

BANQUE des  
**TERRITOIRES**



# Impact des modes actifs sur le développement économique des centre-bourgs



16 avril 2021

# Le programme Action Cœur de ville

Redonner attractivité et dynamisme aux centres-villes

**Objectif:** soutien à l'activité économique et sociale des centres-villes, qui s'inscrit dans une perspective de développement durable. Un des enjeux du programme est l'amélioration de l'accessibilité à la mobilité et les connexions.

Nos principaux axes d'investissements et d'accompagnements dans la mobilité visent à :

- Améliorer l'attractivité du centre-ville (espace public rénové, bus moins bruyants et moins polluants)
- Réduire la place de la voiture individuelle pour un centre-ville apaisé :
  - Renforcer le réseau de transport en commun (y compris par des navettes autonomes)
  - Faciliter la multimodalité et le recours aux transports en commun (information passagers, services innovants de mobilité)
  - Faciliter le stationnement près de l'hyper-centre (nouvelles capacités, stationnement intelligent)
- Optimiser les livraisons en centre-ville

# Accompagner les villes moyennes dans la mobilité

Offre de la Banque des Territoires dans le cadre du programme « Action Cœur de Ville »

Objectif	Ingénierie amont	Investis- sment	Prêt	Services smart mairie	Services B2B / B2C
Réaménager / rénover rapidement, puis entretenir la <b>voirie</b> et l' <b>espace public ouvert</b>	●	●	●		
Renforcer l'offre de TC avec du <b>matériel roulant moins polluant / moins bruyant</b>	●	●	●	●	
Optimiser les livraisons en centre-ville avec un <b>CDU</b>	●	●			●
Renforcer l' <b>information aux usagers</b> des TC et la <b>multimodalité (Mobility as a Service)</b>	●	●		●	
Déployer de façon agile, encadrée et à coût raisonnable des <b>services innovants de mobilité</b>	●	●			●
Déployer des <b>navettes autonomes</b>	●	●	●	●	
Créer des <b>capacités de parking</b> supplémentaires	●	●	●		
Optimiser l'utilisation des <b>places de stationnement</b> existantes				●	●

# Illustration : accompagnement de la ville de Basse-Terre

Etude sur le stationnement et la circulation du centre-ville (extrait de l'étude Explain-Sareco)

La méthodologie d'analyse :

- Les périmètres de réflexion
- Une analyse macroscopique
- Une analyse mésoscopique
- Le fonctionnement du centre-ville
- Les pistes d'actions

# Illustration : accompagnement de la ville de Basse-Terre

Les périmètres de réflexion

## Echelle macroscopique

*Flux de transit*  
*Flux d'échange*  
*Déviation*

## Echelle mésoscopique

*Carrefours majeurs de distribution*  
*Grands parkings d'entrée de ville*

## Echelle hypercentre

*Sens de circulation*  
*Boucle de circulation*  
*Stationnement sur voirie*  
*Lien avec les commerces*  
*Liaisons piétonnes*

