



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



SÉMINAIRE

**VILLE DURABLE : LA VOIRIE POUR TOUS AU SERVICE DE LA
REDYNAMISATION DES CENTRE-BOURGS**

**LES MODES ACTIFS AU SERVICE D'UN NOUVEAU DYNAMISME
DES VILLES**

16/04/2021

Victor LESAULNIER – chargé d'études modes actifs et mobilité durable
Sébastien TREJBAL – chef de projet aménagement et transport durable



UNE VOIRIE POUR TOUS

Rues et espaces publics À VIVRE

DE LA ROUTE À LA RUE

La rue accueille de multiples usages, et de ce fait, des attentes et des comportements différents. Les usagers séjournent, attendent, se détendent, discutent, flânent... Et lorsqu'ils s'y déplacent, ils sont tantôt cyclistes, tantôt piétons, automobilistes, usagers des transports en commun ou encore conducteurs de deux-roues motorisés ou de poids lourds...

L'enjeu des politiques publiques d'aménagement consiste alors à pacifier et à faire coexister ces déplacements et ces autres usages dans les zones de circulation apaisée.



Passer de la route à la rue et faire des espaces publics des espaces à vivre !

INSTAURER UN CERCLE VERTUEUX

Garantir la
mobilité à
tous

Améliorer
l'accessibilité
pour tous

Réduire la
consommation
foncière

Renforcer le
cadre de vie

Renforcer et
initier
la vie locale



APAISER LES VITESSES POUR DE NOMBREUX ATOUTS

Moins de vitesse pour plus de sécurité :

- réduire les accidents et/ou leur gravité
- sécuriser les déplacements

Moins de vitesse pour une cohabitation renforcée :

- favoriser la marche et améliorer la circulation des vélos
- s'appuyer sur les TC
- apaiser la circulation des modes motorisés

Un cadre apaisé pour plus de bien-être en ville :

- accroître l'hospitalité de l'espace public valorisée
- améliorer le confort des espaces publics

Un cadre apaisé pour une vie locale renforcé

- Une répartition des espaces à optimiser
- Une réponse par les zones de circulation apaisée



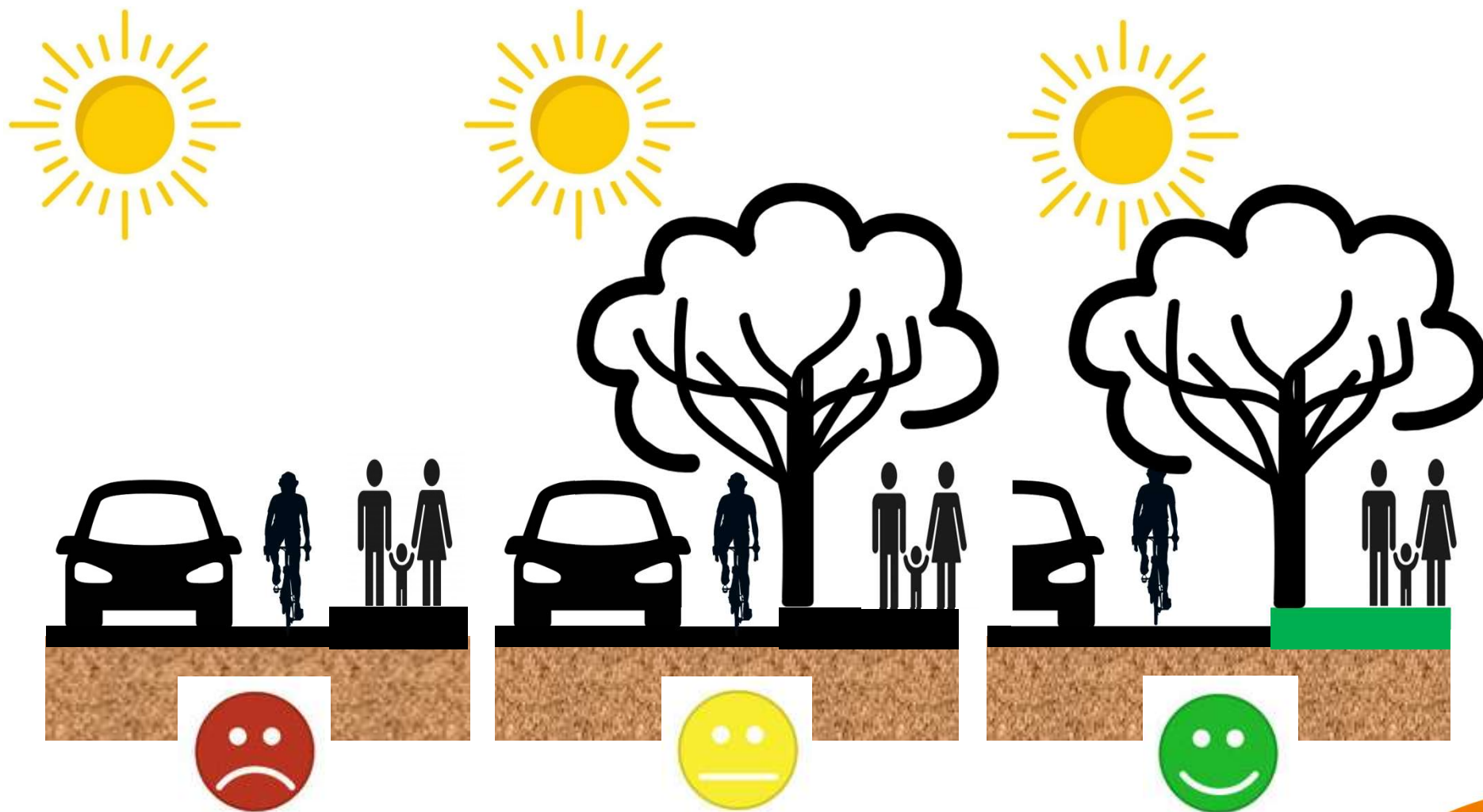
QUELQUES EXEMPLES À SUIVRE ET À AMÉLIORER



