



Synthèse du palmarès Mytraffic des quartiers les plus dynamiques des métropoles françaises

Le site Mytraffic a révélé son palmarès des quartiers les plus dynamiques des métropoles françaises. Montpellier n'est malheureusement pas dans le classement. Piste d'explications de cet échec dans ce document de synthèse.

Mesurer la fréquentation piétonne mensuelles dans plus de 80 quartiers commerçants des 21 métropoles françaises en dehors de Paris sur l'année 2021, voilà la méthode qu'a utilisé Mytraffic pour établir ce palmarès. Cette fréquentation a été rapporté à la surface des quartiers, pour obtenir l'indice de densité de fréquentation. Les zones comportant des gares ont été supprimé. L'objectif de ce palmarès : dévoiler les pratiques clef permettant à un quartier d'attirer du monde...

Voilà donc le palmarès établi par Mytraffic :

- 1 : Bordeaux (Sainte-Catherine haut)
- 2 : Toulouse (quartier Alsace Lorraine)
- 3 : Lyon (quartier Cordeliers)
- 4 : Nice (Jean Médecin Sud)
- 5 : Lille (Grand Place - Rihour)
- 6 : Strasbourg (place d'Austerlitz)
- 7 : Nantes (Bouffay)
- 8 : Marseille (Saint-Ferreol)
- 9 : Toulon (centre ancien)
- 10 : Grenoble (hyper centre)

Pour comparaison, voilà le classement des plus grandes villes de France après Paris :

- Marseille : 863 310
- Lyon : 516 092
- Toulouse : 479 553
- Nice : 340 017
- Nantes : 309 346
- Montpellier : 285 121
- Strasbourg : 280 966
- Bordeaux : 254 436
- Lille : 232 787
- Rennes : 216 815

Quand on confronte ces deux classements, on observe que toutes les plus grandes villes de France font partie du palmarès de Mytraffic sauf Montpellier et Rennes.

Pourquoi Montpellier n'est pas dans le classement, sur quel aspect de sa politique la ville pêche-t-elle ?



Les 5 critères de réussites des quartiers dynamiques selon Mytraffic

Le palmarès Mytraffic résume en cinq points les secrets de l'attractivité d'un quartier :

1. Accorder une place prédominante aux piétons
2. Prioriser la politique de transports. **Les quartiers les plus attractifs combinent tous les modes d'accès possibles : transports en commun de plusieurs natures, vélo, voie piétonne, voiture**
3. Travailler le marketing territorial. Dans les quartiers les plus fréquentés, le tourisme est exploité au profit du commerce. Les touristes consomment dans le centre. La création d'un parcours touristique et commerçant permet d'accompagner cette synergie et de faire vivre les centres toute l'année
4. **Entretenir un dialogue permanent entre tous les acteurs du quartier.** Les collectivités qui partagent la gouvernance de leurs centres avec les commerçants sont plus efficaces et réactif, le dialogue permettant d'éviter les blocages et les mécontentements.
5. Attirer de grandes enseignes pour faire vivre les petits commerces

A Montpellier, deux de ces critères sont remplis : le centre-ville est piéton depuis presque 40 ans et les grandes enseignes cohabitent avec les petits commerces en centre-ville. Pourtant, la 7^{ème} ville de France n'est pas dans le classement de Mytraffic...

- Si on étudie le critère n°2 en prenant Toulouse comme exemple, voilà ce qui est noté dans le palmarès : « *autour du boulevard commerçant, les flux piétons, automobiles et de transports en commun sont intenses* ». A Toulouse, les transports travaillent donc en synergie.

A Montpellier, à l'inverse, la place de la voiture est drastiquement réduite dans la ville avec la fermeture simultanée de plusieurs artères qui irriguent le centre (avenue Clemenceau, cours Gambetta, passage de l'avenue Albert Dubout à sens unique), avant même que ne soient proposés des itinéraires alternatifs pour rejoindre le centre-ville en voiture. D'autre part, comme l'évoque Alexandre Séjourné, directeur général du spécialiste en immobilier commercial Accessite « *on a souvent dit : « s'il n'y a pas de voiture, il n'y a pas de commerces* ». On le constate, pour attirer le plus de passage possible,



la plupart des villes de ce palmarès se sont dotées d'un maillage de parkings à proximité des centres-villes afin de favoriser l'accessibilité des habitants venant de la périphérie ».

Les parkings à Montpellier sont-ils accessibles ? A coût attractif ? Le vélo de son côté ne peut pas circuler sereinement car le plan vélo n'est pas réalisé, quant aux transports en commun, le réseau de bus tram censé desservir 70% de la métropole n'est pas en place, le tram souffre d'une mauvaise image (insécurité) et sur certaines lignes, les derniers bus partent en début de soirée... pas possible de dîner en ville si on se déplace en bus donc...

- Intéressons-nous maintenant au critère 4 : pour exemple, à Marseille, *« les décisions se prennent en concertation avec les différentes parties prenantes du quartier. Les commerçants, la ville et les services de police sont en lien permanent grâce à des groupes Whatsapp communs, et s'informent instantanément des incivilités, des déchets gênants ou des imprévus à Saint-Ferréol, pour qu'ils soient gérés le plus efficacement possible. »*

A Montpellier à l'inverse, les commerçants et les riverains parlent régulièrement du manque de concertation de la ville : les décisions sont prises brutalement d'un jour à l'autre sans, semble-t-il mesurer tous les effets collatéraux... Pour exemple : la fermeture de la rue Saint-Louis qui a été subit (et l'est toujours) par les riverains et les commerçants (quartier Gambetta), les travaux place de la Comédie qui coûtent très cher et auront un effet plus que discutable sur l'attractivité du centre-ville : la place de la comédie est une des rares places en France qui grâce à son côté minéral, peut accueillir des évènements d'ampleur avec des scènes et un public large... si on met des arbres autour de la place, qu'advient-il ? Autre exemple : le projet de fermeture du tunnel de la Comédie qui semble s'être décidé sans concertation avec les acteurs de terrain en partant du constat que 80% du trafic était du trafic de « transit », c'est-à-dire un flux automobile qui passe en ville sans s'y arrêter. Or, après une étude menée par ACCS à la demande de Vivre Montpellier Métropole, nous avons constaté que ce trafic de transit ne représente en fait que 30% du flux. La métropole a-t-elle pris en compte cette étude pour réévaluer cette décision ?

Quant au critère n°3, il va, si on en croit ce qui a été annoncé par le maire Michaël Delafosse à la conférence de presse de la CCI du 12 mai 2022, bientôt être rempli, puisqu'une signalétique en centre-ville doit être mise en place.