



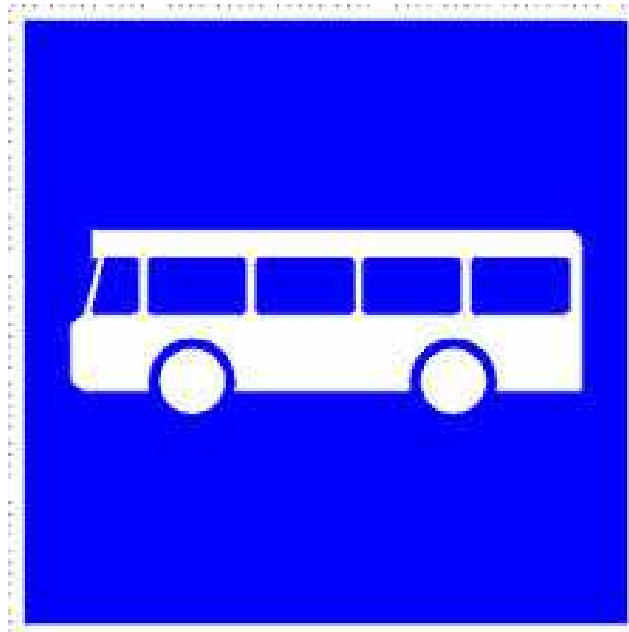
Le Piéton au cœur de la ville

Atelier 5 - Transports publics et marche à pied

Strasbourg, 17 octobre 2013

La Marche,

**De Maillon faible à Maillon fort
de la chaîne de déplacement**



La marche, mode sous-estimé (ENTD 2008)

- 22% de part modale MAP en mode exclusif, soit la 2^{ème} place derrière la voiture
- Mais 80% des déplacements dont le mode principal est un TC !

Tableau 1 : Répartition des déplacements locaux en semaine selon le mode de transport principal (en %)

	Marche	Vélo	Transport Collectif	Deux-roues motorisé	Voiture	Total
1982	34,1	4,5	8,6	4,2	48,8	100,0
1994	23,2	2,9	9,0	1,4	63,5	100,0
2008	22,3	2,7	8,4	1,7	64,9	100,0

Champ : individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.
Sources : SOeS, Insee, Inrets, enquêtes nationales transport 1982, 1994, 2008

La marche, mode contrarié

Un maillon faible de la chaîne si la marche devient une raison de renoncer à un déplacement vertueux combinant TC et marche à pied



Au pays des obstacles urbains, tous piétons, tous fragiles !

Alors quel est l'usage de la marche à pied ?

- **Augmentation de la durée moyenne d'un déplacement 13,4' vs 12,6'**
- **79% des déplacements marche sont réalisés en moins de 15'** (Source ENTD 2008)
- La marche est typiquement **urbaine** vs périurbain et rural. Pour toutes tailles d'aire urbaine, la marche et le vélo décroissent fortement du centre vers la périphérie
- **L'habitat collectif** favorise la pratique de la marche (36% des déplacements vs 14% en habitat individuel)
- 22% en **semaine**, + faible le samedi, + forte le **dimanche**
- Moins influencée que le vélo par la météo
- D'avantage pratiquée par les **femmes, les 6-17ans et les seniors**
- Mode privilégié pour les **achats, la promenade** ou se rendre sur son lieu d'étude

Zoom sur les trajets domicile-travail

- Mode privilégié pour les achats, la promenade ou se rendre sur son lieu d'étude, encore une rigidité sur les trajets domicile-travail

La Marche,

**De Maillon faible à Maillon fort
de la chaîne de déplacement**

L'enjeu d'une complémentarité Marche/TC

- Rayon d'action des TC : les dépenses augmentent + vite que les recettes
- 1/3 des gens prennent le bus pour parcourir moins de 3 arrêts, il faut inciter à des cheminements piéton pour désengorger les TC
- Paradoxe dans certaines villes comme Londres, la saturation de certaines lignes est telle que la question n'est plus de convaincre les urbains d'emprunter les TC, mais plutôt de les dissuader de les utiliser sur de trop courtes distances
- La relation entre TC et MAP c'est la complémentarité et l'articulation entre les 2 modes est cruciale pour la bonne qualité des grands axes urbains d'aujourd'hui et encore plus demain

