

ANNE FAURE, RUE DE L'AVENIR

ARE NORMANDIE – 19/10/2017

REVITALISER NOS CENTRES BOURGS
LES RENDRE PLUS ATTRACTIFS :
les mode actifs, la solution ?

RUE DE
L'AVENIR

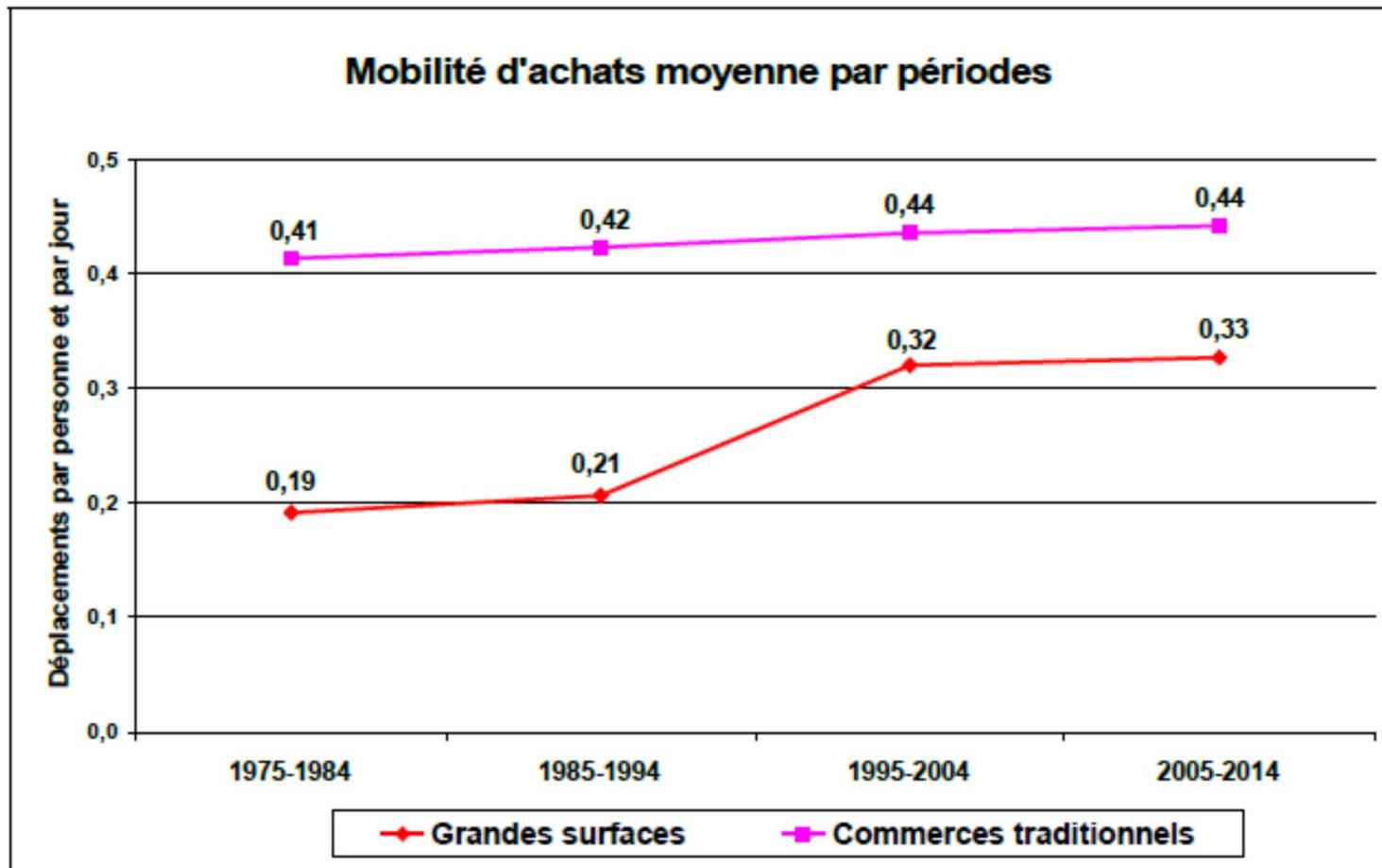
DES CONSTANTES
UNE SOCIÉTÉ EN ÉVOLUTION
PROJET URBAIN ET ESPACE PUBLIC
GERER LE STATIONNEMENT
SEJOURNER ET SE DÉPLACER
LES VILLES INNOVENT
ET ÉVALUENT



