Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Strassen ASTRA

Fussverkehr Schweiz
Fachverband der Fussgängerinnen und Fussgänger

Mobilité piétonne
Association suisse des piétons

PRO VELO
SCHWEIZ · SUISSE

Fachtagung vom 18. Juni 2009 in Grenchen

Journée technique du 18 juin 2009 à Granges

Dominique von der Mühll, EPFL-ENAC-Chôros

Piétons et entre-deux des villes: le cas des grands centres commerciaux

Zu Fuss unterwegs in peripheren Einkaufsgebieten

Des IGT/IFF plus accessibles aux piétons : mission impossible ?

Dominique von der Mühll
collaboratrice scientifique laboratoire Chôros-EPFL

La présentation rend compte d'une étude en cours sur mandat de l'Office fédéral des routes / unité mobilité douce et de l'Office du développement territorial, centrée sur le potentiel d'accessibilité à pied des IGT / Installations à forte génération de trafic (Verkehrsintensive Einrichtungen) ou IFF / Installations à forte fréquentation (Publikumsintensive Einrichtungen) situées en périphérie des villes. Ce projet s'inscrit dans une problématique plus générale, qui est celle de la place du piéton dans « l'entre-ville » (Zwischenstadt).

Aujourd'hui, si 70% des Suisses vivent dans des agglomérations, cela ne signifie pas pour autant que ce soit majoritairement dans des contextes territoriaux denses et favorables à la marche. Une part importante de la population vit en fait dans des communes suburbaines ou périurbaines, des « entre-deux » de villes, des territoires dont l'urbanisation et les réseaux de déplacement ont été développés et aménagés prioritairement en fonction de la voiture.

Même si on cherche aujourd'hui à construire la ville sur la ville, la tendance à l'urbanisation en périphérie risque fort de se poursuivre encore en raison de l'effet d'inertie. Les secteurs périphériques abritent un pourcentage important de familles et une population dont le vieillissement à venir suscite aujourd'hui déjà des réflexions sur les problèmes futurs de mobilité et d'accessibilité aux équipements et services. Se pose à terme, de manière générale, la question de la captivité des habitants de la périphérie quant à l'usage de la voiture personnelle, et quelles alternatives possibles seront à leur disposition pour se déplacer.

Les IFF[1] représentent dans ce contexte des cas particulièrement emblématiques et symptomatiques du manque d'intégration, dans le développement des périphéries, de deux problématiques essentielles à la constitution des tissus et réseaux urbains : l'accessibilité et la proximité.

Prioritairement greffées sur des infrastructures routières et des nœuds autoroutiers, les IGT/IFF ont rarement été planifiées en tenant compte des piétons. Leur potentiel de proximité, quand il existe, est souvent inexploité : ces équipements ne sont pas toujours distants à vol d'oiseau des secteurs habités, pourtant on porte rarement attention à leur accessibilité à pied, que ce soit à petite ou à grande échelle (marche seule ou marche en articulation avec les transports publics).

Le projet complète des approches centrées sur la gestion du stationnement et les études sur la localisation de nouvelles infrastructures. Il n'a pas pour but une remise en question de la tendance actuelle, mais vise prioritairement à évaluer la possibilité de rendre les IGT/IFF existantes ou en projet plus accessibles aux piétons (identifier les domaines d'action et les mesures possibles, repérer les problèmes et les obstacles, mettre en évidence le potentiel d'amélioration de l'accessibilité à pied, mais aussi les limites).

Trois échelles pertinentes ont été identifiées pour tenir compte des spécificités des déplacements à pied ainsi que des acteurs concernés :

- échelle de la parcelle (les questions à traiter recouvrent pour l'essentiel ce qui a été abordé dans les précédents exposés) ;
- périmètre d'échelle piétonne autour de la structure considérée (500-600 m, jusqu'à 1 km max.) ;
- bassin de chalandise à échelle plus large, en articulation avec la desserte en transports publics (recouvrant en partie le bassin de chalandise pour l'accès en voiture).

Les mesures permettant de favoriser l'accessibliité à pied et en transports publics touchent à différents domaines, impliquant à des degrés divers des acteurs multiples (économiques, professionnels, institutionnels, associatifs, médias,..) :

- espaces publics et environnement (à l'échelle de la parcelle et en articulation avec le domaine public) ;
- accessibilité : à pied (marche seule) et en transports publics, réseau piéton dans un périmètre d'échelle pédestre, réseau de transports publics et qualité de la desserte, yc correspondances) et accessibilité à vélo ;

[1] Le terme d'IFF est finalement retenu de préférence à celui d'IGT, dans la mesure où il suggère l'accessibilité tous modes et un potentiel d'urbanité, plutôt qu'une approche liée d'abord à la gestion du trafic motorisé.

