

ESPACE PUBLIC

Quelles évolutions en 30 ans ?

www.ruedelavenir.com

Depuis 30 ans, l'attitude des villes et des villages a bien évolué en France vis à vis de l'automobile.

Alors qu'elle régnait en maîtresse absolue, la voiture doit peu à peu céder du terrain. De nombreux parkings de surface ont été supprimés, et même s'ils ont parfois été remplacés par des parkings souterrains, c'est un vrai mouvement qui a modifié l'image de nos villes. Le tramway a eu un rôle majeur, depuis 1985, 25 villes françaises ont franchi le pas, entraînant la nécessaire requalification de l'espace public, et une redistribution de la voirie. Les places, les allées se verdissent et laissent en tout cas plus de place aux piétons et aux cyclistes. La vision de la ville telle qu'elle est portée depuis 30 ans par Rue de l'avenir, une ville plus sûre et plus agréable à vivre, s'incarne doucement mais sûrement.

Il y a trente ans, naissance de l'association de la Rue de l'Avenir
(1988 - Illustration réalisée par F. Boisrond)



> LA RUE... ON PARTAGE!

Mais rien n'est jamais gagné et il faut être vigilants sur la qualité de l'espace public.

Bien sûr il reste beaucoup à faire, et si la plupart des villes ont su franchir le pas pour leurs lieux emblématiques, il reste à transformer l'essai sur les espaces plus ordinaires, moins commerçants, pour que la vie de quartier elle aussi, puisse bénéficier d'un environnement moins saturé en automobiles. Par ailleurs il convient aussi désormais de porter l'effort sur les périphéries urbaines afin que la sécurité et la qualité des espaces publics soient mieux prises en compte.

À l'occasion de ses 30 ans d'existence, l'association Rue de l'avenir a voulu mesurer les progrès réalisés par les villes et les villages en terme d'amélioration de l'espace public. Elle a donc sollicité ses correspondants locaux et ses villes partenaires pour vous montrer quelques exemples de belles avancées.

L'association Rue de l'Avenir est née en 1988 avec l'objectif de modérer la circulation automobile en ville, en préconisant moins de voitures et moins de vitesse, et en proposant une réflexion sur le partage de la rue entre tous les usagers. C'est une association généraliste en matière de déplacements qui s'efforce de peser sur les décisions que vont prendre élus et techniciens tant au niveau national qu'au niveau local.

Nous remercions toutes les personnes qui ont bien voulu nous aider à rassembler la matière de cette exposition (correspondants locaux, associations, élus, services de collectivités, photographes...).

LA RUE, UN ESPACE
À VIVRE ENSEMBLE



1988 - 2018

30 ANS d'engagement pour
une ville plus sûre, plus solidaire
et plus agréable à vivre.

ESPACE PUBLIC

Quelles évolutions en 30 ans ?

www.ruedelavenir.com

Rendre la rue aux habitants,
en faire un lieu de rencontre et de partage grâce au végétal.

- Chédigny -

Dans le village de Chédigny les rosiers lianes grimpent sur les façades des habitations. Les trottoirs ont laissé place à des plates-bandes de rosiers arbustifs mélangés à des vivaces, arbustes et autres graminées.

A l'origine, le maire Pierre Louault voulait rendre le village plus attrayant, plus esthétique. En effet la rue centrale était devenue une route avec son lot de camions et voitures stationnés.

En revenant de la ville de Grignan (Drôme) lui et son épouse ont eu l'idée de planter des rosiers grimpants sur les façades des habitations. Deux ans plus tard, profitant du plan d'enfouissement des réseaux il fait supprimer les trottoirs, ils sont plantés d'arbustes, bulbes, vivaces, graminées et surtout de rosiers.

Au fil des années chaque rue desservant le bourg est à son tour végétalisée. Le coeur du village est une « zone de rencontre » depuis 2014, date à laquelle est mis en place un pédibus pour faire cheminer les enfants de l'école vers le centre de loisirs (du coeur du village au haut du village). Les engins motorisés, voitures, motos, camions... sont priés d'attendre derrière les enfants et ne sont pas prioritaires.



Rue du Lavoir

AVANT



Rue du Lavoir

APRÈS



La boulangerie

AVANT



La boulangerie

APRÈS

LA RUE, UN ESPACE
À VIVRE ENSEMBLE

RUE DE
L'AVENIR

1988 - 2018

30 ANS d'engagement pour
une ville plus sûre, plus solidaire
et plus agréable à vivre.

ESPACE PUBLIC

Quelles évolutions en 30 ans ?

www.ruedelavenir.com

Intervenir simultanément pour lutter contre les risques naturels, offrir de nouveaux espaces de convivialité au public et privilégier les modes actifs, marche et vélo.

- La Rochelle -

Le Vieux Port de La Rochelle fait l'objet depuis plusieurs années d'une grande requalification dont l'objectif est non seulement d'apporter de nouvelles garanties contre les risques naturels mais surtout d'offrir de nouveaux espaces de circulation et de convivialité au public.

Après les travaux réalisés sur la place de la Motte Rouge et le square Valin, parallèlement au chantier inscrit dans le Programme d'Actions de Prévention des Inondations (PAPI) mené dans les quartiers proches du Gabut et de la Ville-en-Bois, le Vieux Port a continué sa mutation en 2018 avec le réaménagement du quai Valin.

Les prochaines étapes de cette requalification toucheront le quai Louis Durand, le quai Duperré et le quai Maubec, ainsi que la rue Léonce-Vieljeux.

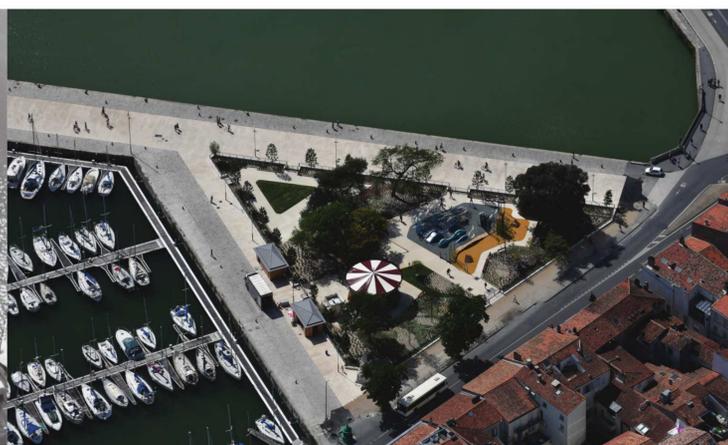
L'ambition de ce vaste chantier de requalification de l'espace public est de privilégier les mobilités actives, comme le vélo et la marche à pied, mais également de limiter la circulation automobile comme cela a été fait pour le quai Duperré depuis juillet 2015. Ces aménagements favorisent grandement le partage de l'espace public.

