

11. PLAN DIRECTEUR DES CHEMINS POUR PIÉTONS

11.1 Introduction

Les exigences légales...

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

Son contenu est fixé à l'article 4 :

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 à réaménager.*

³ *Ils comportent des propositions de mesures de circulation favorisant la liberté de déplacement des piétons.*

...et leur traduction dans le plan directeur.

Tel que défini dans la loi, le contenu d'un plan directeur soulève un certain nombre de questions :

- > Question d'échelle : il n'est pas envisageable de déterminer de manière précise l'ensemble des liaisons manquantes et surtout des traversées piétonnes à réaménager sur la totalité du territoire communal.
- > Question de niveau de planification : le plan directeur doit-il définir des mesures précises ou des objectifs et des principes ?
- > Question plus fondamentale de ce qu'est un réseau de chemins pour piétons sachant que la liberté qu'offre la marche à pied fait que tous les espaces, planifiés ou non, sont utilisés par les piétons. **De fait, le plan directeur des chemins pour piétons traite de toute la ville.**

La réponse à ces questions a été de considérer que le plan directeur des chemins pour piétons doit indiquer **les exigences spécifiques en faveur des piétons** dans les différents domaines qui traitent de l'aménagement urbain : circulations, urbanisme, aménagement des espaces publics et paysage.

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

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

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

11.1.1 Relations avec d'autres documents de planification

a) Planification de niveau cantonal

Les principaux documents avec lesquels le plan directeur des chemins pour piétons doit être coordonné sont le plan directeur routier (définissant la hiérarchie du réseau) et le plan du réseau de chemins de randonnée pédestre, défini dans la loi d'application et approuvé par le Conseil d'Etat le 24.01.2002.

b) Le plan directeur routier

Un des éléments de base de ces documents est la définition de la hiérarchie du réseau qui distingue le réseau primaire, le réseau secondaire et le réseau de desserte ou de quartier. Ces informations constituent des données de base auxquelles le plan directeur superpose des exigences en termes de sécurité et confort des piétons.

Le plan directeur des chemins pour piétons n'est pas en contradiction avec le plan de la hiérarchie routière ; il le complète en introduisant une dimension supplémentaire liée à la pratique de la marche.

c) Le plan des chemins de randonnée pédestre

Ce réseau défini par la loi d'application est reporté dans le plan directeur. Sur Vernier, les chemins faisant partie de ce réseau sont :

- > chemin de la Crotte-au-Loup,
- > chemin des Vidollets,
- > chemin de la Greube,
- > passerelle de Chèvres et berges du Rhône le long de Givaudan,
- > chemin de Sales,

- > chemin de la Grille,
- > berges du Rhône entre le nant de l'Avanchet et la passerelle du Lignon,
- > passerelle du Lignon et chemin jusqu'à la place du Lignon.

d) Planification de niveau communal

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

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

- > Les chapitres du plan directeur communal consacrés aux espaces publics (places, réseau de parcs et promenades, etc.) et aux déplacements (modération de la circulation, TCMC, etc.) ;
- > Les études sectorielles engagées à la suite de l'approbation du plan directeur communal de 1997 ou pré-existantes, notamment :
 - le schéma directeur du Village,
 - le plan d'action d'amélioration du réseau piétonnier des Avanchets, dont un résumé figure en annexe,
 - le projet de mise en valeur et protection du Bois de la Grille, du Bois des Frères et de la parcelle "Au Moulin" (Les Jardins du Rhône),
 - l'image directrice des cheminements piétonniers dans la ZIMEYSA et la ZIMOGA,
 - l'image directrice de Châtelaine,
 - l'image directrice du secteur Champ-Claude - Echarpine,
- > les PLQ approuvés,
- > l'étude de définition du réseau cyclable, conditions de faisabilité, fiches techniques, RR&A – Ubaplan, mai 2002,
- > le projet d'aménagement de la route de Vernier,
- > l'avant-projet d'aménagement de l'avenue de Châtelaine,
- > l'étude sur les déplacements des personnes à mobilité réduite (accessibilité aux bâtiments et espaces publics),
- > les déclassements effectués ainsi que les projets de déclassement en zone de verdure.

Il prend également en compte le parcours "D'amont en aval" établi conjointement par la ville de Genève et la commune de Vernier.

