

ÉTUDE DE FRÉQUENTATION · GINI BY MYTRAFFIC

Piétonnisation & réappropriation locale Centres-villes à mairies écologistes

Grenoble, Bordeaux, Lyon : ce que les données de fréquentation réelle disent
— vraiment — de l'effet des politiques de piétonnisation sur la vie des
centres-villes.

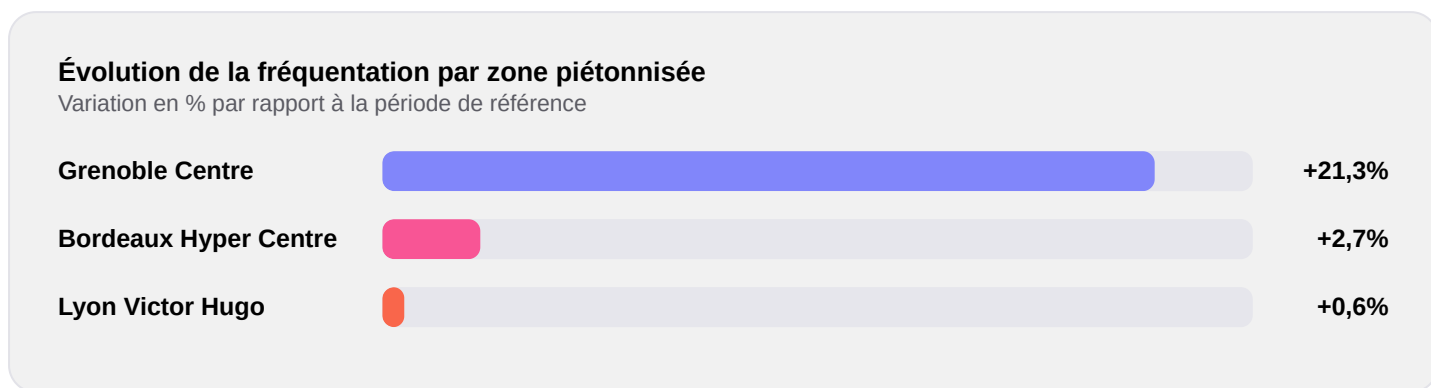
La piétonnisation ne vide pas les centres-villes. Les chiffres le confirment.

Depuis 2020, plusieurs grandes villes françaises sont administrées par des maires issus d'Europe Écologie - Les Verts. Leur politique la plus visible : la piétonnisation progressive des centres-villes, associée à la généralisation des zones 30, au développement des réseaux cyclables, à la végétalisation de l'espace public et au renforcement des transports en commun.

Cette étude s'appuie sur des données réelles de fréquentation, de durée de séjour et d'origine des visiteurs, mesurées par Gini, pour évaluer l'effet concret de ces politiques sur trois centres-villes : **Grenoble** (Éric Piolle, EELV, 2014–2026), **Bordeaux** (Pierre Hurmic, EELV, 2020–2026) et **Lyon** (Grégory Doucet, EELV, 2020–), via le polygone Victor Hugo sur la Presqu'île. Trois calendriers d'action, trois maturités de projet, un même signal : piétonniser prend du temps, mais ça paie.

Un modèle de maturation progressive

Premier constat : les effets positifs de la piétonnisation ne sont pas immédiats — ils se construisent dans la durée. Plus une politique est ancienne et dense en mesures d'accompagnement, plus la hausse de fréquentation est marquée.



Grenoble, le cas le plus démonstratif

La piétonnisation des places Sainte-Claire et Notre-Dame, effective depuis mai 2021, a entraîné une hausse de **+21,3 %** de la fréquentation du centre-ville entre sept. 2022–août 2023 et sept. 2025–juil. 2026. Une croissance régulière et soutenue sur quatre années, portée par un ensemble cohérent de mesures : 1^{er} réseau cyclable de France (baromètre FUB 2021 et 2025), zone 30 généralisée, végétalisation de 33 cours Oasis devant les écoles, gratuité des transports pour les plus précaires depuis septembre 2024, et déconstruction d'un autopont en 2025.

Bordeaux, une progression plus modeste — à lire avec nuance

Bordeaux affiche **+2,7 %** après l'extension de sa zone piétonne de 40 à 65 hectares (2022–2023). Le périmètre était déjà très vaste : l'effet de saturation positive y est atteint plus vite. La ville a par ailleurs déployé 43 km de pistes cyclables — la 2^e dotation de France — et généralisé la zone 30 à 89 % de ses rues dès janvier 2022.

Lyon, une transition qui s'amorce

La ZTL de la Presqu'île, entrée en vigueur en juin 2025, affiche un profil encore en transition : **+0,6 %** de fréquentation sur la zone Victor Hugo — une stabilité remarquable pour une première année. Le léger recul de la durée de séjour (-5,6 %) est un signal caractéristique de cette phase : la ZTL filtre les flux de transit motorisé, les visiteurs qui continuent à venir restent globalement aussi longtemps. Le rebond grenoblois,

construit sur quatre ans, permet d'anticiper que les effets lyonnais devraient pleinement s'affirmer **entre 2027 et 2029**, si la politique est maintenue et prolongée.

