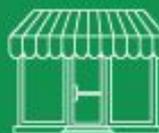


LUNDI
20 JUIN
2022

10h à 12h
CONFÉRENCE
EN WEBINAIRE

PIÉTONS & CYCLISTES...

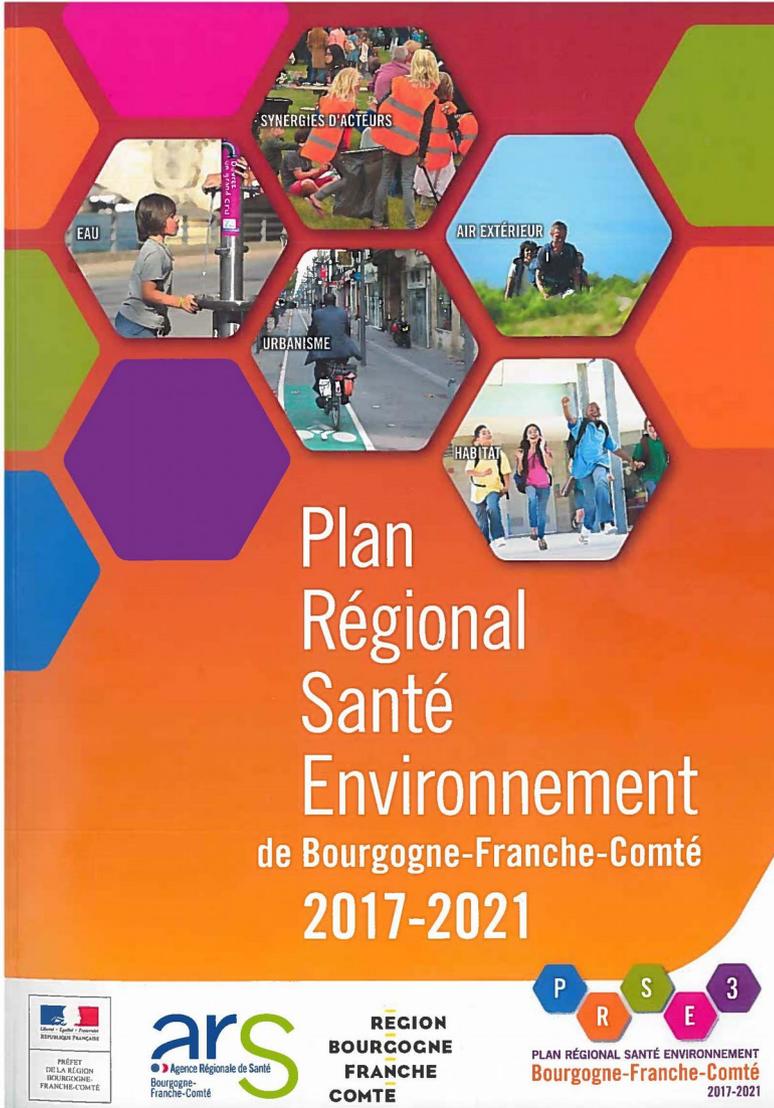
... de bons clients
pour vos commerces



CCI MÉTROPOLÉ
DE BOURGOGNE

CCI SAÔNE-DOUBS

CCI TERRITOIRE
DE BELFORT



EAU

SYNERGIES D'ACTEURS

AIR EXTÉRIEUR

URBANISME

HABITAT

Plan Régional Santé Environnement de Bourgogne-Franche-Comté 2017-2021

ars Agence Régionale de Santé Bourgogne-Franche-Comté

REGION BOURGOGNE FRANCHE COMTE

PLAN RÉGIONAL SANTÉ ENVIRONNEMENT Bourgogne-Franche-Comté 2017-2021

Sensibiliser les usagers aux mobilités actives pour les déplacements d'achats, de loisirs et d'accompagnement scolaire

CONTEXTE

Les modes actifs de déplacement (marche et bicyclette) constituent une part de plus en plus importante des déplacements « domicile-travail ». Ils représentent aujourd'hui une alternative efficace à l'automobile, avec comme avantage sanitaire majeur de contribuer à la réduction du bruit et des pollutions atmosphériques, et de proposer une activité physique régulière à ses usagers. Parallèlement, le marché des Vélos à assistance électrique (VAE) permet actuellement d'étendre considérablement le rayon d'action de ce mode de déplacement, et donc de multiplier les possibilités d'usage de la bicyclette pour des déplacements qui ne concernent plus seulement les trajets entre le domicile et le lieu de travail.

ACTION

Sensibiliser à la fois les populations, les établissements scolaires et les acteurs privés à l'usage de la bicyclette pour les déplacements d'accompagnements des enfants à l'école, d'achats (commerces) et de loisirs (cinéma, restaurants, etc.) :

- ◆ Pour la population, l'action consiste essentiellement à informer sur les nouvelles possibilités de confort et de sécurité de la bicyclette en terme de portage (paniers, charrettes, etc.) et de lutte contre les intempéries (parapluies, toits à vélo), notamment quand elle s'associe à l'assistance électrique pour compenser le poids de ces équipements.
- ◆ Pour les acteurs privés, l'action vise à sensibiliser les propriétaires de commerces et de services aux aménagements nécessaires pour faciliter le stationnement de bicyclettes « équipées » à proximité immédiate de leurs établissements, ainsi que, le cas échéant, l'utilisation des charrettes et des paniers comme un mode unique de transports d'achats à l'intérieur et à l'extérieur des commerces.
- ◆ Pour les établissements scolaires, l'action vise à sensibiliser les enseignants et les directeurs d'établissements sur les aménagements nécessaires pour faciliter le stationnement de bicyclettes « équipées » à proximité immédiate, et la dépose des enfants de manière sécurisée à l'intérieur des cours d'école.

