

VILLE APAISÉE, QUARTIERS À VIVRE

VERS LA VILLE
DE L'AVENIR

Photo : Rue de l'Avenir

VOYAGE D'ÉTUDES

19 & 20 mai 2025

AVIGNON

 réseau vélo
et marche
Collectivités engagées pour les mobilités actives

RUE DE
L'AVENIR

INTRODUCTION

Dans le cadre de la campagne « Ville apaisée, quartiers à vivre », lancée par Rue de l'Avenir et le Réseau vélo et marche, avec le soutien de plusieurs partenaires associatifs (FUB, FNE, FNAUT), différentes rencontres et visites sont organisées depuis juin 2023.

Ainsi, après les villes de Vitré, Saint-Brieuc et Rennes en 2023, Chartres, la Métropole Européenne de Lille (MEL), Lille et Roubaix en 2024, les partenaires ont organisé une nouvelle visite inspirante à Avignon les 19 et 20 mai 2025.

L'angle choisi pour cette édition visait à présenter la politique ambitieuse de la Ville d'Avignon pour améliorer la qualité de vie de ses concitoyens, du centre-ville et des faubourgs, en requalifiant pas à pas ses espaces publics sous le prisme de la valorisation de son patrimoine culturel et architectural, des besoins d'apaisement de l'ensemble du territoire et de son adaptation au changement climatique. Ce document donne à voir l'esprit recherché dans le cadre de quelques requalifications urbaines. En complément, un guide des visites de l'ensemble des points d'intérêts, conçu par les services de la ville et distribué aux participants, est disponible sur le site de Rue de l'Avenir.

Rue de l'Avenir et le Réseau vélo et marche remercient chaleureusement la ville d'Avignon pour son accueil, son implication et ses contributions riches en enseignements.

- | **Fabrice Tocabens**, adjoint au maire, délégué à la Ville apaisée et respirable, Ville d'Avignon
- | **Christel Jouven**, directrice Pôle Aménagement Urbain Résilient, Ville d'Avignon
- | **Olivier Marquet**, directeur de la Mobilité Durable et Inclusive, Ville d'Avignon
- | **Elsa Forget**, directrice de la Programmation de l'Aménagement Urbain, Ville d'Avignon

INTERVENANT.ES



*« Une ville se conçoit dans toutes ses dimensions
et jamais sur une seule thématique pour aménager des espaces
à vivre pour tous et pour que chacun y trouve sa place.*

*Notre stratégie repose sur une approche des petits pas :
tester, en mettant un pied dans la porte, expérimenter et accompagner
le changement avec les habitants avant d'acter des projets définitifs.
Un peu comme la fable de la grenouille ébouillantée, nous procédons
par petites touches progressives plutôt que brutalement, les changements
sont ainsi rendus plus acceptables.*

*Pour Avignon, le changement climatique veut dire quelque chose.
On voit bien que les choses changent. L'été devient compliqué et il y a une certitude
qu'il faut changer : or, comment végétaliser une ville patrimoniale en prenant en
compte les recommandations et règlements d'urbanisme spécifiques, l'étroitesse
des rues médiévales ? Comment accompagner le changement pour nos concitoyens
et susciter une adhésion vers de nouveaux modes de vie ?*

*À Avignon, on ne veut pas d'une ville musée...
mais une ville résiliente, vivante et agréable pour tous ses habitants ».*

Fabrice Tocabens, adjoint au maire, délégué à la Ville apaisée et respirable



Photo : Rue de l'Avenir

I PRÉSENTATION DU CONTEXTE AVIGNONNAIS

Avignon est une ville méditerranéenne moyenne d'environ 90 000 habitants, située au centre de l'agglomération du Grand Avignon, comptant 16 communes (presque 200 000 habitants) et au cœur d'une aire urbaine de plus d'un demi-million d'habitants.

La Communauté d'Agglomération a pour spécificité de se répartir sur deux départements (Gard et Vaucluse) et sur deux régions (Provence-Alpes-Côte d'Azur et Occitanie).

Avignon constitue ainsi le cœur urbain de ce territoire, composé de communes urbaines, périurbaines et rurales. Le Grand Avignon a une autre particularité : la part de l'automobile individuelle représente 30 % des émissions totales de gaz à effet de serre, soit deux fois la moyenne française, et ceci en raison de l'étalement urbain. 85 % des trajets domicile-travail se font en voiture.