## Echelle place de la Liberté

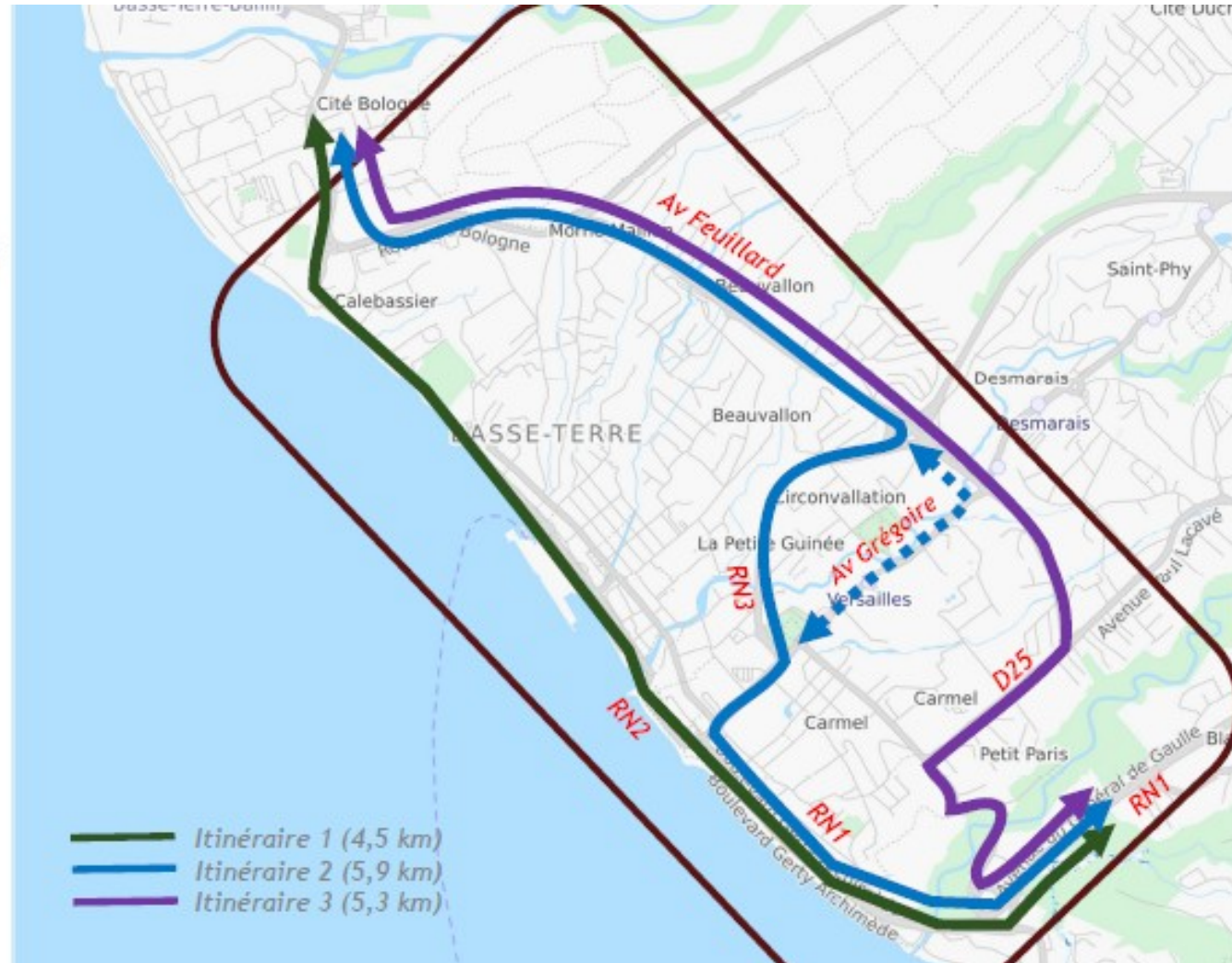
*Espace public central, emblématique*  
*Plusieurs temporalités*  
*Lien avec le littoral*  
*Qualité urbaine du centre ville*