- développement urbain : densité et mixité des affectations – et de l'offre – dans un périmètre piéton et en articulation avec les axes de transport public ;
- gestion de la mobilité et de l'intermodalité : mesures concernant le trafic motorisé individuel, plans de mobliité d'entreprise, mesures incitatives ;
- services, accessoires, etc. facilitant un accès piéton et une mobilité combinée ;
- communication (visibiliser et valoriser l'accessibilité « alternative » à la voiture) ;
- outils (lois, normes, instruments de planification, statistiques, guides) et processus.

La mise en œuvre de ces mesures et le potentiel d'accessibilité tous modes varie selon l'insertion territoriale, la densité des constructions, les affectations présentes dans le périmètre, le potentiel de densification et de diversification, la qualité de desserte en transports publics et son amélioration possible et les types de structures. Sur la base des études de cas déjà disponibles, on a cherché à définir des situations-types (pour lesquelles on pourrait définir des groupes de mesures et évaluer un potentiel), qui seraient pour les principales :

- structures isolées périphériques, au potentiel d'amélioration faible ;
- structures intégrées : aujourd'hui déjà insérées dans un tissu urbain, mais sans pour autant que l'accessibilité à pied soit toujours assurée de manière optimale;
- centralités potentielles : structures en franges de ville ou à l'intersection de communes suburbaines, aujourd'hui progressivement « rattrapées » par la ville ;
- zones commerciales, avec mixité (existante ou potentielle) d'activités.

La localisation territoriale des structures commerciales constitue la condition première et déterminante des choix modaux. Il apparaît évident qu'il est extrêmement difficile d'améliorer la situation une fois que les constructions sont réalisées, particulièrement quand la desserte en transports publics n'est pas attractive et ne peut que difficilement le devenir. Les exemples étudiés montrent cependant qu'il existe un réel potentiel d'amélioration, particulièrement si l'on exploite l'opportunité des synergies qui se développent dans le cadre des projets d'agglomération.

Traiter de la question de l'accessibilité à pied demande aussi sans doute une évolution de l'image de la marche et du piéton chez les acteurs concernés, et de se donner les moyens d'en apprécier la réalité et le potentiel.

dv/15.6.09

Journée réseaux piétons 2009
18 juin - Grenchen/Granges (SO)

Accessibilité à pied des IGT/IFF: mission impossible?

Dominique von der Mühll
Architecte-urbaniste
Collaboratrice EPFL-ENAC-Chôros

ÉCOLE POLYTECHNIQUE
FÉDÉRALE DE LAUSANNE

› une étude en cours

- mandat ASTRA et ARE
- accessibilité à pied des IGT/VE ou IFF/PE
  centres commerciaux / zones commerciales,
  grands équipements de loisirs, hôpitaux, zones d'activités
  + gares RER
- mesures, acteurs, instruments,
  potentiel // limites, obstacles // leviers
- EPFL: problématique piétons hors des villes-centres
  (Action COST 358)

› problématique

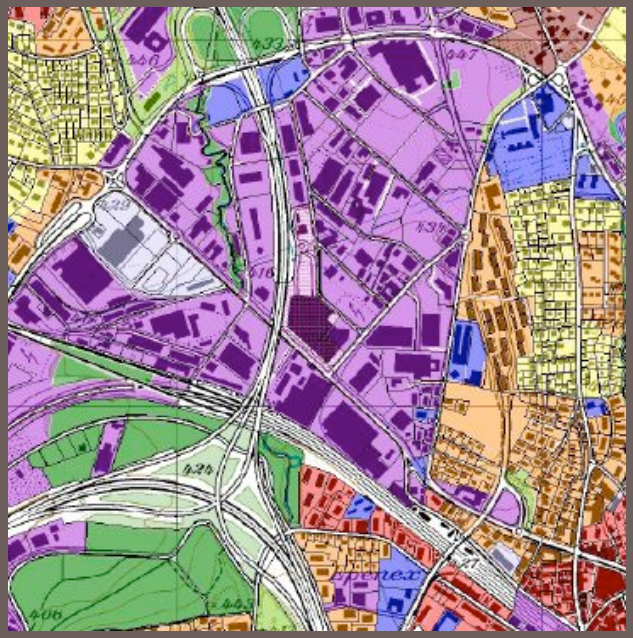
- plusieurs études / problèmes trafic
  limiter mouvements, nombre places de parc
- actuellement, études / localisation adéquate
- IFF/PE retour dans les villes,
  mais nombreuses existent + projets, effet d'inertie
  RZU 2002: 76 IGT (56 hors Zurich),
  dont 9 projets de nouvelles structures
  + 7 projets d'agrandissement de structures existantes
- les deux types sont appelés à coexister