L'action consiste également à mettre en place une coordination entre les acteurs et les actions visées par cette sensibilisation, afin d'aboutir à des réalisations concrètes.

ACTION 37

PORTEUR DE L'ACTION
DREAL

PARTENAIRES ASSOCIÉS
ARS, Conseil régional, IREPS, CEREMA, DRJSCS, Rectorat, CCI, Evad

BUDGET NÉCESSAIRE À LA RÉALISATION DE L'ACTION
Aide au développement et adaptation d'outils de sensibilisation ciblés (supports, animations...).

SOURCES DE FINANCEMENT ENVISAGÉES
DREAL

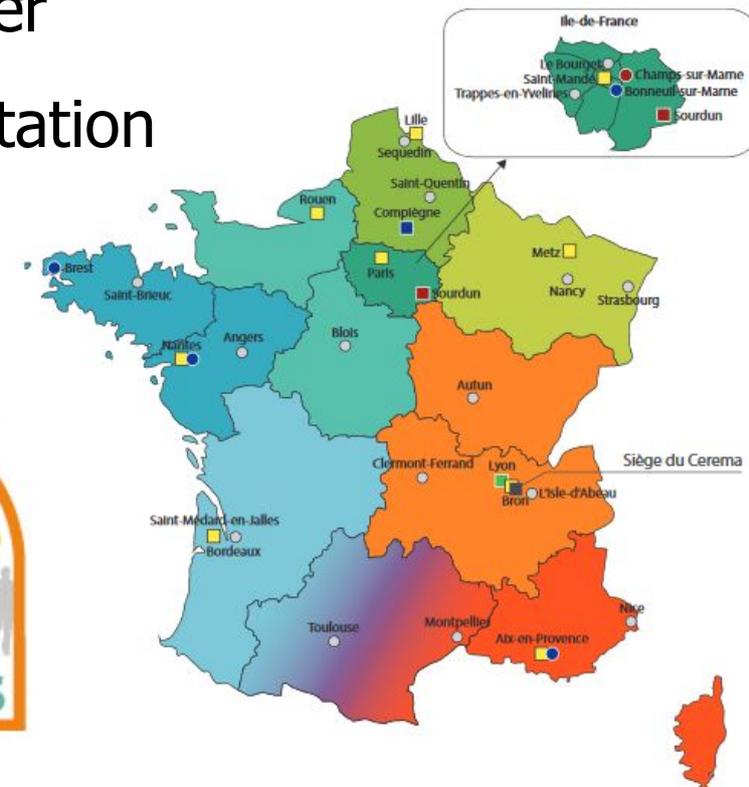
OBJECTIF OPÉRATIONNEL 10

Favoriser les mobilités actives

Cerema : centre de ressource ... Cerema

... sur l'environnement, la **mobilité** et l'**aménagement**

- Publication de **fiches** et **guides de référence**
- **Retour d'expérience** en France et à l'étranger
- **Veille** réglementaire, évaluation, expérimentation
- **Accompagnement** des collectivités
- **Formation** et **diffusion**



Sommaire

- Quelques apports techniques et réglementaires en lien avec la mobilité :
 - Les piétons, les cyclistes, l'espace public, le stationnement, les clients, les commerces ...
- Des questions ... et des pistes de réponses :
 - Quels aménagements et services pour attirer et faciliter la vie des clients cyclistes et piétons (équipements, services...) ?
 - Comment gérer les livraisons en mode actif (vers le commerce et du commerce au client) ?
 - Comment mettre en œuvre des actions, avec quels acteurs ?
- Présentation de *Rayon Local*, association de cyclo-logistique à Mâcon
- Un temps de débat et d'échanges avec les participants

Quelques apports techniques et réglementaires en lien avec la mobilité

Les piétons, les cyclistes, l'espace public, le stationnement, les clients, les commerces ...

Automobilistes, usagers des transports collectifs, cyclistes, piétons ... :



Qui sont les meilleurs clients ?

Automobilistes, usagers des transports collectifs, cyclistes, piétons ..., qui sont les meilleurs clients ?

« A priori c'est l'automobiliste, qui peut remplir son coffre. »

Mais la réalité est plus nuancée :

- Par visite, l'automobiliste dépense souvent plus, mais dans un seul magasin ...
... alors que le piéton et le cycliste dépensent moins à la fois, mais dans plusieurs magasins.
- Sur une période donnée, les piétons et les cyclistes dépensent généralement plus que les automobilistes et sont souvent des clients plus fidèles.

Source Rapport FUBicy - 2003

Trop de voitures dans les centres-bourgs ?



Salles

Comment inciter « les gens » à marcher (ou à prendre leur vélo) pour aller faire leurs achats ?

« Tout client est d'abord un piéton ... »

Pour éviter la pollution,
le centre ville est piéton !



Salles

Qu'en pensez-vous ?

Marcher : bien adapté aux centres-bourgs

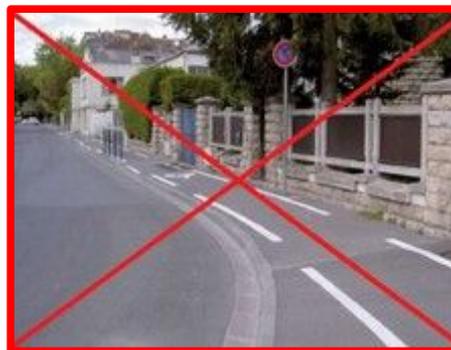
Avec des circulations piétonnes confortables et sûres



Penser à assurer la continuité et l'accessibilité des déplacements (Loi du 11 février 2005)

Rouler à vélo : plus vite, plus loin

Proposer des cheminements continus, confortables et sûrs



- En vélo, on va 4 fois plus vite qu'à pied. On peut ainsi facilement relier la périphérie au centre-bourg.

Un nouvel objet à fort potentiel : le V.A.E.



Ne pas oublier le code de l'environnement
(Loi LAURE → Code de l'Environnement)

L'espace public ...



