

RUE DE
L'AVENIR



Environnement, santé et économie :
LA MARCHÉ FAIT VIVRE LA VILLE



30/11/2020 - Anne FAURE - Rue de l'Avenir

A l'origine, la structure de la ville est faite pour la marche

L'évolution des techniques et d'autres mécanismes ont pesé sur la forme de la ville et transformé les mobilités :

- En jouant sur les densités des centres urbains
- En favorisant l'étalement urbain
- En organisant l'accueil des modes motorisés



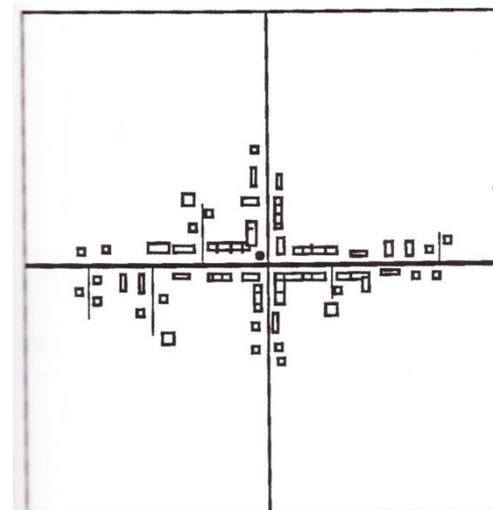
Du « tout voiture »
à la modération de la circulation
1945 - 2020

L'urbanisme « moderne » et l'hygiénisme

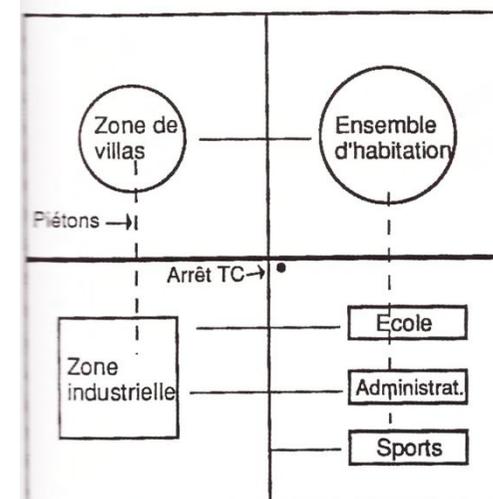
A partir du XIX siècle, l'urbanisme prend en compte les besoins d'air et de soleil et adopte de nouveaux modèles

- **Les formes de la ville:**
 - Mono fonctionnalisme
 - Dissociation des fonctions
 - Influence sur la mobilité
- **La stratégie spatiale**
 - Terrains ruraux disponibles
 - Logement de masse
 - Motorisation individuelle
- **Le «tout voiture »**
 - Le pavillonnaire
 - Les captifs > gilets jaunes
- **La destruction des villes**
 - Les autoroutes urbaines
 - Les nouveaux quartiers

La ville traditionnelle



La ville moderne



Les pays du nord innovent

- **La révolte commence aux Pays-Bas :**

- Objectif sécurité des enfants
- le Woonerf revendications depuis 1968 puis texte de loi en 1976
- La ville compacte plan directeur d'Amsterdam 1990
- Les « shared spaces », Hans Monderman, vers 2004



Delft - 1985

- **Au Danemark des politiques volontaristes**

- Objectif écologique
- La « ville en doigts de gants » dès 1947, basée sur le réseau de transports collectifs
- Politiques fiscales dissuasives de la motorisation individuelle





Une rue sûre, c'est celle qui raconte une riche histoire concernant son passé, son contexte et ce que les habitants attendent pour le futur