Il y a donc un impératif à trouver des solutions pour gérer cette mobilité induite par cette centralité et développer les modes de déplacement autres qu'automobiles, tout en proposant une offre de stationnement conséquente extra-muros.

Enfin, les enjeux d'adaptation au dérèglement climatique sont importants pour la Ville d'Avignon : l'augmentation des températures d'une part, mais aussi la réduction de la ressource en eau (malgré la proximité du Rhône et de la Durance et une nappe phréatique présente à quelques mètres de profondeur). Pour chaque requalification d'espace, des mesures sont prises pour créer des îlots de fraîcheur, placettes ombragées, notamment par le recours dès que possible à la désimperméabilisation des sols au profit d'une végétation plus soutenue et composée d'espèces végétales mieux adaptées.



Photo : ville d'Avignon



Photo : Rue de l'Avenir

I LES ÉLÉMENTS CLÉS DE LA MÉTHODE

En complément des documents d'urbanisme réglementaires (PLU, PDU, PADD), plusieurs documents stratégiques visent à inscrire l'ensemble des actions menées en matière d'environnement, d'urbanisme et de mobilité dans une stratégie vertueuse et résiliente, notamment :

- La démarche « Zéro Transit, Zéro Degré », mise en place en 2021 et comprenant 5 axes majeurs, s'applique à l'intégralité du territoire avignonnais. Elle guide au quotidien les actions de la collectivité sur la requalification de l'espace public, les projets d'aménagements urbains, le Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU), la trame verte, les stratégies et les projets de mobilité.

- Le plan de sauvegarde et de mise en valeur, datant de 2007, fait actuellement l'objet, sur la totalité du périmètre du site patrimonial remarquable d'Avignon, d'une révision (arrêté préfectoral du 5 février 2024) dont les différentes étapes vont se dérouler jusqu'en 2028. C'est une nouvelle « brique » à l'édifice pour traiter la question bioclimatique et la valorisation du patrimoine.
- La charte de l'arbre et des espaces publics a été publiée en 2021 pour formaliser l'engagement des acteurs et utilisateurs de l'espace public dans la protection de l'arbre. Elle s'adresse aux services de la ville mais aussi aux habitants, entreprises du paysage, aménageurs et maîtres d'œuvre intervenant sur le domaine public.

Ces documents cadres soutiennent une volonté politique forte de mettre en avant les richesses du territoire, son patrimoine et son histoire, avec un effort sur la communication auprès des habitants pour conforter et révéler certaines centralités du territoire : les espaces marchands et commerciaux, les équipements publics, les offres de verdure et les points d'eau.

Ils s'appliquent de manière différenciée à travers deux plans : le Plan Intra-muros et le Plan Faubourgs. A noter que la ville a procédé à une réorganisation de ses services en 2014-2016 au profit d'une culture du projet, avec un pôle Paysage Urbain en charge de la sobriété foncière qui régit 4 grands pôles : Architecture et Patrimoine, Aménagement et Mobilité, Habitat et Urbanisme et Attractivité Territoriale.



Photo : Rue de l'Avenir

I Le plan intra-muros

Le centre-ville d'Avignon est ceint de 4.3 km de remparts et recèle un héritage patrimonial et architectural très riche, avec un centre historique médiéval, la cité épiscopale du Palais des Papes et des percées haussmanniennes du 19ème siècle. Son développement est très contraint par le territoire, bordé par le Rhône et les voies ferrées, ceinturé de remparts continus classés Unesco, et faisant l'objet de réglementations

architecturales très strictes, ce qui a engendré progressivement sa désaffectation au profit des lotissements périurbains. Il y a donc un enjeu majeur à reconquérir la ville intra-muros par la requalification des espaces publics et la réduction du stationnement, tout en évitant la muséification, pour une ville apaisée permettant une offre commerciale attractive et qualitative.



Photo : ville d'Avignon

FOCUS

Place Saint-Didier, première opération de requalification du plan intra-muros

La place Saint-Didier est la première requalification emblématique du centre-ville, avec des travaux démarrés durant le premier mandat. Ancien parking, l'aménagement de la placette a consisté à révéler la collégiale Saint-Didier et à poser un nouveau vocabulaire architectural et du matériau : ainsi, la calade (voie pavée constituée de petites pierres ou galets originaires du sud de la France) en est un élément récurrent et vient souligner les monuments historiques. La pierre des baronnies participe au principe d'aménagement à niveau et des espaces. L'enrobé pour la voie circulée est conservé.