02 · DURÉE DE SÉJOUR

Un espace qui retient de plus en plus

Au-delà du volume de visites, la durée de séjour dans la zone est un indicateur précieux de la qualité de l'expérience en centre-ville.

Grenoble Centre

95,1 min

durée moyenne, S1 2026 — +3,1 % vs S1 2025

Cette progression, associée à la hausse de fréquentation, traduit un centre-ville qui attire davantage de visiteurs *et* les retient plus longtemps — signe d'un espace public agréable, végétalisé, propice à la flânerie plutôt qu'au simple transit.

Lyon Victor Hugo

91,6 min

contre 97,1 min avant la ZTL — -5,6 %

Ce recul reflète davantage un changement de profil des visiteurs qu'une dégradation de l'expérience : les flux qui traversaient la Presqu'île en voiture ont été filtrés, tandis que piétons et cyclistes restent en moyenne plus longtemps.

Des centres-villes rendus aux habitants

Le résultat le plus marquant de cette étude est peut-être le plus simple : dans les trois villes, entre **74 et 79 %** des visiteurs des centres piétonnisés habitent la ville elle-même ou son agglomération proche (moins de 20 km).

● GRENOBLE CENTRE

79,4 %

de visiteurs locaux — le taux le plus élevé des 3 villes, dont 51,8 % depuis Grenoble même

● BORDEAUX HYPER CENTRE

74,4 %

de visiteurs locaux — 46,2 % depuis Bordeaux même

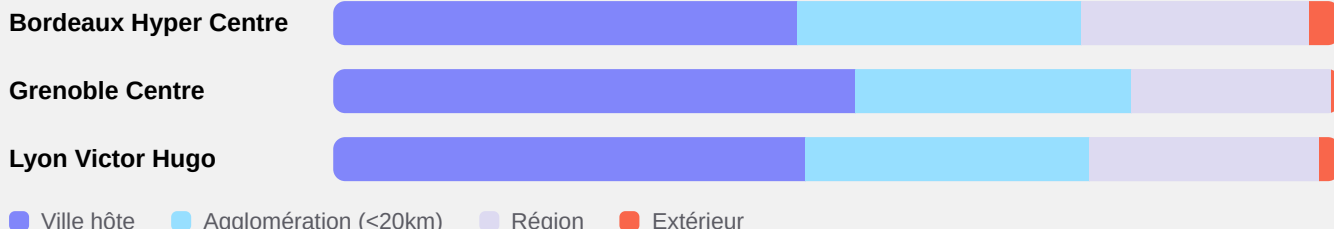
● LYON VICTOR HUGO

75,1 %

de visiteurs locaux, dont 26,9 % depuis Lyon 2 seul

Répartition des origines des visiteurs

Par zone commerciale — Ville hôte, Agglomération, Région, Extérieur (2025)



Répartition Ville hôte / Agglomération / Région reconstituée à partir des taux agrégés du rapport source (part locale totale et part « ville hôte » par zone).

Grenoble : la quasi-absence de visiteurs extérieurs (moins de 1 %) révèle un espace clairement pensé pour les usages quotidiens des résidents, non pour le tourisme. **Bordeaux** : les 3 % de visiteurs venus de plus de 80 km reflètent le rayonnement touristique naturel de la métropole, sans nuire à l'ancrage local. **Lyon Victor Hugo** : 26,9 % des visites proviennent de Lyon 2, l'arrondissement directement concerné par la ZTL — les habitants du quartier se réapproprient déjà leur centre-ville, à peine un an après la mise en place du dispositif.

Top villes d'origine des visiteurs par zone

ZONE	VILLE D'ORIGINE	PART	DISTANCE	CATÉGORIE
Grenoble Centre	Grenoble	51,8 %	0,9 km	Ville hôte
Bordeaux Hyper Centre	Bordeaux	46,2 %	2,2 km	Ville hôte
Lyon Victor Hugo	Lyon 2	26,9 %	0,8 km	Ville hôte
Lyon Victor Hugo	Lyon 3	5,8 %	3,0 km	Ville hôte
Lyon Victor Hugo	Villeurbanne	5,6 %	4,9 km	Agglomération
Lyon Victor Hugo	Lyon 7	4,5 %	2,4 km	Ville hôte
Lyon Victor Hugo	Lyon 8	3,6 %	3,8 km	Ville hôte
Bordeaux Hyper Centre	Mérignac	3,4 %	8,7 km	Agglomération
Bordeaux Hyper Centre	Talence	3,3 %	3,8 km	Agglomération
Lyon Victor Hugo	Lyon 6	3,3 %	2,7 km	Ville hôte

Ces données valident l'hypothèse centrale de cette étude : la piétonnisation, telle qu'elle est mise en œuvre dans ces villes à mairies écologistes, favorise avant tout la réappropriation du centre par les résidents. Ce n'est pas une politique d'attraction touristique : c'est une politique de qualité de vie urbaine, dont les premiers bénéficiaires sont les habitants eux-mêmes.

