

2. CADRE GENERAL

2.1 Cadre légal et rôle du document

Le plan directeur des chemins pour piétons est obligatoire pour les communes et doit suivre une procédure particulière définie dans la loi d'application de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et de randonnée pédestre (L 1 60). Cette procédure d'approbation est analogue à celle qui prévaut pour les PLQ (adoption par le Conseil d'Etat).

Cette loi offre aux communes de nombreux outils facilitant la mise en œuvre des aménagements : possibilité d'imposer la réalisation et l'entretien d'un chemin à un privé en zone de développement, possibilité d'expropriation, etc. Par ailleurs, l'article 16 de la loi précise que les plans approuvés devront être pris en compte par l'OCM pour l'établissement de mesures concernant la circulation, notamment en matière de modération de la circulation.

Pour les déplacements à vélos, il n'existe à ce jour aucune forme de planification prévue dans la loi. Le volet cyclable est donc traité sous la forme d'un schéma directeur validé par la commune.

La consultation préalable des Services de l'Etat (DT) a toutefois été faite, de manière à coordonner les propositions avec la planification cantonale en la matière.

Le document (plan directeur des chemins pour piétons et schéma directeur du réseau cyclable) joue plusieurs rôles :

- > instrument de **planification** et de gestion, il doit permettre aux autorités communales et cantonales de définir les actions à entreprendre, les espaces à réserver, etc.
- > instrument de **coordination**, il doit clairement identifier les différents intervenants concernés par les mesures,

> instrument de **communication**, il doit servir à informer les citoyens, les associations, les communes voisines et le canton des options prises en matière de mobilité douce.

2.2 Relations avec d'autres documents de planification

2.2.1 Planification de niveau fédéral

La mobilité douce s'inscrit dans la politique fédérale sur la protection de l'environnement, les transports, la sécurité routière et la santé.

Loi sur la Protection de l'Environnement (LPE)

La LPE (1985) énonce des principes et des moyens pour la mise en œuvre d'actions et de contrôles en matière de lutte contre la pollution de l'air et le bruit par le biais de :

- > l'Ordonnance fédérale pour la Protection de l'Air (OPAir, 1986), qui définit des valeurs limites d'émission pour les installations polluantes et d'immission pour protéger l'homme et son environnement,
- > L'Ordonnance fédérale pour la Protection contre le Bruit (OPB, 1987), qui fixe des valeurs limites d'exposition au bruit du trafic routier en fonction des degrés de sensibilité (I à IV).

Ces deux ordonnances font l'objet de plans de mesures au niveau cantonal (voir point 2.2.2).

Par ailleurs, le programme SuisseEnergie et la loi sur le CO2 prescrivent une réduction d'environ 10% de la consommation d'énergie fossile dans le secteur de la mobilité.

En outre, la Suisse s'est engagée sur le Protocole de Kyoto (entré en vigueur le 16 février 2005), qui fixe

des objectifs chiffrés de réduction de gaz à effet de serre.

Plan directeur de la locomotion douce

Le 6 décembre 2002, le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) a mis en consultation un plan directeur visant à promouvoir la locomotion douce.

On entend par locomotion douce le fait de se déplacer à pied, sur roues ou sur roulettes, à la seule force musculaire humaine (« human powered mobility »).

Le plan directeur crée des conditions cadre pour l'encouragement et le développement de la locomotion douce en Suisse. Il revêt un caractère de recommandation pour les partenaires de la Confédération (cantons, agglomérations, communes, institutions privées, etc.).

Une nouvelle approche pour le transport des personnes est proposée. Celle-ci met la locomotion douce (LD) sur un pied d'égalité avec les transports publics (TP) et le trafic individuel motorisé (TIM). Pour la Confédération, la locomotion douce constitue le troisième pilier d'une politique durable des transports.