Le secteur et les rues environnantes ont été piétonnisés (rue des Trois faucons, rue Laboureur) avec des bornes de contrôle d'accès, permettant ainsi l'installation de terrasses et la réouverture de commerces en rez-de-chaussée.



Paroles d'intervenant

« Il était important de réussir cet aménagement pour donner un nouveau signal, convaincre et démontrer que chacun peut y trouver sa place. Les retours sont positifs, même si l'espace est encore jugé trop minéral, car il est contraint par les règlements d'urbanisme imposés par l'ABF. L'espace public est aussi parfois ressenti comme plus bruyant, notamment avec l'implantation des terrasses. »



FOCUS

Rue de la République et rue Jean Jaurès, un enjeu de réinventer l'espace

Les percées haussmanniennes du 19e sont nombreuses intra-muros. Les rues de la République et Jean Jaurès constituent la grande artère commerçante d'Avignon qui génère de l'attractivité avec des enseignes en franchise et des services. Beaucoup de rez-de-chaussée ont néanmoins fermé, impactés par la pression économique des zones commerciales extérieures. Le Grand Avignon a une surface commerciale par habitant près de 2x supérieure à la moyenne française. Le centre-ville d'Avignon doit donc se démarquer avec des commerces différents, aux côtés des enseignes présentes dans les centres commerciaux.

Suite à un accident tragique, la collectivité a décidé, de tester la piétonisation de cet axe (auparavant fortement circulé) à partir de 11h00 (horaire calé sur les livraisons), puis finalement à partir de 12h00 car deux écoles sont présentes dans le périmètre. Pour changer le regard et les habitudes, du mobilier urbain temporaire et des plantations en pots d'arbustes et strates basses ont été implantés sur la chaussée pour inciter les personnes à déambuler.

Testée depuis juin 2024, la ville envisage d'y organiser des ateliers thématiques, par exemple sur l'attractivité commerciale, le changement climatique, la rue populaire et la démocratie, le patrimoine. Ces ateliers « hors les murs, car c'est la rue de tout le monde et de tous les publics » seront suivis d'une concertation dédiée à la conception de la rue pour préfigurer une requalification globale d'ici 6 ou 7 ans. Cette requalification, à l'appui d'un concours de maîtrise d'œuvre et associé à un budget conséquent, sera musclée par une étude d'attractivité pour définir la vision commerciale des rez-de-chaussée, une étude de logistique urbaine pour organiser les livraisons et une étude sur les matériaux et la perméabilisation de la rue.

Dans l'intervalle, une attention particulière est portée sur l'animation de la rue qui devra mixer de nouveaux usages : des espaces d'attente ombragés, mais aussi des terrasses commerciales pour lui donner une attractivité autre qu'une voie circulée. L'implantation prochaine d'une maison de la tranquillité publique devrait participer à sa surveillance et éviter le sentiment d'insécurité, en lien avec la sédentarité des passants.

À noter que l'axe République/Jean Jaurès s'étend vers la gare sur environ 700 mètres et l'une des voies était auparavant quasi exclusivement occupée par du dépose-minute et de la livraison. Le fait de le fermer à la circulation automobile a entraîné une rationalisation et une évaporation de ces deux usages qui se sont organisés ailleurs et autrement.



Photo : AREP

I Le Pôle d'échange multimodal (PEM) de la Gare Centre

Aboutissements d'une percée haussmannienne du 19e, les abords de la gare, à la façade néoclassique datant de 1867, ont aussi été complètement transformés (2022-2024) en pôle d'échange multimodal. L'opération a été financée par SNCF Gares&Connexions, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, Le Grand Avignon, la Ville d'Avignon, pour un montant total de 17 millions d'euros. Elle englobe :

