

## 8. PLAN DIRECTEUR DES CHEMINS POUR PIÉTONS

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. Il fait partie intégrante du plan directeur communal.

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.

Il 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.

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

#### Plan directeur routier

Celui-ci définit la hiérarchie du réseau en distinguant le réseau primaire, le réseau secondaire et le réseau de quartier. Le plan directeur des chemins pour piétons est conforme à ce document.

#### Plan directeur chemins de randonnée pédestre

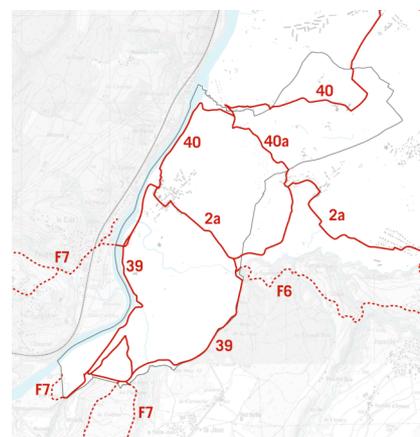
Conformément à la législation fédérale, le canton de Genève a approuvé le 15 décembre 2001 un plan directeur des chemins de randonnée pédestre. Le département du territoire (DT) est compétant pour le maintien, l'accessibilité et le développement du réseau des chemins. Il a chargé la direction générale 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.

Chemins de randonnée pédestre définis par le canton:

- > n° 2a: Chancy, Avusy, Sézegnin, Soral
- > n° 39: Chancy, Fargout, Crevasses, Chancy
- > n° 40: Chancy, Avully, La Plaine
- > n° 40a: Avusy, Moulin-Roget

Les chemins suivants sont des prolongements hors canton, ils ne font pas partie du plan directeur des chemins de randonnée pédestre.

- > n° F6: Avusy, Sézegnin, Malagny
- > n° F7: Pougny, Chancy, Valleiry



Chemins de randonnée pédestre.

### PLQ approuvés et études d'aménagement

Les cheminements prévus dans le PLQ Racleret - Champlong (adopté par le Conseil d'Etat le 12 novembre 2008) ont été intégrés dans le plan directeur des chemins pour piétons.

### Plans directeurs des communes voisines

Les plans directeurs d'Avully (approuvé par le Conseil d'Etat le 6 février 2008) et d'Avusy (approuvé par le Conseil d'Etat le 17 mai 2006) ont été consultés afin de s'assurer de la continuité des réseaux planifiés. Cette continuité concerne essentiellement les itinéraires de randonnée pédestre.

## 8.2 Enjeux généraux

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, dénivellations, 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 et de confort**.

### 8.2.1 La sécurité

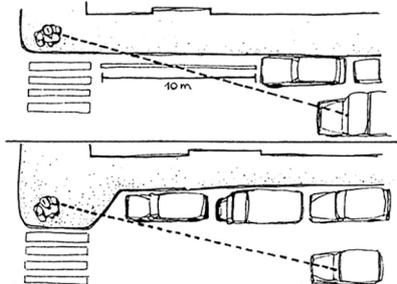


La sécurité des enfants et des personnes âgées est primordiale (photo: R. Meige).

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, source: Les voies urbaines, cahier TEA n°8.

La sécurité doit être assurée partout. Mais elle est particulièrement importante à proximité des écoles et des homes pour personnes âgées (populations fortement exposées aux risques) et sur les axes principaux (milieux souvent hostiles aux piétons et pourtant fortement fréquentés pour rejoindre les arrêts de transports publics, par exemple).

Il existe sur la Commune 1 ligne de « Pédibus », entre le chemin des Raclerets et l'école, via la route de Valleiry. Cette ligne permet d'améliorer la sécurité des enfants sur le chemin de l'école.

Le présent volet traite particulièrement de la sécurité liée au trafic automobile, car il s'agit de la principale cause d'accidents impliquant les piétons et de plus, ce sont souvent des accidents graves.