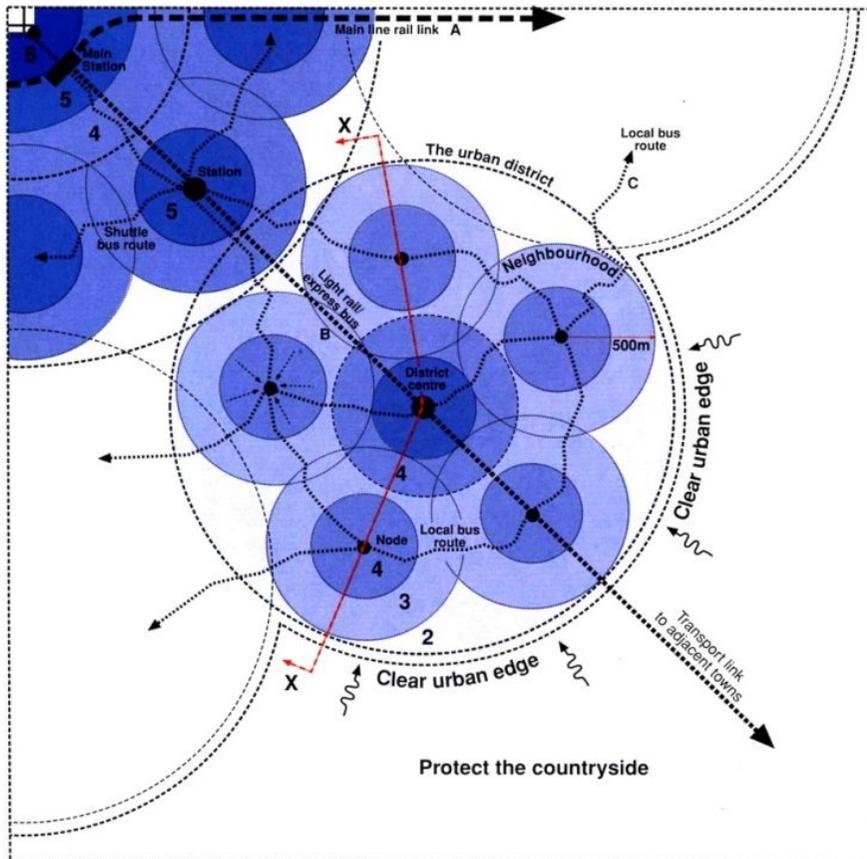
Hans MONDERMAN

Il est important de partir des problèmes posés, d'oublier les catalogues de solutions-types, afin de parvenir à LA solution valable pour le lieu à traiter. Le mieux est de faire simple et bon marché, tout en prévoyant des possibilités d'évolution futures

Joost VAHL



Les pays du nord innovent



• En Suisse

- Le « modèle bernois » : la ville à 30/50 qui devient progressivement la norme européenne
- Les zones de rencontre : Bienne 2010

• En Allemagne

- Le DIFU et le modèle de la ville polycentrique repris par R. Rodgers
- « Tempo 30 » (zones 30)



Extrait du rapport Rogers
«Towards an urban renaissance» Spon 1999

Hennef (DE) premier rétrécissement de chaussée
à des fins de modération de la circulation -1975



Les pays du sud ne sont pas en reste

- **En Italie**, les Zones à Trafic Limité à Ferrare d'abord puis dans toute l'Italie
- **La ville de Barcelone**, à l'occasion des Jeux Olympiques, développe une méthode de traitement de l'espace public qui privilégie la qualité paysagère à la gestion du trafic
- **Pontevedra**, en Galice, plus récemment, interdit la voiture sur une partie importante de son territoire



*Barcelone
Quartier de Gracia*



Turin ZTL

Les pays du sud ne sont pas en reste

En France, développement tardif de la modération de la circulation

- **Chambéry** lance le mouvement avec Francis Ampe maire, Michel Deronzier DST avec l'aide de Joost Vahl ingénieur néerlandais, dès 1975
- **L'état lance trois programmes** en faveur de la sécurité routière à partir de 1982, dont,
- **« Ville plus sûre, quartiers sans accidents »** 1984-88 : améliorer simultanément sécurité et vie urbaine
- **Le retour du vélo à partir des années 90**

