

2.3.1 Introduction

Comme mentionné précédemment, il existe de nombreuses synergies entre les aménagements favorables aux piétons et les autres composantes de l'espace public, mais les moyens à disposition ne sont pas infinis. Ainsi, il est nécessaire de préciser quels objectifs sont à poursuivre dans des projets concrets et mesurables.

Le présent chapitre s'attache donc à décrire les **objectifs principaux** à atteindre pour rendre la commune d'Anières encore plus attractive aux piétons.

L'ordre de présentation de ces objectifs ne reflète pas de hiérarchisation.

2.3.2 Rééquilibrer l'espace public autour du piéton

La quantité

Souvent, l'espace réservé aux piétons est révélateur du rapport de force inéquitable qui s'est installé entre les différents usagers d'un même espace public.

Si beaucoup de **normes** ou d'ouvrages spécialisés traitant de la largeur des trottoirs existent, cette dimension est avant tout **fonction du nombre de piétons**. En fait, une seule règle prime sur toutes les autres: la **sécurité**.

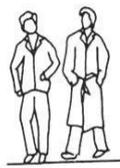
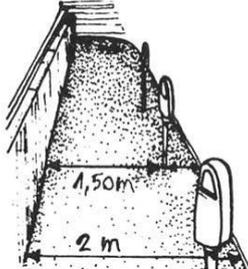
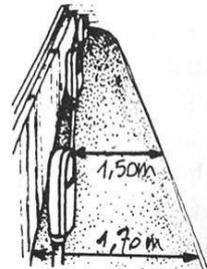
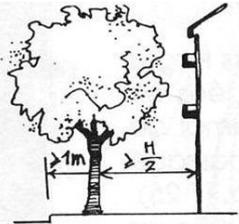
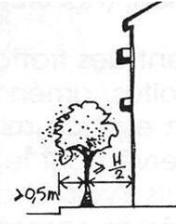
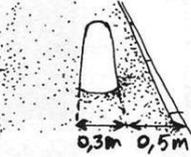
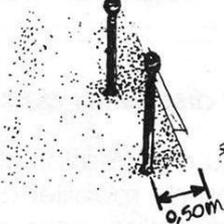
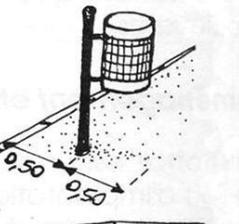
La règle idéale admise du partage de la voirie est **50% d'espace pour circuler et 50% d'espace pour se tenir**. Le stationnement, à cheval entre ces deux catégories, est traité au cas par cas. Il peut être compris dans «l'espace pour se tenir», moyennant des aménagements particuliers (arborisation, avancée des trottoirs, etc.).

Toutes les rues et routes devraient au moins comporter un trottoir praticable d'une largeur libre minimum de 1,50 m afin de permettre une circulation aisée des usagers, le déplacement d'un fauteuil roulant et le croisement de celui-ci avec d'autres piétons.

Au niveau de l'espace réservé à la déambulation, il s'agit alors d'être particulièrement attentif au manque de place provoqué par les encombrements divers que sont les poteaux d'éclairage, les signaux routiers, les étals de magasins ou autres terrasses de cafés.

La qualité

Cependant, dans l'espace de la rue, la juste part attribuée au piéton ne s'exprime pas uniquement par la largeur de trottoir qui lui est dévolue, mais aussi par sa **situation dans le profil disponible**. A largeur de cheminement égale, marcher en devant raser les murs ne procure évidemment pas la même sensation que si l'on peut déambuler à distance des façades. Le sentiment d'oppression du piéton vient en effet largement de ce qu'il se