> l'amélioration de l'accès multimodes des IFF *existantes* est essentielle (usagers non motorisés, contribution environnementale, préparer probable évolution mobilité)

trois échelles

parcelle

périmètre piéton
500-600 m
(>800-1000m)

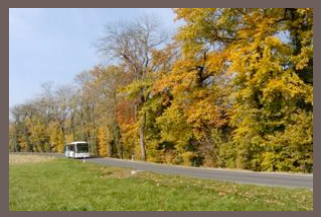


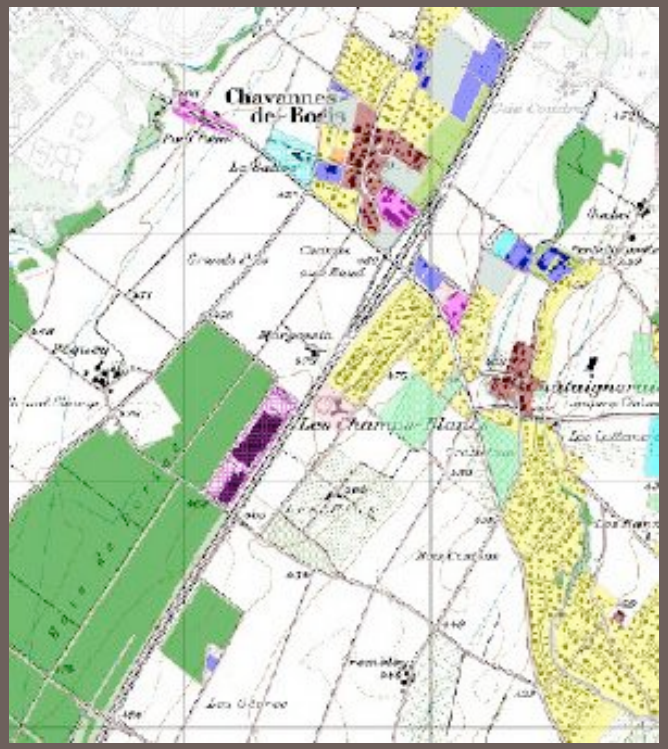
bassin de chalandise étendu
marche + transport public

› domaines d'actions

- espaces publics, environnement
  parcelle et articulation avec domaine public, traitement des entrées
  (combien d'accès piétons par le parking!)
- accessibilité
  réseaux piétons
  desserte transports publics (yc densité du réseau et correspondances)
  et vélo
- développement urbain densité, mixité, attractivité de la diversité
- gestion de la mobilité, intermodalité
  mesures TMI, mesures incitatives
- services, accessoires faciliter accès piéton et mobilité combinée
- communication visibiliser et valoriser accessibilité « alternative »
- outils et processus lois, normes, instruments de planification
- statistiques, données

› *périphérique isolé*



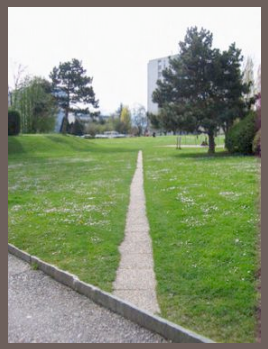


- accès (auto)routier
- contexte faible densité
- ligne bus épisodique et irrégulière

> *peu de potentiel*

Chavannes-de-Bogis
16’000 m2 surface commerciale, Manor, Supermarché Manor, restaurant Manora
1350 places de parc, 450 employés (dt 300 pour Manor), futur bus Gex-Divonne-Coppet (1h / 1/2h HP)