# Illustration : accompagnement de la ville de Basse-Terre

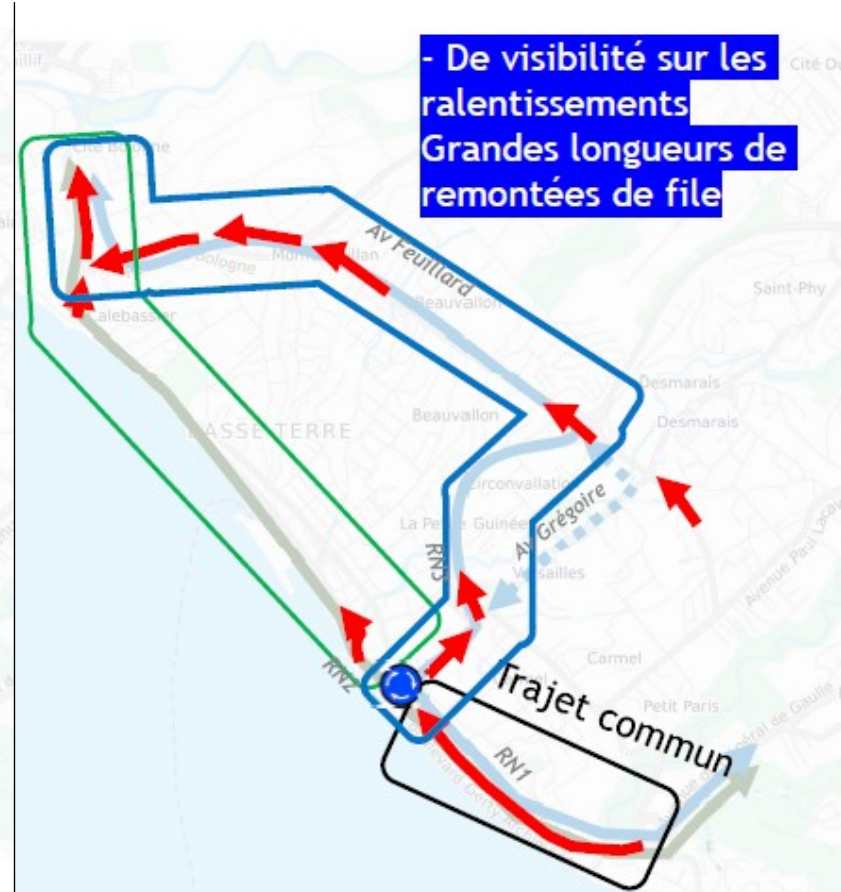
