Gérer les déplacements

L'espaces public dans la ville : un lieu de circulation, d’échanges et de rencontres de toutes natures

… mais un espace formaté au fil des décennies pour l'automobile

Cette place donné à la voiture est aujourd’hui questionnée par les nuisances environnementales qu'elle entraîne, le vieillissement de la population, le développement des mobilités actives…

Utiliser la signalétique pour favoriser les déplacements actifs

Coralie Peyrot-Bégard
Agence Hauts-de-France 2020-2040

Apaiser l'espace public

De plus en plus de communes qui souhaitent revitaliser leurs centres-villes cherchent à apaiser l’espace public et à mieux le partager :

- En réduisant la vitesse et la place de la voiture et en créant des espaces sécurisant pour les autres modes de déplacement
- En pensant l’espace public de manière multifonctionnelle afin d’inclure tous les usagers
- En facilitant le développement des mobilités actives (marche, vélos…)

Projet de réaménagement du centre-ville, Gap

Accompagner le développement des mobilités actives

Le développement des mobilités actives (marche, vélo…) constitue un enjeu important pour les centres-villes (santé, lutte contre la pollution, attractivité commerciale…)

Pour faciliter le développement des modes actifs, nécessité de :

- Mettre en œuvre des aménagements dédiés sécurisés,
- Favoriser un changement de perception des temps de déplacement de ces deux modes souvent surestimés.

Connaître les temps de trajet en modes actifs peut encourager ces modes de déplacement plus vertueux.

Favoriser la marche par une signalétique dédiée

La marche est le 2ème mode de déplacement en France.
Tous motifs confondus, la part des déplacements qui se font à pied est de 23,7%.

Source : Enquête mobilité des personnes, SDES, 2019

La marche en ville n'a pas forcément une image positive. Il est donc nécessaire de travailler sur les cartes mentales des usagers.

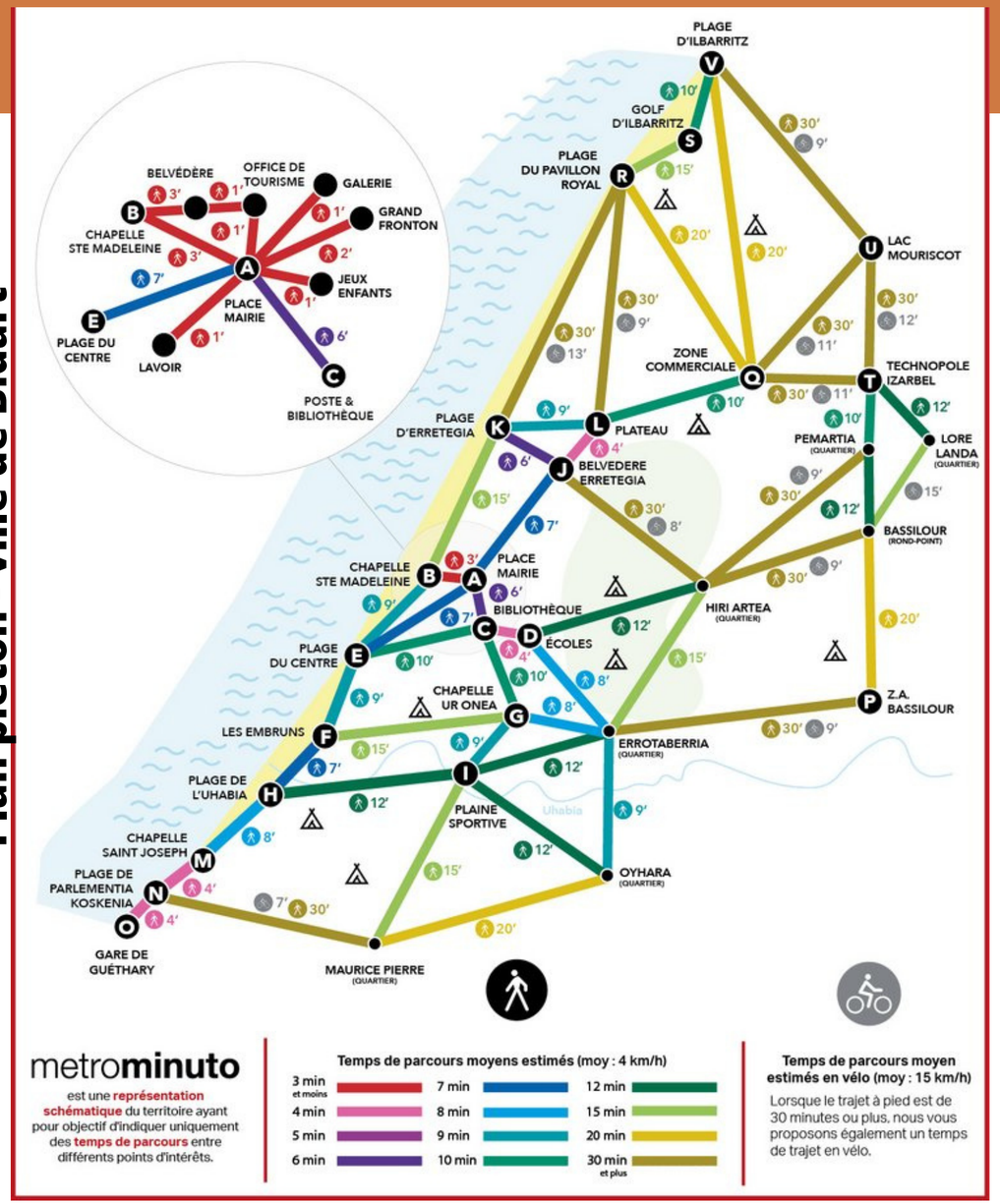
Pour ce faire, il s'agit de :