› *centre intégré, mais...*

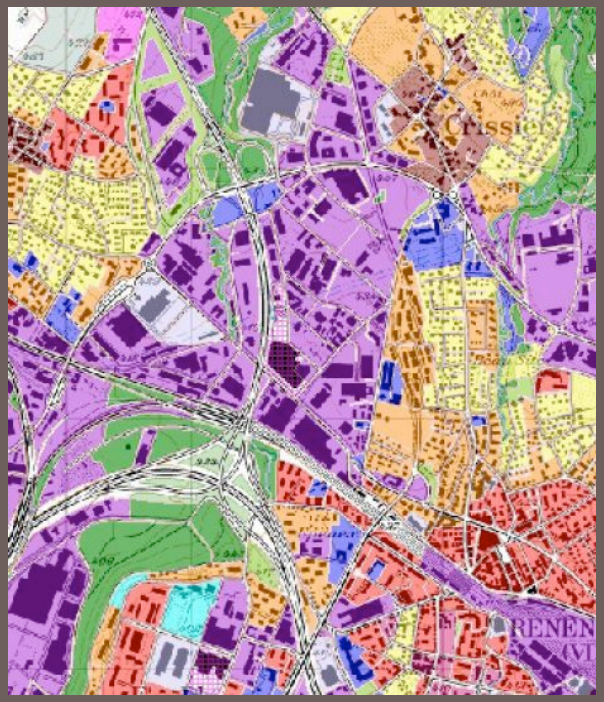


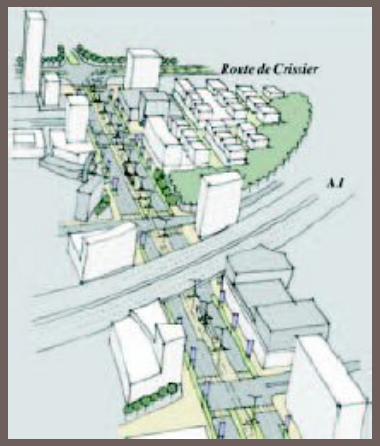
- au cœur de 6300 habitants et 3500 emplois
- à trois pas du métro
- 50% marche/vélo/TP
- un grand parking comme centre de quartier
- liaisons à pied confidentielles

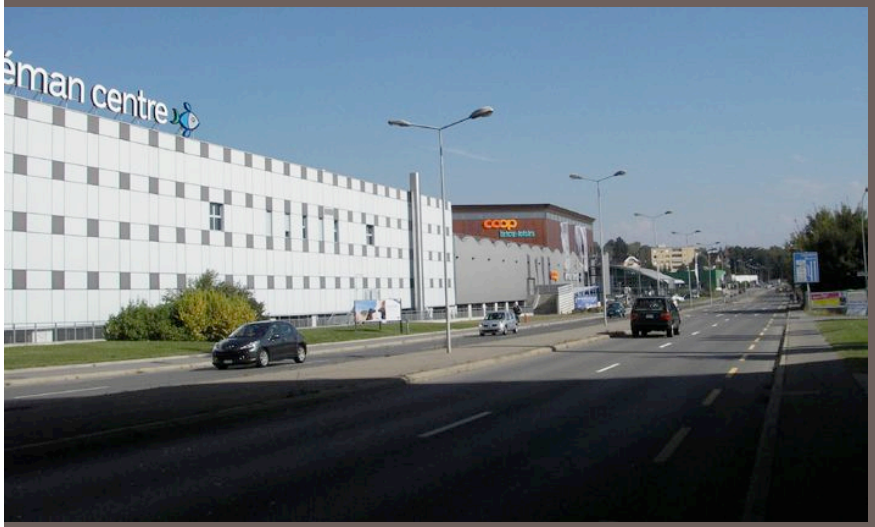
Centre du Croset (Ecublens)
Migros, Coop, Toys'R'Us, magasins spécialisés + bowling, billard, mini-golf ouvert le dimanche
470 places de parc, 3 bus/h 7h-20h, métro à 300m
50% voiture, 50% marche+vélo+TP (estimation responsable Migros)

› *nouvelle centralité potentielle*

demain...