Pour vous, qu'est-ce que c'est ?

L'espace public ...

« Partie du domaine public, non bâtie, affectée à des usages publics. » (définition d'urbaniste)

Accessibilité



Côtoiement

Circulations

L'espace public ...

Voici un point de vue, qui est un parti pris :

« Il est important de rectifier l'image d'un espace public dévolu à l'automobile » :

- Tout espace qui n'est pas une voie de circulation est perçu comme un lieu de stationnement potentiel...
 - À l'inverse, la chaussée est réservée à la circulation des véhicules motorisés, les autres usagers n'y sont que tolérés...
- l'usage de l'espace public est accompagné d'une notion de rapport de force : le plus faible doit céder le passage au plus fort (donc le piéton à l'automobiliste), le plus lent au plus rapide...

Qu'en pensez-vous ?

De la route ... à la rue : cohabiter dans l'espace public

Pour les différents usagers de la voirie et de l'espace public

- à 50km/h : la circulation des véhicules motorisés est privilégiée
- à 30km/h : les cyclistes prennent leur place
- en-dessous de 20km/h : la cohabitation de tous les usagers est possible

Pour une meilleure qualité de vie

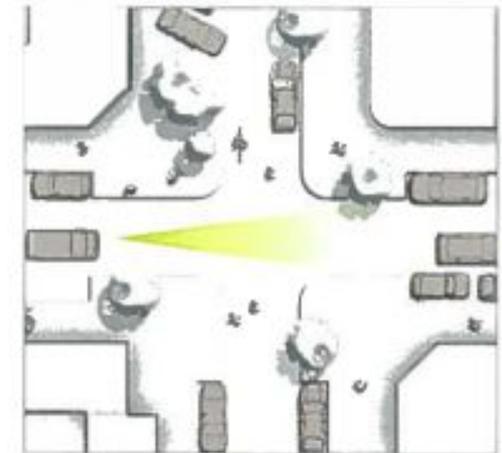
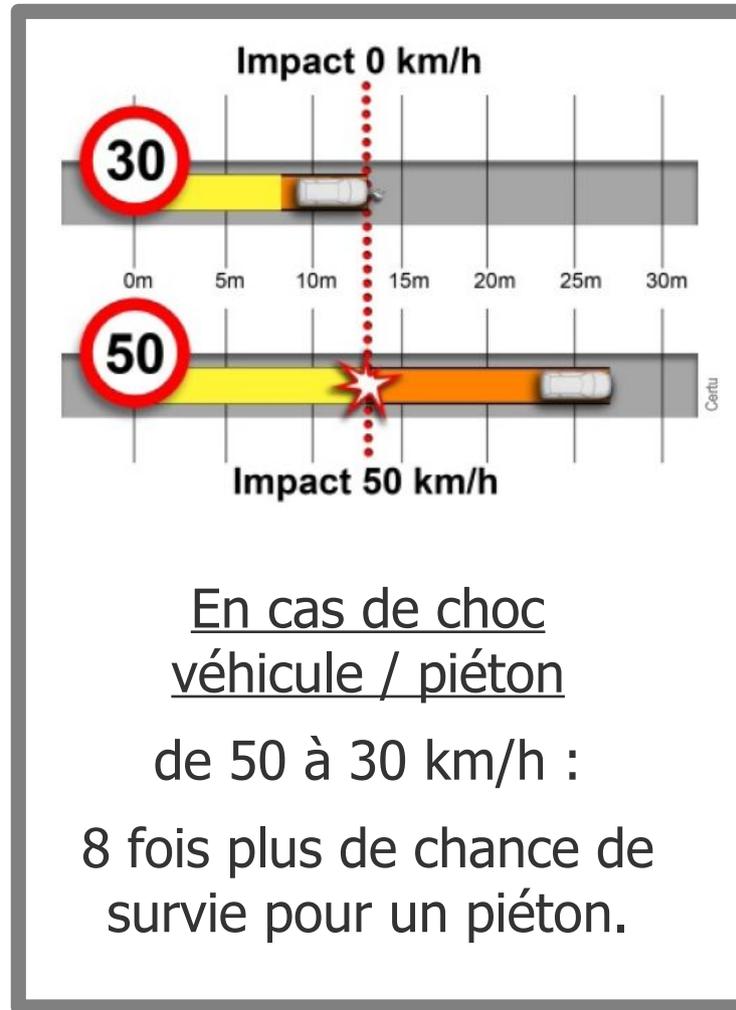
- un usage transversal de la voirie (desserte piétonne, implantation d'étals et de terrasses, flânerie...)
- une appropriation des espaces publics par les usagers



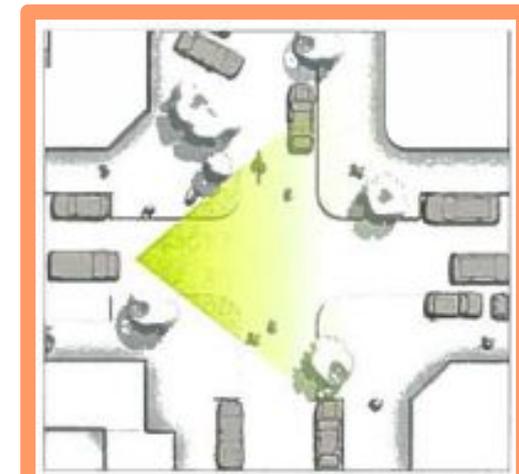
Modérer la vitesse

Pour une cohabitation en sécurité :

