

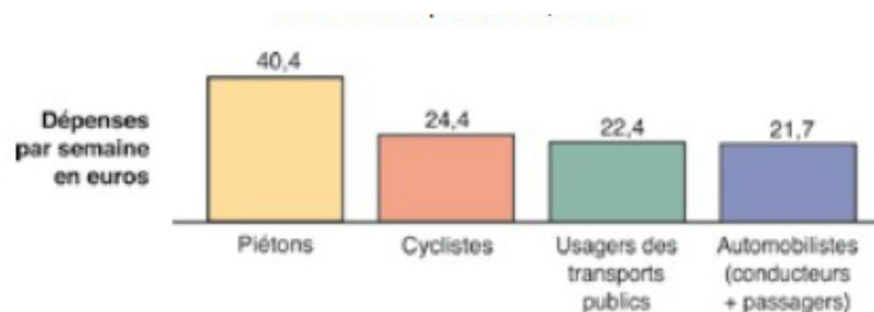


Mobilité active et marchabilité :

Quels enjeux économiques ?

Une enquête ancienne, vérifiée récemment

- L'enquête ADEME / FUBICY - 2003



Nombre de visites par semaine et temps moyen par semaine³³

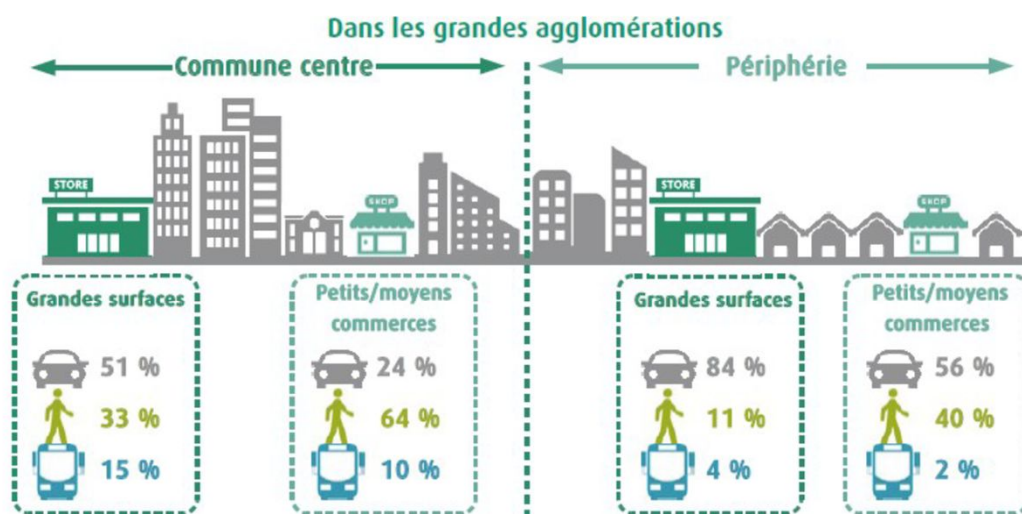
	Temps moyen par visite	Nombre de visites par semaine	Temps moyen par semaine
Piétons	8 min 30	2,04	17 min 20
Cyclistes	10 min	1,25	12 min 30
Usagers des transports publics	17 min	1,24	21 min 10
Automobilistes	17 min 30	0,72	12 min 40

- Corroborée par des résultats d'autres enquêtes internationales récentes (The pedestrian pound – Livingstreets - 2020)

Les piétons aiment le commerce de proximité

Exploitation des enquêtes déplacement :