11.2 Procédure

Une première version du plan directeur des chemins pour piétons (plans et rapport) établie en mai 2002 a été mise en consultation préalable auprès de :

- > Direction de l'Aménagement du Territoire,
- > OTC,
- > Communes limitrophes (Onex, Meyrin, Le Grand-Saconnex, Satigny, Genève, Bernex),
- > Services techniques communaux,
- > Union genevoise des piétons.

En parallèle, le dossier a été présenté et mis en discussion auprès de la Commission communale de l'environnement et de l'aménagement du territoire et de la Commission cantonale d'urbanisme. Tous les organes consultés ont émis un préavis.

Une deuxième version (mars 2003) tenant compte des remarques reçues a été mise en consultation technique auprès des services cantonaux et de différentes instances. Ceux-ci ont émis un préavis qui a fait l'objet d'une synthèse par le Service de l'espace public et des infrastructures (25.10.04).

Ces différents préavis ont été analysés et les remarques ont, pour la plupart, été intégrées dans la présente version qui ne constitue plus un document séparé, mais est intégré à la révision du plan directeur communal. Certaines demandes n'ont toutefois pas été prises en compte car il a été considéré qu'elles n'étaient pas pertinentes par rapport au niveau de planification.

11.3 Enjeux généraux et locaux

11.3.1 Les 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

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, de confort et d'embellissement.**

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.



a) La sécurité

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

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"*.

b) La continuité

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

Paradoxalement, la continuité n'est pas uniquement un facteur spatial. En effet, le temps est également un facteur très important, notamment lors de la traversée de grands carrefours. Le fait de devoir traverser un carrefour en plusieurs fois avec des feux non coordonnés (phases vertes non harmonisées) constitue un rallongement du temps de parcours équivalent à un détour.

La continuité des parcours est à rechercher principalement au travers des opérations d'urbanisation qui permettront de créer de nouveaux cheminements et par la suppression des obstacles à la marche à pied. Dans les quartiers de villas qui sont particulièrement étanches, il importe de saisir les opportunités de nouvelles constructions pour négocier les servitudes de passage qui progressivement permettront de décloisonner ces quartiers.



c) 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 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.

A ces trois critères "fonctionnels", l'on peut ajouter un quatrième qui est l'**embellissement**. Le réseau des chemins pour piétons permet l'appropriation du territoire. Il doit donc aussi répondre à des exigences de qualité et d'esthétique qui sont le moteur même du plaisir de marcher.

Ces critères constituent le fil rouge qui a guidé la conception du document et apparaissent en filigrane dans les objectifs et principes.

11.3.2 Les enjeux locaux

Le territoire communal se caractérise notamment par :

- > un éclatement en différents quartiers d'habitat et pôles d'emploi,
- > des coupures importantes (grandes infrastructures, ceinture industrielle) entaillant le territoire et isolant les quartiers les uns des autres,
- > de nombreux secteurs présentant des concentrations mono fonctionnelles, soit d'habitat, soit d'activités,
- > un territoire presque entièrement bâti,
- > une ceinture verte au sud (rives du Rhône, espaces boisés et agricoles).

Quand ce ne sont pas les véhicules qui envahissent les trottoirs, ce sont les dispositifs contre le stationnement sauvage qui encombrant l'espace du piéton !



L'avenue Louis-Casaï



Chemin de randonnée pédestre dans le prolongement du village



Halte de Cointrin (Blandonnet)



Ecole de Vernier-village



Av. de Châtelaine



Ch. De-Maisonneuve



Ces caractéristiques locales, associées aux options de base, permettent de mettre en évidence les principaux enjeux du plan directeur des chemins pour piétons. Ceux-ci sont exprimés de manière synthétique dans la carte ci-après et sont ensuite déclinés de manière plus détaillée au travers d'approches sectorielles.

Les **enjeux majeurs** en vue d'une amélioration du réseau des cheminements piétonniers sont :

Les grandes infrastructures routières, autoroutières, ferroviaires dont l'effet de coupure doit être atténué. Sur les axes routiers principaux, il s'agit également de renforcer la sécurité et le confort tant pour les déplacements transversaux que longitudinaux.

La mise en place d'un **réseau de parcs et promenades** offrant des parcours et des espaces de délasserment dans tous les quartiers et assurant des liaisons entre les quartiers.

Les **haltes du RER et les futurs arrêts du TCMC** : ce sont des points de convergence et de dispersion d'importants flux piétonniers et à ce titre, tant le réseau d'accès que l'aménagement des stations doit répondre à un haut niveau de performance.

Les **zones d'activités**, dont la convivialité des espaces publics doit être améliorée et la perméabilité renforcée.