principe de prudence par rapport aux usagers vulnérables



Le champ de vision à 50 km/h



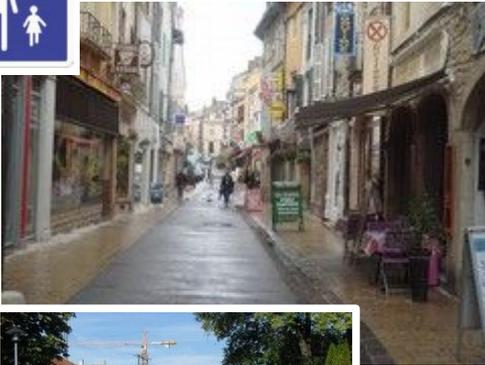
Le champ de vision à 30 km/h

Les Zones de Circulation Apaisée

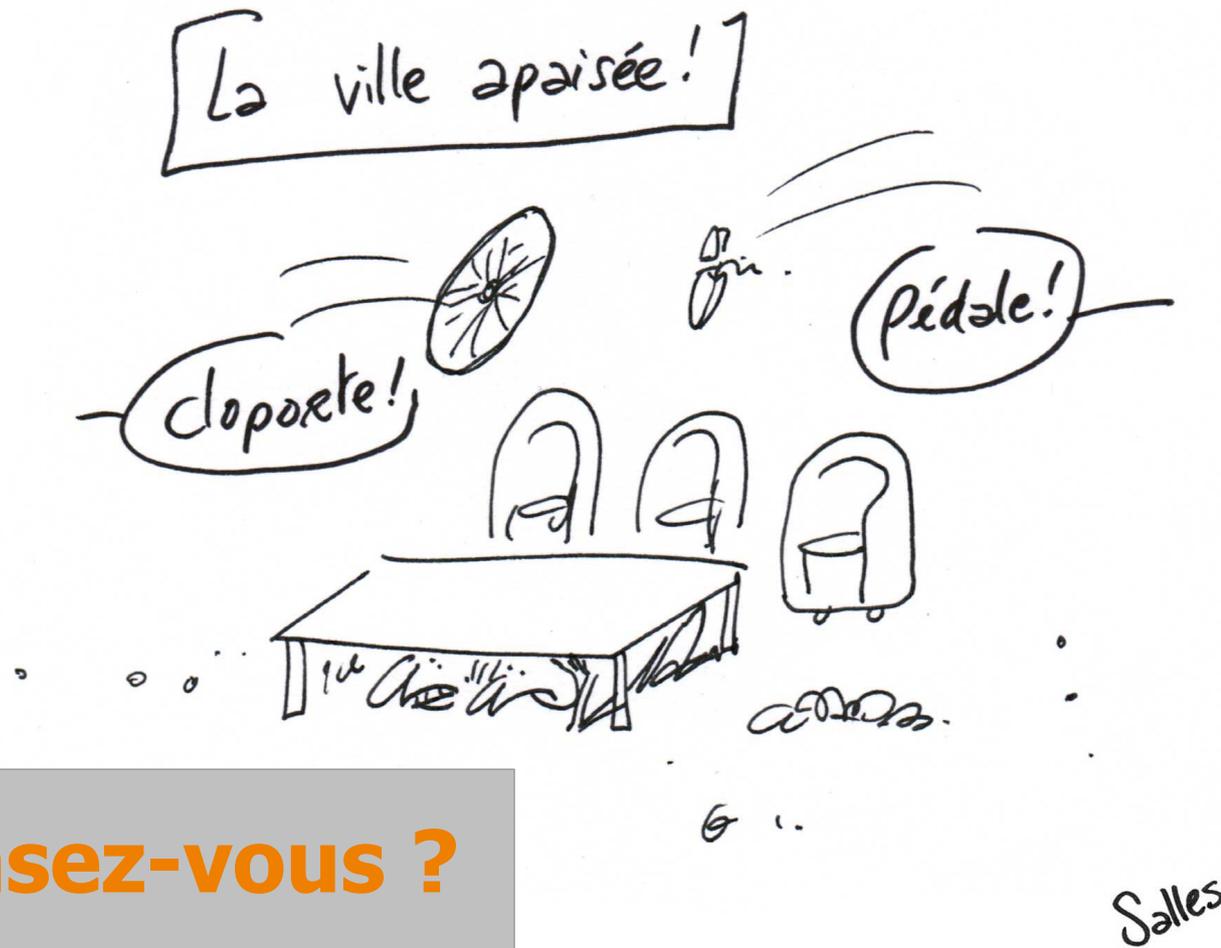
Des outils d'apaisement des vitesses :
aires piétonnes, zones de rencontre et zones 30



Statut de la zone ou de la voie	 aire piétonne	 zone de rencontre	 zone 30	 50 km/h	 section 70
Vitesse maximale	Allure du pas	20 km/h	30 km/h	50 km/h	70 km/h
Équilibre vie locale fonction circulaire	 Vie locale	 Vie locale	 Circulation	 Circulation	 Circulation



« Les Zones de Circulation Apaisée c'est formidable, mais ce ne serait pas possible chez nous ... »



Qu'en pensez-vous ?

Salles

Quelques points clés de la LOM

Pour définir les engins de déplacements personnels motorisés (EDP)

- Décret 2019-1082 du 23 octobre 2019 relatif à la réglementation des engins de déplacement personnel, modifie le code de la route

Définit ce qu'est un EDP

Précise ses modalités de circulation

Fixe des dérogations possibles

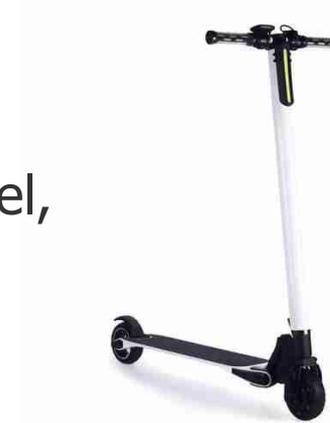
Pour sécuriser les traversées piétonnes

- Articles 52 de la LOM

Impossibilité de créer du stationnement motorisé 5 m en amont des passages piétons ;

La recommandation devient la règle.