Trois calendriers, trois maturités de projet

Grenoble pionnière (2021), Bordeaux en consolidation (2022–2023), Lyon en transition (2025).
Chaque paquet de mesures se lit en miroir des indicateurs de fréquentation.

● Grenoble — le centre reconquis par ses habitants

Éric Piolle (EELV) · 2014–2026

- **Piétonnisation** places Sainte-Claire, Notre-Dame & rue Bayard (mai 2021)
- **1^{ère} ville cyclable FUB** 2021 et 2025 · zone 30 généralisée
- Transports gratuits pour le tiers le moins aisé (sept. 2024)
- 33 cours Oasis végétalisées · déconstruction de l'autopont (2025)

+21,3 %

de fréquentation en 4 ans · 79,4 % de visiteurs locaux (le plus haut des 3 villes) · +3,1 % de durée de séjour

Grenoble est le cas le plus abouti : son centre-ville est devenu un espace de vie quotidienne des résidents, non un simple pôle commercial ou touristique.

● Bordeaux — Hurmic (2020–2026)

Pierre Hurmic (EELV)

- **Zone piétonne étendue** de 40 à 65 ha (2022–2023)
- **43 km de pistes cyclables** — 2^e ville cyclable de France
- **Zone 30** appliquée à 89 % des rues dès janvier 2022
- Programme « Rue aux enfants » (80 % des écoles) · ZFE métropolitaine · remunicipalisation de l'eau

+2,7 %

de fréquentation sur la zone étendue · 74,4 % de visiteurs locaux

La piétonnisation n'a pas fragilisé l'attractivité du centre — signe d'une réappropriation effective de l'espace public par les habitants.

● Lyon — transformation en cours (Doucet, 2020–)

- **ZTL Presqu'île** Bellecour–Terreaux (juin 2025) ; rue de la République piétonne et végétalisée
- **Voies Lyonnaises** : 12 lignes, 370 km planifiés
- **Ville 30** depuis mars 2022 ; végétalisation de 13 ha (hiver 2025)
- Réaménagement de 2,5 km de rive droite du Rhône ; préemption commerciale anti-vacance

+0,6 %

de fréquentation sur Victor Hugo · 75,1 % de visiteurs locaux, signe d'une réappropriation de proximité déjà amorcée

Le rebond de Grenoble (+21 % en 4 ans post-piétonnisation) suggère que les effets positifs de la ZTL lyonnaise devraient pleinement s'affirmer **entre 2027 et 2029**.

Ce que confirme le modèle de maturation

	GRENOBLE (2021)	BORDEAUX (2022–23)	LYON (2025)
Ancienneté	4 ans	2–3 ans	< 1 an
Δ fréquentation	+21,3 %	+2,7 %	+0,6 %
Visiteurs locaux	79,4 %	74,4 %	75,1 %
Durée de séjour	↑ +3,1 %	→ stable	↓ transition

Preuve par les chiffres : les politiques de mobilité douce ont besoin de temps pour produire leur plein effet — et ce temps finit par payer. Grenoble, pionnière depuis 2021, démontre que piétonnisation, réseau cyclable et mobilité inclusive forment un cercle vertueux : plus de fréquentation, des visiteurs qui restent plus longtemps, et une majorité écrasante de résidents qui font de leur centre-ville leur espace du quotidien.

La donnée tranche le débat

Loin de « tuer le commerce » ou de « vider les centres-villes » — l'argument le plus souvent brandi par les opposants — les données montrent que les centres-villes piétonnisés à mairies écologistes maintiennent ou renforcent leur attractivité, attirent davantage de résidents locaux, et voient leurs visiteurs s'y attarder de plus en plus longtemps.

La trajectoire de Grenoble, confirmée sur quatre années de données, est un cas de référence que Bordeaux et Lyon construisent chacune à leur rythme. À mesure que ces politiques se consolident et que leurs effets se cumulent, les prochaines données devraient confirmer — et amplifier — les tendances déjà à l'œuvre.

NOTE MÉTHODOLOGIQUE

Les données de fréquentation couvrent la période août 2022–juillet 2026. L'analyse des origines repose sur les données annuelles 2025 (données mensuelles non disponibles pour les années antérieures). Les comparaisons avant/après utilisent des fenêtres temporelles adaptées à la disponibilité des données pour chaque ville. Source des données : Gini by Mytraffic.

Étude réalisée par Matthieu Schrobiltgen

Chargé de compte secteur public · MyTraffic

mytraffic.io/fr

Gini by Mytraffic · Rapport du 09/09/2026

