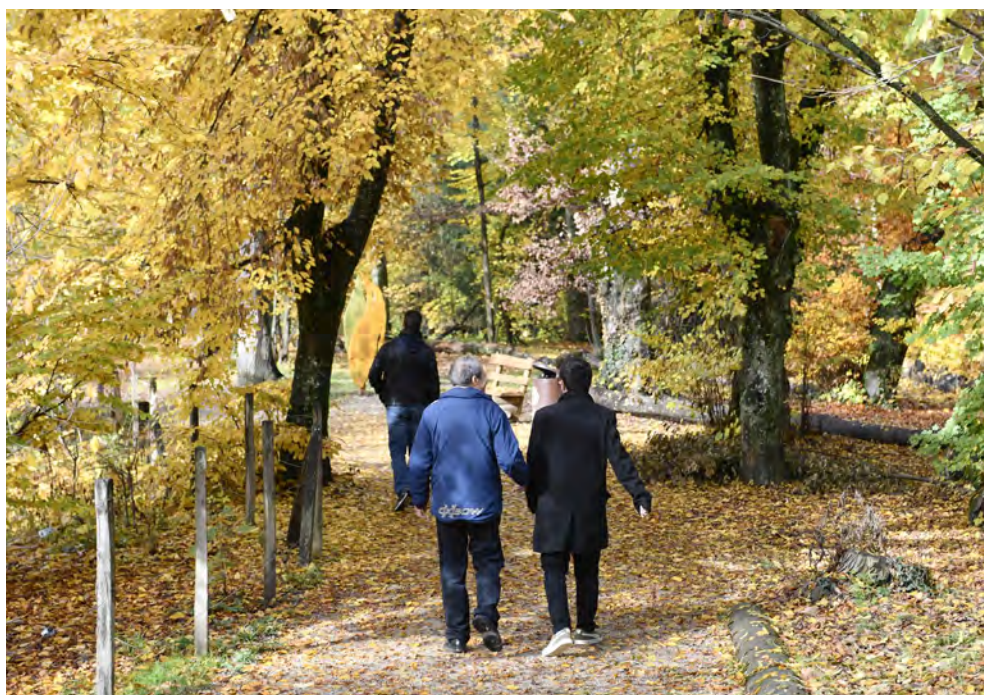




PLAN DIRECTEUR DES CHEMINS POUR PIETONS - 2020

06 avril 2023



Adopté par le Conseil municipal de Lancy le 22 juin 2023

Approuvé par le Conseil d'Etat le 8 novembre 2023

SOMMAIRE

1. Avant-propos	- 5 -
2. Introduction	- 7 -
a. Rôle du plan directeur des chemins pour piétons.....	- 7 -
b. Cadre du mandat	- 8 -
c. Déroulement de l'étude	- 8 -
 Partie I : Cadre général	 - 9 -
1. Planification fédérale	- 9 -
a. Loi sur la Protection de l'Environnement (LPE)	- 9 -
b. Loi sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR)	- 9 -
c. Inventaire fédéral des voies de communication historiques de la Suisse (IVS)	- 10 -
2. Planification cantonale	- 12 -
a. Plan directeur cantonal 2030 (PDCant 2030).....	- 12 -
b. Plan d'actions du réseau routier & Stratégie multimodale "Mobilités 2030"	- 13 -
c. Plan directeur des chemins de randonnées pédestres (PDCRP)	- 14 -
3. Planification communale	- 15 -
a. Plan directeur communal (PDCom).....	- 15 -
4. Intercommunalité	- 15 -
 Partie II : Plan PDCP	 - 19 -
1. Topographie	- 19 -
2. Polarités territoriales	- 21 -
a. Pôles de quartier.....	- 21 -
b. Parcs publics et parcelles communales	- 21 -
c. Grands projets d'équipements, d'habitation et d'activités	- 22 -
d. Offre de mobilité.....	- 23 -
3. Réseau piétonnier de quartier	- 25 -
a. Réseau piétonnier de quartier structurant.....	- 25 -
b. Réseau piétonnier de quartier secondaire	- 27 -
4. Itinéraires remarquables	- 29 -
a. Le « Sentier du Rhône », itinéraire #1	- 29 -
b. La « Via Rhôna 3 », itinéraire #2	- 29 -

c.	« Du Rhône au Voiret », itinéraire #3	- 30 -
d.	Promenade Bois de la Bâtie-Bachet, itinéraire #4.....	- 30 -
e.	« Le long de la Drize », itinéraire #5	- 31 -
f.	« Chemin de St Jacques de Compostelle », Itinéraire #6.....	- 31 -
g.	Synthèse des caractéristiques des itinéraires	- 31 -
5.	Itinéraires piétonniers intercommunaux.....	- 34 -
 Partie III : Fiches PDCP.....		- 37 -
1.	Présentation de l'outil.....	- 37 -
2.	Liste des fiches PDCP	- 38 -
 BIBLIOGRAPHIE ET REFERENCES.....		- 40 -
 ANNEXES		- 1 -
1.	COMPTE RENDU DES SEANCES BILATERALES.....	- 1 -
2.	CONCERTATION	- 3 -

1. Avant-propos

Le présent plan directeur des chemins pour piétons (ci-après PDCP) s'inscrit dans la continuité du Plan Directeur Communal 2020. La version actuelle de juin 2022 prend en compte les modifications demandées par le Canton de Genève lors de l'enquête technique en 2021 ainsi que l'évolution du PDCom 2020. A l'instar du PDCom 2020, le PDCP est basé sur les données et les orientations arrêtées au 31 décembre 2020.

Les "fiches PDCP" n'ont pas fait l'objet d'une actualisation. Comme indiqué en p. 37, la liste des fiches PDCP n'est pas exhaustive et pourra, suite à l'adoption du PDCP et selon les besoins de la Commune, être complétée.

Le PDCP vise à encourager la mobilité douce à l'échelle communale. Les déplacements visés concernent¹ :

- les relations interquartiers
- les connexions piétonnes intercommunales
- l'accès aux espaces publics
- les itinéraires de randonnée pédestre
- l'accès aux futurs pôles de transports.

L'objectif est d'encourager et d'accompagner un report des modes de déplacement vers des solutions douces. La marche à pied est un moyen de locomotion particulièrement adéquat au regard de la protection contre le bruit, l'assainissement de l'air, la sécurité et la santé de la population, ainsi que l'animation et l'occupation des espaces publics.

La Ville de Lancy possède un territoire fortement marqué par son histoire géologique. La topographie marque une forte rupture entre le nord et le sud, posant ainsi la problématique de mise en relation du Petit et du Grand-Lancy. Sa proximité avec le Rhône et les vallons de l'Aire, du Voiret et de la Drize, structure la charpente naturelle tout en enrichissant les écosystèmes lancéens par de larges pénétrantes de verdure, créant, de ce fait, des continuums écologiques. La valorisation des chemins de randonnée longeant ces milieux exceptionnels est un enjeu indéniable pour Lancy.

Conformément au principe d'accessibilité universelle, qui prévoit l'élaboration d'infrastructures qui tiennent compte de l'ensemble des incapacités présentes dans la population², le réseau pédestre doit être accessible et attractif pour tous types d'usagers, et tout particulièrement les personnes en situation de handicap. Cette dernière résulte de l'interaction entre une personne ayant des incapacités (p.ex. mobilité réduite, déficience visuelle ou auditive) et un environnement

¹ Voir les fiches de mise en œuvre du PDCom

² Cf. Rapport Id-Geo 2017

physique et social qui ne répond pas aux caractéristiques et besoins de la personne. Dans cette optique, réfléchir en termes d'accessibilité universelle facilite les déplacements des personnes ayant des incapacités et améliore l'accès et la lisibilité de l'espace pour tout usager.

En établissant son PDCP, la Ville de Lancy vise à³ :

- Confirmer sa volonté de favoriser le transfert modal vers les déplacements doux sur l'ensemble de son territoire
- Organiser et structurer son réseau de chemins pédestres sécurisé et adapté à tous types d'utilisateurs, conformément au principe de l'accessibilité universelle⁴
- Finaliser les réflexions engagées depuis 2013 sur la question des liaisons entre le Petit et le Grand-Lancy
- Mettre en lumière les potentiels de la commune au regard de la mobilité piétonne : enjeu déterminant pour l'attractivité de Lancy et la qualité de vie de la population.

³ Cf. plan directeur communal de Lancy 2008

⁴ Cf. définition accessibilité universelle à ajouter

2. Introduction

a. Rôle du plan directeur des chemins pour piétons

Le PDCP a pour but global «d'indiquer les chemins existants et ceux dont la création paraît souhaitable. [Ils] permettent d'identifier les problèmes et les déficits de liaisons et de fournir une stratégie et un catalogue de mesures propres à les résoudre.»⁵

Le PDCP (plan 1 :5'000) accompagne le présent rapport qui se compose de 3 parties :

▪ **Partie I : Cadre général**

Elle fournit des données en ce qui concerne la planification fédérale, cantonale et communale et recense les actions intercommunales en cours. Elle spécifie les enjeux liés aux déplacements piétons en cours à l'échelle du territoire et fixe les objectifs à atteindre.

▪ **Partie II : Le plan directeur des chemins pour piétons**

Cette partie explicite la présente proposition de PDCP de la Ville de Lancy. L'objectif est de détailler point par point les éléments qui ont permis d'établir ce PDCP. Elle permet un approfondissement des notions mises en perspective par la carte de synthèse.

Elle se structure comme suit :

- Topographie
- Itinéraires remarquables
- Réseaux piétonniers de quartier
- Itinéraires piétonniers intercommunaux

▪ **Partie III : Mise en œuvre**

L'objectif de ce PDCP et les orientations formulées par les services de la Ville de Lancy sont d'établir un document opérationnel. Les fiches de recommandation (ci-après « fiches PDCP ») de mise en œuvre ont donc été conçues dans ce sens. Elles identifient des tronçons à aménager, des mesures d'aménagement recommandées, des axes à valoriser et des franchissements à sécuriser. La liste des fiches PDCP n'étant pas exhaustive, elle pourra, suite à l'adoption du PDCP et selon les besoins de la Commune, être complétée. Cette troisième partie propose donc une présentation des outils et une notice d'utilisation des « fiches PDCP » de mise en œuvre et leur fonctionnement avec la carte de synthèse.

⁵ source : Fiche B05 - Promouvoir la mobilité douce, PDCant 2030

b. Cadre du mandat

Maître d'Ouvrage :

- Ville de Lancy - Service de l'Environnement & Service des Travaux et de l'Urbanisme
41, route du Grand-Lancy, 1212 Grand-Lancy

Objet du mandat⁶ :

- Mandat d'étude pour la réalisation du PDCP. Il traitera de la mise en place d'un réseau sur l'ensemble du territoire lancéen et de la réalisation de promenades qui accompagnent les grands projets paysagers de la commune.
- L'objectif est la réalisation d'un document opérationnel, clair et concis. L'attente des services communaux se porte vers un outil de travail, spécifiquement dédié au plan des cheminements piéton, qui accompagne, fédère et guide les actions entreprises dans la commune.

Il consiste en trois points :

- La réalisation du plan de synthèse 1 :5'000 situant les différents réseaux et mesures
- La rédaction du présent rapport d'étude suivant les mises à jour du PDCom 2008
- La création de fiches de mise en œuvre

c. Déroulement de l'étude

Une collaboration étroite entre les services de l'administration communale et les mandataires a permis la mise en place de séances 'bilatérales'. Ces séances ont été nécessaires pour une compréhension des différents besoins des services communaux. Les séances 'globales' ont permis une rencontre entre tous les services, et ainsi une vérification générale de l'état d'avancement du document. Ces séances ont eu pour but d'affiner les objectifs et de soumettre un document 'en cours d'élaboration' à la critique des services communaux.

En parallèle, un processus de concertation a été mis en place avec trois groupes d'utilisateurs qui parcourent quotidiennement la commune, à savoir une classe d'école, un foyer accueillant des personnes en situation de handicap physique, ainsi qu'une institution de la petite enfance.

Un compte-rendu de ces processus est annexé au présent rapport.

⁶ CF le cahier des charges pour la révision du plan directeur communal Lancy 2008

PARTIE I : CADRE GENERAL

1. Planification fédérale

La mobilité piétonne s'inscrit dans les politiques fédérales sur la protection de l'environnement, la santé et la promotion du tourisme piétonnier.

a. 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 sur 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 sur 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.

b. Loi sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR)

Selon la loi sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR), l'ensemble des cheminements piétons forme les réseaux piétons et doit être consigné sur des plans. Le manuel de planification publié en 2015 par l'Office fédéral des Routes (OFROU) décrit les principes et les méthodes utiles pour la planification de cheminements piétons et leur ancrage juridique. Ce manuel s'adresse aux communes pour l'établissement de leur PDCP. Il constitue la base de ce travail de PDCP en faisant référence aux évolutions de ce mode de déplacement.

Le PDCP 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 LCPR du 4 octobre 1985, une loi d'application LCPR L1 60, précise les dispositions générales dont l'entrée en vigueur est fixée au 6 février 1999.



La loi stipule:

- Art 1. La présente loi a pour but d'assurer notamment le maintien, l'accessibilité, la création, la protection, le raccordement, la promotion et la signalisation des chemins pour piétons et des chemins de randonnée pédestre, afin de créer des réseaux cohérents et attractifs de cheminement pédestre et ainsi d'encourager les déplacements à pied.
- Art 4. 1- Les chemins pour piétons sont fixés par des plans directeurs, qui en établissent le réseau pour les agglomérations. 2- 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 piétonnes à réaménager. 3- Ils comportent des propositions de mesures de circulation favorisant la liberté de déplacement des piétons.