« (..) aucun emplacement de stationnement ne peut être aménagé sur la chaussée cinq mètres en amont des passages piétons, sauf si cet emplacement est réservé aux cycles et cycles à pédalage assisté ou aux engins de déplacement personnel »



Quelques points clés de la LOM – suite -

Pour favoriser les aménagements cyclables sur voiries urbaines et inter-urbaines

- Articles 61 et 62 de la LOM

Complètent la loi LAURE, reprise dans les articles L.228-2 et 3 du code de l'environnement

« A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines (...) doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements (...) »

- Possibilité du double-sens cyclable dans les rues à 50 km/h



- Généralisation du sas vélo aux feux



- Amélioration de la détection des usagers vulnérables à l'avant et sur le côté droit des poids lourds



« Devant les commerces il faut des places de stationnement ... »



Qu'en pensez-vous ?

« Devant les commerces il faut des places de stationnement ... »

Quelques rappels sur le stationnement :

Les besoins sont différents selon les usagers :

- Les résidents : la voirie, extension naturelle du logement
- Les pendulaires : le droit à une place sur le lieu de travail
- Les visiteurs : le stationnement, une condition pour devenir client ?

Mais il y a des contradictions entre ces divers besoins

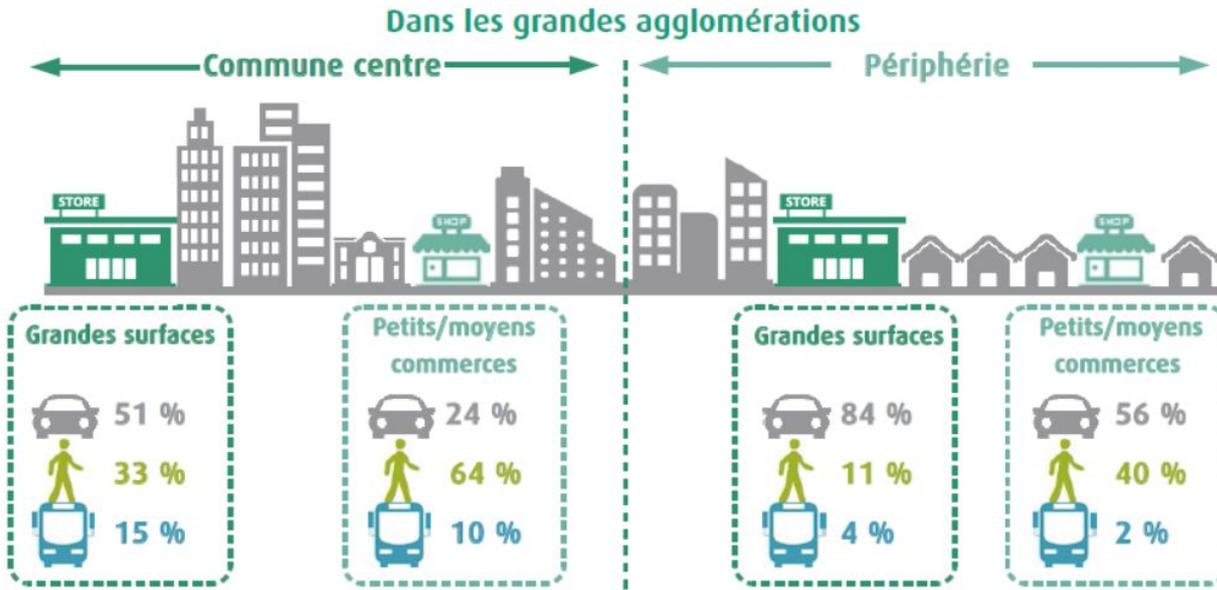
Deux principes importants :

Le stationnement de longue durée équivaut à une privatisation de l'espace public

Le stationnement à durée limitée favorise la rotation et offre de la place à un maximum de clients potentiels des commerces



Comment allons-nous faire nos courses ?



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

* y compris vélo

La très grande majorité des trajets vers les grandes surfaces se fait en voiture.

Les trajets vers les commerces de proximité se font majoritairement en voiture et un peu à pied.



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

Source *Base unifiée des enquêtes ménages-déplacements, 2017*

Comment allons-nous faire nos courses ?

En voiture ? À pied ? À vélo ?

La très grande majorité des trajets vers les grandes surfaces se fait en voiture.

Les trajets vers les commerces de proximité se font majoritairement en voiture et un peu à pied.

Mais 29 % des déplacements réalisés en voiture pour effectuer un achat font moins de 2 km (que le commerce soit situé en périphérie ou dans la commune centre).

Pourtant, la part modale du vélo sur l'ensemble des déplacements pour achat est de 1,4 %.