**REVITALISER LES CENTRES BOURGS, LES RENDRE PLUS ATTRACTIFS:
les modes actifs, la solution ?**

La mobilité liée aux achats

La mobilité d'achats en hausse depuis 30 ans



Commerce et modes actifs

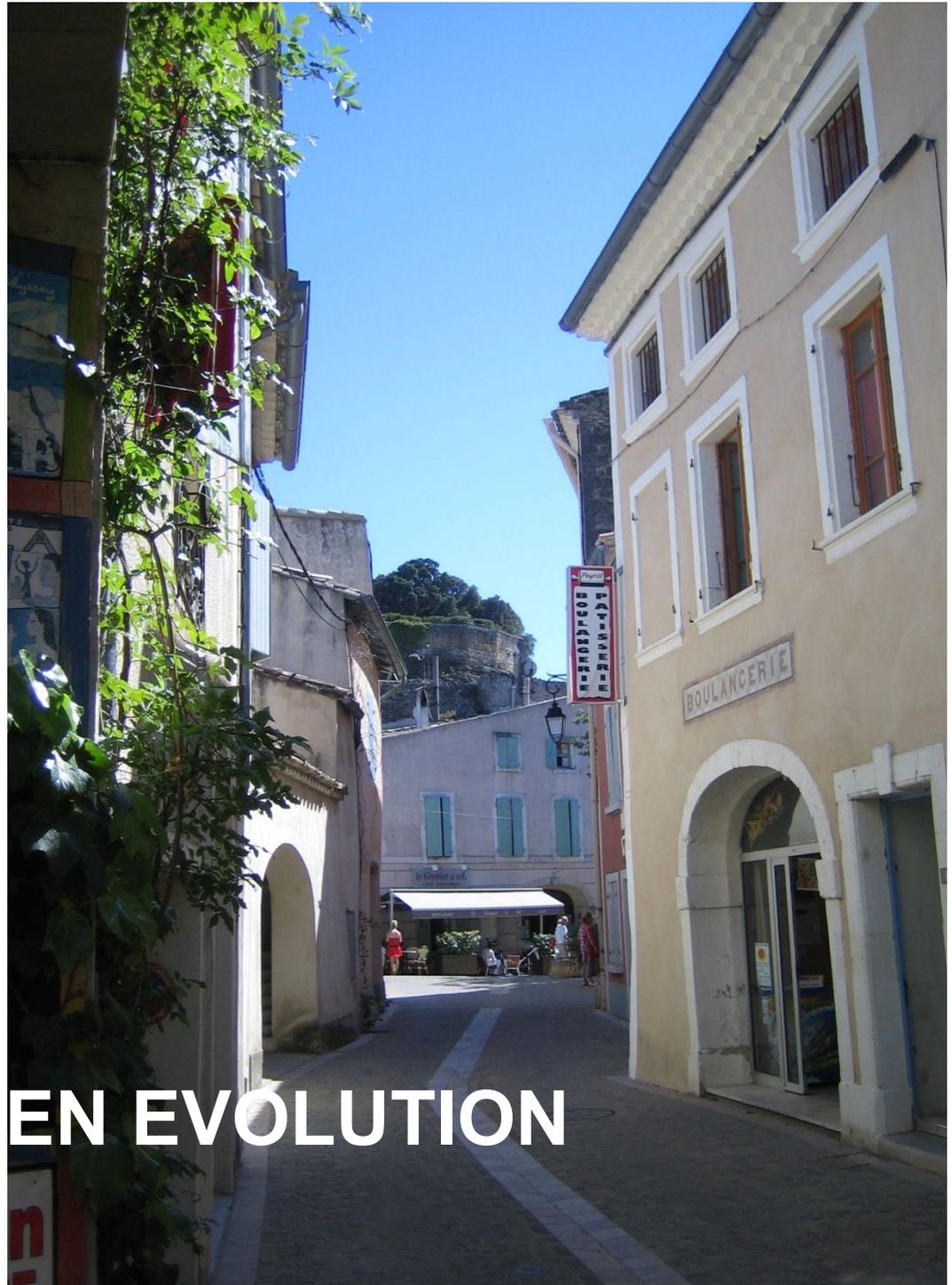
De nombreuses enquêtes dans des villes européennes (Münster, Bruxelles Capitale, Utrecht) et en France (F. Héran - Lille) ont montré que :

