

Accessibilité piétonne aux immeubles d'habitation

Recommandations pour la planification

Groupe de travail

Mobilité piétonne Suisse, CITEC Ingenieurs Conseils SA

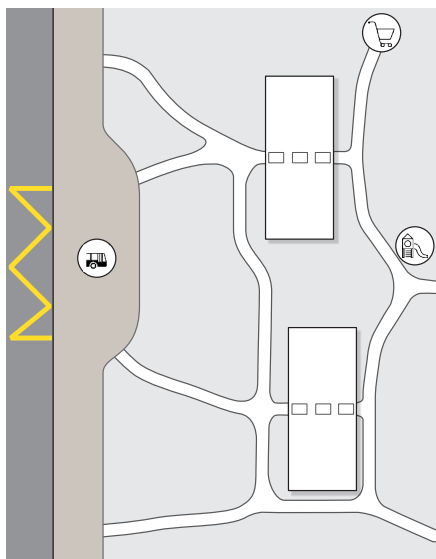
Août 2016



Un chemin attractif jusque chez soi

Le confort et la sécurité des cheminements menant aux portes des immeubles et la présence d'un abri contre les intempéries à l'entrée sont des éléments essentiels pour garantir l'attractivité de l'accès aux immeubles depuis le réseau piéton. Cela implique de veiller aux paramètres suivants :

- 🚶 Accès aux immeubles d'habitation et aménagements extérieurs
- 🚶 Aménagement des chemins d'accès
- 🚶 Entrées, boîtes aux lettres
- 🚶 Aménagement des entrées à l'intérieur des bâtiments
- 🚶 Conflits avec les véhicules
- 🚶 Indications concernant le stationnement



Les entrées sont accessibles de façon optimale depuis toutes les provenances.

Accès aux immeubles et aménagements extérieurs

Les liaisons piétonnes entre la rue et les immeubles devraient être directes et sans obstacle, et ce depuis toutes les provenances.

L'entrée des bâtiments doit être aisément accessible aux poussettes, chaises roulantes, déambulateurs et aux personnes tirant un caddie ou une valise à roulettes, donc sans marche à franchir.

La multiplication des accès à la cage d'escalier par des portes latérales ou arrière améliore grandement l'accessibilité en offrant des possibilités de raccourcis.

Il convient également de veiller à l'optimisation du réseau piéton interne qui relie les différentes entrées des grands ensembles de logements munis de plusieurs cages d'escaliers. De bonnes liaisons vers les immeubles alentour facilitent aussi les contacts de voisinage en améliorant la perméabilité piétonne du quartier.

L'aménagement qualitatif des extérieurs, avec suffisamment d'espaces verts, de bancs, de places de jeux et de séjour, apporte autant de plus-values aux logements, tout en favorisant le contact avec les voisins et donc l'intégration des bâtiments dans le quartier. Il est possible de pratiquer des activités de loisir à proximité du domicile, sans devoir se déplacer loin. Cela contribue par conséquent à réduire les déplacements et la circulation automobile.

Un système d'orientation interne peut être utile dans les grands ensembles.



Aménagement des chemins d'accès

Le revêtement des principaux accès piétons doit de préférence être aménagé en dur.

Les escaliers et les rampes devraient être équipés de mains courantes.

Les principaux accès doivent être éclairés de façon à ne pas éblouir mais permettre de distinguer le visage des passants et de créer une ambiance agréable.

L'éclairage est géré en fonction des besoins : les détecteurs de mouvements pour illuminer les accès, l'entrée et la cage d'escalier augmentent le confort et le sentiment de sécurité.

Des espaces adéquats doivent être prévus pour la collecte des déchets et des matières recyclables (déchets verts, papier, verre, etc.) ; ces points de collecte gagnent à être intégrés dans un concept communal.

Entrées, boîtes aux lettres

L'architecture de la porte et du hall d'entrée devrait rendre l'entrée facilement identifiable et correspondre à sa fonction d'accueil.

Il faudrait que l'espace devant la porte d'entrée comprenne un abri contre les intempéries (avant-toit), de manière à pouvoir ouvrir la porte sans se mouiller.

Les boîtes aux lettres doivent être situées à proximité immédiate de la porte d'entrée, de sorte que les employés de la poste puissent déposer le courrier et les habitants le relever en étant protégés de la pluie.

Idéalement, un espace où déposer un sac ou un objet devrait être disponible près des boîtes aux lettres, afin de pouvoir y accéder sans encombre.

Il est aussi utile de planifier un endroit où s'asseoir pour attendre quelqu'un ou se reposer un instant. Il ne doit pas forcément s'agir d'un banc, une assise informelle comme un muret pouvant très bien faire l'affaire.

L'éclairage de l'entrée doit permettre de lire le nom correspondant aux sonnettes et aux boîtes aux lettres.

Les numéros des immeubles doivent être bien visibles depuis la rue et indiquer clairement l'adresse correspondant à chaque porte d'entrée.

Il convient de prévoir des espaces de dépôt pour les paquets, conformément aux exigences actuelles, en lieu et place des « boîtes à lait » (p. ex. www.paketbox.ch).