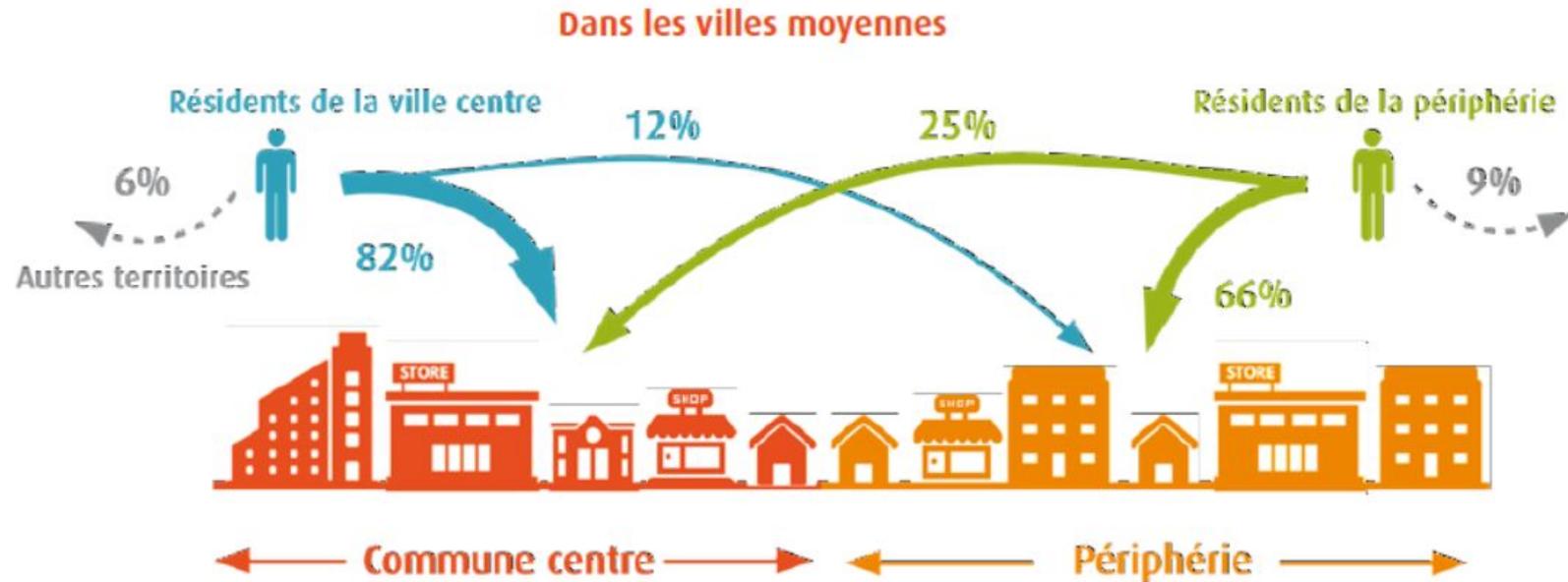
Pourquoi ?



Comment allons-nous faire nos courses ?

En voiture ? À pied ? À vélo ?

Les achats sont majoritairement réalisés à proximité du domicile.



Comparaison des temps de trajets/distances par mode de déplacement →

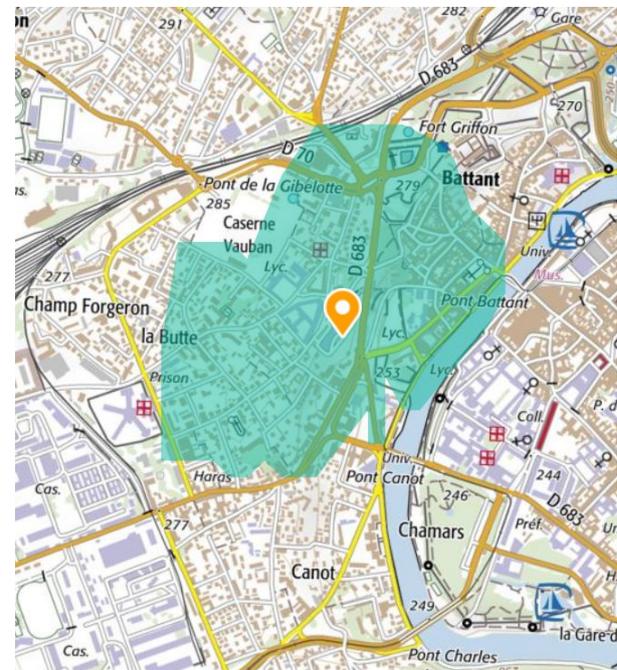
10' de marche = env. 600 m
20' de vélo
ou 15' de VAE = env. 3 km
5' de voiture = env. 2,5 km

Comment allons-nous faire nos courses ?

En voiture ? À pied ? À vélo ?

Comparaison des temps de trajets/distances par mode de déplacement : simulation à Besançon (CCI du Doubs)

10' à pied



20' en vélo ou
15' en VAE

5' en voiture



Les différents types de commerces ...

Quelles différences, quelles interactions, quelles concurrences, quelles complémentarités ... entre les différents types de commerces ?

- Les commerce de proximité
- Les commerces de périphérie
- Les grandes surfaces
- Le e-commerce ...

Qu'en pensez-vous ?

Des questions ... et des pistes de réponses

Quels aménagements et services pour attirer et faciliter la vie des clients cyclistes et piétons (équipements, services...) ?

Quelle stratégie mettre en place pour organiser la mobilité vers les commerces ?

- Faciliter au maximum la circulation et le stationnement automobile en espérant faire venir des clients éloignés du centre-ville ?

Ou bien ...



- Proposer des espaces publics plus apaisés, avec plus de place aux piétons pour leur donner envie de consommer et de passer d'un magasin à l'autre ?

Source *Alternatives Économiques* - 12/2019

Faciliter au maximum la circulation et le stationnement automobile en espérant faire venir des clients éloignés du centre-ville

→ N'est-ce pas la solution majoritairement mise en œuvre aujourd'hui, notamment vers les zones commerciales de périphérie ?

- Mais on peut également aménager des itinéraires pour les vélos.
- Aujourd'hui, 2 freins principaux à l'usage du vélo :
 - l'inadaptation de l'espace public et le risque d'accident ;
 - Le risque de vol.

Comment lever les freins principaux à l'usage du vélo ?

- Adapter l'espace public :
 - Mettre en œuvre les principes de continuité de cheminement et de cohabitation dans l'espace public décrits dans la première partie de cet exposé ;
 - Définir des contraintes de stationnement pour les véhicules motorisés, afin de faciliter le report modal.
- Aménager du stationnement vélo, proposer des services et lutter contre le risque de vol :
 - En France, environ 400 000 vélos sont volés tous les ans (soit plus de 1000 par jour) ... Le vol est le 2ème obstacle à l'usage du vélo (après l'insécurité routière) ;
 - Le stationnement vélo peut-être prévu dans les documents d'urbanisme (PLU, PDU ...).