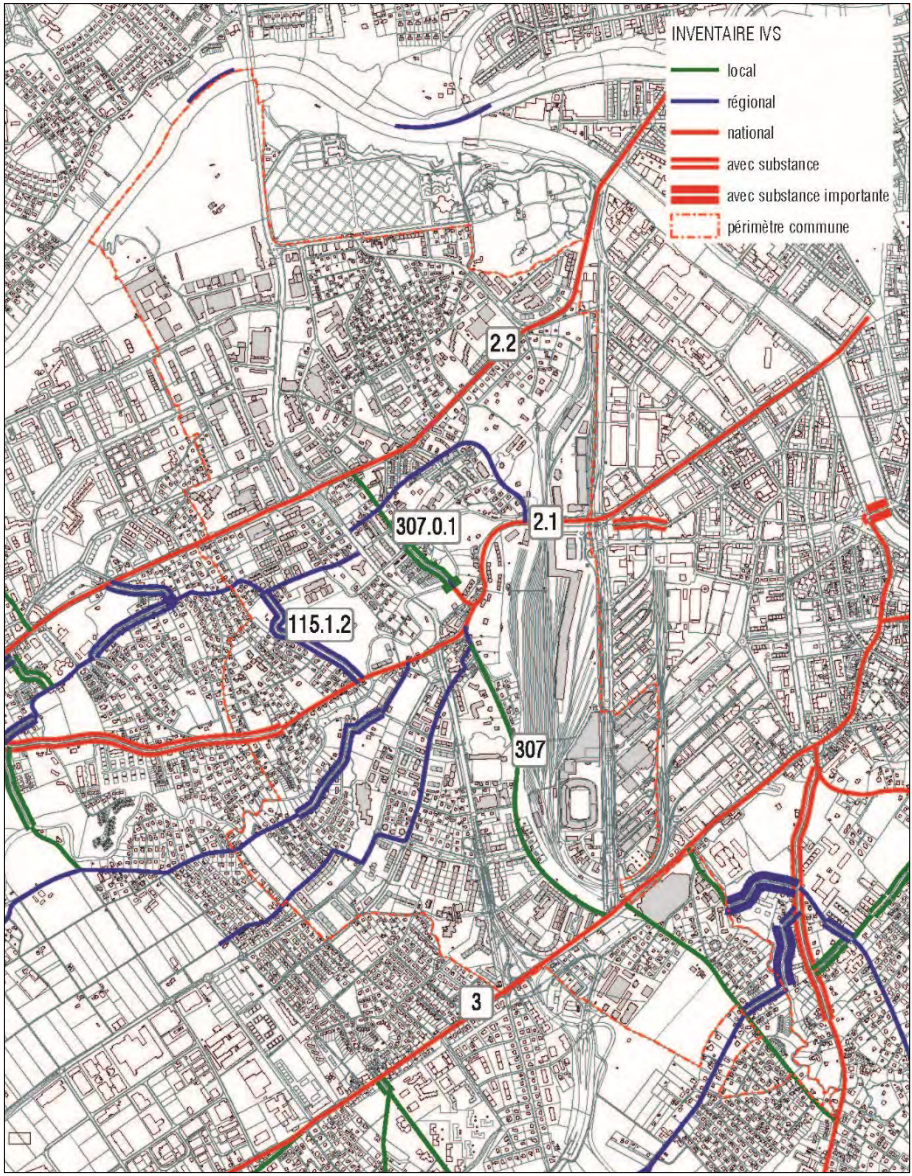
Cette loi offre aux communes de nombreux outils facilitant la mise en œuvre des aménagements et des objectifs communaux particuliers. Par ailleurs, l'article 16 de ladite loi précise que les plans approuvés devront être pris en compte par l'Office Cantonal des Transports (OCT) pour l'établissement de mesures concernant la circulation.

D'une manière plus large, le plan directeur de la locomotion douce mis en consultation par l'OFROU en 2002 (cependant jamais approuvé) crée des conditions-cadres pour l'encouragement et le développement de la locomotion douce en Suisse. Il prend la forme d'un catalogue de recommandations pour les partenaires de la Confédération (cantons, agglomérations, communes, institutions privées, etc.)

c. Inventaire fédéral des voies de communication historiques de la Suisse (IVS)

L'inventaire fédéral des voies de communication historiques de la Suisse (IVS) est établi en application 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) Il constitue la trame des parcours historiques sur laquelle les réseaux de mobilité douce peuvent se superposer, ou se combiner et permettre la mise en valeur historique et paysagère de ces voies.

Sur la commune de Lancy, trois axes nationaux traversent d'est en ouest le territoire. Ces axes nationaux sont connectés par quelques axes régionaux et locaux. L'importance de ces axes nationaux place immédiatement Lancy comme territoire d'importance à la cohérence des cheminements historique Suisse.



Inventaire IVS – source : PDCOM 2008

2. Planification cantonale

a. Plan directeur cantonal 2030 (PDCant 2030)

Le PDCP doit être coordonné avec le plan directeur cantonal 2030, et particulièrement la fiche B05 « Promouvoir la mobilité douce ». Cette fiche définit les objectifs, les principes d'aménagement et l'organisation du réseau de mobilité douce dans l'ensemble du canton de Genève. L'objectif est donc « d'encourager et favoriser les déplacements à pied et à vélo, par des aménagements continus et sécurisés, à l'échelle de l'agglomération.»

Les effets attendus⁷ tels que définis dans le Plan directeur cantonal 2030 sont :

- Augmentation de la part modale des modes doux.
- Établissement de liaisons directes entre les centralités et les arrêts TC
- Amélioration de la qualité de l'air et réduction des nuisances sonores, en vue d'une diminution des conséquences néfastes pour la santé
- Promotion d'une activité physique régulière favorable à la santé de la population
- Mise en place de réseaux piétons et cyclables cohérents et continus
- Amélioration de la qualité des interfaces TC et de leur accès en modes doux.

▪

Ces déplacements en mode doux doivent s'appuyer sur différents types de liaisons qui structurent le réseau général à l'échelle de l'agglomération :

- Les liaisons structurantes urbaines privilégient l'efficacité et la rapidité sur des axes directs, avec des aménagements fonctionnels et rapides (pistes et bandes cyclables, franchissements de carrefours...);
- Les liaisons paysagères structurantes et voies vertes d'agglomération possèdent un accompagnement paysager qui leur confère une forte valeur d'image pour la mobilité douce; ces liaisons, sur la plus grande partie de leur parcours, empruntent des cheminements sur des réseaux en dehors des charges de trafic, ou sur des axes fortement réaménagés en leur faveur. Les cheminements à haute valeur paysagère sont à privilégier.
- Les liaisons complémentaires d'accès aux centralités, aux nœuds de transports, aux espaces publics, et aux équipements générateurs de trafic, doivent être fonctionnelles et sûres.

La fiche B05 – « Promouvoir la mobilité douce » prévoit également l'organisation des mandats de planification. Dans cette dernière partie⁸, elle fait état des rôles inhérents au Canton et aux communes, on y lit :

▪

▪

▪

▪

- Le canton :



⁷ source : Fiche B05 - Promouvoir la mobilité douce, PDCant 2030

⁸ idem

- produit le plan directeur de la mobilité douce et son plan d'actions (PAMD) ;
 - met à jour le plan directeur des chemins de randonnée pédestre (PDCRP);
 - encourage la collaboration intercommunale, voire transfrontalière, en matière de réseaux de chemins de loisirs proches de la randonnée pédestre et de chemins pour piétons ;
 - veille à la compatibilité des plans directeurs communaux avec le PAMD et le PDCRP ;
 - développe un schéma directeur du jalonnement pour la mobilité douce.
- - Les communes :
 - élaborent et mettent en œuvre un PDCP coordonné aux plans directeurs et d'actions de la mobilité douce, ainsi qu'au plan directeur des chemins de randonnée pédestre, en coordination avec les communes voisines ;
 - proposent, en collaboration avec le canton un réseau de chemins de loisirs intercommunaux.

b. Plan d'actions du réseau routier & Stratégie multimodale "Mobilités 2030"

Le présent document fait référence aux deux documents de planification en matière de mobilité :

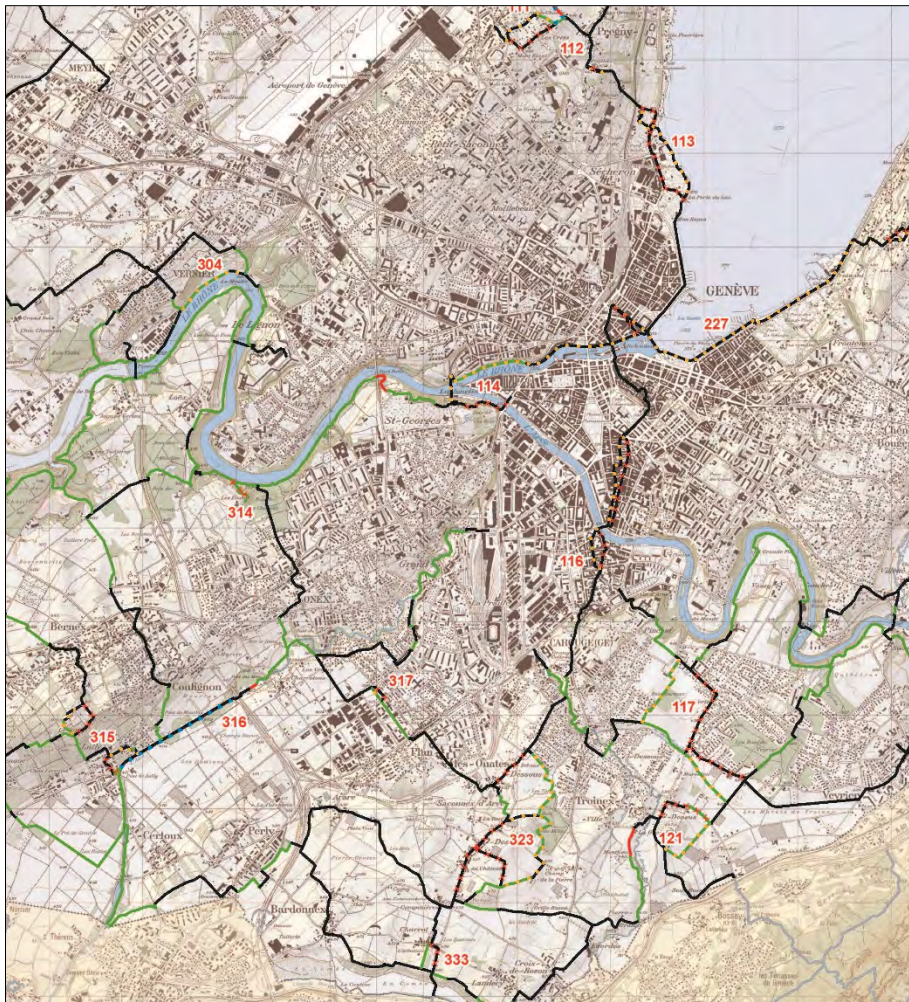
- Le plan d'actions du réseau routier 2015-2018, adopté par le Conseil d'Etat le 29 mars 2017 ;
- La stratégie multimodale pour Genève "Mobilités 2030", adoptée par le Conseil d'Etat le 15 mai 2013.



c. Plan directeur des chemins de randonnées pédestres (PDCRP)

Le plan directeur des chemins de randonnées pédestres défini par la loi d'application recense les chemins de randonnée d'intérêt régional. Sur Lancy, trois itinéraires traversent le territoire communal :

- Le Sentier du Rhône qui longe le Rhône depuis la plaine et passe au nord du territoire lancyen.
- La promenade le long de l'Aire : « De l'Aire au Voiret » de la Gare de Lancy-Pont Rouge jusqu'au futur projet de l'Espace Palette en suivant l'Aire et ensuite le Voiret
- La promenade « Le long de la Drize » qui suit la rivière du même nom depuis la Route de Saint Julien.
- Le chemin de St-Jacques-de-Compostelle, itinéraire régional GE 113 qui traverse le sud du quartier de La Chapelle



Plan directeur des chemins de randonnée pédestre (PDCRP) – source : PDCOM 2008

3. Planification communale

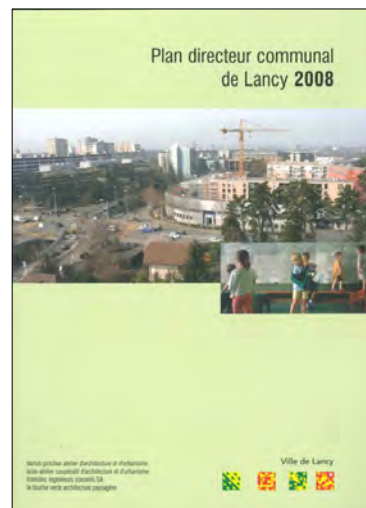
a. Plan directeur communal (PDCom)

Le plan directeur communal adopté par le conseil municipal le 18 décembre 2008 et le 9 mars 2009 par le Conseil d'Etat est en vigueur à Lancy. Celui-ci est en cours de révision.

Il fait état d'un certain nombre d'intentions-cadres et d'objectifs spécifiques en rapport avec la mobilité piétonne :

- Favoriser le report des déplacements sur des modes doux et les transports collectifs
- Atténuer l'impact des transports individuels motorisés
- Valoriser les entités paysagères majeures comme des éléments fondamentaux pour la commune
- Définir un maillage vert comme réseau de circulation interquartiers et continuum écologique

Ces intentions et objectifs seront détaillés dans le présent plan directeur des chemins pour piétons.



4. Intercommunalité

La Ville de Lancy est bordée par les communes suivantes :

- Onex : PDCP adopté par le Conseil d'État le 21 mars 2012
 - Nouvelle liaison piétonne à proximité du Sentier du Rhône au Nord du CEPTA
 - Amélioration des traversées sur l'Avenue du Bois-de-la-Chapelle et de la rue des Bossons
- Plan-les-Ouates : PDCP adopté par le Conseil d'État le 10 avril 2013
 - Création d'un espace-rue sur la Route de Base à proximité de l'école de commerce Aimée-Stitelmann et Route de Saint-Julien jusqu'à l'école des Palettes
 - Renforcement de l'accessibilité piétonne du quartier des Sciers et de la plateforme multimodale de Bachet de Pesay et du futur quartier de Chapelle-Gui.