Enquête OD 2012 –données tramway Strasbourg

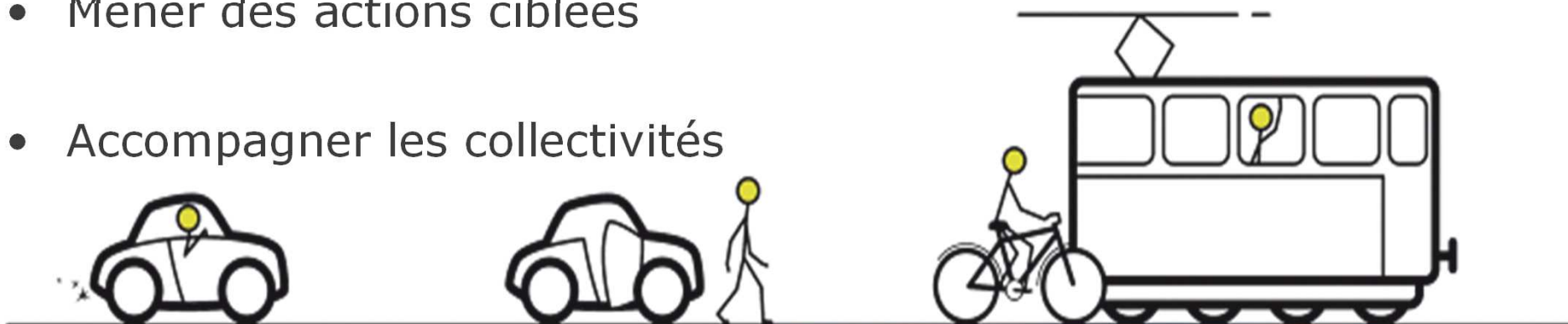
- 270 000 déplacements concernant 69 stations du réseau : Près de 40% des déplacements ne réalisent qu'entre 1 à 3 stations, dont 26 000 (10% du trafic) ne font qu'une station.
- Ces déplacements courts concernent majoritairement le centre-ville (effet tapis roulant du tramway à fréquence inférieure à 3' en pointe sur les tronçons communs)
- Impact en termes de dimensionnement d'offre et d'inconfort pour le client si le nombre d'OD concernées est faible
- D'où la nécessité de construire des cheminements de qualité (lisibles et confortables) pour désengorger le réseau
- De la même manière organiser des correspondances plus « lâches » et donc moins contraintes pour le client

Construire un déplacement vertueux TC + marche



Construire un déplacement vertueux TC + marche

- Désaturer les TC en hyper-centre
- Elargir les zones de chalandise
- Faciliter les déplacements locaux
- Guider le voyageur
- Mener des actions ciblées
- Accompagner les collectivités

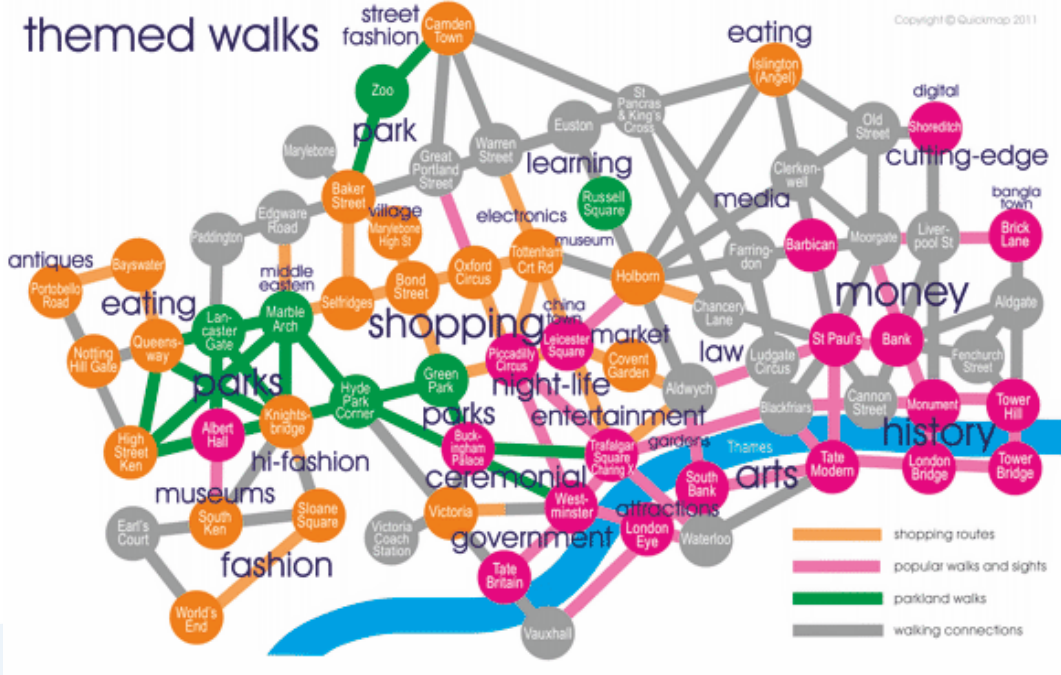
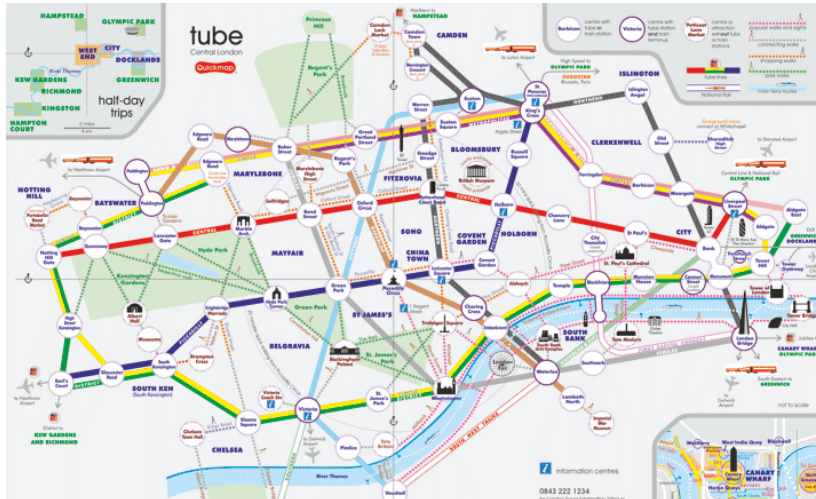