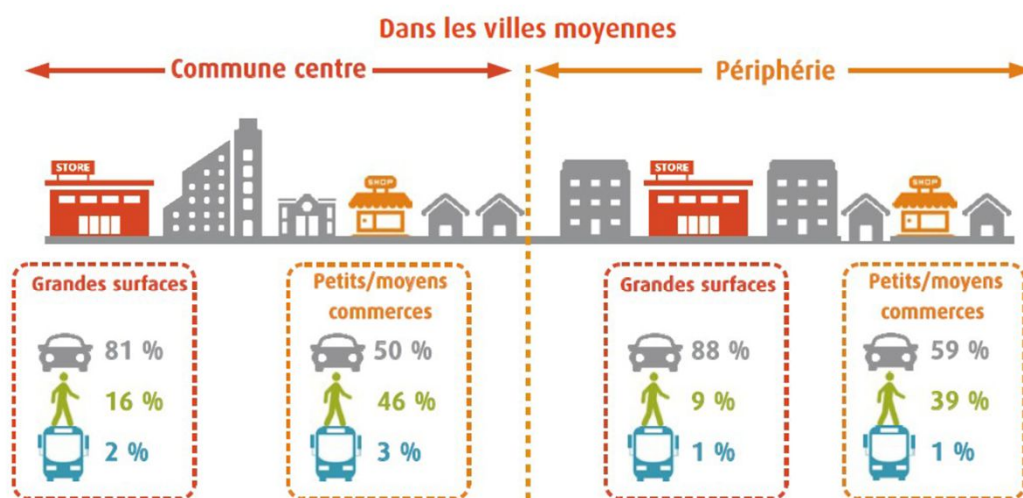
étude Cerema 2019 – données 2017



Commune centre : commune de + 100 000 habitants, siège de l'EPCI
Périphérie : communes périphériques qui appartiennent à l'EPCI

* y compris vélo

Source : Base unifiée des enquêtes ménages-déplacements, 2017



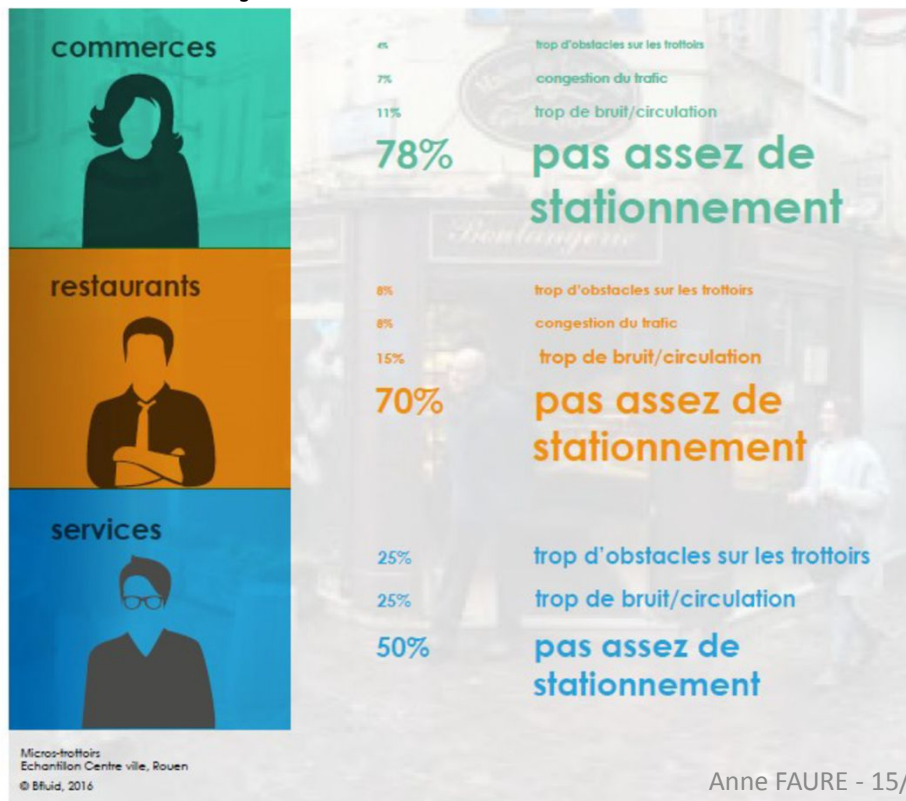
Commune centre : commune entre 10 000 et 100 000 habitants, siège de l'EPCI
Périphérie : communes périphériques qui appartiennent à l'EPCI