- La création de 13 000 m² d'espaces publics (à la place d'un important parking où se faisait le dépose-minute). La végétalisation des espaces publics permet un passage de 6 % à 35 % d'espaces végétalisés (récupération de pleine terre évoluant de 15 à 26 %) à la faveur de la création d'espaces jardin, jeux pour enfants, d'une fontaine sèche avec un enjeu d'ombrage à 40 % grâce aux nouvelles plantations (46 arbres sur 52 ont été conservés et beaucoup ont été plantés).
- Le parking de dépose-minute a été transféré dans le parking centre-gare qui appartient à la ville grâce à sa Société publique locale (SPL) et offre 30 minutes gratuites. Comptant 800 places, ce parking est occupé à 20 % et constitue un outil de tests des politiques d'apaisement liées au stationnement. Il propose ainsi un tarif résident, ouvert aux habitants de l'extra-muros, et offre 3 heures gratuites le week-end.
- Le tour des remparts comportant à l'origine des places de stationnement de chaque côté (2000 places au total), 2x2 voies automobiles et des terre-pleins centraux a été transformé en voie verte partagée par tous les modes une ligne de tramway et un boulevard de 2 à 3 voies. Les 2000 places de stationnement ont été retirées par tranche par effet d'opportunité dans le cadre de projets, au profit d'une esplanade engazonnée pour conserver la minéralité et répondre aux contraintes édictées par l'Architecte des bâtiments de France (ABF). Au droit de la gare, c'est le projet de tramway de 2019 qui a permis cette requalification.
- L'opération PEM Gare Centre est complétée par une station de taxi, la présence de la Maison des mobilités Orizo qui présente l'ensemble des solutions de mobilité et un restaurant d'application. Inaugurée fin 2024, après deux ans de travaux, la Maison du vélo est installée dans la gare routière.

I Le plan Faubourgs, l'esprit village

« Le Plan Faubourgs, l'esprit village », c'est le slogan choisi par la municipalité pour donner une nouvelle tonalité aux faubourgs où vivent 30 000 habitants. Ce plan de circulation, initié en 2021, vise à limiter le trafic de transit au cœur de ces quartiers d'habitations, aux voiries étroites, et à passer l'ensemble du périmètre en zone 30. Bien que décriés par une partie de la population, les premiers résultats sont probants, avec une diminution de la circulation globale de 17 % sur le périmètre, allant parfois jusqu'à 80 % localement et une diminution de la pollution de l'air plus rapide qu'ailleurs..

Ce plan de circulation a permis divers aménagements sur l'espace public ainsi libéré de la circulation automobile : l'aménagement de places dans les quartiers pour révéler et conforter les lieux de vie. La requalification progressive des rues et avenues (80 km de voirie) par de nombreuses mises en sens unique vise à libérer des espaces pour les dédiés à l'aménagement de

nouveaux linéaires (pistes et bandes cyclables, voies vertes piétons-vélos, couloirs bus, etc.) ou espaces végétalisés (désimperméabilisation des sols et chaussées pour la plantation d'arbres et arbustifs).

La requalification du parvis de la médiathèque Renaud-Barrault et la transformation de la rue de la Vénus d'Arles, contre-allée nord de la rocade Charles de Gaulle, en sont un bel exemple. Sur une voirie empruntée par plus de 40 000 automobiles / jour (la plupart en transit), la suppression des contre-allées et la création de nouveaux carrefours ont permis de transformer l'espace routier en boulevard urbain. Sur la contre-allée sud a été installé le tram en 2019, et sur la contre-allée nord, la ville a aménagé à partir de 2020 une voie verte qui vient renforcer la trame végétale (arbres et prairie fleurie séparative de la rocade), créer des espaces de détente (salons urbains, aires de jeux) et mixer les modes de déplacement (larges allées, transports en commun, arceaux vélo).



Photo : ville d'Avignon



Photo : Rue de l'Avenir



Paroles d'intervenant

« Mettre en avant l'intérêt général pour répondre à des enjeux d'apaisement et de végétalisation, c'est prendre des mesures parfois impopulaires sur le stationnement, la place de la voiture et sa vitesse. C'est notamment le cas du plan Faubourgs.

Notre objectif est de ne pas trop impacter les riverains, mais plutôt agir sur le trafic de transit qui est très important. Néanmoins, l'intérêt général est parfois mal compris. Il ne sera jamais une addition d'intérêts particuliers. Il y aura donc toujours des riverains mécontents. »

Dans un secteur plus résidentiel et en matière de valorisation patrimoniale et de création de nouvelles centralités sociales, le secteur de l'avenue Moulin Notre Dame et du Parc Abbaye est aussi représentatif. La requalification procède par un apaisement général du périmètre (zone de rencontre, élargissement des circulations piétonnes par la suppression des stationnements

et des mises en sens unique de manière partielle). Sur les anciennes voiries recompactifiées, la désimperméabilisation de 2150 m² de sols et la végétalisation participent à créer une ambiance nouvelle, ponctuée de placettes et parvis valorisant l'abbaye Saint-Ruf, son parc et la Maison Folie occupée par des associations.