- Les piétons et les cyclistes achètent moins à chaque visite
- Mais ils achètent plus souvent que les automobilistes
- **Au total, les piétons et les cyclistes achètent plus**
- Leurs achats profitent au **commerce de proximité**

	Dépenses par client par visite	Ecart par rapport aux automobilistes	Nombre de visites par semaine par client	Dépenses par client par semaine	Ecart par rapport aux automobilistes
Marche à pied	18 E	0,56	3,4	64,60 E	2,24
Vélo	23 E	0,72	2,7	62,10 E	2,16
Transports en commun	23 E	0,72	2,0	46,00 E	1,60
Voiture	32 E	1	0,9	28,80 E	1

Dépenses dans le centre-ville d'Utrecht aux Pays-Bas - Source : IMK, Diemen, 1993.

UNE SOCIETE EN EVOLUTION



Des communes plus accueillantes

- **Les communes investissent dans la qualité** des espaces centraux des pôles urbains
- **Les opérations de centre bourgs et les « zones 30 »** apaisent la circulation
- **Une nouvelle offre commerciale:** des chaînes de moyennes surfaces qui ont un effet de « locomotive »
- **Une amélioration des transports collectifs** dans les espaces péri-urbains
- **Les habitants** relativisent les **économies** supposées possibles dans les grands centres commerciaux

Les modes de vie évoluent

- **Le coût de l'énergie** : les sondages montrent que les ménages limitent leurs déplacements
- **La sensibilité à l'environnement augmente**
- **L'allongement du temps de vie** :
avec l'âge on apprécie les services du bourg
- **La diminution de la taille des familles** et l'augmentation des familles monoparentales
- **L'aménagement des horaires de travail** :
plus de choix d'organisation et de temps libre
- **L'informatique et le télétravail** permettent des gains de temps de transports

PROJET URBAIN ET ESPACE PUBLIC



Commerce et projet urbain

- La création d'un espace à priorité piétonne est **un projet à part entière**
- **Il se décline en phases d'études** comme une démarche de projet urbain
- Il doit faire l'objet d'une **recherche de consensus** entre tous les acteurs
- **Il ne suffit pas de poser des panneaux à l'entrée de la zone**



Ouvrir le dialogue

- Recueillir l'avis des commerçants, des riverains et **de tous les acteurs**
- Mettre en place un **processus de concertation organisé**
- **Utiliser différents outils:** ateliers, ballades urbaines, enquêtes, observations de comportement...



Assurer le confort du piéton

- Qualité des sols, du mobilier urbain, de l'éclairage
- **Accompagnement végétal approprié**
- Prise en compte du handicap, personnes à mobilité réduite
- **Entretien des aménagements**



Assurer l'accueil des vélos

- Le stationnement vélo **doit être sécurisé** et situé au plus près des commerces
- Le vélo en **libre service** est généralement bien utilisé
- L'accès des vélos dans les **transports collectifs** est à organiser



Les mesures d'accompagnement

- La desserte par les **transports collectifs**
- Le confort des **points d'arrêt bus**
- La livraison des clients des magasins
- **La livraisons** des magasins
- Les navettes électriques ?