Les **établissements scolaires et pour les personnes âgées** dont la sécurité sur le réseau d'accès doit être optimale. De plus, des itinéraires en dehors du trafic principal sont à rechercher pour desservir ces équipements.

Les **espaces publics** majeurs à requalifier en tant que centres de quartiers.

Les **poches résidentielles** qui doivent faire l'objet des mesures de modération de la circulation.



Axes routiers principaux, infrastructures ferroviaires: effet de coupure à atténuer, sécurité et confort à renforcer tant longitudinalement que transversalement.



Réseau de parcs et promenades (existants et projetés) et espaces boisés: parcours et espaces de délasserment à aménager dans chaque quartier et à interconnecter au niveau communal et intercommunal.



Halte RER, arrêt TCMC: réseau d'accès performant et confort de l'aménagement des stations.



Équipement public existant / projeté: sécurité sur le réseau d'accès. Développement d'itinéraires en dehors du trafic.



Espaces publics majeurs à requalifier.

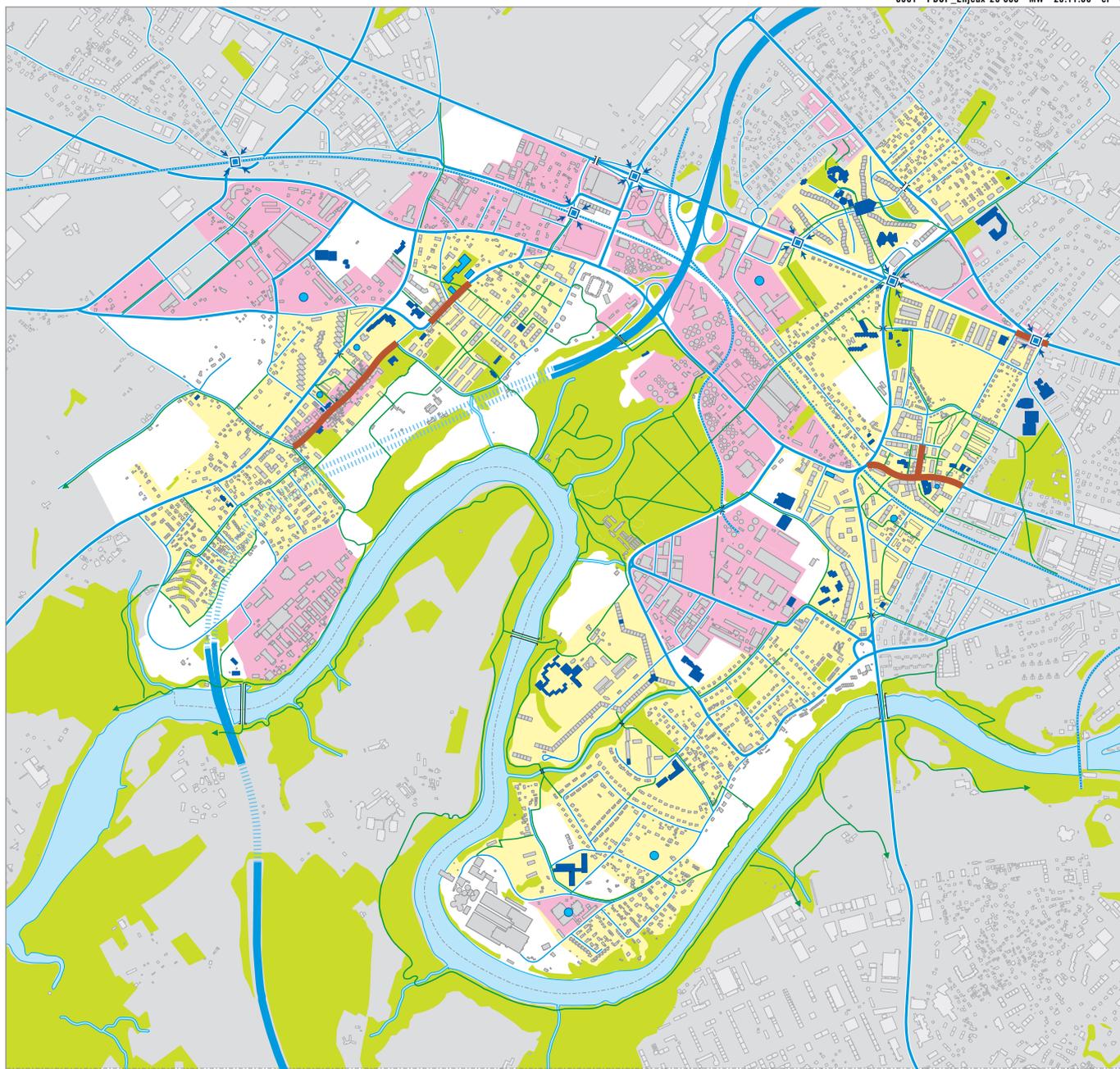


Poches résidentielles: modération de la circulation.