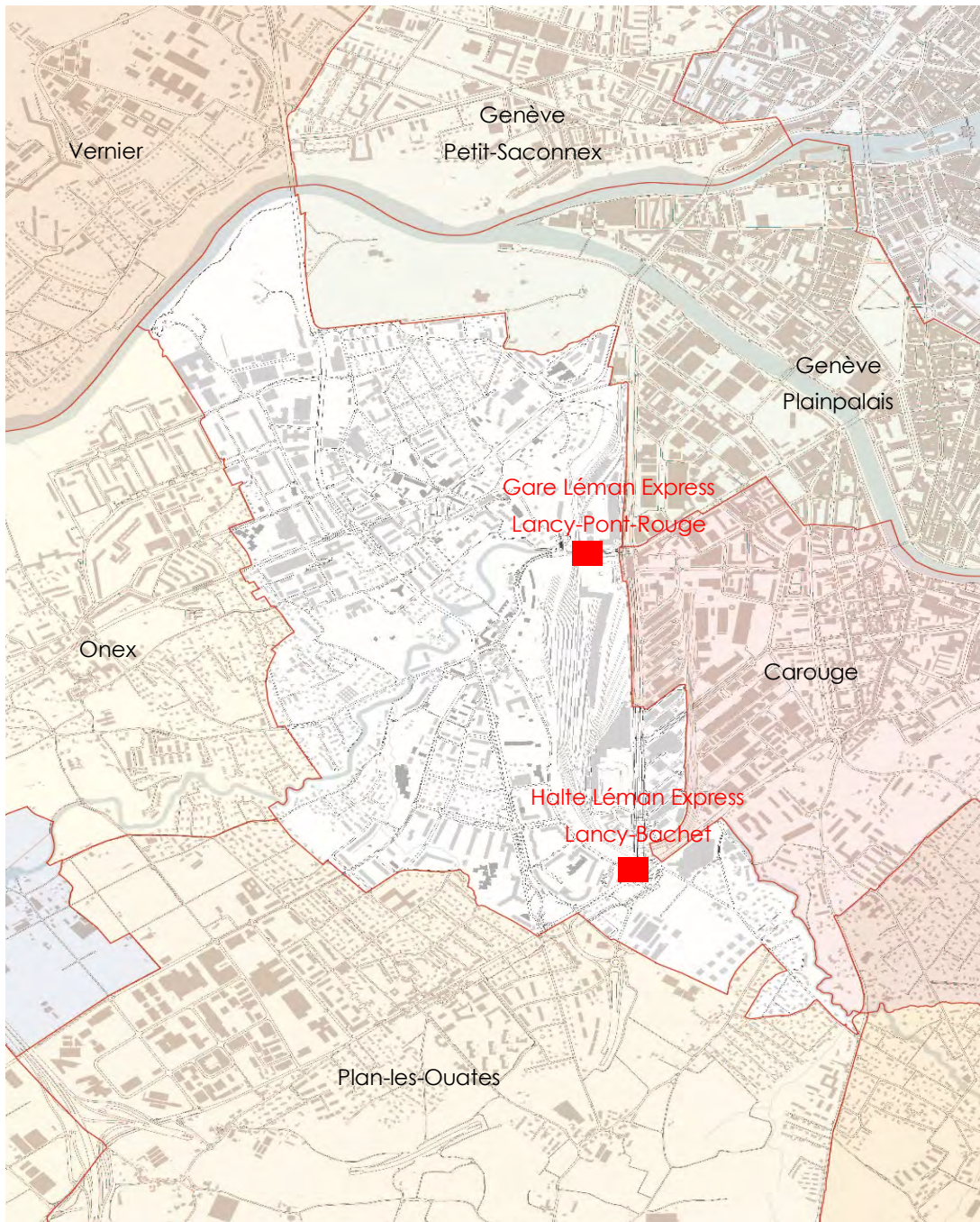


- Carouge : PDCP adopté par le Conseil d'État le 14 septembre 2009
 - Renforcement de la sécurité et du confort piéton sur l'Avenue Vibert et la Route de Saint-Julien
 - Création d'un cheminement en site propre le long des entrepôts CFF mettant en liaison la Route de Saint-Julien et le quartier de Lancy Pont Rouge.

- Genève : PDCP adopté par le Conseil d'État le 13 décembre 2004.
 - Création d'une liaison pour assurer la continuité d'un parcours, l'accès à un lieu, ou pour améliorer la perméabilité d'un quartier vers la gare de Lancy Pont Rouge et à proximité du Pont Butin.

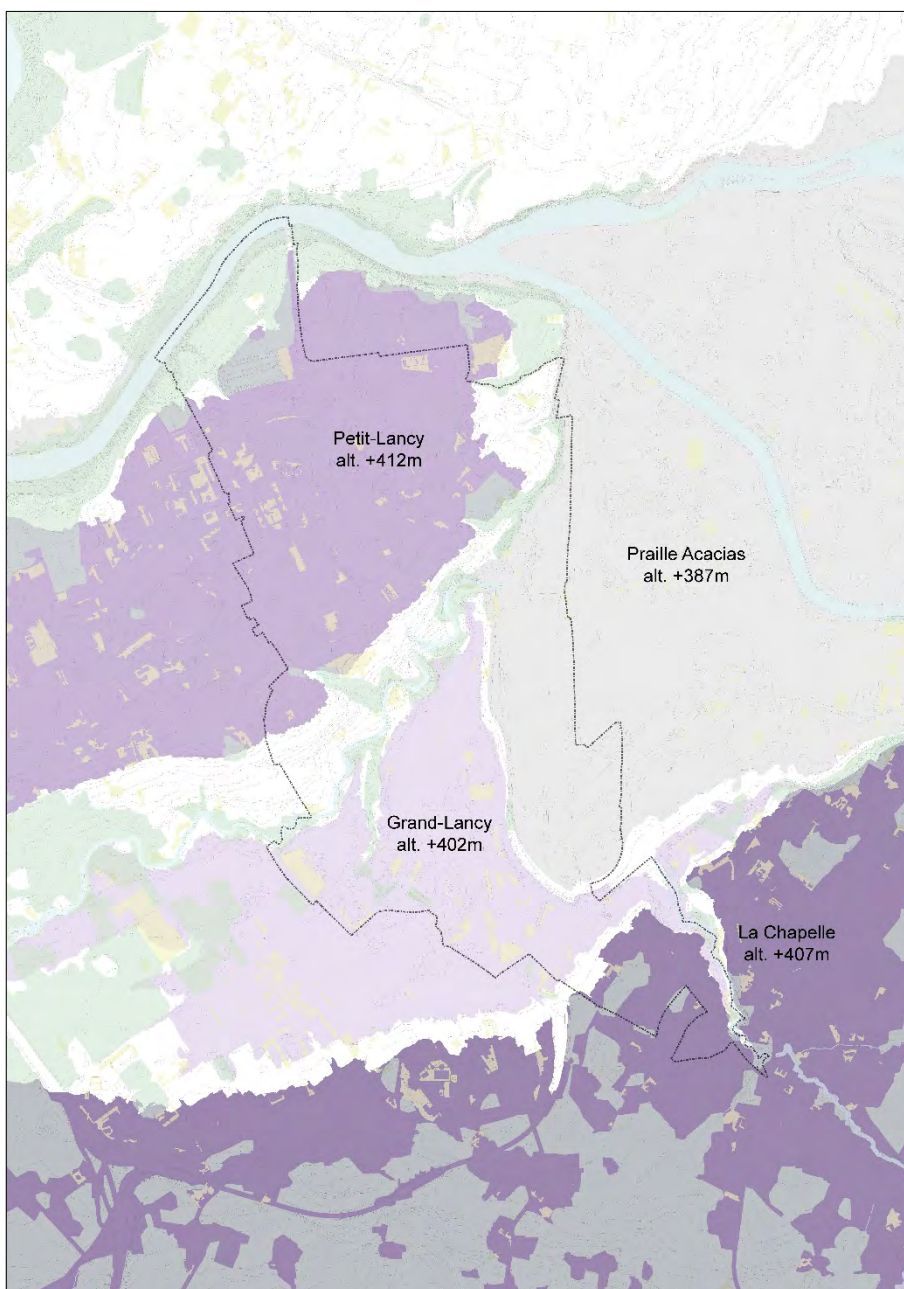


L'ensemble du territoire se transforme radicalement depuis l'arrivée du Léman Express. Cependant l'impact de ces attracteurs multimodaux sur le territoire s'étend plus largement. Il est donc nécessaire de mettre en place un protocole de travail avec les communes limitrophes pour développer de façon concomitante les réseaux de mobilité douce.



Repérage des communes limitrophes

© AETC



Carte de la topographie, et des espaces naturels du territoire lancéen © AETC

PARTIE II : PLAN PDCP

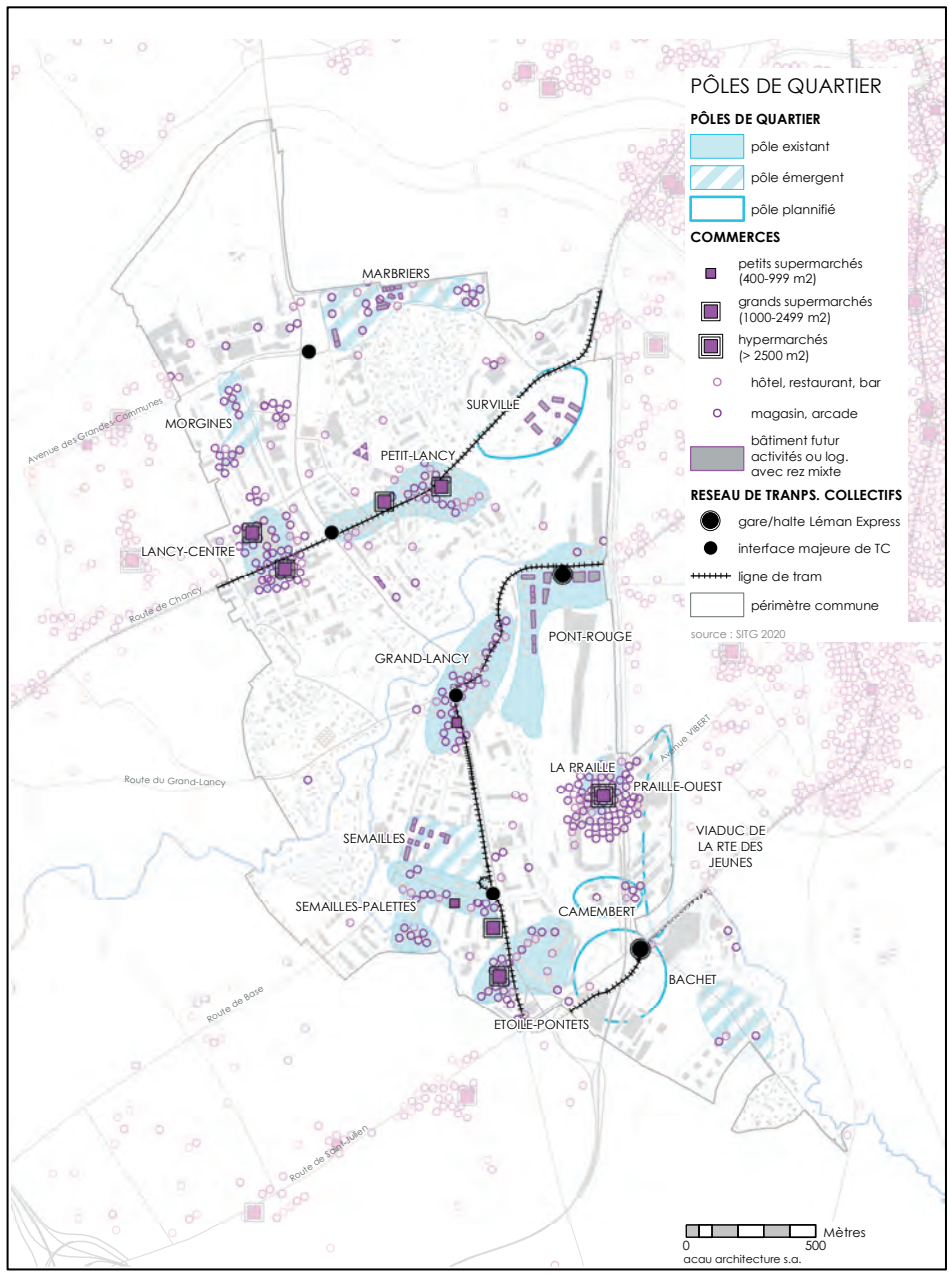
1. Topographie

Le territoire lancéen se caractérise par des ruptures topographiques fortes. En effet, quatre entités topographiques sont présentes sur le territoire, et correspondent à quatre plateaux majeurs :

- Le plateau du Petit-Lancy, limité par le Rhône et l'Aire (Alt moyenne 412m)
- Le plateau du Grand-Lancy, limité par l'Aire et la route de Saint-Julien (Alt. moyenne 402m)
- Le plateau de la Chapelle, limité par la Route de Saint-Julien et la Drize (Alt. moyenne 407m)
- Le plateau de la Praille-Acacias, situé dans la plaine alluvionnaire de l'Arve, limité par la terrasse de l'avenue Eugène-Lance (Alt. moyenne 387m)

Ces fortes ruptures topographiques influencent le développement du tissu urbain de Lancy entre vallons et falaises. Ils sont la cause d'une lacune de connexions piétonnes nord-sud. Ils participent cependant à l'attrait de la ville par :

- La présence de pénétrantes de verdure
- Des vues et des dégagements sur le grand paysage



Carte des polarités de quartier identifiées et de repérage des projets en cours et des parcelles communales privées, issue du Plan directeur communal 2020, fiche D. Pôles de quartier et promotion de l'économie.

2. Polarités territoriales

a. Pôles de quartier

Le PDCP rend compte de cette mise en lumière des polarités de quartier menée dans le cadre de la révision du PDCom en mettant l'accent sur les connexions piétonnes qui existent entre ces entités. L'objectif du PDCP, outre sa vision prospective de l'évolution des cheminements de la commune, cherche à rendre le plus accessible possible ces polarités de quartier selon des modes de connexion doux, en favorisant le cheminement piétonnier et les espaces naturels d'importance. La Ville de Lancy dénombre un ensemble conséquent d'équipements publics : équipements sportifs et culturels, centres de loisirs, salles communales ou encore écoles et garderies. L'enjeu consiste à la fois à mettre en réseau ces équipements communaux, mais aussi à accroître la mobilité piétonne entre les zones d'habitat et ces équipements qui accueillent un grand nombre de personnes. Une première démarche de concertation avec l'école En Sauvvy a permis de relever cette thématique avec les personnes concernées – élèves, parents, corps enseignant. Ces échanges sur la mobilité piétonne dans le quartier et sur les chemins d'école a permis de récolter des données précieuses sur les aménagements existants et les améliorations à prévoir (cf. déroulement de l'étude). Des démarches similaires sont à effectuer dans le futur pour les autres équipements publics.

b. Parcs publics et parcelles communales

La Ville de Lancy possède un très grand nombre de parcs, mis en connexion par les itinéraires remarquables et le réseau piétonnier de quartier. Ces espaces, ainsi que les parcelles accueillant les équipements publics, font partie du patrimoine de la Ville de Lancy. La question du type de propriété et l'intérêt pour les parcelles privées communales découlent de l'intention de proposer un PDCP opérationnel. En effet, c'est bien sur ses propres parcelles que la Commune pourra intervenir rapidement et avec un maximum de liberté.