Le catalogue de mesures de la locomotion douce se décline selon 13 principes directeurs. Ceux-ci traitent de différents domaines d'actions :

- 1 Aménagement du territoire et planification
- 2 Infrastructures
- 3 Villes et agglomérations
- 4 Système d'orientation et d'information
- 5 Sécurité
- 6 Mobilité combinée
- 7 Education et relations publiques
- 8 Recherche et développement, installations pilotes

9 Statistiques et évaluation

10 Système d'information sur la mobilité

11 Collaboration et compétences

12 Financement

13 Programme d'incitation

Figure 1: Les trois piliers du transport des personnes

Trafic individuel motorisé TIM	Locomotion douce LD	Transports publics TP
Voitures de tourisme Poids lourds Motocycles Cyclomoteurs Vélos électriques	Déplacements à pied Déplacements à vélo (y compris VTT, vélos de course et vélos allongés) Tourisme pédestre Déplacements au moyen d'engins assimilés à des véhicules (par exemple patins à roulettes)	Chemins de fer Tramways Autobus Transports à câbles Bateaux Trafic aérien

2.2.2 Planification de niveau cantonal

Les principaux documents avec lesquels le plan directeur des chemins pour piétons et le schéma directeur du réseau cyclable doivent être coordonnés sont les plans d'assainissement de l'air et du bruit routier, Mobilité 2005, le plan directeur routier (définissant la hiérarchie du réseau) et le plan du réseau de chemins de randonnée pédestre, défini dans la loi d'application et approuvé par le Conseil d'Etat le 15.12.2001.

Plan d'assainissement de l'air

En application de l'Ordonnance fédérale pour la Protection de l'Air (OPAir), le canton de Genève a établi un *plan de mesures 2003 - 2010* (approuvé par le CE le 2 avril 2003). Celui-ci contient 26 mesures concernant les transports, l'énergie, les installations de chauffage, etc.

Parmi les mesures concernant les transports, la mesure n°7 concerne la **mobilité douce**. Les modalités d'exécution proposées sont :

- > l'amélioration du réseau de pistes et voies cyclables (favoriser le confort, la sécurité et l'efficacité des déplacements piétons et cyclables par des itinéraires et aménagements appropriés),
- > l'encouragement à la construction de parcs à vélos sécurisés,
- > l'amélioration de la signalisation des itinéraires piétons et cyclistes,
- > l'éducation des jeunes,
- > etc.

Plan d'assainissement du bruit routier

En application de l'Ordonnance fédérale pour la Protection contre le Bruit (OPB), le canton de Genève a établi un *plan pluriannuel d'assainissement des routes cantonales et nationales 2002 - 2012* (crédit voté par le GC en mars 2003).

Dans ce cadre, le canton de Genève a élaboré un plan de mesures où sont identifiés six groupes de mesures. Parmi ceux-ci, relevons :

- > réaménager les chaussées (amélioration de la fluidité, revêtements phono-absorbants, etc.),
- > réorganiser les circulations (modération des circulations, encouragement aux transports non-motorisés, etc.).

Mobilité 2005

Elaboré en 1997, Mobilité 2005 est un document d'information qui redéfinit les grandes lignes de la politique des transports. L'objectif est de développer un système de transport respectueux de l'environnement. Parmi les moyens préconisés, relevons :

- > l'incitation au transfert modal en périphérie,

- > l'augmentation de la sécurité relative à l'ensemble des modes (aménagements routiers, itinéraires deux-roues, cheminements piétons).

Plan directeur routier

Un des éléments de base de ces documents est la définition de la hiérarchie du réseau qui distingue le réseau primaire, le réseau secondaire et le réseau de desserte ou de quartier (voir plan page 9).

Ces informations constituent des données de base auxquelles le présent document superpose des exigences en termes de sécurité et confort des piétons et des cycles.

Le plan des chemins de randonnée pédestre

Ce réseau défini par la loi d'application est reporté dans le plan directeur des chemins pour piétons. Sur Chêne-Bourg et Thônex il n'y a que la promenade le long de la Seymaz qui fait partie de ce réseau.

2.2.3 Planification de niveau communal

Le plan directeur des chemins pour piétons et le schéma directeur du réseau cyclable constituent des pièces parmi un ensemble de documents qui s'articulent entre eux et assurent ainsi une continuité de la planification à la réalisation.