Par ailleurs, la volonté est également d'offrir de nouvelles destinations culturelles et festives au Vieux Port. L'ouverture de la Belle du Gabut, guinguette installée sur l'ancienne friche située au pied de la tour Saint-Nicolas, participe aujourd'hui à une nouvelle dynamique que La Rochelle souhaite développer au cours des prochaines années.



Le Vieux Port

AVANT



Le Vieux Port

APRÈS



Quai Duperré

AVANT



Quai Duperré

APRÈS

LA RUE, UN ESPACE
À VIVRE ENSEMBLE



1988 - 2018

30 ANS d'engagement pour
une ville plus sûre, plus solidaire
et plus agréable à vivre.

ESPACE PUBLIC

Quelles évolutions en 30 ans ?

www.ruedelavenir.com

À Lille et à Dunkerque,
l'automobile cède sa place aux piétons.

- Région Hauts-de-France -



LILLE :
Boulevard Jean-Baptiste Lebas

AVANT

LILLE :
Boulevard Jean-Baptiste Lebas

APRÈS

Lille, le bd Jean-Baptiste Lebas se mue d'un vaste parking en parc.

Jean-Baptiste Lebas constitue un des symboles de la reconquête des espaces publics opérée à partir de 2001 à Lille au détriment de la voiture. Ce « boulevard » était alors constitué de 11 voies de circulations, huit dans un sens et trois dans l'autre, et de plus de mille places de stationnement gratuites en plein centre-ville.

Le parc aménagé à partir de 2004 occupe aujourd'hui la chaussée centrale qui comportait cinq voies de circulation à sens unique et les anciens terre-pleins qui accueillait le stationnement sauvage.

Les 2 chaussées latérales ramenées de trois à deux voies restent ouvertes à la circulation et de vastes parvis-trottoirs accueillent aujourd'hui la circulation des piétons et des cyclistes.



DUNKERQUE :
Place Jean-Bart

AVANT

DUNKERQUE :
Place Jean-Bart

APRÈS

Fin 2014, la Communauté Urbaine de Dunkerque (CUD) lance une concertation sur la refonte de son réseau de transports en commun, le projet DK'Plus mobilité qui doit permettre, à terme, une optimisation des flux dans le centre d'agglomération avec la création de cinq lignes de bus à haut niveau de service et la gratuité des transports en commun.

Dans le centre-ville de Dunkerque, c'est tout l'axe historique entre la gare et l'Hôtel de Ville qui est impacté.

En son centre se trouve la place Jean-Bart dont le devenir est soumis à une votation en décembre 2015.

Les habitants peuvent ainsi choisir, pour la partie comprise entre la rue de la Marine et la rue Poincaré, entre la mise en zone de rencontre à sens unique ou la piétonnisation. Sur les 24 000 votants une large majorité (près de 57 %) s'exprime pour la piétonnisation. La CUD peut ainsi mettre en oeuvre la nouvelle place Jean-Bart malgré la vive opposition de nombreux commerçants qui remettent en question le résultat du vote sur des affiches reprenant le slogan «Non au tout piéton, non aux couloirs bus, no parking = no commerces».

Achevée début 2018 la piétonnisation de la place Jean-Bart satisfait aujourd'hui tout le monde.

LA RUE, UN ESPACE
À VIVRE ENSEMBLE



1988 - 2018

30 ANS d'engagement pour
une ville plus sûre, plus solidaire
et plus agréable à vivre.

ESPACE PUBLIC

Quelles évolutions en 30 ans ?

www.ruedelavenir.com

30 ans de reconquête de l'espace public parisien en faveur des piétons et des cyclistes, en particulier depuis les années 2000.

- Paris -

Le paysage et les usages des rues et places de Paris se sont presque totalement transformés ces 30 dernières années et notamment depuis le début des années 2000 avec la politique volontariste de la municipalité de Paris pour réduire la place prise au 20^{ème} siècle par l'automobile, lutter contre la pollution, développer les modes doux comme le vélo et le tramway, favoriser la tranquillité des quartiers et renforcer la place du végétal dans les espaces libres de la ville.

Il y a bien sûr des aménagements et projets de déplacements emblématiques (Le tramway des maréchaux, la Place de la République par exemple) mais aussi d'innombrables actions locales, que ce soit le recalibrage de rues en faveur des piétons et cyclistes (rue Bobillot), de quartiers tranquillisés (Butte aux Cailles), de petites ou grandes places réaménagées à l'échelle des arrondissements (place Clichy) ou de reconquête globale de voies créées exclusivement pour faciliter à l'époque (années 60-70) les flux rapides de voitures dans la traversée de Paris (Les voies sur les berges de la Seine).

C'est une lente mais très efficace métamorphose de l'espace public viaire à laquelle on assiste qui se poursuit aujourd'hui avec la reconquête pour les piétons de 7 grandes places parisiennes et la réalisation de 150 km de voies cyclables.



Place de Clichy

AVANT

Place de Clichy

APRÈS



Butte aux Cailles

AVANT

Butte aux Cailles

APRÈS



Place de la république

AVANT

Place de la république

APRÈS

LA RUE, UN ESPACE
À VIVRE ENSEMBLE



1988 - 2018

30 ANS d'engagement pour
une ville plus sûre, plus solidaire
et plus agréable à vivre.

ESPACE PUBLIC

Quelles évolutions en 30 ans ?

www.ruedelavenir.com

La ville rééquilibre
l'usage des différents modes.

