

Cas pratique
ACCESSIBILITÉ
DES COMMERCES
À PIED ET À VÉLO



22.04.2010

Aperçu



*Directement de la zone de rencontre à la Coop: raccordement idéal du magasin au réseau piétonnier de Granges.
(Source: Mobilité piétonne)*

Les discussions des dernières années sur le nombre de places de parking aux abords des commerces ont détourné l'attention du fait que plus de la moitié de la population suisse fait ses achats à pied ou à vélo. Si l'on souhaite encourager la mobilité douce, il est nécessaire que les réseaux cyclables et piétonniers et les infrastructures aux alentours des commerces tiennent compte des besoins de cet important segment de clientèle. Si les piétons ne peuvent accéder à l'entrée que par les parkings, par exemple, ou si les places de stationnement pour les vélos manquent, faire ses achats à pied ou à vélo est moins attrayant. Lors de la planification des commerces, il est primordial de prendre en compte les besoins des piétons et des cyclistes, car toute erreur au niveau de l'infrastructure est difficilement rectifiable après coup ou ne peut se faire qu'à grands frais.

«Mobilité piétonne» et «Pro Velo Suisse» ont élaboré conjointement en 2009 une brochure intitulée «Accessibilité des commerces à pied ou à vélo». Dans cette brochure, les deux associations suisses pour la mobilité douce font des recommandations pour la conception et la construction/l'aménagement d'une infrastructure adéquate pour les piétons et les cyclistes aux abords des commerces. La brochure s'adresse aux responsables de la construction / planification de commerces et aux services de l'administration publique concernés.

L'exemple de la ville de Granges

Une planification concertée vaut la peine, comme le montre l'exemple du Centre Coop à Granges dont l'entrée est orientée vers la zone de rencontre et, par conséquent, vers le centre-ville. Bel exemple d'urbanisme, le périmètre d'entrée couvert souhaite la bienvenue aux piétons. En 2004, la zone de rencontre de Granges a reçu le Prix d'innovation de la mobilité piétonne, distinction qui lui a été remise essentiellement pour avoir su combiner aménagement de qualité et usage axé sur le public des bâtiments avoisinants.

Description



Grâce à une planification coordonnée, l'entrée du commerce à Jona/SG a été positionnée juste en face de la nouvelle passerelle destinée aux piétons et aux cyclistes. (Source: Mobilité piétonne / Pro Velo Suisse)