Ils reprennent, complètent et affinent des éléments de planification déjà définis dans d'autres études, notamment :

- > le plan directeur communal de Chêne-Bourg, 1995, mise à jour 2000, en cours de révision,
- > le plan directeur communal de Thônex, en cours de révision et avec lequel une coordination a été assurée,

> les plans directeurs de quartier (PDQ) et plans localisés de quartier (PLQ).

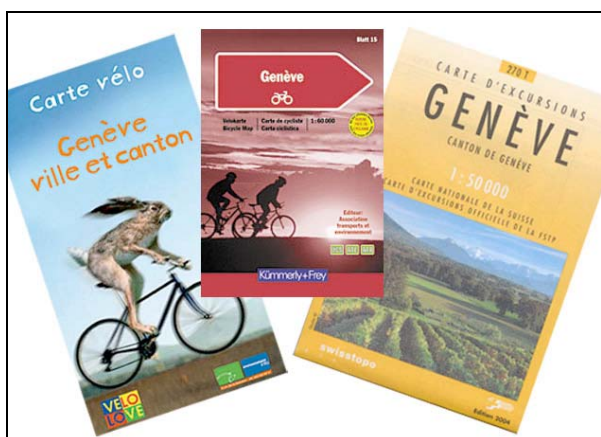
Ils prennent également en compte des études ou publications communales : « Etude des chemine-ments piétonniers et des mesures en faveur des deux-roues », commune de Thônex, 1982 ; « Six chemine-ments pour piétons » et « Chêne à pied », commune de Chêne-Bourg, 1990 et 2003, « Espace-rue », charte d'aménagement transfrontalière, 1999.

2.3 Cartes de référence

D'autres documents ont été pris en compte dans l'élaboration du plan directeur des chemins pour piétons et le schéma directeur du réseau cyclable.

- > carte de tourisme pédestre du canton de Genève, Swisstopo, 2004,
- > carte vélo - Genève ville et canton, 2004,
- > carte de cycliste - Genève, ATE, 2003,
- > cyclo parcours du TCS.