#### 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

- > *Traversées piétonnes du réseau primaire et secondaire* : avec refuges.
- > *Traversées piétonnes du réseau de quartier* : selon les cas, refuge, avancées de trottoir (notamment lorsqu'il y a du stationnement le long de la rue), trottoir continu, surélévation, etc. A l'intérieur des zones 30, les traversées piétonnes ne sont en principe pas marquées. Dans ces cas, des dispositifs particuliers doivent éventuellement être mis en place pour garantir la sécurité des piétons aux endroits critiques.
- > *Eclairage des traversées piétonnes* : elles doivent être éclairées selon les directives de l'Association suisse pour l'éclairage (SLG).
- > *Refuges* : largeur minimum de 2 mètres afin de permettre à une personne avec une poussette ou une chaise roulante d'être à l'abri.
- > *Trottoirs* : le réseau primaire et secondaire devrait être équipé de trottoirs des deux côtés. Quant au réseau de quartier, selon l'aménagement, on peut envisager 1, 2 ou pas de trottoir (mixité complète, par exemple dans le cas de rues résidentielles ou zones de rencontre).
- > *Dimensions* : La largeur minimum des trottoirs devrait être de 2 mètres. A proximité des écoles ou sur les parcours proches des grands générateurs de déplacement des piétons, une largeur supérieure peut s'avérer indispensable.
- > *Amélioration de la visibilité piétons-automobilistes*.
- > *Modération des vitesses* : mise en place des dispositifs permettant de diminuer la vitesse en fonction des situations particulières (zone 30 et de rencontre, mesures d'aménagement).
- > *Arrêts de transports publics* : les trottoirs doivent être suffisamment larges pour que les passagers en attente ne débordent pas sur la chaussée.
- > *Eclairage* : l'ensemble du réseau des cheminements doit être éclairé, en particulier les tronçons situés en marge du réseau des circulations automobiles.

### 8.2.2 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, qui constituent chacun le maillon d'un parcours (utilitaire, quotidien, de délasserment).

Paradoxalement, la continuité n'est pas uniquement un facteur spatial. En effet, le facteur temps est également très important, notamment lors de la traversée de grands carrefours.



La continuité des itinéraires est primordiale pour une accessibilité fine de l'ensemble du territoire.



Traversée et continuité piétonnes à réorganiser, route de Bellegarde.

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

Ces améliorations se concrétisent par des compléments à certains tronçons et la création de nouvelles liaisons. La réalisation de ces cheminements se fera en partie au travers des PLQ planifiés ou à planifier, notamment celui de Raclerets - Champlong et par la négociation de servitudes de passage, soit lors de projets de construction, soit avec les propriétaires fonciers et les agriculteurs. Une coordination étroite entre Canton et Commune est indispensable.

Actuellement le réseau piétonnier de la Commune présente de bonnes opportunités de promenades, notamment dans les bois, toutefois certaines perméabilités au travers de la zone agricole (plateau de Chancy) permettraient de diversifier les itinéraires et de créer de nouveaux cheminements reliant plus directement le coteau aux bois.

#### Objectifs

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

#### Principes d'aménagement

- > Aménagement de nouveaux chemins pour piétons.
- > Négociation de servitudes de passage pour la réalisation de tronçons sur terrains privés.
- > Inscription de servitudes de passage dans le cadre d'opérations d'urbanisation (PLQ ou densification sectorielle). Dans les zones de développement, la loi (L 1 60) indique que la réalisation et l'entretien des chemins incombent aux propriétaires.
- > Etablissement, si nécessaire, de plans localisés de chemin pédestre.

#### 8.2.3 Le confort

Outre la sécurité, le confort des chemins piétonniers constitue également un facteur important pour favoriser la marche. Or, le confort tient souvent à des détails qui généralement échappent aux circuits traditionnels de décision.

La notion de confort se décline en effet au travers de multiples éléments qui peuvent apparaître comme de petits détails, mais qui se révèlent déterminants dans la pratique et l'usage des cheminements : abaissements de trottoirs devant les passages piétons, mains courantes le long des rampes ou d'escaliers, éclairage suffisant, revêtement qui ne devient pas impraticable à la première pluie, trottoirs « désencombrés » de tout ce qui fait obstacle, bancs pour se



Les cheminements piétons doivent présenter un certain confort pour tous les usagers.

reposer, etc. Toutes ces mesures permettent de rendre plus agréable la pratique de la marche.

Tous les piétons sont concernés par l'amélioration du confort des cheminements. Toutefois, les personnes âgées et à mobilité réduite ainsi que les enfants sont particulièrement sensibles à ces aspects qui peuvent constituer plus facilement une entrave au déplacement. C'est pourquoi les principes développés tiennent tout particulièrement compte des besoins de ces catégories de personnes.

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.