Objet	Dimensions		
<p>Largeur libre :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Trottoir peu fréquenté 2. Trottoir normalement fréquenté 3. Trottoir très fréquenté 	 1,50 m	 1,50 à 2,50 m	 2,50 à 5,00 m
<p>Signalisation, parcomètres et éclairage</p>	 0,5 m	 1,50 m 2 m	 1,50 m 1,70 m
<p>Arbres :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. à fort développement 2. à faible développement 3. à tronc protégé 	 > 1 m > H/2	 > 0,5 m > H/2	 2,50 m
<p>Mobilier divers :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Borne 2. Potelet 3. Poubelle 4. Boîte-à-lettres 5. Bacs à fleurs 6. Abri-bus 	 0,3 m 0,5 m	 0,50 m 0,50 m	 0,50 m 0,50 m
<p>Etalages, présentoirs et terrasses</p>	 1,5 à 2 m	 1 à 1,5 m	 2,50 à 3,50 m

sent acculé contre un des fronts de la rue, ce qui induit du même coup une perception asymétrique de l'espace.

Une bonne politique des déplacements et des aménagements piétons répond donc aux principes suivants:

- garantir des trottoirs confortables, dégagés, sécurisants et accessibles pour tous;
- proposer des itinéraires continus;
- lutter contre le parking sur les trottoirs et les passages pour piétons;
- favoriser l'aménagement de «zones 30» ou de zones de rencontre.



Chêne-Bourg, trottoir confortable et zone de rencontre



Zone 20: rue Camille Martin (Genève)

Zone 30: quartier de la Concorde (Genève)



2.3.3 Décloisonner l'espace pour le piéton

A l'échelle de la marche, l'enjeu majeur consiste à garantir la **continuité des itinéraires**. Il s'agit d'effacer les coupures, relier les quartiers et assurer l'accessibilité des différents lieux, en aménageant le réseau piétonnier de manière à ce que l'utilisateur rencontre le moins d'obstacles possibles lors de sa progression et puisse continuer à se déplacer à pied. Décloisonner nécessite parfois aussi de créer de **nouveaux raccourcis**. Sans aller jusqu'au «vol d'oiseau», les **parcours piétons doivent cependant être les plus directs possible**. Des itinéraires continus doivent en effet exister et relier les zones d'habitat à l'école, la mairie, aux commerces et autres lieux clés de la commune.

Certains quartiers, géographiquement proches, voir même adjacents, ne bénéficient parfois d'aucune liaison directe. Il est alors fondamental, à l'aide du plan directeur des chemins pour piétons, de les rétablir. Le réseau ainsi constitué a pour vocation de garantir une certaine continuité des aménagements piétons, en installant divers équipements destinés à remédier aux obstacles que constituent les dénivelés, la circulation, tout en créant des axes piétons reliant sans interruption les différents quartiers de la commune.

La figure ci-contre brosse le portrait du réseau piéton actuel de la commune d'Anières, en identifiant les tronçons existants qui nécessitent des améliorations. Des principes d'aménagement sont proposés (cf. la légende) en fonction de la hiérarchie du réseau routier (principal, secondaire et de desserte).

Pour le projet, trois niveaux d'aménagements piétonniers sont recensés et doivent être mis en continuité:

- 1er niveau: les trottoirs (traits fins bordeaux) et passages piétons (cercles)

Il n'est pas réaliste de croire qu'un réseau de chemins piétons en site propre soit à même d'irriguer l'ensemble d'un territoire donné. Mais, si les trottoirs sont assez larges et bien entretenus, ils suffisent à assurer la continuité du réseau piéton.

Notons que les passages piétons sont assimilés à ce niveau d'aménagement, puisqu'ils mettent, la plupart du temps, deux trottoirs en relation.

- 2ème niveau: les routes à faible trafic

Sur ce type de routes, les véhicules circulent très lentement et partagent la voirie avec les piétons, ce qui ne nécessite pas d'aménagement spécifique. Il s'agit des routes ou chemins agricoles (traits épais bleus ou bruns), des chemins d'accès aux villas, publics (traits épais bleus) ou privés (traits épais gris), ou encore des zones de rencontre ou zones 30 (traits épais jaunes).

- 3ème niveau: les cheminements piétons en site propre

Ce sont les chemins piétons à proprement parler. Ils sont à l'écart de la chaussée et réservés exclusivement aux piétons. Ils offrent ainsi le maximum de sécurité et constituent bien souvent des itinéraires particulièrement agréables. Ils peuvent quelque fois être partagés avec les cyclistes.