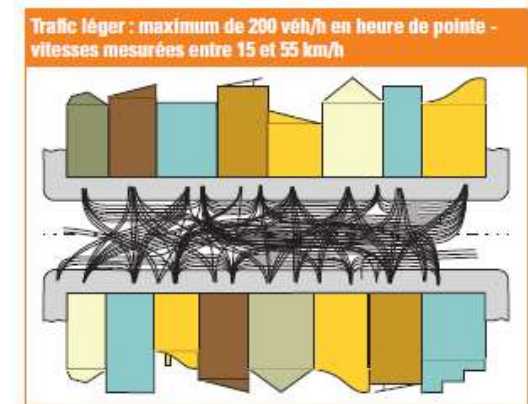
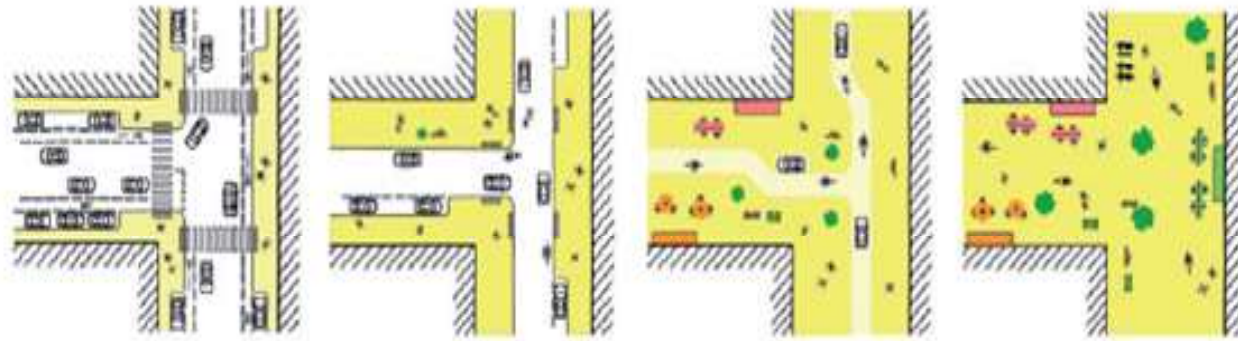
QUELQUES EXEMPLES À SUIVRE ET À AMÉLIORER



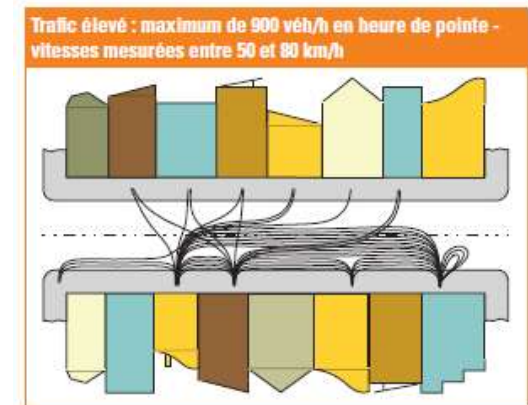
QUELQUES EXEMPLES À SUIVRE ET À AMÉLIORER



EN CONCLUSION



Représentation schématique des interactions et liens de voisinage dans les rues étudiées selon le trafic.



