

En faveur de la piétonnisation de la rue Wellington

Santé, communauté,
développement

Anthony Campanelli

1

Ordre de la présentation

1. Résumé bref de la matière qui sera présentée.
2. Indicateurs en faveur de la piétonnisation.
3. Avantages de la piétonnisation.
4. Période de questions de la commissaire. 2

Benefits of pedestrianization and warrants to pedestrianize an area

Nikhil Soni, Planificateur des transports urbains,
Institut des transports urbains, Inde

Neetishree Soni, Ingénieur civil

Land Use Policy 57 (2016) pp. 139–150

Contexte

- Accroissement rapide du nombre de véhicules privés dans les centres urbains.

Contexte

- Accroissement rapide du nombre de véhicules privés dans les centres urbains.
 - Accroissement des enjeux liés à la présence de véhicules privés (congestion, collisions, pollution, bruit, etc.)
- Dégradation de l'environnement dans ces espaces urbains

Contexte

- Secteurs ayant un poids économique important.
- Manque d'espace dans ces secteurs et ainsi que leurs portraits socio-économiques appuient la piétonnisation de certaines artères.
- La piétonnisation de secteurs congestionnés devient une solution durable et efficace à l'amélioration du portrait global d'un secteur urbain donné.

Objectifs de l'article

- Revue littéraire de recherches qui font état de l'impact de la piétonnisation permanente d'artères.
- Trouver des indicateurs qui justifient quelles artères bénéficieront de la planification d'une piétonnisation permanente.
- Aider les planificateurs urbains dans leurs démarches d'organisation de territoire.

Justificatifs

Qualitatifs :

- Raisons de sécurité.
- Conservation de lieux historiques, d'espaces récréatifs.
- Réappropriation de l'espace public pour le bien-être de la population et le développement d'espaces publics.
- Quand l'opinion populaire le demande.

Table 2

London Public Transport Accessibility Levels (PTALS). (For interpretation of the references to colour in this table, the reader is referred to the web version of this article.)

PTAL	Range of Index	Map Color	Description
1a (Low)	0.01 – 2.50		Very poor
1b	2.51 – 5.00		Very poor
2	5.01 – 10.00		Poor
3	10.01 – 15.00		Moderate
4	15.01 – 20.00		Good
5	20.01 – 25.00		Very Good
6a	25.01 – 40.00		Excellent
6b (High)	40.01 +		Excellent

Setting	Public Transport Accessibility Level (PTAL)		
	0 to 1	2 to 3	4 to 6
Suburban	150-200 hr/ha	150-250 hr/ha	200-350 hr/ha
3.8-4.6 hr/unit	35-55 u/ha	35-65 u/ha	45-90 u/ha
3.1-3.7 hr/unit	40-65 u/ha	40-80 u/ha	55-115 u/ha
2.7-3.0 hr/unit	50-75 u/ha	50-95 u/ha	70-130 u/ha
Urban	150-250 hr/ha	200-450 hr/ha	200-700 hr/ha
3.8-4.6 hr/unit	35-65 u/ha	45-120 u/ha	45-185 u/ha
3.1-3.7 hr/unit	40-80 u/ha	55-145 u/ha	55-225 u/ha
2.7-3.0 hr/unit	50-95 u/ha	70-170 u/ha	70-260 u/ha
Central	150-300 hr/ha	300-650 hr/ha	650-1100 hr/ha
3.8-4.6 hr/unit	35-80 u/ha	65-170 u/ha	140-290 u/ha
3.1-3.7 hr/unit	40-100 u/ha	80-210 u/ha	175-355 u/ha
2.7-3.0 hr/unit	50-110 u/ha	100-240 u/ha	215-405 u/ha

Figure 2.1: Recommended housing densities in the London Plan

hr = habitable rooms
u = a dwelling unit, i.e. a flat or a house
ha = hectare

Table 4

Indian Air Quality Index: AQI (Source: CPCB India). (For interpretation of the references to colour in this table, the reader is referred to the web version of this article.).

AQI Category (Range)	Remark	Color Code	Possible Health Impacts
0-50	Good		Minimal impact
51-100	Satisfactory		Minor breathing discomfort to sensitive people
101-200	Moderate		Breathing discomfort to patients with lungs & heart diseases
201-300	Poor		Breathing discomfort to most people on prolonged exposure
301-400	Very Poor		Respiratory illness on prolonged exposure
401-500	Severe		Affects healthy people and seriously impacts to patients

Justificatifs

Quantitatifs :

- Secteurs présentant une intermodalité de transports élevée.
- La géométrie et la largeur des rues ne sont pas suffisantes et appropriées pour le transport motorisé.
- Présence de transports collectifs efficaces accessibles à pied ou à vélo dans le secteur. (distance)

Avantages

Transports

- Améliorations en terme d'accessibilité et mobilité.
- Réduction de l'usage des automobiles.
- Accroissement de l'utilisation du transport en commun et des modes de transports non-motorisés.
- Réduction des colisions et des blessures liées.

Avantages

Sociaux

- Stimulation des interactions sociales et du développement des liens interpersonnels.
- Stimulation du sentiment d'appartenance et du sentiment de responsabilité pour son quartier.
- Amélioration de l'habitabilité d'un secteur donné.
- Amélioration du sentiment de sécurité.

Avantages

Environnementaux

- Réduction des polluants atmosphériques.
- Économies en terme de carburant.
- Réduction de bruits.
- Amélioration du micro-environnement.
- Accroissement d'espaces verts.

Avantages

Économiques

- Augmentation de la fréquentation des lieux. (increase in footfall traffic)
- Économies en terme d'infrastructures.
- Création d'emplois.
- Bonification des revenus du transport en commun.

Avantages

Santé

- Aspiration d'air non pollué.
- Amélioration du métabolisme et de la digestion.
- Amélioration du système nerveux et de la santé psychologique.
- Conditionnement cardiovasculaire et pulmonaire.

Période de questions de la commissaire

Merci !