Secteurs d'activités: améliorer la convivialité des espaces publics et la perméabilité des secteurs.

0501 - PDCP_Enjeux-25'000 - MW - 23.11.06 - el - cr



11.4 Objectifs et principes

Le plan directeur est découpé en 5 volets afin de faciliter sa présentation et sa lisibilité. Ces volets correspondent aux principaux enjeux liés à la planification du réseau piétonnier :

- > La sécurité
- > Les continuités
- > Le confort

Les aspects liés au réseau des parcs et promenades et aux espaces publics sont abordés dans les chapitres correspondants du plan directeur communal.

Les mesures sont présentées au chapitre 11.5 et le programme de mise en œuvre dans les fiches sectorielles du plan directeur communal.

11.4.1 La sécurité

a) Situation / Diagnostic

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).

Les besoins spécifiques des personnes âgées doivent être pris en compte. En 2004, la population âgée de 65 ans et plus représentait 12,9 % de la population communale. En 2025, selon les scénarios, cette proportion pourrait atteindre 17 à 18 %.

Des mesures, liées au confort (abaissement du trottoir, qualité du revêtement, etc.) contribuent également à l'amélioration de la sécurité, notamment pour les personnes à mobilité réduite. Toutefois, le présent volet traite plus 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 des accidents graves.

11.4.2 Analyse des accidents

Une analyse des statistiques des accidents impliquant des piétons et survenus pendant la période du 01.01.1998 au 30.06.2000 a été faite sur la base des rapports de police. Deux axes ressortent très nettement comme comptabilisant le plus grand nombre de piétons accidentés : il s'agit de l'av. de Châtelaine (DP) et de la route du Bois-des-Frères (dp). Sur les autres axes, il n'y a pas de points noirs qui ressortent de manière aussi évidente.

11.4.3 Sécurité sur le chemin de l'école

Une enquête auprès des parents d'élèves a été effectuée dans toutes les écoles de la commune en mai 2000. Plus de 3'000 questionnaires ont ainsi été distribués dans toutes les écoles de la commune. Le questionnaire, basé sur le modèle élaboré par l'ATE, comprenait des questions liées à l'âge des enfants, son moyen pour se rendre à l'école (à pied, à vélo, en voiture, accompagné ou seul), les raisons pour lesquelles les enfants étaient accompagnés et les suggestions d'amélioration du parcours. Par ailleurs, une carte permettait aux parents d'indiquer le parcours effectué et les dangers rencontrés.

Le taux de réponse a été de 53,6 % avec toutefois d'importants écarts entre écoles (92 % de réponses à Poussy et 1,7 % à Châtelaine). De fait, les résultats obtenus pour l'école de Châtelaine (3 réponses) ne peuvent pas être utilisés.

Les principaux résultats du questionnaire sont décrits ci-dessous :

a) Accompagnement des enfants

D'une manière générale, il ressort que c'est l'âge de l'enfant qui est déterminant dans le fait d'accompagner ou non les enfants à l'école. En effet, dès son entrée en division moyenne (8 ans), il se rend la plupart du temps seul à l'école. Besoin d'autonomie, affirmation de soi, gestion du temps (le sien et celui des parents), capacité (réelle ou supposée) à s'intégrer dans la circulation, accompagnement par un camarade faisant le même trajet, routine, habitudes, confiance due à l'expérience positive, tout cela encourage les parents à le laisser se débrouiller seul dès la troisième année primaire.

Toutefois, des différences de comportement entre écoles apparaissent : En *division élémentaire*, le pourcentage d'enfants se rendant seuls à l'école varie de 3,6 % à 36 %. Les écoles où les enfants se rendent seuls, sont par ordre d'importance : Lignon (36 %), Avanchets-Jura (32,4%), Avanchets-Salève (32,1 %), Poussy (31 %), Aïre (19,5 %), Vernier-Place (19,4 %), Libellules (14,9 %), Ranches I (7,4 %), Balexert (3,6 %).