A retenir :

- Apaiser les vitesses pour redynamiser les espaces publics.
- Avoir une approche intégrée des modes de transport et de la fonctionnalité des espaces publics.
- La vitesse de circulation est un vecteur essentiel pour la sécurité, le confort et la convivialité des espaces publics.

MODES ACTIFS ET COMMERCES

Circulation apaisée ? Les commerçants et acteurs de l'animation urbaine disent « oui »

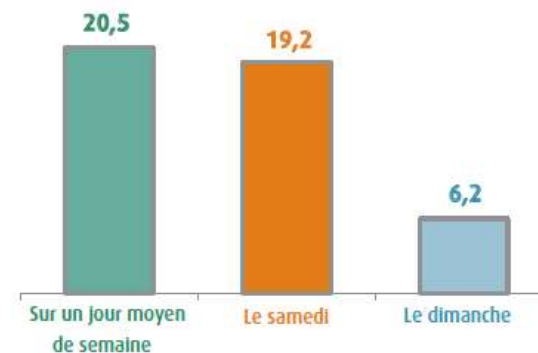
Un environnement apaisé est plus propice à son appropriation par ses habitants. En signalant ainsi la présence d'une vie locale, le bénéfice porte aussi sur l'image d'une rue attractive et animée.

Répartition des déplacements selon le motif à destination
(hors retour au domicile)



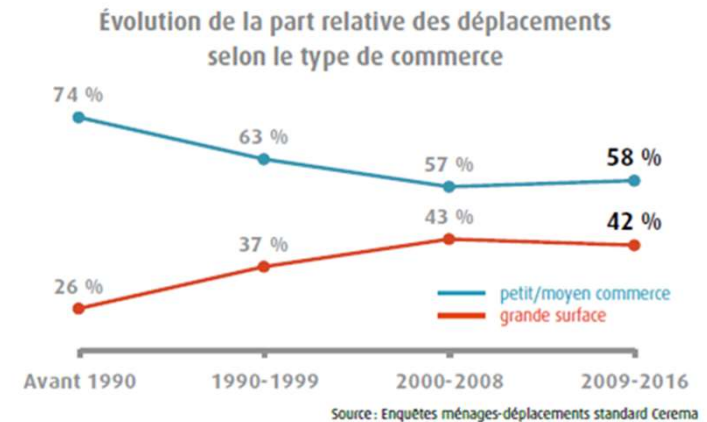
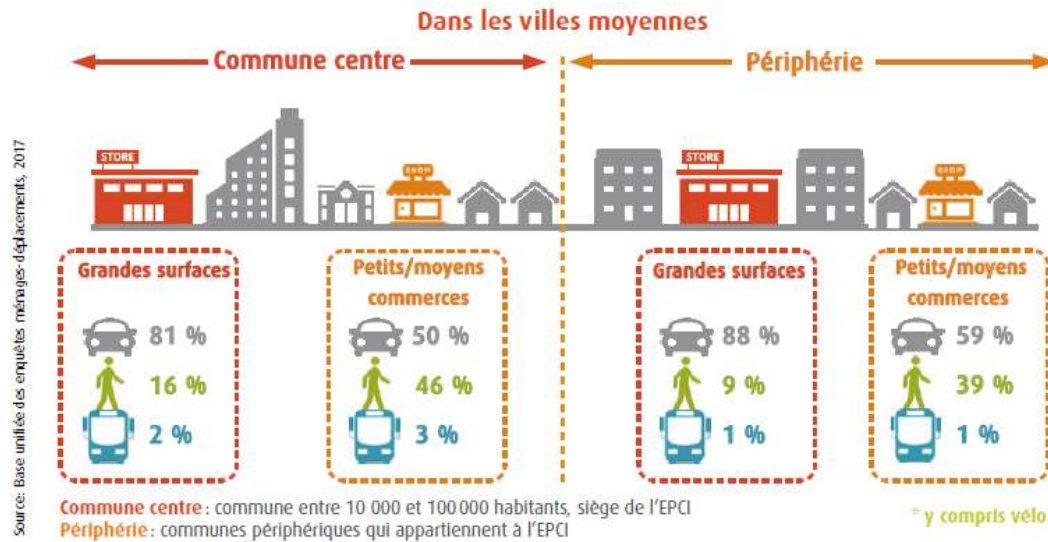
Source : Base unifiée des enquêtes ménages-déplacements, 2017

Déplacements pour achat en France par jour
(en millions de déplacements)



Source : Enquête nationale Transport Déplacements, 2008

COMMENT ALLONS-NOUS FAIRE NOS COURSES ?