- Toulouse -

Place de la Daurade : il y a 40 ans, la mairie envisageait de créer, comme à Paris, des voies sur berges. Grâce à un comité de riverains, le projet est abandonné. Pour autant, les quais de la Garonne resteront longtemps un endroit pratique pour y garer sa voiture. C'est en 2010 qu'un vaste projet voit le jour dans le cadre du « Grand parc Garonne ». C'est ainsi qu'en 2016, le site de la Daurade est réaménagé sur ses 2 niveaux.

Allées Jules Guesdes : L'arrivée du tramway à Toulouse a fort malmené les défenseurs de la voiture qui avaient sur les lieux de son futur passage un immense parking gratuit, ombragé et une allée à circulation rapide à 4 voies, avec toboggans et passage souterrain. L'ancien parking a laissé place à une longue promenade engazonnée et aménagée pour la circulation à pied et à la mobilité douce sous les platanes centenaires.

Rue Alsace-Lorraine : C'est une des principales artères commerçantes de la ville, la rue Alsace-Lorraine est connue et appréciée pour ses belles boutiques sur près d'un kilomètre. La circulation était ouverte aux bus et aux voitures. C'est dans les années 2010 que la ville décide de favoriser la circulation piétonne en centre ville et d'en limiter l'accès aux voitures. La cohabitation entre les piétons et les cyclistes doit alors se faire et la clé est le respect mutuel de ces deux populations.

Place du Capitole : Cœur de ville et place emblématique de Toulouse la place du Capitole est piétonne depuis 2013. Autrefois, on pouvait faire le tour de la place du Capitole en voiture.

Aujourd'hui la circulation est fermée sur 3 cotés, seule une rue a conservé un passage automobile en espace partagé, avec pour seul accès : le parking. Celui-ci a en conséquence été revu et aménagé prioritairement pour les résidents et avec une zone exclusivement réservée aux vélos (400 places).



Place de la Daurade

AVANT



Place de la Daurade

APRÈS



Allées Jules Guesdes

AVANT



Allées Jules Guesdes

APRÈS



Rue Alsace-Lorraine

AVANT



Rue Alsace-Lorraine

APRÈS

LA RUE, UN ESPACE
À VIVRE ENSEMBLE

RUE DE
L'AVENIR

1988 - 2018

30 ANS d'engagement pour
une ville plus sûre, plus solidaire
et plus agréable à vivre.

ESPACE PUBLIC

Quelles évolutions en 30 ans ?

www.ruedelavenir.com

Les villes renouent avec leur fleuve pour créer des espaces de promenade et de loisir.

- Fleuves : Lyon et Nantes -

Quai Claude Bernard, 1993. © Métropole de Lyon - LEONE Jacques, Archives du Grand Lyon, 0781W186



LYON :
Berges du Rhône

AVANT



LYON :
Berges du Rhône

APRÈS

Berges du Rhône, 2017. © Martin Ray

À Lyon, les parkings voiture qui occupaient les quais Claude Bernard et Victor Augagneur ont été remplacés par un aménagement paysager faisant la part belle aux piétons, aux cyclistes et à la végétation. Gérard Collomb, le maire à l'origine de l'aménagement, avouait qu'il avait décidé de la construction de nouveaux parkings souterrains en vue d'absorber le flot des voitures ainsi chassées...il ne les a jamais remplis, les voitures se sont évaporées.

La nouvelle configuration des quais a été immédiatement adoptée par les lyonnais, et le dimanche ils sont noirs de promeneurs qui peuvent également se restaurer sur les péniches amarrées là. L'aménagement traverse Lyon du nord au sud sur près de 4 km et relie le parc de la Tête d'Or au nord à celui de Gerland au sud.

Quais de Loire avant, Bf Gaston Doumergue, 2009. © Vincent Jacques/Smao



NANTES :
Bords de Loire

AVANT



NANTES :
Bords de Loire

APRÈS

Quais de Loire après, Bf Gaston Doumergue, 2018. © Jean-Dominique Billaud/Smao

La métropole nantaise a une longue expérience de la requalification de ses espaces publics et a organisé depuis longtemps ses services pour garantir une approche transversale. Plus original, la métropole a engagé une mutation profonde des berges de Loire, d'une vocation industrielle vers des espaces de détente et de loisirs.

Les Machines de l'Île installées dans l'emprise d'anciens chantiers navals sont bien connues. La reconquête de quais envahis de voitures mais soumis au marnage et aux crues a permis de développer les espaces de loisir que les nantais avaient plébiscités lors du Grand Débat autour de la Loire.

Autre spécificité nantaise, une conférence permanente Loire suit la mise en oeuvre des actions décidées lors du Grand Débat. Elle est garante de la qualité et de la cohérence des opérations.

LA RUE, UN ESPACE
À VIVRE ENSEMBLE



1988 - 2018
30 ANS d'engagement pour
une ville plus sûre, plus solidaire
et plus agréable à vivre.

ESPACE PUBLIC

Quelles évolutions en 30 ans ?

www.ruedelavenir.com

La Seine retrouve de la visibilité et des berges de qualité pour la promenade au cœur des villes.

- Fleuves : Rouen et Paris -



ROUEN :
Quais de Seine

AVANT



ROUEN :
Quais de Seine

APRÈS

Après la seconde guerre mondiale, les quais de la Seine à Rouen n'avait plus d'activités fluviales, la voiture qui a horreur du vide a envahi peu à peu cet espace dès lors abandonné, la rive gauche était devenue un parking sauvage (donc gratuit) de 3 500 places en cœur de ville et la rive droite un axe de circulation urbaine.

30 ans, (comme l'anniversaire de « rue de l'avenir »), c'est le temps qui sera nécessaire pour arriver à «la reconquête de la Seine» à l'aménagement des quais, à la réhabilitation de hangars puisque les premiers travaux ont commencé en 1996 et que le réaménagement ne devrait être finalisé que vers 2016. Environ 97 millions d'euros auront été investis pour faire renaître 8km de quais aujourd'hui dédiés aux loisirs, à la promenade, à l'activité touristique, à des espaces culturels ou à des équipements commerciaux.