La commune de Lancy possède plusieurs parcelles réparties à proximité immédiate des itinéraires remarquables. Il s'agit d'autant de potentiel d'actions pour renforcer l'accessibilité de ces itinéraires. Le présent PDCP recense ces parcelles et cherche à optimiser leur accessibilité. Les « fiches PDCP » détaillent les actions qui peuvent être entreprises dans ce sens.

Ce relevé des propriétés privées de la Commune suit le travail engagé par l'agence AETC sur les acquisitions foncières de la Commune, livré en 2015.

c. Grands projets d'équipements, d'habitation et d'activités

La commune de Lancy compte sur son territoire un grand nombre de projets réalisés récemment, en cours de réalisation et en cours de planification. Cette mutation impacte fortement l'organisation du territoire et la nature du bassin de population concerné. Pour reprendre quelques chiffres cités dans le plan directeur communal 2020 ; rappelons que 373'000 m² de surfaces brutes de plancher sont à ce jour comptabilisées dans les plans localisés de quartiers adoptés et 183'000 m² de surfaces brutes de plancher sont en cours de planification dans les plans localisés de quartier à l'étude.

Citons quelques quartiers majeurs et autres projets en cours ⁹ :

Plans localisés de quartier (PLQ) et concours :

PLQ majeurs adoptés : Surville (105'725 m² – en cours de réalisation), Esplanade Pont-Rouge (71'892 m² – en cours de réalisation), Quartier de Pont-Rouge (22'690 m² – en cours de réalisation), 4 PLQ adoptés dans les secteurs du PDQ des Semailles (42'727 m² – plusieurs PLQ en cours de réalisation), 3 PLQ adoptés dans les secteurs du PDQ des Marbriers (24'642 m² – plusieurs PLQ en cours de réalisation), ainsi que les PLQ de Pré-Longet (6'700 m²) Maisonnettes (6'603 m²) et Curé- Baud (5'241 m²).

Projets majeurs en zone industrielle : Hôtel industriel « Small City » (52'904 m²) et « Fabrique des Morgines (34'133 m²).

Concours adjugés : Cité-de-Pesay et Trèfle d'Or (43'338 m²), Claire-Vue (env. 10'000 m² – suite incertaine).

Secteurs de réflexion et de planification :

PLQ en cours d'élaboration : Chapelle-Gui (68'000 m²), Ancien- Puit (37'500 m²) et Boucle des Palettes (24'000 m²).

Autres secteurs : Grand projet PAV (secteurs Porte Sud, plateforme de logistique urbaine, Praille-Ouest, Grand Parc et MZ de Pont-Rouge II) ; paroisse St-Marc et tour Caroll (2 tours de 15 étages en projet) ; PDZI Saint-Georges ; ZDIA des Rambossons.

Mobilité douce : Liaison de mobilité douce entre la gare de Lancy Pont-Rouge et la halte de Lancy Bachet ; passerelle(s) de franchissement des voies ferroviaires ; franchissements de l'Aire ; voie verte Bernex-Bâtie.

Ces projets d'envergure nécessitent donc une planification de leur accessibilité. Ce PDCom les intègre et tient à leur connexion aux réseaux piétonniers de quartier et aux itinéraires remarquables.

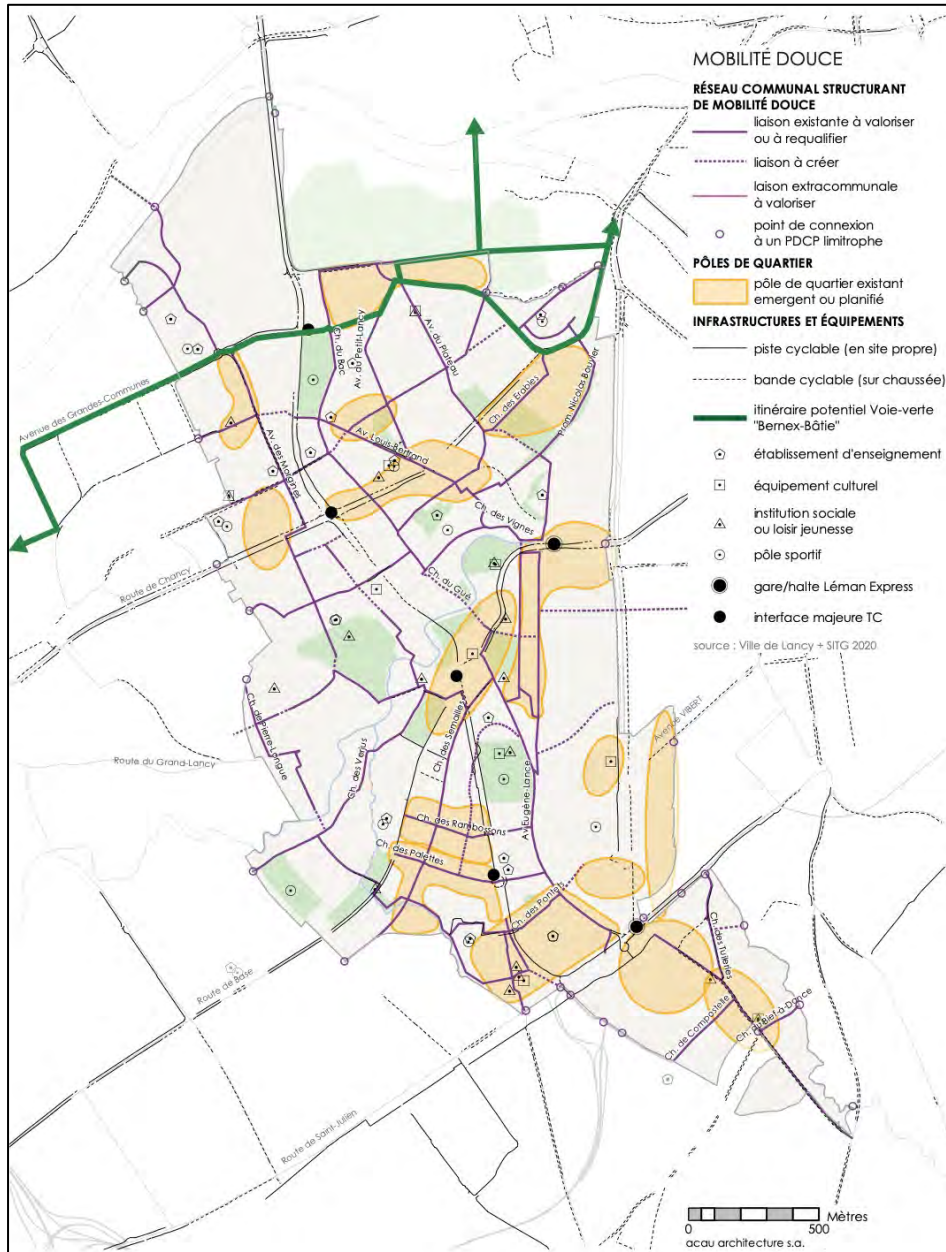
⁹ (cf. PDCom 2020, fiche B. PROJETS D'IMPORTANCE)

d. Offre de mobilité

Lancy bénéficie d'une offre de transport public exceptionnelle avec :

- La ligne de train transfrontalière du Léman Express, qui connecte la gare Cornavin et le grand territoire en passant par Lancy. La gare de Lancy-Pont-Rouge et la halte de Lancy-Bachet transforment de façon spectaculaire les modes de déplacement sur la commune ainsi que les quantités de voyageurs journaliers.
- 3 lignes de trams (Tram 12, 14 et 15) dont 2 transfrontaliers.
- Un large réseau de bus irrigue également le territoire, dont un bus transfrontalier (Bus D jusqu'à Saint-Julien-en-Genevois).

Tous les habitants de la commune se trouvent à moins de 300 mètres d'un arrêt de bus et à moins de 500 mètres d'un arrêt de tram (à l'exception du secteur ouest du chemin des Verjus).



Carte du réseau communal structurant de mobilité douce (PDCOM 2020, fiche I. Mobilité douce).

3. Réseau piétonnier de quartier

Le territoire Lancéen est une structure multipolaire composée d'une multitude de pôles. La mise en réseau de ces pôles est actuellement plus aisée en trafic motorisé (transports individuels motorisés, mais aussi bus) qu'en mobilité douce.

Le PDCom 2020 vise à renforcer les connexions entre les pôles de quartiers via un réseau structurant communal de mobilité douce proposant des alternatives de qualité au réseau structurant primaire très fortement impacté par les nuisances des transports individuels motorisés. Le PDCP reprend cette idée et détaille sa mise en place à l'échelle des cheminements pour piétons.

a. Réseau piétonnier de quartier structurant

Les axes du réseau piétonnier de quartier structurant sont requalifiés stratégiquement afin d'offrir des conditions idéales pour la mobilité douce et des espaces publics de qualité selon certains principes :

- répartition des gabarits en fonction d'un principe de priorisation de la mobilité douce ;
- mise en place de mesures d'apaisement du trafic, de mobilier urbain à distance régulière et de stationnement vélo en suffisance ;
- grande présence du végétal pour améliorer la qualité et le confort des espaces. Arborisation permettant d'améliorer le confort climatique et création d'un maillage d'ombre sur ces espaces.

Le PDCP devient un instrument clé de la mise-en-œuvre de l'image directrice du PDCom 2020.

La majorité des grands axes routiers de Lancy se situent sur le domaine public cantonal. La commune a donc très peu de marge de manœuvre sur ces voies. Le PDCom propose d'établir ce réseau structurant de mobilité douce en privilégiant les voies en domaine public communal.

Ce réseau piétonnier de quartier structurant met en connexion les écoles, les différents projets en cours, les équipements sportifs, le patrimoine historique et culturel, les garderies, jardins d'enfants, ludothèque, les salles communales, les centres de rencontres, ainsi que les grandes infrastructures de transport (gare, haltes, arrêts de tram etc.) initiant un transfert multimodal. Ces lieux particuliers de la commune de Lancy sont répertoriés en bas de la carte de synthèse :

- par lettre (E = écoles, S= Sport, C=Patrimoine administratif, historique et culturel, G= garderies, crèches et jardins d'enfants, SC= salles communales, R=espaces de rencontre et centre de loisir)
- suivi d'un numéro correspondant (ex : E1 = École Cérésolle, S4=Piscine de Tivoli, etc.)

Ce réseau structurant les cheminements piétons de la commune est parfois à compléter, prolonger ou améliorer. Des passages piétons nécessitent également un traitement particulier, parfois de nouveaux passages sont proposés sur le territoire pour permettre des connexions qui n'existent pas aujourd'hui. Ces propositions ont toujours pour but de rendre encore plus attractives et accessibles les équipements publics communaux, les terrains de sports ou les équipements sportifs, les espaces de nature, les parcs municipaux ou les polarités de quartier selon des cheminements alternatifs.

De plus, on remarque trois entités de quartier aux caractéristiques distinctes :

- Le Petit-Lancy qui se déploie au nord de l'Aire caractérisé par :
 - Un réseau piétonnier relativement lâche correspondant aux larges parcelles accueillant des ensembles architecturaux d'importance.
 - La présence d'une frontière difficilement franchissable marquée par l'axe nord/sud de la Route du Pont Butin.
 - Une deuxième limite peu adaptée au franchissement piéton marquée par la route de Chancy suivant un axe est/ouest.
 - La présence d'une zone villa au sud du cimetière de Saint George ayant un caractère privatif.

- Le Grand-Lancy, entre l'Aire et la Route de Saint-Julien caractérisé par :
 - Un réseau serré de connexions entre les différentes entités de quartiers permettant des connexions piétonnes efficaces, tout en admettant que la zone villa devrait être plus perméable.
 - La présence d'une frontière peu franchissable que représente l'Avenue des Communes Réunies selon un axe nord/sud.
 - La présence du réseau ferroviaire agit comme une césure entre Lancy et Carouge, rendant impossible à l'heure actuelle les connexions piétonnes entre ces deux communes. Des réflexions sur le franchissement de ce secteur sont nécessaires.

Les connexions piétonnes entre le Petit-Lancy et le Grand-Lancy sont pour le moment assurées par un ensemble de pont ou passerelles au-dessus de l'Aire :

- La passerelle des Vignes au niveau de la Gare de Lancy Pont Rouge
- Le pont du Chemin du Gué (carrossable uniquement pour véhicules autorisés)
- La passerelle de la Vi-de-Gueue
- Le pont de Lancy
- Le Chemin du Sous-Bois
- La passerelle de la Colline
- Le pont des Briques

Depuis 2020, la promenade Nicolas Bouvier met en connexion la couronne paysagère du Bois de la Bâtie jusqu'à la halte Lancy-Bachet, en passant par la

gare Lancy-Pont-Rouge. Un passage inférieur sous la Route du Grand-Lancy est prévu à l'horizon 2025 afin de garantir un passage sécurisé aux usagers.

Une réflexion engagée depuis 2013 sur la question des liaisons entre le Petit et le Grand-Lancy est toujours d'actualité. Aujourd'hui, un projet est piloté par l'Etat de Genève pour la rénovation du pont de Lancy avec l'intégration des mobilités douces.

L'amélioration des liaisons piétonnes interquartiers est une préoccupation des services communaux qui s'assurent de son intégration dans les nouveaux projets sur le territoire communal.

- Le quartier de la Chapelle qui se situe au sud de la Route de Saint Julien :
 - Quartier en pleine mutation avec l'arrivée de la halte de Lancy-Bachet, du PLQ Chapelle-Gui et l'ouverture récente de l'école Le Sapay.
 - La densification du secteur de Lancy-Sud (y compris la densification de Plan-les-Ouates) nécessite la création de franchissements sécurisés et confortables de la Route de Saint-Julien. Ces derniers sont indispensables pour mettre en réseaux les pôles et les équipements publics et connecter le Grand-Lancy avec les secteurs au sud de la Route de Saint-Julien (y compris les secteurs de Plan-les-Ouates).

