



**L'aménagement de l'espace public pour développer le commerce de proximité**

***CoTITA - Chalons-sur-Saône***

7 mars 2019

Patrice CHAMPON – Cerema

# Sommaire

- Des questions, des affirmations, des images ... pour vous faire réagir et alimenter le débat ...
- Des rappels réglementaires et techniques pour vous aider à définir le cadre de vos aménagements ...

# Le commerce de proximité ...

**Pour vous,  
qu'est-ce que c'est ?**



Quelles différences, quelles interactions, quelles concurrences, quelles complémentarités ... avec les autres types de commerce :

- Les grandes surfaces
- Les commerces de périphérie
- Le e-commerce ...

# L'espace public ...



**Pour vous, qu'est-ce que c'est ?**

# L'espace public ...

« Partie du domaine public, non bâtie, affectée à des usages publics. » (définition d'urbaniste)

***Accessibilité***



***Côtoiement***

***Circulations***

# L'espace public ...

Voici un point de vue, qui est un parti pris :

« Il est important de rectifier l'image d'un espace public dévolu à l'automobile » :

- tout espace qui n'est pas une voie de circulation est perçu comme un lieu de stationnement potentiel...
- À l'inverse, la chaussée est réservée à la circulation des véhicules motorisés, les autres usagers n'y sont que tolérés...  
→ l'usage de l'espace public est accompagné d'une notion de rapport de force : le plus faible doit céder le passage au plus fort (donc le piéton à l'automobiliste), le plus lent au plus rapide...

**Qu'en pensez-vous ?**

# Comment allons-nous faire nos courses ?

En voiture ? À pied ? À vélo ?

La très grande majorité des trajets vers les grandes surfaces se fait en voiture.

Les trajets vers les commerces de proximité se font majoritairement en voiture et un peu à pied.

Comparaison des  
temps de trajets/distances  
par mode de déplacement →

10' de marche = env. 600 m

15' de vélo = 3,5 à 4,5 km

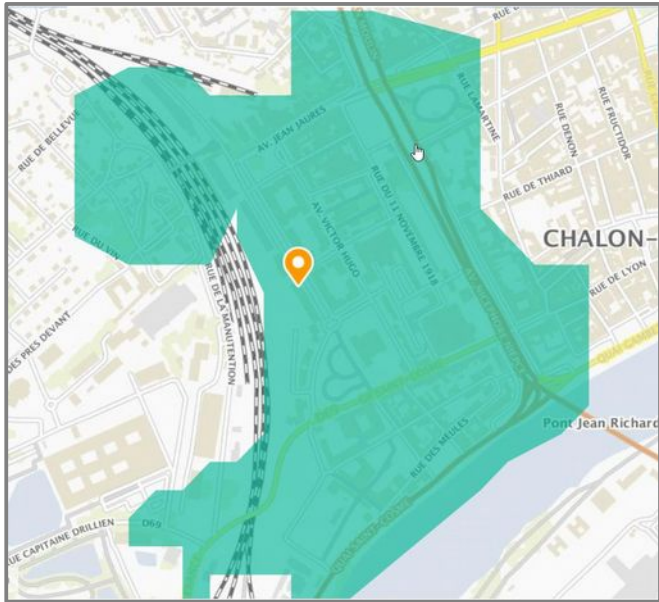
15' de VAE = 4 à 6 km

15' de voiture = 5 à 15 km

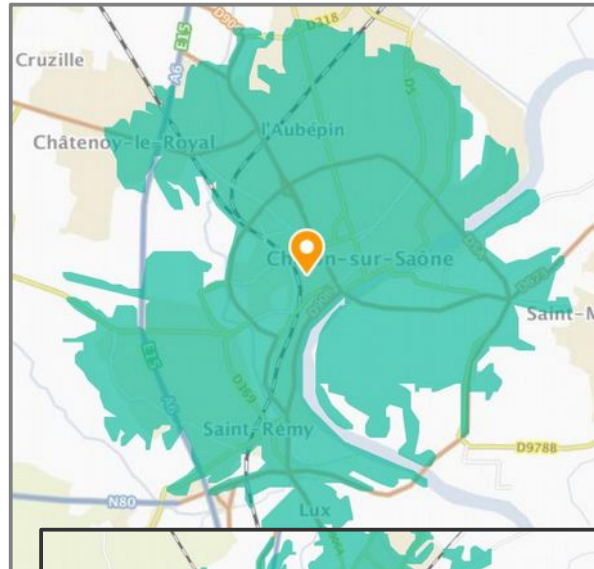
# Comment allons-nous faire nos courses ?