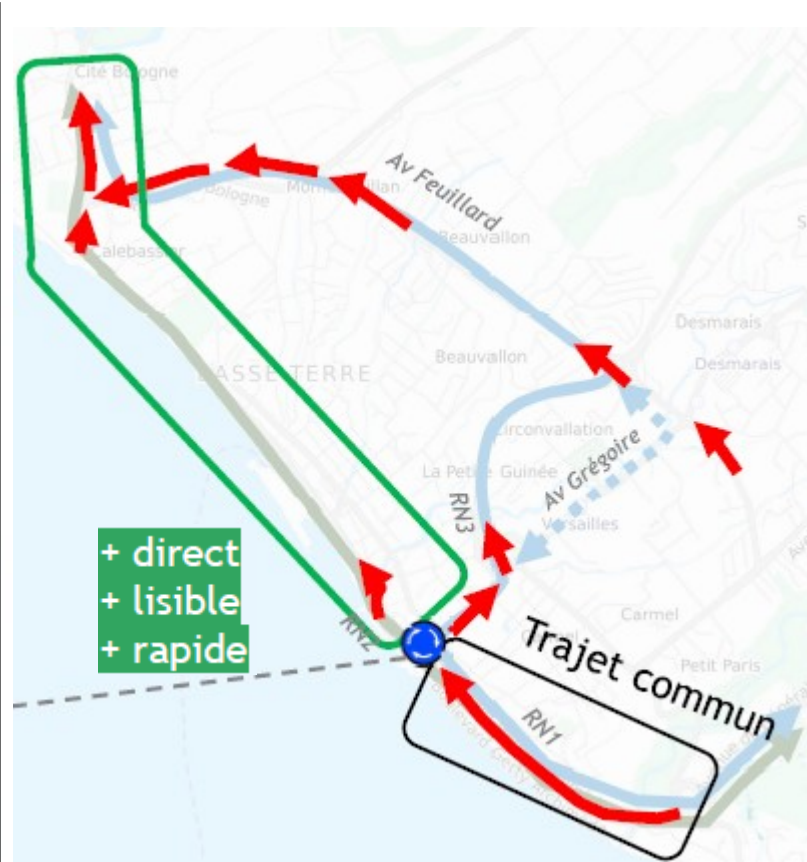
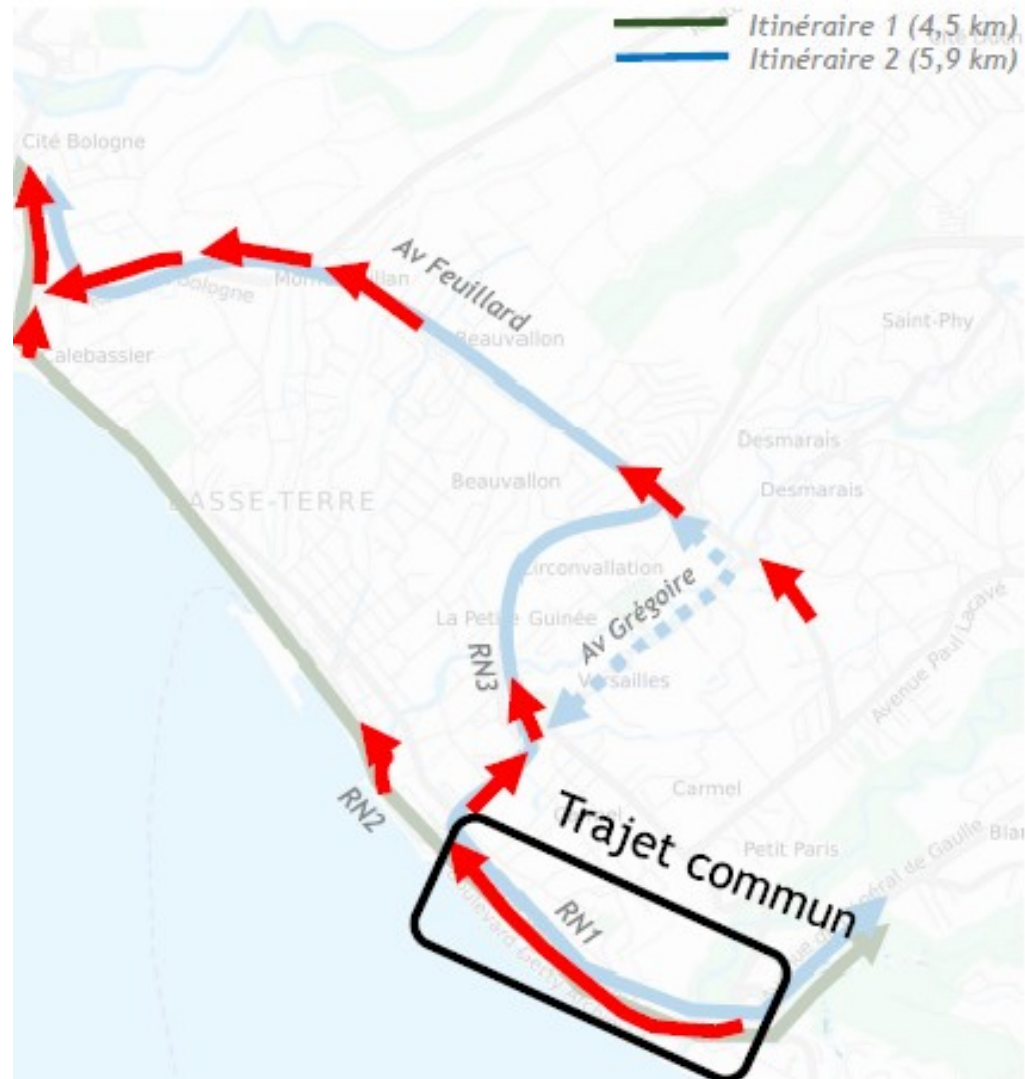
## Analyse macroscopique