*Chambéry-le-haut:
Voie autoroutière
transformée en
boulevard urbain
dès 1985*



La France à la remorque de ses voisins

- **Le pays du « tout-voiture »**
 - Poids économique de l'industrie automobile et des lobbies
 - Politique pompidolienne : adapter la ville à la voiture
 - Modèle de la ville pavillonnaire qui se déploie à partir de 1968 (Chalandon)
- **Les effets pervers de la décentralisation**
 - Dissociation des politiques de sécurité sur route et des déplacements en milieu urbain
 - Départ de la DSCR vers le ministère de l'intérieur
 - La sécurité des déplacements en ville est confiée aux collectivités
- **Le développement tardif de l'usage du vélo**
 - Rattrapage en cours depuis 2016
 - Évolution de la conception de la voirie, nouveaux statuts
 - Effet Covid qui accélère le mouvement, insertion des pistes cyclables





Marche et économie urbaine

Les apports de la marche: la santé

IMPACT N°1

La marche c'est bon pour la santé physique et mentale

C'est un médicament gratuit pour :

- la prévention de l'obésité, du diabète, des maladies cardiaques et de très nombreux autres problèmes...
- le moyen de rester en bonne santé et autonome longtemps

La marche est plus efficace *

- que le vélo qui évite des efforts puisque nous sommes assis
- que la natation car l'eau nous porte

La marche évite des coûts de santé publique importants

*Source ONAPS



Marche exploratoire avec des seniors

Les apports de la marche: le commerce

IMPACT N°2

Les piétons sont les meilleurs clients des commerces de proximité

Plusieurs études ont montré que

- **les automobilistes** font leurs courses une fois par semaine et sont ceux qui dépensent le moins
- **Les cyclistes** font leurs courses deux fois par semaine et dépensent une fois $\frac{1}{2}$ plus environ que les automobilistes
- **Les piétons** font leurs courses au moins trois fois par semaine et dépensent environ le double que les automobilistes

La marche est un support important pour l'économie locale



La Covid a fait redécouvrir la marche



Les apports de la marche: le commerce

No parking, no business ?

Pendant 40 ans, les fonctions urbaines principales ont été déplacées en dehors de la ville historique (logements, équipements publics et commerciaux...)

Les cœurs des villes se meurent.

Donner à la marche de meilleures conditions est un bon moyen de soutenir le commerce de proximité et de donner une nouvelle vie au centre de nos villes

A Rouen, une enquête* a montré:

- que les commerçants du centre ville réclamaient du stationnement
- Que les clients demandaient plus de qualité : entretien des trottoirs, végétation, bancs...

*Sonia LAVADINHO - Bfluid



Maintenir les commerces et les marchés

Les apports de la marche: la sécurité

IMPACT N°3

La présence de piétons dans l'espace public dissuade les **incivilités** et évite un certain nombre de délits

Pour les usagers vulnérables,

- **les femmes**
- **les séniors**
- **les enfants**
- **les personnes à mobilité réduite**

un espace animé, actif et éclairé est nécessaire pour se sentir bien, surtout la nuit.

C'est un cercle vertueux : plus il y a de piétons dans la rue, plus d'autres piétons ont envie d'y marcher



Les apports de la marche : le tourisme

IMPACT N°4 :

