La commune de … la ville xxxxx habitants et regroupe …

### Détermination du périmètre

#### Répartition par secteurs d’activités

**Répartition des entreprises par activités**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Activité** | **Eff.** | **% site étudié** | **% territoire de comparaison** |
| Alimentaire |  |  |  |
| Services |  |  |  |
| Soins à la personne |  |  |  |
| Equipement de la personne |  |  |  |
| Equipement du foyer |  |  |  |
| Pharmacie / Médical / Optique |  |  |  |
| Hôtellerie / Restauration |  |  |  |
| Culture / Loisirs |  |  |  |
| **Total** |  | **100,0 %** | **100,0 %** |

GRAPHIQUE

#### Locomotives commerciales

Les activités commerciales « locomotives » sont celles qui rayonnent sur une zone de chalandise qui s’étend au-delà de l’attractivité moyenne des activités implantées sur le pôle étudié. Il peut s’agir d’enseignes nationales ou internationales, d’activités disposant d’un savoir-faire original reconnu.

**Principales activités « locomotives »**

|  |  |
| --- | --- |
| **Activité** | **Nom de l’enseigne** |
| **Alimentaire** |  |
| **Services** |  |
| **Soins à la personne** |  |
| **Equipement de la personne** |  |
| **Equipement du foyer** |  |
| **Pharmacie / Médical / Optique** |  |
| **Hôtellerie / Restauration** |  |
| **Culture / Loisirs** |  |

### Les organisations commerçantes

### Attractivité des établissements commerciaux, artisanaux et de services

#### Qualité des devantures commerciales et artisanales

**Qualité des vitrines**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Critères** | **Territoire de comparaison** | **Centre**  |
| Bâti | /4 | /4 |
| Vitrine / Devanture | /4 | /4 |
| Enseigne | /4 | /4 |
| Visibilité | /4 | /4 |
| Appréciation générale | /4 | /4 |
| **Total**  | **/20** | **/20** |

##### Fréquence de renouvellement des vitrines

ENQUETE PRO

**La fréquence de renouvellement des vitrines**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **Plusieurs fois par mois** | **Une fois par mois** | **Moins souvent** | **TOTAL** |
| Site étudié |  |  |  | 100%  |
| Territoire de comparaison |  |  |  | 100,0% |

#### Les jours et les horaires d’ouverture des magasins

Le degré d’attractivité d’un pôle commercial dépend des enseignes qui s’y trouvent, de la qualité visuelle des commerces, de l’accessibilité,… mais également des périodes d’ouverture. En effet, des commerces fermés offrent une image négative.

##### Les jours d’ouverture

**Les jours de fermeture des magasins**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **Lundi** | **Mardi** | **Mercredi** | **Jeudi** | **Vendredi** | **Samedi** | **Dimanche** | **Aucun** |
| Site étudié  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Territoire de comparaison |  |  |  |  |  |  |  |  |

##### Les horaires d’ouverture

#### Actions collectives et démarches qualité

##### Les actions collectives

**Etablissements participant à des opérations collectives**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Participation opérations collectives** | **Non** | **Oui** | **TOTAL** |
| Site étudié |  |  | 100% |
| Territoire de comparaison |  |  | 100% |

##### Les démarches qualité

**Etablissements participant à des démarches qualité**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Démarche qualité** | **Oui** | **Non** | **TOTAL** |
| Site étudié |  |  | 100% |
| Territoire de comparaison |  |  | 100% |

### Traitement urbain

La notion de traitement urbain recouvre l’aspect des bâtiments publics et privés, la disposition des espaces attractifs les uns par rapport aux autres, la présence d’espaces verts,…

#### Les bâtiments

#### L’organisation des zones attractives

#### Les espaces verts

### Les marchés hebdomadaires

#### Une offre complémentaire au commerce traditionnel

#### Aménagements spécifiques

#### Stationnement

### L’accessibilité au centre ville

#### L’automobile

##### Les axes d’accès

##### Le transit

#### Les transports en commun

##### Le train

##### Le car

La gare routière d’Annemasse propose des liaisons avec Annecy, Thonon-les-Bains ou la Vallée du Giffre, de manière régulière. Mais, de la même manière que pour le train, il est plus rapide d’utiliser sa voiture.

##### Le réseau de bus

##### Les modes de transports « doux »

### Le stationnement

#### Etat des lieux quantitatif du stationnement

#### Analyse qualitative du stationnement

##### Les tarifs

##### La distance entre les stationnements et les rues commerçantes

##### Qualité esthétique des aires de stationnement

##### Signalétique

### Les déplacements internes au centre

### La circulation des personnes handicapées

#### Rappel sur la règlementation

Les cheminements ne doivent pas être en matière meuble, ils ne doivent pas comporter d’obstacles aux roues, pas de marche de plus de 2 centimètres ou 4 centimètres s’il existe un chanfrein (mini rampe) de 12 centimètres, le sol doit être lisse. Leur largeur minimale de passage doit être de 1,40 mètre, ou 1,20 mètre s’il n’existe pas de mur sur les côtés. Aucun obstacle (bacs à fleurs, poteaux,…), ne doit réduire cette largeur.