- Ces deux faisceaux de passage peuvent se décliner en trois itinéraires :
- Itinéraire 1 (4,5 km) - Front de Mer : RN1-RN2
- Itinéraire 2 (5,9 km) - Déviation partielle : RD1-RN3-Av Feuillard. 5,3 km
- Itinéraire 3 (5,3 km) - Déviation totale : RD25-Av Feuillard
- Note : pour l'itinéraire 2 il existe une alternative de passage à la RN3 par l'avenue Abbé Grégoire.



# Illustration : accompagnement de la ville de Basse-Terre

## Analyse macroscopique



# Illustration : accompagnement de la ville de Basse-Terre

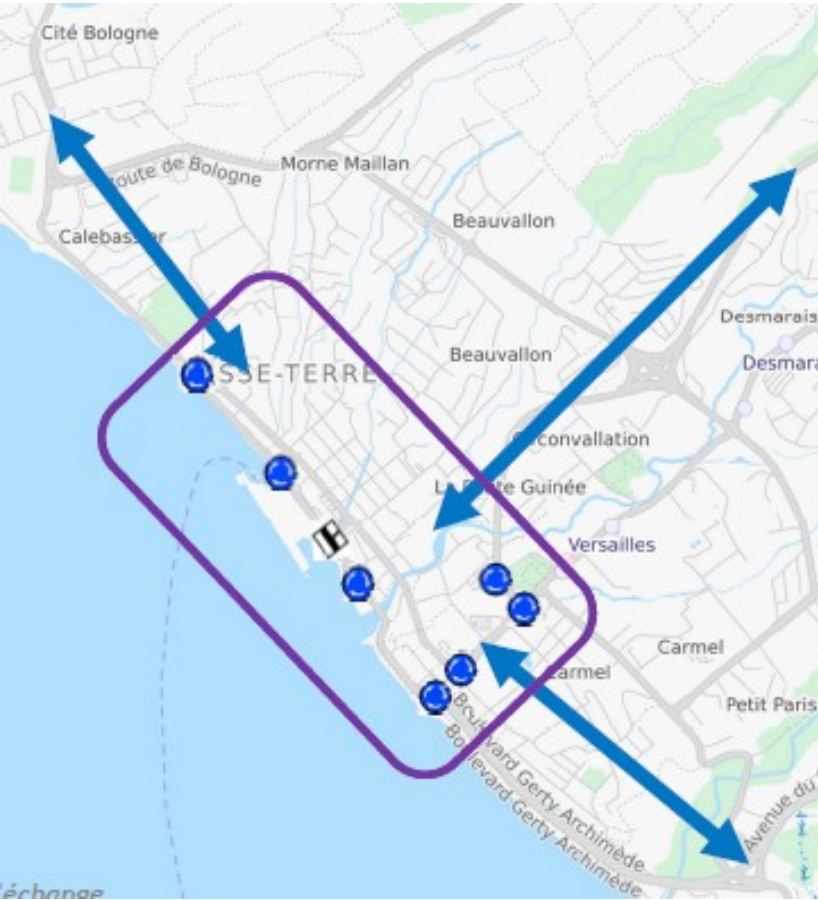
- Un périmètre d'analyse macroscopique visant à étudier les flux de transit à Basse-Terre.
- Une topographie volcanique de l'île qui concentre la majorité des flux (notamment les flux de transit) sur les villes en bord de mer.
- Un fonctionnement de l'île de Basse-Terre en grand giratoire, dont Basse-Terre est un des points de passage les plus difficiles en termes de circulation.
- Deux grands faisceaux de transit (front de mer ou déviation) qui peuvent s'utiliser via 3 itinéraires principaux.
- L'itinéraire n°3 (déviation totale) sous-utilisé du fait d'infrastructures non-adaptées pour franchir la ravine 'Le galion rivière'.
- L'itinéraire n°2 (déviation partielle), disposant des infrastructures les plus lourdes mais supportant différents points de ralentissement récurrents générés par des dysfonctionnements d'intersections.
- L'itinéraire n°1 (front de mer), le plus utilisé alors qu'il implique de traverser l'espace urbain de Basse-Terre et donc impacte la qualité de circulation urbaine et la qualité de vie urbaine.
- Des analyses terrain qui ont permis d'identifier des pistes de résolution des dysfonctionnements des intersections de la déviation de Basse-Terre



# Illustration : accompagnement de la ville de Basse-Terre

Analyse mésocopique

L'organisation des pénétrantes d'entrée et de sortie de la commune, couplée au système de voirie en sens unique de l'hypercentre, va engendrer des boucles de circulation pour les flux d'échange.



## Illustration : accompagnement de la ville de Basse-Terre

Analyse mésocopique : exemple d'une boucle de circulation

- La boucle de circulation N3 > Place St-François > rue de la République est un itinéraire plébiscité, notamment par les habitants de St-Paul.
- L'utilisateur est en recherche d'une place pour accéder aux commerces de l'axe République-Nolivos.
- Le stationnement étant saturé dans ce secteur, certains usagers ne parviennent pas à se stationner ou décident de se stationner sur des emplacements non adaptés (double-file,...)