En voiture ? À pied ? À vélo ?

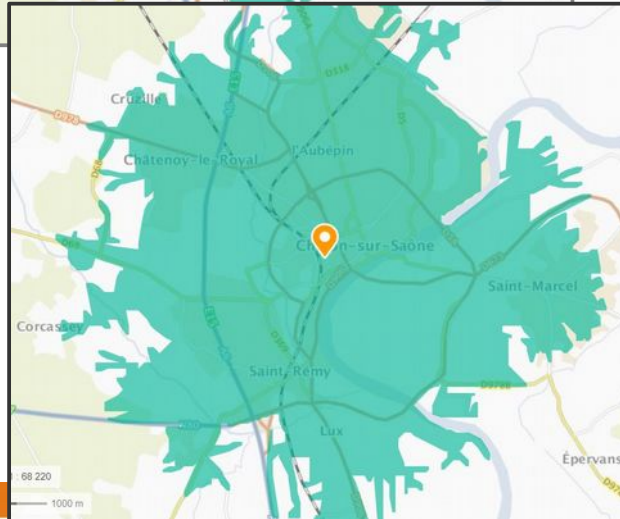
Comparaison des temps de trajets/distances par mode de déplacement : simulation depuis notre lieu de CoTITA



10' à pied

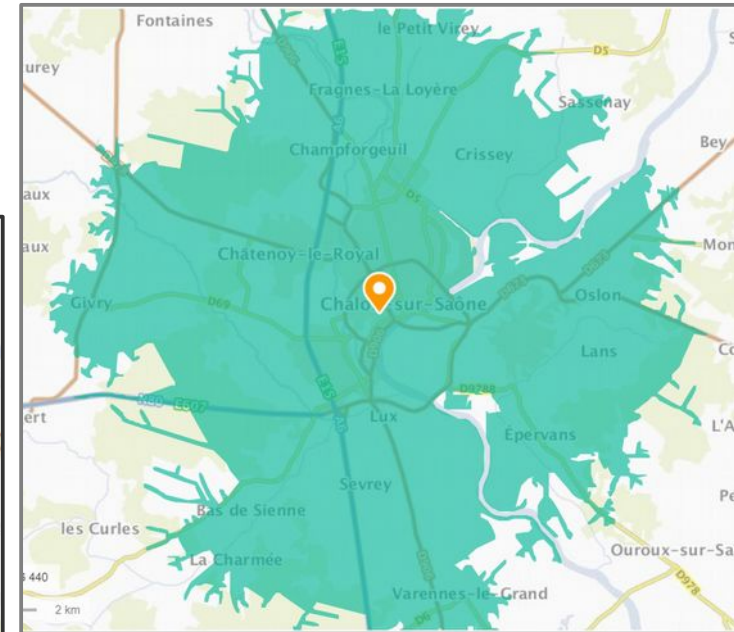


15' en vélo



15' en VAE

15' en voiture





Automobilistes, usagers des transports collectifs,  
cyclistes, piétons ... :



**Qui sont les meilleurs clients ?**

# Automobilistes, usagers des transports collectifs, cyclistes, piétons ..., qui sont les meilleurs clients ?

« A priori c'est l'automobiliste, qui peut remplir son coffre. »

Mais la réalité est plus nuancée :

- Par visite, l'automobiliste dépense souvent plus, mais dans un seul magasin ...  
... alors que le piéton et le cycliste dépensent moins à la fois, mais dans plusieurs magasins et de façon plus régulière.
- Sur une période donnée, les piétons et les cyclistes dépensent généralement plus que les automobilistes et sont souvent des clients plus fidèles.

Source Rapport FUBicy - 2003

# Trop de voitures dans les centres-bourgs ?



Salles

**Comment inciter « les gens » à marcher pour aller faire leurs achats ?**

# « Tout client est d'abord un piéton ... »

Pour éviter la pollution,  
le centre ville est piéton !



Qu'en pensez-vous ?

# Marcher : bien adapté aux centres-bourgs

Avec des circulations piétonnes confortables et sûres



Penser à assurer la continuité et l'accessibilité des déplacements (Loi du 11 février 2005)

# Rouler à vélo : plus vite, plus loin

Proposer des cheminements continus, confortables et sûrs



En vélo, on va 4 fois plus vite qu'à pied. On peut facilement sortir du (centre) bourg.