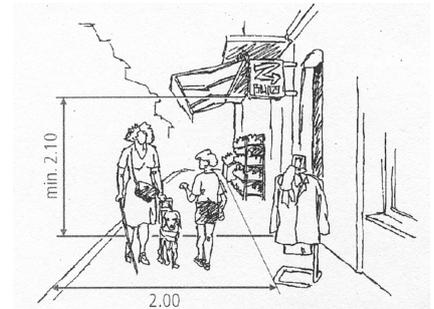
La prise en compte des usagers à mobilité réduite est un critère déterminant dans la notion de confort. Pour ceux-ci, le confort se traduit par des chemins dégagés de tout obstacle pouvant provoquer une gêne sur le parcours. Il s'agit des barrières architecturales obstruant le passage ou le réduisant 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. A 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 un 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.



Extrait des « Directives pour les voies piétonnes adaptées aux handicapés ».

#### 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).*



Certains cheminements présentent des largeurs trop faibles pour permettre le croisement avec une poussette.

#### **Objectifs**

- > **Améliorer le confort du réseau piétonnier pour l'ensemble des usagers.**
- > **Rendre les itinéraires piétons attractifs afin de favoriser la marche à pied.**

### Principes

- > *Dimensions* : la largeur du trottoir doit être suffisante (2 m minimum) pour permettre la cohabitation entre tous les usagers (croisement de deux fauteuils roulants, parage d'une bicyclette sur le trottoir, etc.).
- > *Revêtements* : prévoir des matériaux de surface non glissants ainsi qu'un traitement unifié par séquence de manière à obtenir une lecture claire de l'espace.
- > *Mobilier urbain* : implanter les éléments de mobilier urbain en dehors des flux piétonniers, notamment aux abords des principaux lieux de convergence (arrêt TPG, écoles, commerces, etc.).
- > *Obstacles* : supprimer les obstacles architecturaux, notamment pour les accès aux équipements publics.
- > *Eclairage* : il doit être généralisé sur tous les parcours et adapté en fonction de chaque situation.
- > *Entretien* : assurer un suivi régulier de l'entretien des trottoirs et autres cheminements pour une satisfaction optimale des usagers.
- > *Passages piétons et carrefours* : des abaissements de trottoir doivent être aménagés aux passages piétons et carrefours.
- > *Application des directives pour les voies piétonnes adaptées aux handicapés<sup>6</sup>* lors de la réalisation ou l'amélioration des cheminements piétonniers: revêtements adaptés, pentes, guidage sonore ou optique, lieux pour se reposer, etc.
- > *Paysage* : privilégier les parcours offrant des perspectives visuelles variées ainsi qu'une qualité paysagère attractive.
- > *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. Permettre au passant de s'arrêter, de se reposer c'est en fin de compte la manifestation d'une certaine « politesse des villes ».

## 8.3 Enjeux locaux

**Aménagements pour les mobilités douces sur la route de Bellegarde.** Une liaison est à créer, entre le village et le pont de Chancy, en tirant parti de la réfection prochaine du pont sur la Laire. Le projet d'agglomération franco-valdo-genevois prévoyait une mesure pour développer le réseau de mobilité douce entre Chancy et Pougny. Même si cette option n'a pas été retenue dans

---

<sup>6</sup> Directives pour les voies piétonnes adaptées aux handicapés. Centre suisse pour la construction adaptée aux handicapés.

la liste des priorités, la Commune souhaite la réalisation d'un cheminement continu entre le village et la gare de Pougny, pour la sécurité des piétons et des cyclistes.

Cette mesure permettra une meilleure accessibilité à une infrastructure de transport importante ainsi que des cheminements de promenades plus sûrs en direction des bois. En effet, le chemin de randonnée pédestre cantonal existant le long de cet axe n'est pas aménagé de manière satisfaisante et ne permet pas une liaison sûre entre le village et le sud-ouest de la Commune.

**Aménagement de places publiques.** Le village de Chancy ne comporte pas de véritable place. De tels espaces ont historiquement un rôle important dans la vie de la communauté (lieu de rassemblement, de fête, de marché, ...). Le plan directeur de Chancy propose trois espaces pouvant être aménagés et jouer le rôle de place de village :

- > croisement des chemins de l'Ecole et de la Ruelle; espace central entouré d'équipements publics,
- > croisement du chemin des Raclerets et de la route de Valleiry,
- > à l'intérieur du PLQ Raclerets - Champlong.