La ville tournait le dos aux quais de Seine depuis les années 50 puisqu'ils avaient perdu leur intérêt économique. Aujourd'hui, non seulement les quais, par leur transformation, ont reconquis le cœur de la vie rouennaise, mais redeviennent source de fierté, notamment avec l'obtention en 2018 du Grand Prix national du paysage.



PARIS :
Berges de Seine

AVANT



PARIS :
Berges de Seine

APRÈS

En juin 2013, sur la rive gauche à Paris, un espace de promenade et de loisirs de 4,5 hectares dédié au sport, à la nature et à la culture a été aménagé à la suite de la fermeture à la circulation sur 2,3km de la voie express rive gauche entre le musée d'Orsay et le pont de l'Alma. De multiples équipements paysagers, sportifs, de loisirs ou de détente ainsi que des jeux pour les enfants jalonnent un parcours qui a été plébiscité par des millions de parisiens et de touristes. Cette réalisation a été suivie sur la berge rive droite par la piétonnisation à compter du 21 octobre 2016 de la voie express Georges Pompidou sur plus de 3 km entre le quai des Tuileries et le quai Henri IV. Actuellement il est possible, en passant d'une rive à l'autre, de profiter à pied, à vélo ou sur une trottinette et en famille d'un espace public le « Parc Rives-de-Seine » d'une qualité exceptionnelle.

Désormais la voiture s'adapte à la ville et au bien-être de ses habitants et visiteurs.

LA RUE, UN ESPACE
À VIVRE ENSEMBLE



1988 - 2018
30 ANS d'engagement pour
une ville plus sûre, plus solidaire
et plus agréable à vivre.

ESPACE PUBLIC

Quelles évolutions en 30 ans ?

www.ruedelavenir.com

Les usages de la voie évoluent
et donnent plus d'espace aux vélos et aux piétons.

- Bordeaux -

Le pont de pierre permet de relier le quartier de La Bastide au centre-ville de Bordeaux. Vers la fin des années 90', ce pont attribuait aux voitures 2 voies de circulation dans chaque sens, et s'en trouvait largement envahi par la circulation automobile. De chaque côté, un trottoir était réservé aux piétons ; quant aux cyclistes, ils n'avaient pas de place attitrée, ils se trouvaient donc sur la chaussée avec les voitures, ou sur le trottoir avec les piétons.

A l'arrivée du tramway (ouverture des 3 lignes du réseau en 2003), les 2 voies centrales de circulation automobile ont été prises pour créer les 2 voies du tramway (une dans chaque sens), et 2 pistes cyclables ont été créées de part et d'autre à côté des trottoirs pour piétons, permettant une cohabitation plus sécurisée et confortable entre cyclistes et piétons, ce qui n'empêchait pas toutefois quelques conflits d'usage dès lors qu'il y avait un afflux de cyclistes ou de piétons qui empiétaient alors sur l'espace de l'autre catégorie.

Actuellement, les 2 voies qui restaient dévolues à la circulation automobile ont été fermées aux voitures et réattribuées aux déplacements doux que sont les cyclistes et les piétons.

Arrivée du tramway (2003)

Trottoir piétons + piste cyclable	↔
Circulation automobile	→
Tramway	→
Tramway	←
Circulation automobile	←
Trottoir piétons + piste cyclable	↔

Le pont de pierre réservé aux déplacements doux et au tramway, depuis 2017 :

Trottoir piétons + piste cyclable	↔
Cyclistes, scooters, quelques bus	→
Tramway	→
Tramway	←
Cyclistes, scooters, quelques bus	←
Trottoir piétons + piste cyclable	↔

Rue Sainte-Catherine : Il y a 20 ans, il existait dans la rue Sainte Catherine un équipement (la rue elle-même, avec son caractère officiel piétonnier), et un comportement (l'ensemble des automobilistes qui, passé 19h, y pénétrait massivement pour se garer). La Mairie a souhaité changer cet état de fait et en a profité pour rénover. L'équipement a été totalement transformé : tout le revêtement du sol (pavés) a été changé sur toute la longueur (1,5 km environ), certaines places ont été réaménagées, et des bornes d'accès ont été installées qui ne laissent entrer que les riverains et les livreurs. L'aménagement est désormais respecté et la rue Sainte Catherine est devenue une vraie rue piétonne.



Pont de pierre

AVANT



Pont de pierre

APRÈS



Rue Sainte-Catherine

AVANT



Rue Sainte-Catherine

APRÈS

LA RUE, UN ESPACE
À VIVRE ENSEMBLE



1988 - 2018
30 ANS d'engagement pour
une ville plus sûre, plus solidaire
et plus agréable à vivre.

ESPACE PUBLIC

Quelles évolutions en 30 ans ?

www.ruedelavenir.com

S'appuyer sur le patrimoine
pour redonner goût à la ville.

- Dijon -

Depuis 2001, peu à peu, les espaces publics de Dijon se métamorphosent. Avec les travaux du tramway, la piétonnisation du cœur de ville, la création des nouveaux écoquartiers, places, rues et espaces verts redeviennent des lieux de vie, de flânerie, de rencontres.

Des grilles élégantes au lieu d'un mur. L'îlot Sainte-Anne libéré de son carcan a été inauguré le 11 avril. À l'entrée du secteur sauvegardé de Dijon inscrit au Patrimoine mondial de l'Unesco, il est devenu un lieu de promenade, au pied des bâtiments historiques abritant les musées de la Vie bourguignonne et d'Art sacré.

Cette métamorphose rappelle celle de la rue des Godrans, où le mur dissimulant le jardin de l'hôtel particulier abritant la Banque de France est tombé en 2014. De nouvelles perspectives s'ouvrent, de nouveaux espaces publics voient le jour. L'îlot Sainte-Anne n'est que le plus récent des nombreux aménagements réalisés par la ville de Dijon ou par Dijon métropole dans le cadre d'une reconquête méthodique d'espaces publics jusqu'alors délaissés ou envahis par la voiture. Dorénavant, piétons et cyclistes y ont droit de cité. Promeneurs et touristes profitent des lieux.

C'est la ville tout entière qui respire, embellie et apaisée.