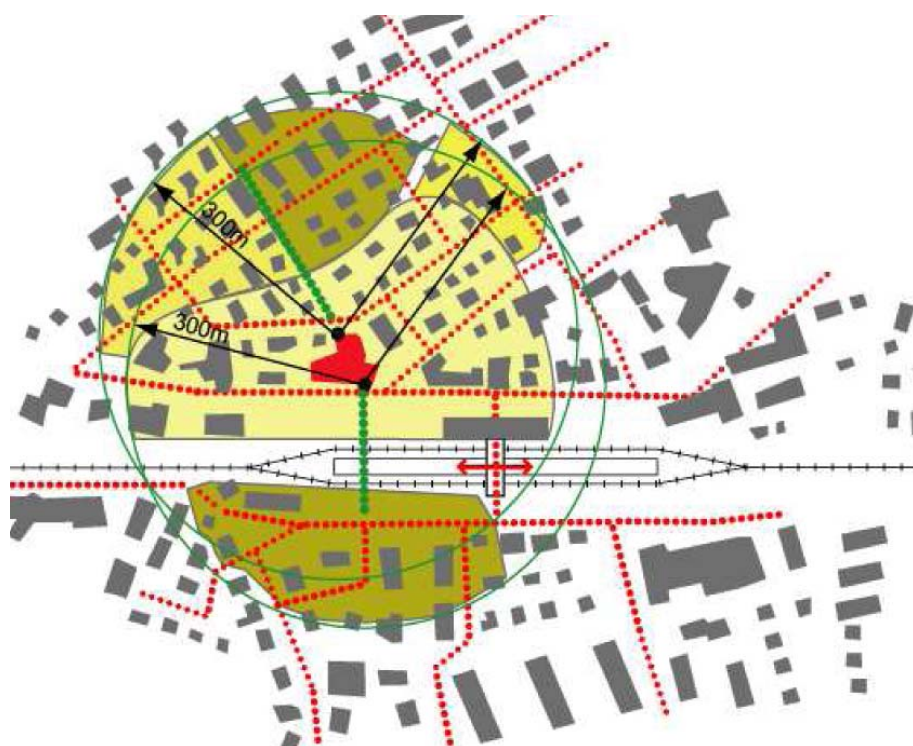
Contexte

Une bonne accessibilité des commerces est, pour tous les détaillants, un facteur décisif de succès économique. Les exigences concernant le trafic motorisé reposent sur de nombreuses bases, alors que pour la mobilité douce, celles-ci font cruellement défaut. Visant à combler cette lacune, la brochure mentionnée a été communiquée aux grands commerçants pour consultation avant d'être présentée et discutée, en 2009, à l'occasion d'un colloque organisé au niveau national.

La «bonne localisation» et un chemin d'accès direct et attrayant entre la zone d'influence d'un commerce et l'entrée de celui-ci sont des critères essentiels pour garantir aux piétons et cyclistes une accessibilité optimale. Le chemin d'accès à proximité immédiate du magasin doit faire l'objet d'une attention particulière et une séparation de la circulation motorisée est souhaitable pour que les enfants et les personnes âgées parviennent en toute sécurité à l'entrée, sans avoir à se frayer un chemin entre les voitures en stationnement. S'il s'agit de magasins plus grands, ce problème peut être résolu en prévoyant une deuxième entrée et en élargissant, en faveur des piétons, la zone d'influence du commerce (voir illustration plus haut). Des voies d'accès sûres et attrayantes sont nécessaires pour les cyclistes ainsi que des places de stationnement pour vélos adéquates qui doivent être couvertes et également accessibles avec des remorques. Les places de stationnement trop éloignées ou dans les

sous-sols sont inappropriées et mal acceptées. Bien souvent, la décision d'aller dans tel ou tel magasin repose sur des détails, principe qui vaut également pour les exigences en termes d'accessibilité et pour le choix du moyen de transport.

Ces aspects doivent être pris en considération lors de la planification de l'infrastructure. Les alentours immédiats des commerces (p. ex. entrée, accès, places de stationnement), doivent être pris en compte, mais aussi le réseau cyclable et piétonnier qui y mène. Dans le meilleur des cas, les limites entre l'espace public et l'espace privé s'estompent. Une bonne interaction entre les exploitants de magasins et les autorités est nécessaire pour garantir aux piétons et cyclistes une accessibilité de qualité. Cette collaboration profite aux deux parties: clientèle accrue pour les exploitants de magasins, attrait du site pour les communes.



Élargissement de la zone d'influence grâce à une planification judicieuse: le centre commercial (en rouge) a deux entrées (points noirs), d'où une zone d'influence plus large que s'il n'y avait qu'une entrée (cercles verts). La construction d'une deuxième liaison transversale au-dessus de la voie ferrée (ligne verte) permet un accès à partir du quartier situé de l'autre côté de la gare.

Offre

Conçue comme un guide pour tous ceux qui planifient, construisent ou aménagent des commerces de détail, la brochure «Accessibilité aux commerces à pied et à vélo» s'adresse avant tout aux responsables de la construction / planification de commerces tout comme aux services de l'administration publique concernés.