En *division moyenne*, le pourcentage d'enfants se rendant seuls à l'école est, bien entendu, beaucoup plus important et varie ainsi de 42,4 % à 84 %. Le classement des écoles où les enfants se rendent le plus souvent seuls à l'école est le suivant : Lignon (84 %), Avanchets-Salève (83,3 %), Avanchets-Jura (82,8 %), Ranches II (66,2 %), Balexert (64,6%), Vernier-Place (53,3 %), Libellules (52,2 %), Aïre (42,4 %), Ranches I (22,2 %)¹.

Les principales remarques et suggestions qui ressortent de l'enquête sont reportées ci-dessous par établissement. Il faut toutefois relever que le sentiment d'insécurité ne résulte pas seulement des problèmes liés à la circulation automobile. Beaucoup de parents évoquent également la peur de rencontres avec des voyous, pédophiles, drogués, chiens non tenus en laisse, etc. pour expliquer le fait que les enfants sont accompagnés à l'école. Dans cet esprit, il y a également de nombreuses demandes de fermeture des préaux (pose de barrières) pour que ceux-ci ne soient pas accessibles par des gens extérieurs à l'école.

Vernier-Place (division élémentaire)

Les principaux problèmes signalés sont :

- > Le non-respect des vitesses, notamment dans la zone 30 (chemins de l'Esplanade et de Poussy).
- > Les traversées piétonnes peu sûres : mauvaise visibilité due à la proximité de l'arrêt de bus ou aux voitures stationnées (ch. de l'Esplanade, ch. de Poussy, ch. de l'Echarpine, route de Vernier).
- > Le temps d'attente du feu vert trop long sur la route du Nant-d'Avril.
- > Les trottoirs trop étroits et peu sûrs en raison du manque d'entretien des haies bordières le long du chemin de l'Esplanade et des camions qui frôlent le trottoir sur l'avenue Louis-Pictet.
- > La traversée du carrefour rte de Vernier - ch. de l'Esplanade.

¹ La différence entre Ranches I et Ranches II est difficile à expliquer.

Ranches I et II (divisions élémentaires et moyennes)

Les itinéraires d'accès sont presque les mêmes que ceux pour Vernier-Place et donc toutes les remarques mentionnées pour cet établissement sont également valables pour l'école des Ranches.

Par ailleurs, les principaux tronçons signalés comme problématiques sont :

- > Le trottoir entre la Coop et la banque Raiffeisen.
- > La rue du Village : vitesse excessive, voitures sur les trottoirs notamment stationnement sauvage sur le passage piéton devant le bancomat de la Coop.
- > La traversée de la route de Peney (attente trop longue aux feux, vitesse excessive).
- > Les carrefours ch. du Progrès - ch. des Vidollets - ch. de la Greube (absence de passages piétons, véhicules qui roulent vite, mauvaise visibilité, etc.).
- > L'absence de trottoir sur la rte de Montfleury.
- > L'absence de trottoir au chemin de Mouille-Galand.

Poussy (division élémentaire)

Les principaux problèmes signalés sont :

- > La vitesse excessive au ch. de Poussy et ch. de l'Esplanade.

Balexert (divisions élémentaires et moyennes)

Les principaux problèmes signalés sont :

- > Le passage souterrain sous l'av. du Pailly peu rassurant (mal éclairé).
- > La vitesse excessive au ch. Philibert-de-Sauvage.
- > L'absence de passage piéton av. de Crozet/ch. du Coin-de-Terre.
- > Les portes d'entrée dans la zone 30 insuffisamment signalées.
- > Le carrefour dangereux ch. de Maisonneuve/av. de Balexert.
- > Le trottoir le long de l'av. de Crozet trop étroit.
- > Un seul trottoir le long du chemin de Maisonneuve.

Le Lignon (divisions élémentaire et moyennes)

Les principaux problèmes signalés sont :

- > La place du Lignon accessible aux véhicules, alors qu'elle devrait être une place piétonne.
- > L'éclairage déficient (voire inexistant dans les escaliers menant aux tours) le long des chemins pour piétons.
- > Des problèmes de visibilité à l'arrêt du bus, en face de la rampe d'accès au parking.

Aire (divisions élémentaires et moyennes)

Les principaux problèmes signalés sont :

- > Le non respect de la zone 30.