(Textes et clichés parus dans Dijon Mag - Mai 2018)



Darcy, Sévigné, Foch

AVANT



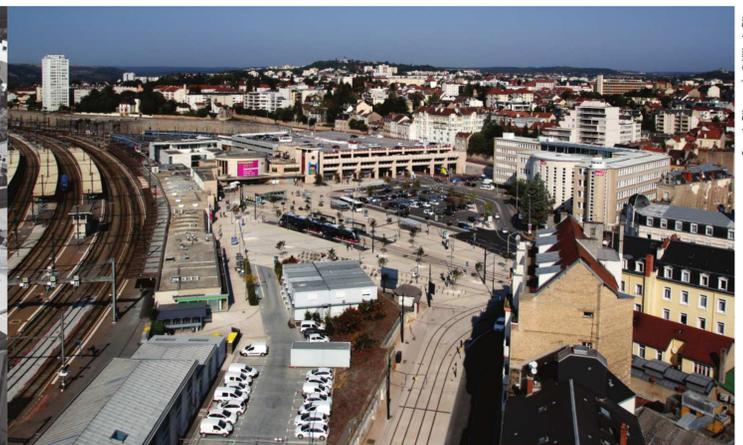
Darcy, Sévigné, Foch

APRÈS



Gare de Dijon

AVANT



Gare de Dijon

APRÈS



Place Darcy

AVANT



Place Darcy

APRÈS

LA RUE, UN ESPACE
À VIVRE ENSEMBLE

RUE DE
L'AVENIR

1988 - 2018

30 ANS d'engagement pour
une ville plus sûre, plus solidaire
et plus agréable à vivre.

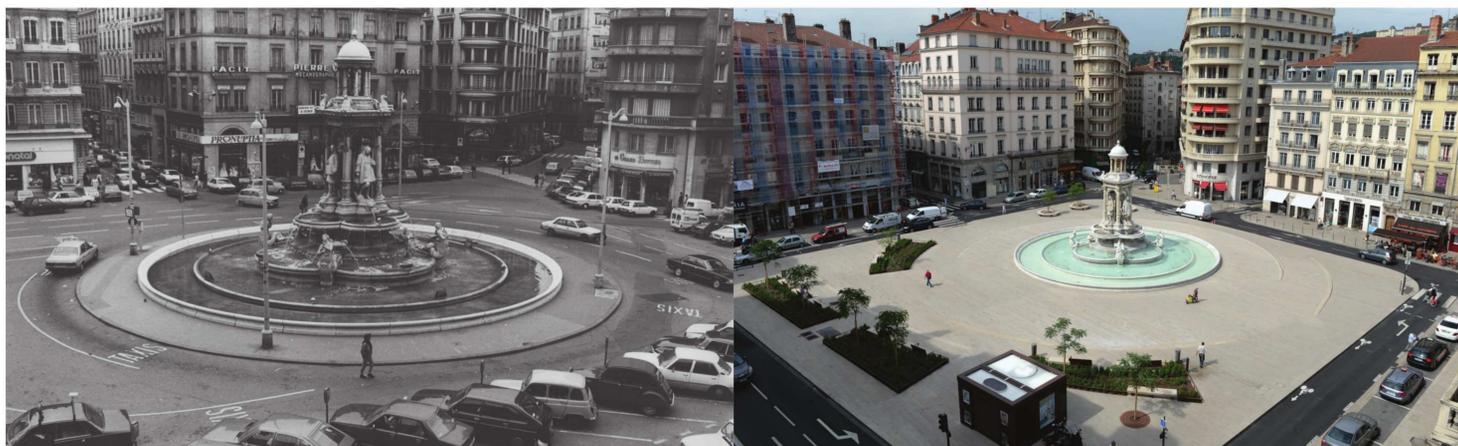
ESPACE PUBLIC

Quelles évolutions en 30 ans ?

www.ruedelavenir.com

L'espace public se transforme et s'apaise dans divers lieux de la ville.

- Lyon -



Place des Jacobins

AVANT

Place des Jacobins

APRÈS

Cette place tranquille située en plein centre-ville (Presqu'île) a été réaménagée entre 2011 et 2013 pour donner plus d'espace aux piétons et mieux organiser le trafic entre cyclistes, taxis et automobiles.

La concertation avec tous les acteurs (association des Droits du Piéton, commerçants, habitants, élus) a débouché sur cet aménagement prévu depuis plusieurs années et constitue un compromis de bonne qualité, notamment patrimoniale (la fontaine et ses abords).

Sa situation centrale entre la grande place Bellecour, les berges de Saône et la rue piétonne de la République ainsi que la place des Célestins et son théâtre la positionne pour devenir bientôt une zone 30 ou zone de rencontre avec ses rues adjacentes plutôt étroites dans ce quartier Terreaux/Bellecour qui doit être bientôt réaménagé.



Montée de la grande côte

AVANT

Montée de la grande côte

APRÈS

La montée de la grande côte a été réaménagée en plusieurs parties au début des années 2000 pour revitaliser le petit commerce, depuis son esplanade bien fréquentée avec une belle vue sur Lyon jusqu'à la rue Terme. Seule la partie basse de la rue des Capucins à la rue Leynaud reste accessible aux voitures et le reste est piétonnier.

C'est une colonne vertébrale historique des Pentes de la Croix-Rousse qui permet d'aller à pied du centre-ville au plateau : elle abrite beaucoup de résidents, de commerçants et c'est un axe transversal très fréquenté par les piétons. Des espaces verts sur la partie haute, un centre social à proximité, elle passe non loin de la Mairie du 1^{er} arrondissement également. Le secteur du cœur des Pentes mériterait d'être complètement relié en zone de rencontre depuis le secteur Sathonay, côté Saône, jusqu'aux places Croix-Paquet, côté Rhône, et des Terreaux.

LA RUE, UN ESPACE
À VIVRE ENSEMBLE

RUE DE
L'AVENIR

1988 - 2018

30 ANS d'engagement pour
une ville plus sûre, plus solidaire
et plus agréable à vivre.

ESPACE PUBLIC

Quelles évolutions en 30 ans ?

www.ruedelavenir.com

Entre grands travaux et réduction de la surface de circulation, l'espace public évolue au profit des piétons et des cyclistes.