Garer les vélos et proposer des services

- Épargner aux cyclistes le franchissement d'obstacles, de marches d'escalier ou de portes ;



- Proposer des services simples pour l'entretien de base du vélo (gonflage, graissage, petites réparations ...) ;
- Et pour le confort du cycliste (lavage des mains ...)



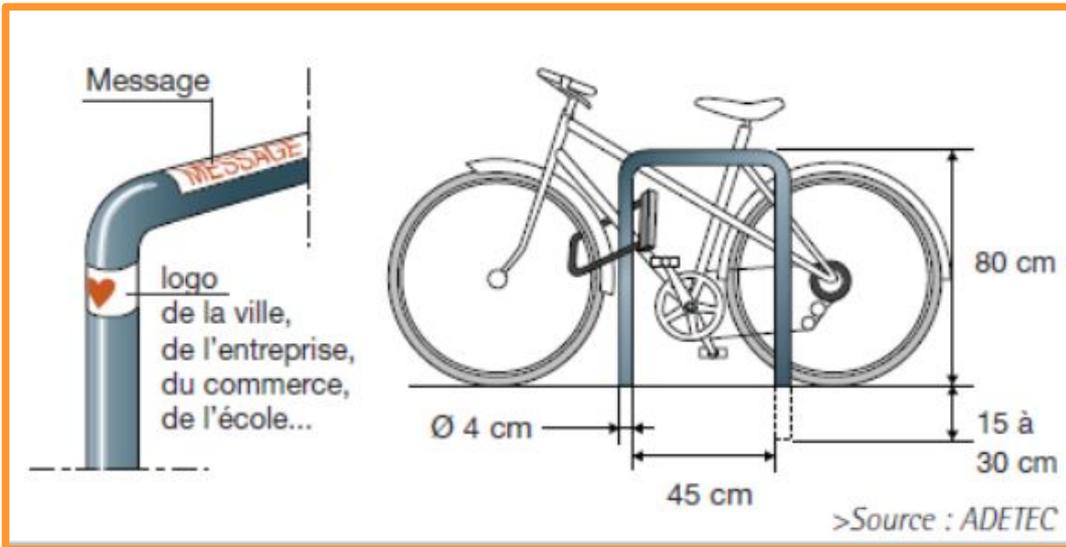
Garer les vélos et lutter contre le risque de vol

- Prévoir des garages à proximité des entrées des commerces pour réduire les trajets ;
- En centre-ville, préférer de nombreuses petites unités régulièrement réparties. Des parcs de stationnement vélos seront davantage adaptés à la desserte de zones plus importantes en secteurs moins denses.



Garer les vélos et lutter contre le risque de vol

- Les espaces de stationnement seront équipés de systèmes d'attache permettant d'arrimer à la fois la roue et le cadre du vélo à un point fixe. Éviter les racks de type « pince-roue ».
- Les systèmes simples sont souvent les plus efficaces : l'arceau offre un excellent compromis entre stationnement sécurisé, coût et consommation d'espace.



Proposer des espaces publics plus apaisés, avec plus de place aux piétons pour leur donner envie de consommer et de passer d'un magasin à l'autre

- Les activités commerciales peuvent prendre possession de la rue ...

Qu'en pensez-vous ?



Quand les activités commerciales prennent possession de la rue ...



Apaiser la circulation, limiter la place de la voiture,
renforcer l'animation (commerciale ...) du centre-bourg
Expérimenter, évaluer, pérenniser les aménagements

Travailler sur les espaces publics des centres-bourgs

- Quatre composantes à mettre en lien
 - Valoriser l'identité d'un territoire
 - Offrir un cadre de vie agréable
 - Imaginer des espaces publics organisés et polyvalents
 - Proposer des espaces sobres et écologiques



Générer de la fréquentation dans les centres-bourgs

- Favoriser une pratique quotidienne
 - Proximité avec les équipements publics = effet d'entraînement
- Capter une clientèle touristique
 - Mise en valeur du patrimoine, bâti, paysager, culturel ...
- Proposer de l'événementiel
 - Dynamisme, mise en valeur du centre-bourg, attractivité
- Promouvoir l'offre commerciale
 - Communication, animations commerciales, actions temporaires ...

... un levier pour la revitalisation des centres bourgs

Des espaces qui mettent en valeur les commerces et les équipements



avant



après

Un espace envahi par le stationnement et réaménagé en véritable lieu public en lien avec les commerces et équipements structurants



Jour 1

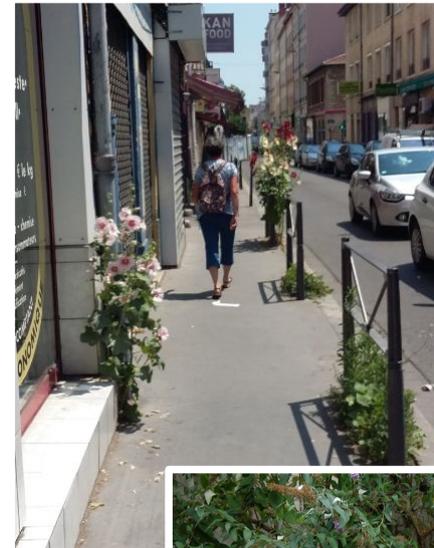


Jour 2

Une place polyvalente pour accueillir le marché à certains moments et offrir une visibilité à l'office de tourisme et à la mairie les autres jours

La vie de la rue. L'importance des frontages

" Entre l'espace public et l'espace privé ... "



Et pour accéder aux commerces ...

Proposer des aménagements frugaux



Des questions ... et des pistes de réponses

Comment gérer les livraisons en mode actif (vers le commerce et du commerce au client) ?

