

## 7. PLAN DIRECTEUR DES CHEMINS POUR PIÉTONS

### 7.1 Introduction

L'élaboration du plan directeur des chemins pour piétons découle de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre, L 1 60.

Son contenu est fixé à l'article 4 :

<sup>1</sup> *Les chemins pour piétons sont fixés par des plans directeurs, qui en établissent le réseau pour les agglomérations.*

<sup>2</sup> *Les plans directeurs fixant le réseau des chemins pour piétons indiquent les chemins existants et le tracé de ceux dont la création paraît souhaitable, ainsi que les traversées à réaménager.*

<sup>3</sup> *Ils comportent des propositions de mesures de circulation favorisant la liberté de déplacement des piétons.*

Le plan directeur des chemins pour piétons doit indiquer **les exigences spécifiques en faveur des piétons** dans les différents domaines qui traitent de l'aménagement urbain : circulations, urbanisme, aménagement des espaces publics et paysage.

C'est pourquoi, le plan directeur définit des objectifs en faveur des piétons, desquels découlent des principes d'aménagement qui concernent ces différents domaines.

La mise en œuvre des principes d'aménagement se fait au travers d'études sectorielles qui permettent de préciser les mesures d'aménagement. Ainsi, **le rôle du plan directeur est avant tout d'identifier les problèmes et les déficits de liaisons. Les solutions et les détails étant abordés au niveau des projets particuliers.**

Dans cet esprit, le plan directeur doit être considéré comme un document évolutif. Les mesures qui sont décrites ne sont ni exhaustives, ni définitives. A l'occasion d'études sectorielles, de nouveaux besoins peuvent surgir ou être précisés.

### 7.2 Relations avec d'autres documents de planification

#### Planification de niveau cantonal

Les principaux documents avec lesquels le plan directeur des chemins pour piétons doit être coordonné sont 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 directeur routier

Il définit la hiérarchie du réseau en distinguant le réseau primaire, le réseau secondaire et le réseau de quartier.

Ces informations constituent des données de base auxquelles le plan directeur superpose des exigences en termes de sécurité et confort des piétons.

Le plan directeur n'est pas en contradiction avec le Plan directeur routier; il le complète en introduisant une dimension supplémentaire liée à la pratique de la marche.

### **Le plan directeur des chemins de randonnée pédestre**

Ce réseau défini par la loi d'application est reporté dans le plan directeur. Conformément à la législation fédérale, le canton de Genève a approuvé le 15 décembre 2001 un plan directeur des chemins de randonnée pédestre. Le canton est compétent pour le maintien, l'accessibilité et le développement du réseau des chemins. Il a chargé la direction générale de la nature et du paysage (DGNP) d'entretenir et de baliser le réseau selon les directives fédérales. L'inscription d'un chemin dans le plan directeur a pour effet de contraindre les autorités à garantir son accès au public.

Sur Aire-la-Ville, les chemins faisant partie de ce réseau sont :

- > n° 1 : Bâtie, Aire-la-Ville, Cartigny, Avully, La Plaine ;
- > n° 4 : Bernex, Aire-la-Ville ;
- > n° 8 : Aire-la-Ville, Verbois, Russin, La Plaine ;
- > n° 12 : Satigny, Peney-Dessous, Aire-la-Ville.

### **Planification de niveau communal**

Le plan directeur des chemins pour piétons constitue une pièce parmi un ensemble de documents qui s'articulent entre eux et assurent ainsi une continuité de la planification à la réalisation.

Il reprend, complète et affine des éléments de planification déjà définis dans d'autres études, notamment :

- > les chapitres du plan directeur communal consacrés au village et aux déplacements;
- > les plans directeur de Satigny et Bernex (à l'étude) ont été consultés afin de s'assurer de la continuité des réseaux planifiés. Cette continuité concerne essentiellement les itinéraires de randonnée pédestre.