Il faut également veiller à empêcher le stationnement illicite qui réduit la largeur des trottoirs. Cela peut passer par la disposition de barrières et poteaux rendant l’accès des trottoirs impossible aux véhicules.

La pente, longitudinale ou transversale, des cheminements doit être la plus faible possible. La première ne doit pas excéder 5%, selon la topographie du terrain une pente allant jusqu’à 12 % peut-être tolérée. Si elle dépasse 4% elle doit être munie d’un palier de repos tous les dix mètres. Une main courante est obligatoire pour tous les dénivelés supérieurs à 40 centimètres. La pente transversale ne devrait pas excéder 2%.

Les paliers de repos doivent mesurer au moins 1,40 mètre et sont nécessaires à chaque bifurcation.

Les trottoirs doivent comporter des bateaux de 1,20 mètre de large, au niveau des passages piétons qui devront être accessibles des deux côtés de la chaussée. La pente d’accès à ces bateaux doit être inférieure à 5% dans le sens de la longueur et à 2% en travers. La marche séparant le trottoir de la chaussée ne doit pas excéder 2 centimètres.

Les abords des passages piétons doivent être matérialisés par un revêtement différencié (bandes podo-tactiles), perceptible par les personnes non-voyantes. Les feux de signalisation doivent être équipés d’un dispositif permettant à ces personnes de reconnaître les périodes permettant aux piétons de traverser.

Les bornes et poteaux disposés sur les trottoirs doivent pouvoir être détectés par les malvoyants, grâce à une couleur différenciée de celle de l’environnement.

Les parkings doivent comporter une place sur cinquante qui soit aménagée pour les personnes handicapées. Ces places doivent mesurer au moins 3,30 mètres de large. Les places de stationnement en long de voierie, doivent être conçues pour que le conducteur puisse sortir sans danger par la portière gauche du véhicule.

Les postes d’appel d’urgence doivent être accessibles aux personnes circulant en fauteuil roulant.

Les arrêts de transport en commun doivent être accessibles aux personnes handicapées.

Les trous, fentes et grilles au sol doivent être d’une largeur inférieure à 2 centimètres.

Les escaliers doivent être d’une largeur minimale de 1,40 mètre ou 1,20 mètres s’ils ne comportent pas de mur sur les côtés. La hauteur des marches doit être inférieure à 16 centimètres. Tout escalier de plus de trois marchés doit être muni d’une main courante.

Il existe également des préconisations concernant l’accès aux transports en commun. Elles recommandent d’aménager les véhicules et de créer un service particulier visant au transport des personnes handicapées.

#### L’accès aux espaces publics

#### L’accès aux locaux commerciaux

**L’accessibilité des établissements aux personnes handicapées**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Niveau d’accessibilité** | **Accessibles** | **Accessibilité restreinte** | **Non accessibles** | **Total** |
| Site étudié  |  |  |  | 100,0 % |
| Territoire de comparaison |  |  |  | 100,0 % |

GRAPHIQUE

### Les livraisons

Il est important que les professionnels d’un espace commercial puissent recevoir leurs livraisons. Les livreurs doivent pouvoir accéder à l’établissement, s’arrêter à proximité et décharger les marchandises, sans perturber le trafic, tant routier que piéton.

**Les difficultés de livraisons**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Difficultés de livraison** | **Oui** | **Non** | **TOTAL** |
| Site étudié |  |  | 100% |
| Territoire de comparaison |  |  | 100% |

GRAPHIQUE

### La sécurité

Les problèmes de sécurité peuvent nuire aux activités commerciales, artisanales et de services, notamment lorsque les professionnels sont victimes de vols, de dégradations de leurs locaux ou d’agressivité envers leurs employés ou leurs clients.

Un autre problème peut perturber la bonne marche des activités lorsqu’une image d’insécurité est attachée à un pôle. En effet, cette image peut engendrer des pertes d’activités très importantes, sans justification réelle.

**Les problèmes d’insécurité**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Problèmes d'insécurité** | **Oui** | **Non** | **TOTAL** |
| Site étudié |  |  | 100,0% |
| Territoire de comparaison |  |  | 100,0% |

**La nature des problèmes d’insécurité**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Type** **problèmes d'insécurité** | **Vols** | **Dégradation de locaux** | **Agressivité envers les clients** | **Agressivité envers les employés** | **Autres** |
| Site étudié |  |  |  |  |  |
| Territoire de comparaison |  |  |  |  |  |

### La signalétique

#### Sur les voies d’accès au centre

#### Sur les voies à l’intérieur du centre

### Les projets d’aménagement

### Les démarches à suivre pour aller vers un programme FISAC