La brochure aborde les points suivants:

- **Besoins des piétons et des cyclistes.** Les piétons et les cyclistes se déplacent avec une plus grande liberté de mouvements et sont flexibles. Très sensibles aux détours, ils sont plus exposés aux intempéries et aux dangers de la circulation que les automobilistes.
- **Planification des réseaux.** Les piétons et les cyclistes ont besoin d'un réseau de circulation dense. Que ce soit en matière de circulation ou de protection contre les agressions, les voies doivent être sûres. Orientation tout comme attrait et confort de l'environnement sont également des mots clés importants. Planifier les réseaux est avant tout la tâche de la commune.
- **Planification détaillée aux abords du commerce.** La brochure fournit des informations techniques et des conseils pour bien aménager les abords. Les thèmes abordés sont la disposition des entrées, les accès et les sorties, la largeur des surfaces destinées aux piétons, mais aussi des questions concernant l'aménagement des surfaces et la protection contre les intempéries. En termes de sécurité, la possibilité de voir à l'extérieur depuis l'intérieur du commerce et vice versa, par exemple avec des devantures vitrées, est importante. Elles rendent l'espace vivant tout en ayant un impact positif sur l'état d'esprit de celles et ceux qui font leurs courses – point également traité dans la brochure. (Les données concernant les coûts sont également importantes)
- **Gestion et entretien** de l'infrastructure pour les déplacements à pied et à vélo. En effet, seul un entretien régulier des surfaces en garantit l'attrait.
- **Prescriptions légales et règles de planification.** La brochure fournit un aperçu des principales prescriptions légales et règles de planification au niveau de la Confédération, des cantons et des communes.

Expérience

Divers intervenants ont pris la parole lors du colloque de «Mobilité piétonne» et «Pro Velo Suisse» du 18 juin 2009 à Granges. Martina Kühne, de l'institut Gottlieb Duttweiler, s'est penchée sur les tendances dans le commerce de détail en soutenant la thèse que les mégatendances actuelles donneraient lieu à des contre-tendances qui peuvent se résumer par des mots clés, tels que décélération, qualité, responsabilité et respect. Des notions essentielles comme la proximité avec le client, l'offre régionale et l'ancrage local devraient s'intensifier dans les prochaines années. La tranche de la population ayant atteint l'âge de la retraite augmentant, le fait d'aller faire ses courses, et la composante sociale qui s'y rattache, tout comme la proximité locale du commerce prendront de l'importance. La nécessité d'avoir une bonne infrastructure pour les piétons et cyclistes n'a été remise en question par personne lors du colloque. Les détaillants ont toutefois estimé que les mesures allant au-delà, notamment le fait d'inciter leur clientèle à opter pour des moyens de transport durables, n'étaient pas une tâche qui leur incombait, mais bien celle des pouvoirs publics.

Profil

Moyens de transport

- ✓ Mobilité piétonne
- ✓ Mobilité cycliste
- Mobilité combinée
- Transports publics
- Transports individuels motorisés
- Transports de marchandises

Leerzeile

Motifs de déplacements

- Déplacements domicile-travail
- ✓ Déplacements pour les achats
- Déplacements pour les loisirs
- Déplacements professionnels
- Déplacements pour rendre services
- Déplacements domicile-école

Leerzeile

Champ d'action

- Prestations de service liées à la mobilité
- Marketing
- ✓ Management de la mobilité
- ✓ Planification du trafic et du territoire
- Véhicules et équipements

Importance de la commune

- ✓ < 5'000 habitants
- ✓ 5'000 – 10'000 habitants
- ✓ 10'000 – 20'000 habitants
- ✓ > 20'000 habitants

Leerzeile

Type de commune adapté au projet

- ✓ Ville / agglomération
- ✓ Commune résidentielle située à l'extérieur d'une agglomération
- ✓ Commune à forte densité d'emploi
- ✓ Commune rurale
- ✓ Commune touristique

Leerzeile

Durée de mise en œuvre du projet

- 6 mois
- ✓ 1 an
- ✓ 2 ans
- 5 ans

Leerzeile

Coûts d'investissement

- faibles (< Fr. 10'000.--)
- ✓ moyens (Fr. 10'000.-- - Fr. 50'000.--)
- ✓ élevés (> Fr. 50'000.--)

Leerzeile

Frais d'exploitation annuels

- ✓ faibles (< Fr. 5'000.--)
- moyens (Fr. 5'000.-- - Fr. 20'000.--)
- élevés (> Fr. 20'000.--)