le tourisme patrimonial se fait à pied

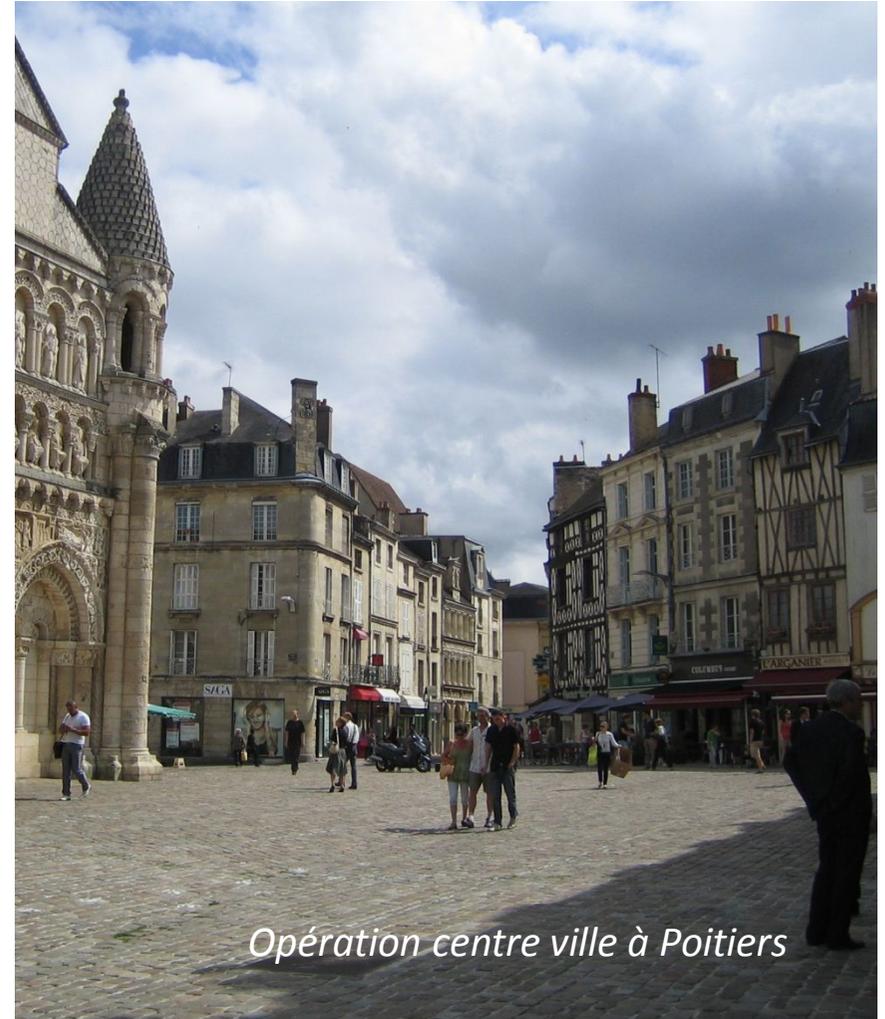
La marche est le meilleur moyen de découvrir une ville

Les touristes sont les clients des hôtels et des restaurants

Le tourisme est un problème pour certaines villes comme Venise ou Barcelone

C'est une chance pour les villes moyennes dont le commerce se porte mal et les restaurants sont vides

Les équipements touristiques et la qualité de l'aménagement profitent aussi aux habitants



Opération centre ville à Poitiers



Les apports de la marche : le tourisme

L'exemple de Chédigny

Le village de Chédigny est situé le long de la route des châteaux de la Loire, mais **il n'a pas de monument à visiter.**

Elus et habitants ont décidé de réaliser un investissement léger dans l'aménagement de l'espace public et de **produire un gros effort collectif pour planter des rosiers le long des façades.**

Peu de temps après, le village est devenu une destination touristique

- **Les randonneurs affluent**
- **Les bus touristiques s'arrêtent**
- **Les tours operators arrêtent les touristes dans le restaurant du village**

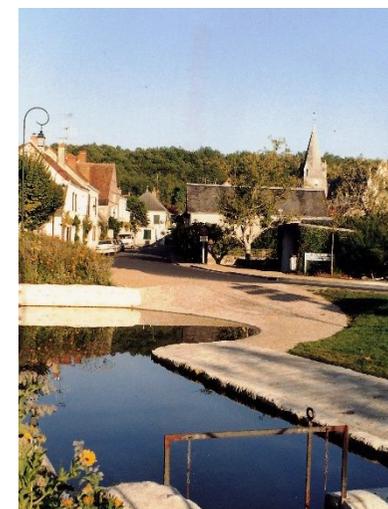


L'exemple de Chédigny

Avant



Après



Les apports de la marche : les services

IMPACT N°5 : les services à la marche

Le mobilier urbain, les toilettes, les fontaines, les bancs, l'entretien des trottoirs, le retraitement des trottoirs... font vivre l'industrie mais aussi des artisans locaux

Les guides et les cartes sont utiles aux marcheurs et peuvent être une source de revenus.