On distingue les sentiers agricoles non goudronnés (traits fins bruns) et les chemins piétons à l'intérieur de l'urbanisation (traits fins bleus).





Réseau piéton actuel à comparer au projet du plan des piétons (image 2, page 49)

2.3.4 Restituer les conditions environnementales et contextuelles favorables à la marche

Une atmosphère positive - créée par une ambiance sonore particulière, un éclairage adéquat ou une arborisation généreuse - peut contribuer à rendre la marche plus agréable.

Mais, les espaces utiles à la circulation ou au stationnement ne sont pas forcément inadéquats pour les piétons. Lorsque l'espace est redistribué de manière plus avantageuse aux mobilités douces, de nombreuses rues ou surfaces de stationnement peuvent être réappropriées par les piétons. C'est le cas des zones de rencontre ou des zones 30 par exemple.



Un exemple de requalification de l'espace public: le réaménagement du centre du village de Corsier

Au bruit diffus et continu de la circulation routière, peuvent s'ajouter certaines agressions sonores (avertisseurs, coups de freins, démarrage bruyant, etc.). Ces bruits vont à l'encontre de **l'effet délassant que procure la marche**. Sans réduire les moteurs au silence, la pratique de la marche peut se faire à distance du bruit, ce qui permet de différencier les plans sonores et de les rendre psychologiquement plus supportables.

Ainsi, le réseau de promenades et de délassement se développe en général en marge des voies de circulation. Constitué des chemins de randonnée pédestre et d'itinéraires à haute valeur naturelle ou paysagère, il offre à la population des espaces de détente et de tranquillité, en relation avec la nature et les différentes installations sportives ou de loisirs.

Le réseau de promenade de la commune d'Anières est figuré à la page ci-contre. Il met en exergue les itinéraires cantonaux de randonnée

Légende :

-  Réseau de randonnée pédestre
-  Promenade "au fil de l'eau"
-  Promenade du vignoble (de Corsier à Hermance)
-  Promenade des écoliers

-  Vignobles
-  Forêts, bois
-  Panoramas
-  Equipements sportifs / cimetières



Réseau actuel des chemins de randonnée pédestre et proposition de promenades thématiques (voir aussi chapitre 3.2)

pédestre (traits bruns) et propose trois promenades thématiques reprenant des cheminements piétons particulièrement agréables:

- la promenade "au fil de l'eau" (trait bleu)
- la promenade du vignoble de Corsier à Hermance (trait vert)
- la promenade des écoliers (trait orange)

Les principales installations sportives de la commune, les bois et les vignobles, en tant que lieux de délasserment, sont également représentés sur la carte.



Au croisement des chemins de Boret et du Pont-des-Golettes



Au croisement des chemins de Sous-Chevrens et des Bouchats

2.3.5 Mieux intégrer les piétons vulnérables

Afin de mieux intégrer les piétons vulnérables, il est possible de soigner certains détails d'aménagement de l'espace public qui peuvent se révéler déterminants. Citons notamment:

- l'abaissement systématique des trottoirs au niveau des passages piétons,
- les mains courantes le long des escaliers,
- les îlots de sécurité sur les traversées piétonnes,
- les revêtements de bonne qualité,
- les bancs pour se reposer.

*Passage piéton avec îlot central
(route de Thonon à Corsier)*



*Traversée avec îlot central continu
(Köniz)*



Passage piéton régulé



Rue modérée à Echichens



L'habitude et la règle générale imposent toujours que les piétons descendent sur la chaussée pour la traverser. Il serait préférable de faire en sorte que les véhicules abordent et franchissent les passages piétons afin de marquer l'importance du lieu.