GERER LE STATIONNEMENT

« *No parking, no business* »

Ce slogan a été inventé dans les années 50 aux Etats Unis pour attirer la clientèle vers les centres commerciaux périphériques, équipements nouveaux qui se créaient

- **Il n'est adapté ni aux années 2000, ni au commerce de proximité, où l'achat « plaisir », l'achat non programmé, est une chance pour le commerce**
- Beaucoup d'habitants apprécient la vie de quartier, le détour par une terrasse de café et la rencontre de voisins au marché, ce qui est bon pour le commerce de proximité

L'espace public est limité, c'est un bien rare

Hiérarchiser les besoins

- **Organiser les temps autorisés**
 - permettre la rotation de la clientèle motorisée
 - arrêts minute : appréciés des commerçants mais à contrôler
- **Organiser la tarification**
 - en fonction de la distance du secteur de commerces
 - moins cher en ouvrage pour dégager l'espace au sol
- **Assurer la qualité des accès depuis les parkings**
 - créer des petites poches de quelques voitures
 - traiter les sols, l'éclairage, pour qu'elles soient utilisées

L'espace public est limité, c'est un bien rare

**SE DEPLACER
ET SEJOURNER** DANS L'ESPACE PUBLIC



La rue est aussi un lieu de vie

- La rue n'est pas seulement un espace de circulation
- **Penser à accueillir les vélos et la fréquentation piétonne avec des équipements dédiés**
- **Les bancs** ont disparu de l'espace public, ils **sont nécessaires**
- **Leur design** peut dissuader les utilisations indésirables



Penser aux personnes âgées

- Certains séniors ont besoin de s'arrêter tous les 100 m
- **S'ils ne peuvent s'asseoir, il ne sortent plus**
- Les bancs apportent plus de convivialité que de danger
- **Ils peuvent conforter la qualité de l'espace public**