**Réaménagement de la traversée de Chancy.** La route de Bellegarde en traversée de localité présente un caractère essentiellement routier. Les piétons ne bénéficient que d'espaces résiduels (trottoirs étroits, pas toujours continus). Un réaménagement complet de l'espace-rue est souhaitable pour donner une autre image du village et pour améliorer le confort des piétons.

Un projet global de réaménagement de l'espace public afin de créer une ambiance villageoise est à engager prenant en compte les éléments suivants:

- > réduction des vitesses et sécurisation des traversées (îlot central, éclairage),
- > cheminements piétons continus et confortables le long de la rue,
- > identification des entrées de village (signalisation, alignement d'arbres).

**Cheminements au travers des nouveaux développements.** De nouveaux développements résidentiels vont bientôt voir le jour dans le village de Chancy, notamment le PLQ Raclerets - Champlong et au sud de la route de Bellegarde, à l'entrée du village. Il est important que des servitudes et des réserves pour des cheminements piétons soient négociées puis légalisées pour assurer la perméabilité de ces nouveaux quartiers.

En outre, la Commune souhaite la réalisation d'un cheminement continu permettant de contourner le village, depuis le chemin des Bouveries jusqu'à la

route de Valleiry. Celui-ci représenterait un itinéraire de promenade permettant une alternative intéressante à la route cantonale. Il donnerait également la possibilité de réaliser des promenades en boucle proches du village.

***Voir fiche de mesures 3-1***

**Perméabilités dans le tissu bâti du village.** Le centre du village présente un tissu bâti dense n'offrant que peu de possibilités de cheminements piétons en dehors des rues. En tirant parti d'éventuelles opportunités de développement, de nouvelles liaisons pourraient être créées (développements au chemin de la Grande-Cour, réaménagement du cœur de l'îlot de la mairie, etc.).

**Parcours de promenade.** La Commune offre un paysage rural de grande qualité. Le plan directeur des chemins pour piétons identifie un réseau d'itinéraires de promenade permettant de nombreuses balades. Des servitudes sont à négocier pour permettre la continuité de certains parcours, ainsi que parfois l'aménagement de nouveaux chemins en bordure de champs. Ce réseau de promenades s'appuie sur les traces des chemins IVS et est coordonné avec les mesures agro-paysagères visant à reconstituer des haies, cordons boisés ou alignements d'arbres, typiques du paysage de bocage d'autrefois.

Ce réseau de promenades pourrait également être accompagné de panneaux d'information sur le patrimoine naturel et paysager de la Commune, ainsi que sur les comportements à adopter vis-à-vis des exploitants (respect des champs cultivés et des surfaces de compensation écologique, chiens, déchets, etc.).

## **8.4 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>7</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.

#### **8.4.1 Coordination intercommunale**

La coordination intercommunale est un facteur essentiel pour l'amélioration des réseaux piétonniers. A ce titre, la collaboration avec les communes de la Champagne est particulièrement importante pour assurer la continuité des réseaux de promenade.

#### **8.4.2 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.

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.