# Illustration : accompagnement de la ville de Basse-Terre

## Analyse mésocopique : synthèse

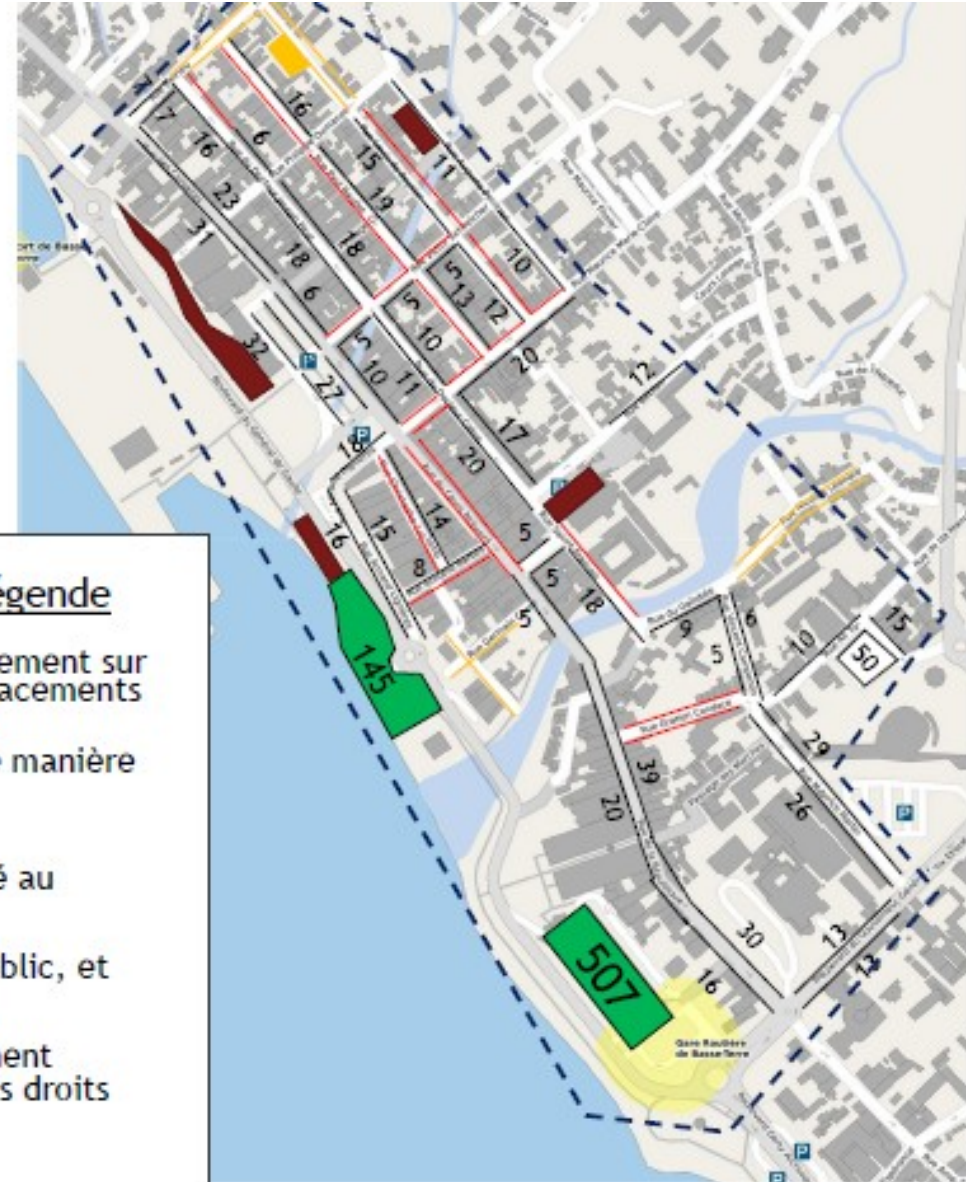
- Un périmètre d'analyse mésoscopique visant à étudier les flux d'échange avec Basse-Terre.
- Des flux d'échange effectués par des salariés (flux domicile-travail), des chalands (flux domicile commerces) et des touristes. Ils peuvent aussi être liés aux personnes se rendant dans les nombreuses administrations de Basse-Terre.
- Une analyse des pénétrantes principales en entrée et sortie de Basse-Terre depuis et vers l'extérieur.
- Un fonctionnement qui permet d'effectuer des boucles de circulation dans le centre-ville, avec de nombreux usagers en recherche d'une place de stationnement. Le stationnement étant régulièrement saturé, les usagers parcourent des distances plus ou moins longues en voiture avant de trouver une place (ou se stationnement de manière non réglementaire).
- Cette situation explique la surcharge voiture des voiries du centre-ville. Cela engendre des nuisances pour les piétons, pour l'attractivité des commerces et du centre-ville.
- La place de la Liberté est un espace particulier puisque le fonctionnement en parking avec de nombreuses places de stationnement incite les usagers à tenter de s'y aventurer même en période de pointe. Ne trouvant pas de place pour se stationner, certains usagers profitent des voiries larges de la place pour se garer en double voire en tripe file.