Enfin, un écran situé proche de l'entrée et affichant les heures des prochains départs des bus, trams ou trains desservant les arrêts alentours est toujours très apprécié des usagers des transports publics. Des vitrines peuvent venir compléter ce dispositif en accueillant d'autres informations importantes.



Les boîtes aux lettres sont idéalement situées à l'entrée et à l'abri.

Conflits avec les véhicules

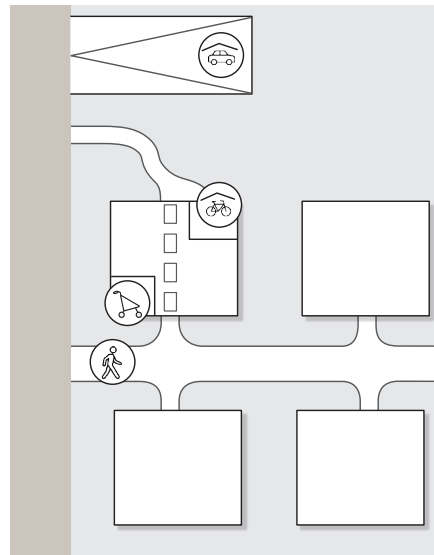
Il convient d'éviter ou de minimiser les conflits avec les véhicules. Le trafic motorisé devrait ainsi autant que possible être guidé vers les places de stationnement ou les garages de façon séparée des accès piétonniers.

Si l'accès au stationnement vélo de courte durée devant l'entrée peut être commun à l'accès piétonnier, les accès au stationnement vélo de longue durée devraient si possible également être séparés.

À noter que lorsque piétons et cyclistes empruntent le même chemin, une largeur libre de 3 m minimum est nécessaire.

Afin de minimiser les risques de conflits piétons-voitures, l'accès en véhicules motorisés jusque devant la porte d'entrée des immeubles ne devrait être autorisé que de manière exceptionnelle (déménagements p. ex.).

Les flux de véhicules motorisés et de vélos sont organisés de manière à ne pas générer de conflits avec les piétons.





Une entrée aux dimensions généreuses : idéalement, les poussettes peuvent être rangées dans un local séparé et proche.

Aménagement des entrées à l'intérieur des bâtiments

La porte d'entrée du bâtiment doit être suffisamment large pour laisser passer aisément une poussette ou une chaise roulante (90 - 100 cm). La porte doit pouvoir s'ouvrir sans nécessiter particulièrement de force. Elle doit aussi pouvoir être maintenue ouverte sans difficulté, le système de fermeture automatique devant pouvoir facilement être désactivé, afin de permettre aux poussettes ou chaises roulantes d'entrer ou sortir sans encombre.

Les petits enfants devraient pouvoir ouvrir la porte d'entrée eux-mêmes.

L'espace à l'entrée du bâtiment doit être généreusement dimensionné, afin d'y permettre de brefs séjours, par exemple pour les discussions entre voisins.

Les poussettes, jeux d'extérieur, chaises roulantes, déambulateurs et caddies doivent pouvoir être stockés facilement dans un local prévu à cet effet. Il faut compter environ 1,5 m² par logement, dans l'idéal dans un local fermé et abrité, situé à proximité immédiate de la porte d'entrée et accessible de plain-pied.

L'espace de stationnement vélo devrait si possible être séparé de celui dévolu aux autres engins.



Les environs immédiats des immeubles devraient être sans voiture.

Indications concernant le stationnement

Dans les grands ensembles, les places de stationnement pour les véhicules motorisés sont dans l'idéal disposées sur le pourtour du site, afin :

♿ de limiter la circulation au sein du quartier et de minimiser l'emprise des surfaces dévolues au stationnement,

♿ que la liaison piétonne entre le stationnement des voitures et les bâtiments ne se fasse pas uniquement par l'intérieur des bâtiments, mais que les habitants qui se déplacent en voiture traversent aussi régulièrement les environs immédiats des immeubles, de manière à favoriser les échanges entre les différents habitants,

♿ de mettre sur pied d'égalité déplacements en voiture et en transports publics, les habitants devant faire quelques pas pour rejoindre leur place de parc ou leur bus.

Une part du stationnement devrait être conçue de façon à ce que l'espace puisse être au besoin utilisé pour d'autres usages (ce qui peut représenter également un avantage économique). Il convient ainsi de prévoir dans le concept initial l'éventuelle réaffectation de places de parc en espace de rangement, caves, atelier de bricolage ou local de musique, notamment au niveau de l'aération et de l'éclairage.

Le prix de location des places de stationnement devrait être fixé selon des critères de rentabilité économique, de manière à couvrir les coûts réels engendrés (prix du terrain, amortissement des coûts de construction, coûts d'entretien).

Si les places ne peuvent être louées à prix coûtant, un rabais devrait être octroyé aux habitants qui n'utilisent pas de place de parc.

Impressum

Accessibilité piétonne aux immeubles d'habitation Recommandations pour la planification

Projet MOHA
Gestion de la mobilité dans les quartiers d'habitation

Jenny Leuba
c/o Mobilité piétonne Suisse
043 488 40 33
jenny.leuba@habitat-mobilite.ch

Julien Lovey
c/o CITEC Ingénieurs Conseils SA
julien.lovey@habitat-mobilite.ch
www.habitat-mobilite.ch

Août 2016