Les Systèmes d'Information Géographique pourraient être sollicités pour fournir des **applications smartphone** à bonne échelle: distances, temps de marche, informations sur les sites et les monuments...



La rue, lieu d'apprentissage pour les enfants

Pour les enfants, un environnement plus sain, riche en information en rencontres et des possibilités de s'épanouir physiquement.

La rue

- **est le troisième lieu de socialisation** des enfants avec la famille et l'école.
- leur permet de mieux **appréhender l'espace**
- **la marche en ville** aide les enfants à apprendre l'orientation

Les pédibus sont une très bonne façon de préparer les enfants à leur concentration cérébrale après l'exercice du matin qui a réveillé leur cerveau



Photographie : Marlène MICHEL

D'autres apports difficiles à évaluer...

Vie de quartier, interactions sociales facilitées pour les piétons.

Sentiment de bien-être, meilleur sommeil, moins de stress...

Stimulation intellectuelle : beaucoup de philosophes ont besoin de la marche, Nietzsche, Rousseau...

Pour les séniors, une activité physique qui prolonge leur santé et leur autonomie pourvu que l'environnement s'y prête (présence de bancs ou d'assises)

Et bien d'autres bienfaits...





Place aux piétons !

Le retour de la marche

Augmentation progressive depuis plusieurs années :

23,5 % des déplacements (37,8% à Paris, 25 % dans les villes de + de 20 000 hab.)

La crise sanitaire fait redécouvrir :

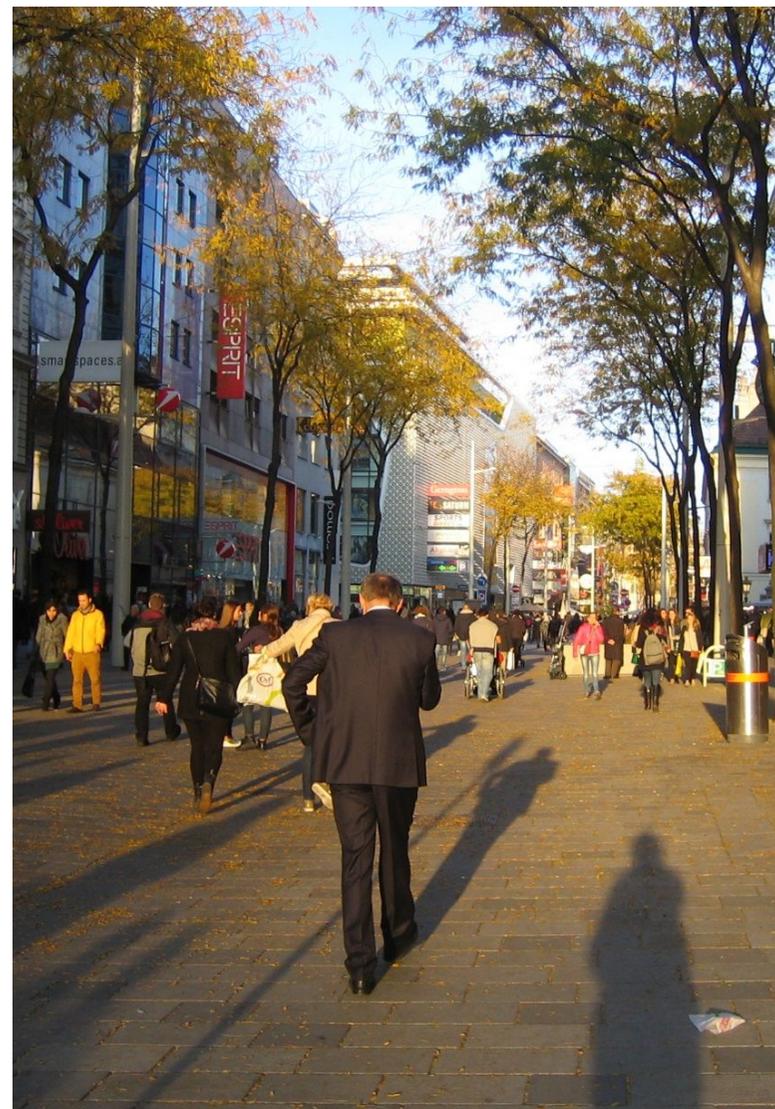
- le plaisir de la marche
- son efficacité en milieu dense
- son apport en matière de santé.