* y compris vélo

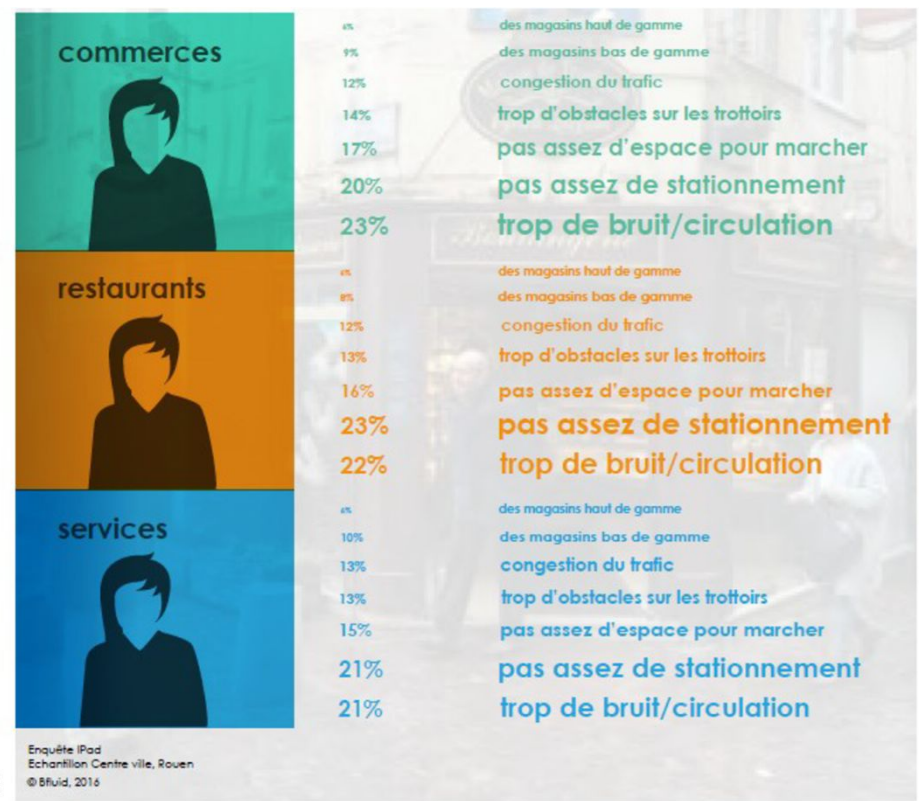
Le cas de Rouen

Un avis différent sur les freins à la fréquentation (étude B'fluid – 2016) :

Les commerçants



Les clients



Les retombées économiques de la marche

- Des retombées indirectes insuffisamment étudiées et prises en compte :
 - Commerces de proximité
 - Restauration
 - Tourisme patrimonial et hôtellerie...
- L'impact des services à la marche sur l'emploi
 - Les travaux de voirie
 - Le mobilier urbain, la signalétique
 - Les applications sur les mobiles...
- Des économies de coûts sociaux :
 - Santé
 - Sécurité urbaine...