- Montreuil -

Carrefour des 7 chemins : Le réaménagement de ce carrefour en 2015 est emblématique de l'évolution marquante des dernières années concernant la conception de l'espace public, en lien avec la prise en compte des transports actifs : ici le confort et la sécurité des piétons ont été améliorés (bancs, traversée du carrefour en ligne droite, accroches-vélos à proximité des commerces). Les espaces repris à la voirie ont été plantés d'arbres et de massifs.

La Croix de Chavaux : Comme de nombreuses villes (dont Paris et le réaménagement de la place de la République), Montreuil réfléchit à rendre la place Jacques Duclos (que tout le monde appelle «La Croix de Chavaux», comme la station de métro) plus accueillante que l'actuel «rond point déguisé en place» qu'elle est devenue. Mais les enjeux autour de la place sont forts pour ce carrefour distribuant les circulations au-delà de Montreuil. Aussi la méthode choisie fait une grande place à la concertation et aux tests : en 2017 des animations ont eu lieu sur une portion du parking Paul Langevin pendant l'été, le parking a été définitivement supprimé depuis, en 2018 les accès et le stationnement vélo ont été testés avec la fermeture d'une portion de l'avenue de la Résistance et la création d'une piste cyclable (peinte en bleu) permettant une traversée plus aisée et plus lisible de la place.

Rue de l'Église : Maillon important du quartier commerçant du centre ville (relié à la Croix de Chavaux par la nouvelle rue des Lumières face à l'Hôtel de Ville) cette rue a été circulante, puis rue piétonne (mais de fait avec beaucoup de voitures circulant ou stationnant). Elle est devenue une zone de rencontre où les voitures sont autorisées à circuler mais à 20 km/h maximum. Pour dissuader le stationnement il a fallu installer des potelets imposants. Un bâtiment devenu insalubre à l'entrée de la rue côté droit a été abattu. L'espace dégagé, privé, aurait pu être fermé par des palissades mais la ville a choisi de l'ouvrir aux piétons.



Carrefour des 7 chemins

AVANT



Carrefour des 7 chemins

APRÈS



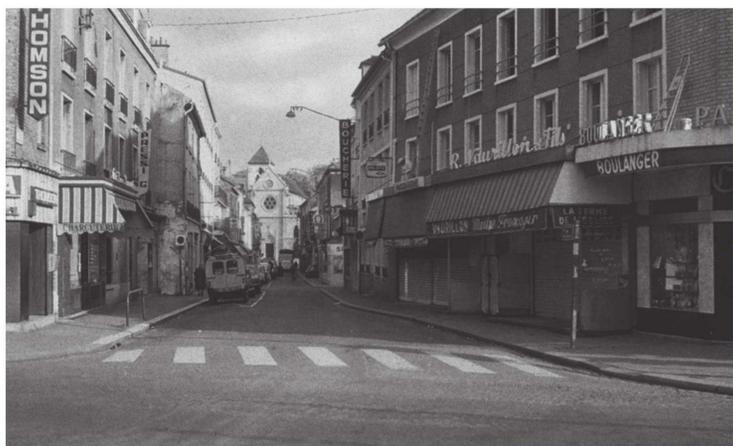
La Croix de Chavaux

AVANT



La Croix de Chavaux

APRÈS



Rue de l'Église

AVANT



Rue de l'Église

APRÈS

LA RUE, UN ESPACE
À VIVRE ENSEMBLE

RUE DE
L'AVENIR

1988 - 2018

30 ANS d'engagement pour
une ville plus sûre, plus solidaire
et plus agréable à vivre.

ESPACE PUBLIC

Quelles évolutions en 30 ans ?

www.ruedelavenir.com

Quand repenser les déplacements conduit à repenser l'espace public

- Nancy -

Place Stanislas : De grands travaux ont été planifiés pour réhabiliter la place à l'occasion de son 250^e anniversaire en se fondant sur un tableau anonyme, retrouvé en 2003. Les travaux durèrent deux ans et occasionnèrent de grosses modifications du plan de circulation automobile. La restauration et la mise en valeur du patrimoine historique a contribué au sentiment de fierté des habitants vis-à-vis de leur histoire, de leur patrimoine et des valeurs qui en découlent. Les nancéiens se sont véritablement réapproprié cet espace et au delà des terrasses de café payantes, la présence de lices en bois sur les 4 côtés de la place leur permet de s'asseoir sans être obligé de consommer.

Rue Saint Jean : Les réflexions préalables à la détermination d'une nouvelle politique des déplacements trouvent leur origine dans une enquête ménage et une enquête cordon réalisées en 1991-1992. La nécessité de développer l'usage du transport en commun et des modes de proximité fut alors une évidence, par la création notamment de site propre. C'est ainsi que l'espace public a été redistribué entre transports en commun, espaces piétons et aménagements cyclables. La rue Saint Jean, accueillant désormais le tramway et plus aucune voie pour les motorisés illustre cette requalification.

Place Simone Veil (anciennement place Thiers) : La place Thiers, dénommée jusqu'en 1877 Place de la Gare est, en tant que parvis de gare, la porte d'entrée historique de l'agglomération. Devenue une place de centre-ville entourée de cafés, d'hôtels et de restaurants, elle a été un carrefour que le croisement des tramways a conforté. Envahie par le stationnement des automobiles au détriment des autres usages dans les années 50, la place Thiers qui a connu différentes mutations à partir des années 1960-1970, a fait l'objet, à la suite d'une stratégie concernant la politique des déplacements et le projet urbain « Nancy Grand Cœur », d'une profonde rénovation à compter de 2013. Ses objectifs ont été de renouveler son image et de réaliser un espace public mieux partagé, lieu d'échanges et de convivialité. La place Thiers s'appelle depuis le 1er juillet 2018 place Simone Veil.