Leerzeile

Effets

Environnement et énergie

Un trajet sur cinq est effectué pour aller faire les courses. Grâce à un réseau de magasins relativement dense, les déplacements pour se rendre au commerce de détail le plus proche sont assez courts en Suisse. Les courses pour les besoins quotidiens peuvent par conséquent être effectuées par une grande partie de la population à pied ou à vélo (dans la mesure où les marchandises ne sont pas trop lourdes ou encombrantes). Étant donné qu'ils ne dégagent pas d'émissions, qu'ils sont silencieux et n'ont besoin que de peu d'infrastructure, les déplacements à pied et à vélo contribuent de manière déterminante à rendre la circulation plus écologique et moins consommatrice d'énergie. Une infrastructure tenant compte des besoins des cyclistes et des piétons encourage ces deux types de locomotion.

Société

Notre société vieillit. Dans quelques années, plus de la moitié de la population aura dépassé les 60 ans. Étant donné que ce sont les personnes âgées qui se déplacent le plus à pied, une accessibilité des commerces plus axée sur la mobilité douce revêt donc une grande importance du point de vue de la société prise dans son ensemble.

Économie

Faire ses courses a également une fonction sociale. De petites esplanades devant les entrées de magasins, attrayantes et protégées contre les intempéries, sont une invitation à faire la causette et renforcent ainsi les rapports de la clientèle avec «son» magasin, ce qui a également des répercussions sur le chiffre d'affaires. Les personnes âgées devenant des clients potentiels importants pour les commerces de détail, une accessibilité des magasins favorable aux piétons et aux cyclistes profite par conséquent au commerce de détail.

Outils

Démarche

Un projet de construction ou de transformation rassemble divers acteurs qui doivent dans leur travail prendre en compte et mettre en œuvre les exigences spécifiques de la mobilité douce. Pour ce faire, tous les intervenants si possible – maître d'ouvrage, architectes, ingénieurs en transports, autorités et direction du magasin – doivent être conscients de leurs responsabilités, seule solution pour aboutir à une situation optimale pour les piétons et les cyclistes.

Acteur	Etude	Avant-projet	Projet	Plans d'exécution	Réalisation	Fin des travaux	Entretien
Direction	Choix de la localisation	Lancement de l'avant-projet	Lancement du projet	Choix relatifs à la construction			Prescriptions relatives à l'exploitation et à l'entretien
Maître d'ouvrage	Eléments de base pour le choix de la localisation	Cahier des charges de l'architecte : prescriptions concernant les chemins pour les piétons et les itinéraires pour les cyclistes	Affinement du cahier des charges : prescriptions plus détaillées	Collaboration étroite avec les planificateurs, architectes et ingénieurs, responsabilité du respect des prescriptions			Concept pour l'exploitation
Architecte		Disposition des accès (piétons, véhicules) et des parkings	Projet de construction, y c. dessin des entrées, emplacement des places de stationnement, concept architectural	Conception de détail, revêtements, équipements	Direction des travaux (bâtiments, aménagements)	Réception des travaux	
Urbaniste / ingénieur en transports	Conditions juridiques pour la capacité constructive ; définition / estimation chiffrée de la zone d'attraction pour les piétons et les cyclistes	Estimation de la répartition modale, des besoins en places de parc (y c. pour les vélos), liaisons avec les arrêts des transports publics	Vérification de l'efficacité de l'accessibilité pour les piétons et les cyclistes ; définition des exigences pour les plans d'exécution	Conseils pour le projet de détail des installations de stationnement			Examen du fonctionnement, repérage des points problématiques
Architecte-paysagiste			Aménagement des espaces extérieurs, cheminements, revêtements, plantations	Projet de détail des revêtements, équipements	Direction des travaux (espaces extérieurs, aménagements)	Réception des travaux	
Ingénieur civil				Projet de détail concernant les bordures	Direction des travaux de génie civil	Réception des travaux	
Autorités	Bases pour la planification : schémas directeurs, règlement sur les constructions, plans des chemins pour les piétons et des itinéraires pour les cyclistes, etc.	Définition des exigences de la commune ; évent. décision sur le plan de zone ou sur un plan d'affectation spéciale	Examen de la demande de permis de construire (respect des prescriptions) ; octroi du permis de construire, évent. sous conditions		Adaptation du réseau des chemins pour les piétons et des itinéraires pour les cyclistes	Délivrance du permis d'habiter	
Responsable du magasin							Concept d'exploitation et d'entretien