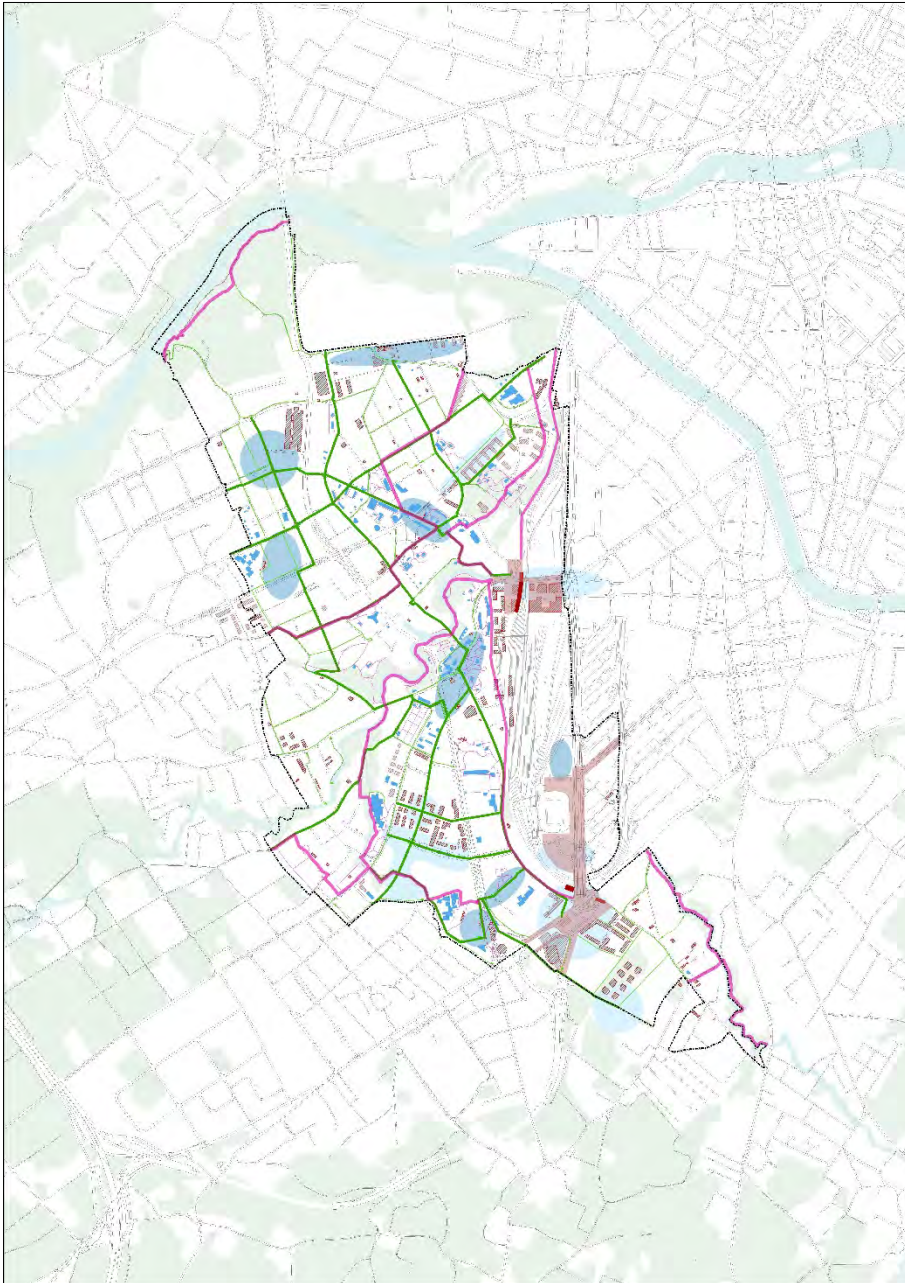
La carte de synthèse s'intéresse aux voies existantes et celles qui sont à créer ou à améliorer. Les traversées de ces voies qui sont à créer ou à améliorer sont également représentées.

b. Réseau piétonnier de quartier secondaire

Ce réseau communal structurant de nature « primaire » est complété par un réseau « secondaire » de cheminements de quartiers qui irrigue de manière plus fine l'ensemble du territoire.

Ces axes secondaires permettent de rejoindre les zones d'habitation, de type zone villa, aux différentes polarités de quartier relevées. Ce réseau se caractérise par un traitement particulier permettant au piéton de cheminer sur un parcours qui lui est dédié (trottoir, chemins des parcs, itinéraires de promenade, cheminement alternatifs pour rejoindre des polarités de quartier)

Les axes empruntés par ce réseau ne sont parfois pas complétés et des prolongements ou des aménagements particuliers sont proposés pour améliorer qualitativement ces cheminements. Les « fiches PDCP » rendent compte de ces recommandations en proposant un outil opérationnel d'intervention.



Carte des itinéraires remarquables du réseau piétonnier de quartier © AETC

4. Itinéraires remarquables

Six itinéraires d'importance sont présents sur le territoire lancéen. Ces tronçons particuliers sont remarquables pour leurs qualités intrinsèques. Ils font partie intégrante du réseau piétonnier de quartier, qu'ils s'inscrivent sur le réseau structurant ou secondaire. Ils sont repérés sur la carte de synthèse du PDCP et numérotés de 1 à 6. Ces itinéraires sont à valoriser dans le cadre du PDCP pour leur intérêt historique, écologique ou par leur influence à l'échelle du grand territoire.

a. Le « Sentier du Rhône », itinéraire #1

Caractéristiques de l'itinéraire #1 :

- Voie d'agglomération inscrite au Plan directeur des chemins de randonnée pédestre du canton de Genève.
- Longueur totale / sur le territoire lancéen : 60km / 20 km
- D'intérêt régional, elle suit le Rhône en partant de la Jonction jusqu'à Avully en traversant la réserve naturelle du Moulin-de-Vert.
- Elle traverse Lancy au niveau du Pont-Butin et longe le Rhône jusqu'à la limite communale d'Onex.
- Le tronçon passant sur le territoire de la commune est utilisé comme lieu de promenade et de course à pied. Il se caractérise par un écosystème riche d'importance et l'ouverture sur des panoramas remarquables.



b. La « Via Rhôna 3 », itinéraire #2

Caractéristiques de l'itinéraire #2 :

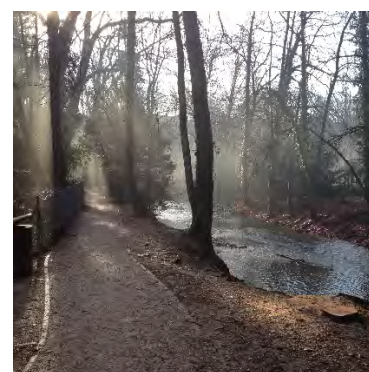
- Tracé européen portant plusieurs noms : Itinéraire régional n°103, Route du Rhône n°1, Euro Vélo n°17. Ces noms correspondent à différents niveaux de classement en fonction de la longueur du tracé et des orientations culturelles de celui-ci
- Longueur totale / sur le territoire lancéen : jusqu'à plus de 350km / 2.1km
- D'intérêt européen, le tronçon passant par Lancy est commun à l'ensemble de ces tracés et permet de relier le Furka Pass jusqu'aux côtes de Provence en suivant le Rhône.
- Il traverse le plateau du Petit-Lancy au niveau du Bois de la Bâtie, traverse la route de Chancy au niveau de l'école du Petit-Lancy et quitte la commune vers Onex au nord du collège de Saussure.
- Le tronçon passant par Lancy n'est pas spécifiquement marqué au sol. De nature urbaine, ce tracé emprunte le réseau routier existant. Un ensemble de panneaux indique tout de même la route à suivre.



c. « Du Rhône au Voiret », itinéraire #3

Caractéristiques de l'itinéraire #3 :

- Ce tracé local est répertorié par la commune de Lancy comme promenade locale d'intérêt culturel.
- Longueur totale / sur le territoire lanciais : 5 / 3.8 km
- D'intérêt local, elle est inscrite au PDCP de Genève comme promenade existante. Elle traverse Lancy sur un axe nord-sud, du Bois de la Bâtie jusqu'à la route de Saint-Julien. Et permet de connecter le parc Surville, le Parc Chuit, le parc Bernasconi, le Parc Tressy Cordy, le Parc Navazza Oltramare et le parc En Sauvy qui sont tous situés sur des parcelles privées de la commune.
- Sur le territoire lanciais, on peut distinguer trois types d'environnement traversés par la promenade.
 - Du Bois de la Bâtie jusqu'à la gare de Lancy-Pont-Rouge, l'itinéraire #3 emprunte le tracé routier existant et se situe donc dans un environnement urbain.
 - De la gare de Lancy-Pont-Rouge jusqu'à l'école En Sauvy, il suit successivement l'Aire et le Voiret, pénétrant de verdure d'importance. C'est sur ce tronçon que la plupart des franchissements de l'Aire de la commune se situent (la passerelle des Vignes, le Pont du Chemin du Gué, la passerelle de la Vi-de-Gueue, le pont de Lancy, le Chemin du Sous-Bois, la passerelle de la Colline, le Pont des Briques). Ces ponts et passerelles constituent les points de connexions privilégiés qu'il faut développer dans le cadre de la connexion entre le Petit et le Grand Lancy.
 - De l'école En Sauvy jusqu'à la Route de Saint-Julien, il retrouve son caractère urbain.



d. Promenade Bois de la Bâtie-Bachet, itinéraire #4

Caractéristique de l'itinéraire #4 :

- Issu du premier concours d'espaces publics du secteur PAV, initialement appelé « Promenade des Crêtes » puis renommé par la Ville de Lancy « Promenade Nicolas-Bouvier » ; cet aménagement offrira à terme aux piétons et cyclistes une liaison continue entre le Parc de Surville et la gare de Lancy-Pont-Rouge. Ce tronçon sera réalisé dès mai 2020, par la suite la Ville aménagera une continuité piétonne et cycliste avec la création de la passerelle Tivoli-Surville et la passerelle du Nant-Manant permettant de connecter le bois de la bâtie et donc la Ville de Genève. De plus, un nouveau tronçon sera aménagé en direction du sud, à travers le quartier de Pont-Rouge jusqu'à la halte de Lancy-Bachet.

Grâce à ses aménagements, ses espaces arborisés, son mobilier urbain, cette promenade sera un véritable lieu de vie, de rencontre et de détente.

e. « Le long de la Drize », itinéraire #5

Caractéristique de l'itinéraire #5 :

- Tracé inscrit au Plan directeur des chemins de randonnée pédestre du canton, il suit la Drize en partant de la Route de Saint-Julien jusqu'à la Croix-de-Rozon et remonte sur Plan-les-Ouates
- Longueur totale / sur le territoire lancéen : 8.6km / 1.3km
- D'intérêt local, il suit la Drize dans un environnement naturel riche.

f. « Chemin de St Jacques de Compostelle », Itinéraire #6

Caractéristiques de l'itinéraire #6 :

- L'itinéraire suit le tracé régional GE 113.01 inscrit au PDCant 2030.
- Longueur totale / sur le territoire lancéen : 347km / 0.2km
- D'intérêt européen, le chemin de St Jacques de Compostelle permet de rejoindre les plus grandes villes européennes et Saint Jacques de Compostelle, haut lieu du christianisme. Le chemin est divisé en plusieurs tronçons. Celui passant par Lancy est le premier. Il traverse les communes limitrophes de Genève et poursuit sa route dans la campagne Genevoise.

g. Synthèse des caractéristiques des itinéraires

Itinéraire #1 : Le « Sentier du Rhône »

- Voie d'agglomération
- d'intérêt régional
- inscrit au PDCRP
- Milieu naturel en bordure du Rhône

Itinéraire #2 : La « Via Rhôna 3 »

- Porte plusieurs noms en fonction de l'activité qui suit cet itinéraire
- D'intérêt Européen, l'itinéraire suit la vallée du Rhône jusqu'à la méditerranée.
- Il promeut le tourisme cycliste et de randonnée dans la vallée du Rhône
- Emprunte tous les types de milieux possibles. A Lancy, il suit le tracé des routes existantes et des panneaux de signalisation permet de suivre l'itinéraire.

Itinéraire #3 : « Du Rhône au Voiret »

- Qualifié comme promenade d'intérêt local par la commune de Lancy, l'itinéraire est inscrit au PDCP comme promenade existante.

- Il traverse successivement un environnement urbain, puis longe l'Aire et ensuite le Voiret, et redevient un itinéraire urbain de l'école en Sauvy jusqu'à la Route de Saint Julien.
- Il permet de connecter le parc Surville, le Parc Chuit, le parc Bernasconi, le Parc Tressy Cordy, le Parc Navazza Oltramare et le parc En Sauvy.

