



La place du piéton dans la ville : la marche à pied est le premier mode de déplacement dans l'hyper-centre et peut rivaliser avec la voiture sur 1km

Les chiffres présentés ici sont issus pour la plupart de l'« enquête ménage » de 1995, conduite par le Syndicat des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise (Sytral – cf. sa fiche « Institution ») et réalisée conjointement par le Centre d'Études Techniques de l'Équipement (CETE) de Lyon et l'INSEE. Elle porte sur les déplacements des ménages de l'agglomération lyonnaise (un ménage correspondant à l'ensemble des personnes habitant un même logement), selon une méthodologie définie au niveau national par le Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques (CERTU). Le secteur de l'enquête correspond à l'aire du Schéma Directeur de l'agglomération lyonnaise – les déplacements effectués à l'intérieur du périmètre d'enquête par des personnes résidant à l'extérieur de celui-ci n'étant pas comptabilisés ; 6.000 ménages (soit 15.000 personnes) composent l'échantillon interrogé. Un décompte de 53.000 déplacements quotidiens a été établi – soit, à l'échelle du périmètre d'enquête, 4.434.000 déplacements effectués chaque jour par 516.000 ménages (1.220.000 personnes).

**La marche à pied :
un mode de déplacement incontournable**

Chaque habitant et usager de la ville est en fait un piéton potentiel : les clients des transports en commun, par exemple, n'en sont pas moins « *des piétons qui se reposent* » (Yan Le Gal, expert en déplacements urbains). La marche, qui représente **20 à 50% des déplacements**, est le deuxième mode de déplacement dans les villes françaises – et souvent le premier dans les centres-ville. (Sources : *La Marche et ses relais*, intervention de Yan Le Gal dans le cadre de la révision du PDU de Lyon, 2003). Sur le Grand Lyon, le nombre des déplacements effectués à pied est en augmentation : entre 1986 (1.223.000 déplacements à pied par jour) et 1995 (1.392.000 déplacements à pied par jour), ils ont enregistré une hausse de 14%. La marche correspond à **1 déplacement sur 3 dans l'agglomération**, voire **1 déplacement sur 2 dans Lyon-Villeurbanne**. Avec une part de marché de plus de **30% des déplacements** comptabilisés dans l'agglomération, c'est le deuxième mode de déplacement utilisé en centre-ville et en périphérie, après l'automobile :

Répartition modale des déplacements dans l'agglomération pour 1986 et 1995 :

voiture	1986	48% des déplacements quotidiens	1995	53%
<u>marche à pied</u>	1986	35%	1995	31%
TC	1986	15%	1995	14%
2 roues	1986	2%	1995	1%

(Sources : *Enquête des déplacements de Lyon, principaux résultats et évolutions*. CETE Lyon, octobre 1995)

Répartition modale des déplacements par zone géographique de l'agglomération pour 1995 :

	Centre (Lyon-Villeurbanne)	1 ^{ère} couronne	2 ^{ème} couronne
voiture	41%	58%	70%
<u>marche à pied</u>	40%	28%	19%
TC	18%	13%	10%
2 roues	1%	1%	1%

(Sources : données de l'enquête ménages de 1995, citées dans le compte rendu du Comité technique « PDU piétons ». Grand Lyon, 1998)

Qui marche ? Pour aller où ? Sur quelle distance ?

La marche à pied est le premier mode de déplacement des **moins de 17 ans**. C'est aussi le premier mode de déplacement des **employés**, des **étudiants**, des **chômeurs** et des **inactifs** (retraités ou non) sur Lyon et Villeurbanne. (Sources : données de l'enquête ménages de 1995, citées dans le compte rendu du Comité technique « PDU piétons ». Grand Lyon, 1998)

Seuls **12% des déplacements vers le lieu de travail se font à pied** - 25% quand les lieux de résidence et de travail se trouvent en centre-ville. (Sources : *Enquête déplacements de l'agglomération lyonnaise de 1995. Exploitations pour le plan des déplacements urbains – analyse des motifs de déplacement*. CETE Lyon)

Plusieurs pôles lyonnais sont générateurs de déplacements à pied :

- 97.000 déplacements pédestres quotidiens s'effectuent en provenance ou à destination de **Bellecour-République**
- 12.000 pour le centre commercial Part-Dieu
- 6500 pour la Doua
- 6000 pour la gare SNCF de la Part-Dieu
- 6000 pour le Parc de la Tête d'Or
- 5200 pour les universités Lyon II et Lyon III
- 5000 pour la gare SNCF de Perrache
- 1000 pour l'Hôtel Dieu.