- Créer des espaces publics sécurisant et hospitaliers
- Valoriser le patrimoine,
- Dédier des espaces à la pause et multiplier les lieux de rencontre accueillants,

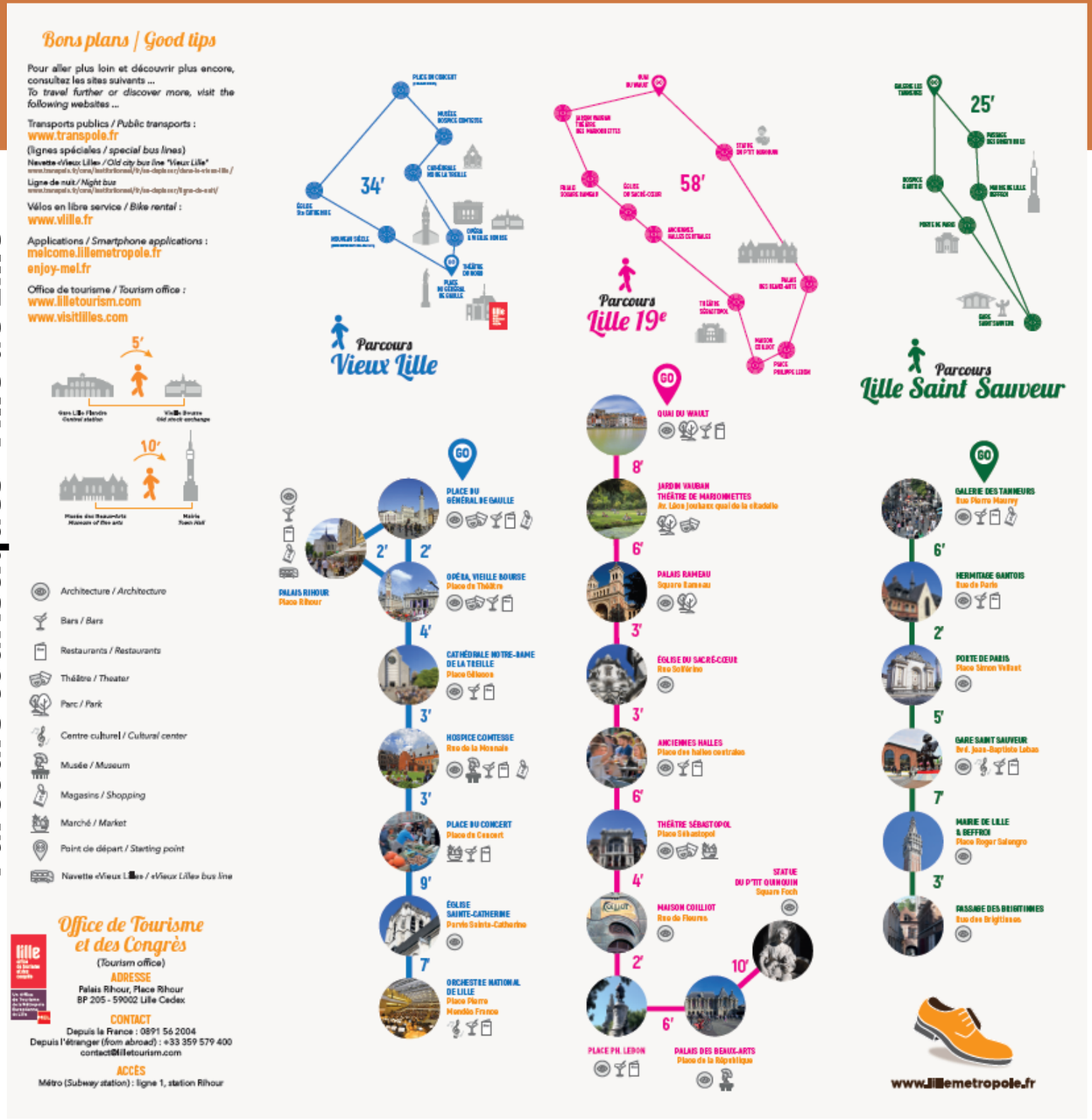
- Mettre en place des panneaux de signalisation et des plans piétons indiquant les équipements, les itinéraires et les temps d'accès en marchant