A retenir :

- Des pratiques marquées par la localisation et le type de commerce visité.
- Les petits/moyens commerces, proches des lieux de vie et d'habitation, répondent à une demande de proximité et favorisent l'utilisation des modes actifs.

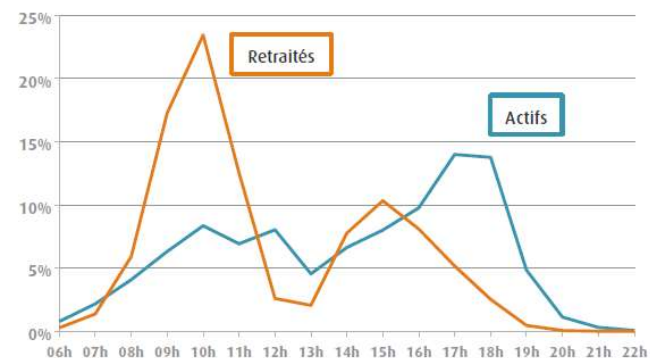
DES DÉPLACEMENTS DIFFÉRENTS EN FONCTION DES CATÉGORIES DE POPULATION

Répartition des motifs à l'origine des déplacements d'achat selon la catégorie de population



Source : Base unifiée des enquêtes ménages-déplacements, 2017

Heure d'arrivée dans les commerces un jour ouvré

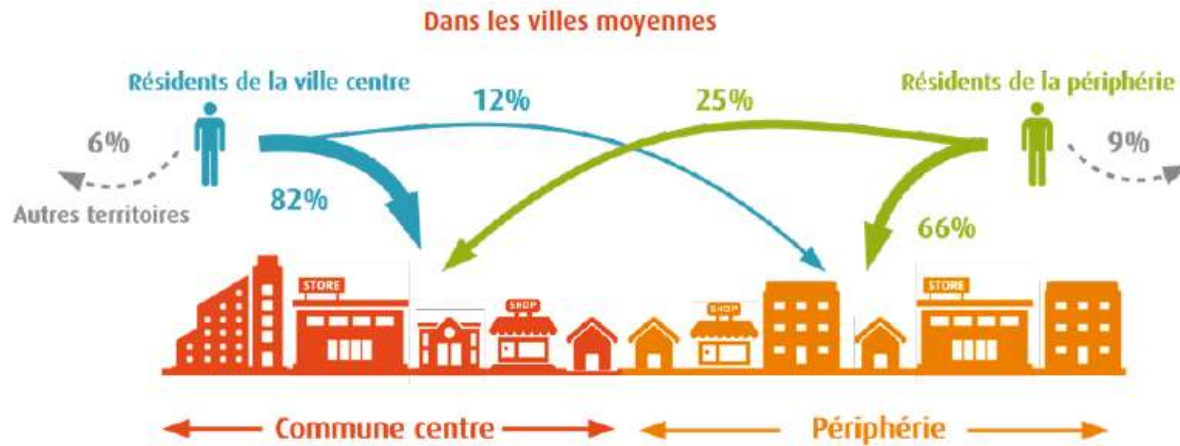


Source : Base unifiée des enquêtes ménages-déplacements, 2017

A retenir :

- Le rythme et l'organisation des déplacements des actifs et des retraités pour effectuer un achat sont en quasi-opposition, il est donc important de bien connaître la composition de la population afin de réaliser les aménagements les plus adaptés.

LES MODES ACTIFS : ENJEUX

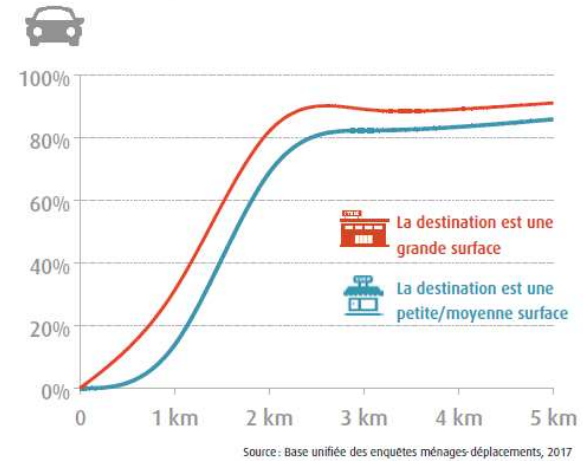


Source : Base unifiée des enquêtes ménages-déplacements, 2017

A retenir :

- De manière générale, l'adhérence à la zone de résidence pour les achats est forte.
- Importance de maintenir et de renforcer la proximité qu'offrent les petits/moyens commerces dans le tissu urbain, qui participent avec un travail sur les espaces publics, au développement des modes actifs.