Le vélo ne prend pas en compte

- la société vieillissante
- les usagers vulnérables, les PMR
- les enfants qui ne trouvent pas leur place dans la ville...

Evolution importante de l'opinion

Nombreux articles de presse



Place aux piétons : un manifeste

Les associations cyclistes sont nombreuses et puissantes; elles ont obtenu récemment un Plan Vélo assorti de financements.

Les associations de piétons sont peu nombreuses et n'ont pas de visibilité. Par facilité les pouvoirs publics considèrent que « la marche, ça va de soi »

Les mesures prises pour gérer le confinement et pour évaluer ses effets s'adressent au vélo et négligent la marche

Trois associations (Rue de l'Avenir, 60Millions de piétons et la Fédération Française de Randonnée) se regroupent pour former le collectif **Place aux piétons**



COMMUNIQUÉ
DE PRESSE / JUIN 2020

Le contexte climatique, technologique, sociologique, conduit à reconsidérer nos pratiques, à réinterroger nos valeurs et à repenser nos habitudes pour arbitrer en faveur de modes de déplacements décarbonés dont la marche est le premier (**plus de 60 % des déplacements sont faits à pied dans la plupart des villes**). Et pourtant le piéton est le grand oublié des politiques publiques de mobilités, malgré quelques progrès.

Pour favoriser la mise en place d'une politique globale et cohérente de développement de la marche en milieu urbain ou rural, les trois organisations signataires (60 Millions de Piétons, Rue de l'Avenir, FF Randonnée Paris) **ont décidé de mettre en commun leurs forces et leurs compétences au sein du collectif « Place aux piétons »**.

Ce collectif appelle à un changement radical dans la conduite de l'action publique pour promouvoir les déplacements à pied et à améliorer, sans délai, la place des piétons. Nos concitoyens ont besoin de rues (trottoirs et chaussées) et de places adaptées à la marche : non seulement pour circuler mais aussi pour séjourner dans l'espace public. Promouvoir les déplacements à pied, prendre soin des piétons c'est répondre aux souhaits des citoyens. La marche est le ciment du bien vivre en ville.

Sur la base du manifeste qu'il a adopté, le collectif « Place aux piétons » apportera son appui et son expertise à tous les acteurs publics et privés qui veulent inscrire ces priorités dans leurs actions. Il a vocation à rassembler tous ceux qui veulent prendre la parole et agir pour renouveler la conception et la gestion de l'espace public, accueillir les usagers vulnérables et faire du piéton la bonne échelle d'un urbanisme durable et responsable.

Gérard FOUCAULT (06 86 79 33 23)
Président de 60 Millions de Piétons

Anne FAURE (06 64 35 09 72)
Présidente de Rue de l'Avenir

Daniel RAMEY (06 34 07 75 46)
Président du comité parisien
de la Fédération Française de Randonnée



Dans ce document ► le manifeste « Place aux piétons »

Pour joindre
(et rejoindre)
le collectif
Place aux piétons :

► placeauxpietons@yahoo.com

► contact@60millionsdepiedons.fr
► infosrda@ruedelevainir.com
► paris@ffrandonnee.fr

Communiqué de presse / 01

Place aux piétons : un programme

Les principales demandes organisées
selon les échelles territoriales

La déclinaison de ces demandes en
fonction d'un calendrier

Les principales demandes:

- un responsable national et des responsables territoriaux
- une enquête nationale sur le modèle du « baromètre » de la FUB (en cours)
- un Plan marche
- Un prix « Place aux piétons »
- une meilleure connaissance de la marche : enquêtes, recherches et statistiques



LE PROGRAMME DU COLLECTIF

Tout déplacement commence et finit par une marche. La marche est la première des mobilités. Sa part modale est supérieure à 60% dans la plupart des villes. Pourtant le piéton est le grand oublié des politiques publiques de mobilités même si quelques progrès ont été réalisés.