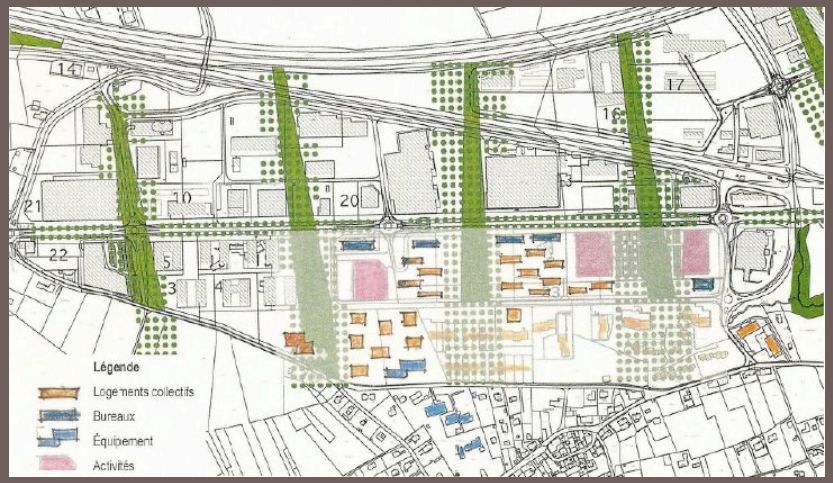


- zone industrielle
- une ligne de bus peu attractive
- chantier SDOL (PALM)
- potentiel de mixité

> *centralité urbaine en devenir*

Léman Centre
15’000 m2 surface commerciale, Coop + magasins spécialisés, 1025 places de parc, 1 ligne bus 2/h, 3000 habitants dans rayon 600m, 3800 emplois, potentiel développement

› *zone commerciale*



- accès autoroutier
- deux gares (pas équivalentes)
- révision du PAC
- projet de plan de mobilité

> *traitement espaces publics*

> *réorganisation du stationnement*

> *équipements en commun?*

> *circulations internes: autrement qu'en voiture*

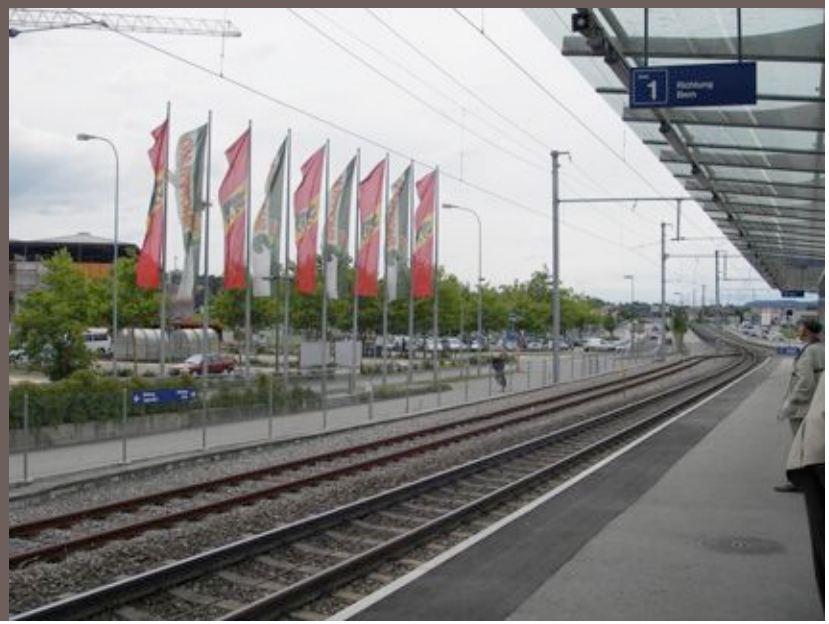
Littoral Parc
Ouest: Ikea, outlet, Coop / Est: Pfister, Hornbach,... (tptal env. 30), chacun son parking.
Est: 1100 emplois + 2300 > 2008-2010 + 3200 potentiels.

› *transports publics*

WestSide, Berne

- desserte (yc soir et week-end/ loisirs)
- connexions, correspondances
- quelques cantons (peu):
  TP = condition pour autorisation
- aménagement des interfaces
- horaires en temps réel à l'intérieur

Shoppyland
Schönbühl



› services

Burgdorf, juin 2007

Caddie Service (GE)