## 7.3 Enjeux généraux et locaux

La planification d'un réseau piétonnier relève :

- > du **paradoxe** parce que le piéton est multiple, ses motivations diverses et qu'il utilise tous les espaces à disposition pour se déplacer selon ses besoins : raccourcis périlleux ou détours bucoliques. La liberté qu'offre la marche à pied est précisément celle du choix du parcours, improvisé, détourné ou réfléchi ;
- > de l'**évidence** parce que sur le terrain on ne peut que constater la multiplication des barrières de toutes natures : clôtures, routes à grand trafic, dénivellements, jardins et chemins privés, etc., sont autant d'éléments qui tendent à rendre le territoire de plus en plus imperméable aux déplacements à pied ;
- > de la **nécessité** car, d'une part, les piétons sont particulièrement vulnérables dans le trafic et, d'autre part, la marche à pied est un mode de déplacement totalement respectueux de l'environnement et favorable à la santé.

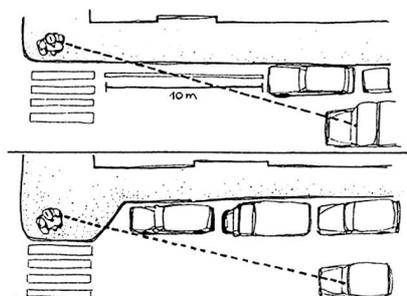
Ce triple constat détermine les principales options du plan directeur, soit la mise en place d'un réseau piétonnier qui réponde aux critères de **sécurité, de continuité, de confort et d'embellissement**.

### 7.3.1 La sécurité

Parce qu'ils sont l'espace privilégié des enfants et des personnes âgées notamment, les cheminements piétonniers doivent répondre à un haut degré de sécurité, que ce soit au niveau des aménagements eux-mêmes (par exemple, visibilité aux traversées piétonnes) ou au niveau de l'usage de l'espace public en général (empêcher le stationnement sauvage sur les trottoirs, abaisser les vitesses à certains carrefours ou sur des tronçons, etc.).

**L'amélioration de la sécurité est une tâche continue à mener sur l'ensemble du réseau, quel que soit le niveau hiérarchique de la voie.**

La sécurité et le confort des piétons sont fortement dépendants des mesures de circulation. Cette réalité est ainsi traduite dans la loi (L 1 60) qui dans son article 16, précise : « *Les plans adoptés en vertu de la présente loi seront pris en compte par le département de justice et police et des transports pour l'établissement de mesures concernant la circulation, notamment en matière de modération du trafic* ».



Visibilité avec ou sans avancée de trottoir



Rue du Vieux-Four

La sécurité doit être assurée partout. Toutefois, à Aire-la-Ville, les principaux problèmes de sécurité se concentrent à proximité de l'école - notamment du fait des parents qui accompagnent leur enfant en voiture – et, d'une manière générale, sur la rue du Vieux-Four, qui génère un sentiment d'insécurité chez les piétons.

Ce sentiment d'insécurité a été largement exprimé par les participants au forum du 5 juin 2009, de même que par les parents d'élèves, interrogés dans le cadre d'une enquête organisée dans la 1<sup>ère</sup> quinzaine d'avril 2009.

Cette enquête portait sur les moyens de transport des élèves pour se rendre à l'école et sur l'identification des endroits jugés dangereux par les enfants et leurs parents.

Une centaine de questionnaires a été envoyée, le taux de réponse est de 65%. Les principaux résultats concernant la sécurité sur le chemin de l'école sont résumés ci-dessous :

#### Endroits estimés dangereux

Par ordre d'importance (nombre d'occurrences)

- > Route du Vieux-Four : manque de passage piétons et de trottoirs, notamment aux croisements avec d'autres routes ; vitesses excessives ; manque de visibilité dans les virages ; trafic de transit important.
- > Croisement de la route du Vieux-Four et du chemin du Moulin-de-Vert.
- > Croisement de la route du Vieux-Four et du chemin de Mussel.
- > Croisement de la route du Vieux-Four et du Chemin des Cressonnex.

#### **Objectifs**

- > **Améliorer la sécurité des piétons sur tous les axes routiers.**
- > **Sécuriser tout particulièrement les traversées des routes principales.**
- > **Modérer la vitesse des véhicules.**
- > **Renforcer la sécurité des enfants sur le chemin de l'école.**

#### **Principes d'aménagement**

- > **Réaménagement de la rue du village :** meilleur partage de l'espace entre piétons et voitures, modération des vitesses, dissuasion du trafic en traversée du village
- > **Traversées piétonnes de la route cantonale d'évitement :** nouvelles traversées sécurisées à aménager.