Desaturer sans perdre les piétons, l'exemple de Londres

- Donner un statut à part entière comme pour les TC, avec ses outils, son information, sa signalétique
- L'exemple de Legible London, vaste projet de signalétique piétonne déployé dans la ville



Desaturer sans perdre les piétons, l'exemple de Londres



Copyright © Quickmap 2011

straight into London

£3.95

ISBN 095648149-3

9 780956 481498

FSC Mixed Sources

Tube and Walk 01/12 4th edition www.quickmap.com



Desaturer sans perdre les piétons

metrominuto Pontevedra



Distancias e tempos camiñando pola cidade.

Tempos aproximados para camiñar pola cidade, calculados sobre a base de 5 km/h de media.

Fixate na cor do traxecto, a distancia e o tempo que aproximadamente che levará percorrelo.



Elargir les zones de chalandise

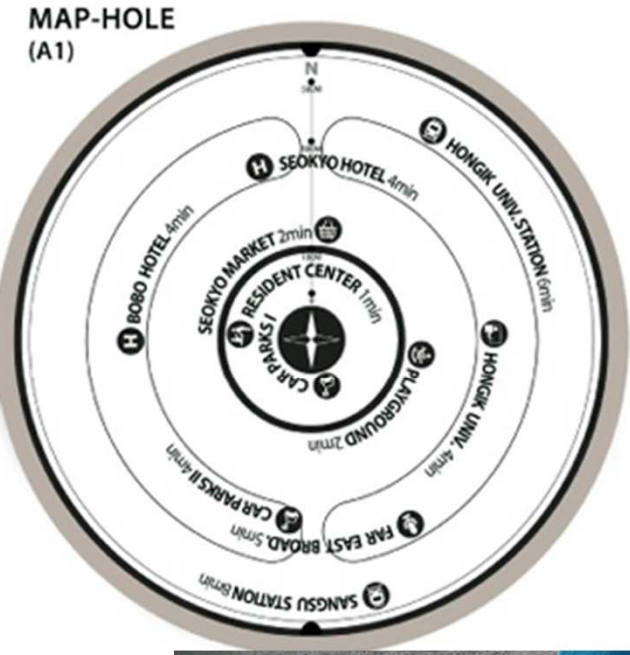
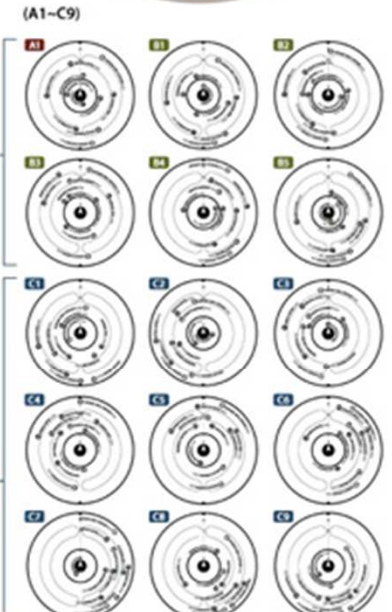
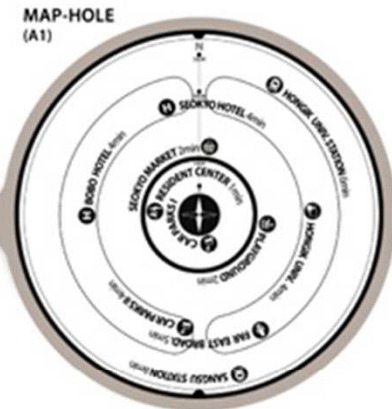
TARGET SITE (HONGIK UNIV. AREA)