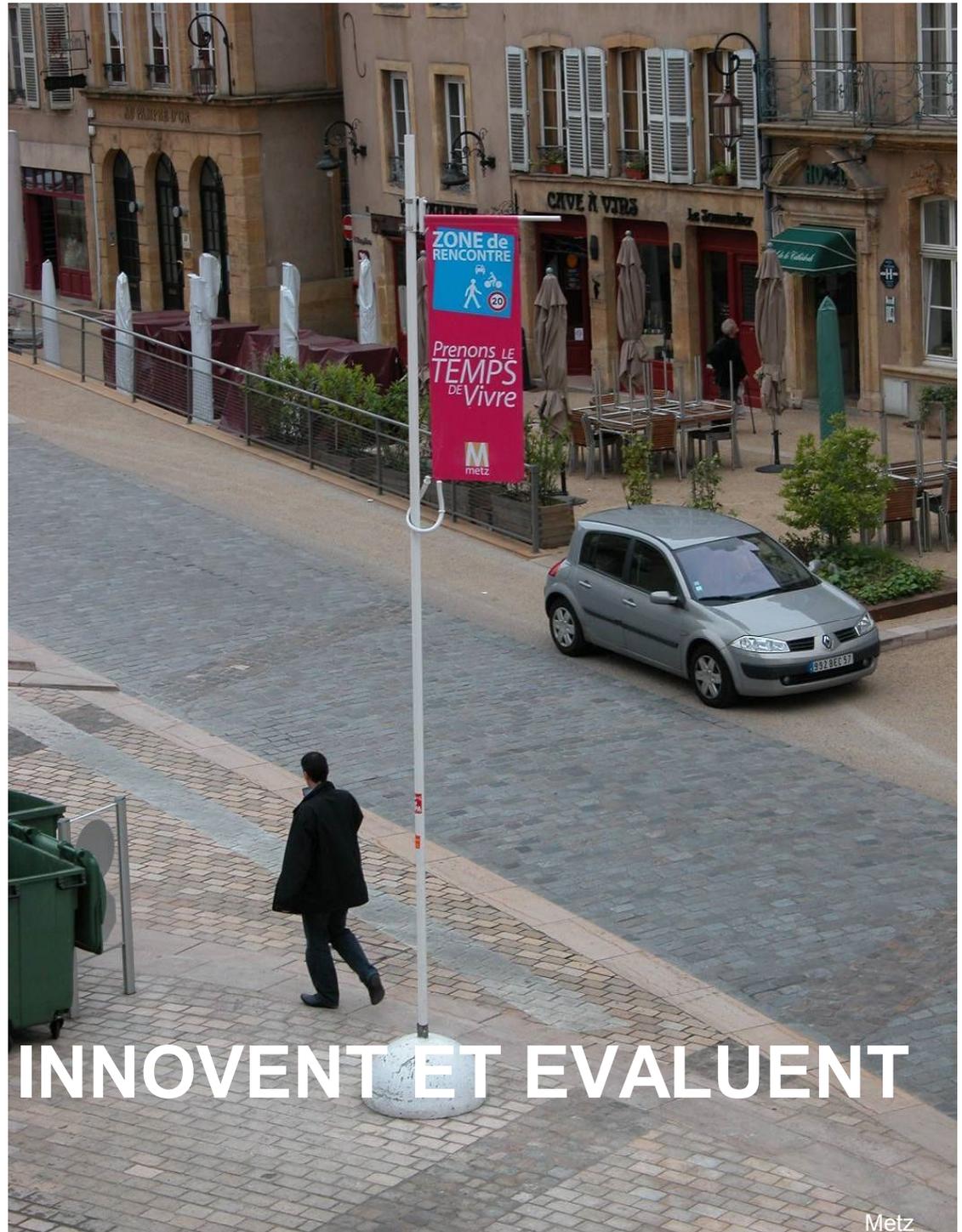
A Mexico-city



La ville la plus dangereuse du monde ?



Faire intervenir des artistes



LES VILLES INNOVENT ET EVALUENT

Le code de la rue

- Le « **code de la rue** », d'août 2008, apporte un nouvel outil aux collectivités
- **Les « zones de rencontre » :**
 - Vitesse limitée à 20km / h
 - Priorité au piéton
 - Cycles autorisés
- Elles permettent d'organiser du **stationnement de courte durée** à proximité immédiate des commerces, très apprécié des commerçants
- Pour que le site garde ses caractéristiques de zone apaisée, **le contrôle du stationnement doit être strict et sanctionné par des amendes**