⇒ **Voir fiches de mesures 3-1, 3-2, 7-1, 7-2**

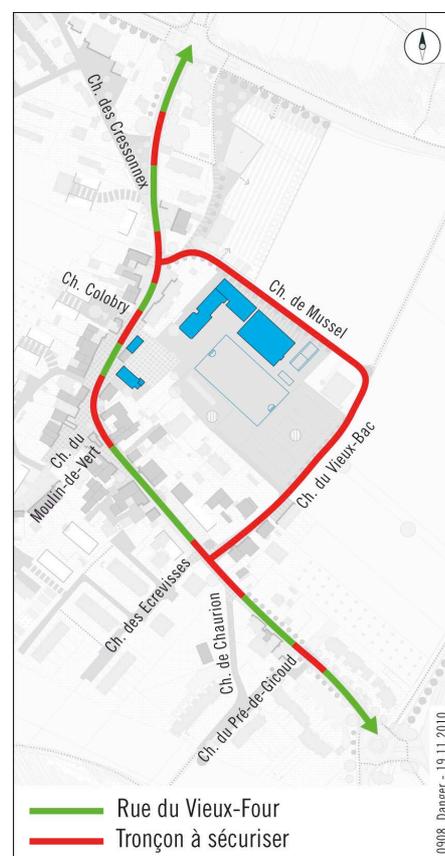
#### **Mesures préconisées par les parents d'élèves**

##### Propositions d'améliorations générales

- > Création de zones 30 ou zones 20, notamment sur les chemins entourant l'école (Vieux-Four, Mussel, Vieux-Bac).
- > Mise en place de ralentisseurs de vitesse (dos d'âne, pots de fleurs, radars, places de stationnement, etc.).
- > Présence de patrouilleurs scolaires.
- > Amélioration de la signalisation, notamment du marquage des priorités de droite.
- > Création d'un pédibus.

##### Propositions d'améliorations ciblées

- > Chemin du Mussel : création d'une zone à vitesse limitée (par exemple zone de rencontre).
- > Mise en sens unique du Chemin du Vieux-Bac (de la ferme à l'école).
- > Agrandissement de la route devant l'école et interdiction du parking.
- > Création de cheminements piétons entre les lotissements, afin de ne plus devoir emprunter la route du Vieux-Four.
- > Création d'un chemin goudronné, qui longe le terrain de football jusqu'au chemin de Pré-Guillot.



Endroits estimés dangereux

### 7.3.2 La continuité

La notion de réseau implique celle de continuité, consistant à interconnecter différents cheminements pour former un maillage irriguant l'ensemble du territoire. Le réseau comprend donc les sentiers, les trottoirs, les places (de jeux, de parking), les jardins, les cours d'école, les passages piétons, etc. qui constituent chacun le maillon d'un parcours (utilitaire, quotidien, de délasserement, etc.).

La continuité des parcours est à rechercher principalement au travers des opérations d'urbanisation qui permettront de créer de nouveaux cheminements et par la suppression des obstacles à la marche à pied.



Assurer la continuité du réseau

A Aire-la-Ville, la continuité du réseau de cheminements piétons n'est pas assurée aujourd'hui en raison du cloisonnement des quartiers contemporains, du manque de perméabilité du tissu villageois entre les quartiers et le centre du village et de l'absence de certaines liaisons permettant de créer des boucles de promenades.

#### Objectifs

- > **Assurer la continuité du réseau et une bonne desserte de tout le territoire communal.**
- > **Densifier le réseau de chemins ouverts au public pour éviter les détours et les parcours le long de la rue du Vieux-Four.**

#### Principes d'aménagement

- > *Réalisation d'un maillage fin de cheminements piétons* reliant entre eux les quartiers existants et futurs, ainsi que le réseau piétonnier villageois aux parcours de promenades.