Figure 2: Cartes de référence



2.4 IVS

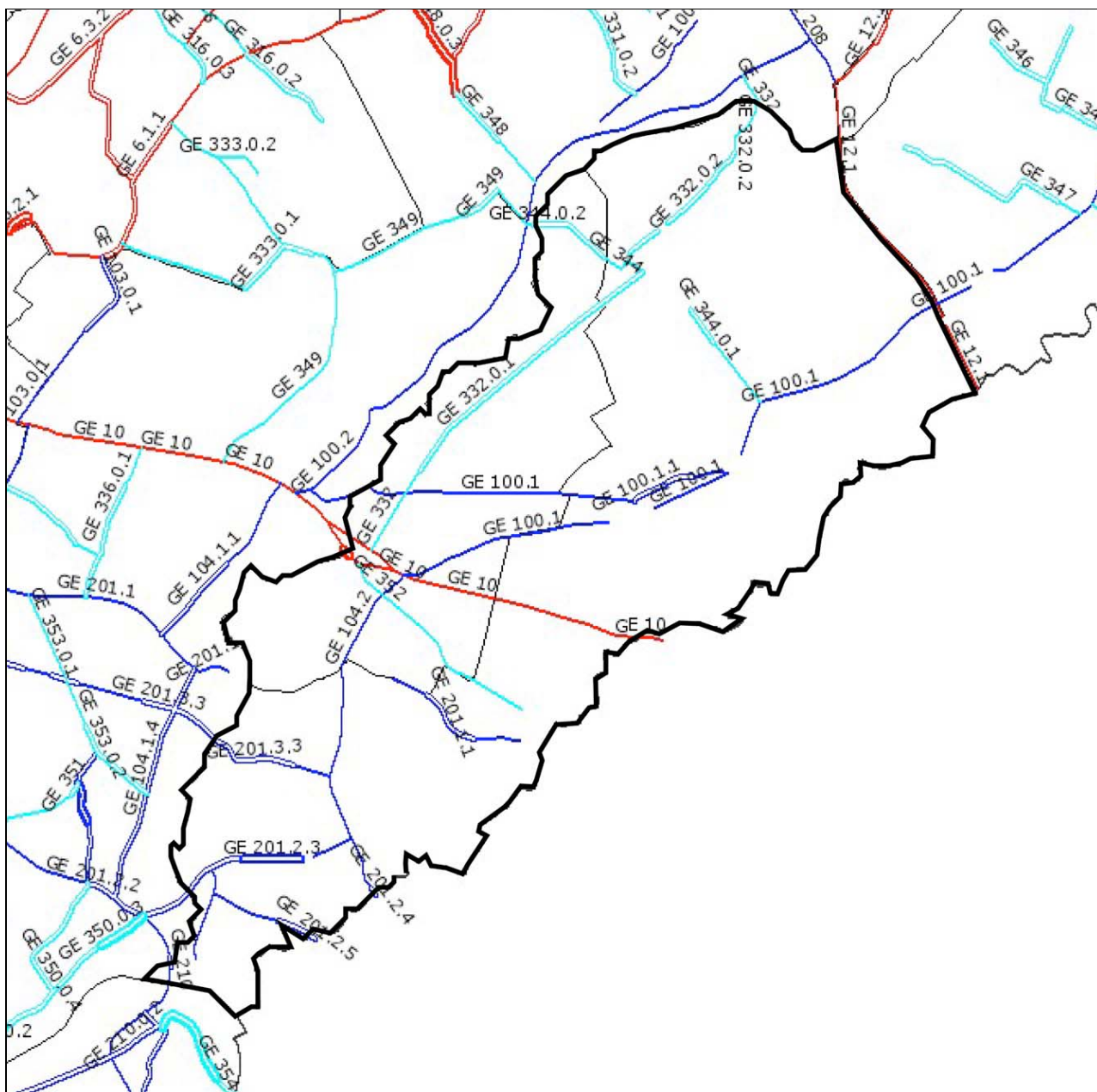
L'inventaire fédéral des voies de communication historiques de la Suisse (IVS) est établi en applica-tion de l'article 5 de la loi fédérale sur la protection de la nature et du paysage (LPN). L'IVS distingue trois niveaux hiérarchiques d'importance de la voie (nationale, régionale et locale) et trois degrés de préservation des traces historiques, tels que murs, végétation, bornes, croix, etc. (sans substance, avec substance et avec beaucoup de substance).

Sur les communes de Chêne-Bourg et Thônex, la rue de Genève (GE 10) et la route de Mon-idée (GE 12.1) sont d'importance nationale, mais sans subs-tance.

De nombreux tracés sont d'importance régionale. Parmi ceux-ci figurent au nord : le chemin de la Mousse, la rue Peillonex, le chemin de Chantemerle et une partie de la route de Jussy (GE 100.1) ; au sud : la rue J.-Pelletier et la route de Sous-Moulin (GE 104.1), le chemin du Bois-des-Arts (GE 201.1), le chemin de Mapraz (GE 201.3), la route de Villette et le chemin de Sous-Ville (GE 201.2), ainsi que la route de Rossillon (Ge 104). Certains tracés sont avec substance. Seule la partie amont de la route de Villette est indiquée avec beaucoup de substance.

L'avenue de Bel-Air et son prolongement à l'intérieur du domaine de Belle-Idée (GE 332) est d'importance locale avec substance, de même que le chemin per-pendiculaire dit « de la blanchisserie » (GE 344). L'avenue Petit-Senn (GE 352) est d'importance lo-cale, mais sans substance.

Figure 3: Extrait du recensement IVS





Hiérarchie du réseau routier (DIAE, janvier 2005)

— / - - Réseau primaire / tronçon projeté (MICA)

— Réseau secondaire

- - - - - Rue de quartier

Zone 30

Zone de rencontre (20 km/h)

◆ / ◆ Équipement scolaire / d'intérêt général

..... Cheminement piéton - vélo

○ ● Carrefour giratoire