- > L'absence d'espace de dépose pour les parents amenant les enfants à l'école en voiture, manque de places de parking pour l'école.
- > Le trottoir et arrêt de bus trop étroits à la rue des Sellières.
- > Le trottoir et arrêt de bus trop étroits au ch. de Grand-Champ - rte du Bois-des-Frères et passage piéton dangereux.
- > Les trottoirs trop étroits à la rte d'Aïre.
- > Un seul trottoir au ch. de Grand-Champ.
- > L'éclairage insuffisant sur les passerelles menant au Lignon.
- > Le carrefour dangereux ch. des Platières - ch. du Renard (mauvaise visibilité).

Les Libellules (divisions élémentaires et moyennes)

Les principaux problèmes signalés sont :

- > La mauvaise visibilité sur le chemin de l'Ecu en raison du stationnement des véhicules, notamment au virage.
- > L'absence de passage piéton sur le gendarme couché situé au bout du chemin de l'Ecu.
- > L'absence de feux coordonnés au carrefour rte de Vernier/av. de Châtelaine/av. de l'Ain (la traversée doit se faire en trois fois).
- > La vitesse excessive sur la route de l'Usine-à-gaz.
- > Le cheminement spontané non aménagé entre le ch. de l'Ecu et l'école.

Avanchets-Jura (divisions élémentaire et moyenne)

Les principaux problèmes signalés sont :

- > La vitesse excessive des véhicules.
- > La mauvaise visibilité au passage piéton de l'av. du Grand-Bay (véhicules mal stationnés).
- > L'éclairage insuffisant le long des routes.

Avanchets-Salève (divisions élémentaire et moyenne)

Les principaux problèmes signalés sont :

- > La vitesse excessive des véhicules.
- > la mauvaise visibilité au passage piéton de la rue François-Durafour (véhicules mal stationnés).
- > L'éclairage insuffisant le long des routes.

Objectifs

Améliorer la sécurité des piétons sur tous les axes routiers.

Sécuriser tout particulièrement les traversées des routes principales.

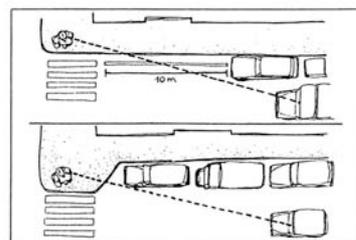
Modérer la vitesse des véhicules, en particulier par la création de zones 30 et zones de rencontre.

Renforcer la sécurité des enfants sur le chemin de l'école.

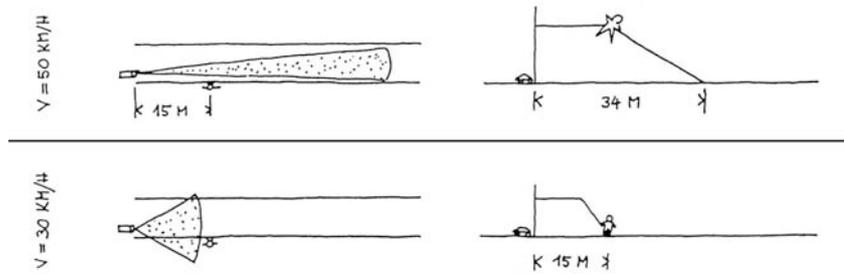
b) Principes d'aménagement

- > *Traversées piétonnes du réseau primaire et secondaire* : avec refuges ou feux.
- > *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.
- > *Amélioration de la visibilité piétons-automobilistes*.
- > *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.
- > *Arrêts de transports publics* : Les trottoirs doivent être suffisamment larges pour que les élèves en attente ne débordent pas sur la chaussée.
- > *Eclairage* : l'ensemble du réseau des cheminements pour piétons doit être éclairé, en particulier les tronçons situés en marge du réseau des circulations automobiles.

Figure 1: Visibilité avec ou sans avancée de trottoir (source : Les voiries urbaines, cahier TEA n° 8)



> *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).



A 50 km/h, le conducteur est obligé de se concentrer sur ce qui se passe loin devant lui : son champ de vision est étroit. S'il roulait à 30 km/h, il ouvrirait son champ de vision et il apercevrait le piéton. Les distances de freinage diminuent de façon exponentielle avec la vitesse. A 50 km/h, l'automobiliste ayant vu le piéton s'engager à une distance de 15 m n'aurait même pas commencé à freiner avant le choc. A 30 km/h, il aurait eu le temps de s'arrêter.

> *Mise en place de "Pédibus"* (ramassage scolaire à pied) entre le domicile et l'école ².