⇒ **Voir fiches de mesures 3-1, 3-2, 3-3, 7-1, 7-2**

#### Bancs publics

*Selon une étude réalisée par la ville de Londres, parmi les personnes souffrant d'une « incapacité » (disability) mais parfaitement en mesure de marcher, le 30% ne peut pas effectuer plus que 50 m sans s'arrêter ou sentir des douleurs à cause de la station verticale du corps et le 20% entre 50 et 200 m. Cette étude arrive à la conclusion que, dans les zones à forte densité piétonne, il devrait y avoir un banc tous les 50 m. (Inclusive Mobility, Department For Transport, London, September 2003).*

### 7.3.3 Le confort

Le confort est une notion à la fois objective et subjective : objective par rapport aux attentes de certains usagers quant à l'aisance de leurs déplacements et subjective par rapport à la qualité spatiale, environnementale et paysagère des itinéraires.

La prise en compte des usagers à mobilité réduite est un critère déterminant dans la notion de confort. Pour ceux-ci, le confort se traduit par des chemins dégagés de tout obstacle pouvant provoquer une gêne sur le parcours. Il s'agit des barrières architecturales obstruant le passage ou le réduisant à moins de 1.20 m. (largeur minimum pour le croisement entre piéton et fauteuil roulant), du mobilier urbain

placé au milieu du trottoir, des parcours chaotiques imposant des détours, du revêtement de sol mal entretenu, etc.

Pour les personnes âgées, la présence de **bancs** le long des parcours est indispensable. Les personnes âgées se déplacent plus fréquemment à pied que la moyenne de la population. À partir de 75 ans environ, moment où elles entrent dans une période dite de « fragilisation », un aménagement urbain inhospitalier peut représenter un frein à leur mobilité.



La qualité des itinéraires est aussi un critère important, lié au plaisir d'emprunter tel ou tel parcours. Ainsi, les aspects paysagers d'un itinéraire sont à prendre en compte pour agrémenter les cheminements piétons. Il s'agit de:

- > la qualité environnementale (nuisances sonores et olfactives),
- > la présence ou non d'éléments naturels,
- > les dégagements visuels,
- > la richesse spatiale des séquences successives, etc.

Dès lors, le confort des parcours piétonniers est à envisager au travers de mesures d'améliorations ponctuelles ainsi qu'au travers de l'embellissement général des itinéraires pratiqués par les piétons.



### Objectifs

- > **Améliorer le confort des liaisons piétonnes entre le village, les quartiers de villas et les espaces naturels.**
- > **Améliorer le confort d'un tronçon du chemin pédestre cantonal sur la route d'Aire-la-Ville.**
- > **Rendre les itinéraires piétons plus attractifs afin de favoriser la marche à pied.**

### Principes d'aménagement

- > *Passages piétons et carrefours* : des abaissés de trottoir doivent être aménagés aux passages piétons et carrefours.
- > *Places et placettes publiques* : amélioration de l'équipement des espaces publics existants (banc, ombre) pour le confort et l'attractivité des itinéraires piétons.
- > *Bancs publics* : l'importance des lieux pour s'asseoir est souvent négligée en dehors des espaces qui ont clairement une fonction de place ou de jardin. Ils jouent pourtant un rôle essentiel qui est de permettre un usage plus domestique de l'espace public. La présence d'un banc et d'un arbre sur les parcours de promenade en direction des espaces naturels peut améliorer le confort objectif et subjectif des piétons et renforcer le caractère rural et bucolique du lieu.

⇒ **Voir fiches de mesures 5-1, 7-1, 7-2**

*La création ou le maintien de cheminements aux abords des cours d'eau ne doit pas impliquer, dans l'immédiat ou à terme, ni le renforcement des berges préjudiciables à la morphologie du cours d'eau, ni la mise en place de mesures d'accompagnement sans son espace de bon fonctionnement écologique.*

## 7.4 Instruments de mise en œuvre et priorités

### Instruments de droit public

La loi cantonale contient diverses dispositions qu'il convient de relever. Sur la base d'un plan directeur des chemins pour piétons approuvé par le canton, une commune peut :

- > Elaborer un plan localisé de chemin pédestre. Celui-ci permet une déclaration d'utilité publique permettant d'ouvrir une procédure d'expropriation en vue de la réalisation d'un cheminement ou d'un tronçon manquant.
- > Exiger qu'en zone de développement les chemins soient réalisés et entretenus par les privés.
- > Inclure dans son plan, des mesures liées à la circulation (zones 30, modération de la circulation, etc.). Dès lors, la DGM<sup>16</sup> devra tenir compte de ces mesures dans toute sa planification.