Principales étapes en matière de mobilité douce:

1. Étude / avant-projet:

- Sélectionner la localisation (maître d'ouvrage)
- Définir la zone d'influence (ingénieur en transports)
- Élaborer un avant-projet avec disposition des entrées, accès, etc. (architecte)
- Déterminer les exigences publiques (autorités)

2. Projet de construction et exécution:

- Procéder à l'élaboration du projet avec concept architectural, au dessin des entrées, des places de stationnement, des revêtements, des chemins d'accès, etc. (architectes, urbanistes, ingénieurs)
- Examiner la demande de permis de construire et, éventuellement, les obligations (autorités)

3. Entretien:

- Élaborer un concept en matière de gestion et d'entretien (direction du magasin)

Financement

Le financement entre les communes et les exploitants de magasins doit faire l'objet, pour chaque projet, de négociations individuelles dans la mesure où, dans le meilleur des cas, les limites entre l'espace public et privé, et par conséquent entre les tâches publiques et privées, s'estompent. Une répartition judicieuse est profitable aux deux parties.

Marketing

Une bonne accessibilité à pied et à vélo du commerce est un élément de marketing idéal dont la valeur ajoutée peut être tout à fait communiquée au client, comme c'est déjà le cas par le biais de grands parkings pour les automobilistes.

Informations complémentaires

Liens utiles:

- Mobilité piétonne: www.mobilitepietonne.ch/fr/commerce.php
- Pro Velo Suisse: www.pro-velo.ch

Autres documents à télécharger:

- Brochure «Accessibilité des commerces à pied ou à vélo»:
www.fussverkehr.ch/publikationen/accessibilite_pied_velo_f.pdf
ou www.pro-velo.ch/fr/publications/brochures-a-commander
- Documents du colloque du 18 juin 2009: www.mobilitepietonne.ch/fr/commerce.php

Adresses et services à consulter:

Mobilité piétonne
Klosbachstrasse 48
CH-8032 Zurich
Tél. 043 488 40 30
info@fussverkehr.ch
www.mobilitepietonne.ch

Pro Velo Suisse
Bollwerk 35, case postale 6711
CH-3001 Berne
Tél. 031 318 54 11
info@pro-velo.ch
www.pro-velo.ch

Demandez conseil auprès des représentants de Mobilservice PRATIQUE dans votre canton:

www.mobilservice.ch/mobilservice/dossiers/mobilite/conseils-pratiques.html

Responsable de l'élaboration de ce cas pratique:

Canton de Soleure
Amt für Verkehr und Tiefbau (Service des transports et des ponts et chaussées)
Kurt Erni, Leiter Grundlagen/Verkehrsplanung
Rötihof, Werkhofstrasse 65
CH-4509 Soleure
Tél. 032 627 26 51
kurt.erni@bd.so.ch

Galerie de photos

(Sources: Mobilité piétonne / Pro Velo Suisse)



Lorsque les aménagements extérieurs sont attractifs, les piétons s'y attardent volontiers.



Des chemins séparés pour les piétons, les cyclistes et les automobilistes permettent d'éviter les conflits.



Une consigne automatique et un service de dépôt de bagages facilite les achats, surtout lorsque l'on doit se rendre dans plusieurs magasins à pied ou à vélo.



Les places de stationnement pour les vélos doivent être en nombre suffisant et protégées contre les intempéries.



Les places de parking parallèles à la chaussée permettent d'éviter les conflits avec les piétons au moment de stationner. L'écart de 50 cm entre le parking et la chaussée protège les cyclistes contre l'ouverture soudaine des portières.



Les trottoirs sans abaissement constituent un obstacle pour les personnes âgées ou à mobilité réduite.