Ainsi, pour inciter les automobilistes à changer leurs comportements dans les espaces que l'on aménage, il est possible d'intervenir sur le profil en long de la voie. Lors de l'aménagement d'un passage piéton, la préférence est donnée à la surélévation de la chaussée au niveau des trottoirs, sous forme d'un plateau d'usage mixte. Les trottoirs sont alors reliés entre eux de plain-pied («trottoirs traversants») et ce sont les véhicules qui sont amenés en pente «douce» au niveau du passage protégé. De cette manière, la sécurité des piétons en général est privilégiée et l'autonomie des piétons à mobilité réduite facilitée.



Passage piéton surélevé (Sergy)



Trottoir traversant (Chêne-Bourg)

2.3.6 Soigner les accès aux transports collectifs

La marche est le prolongement (ou le préalable) des déplacements en transports collectifs. Il est dès lors indispensable de penser les chemins d'accès en visant les trajets les plus courts.

Plutôt que de trouver a posteriori des artifices pour accéder aux transports collectifs, il convient de réfléchir à la localisation des arrêts en amont de leur réalisation et en fonction des possibilités piétonnes du lieu:

- les passages dénivelés doivent être évités, car perçus (à tort ou à raison) comme dangereux et insalubres (en souterrain) ou trop fatiguants (énergie nécessaire six fois supérieure pour un passage inférieur et neuf fois pour une passerelle);
- les espaces d'attente, autre composante critique de l'accès aux transports collectifs, nécessitent abris, bancs et espace pour les piétons de passage, en prenant garde d'éviter les conflits avec les éventuels accès automobiles.



Les passages souterrains et les passerelles sont à éviter

Bons exemples de multimodalité: Dorubin (à gauche) et Dietikon.

2.3.7 Éléments d'aménagement de base

Plusieurs mesures peuvent être prises parallèlement pour rendre la marche attractive, efficace et agréable, sur des distances courtes à moyennes (1-1.5 km):

- la largeur des trottoirs

Comme évoqué précédemment, la largeur des trottoirs est dépendante de la fréquentation et proportionnée à la rue considérée. Cependant, l'objectif premier étant de permettre un passage confortable des piétons, une largeur standard minimum doit être assurée quelque soit la problématique urbaine en jeu (compter au moins 2 à 2,5 m, le mobilier urbain utilisant environ 50 cm).

- la largeur des passages piétons

La dimension dépend bien entendu de l'importance des flux piétons. Néanmoins, un minimum de 4 m de large est imposé.

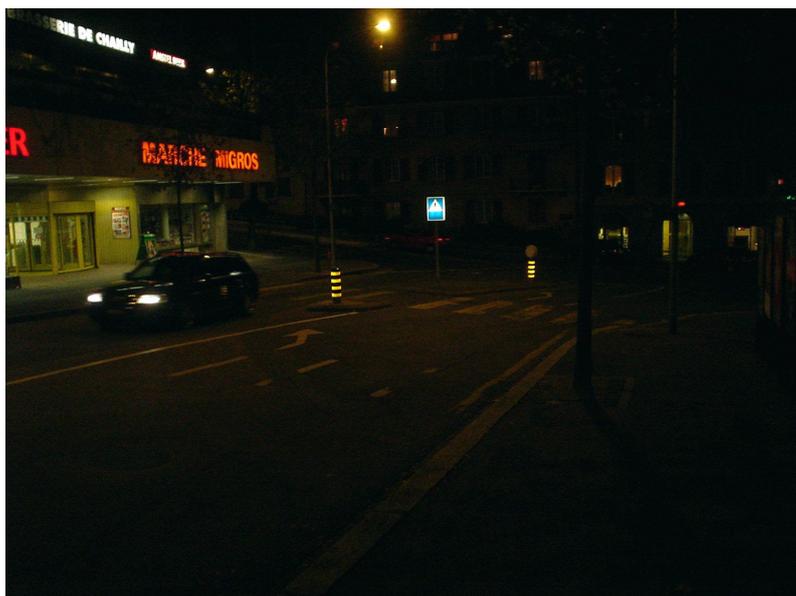
- le stationnement illicite sur les trottoirs

La largeur minimale de trottoir précédemment citée doit absolument être garantie, notamment sur les axes où la pression du stationnement est importante.