Itinéraire #4 : Promenade Bois de la Bâtie-Bachet

- Couronne paysagère
- Inscrite au PDCOM 2020
- Inscrite au PDCOM 2008
- Inscrite au PDQ PAV
- D'intérêt intercommunal

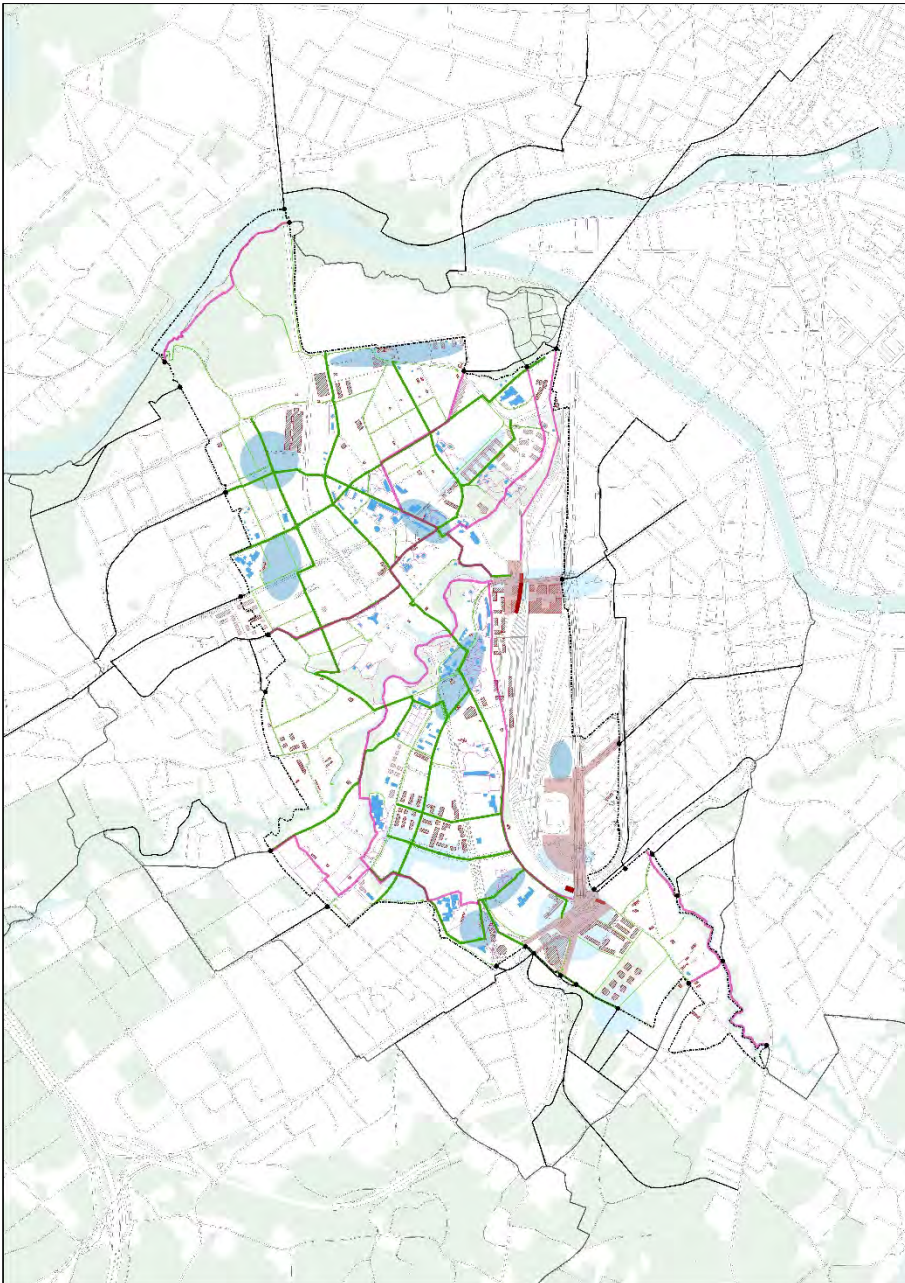
Itinéraire #5 : « Le long de la Drize »

- Inscrit au PDCRP
- D'intérêt local
- Il suit la Drize à la limite de Carouge et de Lancy dans un environnement naturel

Itinéraire #6 : « Chemin de St Jacques de Compostelle »

- Inscrit au PD Cant 2030 sur la route régionale GE 113.01
- D'intérêt Européen il permet de rejoindre Saint Jacques de Compostelle en Espagne.
- Il chemine le long d'axe en site propre et de tracés routier existant
- Voie historique et religieuse

La commune de Lancy est traversée par des itinéraires pédestres aux caractéristiques radicalement différentes, de la promenade locale à la voie d'intérêt européenne. Ces cheminements sont des axes à valoriser par la nature de l'environnement traversé ou par le rayonnement européen de ces voies. Leur accessibilité, leurs qualités ou encore leurs signalétiques doivent être renforcées. Ces axes représentent des opportunités importantes pour la commune, de proposer des cheminements piétons de qualité à la population. La carte de synthèse signifie les tracés existants et les tronçons à créer ou à améliorer dans le cadre de leur valorisation. Les traversées à créer ou à améliorer sur ces itinéraires remarquables sont également représentées.



Carte des voies intercommunales principales

© AETC

5. Itinéraires piétonniers intercommunaux

Les itinéraires remarquables et le réseau piétonnier de quartier continuent vers les communes limitrophes. Ces voies constituent les itinéraires piétonniers intercommunaux. Également répertoriés sur la carte de synthèse, ils permettent de comprendre les liens qui existent entre les différents plans directeurs des chemins pour piétons des communes voisines.

- Onex :
 - Voie d'agglomération le long du Rhône - PDCant 2030
 - Connexion/prolongation de la promenade de l'Aire entre Lancy et Onex (proposition de mesure du Projet d'Agglomération)
 - Cheminement piéton à créer au nord du CFPT technique - PDCP Onex
 - Cheminement piéton existant suivant la rue des Bossons - PDCP Onex
 - Liaison piétonne à développer ou à améliorer suivant la Route de Chancy - PDCP Onex
 - Route régionale GE 115.1 sur le vieux chemin d'Onex - PDCP Onex
 - Route régionale GE 115.2 suivant le Chemin des Verjus - PDCant 2030

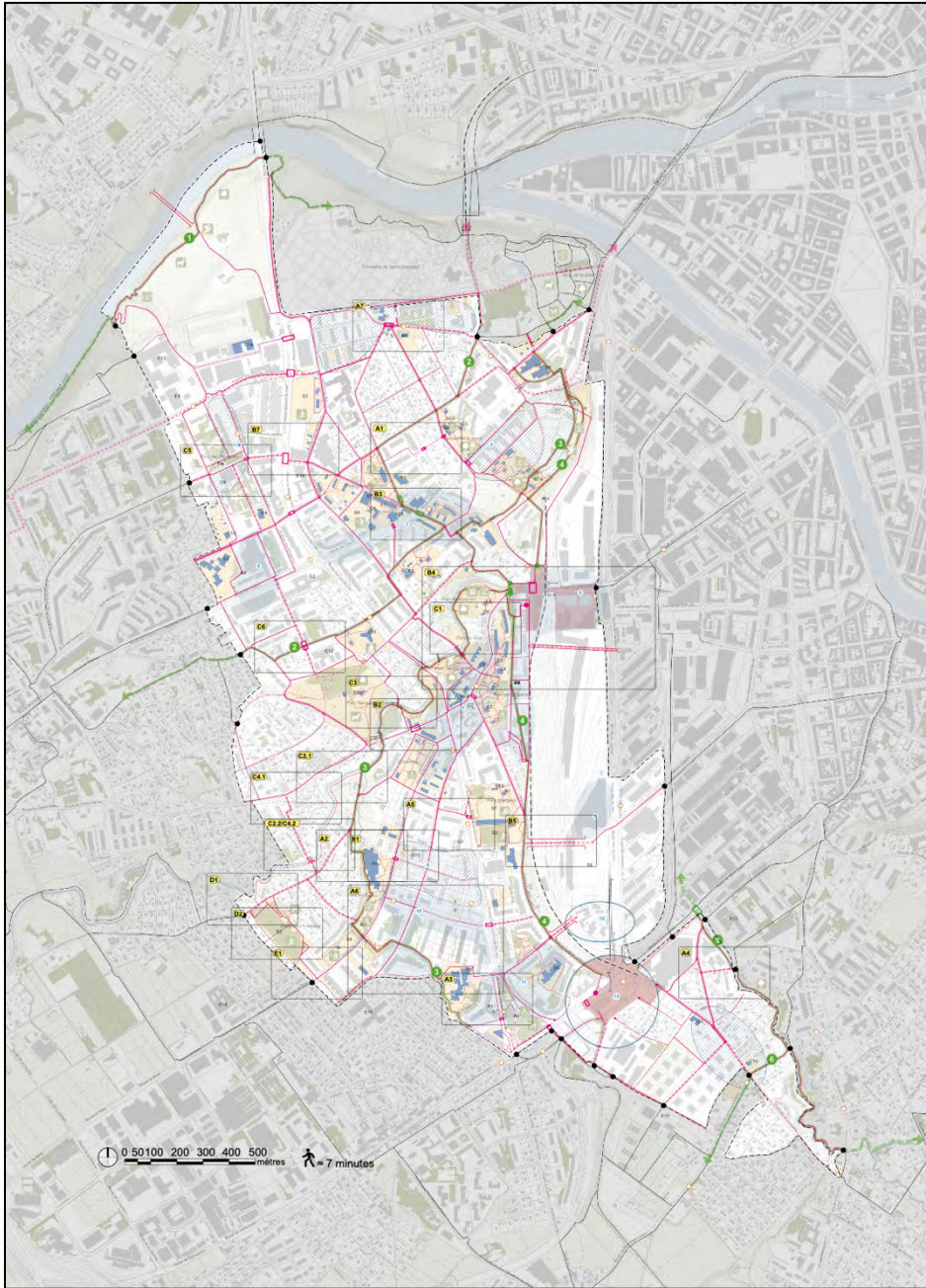
- Plan-les-Ouates
 - Chemin piéton continu à créer suivant la Route de Base - PDCP Plan-les-Ouates
 - Cheminement en site propre parallèle à la route de St Julien au sud - PDCP Plan-les-Ouates
 - Cheminement piéton continu coté est de l'autoroute 1a passant sous le quartier de Chapelle.
 - Route régionale GE 113 suivant la Route du Saconnex d'Arve – PDCant 2030
 - Projet de césure verte La Chapelle – Les Sciers

- Carouge
 - Chemin de randonnée pédestre suivant la Route de la Chapelle PDCant 2030
 - Route régionale GE 113 suivant la Route de la Drize – PDCant 2030
 - Cheminement piéton en site propre à créer entre la route de la Drize et la Route de la Chapelle – PDCP Carouge
 - Cheminement piéton en site propre à créer en parallèle de la Route de Saint Julien côté Sud – PDCP Carouge
 - Sécurité piétonne à améliorer sur la Route de Saint Julien – PDCP Carouge
 - Rue commerçante, cheminement majeur à créer le long des actuels rails CFF – PDCP Carouge
 - Cheminement piéton en site propre sur l'Avenue Vibert – PDCP Carouge
 - Sécurité piétonne à améliorer sur la Route des Acacias – PDCP Carouge

- Genève
 - Route régionale GE 115.1 sur la Route des Deux-Ponts – PDCant 2030
 - Voies piétonnes sortant du Bois de la Bâtie – PDCP Genève
 - Voie d'agglomération suivant le Rhône – PDCant 2030
 - Promenade existante sur la rive nord du Rhône et traversant au niveau du Pont Butin – PDCP Genève

Dans le cadre de la relation intercommunale, il sera important de considérer la cohérence et la continuité entre les itinéraires lancéens et ceux inscrits dans les PDCP des communes voisines.

Une coordination intercommunale doit donc être mise en place pour s'assurer de cette cohérence, de la matérialité de revêtement et des types d'entretien ainsi que de la signalétique à mettre en place.



Repérage des fiches sur la carte de synthèse, juin 2022

© AETC

PARTIE III : FICHES PDCP

1. Présentation de l'outil

Les « fiches PDCP » accompagnent la carte de synthèse et permettent de saisir les enjeux et potentiels de l'espace observé. Elles s'adressent aux services communaux en accompagnant les études et la mise en œuvre des fiches. Elles permettent d'engager des mesures concrètes pour pérenniser, sécuriser et rendre plus accessible les équipements communaux. La liste des fiches n'est pas exhaustive et peut, selon les besoins de la Commune et suite à l'adoption du présent document, être complétée.

Ces fiches sont structurées suivant les objectifs cadres établis durant les séances globales et bilatérales :

- mettre en réseau des quartiers existants et nouveaux par un réseau structurant de mobilité douce, sécurisé et équipé pour tous types d'usagers et en garantissant un confort climatique ;
- intégrer les principes d'accessibilité universelle dans tous les projets visant à rénover, créer et entretenir des cheminements ;
- connecter les équipements publics communaux ;
- pérenniser et améliorer les cheminements existants ;
- faciliter, améliorer et sécuriser les franchissements des grands axes routiers ;
- créer des nouveaux cheminements piétons pour améliorer le réseau piéton de quartier ;
- coordonner la mise en place de réseaux intercommunaux.

Elles ne sont pas sectorisées, mais répertoriées directement sur la carte de synthèse du plan directeur des chemins pour piétons. Les deux outils fonctionnent donc de manière complémentaire pour permettre à la fois un repérage territorial et une proposition de mise en œuvre localisée.

Elles se concentrent autour :

- du réseau structurant de mobilité douce ;
- du réseau piétonnier de quartier ;
- des itinéraires remarquables ;
- des parcelles privées communales ;
- des connexions avec les voies piétonnes intercommunales.

Chaque « fiches PDCP » comporte les mêmes informations, soit :

- Une partie d'observation et d'analyse des situations rencontrées :
 - Situation
 - Constat
 - Opportunité
 - Proposition de mise en œuvre

- Une partie à remplir par l'administration communale pour lier les objectifs des services communaux :
 - Priorité
 - Horizon de réalisation
 - Acteurs concernés
 - Note

- Un relevé photographique

La partie à remplir par l'administration permet aux services communaux de hiérarchiser les interventions recommandées, de prévoir un horizon de réalisation, de prévoir les intervenants nécessaires à telle ou telle mise en œuvre, etc. Les services deviennent ainsi acteur de leur propre PDCP par la constitution de leur propre calendrier d'intervention et l'opérationnalité de ces fiches de mesures.

Dans un souci d'adaptabilité de l'outil aux besoins de la Commune, la numérotation des fiches est aléatoire. Elle ne suit ni une logique géographique ni une logique de thèmes, de la sorte que si le besoin d'en rajouter est nécessaire, la numérotation peut continuer sans déranger les fiches déjà éditées.