En outre, lors de l'élaboration de nouveaux plans localisés de quartier (PLQ) ou plans de site, le plan directeur des chemins pour piétons devra être appliqué de manière à prévoir les cheminements au travers des parcelles concernées (servitudes ou cessions).

### Instruments de droit privé

Des servitudes entre la commune et des propriétaires privés peuvent être établies en tout temps pour autoriser le passage public sur des chemins privés.

#### 7.4.1 Coordination intercommunale

La coordination intercommunale est un facteur essentiel pour l'amélioration des réseaux piétonniers. La collaboration avec les communes du Mandement est particulièrement importante pour assurer la continuité des réseaux de promenade.

À ce titre, la commune soutient la réalisation d'une passerelle piétons-vélos sur le Rhône, entre la zone naturelle du Moulin-de-Vert et la réserve des Teppes de Verbois sur la commune de Russin.

#### 7.4.2 Hiérarchie des mesures, priorités

Les mesures prévues dans le plan directeur des chemins pour piétons sont de nature très diverses : elles vont par exemple de l'abaissement de trottoir au réaménagement complet d'une route.

---

<sup>16</sup> DGM : Direction générale de la mobilité

Leur mise en œuvre peut dans certains cas être menée de manière autonome, alors que dans d'autres cas, c'est uniquement dans le cadre de projets plus importants que la réalisation pourra être finalisée.

Il n'est dès lors pas aisé de hiérarchiser les mesures. Il importe surtout de **saisir chaque opportunité pour appliquer les principes préconisés par le plan directeur des chemins pour piétons**. Dans cette optique, chaque PLQ ou projet d'aménagement ou de construction devra être examiné par rapport aux objectifs définis dans le présent plan directeur.

### 7.4.3 Information et sensibilisation

L'amélioration du réseau piétonnier nécessite différentes mesures d'aménagement. Celles-ci ne sont toutefois pas toujours suffisantes, car le comportement des automobilistes constitue un facteur essentiel pour la sécurité et le confort des piétons. C'est pourquoi, des campagnes d'information et de sensibilisation sont nécessaires.

Différents groupes-cibles spécifiques peuvent être identifiés :

- > **Parents d'élèves** : accompagnement non motorisé des enfants à l'école; comportement adéquat devant les écoles; développement du réseau « Pédibus ».
- > **Ecoliers** : parcours de découverte (sentier-nature, sentier didactique).
- > **Automobilistes** : encourager une conduite calme; éviter le stationnement sauvage sur les trottoirs, etc.
- > **Population en général** : importance de la marche à pied pour la santé, itinéraires de promenade au travers de la commune. Pour induire un changement de comportement, il est nécessaire d'inscrire les aménagements réalisés dans le cadre de véritables **stratégies de promotion de la marche à pied**. Dans cet esprit, les recommandations suivantes constituent des pistes à explorer :
  - agir sur plusieurs fronts : aménager la rue en faveur du piéton, communiquer (tant vers l'extérieur : la population, que vers l'intérieur : l'administration, par exemple par la publication de cartes, dépliants, etc.), informer (valoriser les exemples réussis), associer d'autres partenaires à la démarche (entreprises, associations de quartier), etc.;
  - mettre en avant le côté positif de la marche (liberté, simplicité, confort, santé, etc.);
  - agir sur la jeune génération, par exemple via l'éducation scolaire;
  - baliser des itinéraires de découverte;
  - animer l'espace public (concours, fêtes, etc.).



Novembre 2010

urbaplan 0908\_PDCP\_6M\_101119 - jca

- Rue du village à réaménager
- Perméabilité piétonne à créer
- Chemin de randonnée pédestre cantonal
- Cheminement mixte à priorité piétonne existant / à créer
- Cheminement en site propre existant / à créer ou réaménager
- Passerelle (piétons, vélos) à créer
- Traversée à sécuriser
- Zone 20 à créer
- Vignes / forêts, bois, bosquets
- Equipement public existant / projeté
- Espace vert accessible au public
- Zone agricole existante ou future