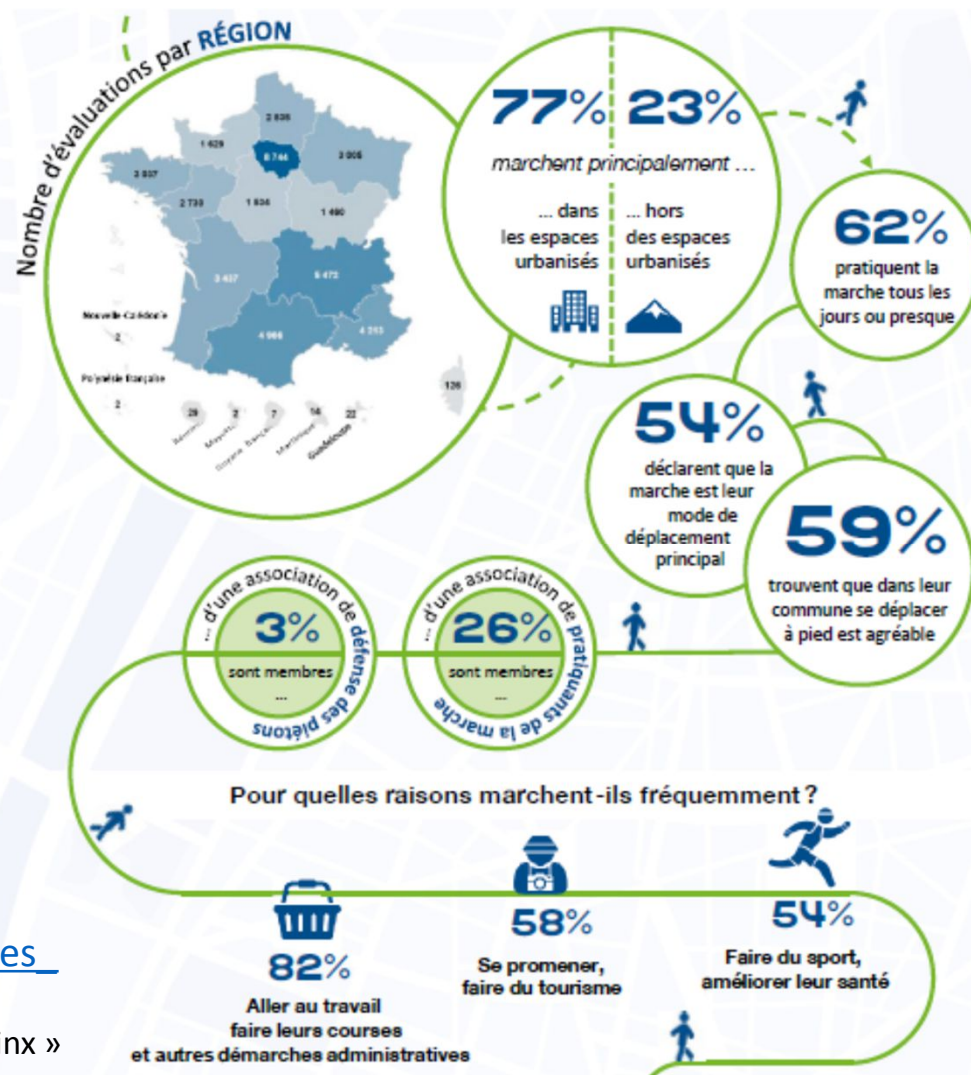


Le baromètre des villes marchables

- Questionnaire ouvert du 15/12/2020 au 15/3/2021
 - Volontariat : pas d'échantillon représentatif mais nombre important de réponses
 - 68 510 réponses dont 43 200 exploitables
- Les répondants marchent surtout
 - en ville
 - pour aller travailler,
 - faire leurs courses
 - des démarches administratives

https://ffrp-a.sphinxonline.net/placeauxpietons/baro_villes_pietonnes/analyses/report.htm

Infographie « Le Sphinx »



Le baromètre : TOP 5

Des piétons globalement satisfaits mais critiques

Réponses obtenues après sélection par chacun de 3 priorités parmi 15 réponses possibles

- 1 - Aménager des **trottoirs plus larges, bien entretenus, sécurisés** et sans obstacles, (41 %)
- 2 - **Réserver les trottoirs** aux déplacements à pied (30 %)
- 3 - Verbaliser davantage **le stationnement** des véhicules motorisés sur les passages piétons et les trottoirs (28 %)
- 4 - **Modérer la vitesse** des véhicules automobiles en ville pour la sécurité des piétons (27 %)
- 5 - Constituer un **réseau complet de cheminements** piétons dans la ville, traiter les points noirs et les coupures urbaines (25 %)



Une demande de piétonisation des zones de commerce

Demande récurrente dans les questions ouvertes du Baromètre des Villes marchables.

Quelques exemples à Lyon :

- « le transit automobile et le stationnement mériteraient d'être supprimés : cela n'apporte rien au quartier. les clients des commerces et les enfants des écoles sont quasiment tous des piétons. »
- Ce qui est problématique : « certaines rues commerçantes avec de nombreux piétons mais qui ne sont pas piétonnes... »
- « les rues commerçantes du centre ville, qui ont des trottoirs minuscules... De manière générale, la presque île où les flux de piétons sont conséquents et les trottoirs beaucoup trop petits. »
- « la rue commerçante des Frères Lumière est beaucoup trop circulée »
- « trottoirs étroits en centre-ville commerçant... : souhait de rendre le centre ville piéton »



Le problème du trottoir

Problème récurrent dans les questions ouvertes du Baromètre des Villes marchables

- Le trottoir n'a pas de définition juridique
- Il est cité dans un article de loi de 2008 qui limite ses usages aux piétons aux personnes à mobilité réduite et aux enfants de moins de 8 ans à vélo
- Les associations de cyclistes acceptent généralement que le trottoir soit réservé aux piétons
- Il y a encore des pistes cyclables implantées sur les trottoirs ce que piétons et cyclistes dénoncent
- Les infractions sont nombreuses
- Les tensions entre piétons et cyclistes sont vives
- L'arrivée des trottinettes relance le débat



La modération de la vitesse

La limitation à 30 km/h en ville devient un standard

- La pression associative pour la limitation de la vitesse auto dans les zones résidentielles a commencé dans les années 70 aux Pays-Bas
- La déclaration de Stockholm sur le modèle 30/50 km/h (quartiers/axes principaux) a été validée par les Nations Unies en 2020
- L'objectif principal : la sécurité des déplacements mais apaisement général qui favorise la marche
- Beaucoup d'autres effets
 - sur la santé et la sédentarité
 - sur l'environnement (bruit et certaines pollutions)
 - sur la vie urbaine et le commerce de proximité...

En Espagne : obligation d'appliquer le modèle 30/50 dans toutes les villes depuis mai 2021

A Graz depuis 1992 sans aucune remise en cause >

Anne FAURE - 15/10/2021



Les continuités piétonnes

Si les itinéraires des piétons sont interrompus ponctuellement par une zone d'inconfort, ils renoncent à marcher

- Constituer un réseau complet
- Traiter les points dangereux
- Réduire les effets de coupure
- Ne pas se limiter aux centres des villes qui sont des vitrines pour les visiteurs
- Traiter les périphéries, relations avec les communes limitrophes

Le piéton n'est pas un véhicule : il utilise tout l'espace public

- Circuler et séjourner : qualité paysagère
- Services à la marche : les bancs, les toilettes, les fontaines...
- Une signalétique adaptée...