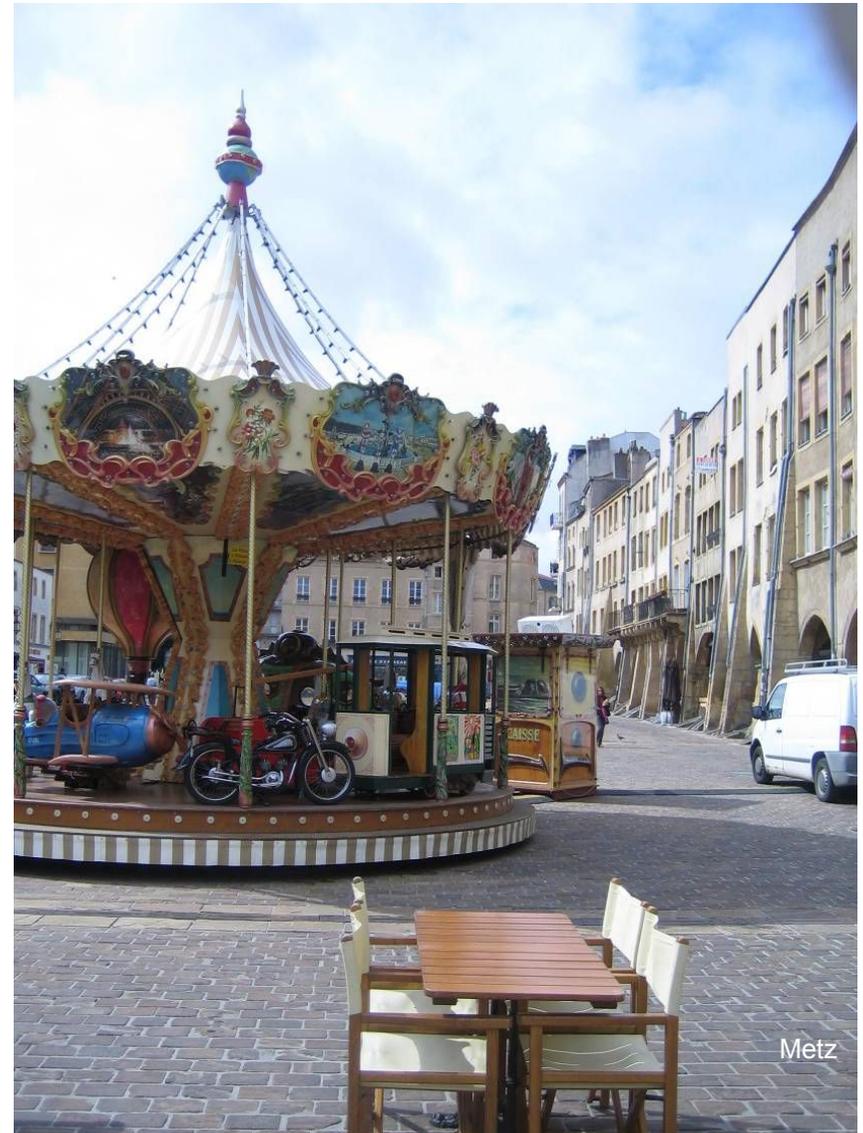
L'exemple de Metz

- La première ville qui a mis en place des **zones de rencontre**
- **5 places concernées** en centre ville entre aire piétonne et zone 30
- Les aménagements ont été peu modifiés
- La ville a mené des **évaluations régulières**