Photo : ville d'Avignon



Photo : Rue de l'Avenir

LES AUTRES ACTIONS EN FAVEUR DE LA VILLE APAISÉE ET DU DÉVELOPPEMENT DES MODES ACTIFS

Aménagements cyclables, offre de location et services vélo

Avec 260 km d'aménagements cyclables fin 2024, 107 km d'aménagements créés en 10ans dont 75 km entièrement nouveaux, le gisement est énorme pour développer les trajets à vélo. La Ville d'Avignon met aussi à disposition 3300 places de stationnement vélo sur son territoire, dont plus d'un millier dans le centre historique.

Le Grand Avignon a fait le choix d'une offre de location de vélos tout électrique (Vélopop) et dispose d'une flotte de 300 VAE répartis sur 30 stations. Fort de son succès, le système est néanmoins en surchauffe : l'offre comptabilise

10 000 utilisateurs et une moyenne de 7 rotations par jour avec un vrai problème d'usure et de disponibilité des vélos. Le tarif est attractif : 0,50 € les 30 premières minutes (pour un usage ponctuel), 30 € pour un abonnement annuel (usage illimité pour les 30 premières minutes).

2 consignes à vélos totalisant 500 places sont aussi proposées dans la gare. L'une d'elles est réservée exclusivement aux cyclotouristes (grands casiers, point de réparation et de recharge, fontaine) qui empruntent les itinéraires de la ViaRhôna et la véloroute de La Durance à vélo.

Focus sur la politique de stationnement

Le centre-ville d'Avignon propose près de 10 000 places de parking au total (2700 places en parkings gratuits, 4 500 places en parkings payants dans l'intramuros ou à proximité, 2 200 places de stationnement payant sur voirie). Différents forfaits de stationnement, selon la fréquence de déplacements dans la ville, sont proposés. Dans les parkings en

ouvrage, la politique tarifaire résident est incitative et dégressive en fonction des secteurs (36 à 70€/mois). Sur l'espace public, 2 types de macarons résidents permettent un stationnement facilité aux habitants. S'y ajoutent 5 parkings relais gratuits (3600 places), à l'usage des utilisateurs des transports en commun.

I Budget participatif et végétalisation, des leviers d'implication des habitants

La Ville d'Avignon a lancé en 2017 un budget participatif invitant les habitants à proposer des projets d'intérêt général (75 000 € par projet). À ce titre, la requalification de la place Pignotte a fait l'objet d'un budget participatif en 2018, suite à une concertation engagée avec un collectif de riverains pour livrer un projet répondant à un enjeu d'apaisement et de végétalisation. Ce dernier a été validé par l'ABF, car présenté comme transitoire, dans l'attente d'un projet définitif.

La mise en sens unique (rue accessible par borne) et la suppression du stationnement pour implanter des arceaux vélo ouvrent sur un nouvel espace à vivre qui s'organise autour de salons urbains, d'une fontaine et d'une végétalisation participative

en pieds d'arbres et façades. Une convention de végétalisation passée avec les riverains induit une intervention très ponctuelle des services de la ville et la mise à disposition de branchements au réseau d'eau.

La rue Rateau est une percée des années 80, située à l'arrière de la pittoresque et célèbre rue des Teinturiers. Son aménagement s'appuie sur la recherche de modestie et d'un usage domestique. Le double sens est conservé pour permettre aux automobiles d'y circuler, tout en donnant une place aux piétons et cyclistes et en maintenant quelques places de stationnement. L'entretien des espaces plantés est géré par les riverains et les associations très pro-actives du quartier.



Photo : Rue de l'Avenir



Photo : ville d'Avignon

I Rues et promenades des écoles

Les aménagements des parvis et abords d'écoles s'inscrivent dans la continuité d'une politique de transformation des cours d'écoles et leur végétalisation. Cette renaturation des espaces urbains et la création de parvis viennent renforcer le rôle de centralité des écoles dans les quartiers. Par exemple, la rue des Ecoles porte bien son nom, puisqu'elle compte une école maternelle, une école élémentaire, un collège et aucune habitation.

Sa requalification, réalisée en même temps que la végétalisation de la cour de l'école Simone Veil, a induit la suppression de la circulation automobile et de 13 places de stationnement au profit d'une rue-jardin piétonnisée, faisant office de parvis d'écoles et assurant des fonctions scolaires intérieures et extérieures. Des échanges avec la directrice de l'école et les enfants en ont facilité l'appropriation et sa végétalisation.