Le transport logistique en milieu urbain

- Le maillon urbain de la logistique peu représenter <1 % de la distance, mais près d'1/4 des coûts logistiques ;
- C'est essentiellement « le dernier km » et « le premier km » qui impactent l'espace public et son fonctionnement ;
= circulation, stationnement, pollution ...
- Il est indispensable au fonctionnement du commerce ;
- Il nécessite d'assurer une bonne articulation entre acteurs publics et privés :
 - Les habitants = riverains, utilisateurs de la voirie, clients, transporteurs de marchandises (leurs achats et leurs déchets) ;
 - Les acteurs économiques = les chargeurs, les destinataires (commerçants...), les professionnels du transport ;
 - Les acteurs institutionnels = définissent les règles du transport et de l'usage du cadre de vie des habitants.

Des solutions pour des livraisons plus efficaces et plus écologiques

- Mutualiser la livraison des centres commerciaux de périphérie et des commerces de centres-bourgs
 - Créer un/des entrepôt(s) en périphérie = plateforme interface et logistique ;
 - Laisser les plus gros camions en dehors du centre ;
 - Mise en place de partenariats à l'initiative des collectivités.
- Dans la même logique, création d'un centre de distribution urbaine
 - Les marchandises sont regroupées et déchargées à l'extérieur de la ville (plateforme logistique) ;
 - Elles sont acheminées par un transporteur unique par véhicules électriques légers ;
 - l'expédition de marchandises peut fonctionner en mode inversé.

Des solutions pour des livraisons plus efficaces et plus écologiques

- Le déploiement de véhicules électriques

ex. La Poste

- La livraison silencieuse en centre-ville

- livraisons nocturnes, avec des équipements silencieux (groupes frigorifiques, transpalettes ...) et des chartes de bonnes conduites ;
- Amélioration de la voirie et des accès (abaissés de trottoirs, zone de livraison sanctuarisées ...)
- Permet de réduire la congestion routière en journée.

- La distribution urbaine par tramway

- Un « Tramfret » spécifique peut transporter jusqu'à 80t de marchandises ;
- Des arrêts dédiés pour permettre la manutention ;
- Testé à Saint-Etienne, existe à Zurich, en Allemagne ...



Des solutions pour des livraisons plus efficaces et plus écologiques

- Livraison du « dernier km » par des véhicules électriques légers
 - Triporteurs à assistance électrique ;
 - Expérimenté dans plusieurs grandes villes françaises (Paris, Strasbourg, Toulouse, Lille ...)
- Livraison pédestre des courses achetées dans les commerces
 - En zones denses ;
 - Livraisons à domicile ;
 - Commerces et clients adhérents ;
 - Utile pour les personnes à mobilité réduite et les personnes âgées.
- Livraisons en consignes ou points-relais
- Livraison des colis sur rendez-vous



Des questions ... et des pistes de réponses

Comment mettre en œuvre des actions, avec quels acteurs, quelle coordination ?

Parlons-en.

Comment mettre en œuvre des actions, avec quels acteurs, quelle coordination ?

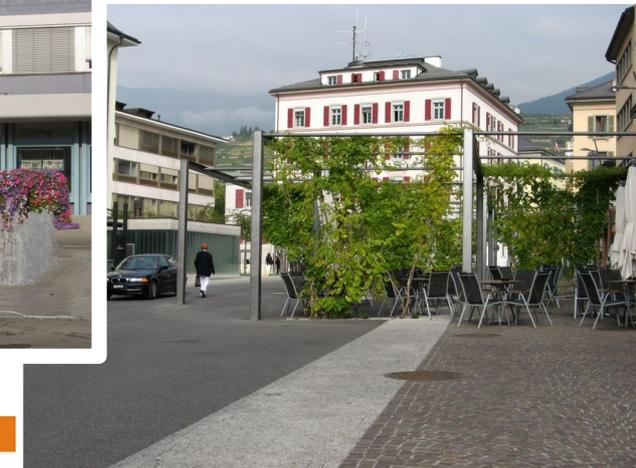
- Donner envie aux piétons de s'approprier l'espace public

- Qualité des espaces ;
- Sécurité ;
- Prévoir des espaces de repos, de discussion ... ;
- Jalonnement ;
- Aire piétonnes.



- Aménager avec le regard du client

- Visibilité du commerce, donner envie d'y venir, de s'y arrêter ;
- Accessibilité ;
- Créer une ambiance favorable.



Comment mettre en œuvre des actions, avec quels acteurs, quelle coordination ?

- Mettre en œuvre des actions commerciales pour inciter à l'usage du vélo
 - Proposer des services vélo de base dans certains commerces (gonflage ...) ;
 - Contribuer à la mise en œuvre et au financement d'actions d'apprentissage du vélo et de remise en selle ;
 - Offrir des équipements vélo (sonnettes, dispositifs rétro-réfléchissants ...) ;
 - Offrir des paniers à fixer sur les vélos ;
 - Mettre en place une location de chariottes pour ramener les courses volumineuses ...



Comment mettre en œuvre des actions, avec quels acteurs, quelle coordination ?

- Faire en sorte que les activités commerciales prennent possession de la rue ...

Ponctuellement ou durablement

- Rencontrer les élus et les gestionnaires de voiries

- Plaider pour un aménagement de l'espace public en centre-bourg en faveur des mobilités actives et pour des continuités de cheminement vers les zones de commerces ;
- Parler du stationnement pour les véhicules motorisés et pour les vélos.

- Mobiliser les acteurs commerciaux

- Inciter les commerçants à agir au travers de leurs représentants, associations, fédérations, et auprès des élus en charge du commerce de la voirie. Travailler avec les gestionnaires de locaux commerciaux.



Présentation de *Rayon Local*, association de cyclo-logistique à Mâcon

Un temps de débat et d'échanges avec les participants



Merci pour votre attention

Patrice Champon – Cerema Centre-Est

Chargé d'affaires en aménagement urbain et modes actifs

04 74 27 51 24 – patrice.champon@cerema.fr

www.cerema.fr