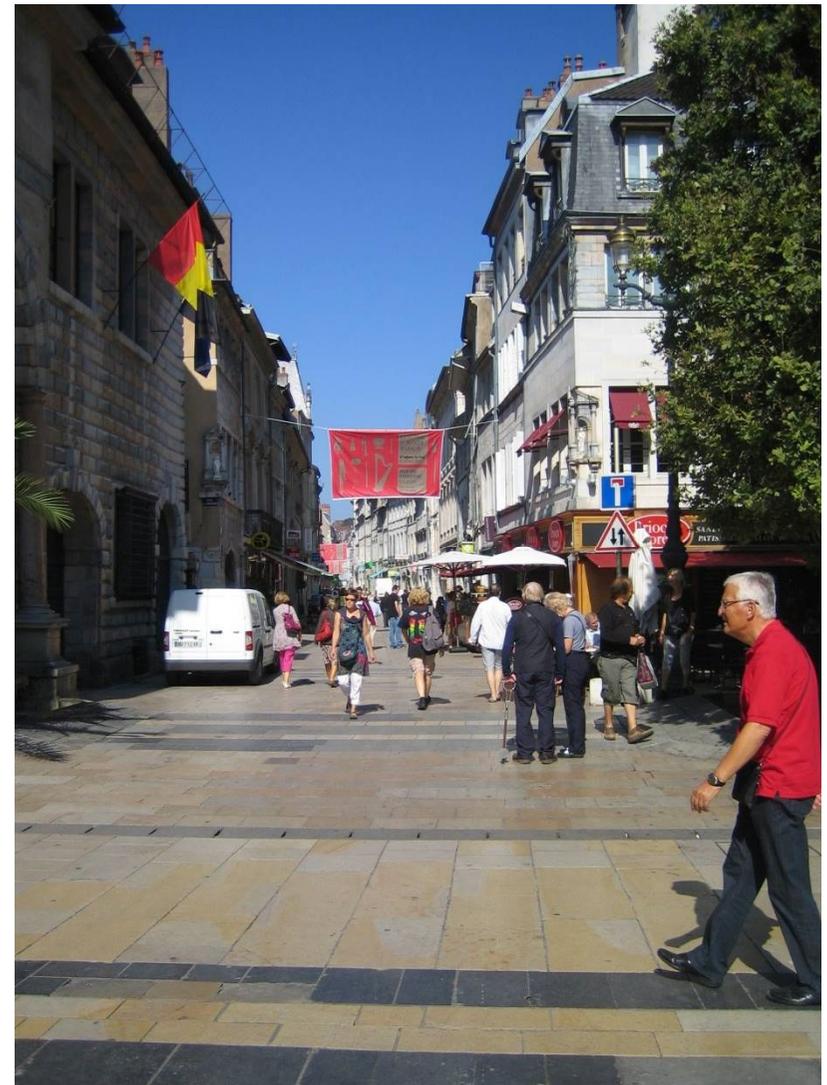
Metz, deux ans après

- **Les vitesses sont faibles** dans les zones de rencontre (12% à plus de 20 km /h)
- **Les cyclistes sont satisfaits, les piétons sont timides, les conducteurs hésitants**
- Il y a plus de **fréquentation piétonne** dans les places peu commerçantes
- **Les chiffres d'affaires des commerces ont augmenté**
- **Des problèmes de contrôle du stationnement**



A Besançon, la boucle du Doubs

- **Première étape :**
des zones 30 et des aires piétonnes à l'intérieur de la boucle du Doubs
- **Deuxième étape:**
une zone de rencontre sur l'ensemble du secteur, avec quelques rues en aires piétonnes
- **Arrivée du tramway**



A Besançon, les comportements

- Depuis la mise en zone de rencontre:
réduction du nombre de
panneaux de signalisation
- **Les conducteurs:**
adaptent leur style de conduite
en fonction de l'aménagement
notamment des traitements de
sol



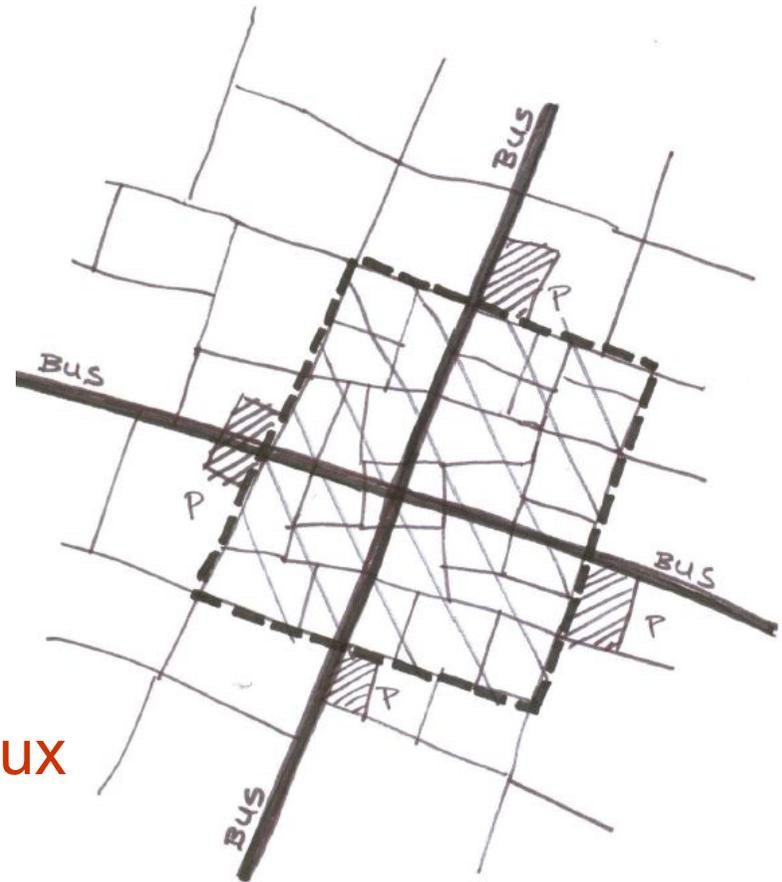
Les Zones à Trafic Limité (ZTL)

Le principe vient d'Italie

- accès automobile limité aux riverains
- forte présence TC
- parkings de dissuasion aux entrées de la zone