2. Liste des fiches PDCP

A : Réseau piéton à créer ou à améliorer

A1 : Réseau piéton à créer ou à améliorer

A2 : Réseau piéton à créer ou à améliorer

A3 : Réseau piéton à améliorer

A4 : Réseau piéton à créer ou à améliorer

A5 : Réseau piéton à créer ou à améliorer

A6 : Réseau piéton à créer ou à améliorer

A7 : Réseau piéton à créer ou à améliorer

B : Traversée d'axe à améliorer

B1 : Traversée d'axe à améliorer

B2 : Traversée d'axe à améliorer

B3 : Traversée d'axe à améliorer

B4 : Traversée d'axe à améliorer

B5 : Traversée d'axe à améliorer

B6 : Traversée d'axe à améliorer

C : Servitude de passage à négocier

C1 : Servitude de passage à négociier

C2 : Servitude de passage à négociier

C3 : Servitude de passage à négociier / Réseau piéton à créer ou à améliorer

C4 : Servitude de passage à négociier

C5 : Servitude de passage à négociier / Réseau piéton à créer ou à améliorer

C6 : Servitude de passage à négociier / Réseau piéton à créer ou à améliorer

D : Itinéraire piéton bloqué

D1 : Itinéraire piéton bloqué par une propriété privée

D2 : Itinéraire piéton bloqué par une propriété privée

E : Coordination intercommunale

E1 : Coordination intercommunal

BIBLIOGRAPHIE ET REFERENCES

ENVIRONNEMENT ET DEVELOPPEMENT DURABLE :

- 'Stratégie pour le développement durable de la Ville de Lancy', octobre 2015

SPORT ET SANTE :

- 'Le sport dans le canton de Genève', Zurich, Juin 2014, Rapport cantonal sur la pratique du sport
- Magazine « Sport et Vous », Ville de Lancy, Lancy, mars 2017 (focus sur la santé et le sport)
- 'Sport Suisse 2014, Activité et consommation sportives de la population suisse', Observatoire Sport et activités physique suisse, Zurich, 2014
- 'Sport suisse 2014, Les sports en chiffres', Observatoire Sport et activités physique suisse, Zurich, 2014

PROMENADES ET MOBILITES DOUCES :

- 'Promenade et patrimoine', Lancy, sd, Dépliant de communication sur les promenades pédestres de la ville de Lancy et leur intérêt patrimonial
- 'Cinq actions en faveur des piéton-ne-s', article sur le site de la ville de Genève, mis à jour le 27.08.2016
- Loi sur l'application de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre du 4 décembre 1998 (L1 60)
- Plan directeur de la mobilité douce, Direction générale de la mobilité, Département de l'intérieur, de la mobilité et de l'environnement (DIME) Direction générale de la mobilité, adopté par le conseil d'état le 31 mars 2011, voté par le grand conseil le 25 janvier 2013.
- 'Promouvoir la mobilité douce' Fiche B05 du Plan directeur cantonal 2030
- Réseaux de cheminements piétons – Manuel de planification, Office fédéral des routes (OFROU) Mobilité piétonne Suisse, Zurich, 2015
- Plan d'action du réseau routier 2015-2018, Etat de Genève 2017.
- Mobilités 2030. Stratégie multimodale pour Genève. Etat de Genève, 2013

FONCIER A LANCY :

- Répertoire et cartographie des propriétés foncières de la Ville de Lancy – Note explicative et carte associées, AETC, Genève, mai 2015

PDCP, PDCOM, PDCANT :

- PDCOM et PDCP de Lancy, Darius Golchan Atelier d'architecture – Acau atelier coopératif d'architecture et d'urbanisme – Transitec ingénieurs conseils SA – La Touche Verte architecture paysagère, Ville de Lancy, 2008
- PDCP de Carouge, Urbaplan, Commune de Carouge, 2009
- PDCP d'Onex, Citec Ingénieurs Conseil – M-P Mayor – EDMS, Commune d'Onex, 2011
- PDCP de Plan-les-Ouates, Urbaplan, Commune de Plan-Les-Ouates 2013

ANNEXES

1. COMPTE RENDU DES SEANCES BILATERALES

- Séance bilatérale #1 : Le 7 février 2017

Energie et Gestion des déchets

- Assurer la présence d'une politique très forte
- Localiser les éco-points
- Diminuer la distance entre le logement et l'éco-point permettant, à terme, d'arrêter la collecte porte-à-porte (hors zone villas).

Sport et Environnement

- Préserver le « patrimoine environnemental »
- Réfléchir à l'identité de la promenade Nicolas Bouvier et l'avenue Eugene Lance jugée 'trop monofonctionnelle' ; elle pourrait 'apporter plus'
- Connecter et consolider les réseaux actuels et travailler sur les petites opportunités qui permettent l'interconnexion des parcs et la constitution d'un maillage solide
- Développer les qualités naturelles des cheminements pédestres
- Développer l'arborisation structurant les cheminements, permettant ainsi de lutter contre le phénomène d'îlot de chaleur
- Promouvoir le 'sport déstructuré' par la mise en relation des deux services sur la question
- Favoriser la pratique de l'exercice physique
- Réfléchir aux itinéraires de course à pied à intégrer au PDCP. En effet, certains itinéraires ne sont pas sur des fonds communaux
- Mettre en place un projet interservices sur l'intégration de 'pôles fitness' dans les parcs en lien avec le service de l'environnement
- Intégrer la réflexion en cours sur le rapprochement santé et sport

- Séance bilatérale #2 : Le 21 février 2017

Communication et culture

- Communication sur les promenades accessibles et le lien avec le patrimoine architectural, historique et culturel de Lancy
- Agrémenter les promenades de nouvelles thématiques

Social

- Agrémenter le réseau pédestre de lieux de rencontre (ex. Espace Palettes, buvette du parc Louis-Bertrand).
- Césure entre le Petit- et le Grand-Lancy au niveau social

Mobilité

- Intégrer la passerelle Tivoli-Surville au réseau
- Gérer les connexions entre les pénétrantes cyclables
- Gérer les zones de rencontre entre piétons et cyclistes

- Zone 30 : Palettes – Etoile, Bossons, Chapelle Sud à prendre en compte
 - Identifier les connexions prioritaires
 - Identifier les verrous ponctuels le long des réseaux
- Séance bilatérale #3 : le 28 février 2017
- Service des travaux et de l'urbanisme
- Promouvoir les mobilités douces
 - Répertoire les servitudes de passage sur les promenades afin de garantir la continuité des promenades
 - Identifier les verrous du réseau pour négocier les servitudes nécessaires pour assurer les perméabilités et continuités
 - Améliorer la lisibilité du réseau piétonnier et des possibilités ponctuelles
- Synthèse des objectifs retenus :
- Identifier les servitudes de passage sur les domaines privés communaux et privés – Compréhension des enjeux fonciers le long des rivières et cours d'eau structurants
 - Mettre en réseau les propriétés foncières et les programmes communaux
 - Améliorer l'accessibilité et la lisibilité des chemins de randonnée pédestre
 - Mettre en place un document permettant les relations interservices au sein de la commune de Lancy, mais également avec les communes voisines
 - Assurer les connexions entre les parcours structurants, communaux, intercommunaux et cantonaux
 - Assurer les continuités des parcours existants ou 'à créer' dans la limite communale
 - Pérenniser ces continuités par l'identification des verrous 'à débloquent', tant le long des cheminements qu'en bordure des parcelles communales privées
 - Offrir un réseau pédestre pour tous types d'utilisateur, selon le principe d'accessibilité universelle, tout en gérant les conflits d'usage.

2. CONCERTATION

a. Mon quartier à Lancy

Pour présenter et faire participer la population à la démarche PDCP, la Ville de Lancy et son mandataire AETC ont engagé un processus de concertation avec 3 groupes d'utilisateurs, qui parcourent de manière quotidienne les cheminements pour piétons lancéens.

- La première concertation s'est déroulée le 11 octobre 2017 avec les élèves d'une classe de huitième primaire et leur maîtresse de l'école En Sauvy.
- La deuxième concertation (chapitre 7) s'est déroulée le 24 octobre 2017 avec le foyer Handicap des Voirets qui accompagne des personnes en situation de handicap physique et leur offre une opportunité de résidence.
- La troisième concertation (chapitre 8) s'est déroulée le 28 novembre 2017 avec les parents et professionnels de la petite enfance de la crèche de Chante Joie sur l'avenue des Communes Réunies.

ATELIER 1 – Ecole En Sauvy

Accueil par la directrice de l'Ecole En Sauvy. Rencontre d'une classe de 20 élèves et son enseignante.

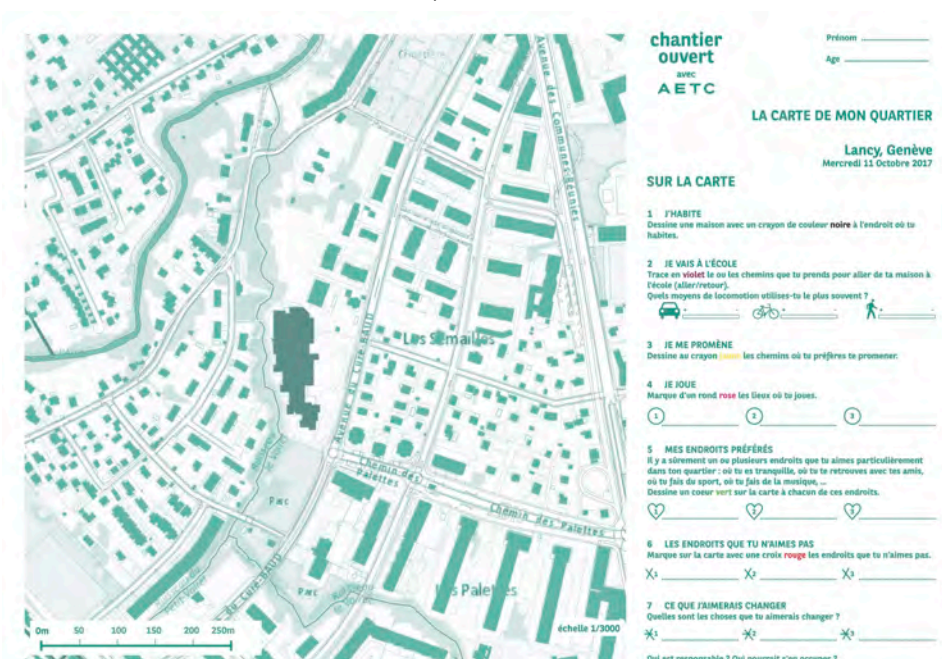
Après une courte introduction de l'atelier et de son contexte, autour de la carte de synthèse du PDCP imprimé au format A0, les enfants sont désignés comme «experts» en «mission» et reçoivent chacun deux cartes ; 1 carte simplifiée des environs de l'école (rayon de 300 mètres autour de l'école) avec un questionnaire (carte n°1) et 1 carte présentant le parcours de la promenade de l'Aire entre l'école et le parc Navazza (carte n°2).

Les 20 élèves prennent leurs repères et annotent les premières observations à l'aide de la carte n°1.

- Afin de se repérer, nous invitons ensemble les enfants à trouver leur école, puis leur maison (1), puis à tracer le chemin qu'ils prennent entre les deux, tout en spécifiant le(s) moyen(s) de locomotion utilisé(s). (2)
- Puis nous les laissons remplir individuellement leur fiche, selon les points suivants:
- dessiner les lieux qu'ils utilisent: pour se promener (3) et pour jouer. (4)

- identifier les lieux qu'ils aiment (5), ainsi que les lieux qu'ils n'aiment pas (6) et les nommer.
- identifier ce qu'ils voudraient changer et réfléchir à qui est responsable. Cette question permet de prendre conscience de notre responsabilité à tous vis-à-vis de notre espace de vie et de notre capacité à nous impliquer et faire changer les choses. (7)
- Discussion autour de l'ensemble des résultats et explication des élèves sur les éléments singuliers de leur repérage.

Carte n°1 – Concertation En Sauvy



RESULTAT CARTE 1

Sur 20 élèves, seuls 3 élèves viennent à l'école en voiture, dont deux qui habitent en France. Les 17 élèves se déplacent soit **à vélo** soit **à pied** de la maison jusqu'à l'école. 8 élèves n'aiment pas le **cimetière** alors que 2 d'entre eux l'aiment et le trouvent joli.

15 élèves aiment le **préau de l'école** et le citent dans les 3 endroits préférés.

9 élèves jouent le long de la **promenade du Voiret**.

Les élèves n'aiment pas le rond point de l'avenue des Communes réunies, ni le stade des Palettes.

Ils sont nombreux à aimer le stade des Fraisiers.

Ils veulent plus de **végétation**, plus de **couleur**, plus de **jeux**, moins de constructions.

PROMENADE : CARTE n° 2

Départ pour la promenade, avec une courte introduction sur le but de la promenade, en posant des questions aux enfants :

- Pourquoi faisons-nous une promenade ensemble dans le quartier? (Importance d'aller sur le terrain, observer attentivement et récolter des informations)
- Pourquoi le regard de chacun est-il intéressant? Qu'est-ce qui influence notre regard ?
- Comment récolter le maximum d'informations possibles? (prêter attention à ce qui se passe à 360° et observer les matières du sol, les odeurs, le bruit, ...)

La promenade, se déroule avec de nombreuses pauses pour aider les enfants à accomplir leur prise de note sur la carte. Le but est également de les aider à observer ce qui se passe le long de la promenade, où se trouvent les limites, comment fonctionne le foncier, qu'est-ce qui définit l'espace public de l'espace privé, etc. Finalement, énumérer les potentiels, les éléments positifs et les lacunes.

Lors de la restitution, toutes les informations individuelles des 20 élèves ont été regroupées sur une carte collective : les stickers verts (potentiel) ou oranges (limite) sont numérotés et des post it résumant les observations qui ont été regroupées au préalable. Liste des stickers Verts :

- 1) Plus de bancs et de tables.
- 2) Signalisation manquante, panneau qui invite à se promener à ajouter à côté des interdictions de circuler.
- 3) Trottoir emprunté par des voitures ! Manque de clarté et problème de sécurité.
- 4) Passage piéton à ajouter pour les enfants qui cheminent entre l'école et leur maison.
- 5) Passage piéton à ajouter, attention à la mauvaise lisibilité, sécurité des enfants sur le chemin entre leur maison et l'école.
- 6) Pas de signalisation pour l'accès au parc Navazza. La pente et le revêtement créent une rupture violente avant le parc.
- 7) Ajouter des escaliers pour descendre dans le lit de l'Aire.
- 8) La barrière qui sépare l'espace public de l'espace privé rétrécit la promenade et crée une atmosphère peu rassurante.
- 9) Pas de continuité le long de la rivière.
- 10) Signalisation pour l'accès au parc Navazza.
- 11) Prévoir un accès au ruisseau du Voiret sécurisé.
- 13) Revêtement de sol à refaire. Signalisation vers le parc Navazza manquante.
- 14) Élément métallique dangereux et abandonné dans le lit de l'Aire.



Carte n°2

15) Le passage entre le chemin Haccius et l'école En Sauvy devrait être accessible pour les PMR, les poussettes et les vélos qui ne peuvent pas l'emprunter.

CONCLUSION

Suite à une première prise de contact entre les services communaux et les enfants du quartier des Semailles, cette concertation permet de démontrer aux acteurs communaux la nécessité de rapidement agir sur les cheminements piétons et la mobilité douce qui relie le quartier du Verjus et l'école En Sauvy. Le quartier est cloisonné derrière le ruisseau du Voiret, et le seul passage communal qui relie l'école du chemin Haccius, est un escalier étroit qui ne permet ni aux vélos ni aux poussettes d'être emprunté. Le détour qui passe par le chemin du Petit-Voiret fait environ 700 mètres. Par ailleurs, on constate une absence de trottoir sur le chemin Haccius et un trottoir mal indiqué et parfois même emprunté par les véhicules motorisés sur le chemin des Verjus.