(Sources : données SYTRAL (1995), Ville de Lyon (1994) et SNCF (1992), citées dans le compte rendu du Comité technique « PDU piétons ». Grand Lyon, 1998)

Les déplacements intégralement effectués à pied ont une **distance moyenne de 800 m** mais **17% dépassent 1 km**. (Sources : données de l'enquête ménages de 1995, citées dans le compte rendu du Comité technique « PDU piétons ». Grand Lyon, 1998)

Or, **10% des déplacements en voiture font moins de 500 m et 20%, moins de 1 km** : des distances qui pourraient être couvertes par la marche à pied (et le vélo). (Sources : *Le plan des déplacements urbains de l'agglomération lyonnaise*. Document voté par le Comité Syndical du Sytral le 14 octobre 1997)

Une opinion publique favorable au développement de la marche à pied

Dans le discours des « Grands Lyonnais » (relevé à l'occasion d'enquêtes d'opinions), la tendance est à la valorisation de la marche à pied – un déclaratif qui, certes, ne présage pas des comportements réels, mais dévoile néanmoins une hiérarchisation mentale des modes de transport consciente des facilités déjà accordées à l'automobile en ville et des difficultés pénalisant les autres modes :

- **57% des habitants du Grand Lyon** pensent qu'il faut créer davantage de **zones piétonnes** dans leur commune. (Sources : *Enquête d'opinion auprès de la population de l'agglomération lyonnaise sur les déplacements*. SYTRAL, Tremplin, 2003)
- En regard de l'ensemble des modes possibles de déplacement, les préoccupations des habitants de l'agglomération portent plus sur **les conditions de circulation pédestre** que sur la facilité de se déplacer en voiture. Selon eux, il est en effet urgent d'améliorer :
 - la **sécurité des piétons** près de leur domicile (27%)
 - le stationnement (23%)
 - les facilités de déplacement en transports en commun (20%)
 - le nombre et la sécurité des pistes cyclables (16%)
 - les facilités de déplacement en voiture (9%)

(Sources : *Enquête de perception environnement cadre de vie*. Grand Lyon, Institut Fournier, 2002)

Les aires piétonnes et les zones 30 : 5 fois plus à Rennes qu'à Lyon

Les aires piétonnes, si elles existent partout, restent peu étendues - certaines villes se distinguent néanmoins : Rennes (10 km) a quadruplé son kilométrage d'aire piétonne entre 2000 et 2003 ; Toulouse (17.6 km) et Amiens (10 km), l'ont triplé ; Montpellier, avec ses 12.7 km, est aussi une ville bien classée. Les zones 30 - qui permettent une cohabitation des piétons, des cyclistes et des automobilistes sans aménagement spécifique pour les modes doux - sont, elles aussi, globalement peu développées : les 2/3 des villes en proposent moins de 8 km. A l'étranger, des exemples montrent pourtant qu'il est possible de passer les ¾ des voies urbaines en zone 30 (mis à part les voies de transit). Cependant, certaines villes françaises ont largement adopté ce dispositif : Tours est particulièrement remarquable avec ses 72.5 km de zone 30, alors qu'elle n'en avait aucune en 2000 ; mais aussi, Rennes (70 km), Lorient (41 km) et, dans une moindre mesure, Metz (30.6 km) et Nice (20 km). Chambéry (dont les chiffres, non répertoriés, ne figurent pas ici) s'est, elle aussi, engagée dans une politique du « sans voiture ou sans vitesse », en classant l'ensemble de son centre-ville en aires piétonnes et en zones 30.

Kilométrages d'espaces sans voiture et sans vitesse par ville française en 2003 :