Des plans piétons pour inciter à la marche

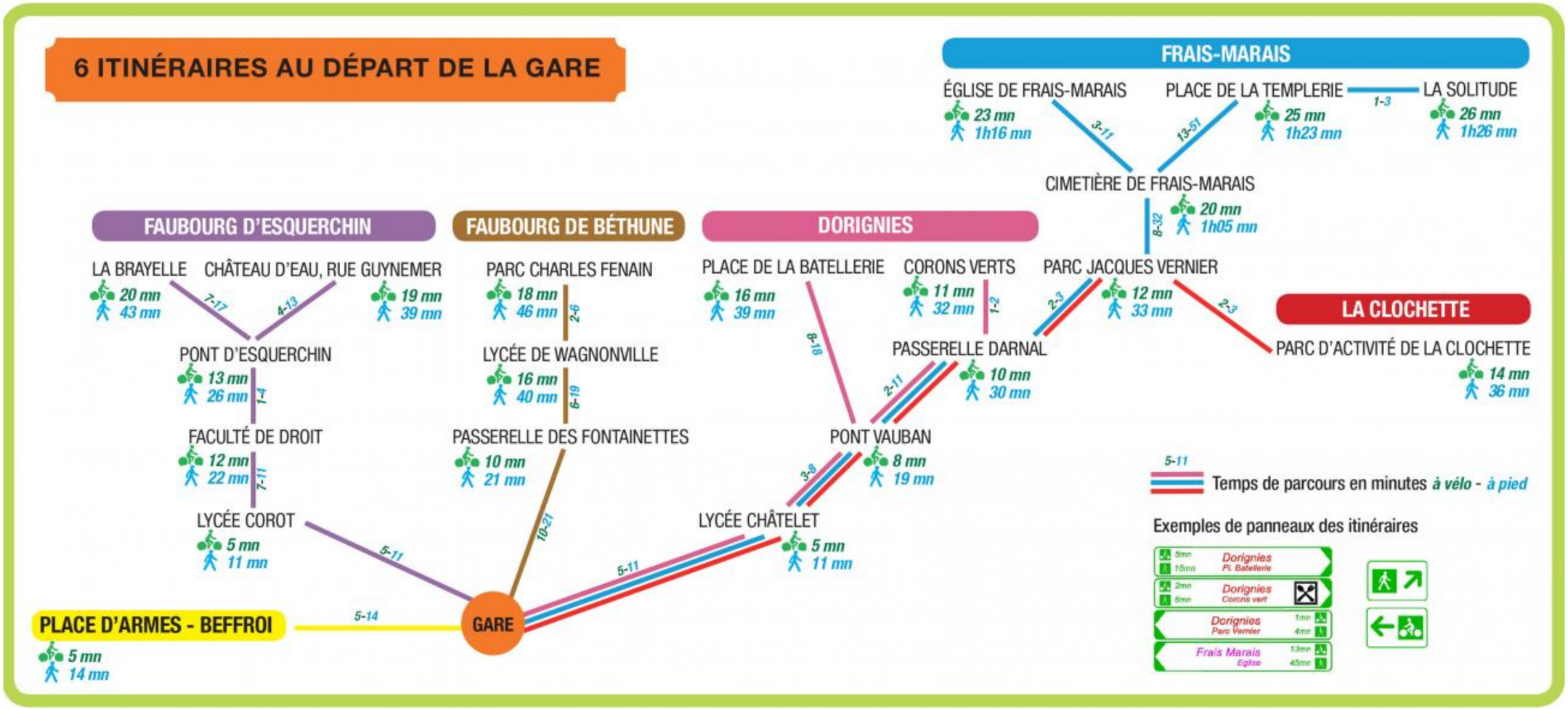
Plan piéton - ville de Bidart



Parcours touristiques -Ville de Lille



Douai : développer l'intermodalité



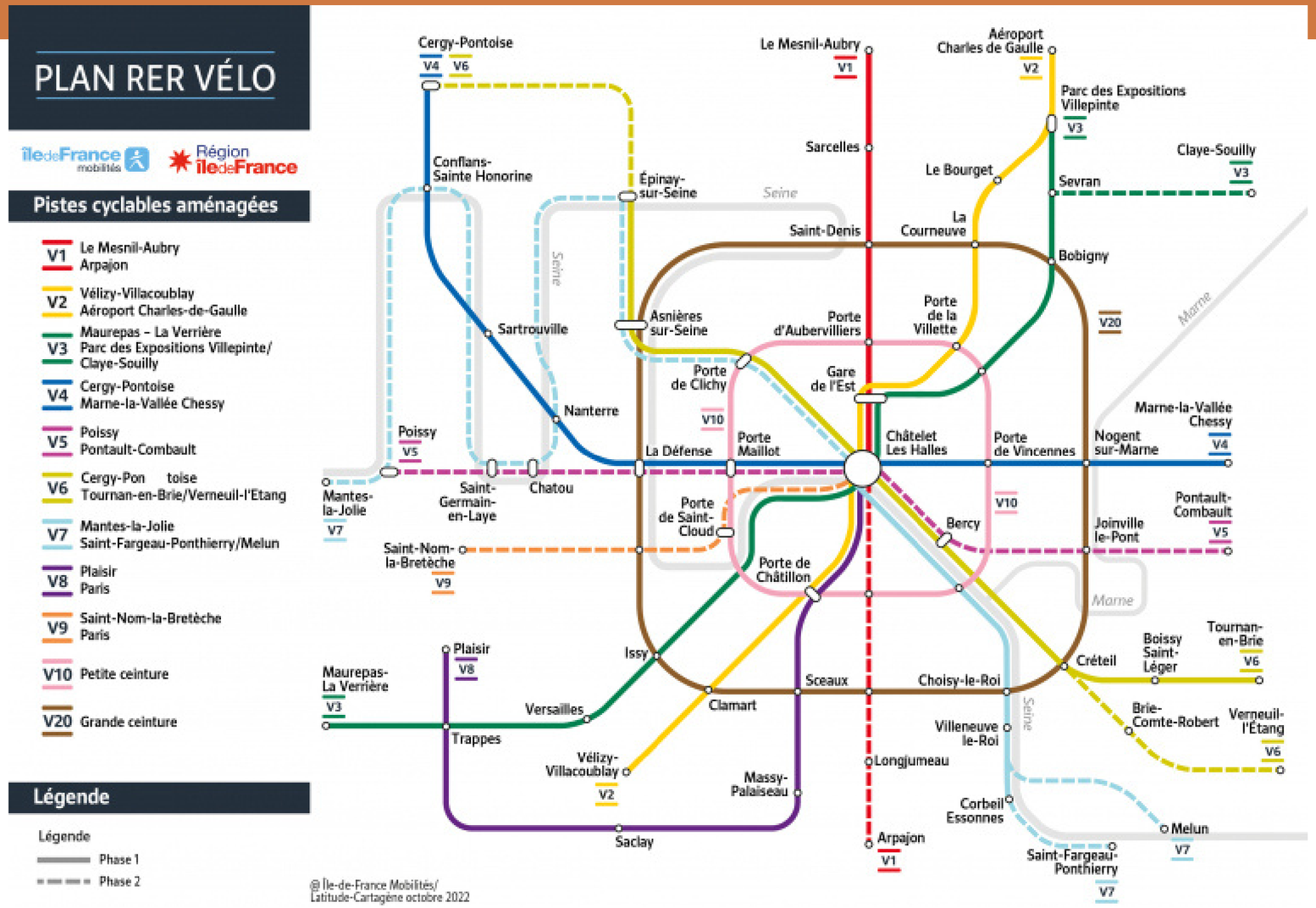
Itinéraires piétons/vélos à partir de la gare de Douai

Le vélo pour accéder au centre-ville/bourg …

Le vélo est un mode de transport complémentaire de la marche, il permet d'élargir la zone de chalandise d'un centre-ville/bourg en terme de mobilité active.

Dans les zones urbaines

Dans les grandes agglomérations constitution d'un réseau cyclable pour relier les communes de la périphérie entre elles et avec le cœur de l'agglomération, avec une organisation par ligne, comme un réseau de transports en commun.



Plan vélo avec temps à Nantes.

Proposition de signalétique vélo pour le RER vélo IDF par des associations

En zone moins urbaine, des aménagements adaptés

...

Une approche différente dans les zones rurales

Souvent : traversée des bourgs non sécurisées ; trafic important sur les départementales, présence de poids lourds/tracteurs…
Foncier pas forcément disponible pour réaliser des pistes cyclables classiques & flux de cyclistes souvent moindre qu'en zone urbaine.
Une accidentalité élevée.

Exemple : La communauté de communes de Molsheim-Mutzig (67) utilise les chemins agricoles pour les piétons et les cyclistes afin de créer un maillage fin vers les gares et les lycées.
76 km de liaisons cyclables, dont

- 50 km de pistes cyclables en site propre, réservés aux vélos
- 13 km de voies cyclables mixtes, partagées entre les vélos et les engins agricoles
- 53,5 km d'itinéraires jalonnés