Cette expérience nous permet de constater que les enfants qui habitent le quartier du Verjus n'ont pas la possibilité de se rendre par les moyens de la mobilité douce à l'école En Sauvy en toute sécurité.

L'ajout d'une fiche PDCP dans la carte de synthèse assure une action immédiate de la part de la Ville de Lancy et une opérationnalité à court terme.

Cette initiative devrait pouvoir se répéter avec d'autres institutions scolaires de la Ville de Lancy, et privilégier une démarche entre les services et les écoles qui mène à une action citoyenne dont les répercussions peuvent s'avérer être efficaces et satisfaisantes pour tous les acteurs.

b. Concertation – Fondation Foyer Handicap

L'atelier s'est déroulé avec trois personnes résidant au Foyer Handicap du Voiret et deux accompagnants. .

« Rendre possible l'intégration complète au sein de la société des personnes en situation de handicap physique en priorité, et de toute personne dont les besoins correspondent aux compétences et ressources de la Fondation».

L'intégration professionnelle des personnes en situation de handicap ne doit différer de celle des personnes valides que par l'adaptation des postes en fonction du handicap »

« La résidence est un lieu à l'architecture pensée et réalisée pour offrir une autonomie et une mobilité aux personnes en situation de handicap. Elle favorise les rencontres, la convivialité et l'intégration dans une vie de quartier.(...)»

Extraits de la Charte de la Fondation Foyer Handicap

ATELIER 2 – Foyer Handicap

Une présentation dans le foyer nous a permis d'échanger sur les objectifs de la concertation à savoir, réaliser une promenade avec les résidents du foyer Handicap à proximité de la résidence, ceci afin de pouvoir se rendre compte des difficultés que peut rencontrer une personne qui se déplace en chaise roulante.

Plusieurs résidentes et résidents ont préparé un repérage exhaustif des obstacles quotidiens auxquels les résidents en chaise roulante sont confrontés dans le périmètre du quartier des Semailles. Ce document nous a permis de mettre le point sur de nombreux problèmes que nous avons par la suite vérifié sur le terrain en suivant la promenade du Voiret, le chemin des Palettes et l'avenue des Communes Réunies.

Promenade le long du Voiret

Nous avons relevé 9 endroits problématiques qui rendent l'accessibilité aux espaces publics, aux services et aux commerces de proximité difficiles et parfois même dangereux, et un dixième point qui lui, en revanche, souligne un bon exemple dans le quartier démontrant qu'il est facile de répondre aux attentes :

1) Les aménagements paysagers du parc En Sauvy contiennent de nombreuses marches camouflées par l'herbe, accidentogènes. Ce parc est

très pratiqué, il jouxte la résidence et est un lieu très agréable pour la détente et les rencontres sociales des résidents.

2) La promenade le long du Voiret est un lieu exceptionnel, d'une grande beauté, et dans la continuité du parc En Sauvy. Dès l'automne et en cas de pluie, les sols couverts de feuilles sont très glissants, en hiver ils se transforment en patinoire dès que les températures tombent.

3) Le sol est sur un plan incliné, il s'incline vers le lit du ruisseau. Un muret ou une barrière permettrait de retenir la chaise roulante en cas de glissade.

4) Une forte pente se termine sur un virage, juste au-dessus du lit du ruisseau. Un muret permettrait d'arrêter les chaises en cas de glissade.

5) L'accès qui permet de relier la promenade du Voiret au chemin des Palettes est problématique. Une pente très raide, souvent infranchissable quand le sol est glissant. Un trottoir peu visible, problème de sécurité vis à vis des véhicules motorisés. Une bordure trop haute qui rend le trottoir parfois infranchissable.

6) Les pentes qui permettent de suivre le trottoir le long des pignons des immeubles du chemin des Palettes et qui permettent de rejoindre les commerces installés dans les rez de chaussée des pignons sont bricolées, raccords de bitumes mal réglés, pente infranchissable par les chaises roulantes manuelles.

7) La boucherie à l'angle du chemin des Palettes et de l'avenue des Communes Réunies est inaccessible. Les résidents ont, à de nombreuses reprises, alerté le responsable qui n'a malheureusement pas réagi.

8) Sur l'avenue des Communes Réunies, la borne centrale du passage piéton est trop haute, et le feu est trop court. Les résidents se mettent en danger en pratiquant ce passage piéton.

9) La porte d'entrée de la poste des Palettes est infranchissable. Les résidents préfèrent prendre le bus pour se rendre à une autre poste. Alors que cette poste se situe à 600 mètres de leur foyer.

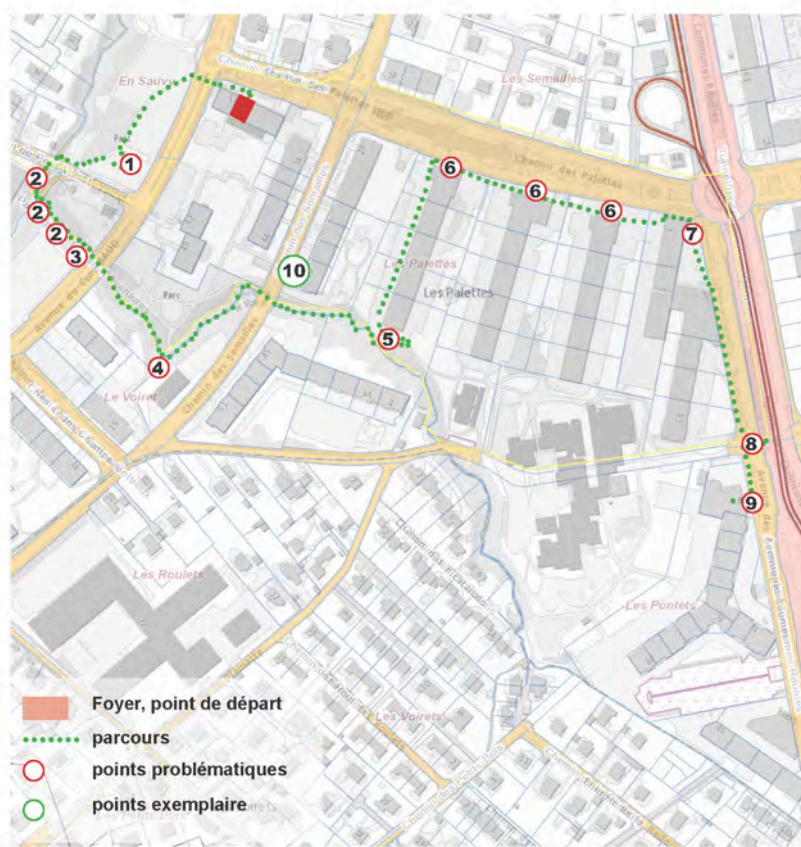
10) L'épicerie portugaise du chemin des Semailles donne le bon exemple en ayant installé une rampe devant son entrée afin de faciliter l'accès aux résidents. Un acte citoyen et bienveillant que nous aimerions voir se multiplier, aidant les résidents à se sentir inclus dans le quartier des Semailles.

CONCLUSION

La promenade avec les résidents du Foyer Handicap a permis de cartographier les lieux accidentogènes pouvant faire l'objet de mesures d'aménagement à court terme pour améliorer la sécurité et le confort de ce parcours qui est utilisé de manière quotidienne.

Les mesures à prendre relèvent souvent de l'entretien ou d'interventions mineures au niveau des revêtements de sol.

En effet, il s'agit souvent des irrégularités de revêtement et des accidents situés entre la voirie et le trottoir, des fissures, des matériaux endommagés, une bordure entre un trottoir et un passage piéton, des portes infranchissables pour accéder à des services publics et de nombreux commerces de proximité.



c. Concertation – Crèche Chante Joie

L'atelier s'est déroulé à la crèche Chante Joie, avenue des Communes Réunies 20. Nous avons été accompagné par la directrice, une éducatrice, ainsi que deux parents,

Le déroulement de la concertation s'est passé en deux temps, dans un premier temps, par un atelier avec les participants autour de la carte et une discussion sur 5 questions posées :

- identifiez votre trajet quotidien entre la crèche et votre logement
- quel moyen de transport utilisez vous
- localisez les lieux ou les séquences de votre parcours qui vous plaisent
- localisez les lieux ou les séquences de votre parcours qui posent un problème
- avez-vous des propositions d'amélioration à formuler ?

Dans un deuxième temps, à l'extérieur pour suivre un itinéraire pratiqué au quotidien par les éducatrices et les petits enfants qui s'achemine à la place de jeux communale la plus proche, appelée le « parc des copeaux ».

ATELIER

Après une introduction autour de la carte de synthèse du PDCP imprimée au format A0, les participants commentent leurs parcours entre la crèche et leur maison.

- Un parent n'a pas de voiture et se déplace à pied. Habitant du Petit Lancy, il se rend quotidiennement à la crèche Chante Joie au Grand Lancy en passant par la promenade de l'Aire : « un enchantement, on se croirait dans une forêt jurassienne » la décrit-il. Il est très satisfait de son parcours et relève que la cohabitation entre piétons et cyclistes fonctionne très bien sur son parcours. Il ajoute que la signalétique mise en place par la commune pour sensibiliser les cyclistes et les utilisateurs a porté ses fruits. Il ne souhaite pas de changements si ce n'est la sauvegarde de ces parcours qualitatifs. Il a néanmoins une remarque, à proximité de l'arrêt de tram, « Piscine de Lancy », il propose d'améliorer le marquage au sol pour clarifier la priorité entre la piste cyclable qui longe l'avenue des Communes Réunies et sa déviation sur le trottoir en raison de l'arrêt de tram. Une situation problématique pour les piétons qui n'ont pas une bonne visibilité, d'autant plus qu'une bande de stationnement se situe entre la piste cyclable et le trottoir.
- L'autre parent habite dans le quartier des Palettes et se déplace également à pied pour amener son enfant à la crèche. Elle relève plusieurs situations problématiques le long de son parcours dans le

quartier. Elle regrette de ne pas pouvoir passer à travers le quartier des Semailles par des petites ruelles calmes. Le chemin des Palettes et l'avenue des Communes Réunies ont des trottoirs souvent interrompus par les chaussées et les entrées de parking qui multiplient des situations à risque pour son fils. Elle parcourt plus volontiers le chemin des Semailles qui représente un détour, mais lui semble plus sûre, en particulier lorsque son fils désire faire de la trottinette.

PROMENADE

L'éducatrice à la crèche Chante Joie nous accompagne le long d'un parcours effectué quotidiennement avec les petits enfants de la crèche, dont ceux qui ne marchent pas encore et qui sont promenés en poussette.

C'est l'itinéraire le plus simple à parcourir avec les chariots et les poussettes pour se rendre à une place de jeux communale, « la place des copeaux » sur le chemin des Semailles.

L'itinéraire fait 300 mètres porte à porte, on longe le trottoir qui se trouve devant l'entrée de la crèche, jusqu'au croisement du chemin des Semailles, mais au croisement du chemin des Semailles, il n'y a pas de passage piéton. L'absence de passage piéton à cet endroit pose problème aux éducatrices qui doivent traverser une chaussée avec des petits enfants et des poussettes. L'éducatrice nous sensibilise à ce problème sur place. Ce point figure sur la fiche PDCP n°25.

CONCLUSION

La promenade a permis de localiser un problème concret pouvant faire l'objet de mesures d'aménagement à court terme pour améliorer la sécurité et le confort de ce parcours qui est utilisé de manière quotidienne.

CRÈCHE CHANTE-JOIE, VILLE DE LANCY
CONCERTATION POUR LE PDCP
 le 27 novembre 2017


Noms et prénom (facultatif) : _____

votre rôle (parent, accompagnant,...) : _____

SUR LA CARTE recto

1 LOGEMENT
 Entourer son LOGEMENT s'il se trouve sur la carte; sinon une flèche qui indique la direction qui mène à son logement.

2 TRAJET MAISON - CRÈCHE
 Tracer le TRAJET quotidien maison - crèche.



3 COUP DE COEUR
 Dessiner UN COEUR sur les lieux où les séquences de votre parcours qui vous plaisent.

4 COUP DE COLERE
 Dessiner UNE CROIX sur les lieux qui posent problème (sécurité, ambiance,...).

5 DU CHANGEMENT...
 Proposer dans l'ordre des priorités des changements le long de votre trajet, et/ou ailleurs sur la carte ;

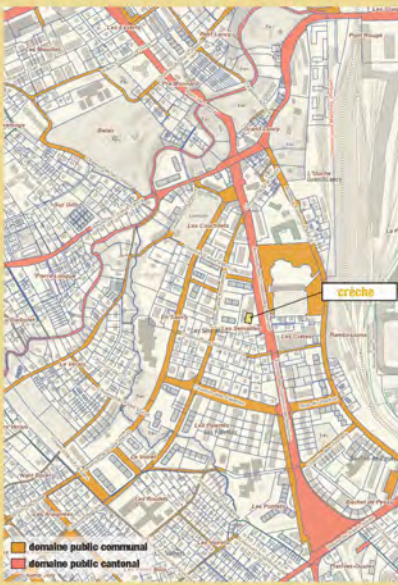
.....

.....

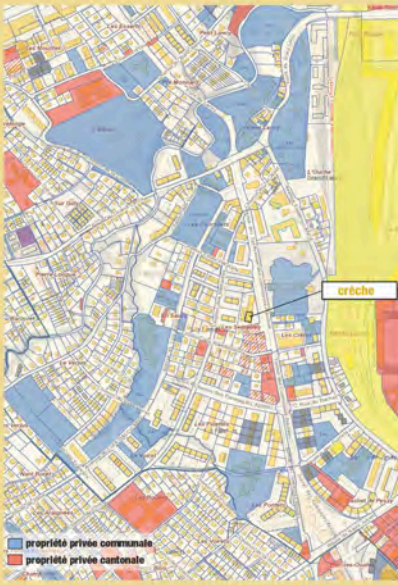
.....

.....

.....



Date d'impression : 23.11.2017
0756 - Tous droits réservés.



Carte n°1 – Concertation Chante Joie