#### **8.4.3 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

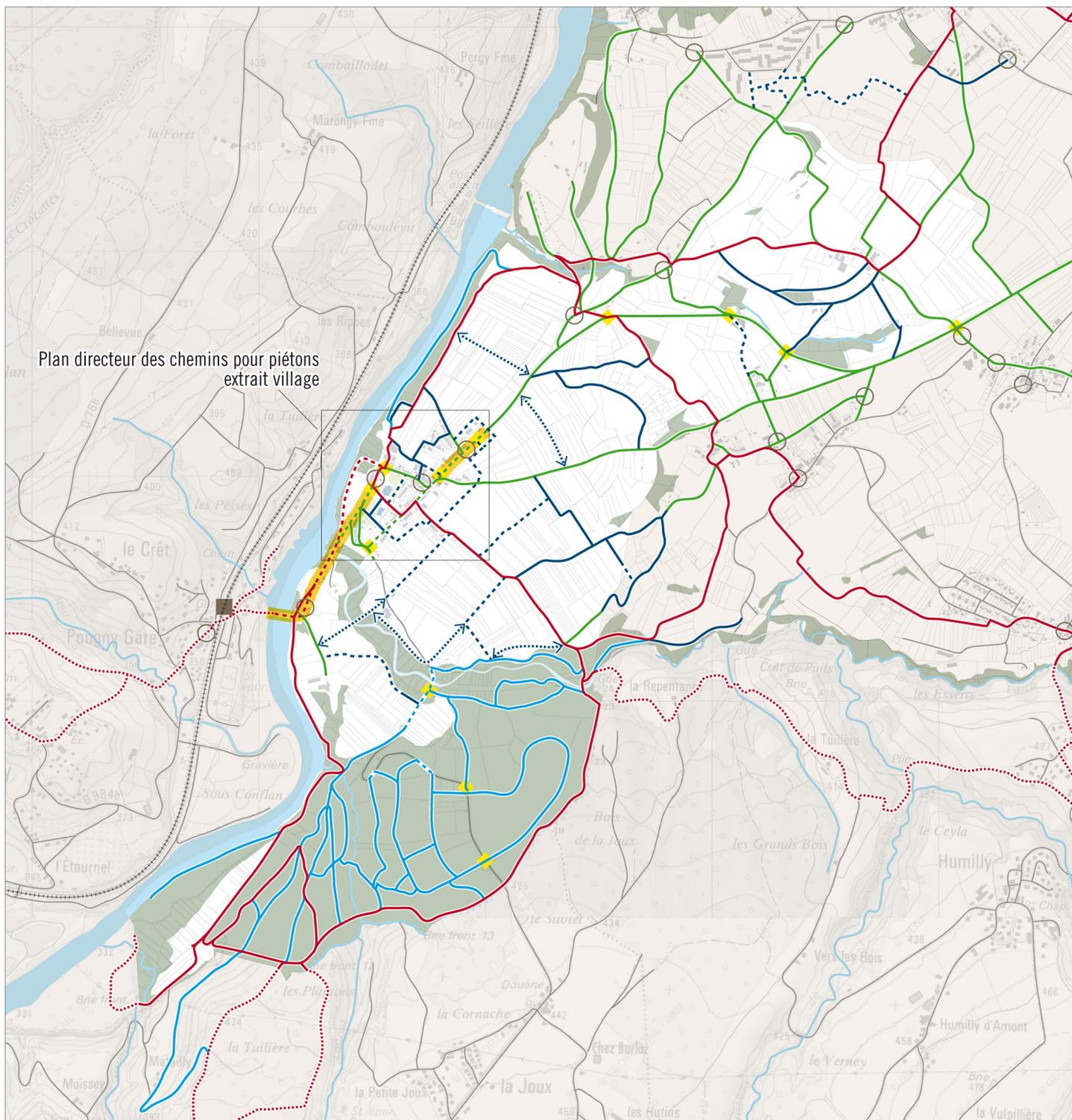
---

<sup>7</sup> DGM : Direction générale de la mobilité

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).
- > **Résidents des quartiers en zone 30**: le respect des zones 30 dépend en grande partie de l'adhésion de la population concernée. Il est donc indispensable qu'une large information et participation soit organisée préalablement à la mise en place de ces mesures.
- > **Commerçants** : respect des trottoirs lors des livraisons.
- > **Employés et actifs sur la Commune** : possibilités et facilités de déplacements à pied.
- > **Automobilistes** : encourager une conduite calme; éviter le stationnement sauvage sur les trottoirs,
- > **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), informer (valoriser les exemples réussis), associer d'autres partenaires à la démarche (entreprises, associations de quartier);
  - mettre en avant le côté positif de la marche (liberté, simplicité, confort, santé);
  - agir sur la jeune génération, par exemple via l'éducation scolaire;
  - baliser des itinéraires de découverte;
  - animer l'espace public (concours, fêtes).



Plan directeur des chemins pour piétons  
 extrait village

Chemin en forêt, sentier naturel

- existant
- - - à créer ou améliorer

Parcours de promenade en zone agricole, en combinaison avec des mesures paysagères et agro-environnementales

- chemin public existant
- - - chemin privé, servitude à négocier
- < - - - - > nouveau chemin à créer, tracé indicatif