Un nouvel objet à fort potentiel : le V.A.E.

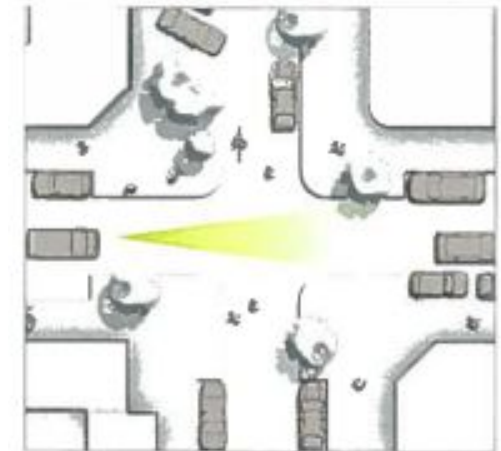
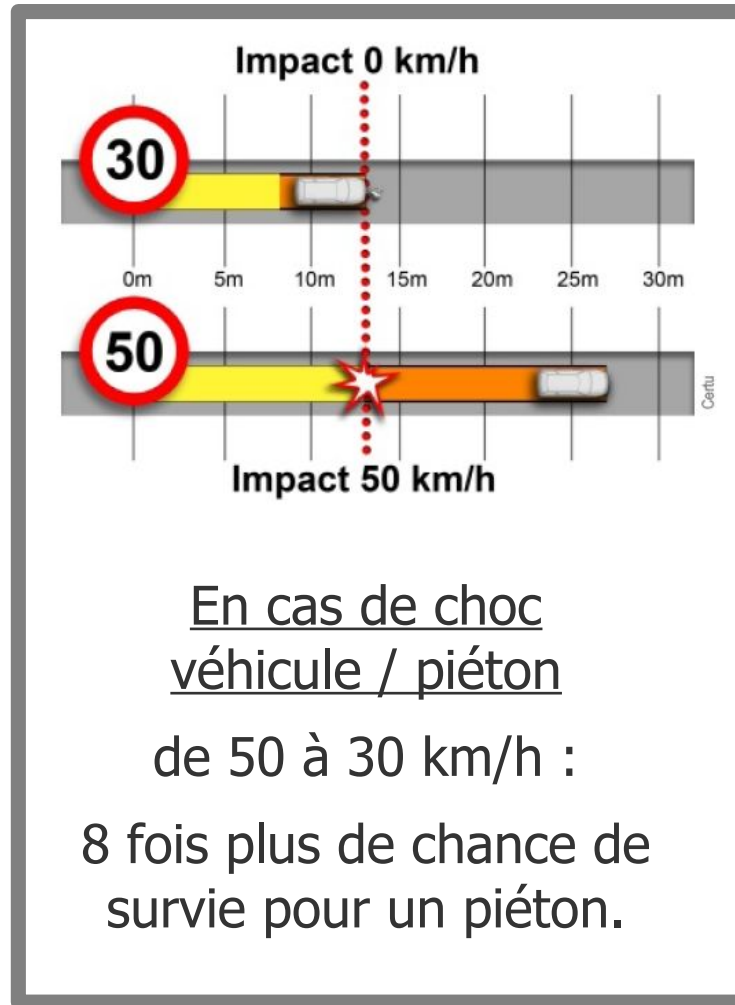
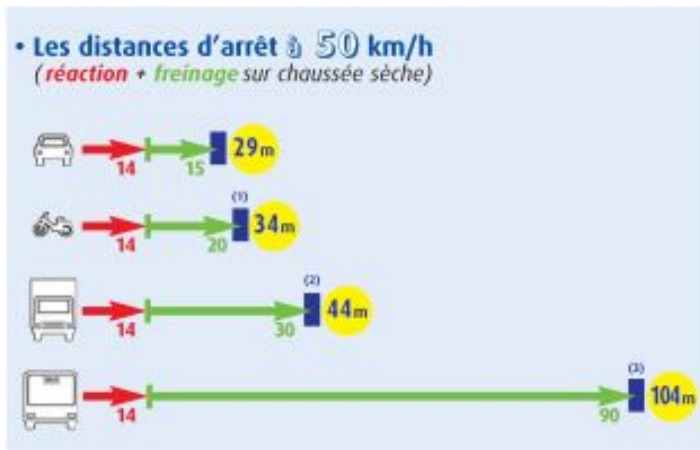