Figure 1: Itinéraires de pédibus en service en 2006



Remarque : le plan "sécurité" de la page suivante indique des nouvelles traversées piétonnes à étudier. Cette information résulte de l'enquête faite auprès des parents d'élèves. Il s'agit donc de lieux où des problèmes de sécurité ont été signalés. Pour chaque cas, il s'agira d'examiner quelle est la mesure adéquate qui doit être prise. En effet, plusieurs de ces traversées sont situées sur des axes compris à l'intérieur de la zone 30 où, en principe, les passages piétons ne sont plus marqués afin d'encourager la mixité (voir préavis de l'OTC-OCM du 12.08.03). Dans ces cas, d'autres dispositifs doivent être prévus.

² En 2005, deux lignes de pédibus sont en fonction : ligne du Canada, reliant le chemin du Québec à l'école des Ranches et la ligne de Poussy reliant l'école de Poussy à l'école de Vernier Place.



- Réseau principal cantonal ou communal:** traversées piétonnes sécurisées (refuges ou feux).
- Réseau de quartier:** mesures de réduction des vitesses.
- /
 /

Équipement public existant / projeté / Principaux itinéraires d'accès aux écoles (selon résultat de l'enquête auprès des parents d'élèves): *réseau à sécuriser en priorité.*
- /

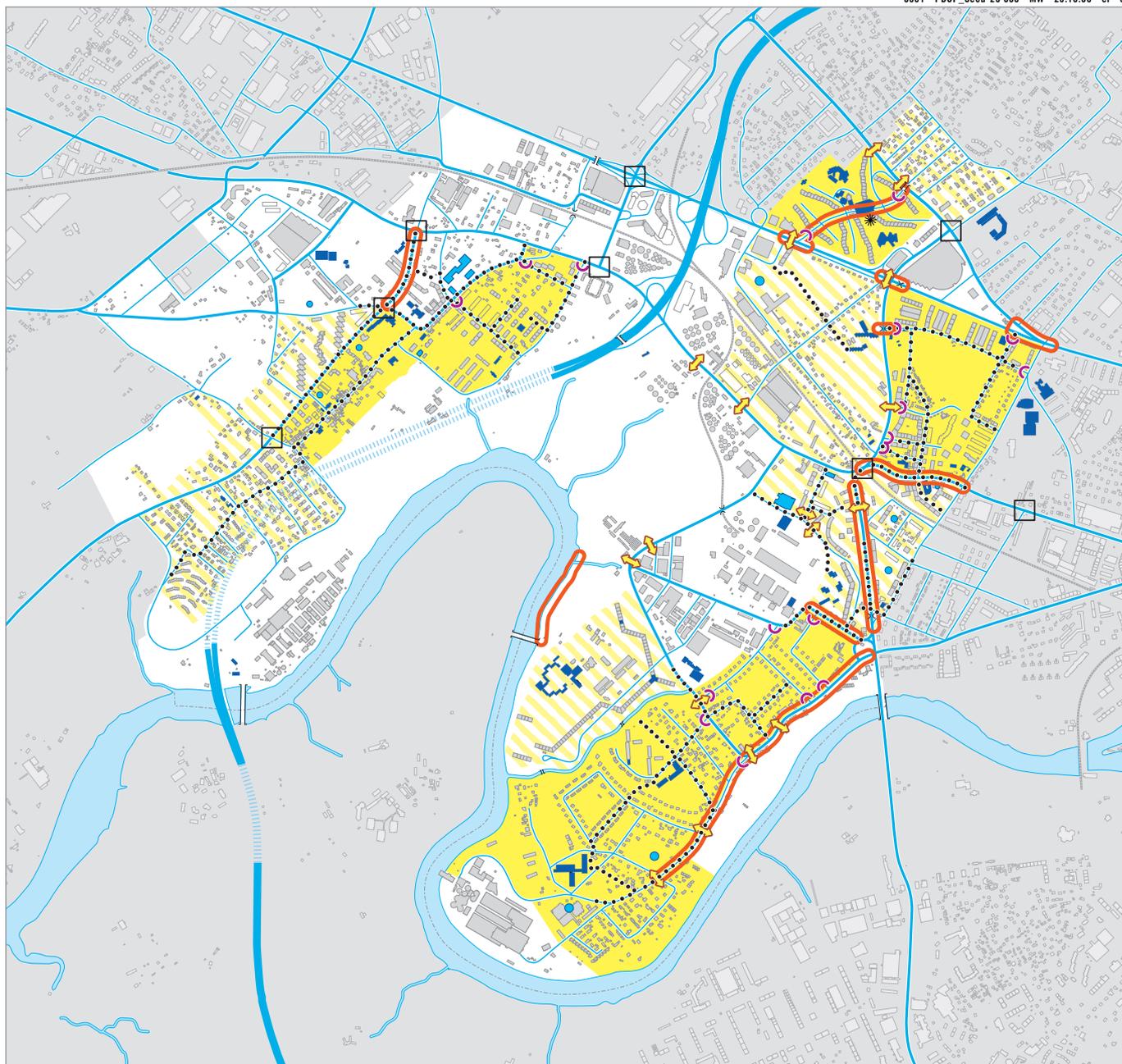
Tronçons prioritaires à réaménager / Portes d'entrée dans la zone 30 à renforcer.
- /