PROCESS

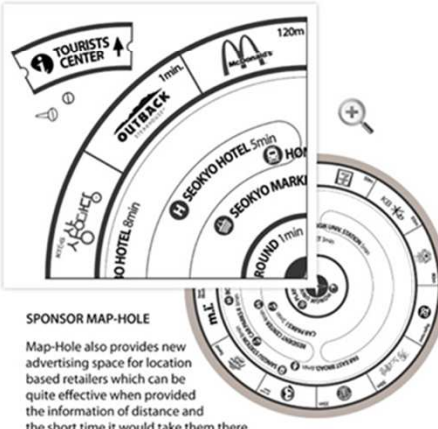
- 1 Target Site Research
- 2 Selecting Key Landmarks & Installation Spots
- 3 Information Architecture & Design Guide
- 4 Design & Installation

LANDMARKS

INSTALLATION SPOTS



APPLICATION I (BUSINESS MODEL)

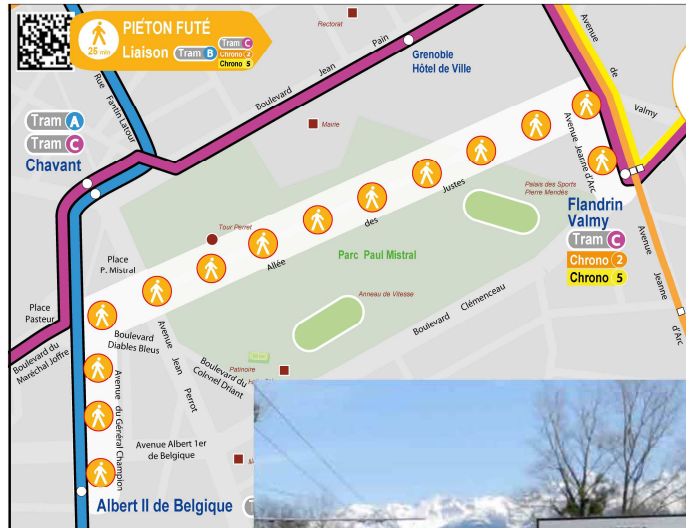


Key

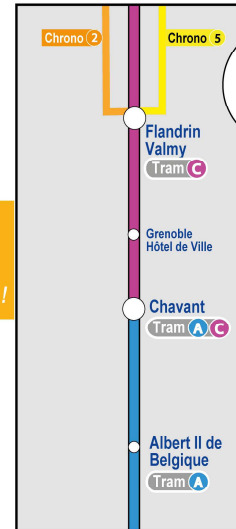
Elargir les zones de chalandise



Faciliter les déplacements locaux



A pied depuis le Tram A, rejoindre le Tram C et les Chrono 2, 5, c'est un vrai parcours de santé !



TANGO, LE TRAM ET L'AGGLO POUR UN DÉPLACEMENT FACILE ET PLUS

11:27

DESTINATIONS	ARRETS	PROCHAINS
Parc relais A54	Mas de Vignolles	05 min
Gambetta coupole	Mas de Vignolles	03 min
Parc relais A54	Mas de Vignolles	10 min
Gambetta coupole	Mas de Vignolles	07 min

Samedi 16 juin 2012 - 21°C

- CARRE SUD** ← 5min
- TANGO+** → 8min
- EXPODUS** → 15min
- TOILETTES** → 15min
- CONSIGNES** → 15min

Guider le voyageur connecté



Mener des actions ciblées

- Intégrer la marche dans le conseil en mobilité
- Construire des parcours thématique alliant TC et MAP avec la découverte du territoire et du réseau
- JUNORS : favoriser le développement des pedibus
- SENIORS et personnes fragiles : favoriser une marche apaisée (parcours de reconnaissance), équipements (bancs...), aider les personnes en situation de handicap à mieux pratiquer le réseau (formule d'accompagnement)...
- SALARIES : argumentaire MAP+TC dans les démarches PDE
- Evènementiels tout public : opérations « park(ing) day », « give a minute »... Challenges autour de MAP et TC

Accompagner les collectivités

- Assister dans l'élaboration d'un schéma de mobilité piétonne
- Identifier les points noirs de la MAP en regard du réseau et réciproquement
- Mieux intégrer le tandem MAP + TC dans les concertations d'aménagement (rôle de la contribution citoyenne dans l'évaluation de la MAP – principe collaboratif)
- Être force de proposition dans le cadre de projets (« 1%piéton » à l'occasion des projets TCSP à Strasbourg)
- Aider à sensibiliser aux questions de partage de voirie (TC, vélo, piétons, cohabitons)
- ...



MERCI DE VOTRE ATTENTION