- livraisons
- prêt véhicules
- accessoires

Ikea Aubonne

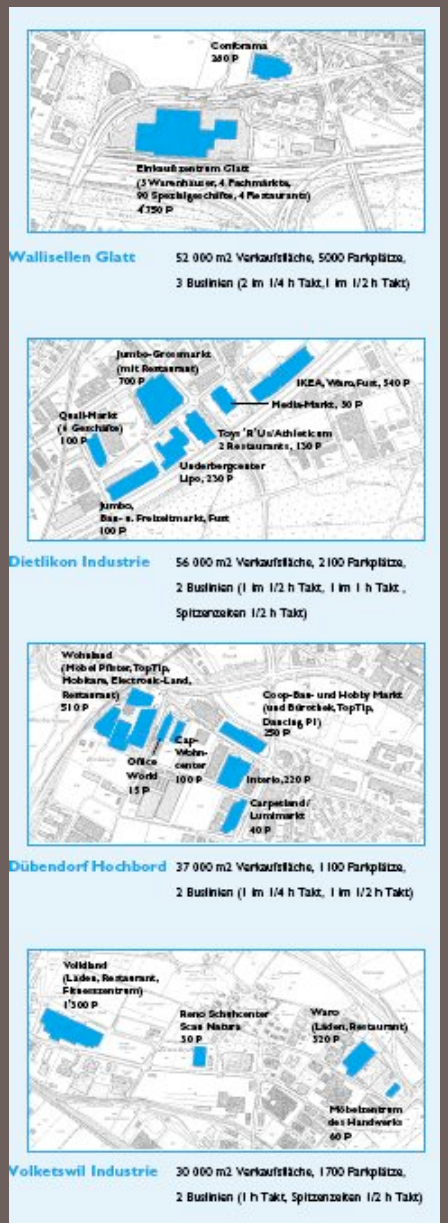
› *l'importance des statistiques – l'exemple de la RZU*

Wallisellen Glatt

Dielikon Industrie

Dübendorf Hochbord

Volketswil Industrie



- quatre zones commerciales
- projet pilote 2000

> comptages (TMI/PW, TP/ÖV, piétons, cyclistes)

> questionnaire court (2800 clients)

> enquête téléphonique (200 personnes par secteur)

> deux groupes de discussion

Mobilitätsverhalten
Einkaufs- und Freizeitverkehr Glattal, RZU 2001

- 60% plus le samedi que le mardi, mais pas plus de trafic (voitures plus remplies)
- majorité (83%) vient pour acheter, 11% pour voir + aussi rencontrer amis, etc. (varie selon centres)
- marche + vélo + TP/ÖV : 3-17% selon les centres - en l'état (plus le mardi que le samedi)
- 57% seulement un des commerces 22% aussi au moins un autre, dont 2/3 plus d'un
- enfants et personnes âgées: plus marche, vélo et TP/ÖV
- peu de différences entre centres commerciaux et magasins spécialisés
- peu de différence selon types d'achats *(étonnamment, plus TP / construction et jardin que habits et souliers)*
- automobilistes et usagers TP/ÖV achètent presque autant
- pratiquement la moitié viennent de moins de 5 km
- dans 60% des cas, les achats peuvent être portés
- le mardi 1/5 n'achètent rien
- 1 automobiliste sur 7 estime qu'il aurait pu venir en TP

> *propositions améliorations, évaluation report modal potentiel*

› *communication, actions*

8 semaines pour changer de vie!

Ils sont quatre accros à leur voiture qui ont relevé le pari de l'écomobilité pendant huit semaines : Anne-Marie, Nicolas, Joseph et Khieng, qui désormais se déplacent exclusivement grâce aux éco-transports. Du 15 mai au 10 juillet 2009, la RSR et ses partenaires leur fournissent à chacun un vélo électrique, un abonnement général 1ère classe, un compte ouvert chez Mobility Car Sharing et, dans le cas d'Anne-Marie, un scooter électrique 125cm3.

- informations sur accessibilité *aussi* autrement qu'en voiture (site internet,...)
- affichage dans le bus (cf. Berne)
- concours (cf. projet Volg, 2001)
- opération « Urbanités » (Radio Suisse romande, 2009)
- …
- …
- …

› *eléments de conclusion*

- en amont: localisation = facteur décisif
- améliorations après coup: plus difficile
  mettre ensemble les partenaires + qui paie + quel intérêt? (leviers)
- ne pas s'illusionner sur la part modale, mais prendre au sérieux le réel potentiel et les améliorations possibles
- ne pas manquer les opportunités
  / centres intégrés et centralités potentielles

  exploiter le potentiel des synergies développées / projets d'agglomération (« MD/LV »: AUSSI piétons)
- des acteurs multiples
- une question d'image et de représentations, aussi

« Un piéton est un automobiliste qui a trouvé une place de parc »…
(Pierre Dac)

… mais pas seulement!

Merci de votre attention