Parcours sur route

- route avec trottoir, chemin à trafic mixte modéré
- - - à réaménager

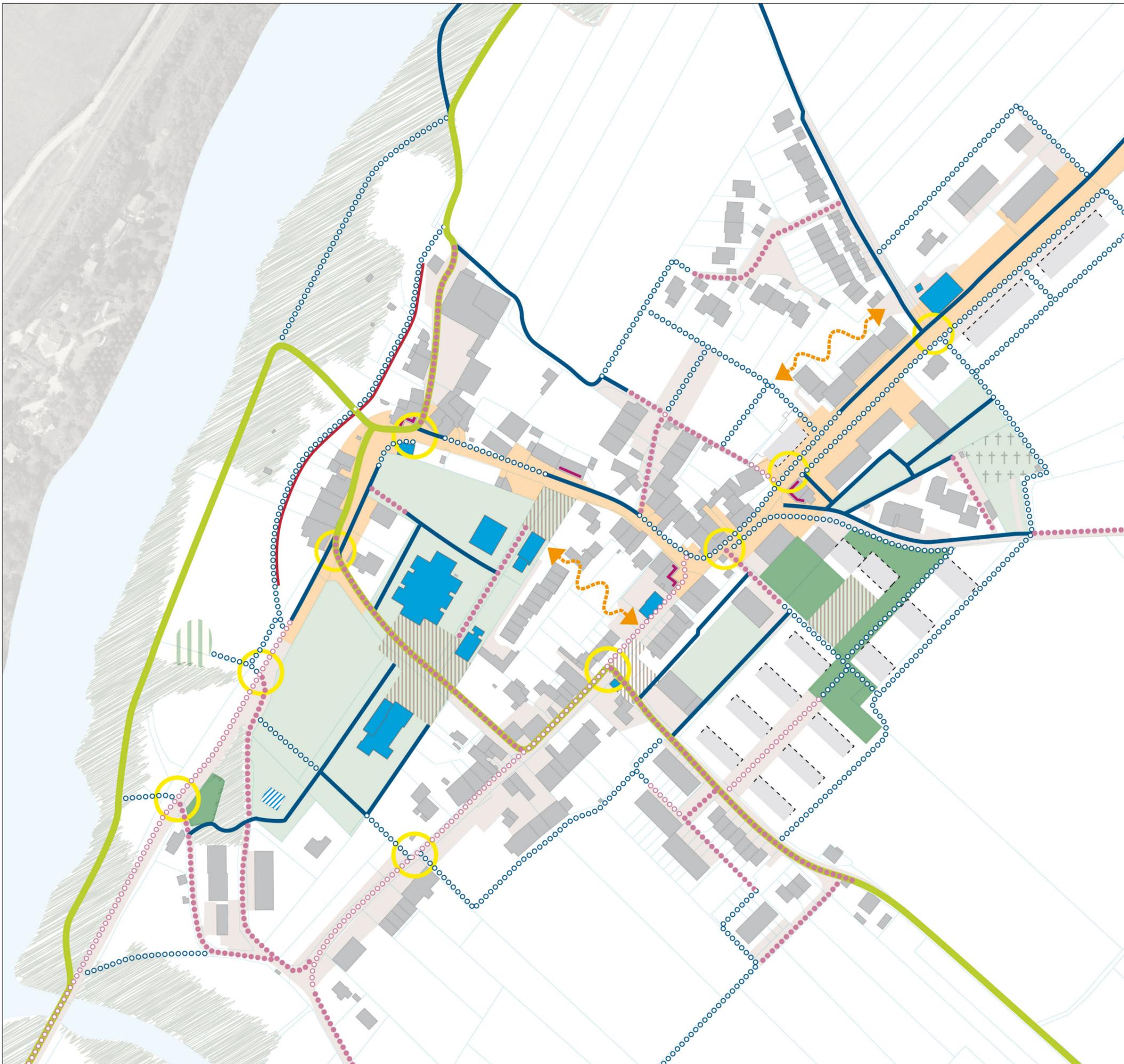
Chemin de randonnée pédestre cantonal

- existant
- - - à améliorer ou sécuriser
- - - - - prolongement hors territoire cantonal

Mesure prioritaire

/  Gare / arrêt de bus

◆ Traversée à sécuriser



-  Espace-rue villageois à réaménager
-  Cheminement en site propre (chemin piéton, trottoir) / à créer ou réaménager
-  Cheminement mixte (sur route) / à réaménager ou sécuriser
-  Chemin de randonnée pédestre cantonal
-  Perméabilité à créer
-  Traversée à sécuriser
-  Place publique à aménager
-  Equipement public / réserve
-  Commerces et services
-  Constructions prévues (PLQ)
-  Espace vert accessible au public / à aménager
-  Projet d'espace de loisirs sur la rive du Rhône
-  Forêt
-  Mur de soutènement du village