Les outils : péage urbain et ZTL

Accès auto limité dans les secteurs de commerce

Plusieurs outils mis en œuvre dans les grandes villes européennes

- Le péage urbain à Londres, critiqué pour son effet ségrégatif
- Les ZTL (Zones à Trafic Limité de l'Italie), accès limité sauf riverains, livraisons règlementées et urgences; modèle pour la France à Nantes, Grenoble, Paris
- A Turin l'accès auto au centre interdit le matin permet de dissuader les pendulaires, mais autorisé l'après midi pour la fréquentation des commerces



Anne FAURE - 15/10/2021

Les outils :

le modèle barcelonais

Les « super-îlots » pour éviter le transit et développer la vie de quartier

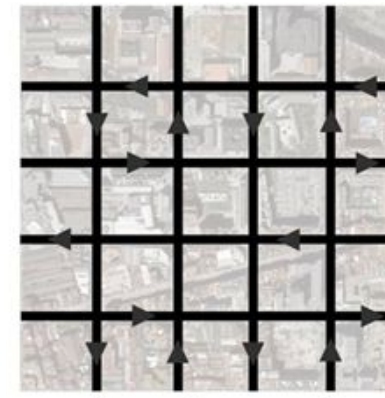
- Autos et vélos sur certains axes
- 20km/h puis 10 km/h à l'intérieur
- Mis en place sur plusieurs quartiers
- Très favorable aux commerces et à la vie de quartier

Modèle adopté ailleurs:

- Vitoria (Pays Basque espagnol)
- Villes d'Amérique du sud...

Jerarquía viaria en el modelo de Supermanzana

SITUACIÓN ACTUAL

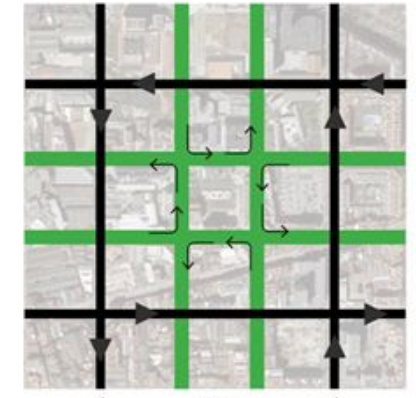


Red básica: 50 km/h



ÚNICO DERECHO: DESPLAZAMIENTO.
MÁXIMA ASPIRACIÓN: PEATÓN

SUPERMANZANA



Red local: 10 km/h



EJERCICIO DE TODOS LOS DERECHOS QUE LA
CIUDAD OFECE. MÁXIMA ASPIRACIÓN: CIUDADANO

LOS VEHÍCULOS
DE PASO NO LA
ATRAVIESAN



Anne FAURE - 15/10/2021

Le partage de la rue :

rééquilibrer l'usage de l'espace public

La crise climatique mais aussi le vieillissement de la population invitent à réinventer la ville

- Réduire circulation et stationnement au profit de la marche et du vélo
- La crise sanitaire a accéléré la reconquête de files de stationnement
- Les extensions de terrasses mesurées sont assez bien acceptées
- Beaucoup de non respect des règles et des chartes créent de l'animosité
- Les « parklets » californiens arrivent en France



Photo Ville de Paris
Rue de la Bourse (2^e)

Anne FAURE - 15/10/2021

L'aménagement du territoire:

Le déclin des centres des villes petites et moyennes

- Prise en compte assez tardive du problème
 - O. Razemon - 2016
 - Rapport Marcon 2017
 - Plan « Action Cœur de Ville » CDC 2018
- Les vacances de commerces ne sont qu'un symptôme
 - Le problème est plus global : depuis les années 50 la forme de la ville se dilate et se dilue
 - Les emplois et les commerces partent en périphérie
 - L'habitat en centre-ville se dépeuple



Qualité urbaine = achat plaisir

Donner envie de marcher pour soutenir le commerce de proximité,

- grâce à la qualité de l'aménagement
- à l'utilisation des statuts de voirie (aire piétonne, zone de rencontre, zone 30)
- à la présence de végétal pour lutter contre le réchauffement...

« La ville fait le piéton mais le piéton fait la ville » (Jérémy Gaubert, architecte et philosophe)

MERCI DE VOTRE ECOUTE

Plus d'info :

www.ruedelavenir.com

www.rue-avenir.ch

