

voir ici

Réflexion sur les "circulations douces" ou "modes actifs de déplacements" lire ici

Aidez-nous à porter ces valeurs

en adhérant

Partage pacifique de l'espace public, confort et sécurité pour piétons et vélos, urbanisme propice pour les "modes doux" au quotidien.

Vous êtes une entreprise ?

Une démarche développement durable par la "qualité déplacement" peut vous intéresser. rendez-vous ici pour le PDE

Vous êtes une école ?

L'écomobilité scolaire donne de l'autonomie à nos enfants. Voir les expériences pedibus et vélobus. Devenez partenaire ARENE