La meilleure prise en compte de l'usage du vélo, que nous observons, doit désormais sans délais, être complétée par la reconnaissance de la place prééminente des piétons et de la marche pour contribuer à l'apaisement de nos villes et villages.

C'est la raison pour laquelle les associations signataires ont décidé de se regrouper sous la forme d'un collectif, sous le nom de « Place aux Piétons », afin de favoriser par une dynamique commune de rassemblement une meilleure prise en compte du piéton dans l'espace public et la promotion de la marche.

Le collectif Place aux Piétons a rassemblé dans un programme ses demandes et ses propositions. On trouvera plus loin :

- **Les principales demandes organisées selon les échelles territoriales**
- **La déclinaison de ces demandes en fonction d'un calendrier**



Le collectif « PLACE AUX PIÉTONS »



Le baromètre des villes marchables

Donnez votre avis, votre ville est-elle accueillante pour les piétons ?

Sur le modèle du baromètre des villes cyclables de la FUB (130 000 réponses) qui apporte son aide.

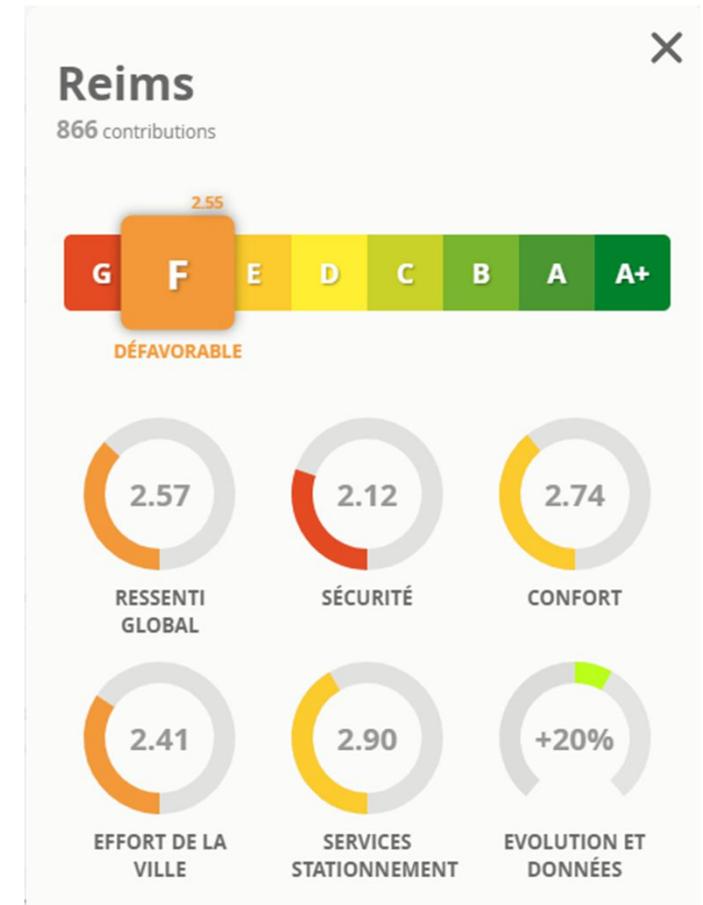
40 questions:

- Mes usages de la marche
- Ressenti général sur mon quotidien marche
- Sécurité des déplacements à pied
- Agrément des déplacements à pied
- Importance accordée par la municipalité à la marche et aux déplacements à pied
- Aménagements et services spécifiques pour les marcheurs
- Mieux connaître le répondant

Calendrier

Un questionnaire en ligne *décembre à février 2021*

Un palmarès *mai 2021*



*Exploitation du baromètre de la FUB :
Une source d'information importante
sur la pratique des modes actifs
au niveau local et national*



MERCI

RUE DE
L'AVENIR

30/11/2020 – Anne FAURE – Rue de l'Avenir