Place Stanislas

AVANT

Place Stanislas

APRÈS

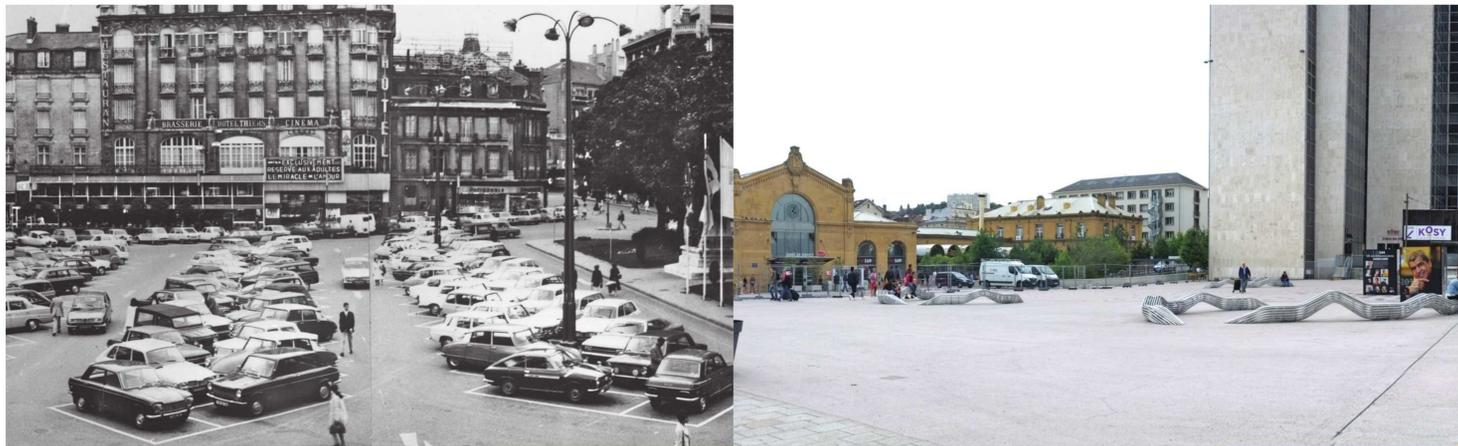


Rue Saint Jean

AVANT

Rue Saint Jean

APRÈS



Place Simone Veil
(anciennement place Thiers)

AVANT

Place Simone Veil
(anciennement place Thiers)

APRÈS

LA RUE, UN ESPACE
À VIVRE ENSEMBLE

RUE DE
L'AVENIR

1988 - 2018

30 ANS d'engagement pour
une ville plus sûre, plus solidaire
et plus agréable à vivre.

ESPACE PUBLIC

Quelles évolutions en 30 ans ?

www.ruedelavenir.com

L'amélioration de la qualité de l'espace public et la piétonnisation contribuent à dynamiser le commerce de centre ville.

- Reims -

Place d'Erlon : Il s'agit d'une place très commerçante de Reims. Elle mène sur les Promenades et sur la Gare. Entre novembre 1991 et décembre 1993, la place est creusée de 15 à 45 mètres de profondeur afin de réaliser un parking automobile souterrain de 650 places sur 5 niveaux, permettant de libérer le stationnement de surface.

La nouvelle place, maintenant piétonne, est inaugurée le 18 décembre 1993.

Depuis elle constitue un lieu incontournable pour manger ou boire un verre ou simplement être vu. A noter que des voitures continuent de la traverser en son milieu au niveau de la fontaine Subé (photo) reliant les rues de l'Etape et rue Buirette.

Rue des capucins : La rue T. Dubois, qui fait le lien entre la place d'Erlon et la rue de Vesle, a été piétonnisée dans la continuité de la place d'Erlon dans les années 1990. Elle se prolonge par la rue des Capucins dont la piétonnisation jusqu'à la rue Jadart remonte à 2013 dans le cadre de l'embellissement du centre-ville.

Déjà commerçantes avant leur piétonnisation, ces rues ont vu s'installer quelques terrasses.

Rue de Vesle : la rue de Vesle est une artère commerçante du centre-ville. Elle concentre les grandes enseignes.

C'est l'une des rues les plus animées du centre-ville de Reims. Dans les années 90, cette rue bénéficie d'une piétonnisation partielle. Seuls les bus circulent jusqu'à la rue des Capucins. La voie est piétonne sur toute sa longueur depuis l'inauguration du tramway en avril 2011. Sa relative étroitesse et le passage du tramway en son centre limitent les possibilités d'installation de terrasses. Il existe aujourd'hui un fort contraste : la partie centrale concentre les grandes franchises tandis que la partie périphérique voit sa fréquentation piétonne plus faible et son activité commerciale plus fragile.



Place d'Erlon

AVANT



Place d'Erlon

APRÈS



Rue des capucins

AVANT



Rue des capucins

APRÈS



Rue de Vesle

AVANT



Rue de Vesle

APRÈS

LA RUE, UN ESPACE
À VIVRE ENSEMBLE

RUE DE
L'AVENIR

1988 - 2018

30 ANS d'engagement pour
une ville plus sûre, plus solidaire
et plus agréable à vivre.

ESPACE PUBLIC

Quelles évolutions en 30 ans ?

www.ruedelavenir.com

L'évolution des transports collectifs participe à la revalorisation de l'espace public.

- Rennes -

Place de l'Hôtel de Ville : La Place de la Mairie est, depuis sa création au XVIII^e siècle, le lieu central de la ville. Longtemps s'y tint un marché aux fleurs et elle fut de 1897 à 1952 le principal lieu de correspondance des tramways, puis des bus jusqu'aux années 1970, avant de voir cette fonction déplacée vers la Place de la République. Depuis 2002, le métro de la ligne A circule, de manière imperceptible, sous la place. Devenue piétonne en 1982, elle a retrouvé une vocation de forum où les Rennais se retrouvent afin de flâner en toute tranquillité, de participer aux expositions et présentations temporaires, à côté d'un petit manège pour enfants. La place est aussi une étape obligée pour les piétons qui traversent la ville du nord au sud. De nombreuses manifestations culturelles, sociales, militaires, festives, rythment la vie rennaise diurne et nocturne.

Place de la République : La place de la République est le point central des transports publics à Rennes. Desservie depuis 2002 par la station de métro République et lieu de passage pour de nombreuses lignes de bus, près de 120 000 voyageurs (en montée ou descente du métro ou d'un bus) y transitent chaque jour. Jusqu'en 1952, les T.I.V. (Tramways d'Ille-et-Vilaine) et le tramway circulaient sur la place. Aujourd'hui, les véhicules sont limités à 20 km/h avec priorité aux piétons et aux cycles. En effet, la Place de la République se situe sur l'axe principal emprunté par les piétons entre les rues commerçantes du nord et celles du sud, notamment via l'arcade centrale du Palais du Commerce autrefois traversée par une voie de circulation, devenue le Passage de la Légion d'Honneur.