# Illustration : accompagnement de la ville de Basse-Terre

Analyse du centre-ville : le stationnement, une offre de 1 500 places en hyper-centre

- De l'ordre de 780 emplacements sur voirie dans le périmètre ci-contre
- Un parking silo de 507 places
- Un parking en enclos de 145 places
- Quelques poches d'usage réservé



Légende	
15	Linéaire de stationnement sur voirie, et nb d'emplacements
	Linéaire aménagé de manière informelle
	Linéaire non autorisé au stationnement
	Parking ouvert au public, et nb de places
	Poche de stationnement réservée à des ayants droits

# Illustration : accompagnement de la ville de Basse-Terre

## Analyse du centre-ville : synthèse

- **Le stationnement sur voirie est très fortement saturé**, en particulier le matin
  - ✓ L'occupation nocturne est faible, attestant de la faible part de résidents
  - ✓ Le remplissage augmente très rapidement le matin, attestant d'un **usage important des places par des employés**
  - ✓ En période d'ouverture des commerces, les emplacements sont occupés, sans rotation, et ne peuvent accueillir des visiteurs / clients
- **Le parking silo est très fortement sous-utilisé**
- **Les possibilités de stationnement pour les visiteurs occasionnels sont limitées**
  - ✓ Peu de possibilités sur la voirie qui est saturée d'employés
  - ✓ Le parking en enclos constitue une option intéressante
  - ✓ En pratique **beaucoup de « débrouille »**: **stationnement interdit, double file, dépose par un proche qui attend dans le véhicule ou tourne**

# Illustration : accompagnement de la ville de Basse-Terre

## Analyse de la place de la Liberté

### La place de la liberté présente des fonctions multiples :

- Espace de stationnement et de dépose-reprise central majeur, elle propose également un mail piéton qualitatif avec bancs et arbres valorisant l'hôtel de ville.
- La place permet également de connecter le parvis du port et les rues commerçantes et son fonctionnement en double giratoire offre un espace de retournement voiture.
- Malgré sa bonne qualité, le parvis sous l'autopont est encore sous-exploité. Parmi les causes :
  - ✓ pas assez d'espaces protégés du soleil,
  - ✓ nuisances sonores liée à la circulation routière sur le pont
  - ✓ espace coupé des commerces par les stationnement et le fonctionnement grand giratoire de la Place Liberté

### Une analyse détaillée des différents profils en travers de la Place révèle :

- Une place de la liberté dans laquelle la voiture est reine : circulation, stationnement (licite ou non, parfois en double ou en triple file)
- Des espaces piétons peu qualitatifs le long de la place, notamment côté ville desservant l'attractivité des commerces alentours.
- Une potentielle connexion piétonne qualitative vers la rue piétonne et ses commerces non exploitée.

# Illustration : accompagnement de la ville de Basse-Terre

Conclusion (les scénarios sont en construction et ne peuvent être dévoilés à ce stade)

**Les pistes d'action sont les suivantes :**

**Piste 1: Rééquilibrer le transit**

**Piste 2 : Rétablir du stationnement payant sur voirie**

**Piste 3 : Créer une offre de parking d'entrée du Cœur de Ville**

**Piste 4 : Faciliter les cheminements piétons entre parkings et rues commerçantes**

**Piste 5 : Inciter par le tarif au stationnement en parking**

**Piste 6 : Limiter les boucles de circulation dans le centre-ville**