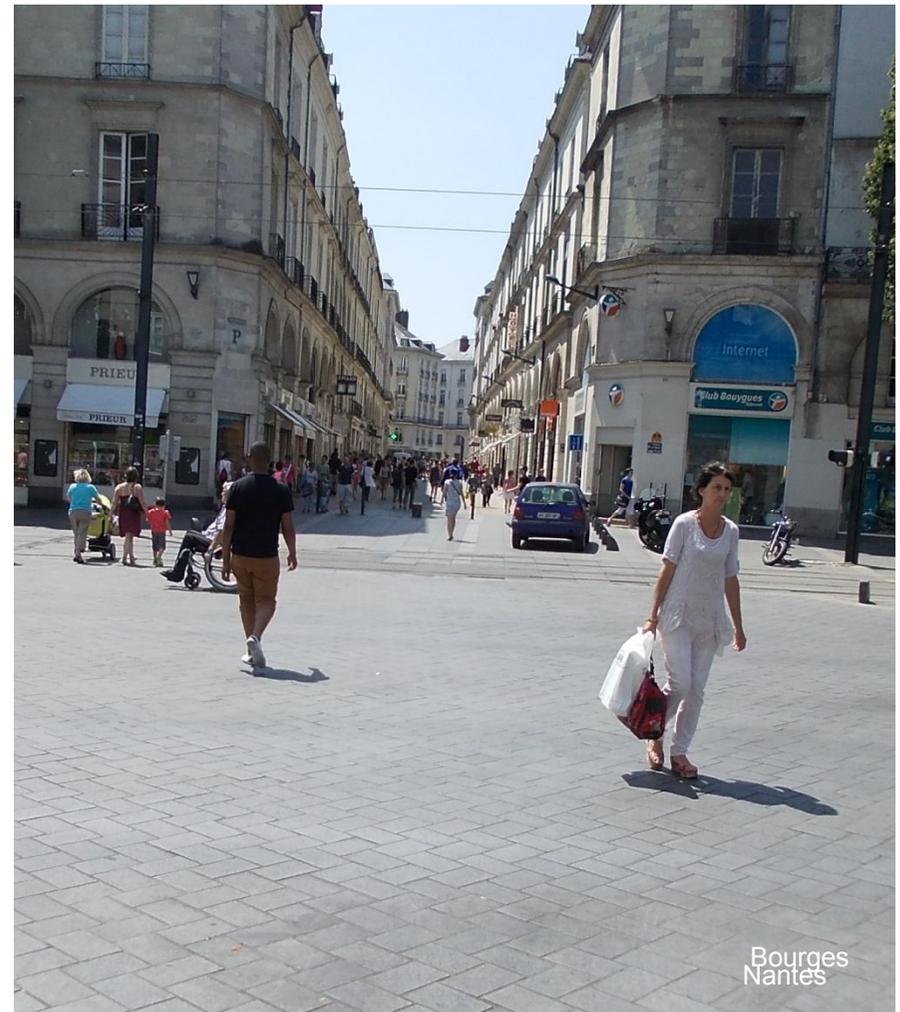
A Nantes, expérimentation Cours des 50 otages

- en charnière entre les deux secteurs de commerce principaux
- à proximité du pôle d'échanges principal, place du Commerce



La ZTL de Nantes

- **Avantages**
 - Un espace où les fonctions circulatoires sont maintenues mais réduites,
 - **Disparition du transit**
 - Une voie majeure du centre ville rendue aux piétons, aux vélos et aux TC
 - **Le passage de 1000 bus/jour assuré**
 - Un axe vélo nord-sud très emprunté
 - **Une baisse significative du trafic**



La ZTL de Nantes

- **Quelques inconvénients**
 - Le contrôle, les fraudes
 - Les 2 roues motorisés
 - **Les « non-ayant droit » situés aux limites**
 - L'accès au centre ville et aux parkings du centre mal perçu par les visiteurs
 - **Confusion entre trafic limité et vitesse limitée**
 - Le modèle n'est pas encore intégré à la réglementation française



En conclusion,
**VERS UN RENOUVEAU
DES CENTRES BOURGS?**

- Des modes de vie qui s'adaptent au contexte
- **La crise de l'énergie qui change la donne**
- Des outils réglementaires plus souples
- **Les citoyens retrouvent le plaisir de vivre dans les centres**



Merci de votre attention