Rue Le Bastard : La rue Le Bastard, du nom de l'ancien maire de Rennes Edgar Le Bastard (1836-1892), est aujourd'hui la grande artère commerciale piétonne de la ville, rue de déambulation favorite des Rennais sur l'axe commercial nord-sud de la partie nord du centre-ville. Chaque jour et surtout chaque samedi, des milliers de badauds et de chalands l'empruntent, en quête du vêtement, de la paire de chaussures, du livre ou du cd qu'ils recherchent. Elle fut une voie empruntée par les tramways, puis les bus et les voitures avant d'être piétonne à partir des années 1980.



Place de la Mairie

AVANT



Place de la Mairie

APRÈS



Place de la République

AVANT



Place de la République

APRÈS



Rue Le Bastard

AVANT



Rue Le Bastard

APRÈS

LA RUE, UN ESPACE À VIVRE ENSEMBLE



1988 - 2018

30 ANS d'engagement pour une ville plus sûre, plus solidaire et plus agréable à vivre.

ESPACE PUBLIC

Quelles évolutions en 30 ans ?

www.ruedelavenir.com

L'histoire de l'espace public se laisse-t-elle diriger par les exigences de l'automobile ?

- Rouen -

Un exemple de « mouvement de balancier » dans l'aménagement urbain La place des Emmurées à Rouen.

La place des Emmurées tient son nom d'un couvent de sœurs dominicaines, connues sous le nom d'« Emmurées ». Dont la fondation est confirmée en 1269. Voici un très rapide survol de quelques-unes de ses fonctions urbaines.

TIC En 1856, un marché aux bestiaux est inauguré sur cette place.

TAC De 1968 à 1993 (25 ans !) Jean Lecanuet, maire de Rouen, a géré la ville dans l'esprit du temps : « adapter la ville à la voiture ». Ainsi apparait une dizaine de parkings en silo ou souterrains en centre-ville parmi ceux-ci le parking de 278 places construit en 1978 dit des « Emmurées ». Celui-ci assombrit ce coin de ville populaire et commerçant, il cache les façades 19^{ème} de cette place. Dans le cadre d'une politique de reconquête de la ville, un Atelier Urbain de Proximité (AUP) a accompagné le projet de rénovation de cette place. Le parking sera remplacé par une halle couverte dédiée au marché et aux animations, la place sera piétonnisée.

TIC en 2014, l'ancien parking est démoli et il fait place à une nouvelle halle. Elle accueille une soixantaine de commerçants les mardis, jeudis – jour des brocanteurs – et les samedis. La métamorphose de la place des Emmurées aura duré deux ans.

TAC oui mais les (mauvaises) habitudes reviennent, les automobilistes se réapproprient cet espace public que commerçants et riverains avaient décrété piéton à l'issue de l'AUP. Et des commerçants du quartier demandent que la place des Emmurées redevienne un parking hors jours de marché.

TIC 2017 Pour lutter contre le stationnement sauvage, la Ville de Rouen décide de mettre en place du barriérage, et suite à une réunion avec les commerçants, les membres de l'AUP et les conseillers de quartier elle étudie la possibilité de mettre en place un compte stationnement qui permettrait aux commerçants d'octroyer à leurs clients (et à eux-mêmes !) un temps de stationnement.

Les quais de Seine, après avoir perdu leurs activités fluviales dans les années 50, avaient été relégués à la seule fonction de parking automobile. Depuis 1996, c'est une longue entreprise de réhabilitation qui est mise en œuvre, permettant ainsi à la ville et aux rouennais de réinvestir cet espace.

Aujourd'hui végétalisés, propices à la détente et à la promenade, les quais de Seine sont devenus un espace multifonctionnel, confortable et esthétique, mettant en valeur la ville.



La place des Emmurées

AVANT



La place des Emmurées

APRÈS



Quais de Seine

AVANT



Quais de Seine

APRÈS

LA RUE, UN ESPACE
À VIVRE ENSEMBLE

RUE DE
L'AVENIR

1988 - 2018

30 ANS d'engagement pour
une ville plus sûre, plus solidaire
et plus agréable à vivre.

ESPACE PUBLIC

Quelles évolutions en 30 ans ?

www.ruedelavenir.com

Le vélo et les piétons prioritaires dans les rues :
souhait des tourangeaux.

- Tours -

Dans les années 1960, le quartier du Vieux Tours échappe de justesse à une reconstruction ex-nihilo grâce à un projet de rénovation porté par l'architecte Pierre Boille.

La célèbre place Plume (place Plumereau) a alors changé de destination dans ce quartier devenu piéton : de parking pour voitures elle a fini par devenir une terrasse géante, mutualisée entre les différents cafés qui l'entourent désormais. Aujourd'hui le quartier du Vieux Tours, occupé par les touristes le jour, devient lieu de sortie très prisé notamment des étudiants, la nuit.

En 1999, la rue Nationale, axe central qui traverse la ville du nord au sud, est piétonnisée (avec passage de bus), une petite révolution même si depuis 1971 et la mise en service de l'autoroute A10, le trafic de transit nord-sud s'est plutôt reporté sur l'autoroute, à la frontière Est de la ville.

En 2013, c'est le tramway qui empruntera la rue Nationale, donnant ainsi l'occasion de requalifier les espaces sur son parcours.

En 2016, à l'occasion d'une consultation lancée par la ville dans le cadre de la révision de son PLU, 34% des répondants ont fait de la proposition « Je souhaiterais que le vélo et les piétons soient prioritaires dans les rues. » leur premier choix.



Place Plumereau

AVANT



Place Plumereau

APRÈS



Rue Nationale

AVANT



Rue Nationale

APRÈS

LA RUE, UN ESPACE
À VIVRE ENSEMBLE

RUE DE
L'AVENIR

1988 - 2018

30 ANS d'engagement pour
une ville plus sûre, plus solidaire
et plus agréable à vivre.