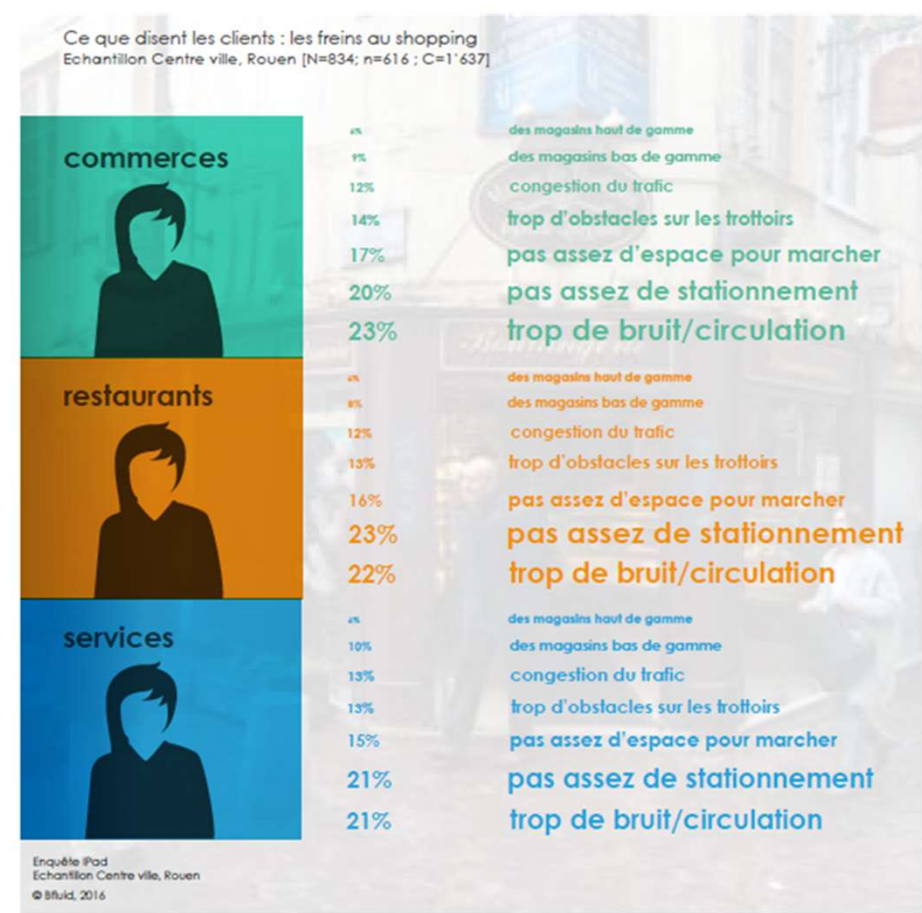
Part modale de la voiture en fonction de la distance parcourue pour aller faire ses courses



2 kilomètres

29 % des déplacements réalisés en voiture pour effectuer un achat font moins de 2 kilomètres (23 % pour les grandes surfaces et 35 % pour les petits/moyens commerces). Des résultats qui s'observent dans les grandes agglomérations et dans les villes moyennes, que le commerce soit situé en périphérie ou dans la commune centre.

« NO PARKING, NO BUSINESS » : DISCOURS COMMERÇANTS VS CLIENTS



« NO PARKING, NO BUSINESS » : MODES ACTIFS VS AUTOMOBILISTES

Modes	Dépenses par client et par visite	Ecart par rapport à la voiture	Nombre de visites par semaine	Dépenses par client et par semaine	Ecart par rapport à la voiture
Marche	18 €	0,56	3,4	61,20 €	2,13
Vélo	23 €	0,72	2,7	62,10 €	2,16
TC	23 €	0,72	2,0	46,00 €	1,60
Voiture	32 €	1	0,9	28,80 €	1

Dépenses dans le centre ville d'Utrecht (source : IMK, Diemen 1993)

A retenir :

- Le manque de stationnement apparait comme un facteur largement surévalué dans les préoccupations des commerçants par rapport à la réalité de leur clientèle.
- En moyenne sur une semaine, les piétons et cyclistes dépensent plus que les automobilistes. Des dépenses favorisées par la proximité des petits/moyens commerces qui permettent plus de visites.



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Cerema

CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN

MERCI DE VOTRE ATTENTION



UNE VOIRIE POUR TOUS

Rues et espaces publics À VIVRE