	aires piétonnes en km		zones 30 en km	
	ville	agglo.	ville	agglo.
Aix-en-Provence	1.00		3.00	
Amiens	10.07	11.24	2.70	2.70
Angers	2.9			
Angoulême	0.33		1.00	
Annecy	2.00	3.00	4.00	10.12
Annemasse		1.00	0.33	3.00
Avignon	(3,5 ha)			
Bayonne	2.60		8.00	
Besançon	3.10		13.00	
Brest	0.50	0.50	3.00	12.00
Caen	3.00		5.00	
Calais	0.60			
Cannes	1.00	2.00	1.00	1.00
Clermont-Ferrand	3.00		6.20	
Dijon	2.60		13.90	
Douai	2.00		10.00	
Dunkerque		14.00		0.80
Grenoble	(6.45 ha)			
Le Havre	0.30		1.00	
Le Mans	3.26			
Lens	0.15		2.00	
Lorient	0.60		41.00	
Lyon	8.20		7.70	
Marseille	7.80		2.00	
Metz	5.60		30.60	
Montbéliard	0.50			
Montpellier	12.68			
Nancy		3.50		8.00
Nantes				25.00
Nice	4.50		20.00	
Orléans	5.36		4.70	
Paris (en cours de recensement)				
Pau	1.30		7.30	
Perpignan			8.00	
Poitiers	1.50		3.80	
Reims	2.00		6.50	
Rennes	10.00		70.00	
Rouen	7.00	18.00	3.50	2.00
Saint-Étienne	3.70		3.30	3.30

Saint-Nazaire	0.52	1.50	1.54	10.00
Strasbourg		12.00		
Toulon	3.50			
Toulouse	17.60		17.10	
Tours	6.50		72.50	
Valence	2.80			
Valenciennes	0.33		4.20	

(Sources : données Club des villes cyclables – CERTU issues de l'enquête « vélo urbain » de 2003, citées par *Ville et vélo* n°7, juin-juillet-août 2003)

Adapter la ville aux piétons : combien ça coûte ?

Les aménagements de la voirie de l'agglomération lyonnaise, réalisés en application des mesures prioritaires édictées par la Charte du piéton (1998), ont essentiellement visé la sécurité et le confort des marcheurs. Entre 2000 et 2004, **une centaine de carrefours** ont ainsi bénéficié de traitements particuliers : abaissement et avancée des trottoirs au droit des passages piétons, pose de bandes podotactiles et implantation de potelets d'anti-stationnement, par exemple. Chaque action améliorant les conditions de circulation pédestre a un coût :

- Abaisser les trottoirs devant les passages piétons : **1200 à 1800 € par abaissement** de trottoir
- Avancer les trottoirs au droit des passages piétons dans un carrefour : **22.800 à 68.600 € d'avancées** de trottoir en fonction de l'importance du carrefour
- Élargir et équiper les trottoirs devant les écoles et autres bâtiments fréquentés par les piétons : 53.400 à 68.600 € pour un aménagement global (élargissement, dispositifs d'anti-stationnement, bancs et autres mobiliers urbains, bandes de séparation végétalisée entre l'espace piéton et la chaussée) sur une cinquantaine de mètres – soit **1070 à 1370 € par mètre linéaire de trottoir entièrement réaménagé**
- Élargir les trottoirs : 53.400 € pour un élargissement simple du trottoir sur une cinquantaine de mètres – soit **1070 € par mètre linéaire de trottoir élargi**
- Implanter des potelets d'anti-stationnement le long des trottoirs : **150 € par potelet**
- Construire des arrêts de bus rehaussés et en alignement de la voie : 38.000 à 53.400 € pour 15 à 25 mètres d'aménagement – soit, en moyenne, **1900 à 2670 € par mètre linéaire de trottoir transformé en plate-forme d'arrêt de bus**
- Adapter les temps de traversée aux carrefours à feux à la vitesse réelle des piétons : **150 à 450 € par carrefour reprogrammé**, 7600 € si le matériel de régularisation doit être remplacé

(Sources : *Le piéton dans le Grand Lyon* (Charte du piéton) - 10 premières mesures pour le piéton. Grand Lyon, 1998)

13.1 M€ par an, c'est l'estimation financière de la mise en application du « Plan piétons » et des aménagements dits « de proximité » de la voirie, établie sur la base des programmations connues à ce jour – c'est-à-dire les prévisions à 10 ans du SYTRAL (plan mandat du SYTRAL), issues du débat d'orientation budgétaire de 2004, et la programmation pluriannuelle des investissements du Grand Lyon à 3 ans (2003-2006). (Sources : *Projet de révision du PDU de l'agglomération lyonnaise*, SYTRAL, 2004)

5 M€, c'est le coût estimé de la passerelle sur le Rhône réservée aux modes doux, qui reliera la Cité Internationale et le quartier Saint-Clair de Caluire-et-Cuire – inscrite dans le PDU et le Plan de développement des modes de déplacement doux, elle devrait être mise en service en 2008. (Sources : site Internet www.grandlyon.com)

Emmanuelle Lambrey