Ne pas oublier la Loi LAURE

# Modérer la vitesse

Pour une cohabitation en sécurité :

**principe de prudence par rapport aux usagers vulnérables**



Le champ de vision à 50 km/h



Le champ de vision à 30 km/h

# Quand les activités commerciales prennent possession de la rue ...



**Qu'en pensez-vous ?**



# Quand les activités commerciales prennent possession de la rue ...



Apaiser la circulation, limiter la place de la voiture, renforcer l'animation (commerciale ...) du centre-bourg

Expérimenter, évaluer, pérenniser les aménagements

# « Devant les commerces il faut des places de stationnement ... »



« no parking no business »

Qu'en pensez-vous ?

# « Devant les commerces il faut des places de stationnement ... »

Quelques rappels sur le stationnement :

Les besoins sont différents selon les usagers :

- Les résidents : la voirie, extension naturelle du logement
- Les pendulaires : le droit à une place sur le lieu de travail
- Les visiteurs : le stationnement, une condition pour devenir client ?

Mais il y a des contradictions entre ces divers besoins

Deux principes importants :

Le stationnement de longue durée équivaut à une privatisation de l'espace public

Le stationnement à durée limitée favorise la rotation et offre de la place à un maximum de clients potentiels des commerces



« Devant les commerces il est indispensable d'avoir des passages-piétons pour traverser ... »



Un passage piéton c'est :

- Une sécurité ?
- Une obligation ?
- Une contrainte ?

**Qu'en pensez-vous ?**

**Vous les empruntez toujours, vous, les passages piétons ?**

# Cohabiter dans l'espace public

Pour les différents usagers de la voirie et de l'espace public

- à 50km/h : la circulation des **véhicules motorisés** est privilégiée
- à 30km/h : les **cyclistes** prennent leur place
- en-dessous de 20km/h : la **cohabitation** de **tous les usagers** est possible

Pour une meilleure qualité de vie

- un usage transversal de la voirie
- une appropriation des espaces publics



« Les Zones de Circulation Apaisée c'est formidable, mais ce ne serait pas possible chez nous ... »



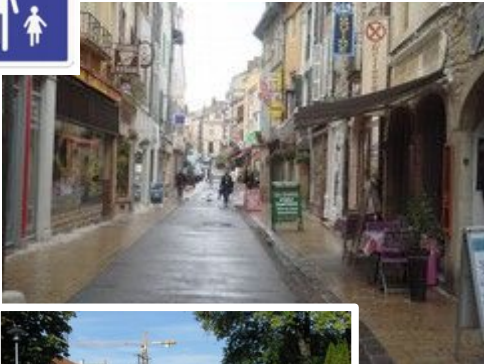
Qu'en pensez-vous ?

# Cohabiter dans l'espace public

Utiliser des outils d'apaisement des vitesses :  
**les Zones de Circulation Apaisée**  
 (aires piétonnes, zones de rencontre et zones 30)

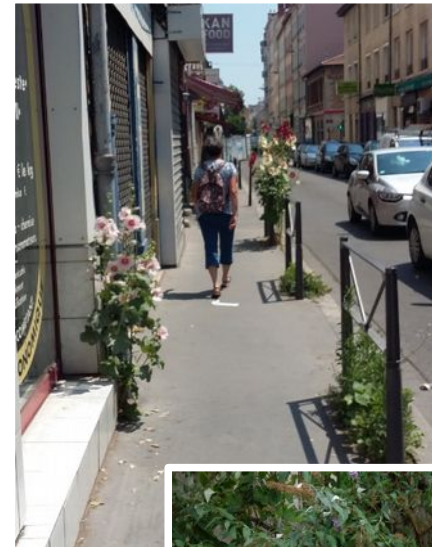


Statut de la zone ou de la voie					
	aire piétonne	zone de rencontre	zone 30		section 70
Vitesse maximale	Allure du pas	20 km/h	30 km/h	50 km/h	70 km/h
Équilibre vie locale fonction circulaire					



# La vie de la rue. L'importance des frontages

" Entre l'espace public et l'espace privé ... "



**Et pour accéder aux commerces ...**



# Les aménagements frugaux





**Patrice Champon** – Cerema Centre-Est

Chargé d'affaires en aménagement urbain et modes actifs

04 74 27 51 24 – [patrice.champon@cerema.fr](mailto:patrice.champon@cerema.fr)

[www.cerema.fr](http://www.cerema.fr)