- le mobilier urbain

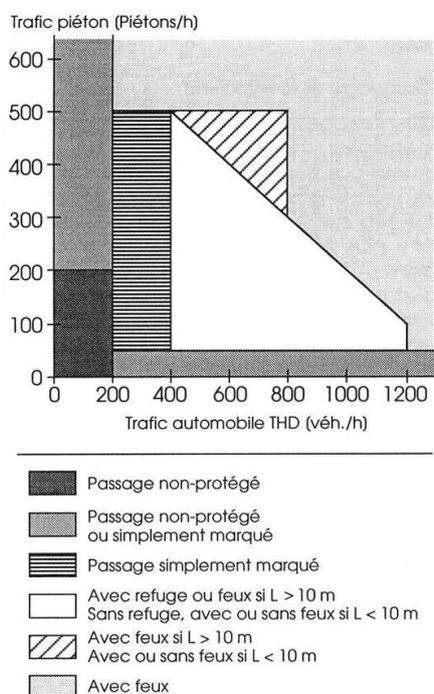
Une réflexion sur l'**unité du mobilier urbain** dans un quartier ou, mieux, sur l'ensemble du territoire de la commune, permet d'une part d'améliorer l'aspect de l'espace public et, d'autre part, de penser le mobilier urbain dans son ensemble et non au coup par coup, afin de limiter au maximum les entraves à la circulation des piétons, obligés parfois de zig-zager entre différents obstacles (poubelles, panneaux publicitaires, etc.)





- l'éclairage

L'éclairage est une composante fondamentale de l'atmosphère des cheminements piétons et des espaces publics. Un éclairage adapté permet à la fois de remédier au sentiment d'insécurité des piétons et de mettre en valeur l'espace public.



Choix d'un type de traversée (source: ITEP)

- la traversabilité des axes

Les traversées de chaussée constituent pour les piétons le point noir de la sécurité. Une attention particulière doit être portée à leur planification, en intégrant les comportements du piéton:

- éviter l'allongement des parcours,
- éviter les temps d'attente excessifs,
- aménager des traversées courtes ou en plusieurs temps,
- aménager des traversées simples (pas de confusion possible de la part de l'utilisateur),
- aménager des traversées confortables (pas d'obstacle superflu).

Le choix du type de traversée (non-protégée, simplement marquée, à feux, dénivelée, etc.) **dépend principalement de la charge de trafic et de l'importance des flux piétons.** Néanmoins, il convient de considérer également: la largeur de la route, la vitesse des véhicules, les conditions de visibilité et la proximité éventuelle d'équipements (écoles, homes, etc.).

Ces différentes composantes doivent être évaluées lors de chaque intervention. Cependant, d'autres moyens existent pour encourager l'usage de la marche. Ce sont des **actions complémentaires** à mettre en place si le budget le permet:

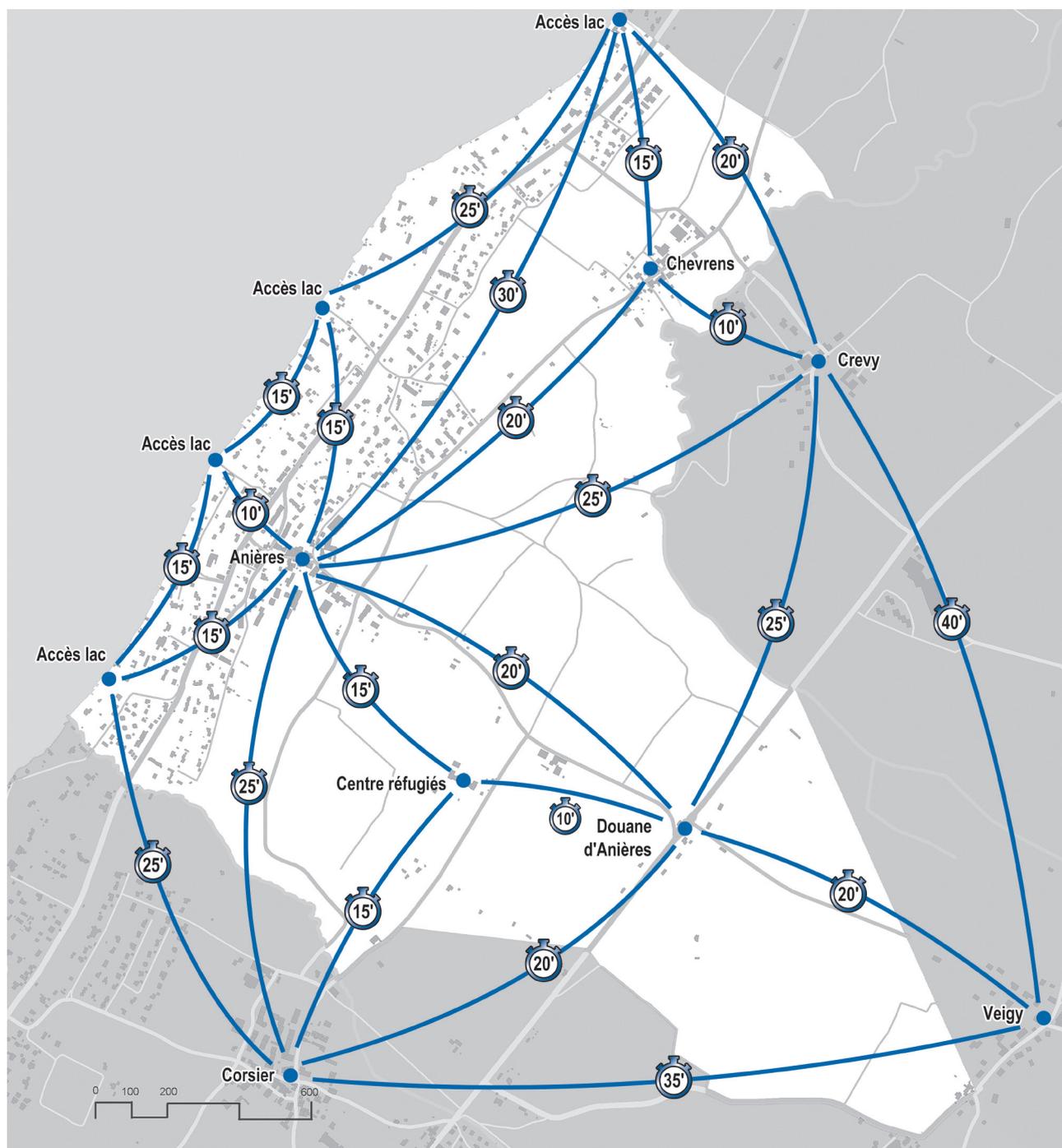
- **le jalonnement** (panneau de signalisation à usage exclusivement des piétons, par exemple temps de parcours)

Plus utilisés par les touristes ou les promeneurs, le jalonnement permet de faire découvrir certains itinéraires méconnus, parfois plus courts, parfois didactiques, etc.

La carte des temps de parcours du réseau piéton d'Anières représente de façon schématique les temps de parcours entre les principaux pôles de la commune (vitesse moyenne de 4,3 km/h), de façon visuelle et sans localisation précise par rapport à des axes ou des cheminements spécifiques.

L'objectif est uniquement de donner des ordres de grandeur.

La carte montre qu'en moins de 60 minutes de marche à pied, il est possible de traverser la commune de part en part.



*Espace de détente et vue panoramique
Sous-Chevrens*



- les espaces de repos

Ils permettent aux promeneurs de prendre quelques moments de délasserement, d'attendre quelqu'un, de s'adonner à la lecture ou simplement de jouir d'une vue particulière et même, à la belle saison, de prendre un rapide repas.

- l'arborisation

L'arborisation de l'espace public agit principalement sur l'atmosphère qui s'en dégage et offre des parcours ombragés particulièrement agréables.

*Mise en valeur possible de la "promenade des écoliers"
(position du parcours, traitement du sol, arborisation):
- chemin des Avallons
- chemin des Hutins*