Photo : Rue de l'Avenir



Paroles d'intervenant

« La végétalisation des cours d'écoles est réalisée en régie depuis 2020, soit trois écoles par an et aujourd'hui six écoles par an. L'objectif est de lutter contre les îlots de chaleur, mais aussi de réinterroger les usages de la cour avec les enfants et les enseignants (âge, sexe, activités) sur une année scolaire pour une mise en œuvre durant l'été et la plantation des végétaux à l'automne.

Il faut donc compter 18 mois. On cherche ensuite à dépasser les limites foncières pour créer des parvis accueillants. »

Dans les faubourgs, le parvis de l'école élémentaire Trillade a fait l'objet d'une requalification complète de ses abords, avec une mise en sens unique de la voirie attenante pour préparer le futur renforcement de la piste cyclable dans le cadre

du Réseau Express Vélo, et une suppression du stationnement. 6 arbres et 440 arbustes ont été plantés pour 300 m² de surfaces désimperméabilisées.



Paroles d'intervenant

« La carte scolaire pour l'école Trillade, c'est 400 mètres, soit 10 minutes à pied ou 5 minutes à vélo pour s'y rendre. Nous avons donc fait le choix de retirer partiellement le stationnement en 2020, puis complètement en 2022, car le dépose-minute c'est un peu "J'écrase tous les gamins, sauf les miens". Fin 2021, la mise en sens unique de la voie a divisé par deux le trafic automobile. Les poches de stationnement aux alentours et l'élargissement des trottoirs et les pistes cyclables rendent crédibles ces choix. On accompagne, on explique bien sûr... Il y a un flyer générique pour toutes les écoles et un flyer pour chacune à l'appui de la carte scolaire. »

À terme, cet axe s'intégrera dans le futur mail des écoles, une continuité modes actifs nord-sud, programmée en 2026, qui reliera un pôle commercial de proximité, une mairie annexe, un poste de police à la future école de l'écoquartier Joly Jean... en passant par la médiathèque Renaud-Barrault et un futur musée.

Les deux journées se sont clôturées par une intervention de l'Agence d'Urbanisme Rhône Avignon Vaucluse (AURAV) sur le thème « Adapter les villes au changement climatique, concilier apaisement et résilience ».



Photo : Rue de l'Avenir



10 | MESURES POUR DES VILLES APAISÉES ET DES QUARTIERS À VIVRE

Rue de l'Avenir, le Réseau vélo et marche et leurs partenaires la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports, France Nature Environnement et la Fédération des Usagers de la Bicyclette ont lancé une campagne nationale « Ville apaisée, quartiers à vivre ».

Son objectif est d'inciter et de soutenir les collectivités à maintenir et à améliorer la qualité de vie en ville et l'attractivité de ses quartiers, dans un contexte marqué par l'accélération du changement climatique et la raréfaction des ressources.

A cette fin, un Manifeste a été réalisé par les co-organisateurs de la campagne et les associations partenaires et fait l'objet d'une large diffusion pour recueillir des signatures de villes et d'associations.

Les maires de ces villes déjà engagé(e)s dans une politique de réduction du nombre de véhicules automobiles et de développement des alternatives principales (marche, vélo, transports collectifs) ont souhaité, par leur signature du Manifeste « Ville apaisée, quartiers à vivre », soutenir, en particulier, les 10 mesures proposées par les initiateurs de cette campagne.

Vous trouverez ci-après le QR Code du Manifeste et des 10 mesures :



10 mesures



**67 collectivités
18 associations nationales
100 associations locales
ont déjà signé le Manifeste !**

Rejoignez-les !



Collectivités



Associations



**Françoise Rossignol
& Chrystelle Beurrier,**
co-présidentes
du Réseau vélo et marche.
> reseau-velo-marche.org



Marie Prémartin et Philippe Zanolla,
co-président.e.s de Rue de l'Avenir
> ruedelavenir.com

Cette campagne a pour partenaires la
Fédération Nationale des Associations
d'Usagers des Transports, France
Nature Environnement, la Fédération
des Usagers de la Bicyclette



Elle bénéficie du
soutien de l'Ademe,
du ministère chargé
des Transports et de la
délégation à la sécurité
routière du ministère
de l'Intérieur