Traversée de carrefour: à améliorer en termes de trajectoire et/ou de temps d'attente.
Nouvelle traversée piétonne: à étudier.
- /

Zone 30 existante / à créer.
- /
 /

Passerelle / Passage sous-voies / Voie ferrée.
- Quartier des Avanchets** (voir étude de détail).

0501 - PDCP_Sécu-25'000 - MW - 23.10.06 - el - cr



11.4.4 Les continuités

a) Situation / Diagnostic

Le réseau piétonnier doit garantir une bonne accessibilité de l'ensemble du territoire, notamment aux équipements publics. Un maillage fin et continu permet de rendre la marche à pied plus attractive.

Ces améliorations se concrétisent par des compléments à certains tronçons et la création de nouvelles liaisons. La réalisation de ces cheminements se fera notamment au travers des PLQ planifiés ou à planifier, par la négociation de servitudes de passage lors de projets de construction ou la réalisation de nouvelles infrastructures (TCMC). Une coordination étroite entre Canton et Commune est indispensable, non seulement lors de la planification, mais également lors de la réalisation.

La commune est traversée par d'importantes infrastructures (autoroutières, routières et ferroviaires) qui constituent des obstacles aux liaisons piétonnes. Dans ce contexte, les passerelles et dénivelés constituent des points de passage obligés qui doivent en conséquence répondre à une haute exigence de performance (sécurité, confort).

Ces ouvrages ne répondent toutefois que partiellement aux besoins des piétons. Ils imposent en effet des allongements de parcours et ne sont donc pas toujours utilisés. C'est pourquoi, hors réseau autoroutier et ferroviaire, la possibilité d'aménager de nouvelles traversées en surface doit être recherchée. Ainsi, avec la réalisation du TCMC, des traversées en surface remplaceront les ouvrages existants.

Objectifs

Assurer la continuité du réseau et une bonne irrigation de tout le territoire.

Densifier le réseau de chemins ouverts au public pour éviter les détours.

Améliorer la traversée des grandes infrastructures de transport.

b) Principes

- > Aménagement de nouveaux chemins pour piétons.
- > Aménagement de nouvelles traversées piétonnes des grands axes routiers.
- > 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.
- > Harmonisation des phases vertes pour les piétons dans les carrefours régulés.
- > Diminution du temps d'attente aux carrefours régulés, voire introduction de la possibilité de traverser en diagonale (feux rouges pour tous les automobilistes). Cette disposition n'est pas prévue par la législation fédérale et n'est donc pas admise par l'OTC. S'agissant d'une disposition qui a été introduite dans d'autres pays, il est raisonnable d'espérer une évolution de la législation permettant de l'adapter à des pratiques de fait.
- > L'attente aux feux ne devrait pas excéder 30 secondes dans la mesure du possible.

11.4.5 Le confort

a) Situation / Diagnostic

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. En effet, des recherches ont montré que parmi les personnes à mobilité réduite – mais toujours en mesure de marcher – à peu près 30 % ne peut pas effectuer plus de 50 mètres sans s'arrêter ou sans souffrir de douleurs aiguës. Un autre 20 % ne peut effectuer qu'entre 50 et 200 mètres sans s'arrêter. Or 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 tel ou tel parcours. Ainsi, les aspects paysagers d'un itinéraire sont à prendre en compte pour agrémenter les cheminements piétons. Il s'agit ainsi de prendre en compte : 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. Les volets concernant la sécurité et la continuité complètent, bien entendu, ces aspects de confort.

Objectifs

Améliorer le confort du réseau piétonnier pour l'ensemble des usagers.

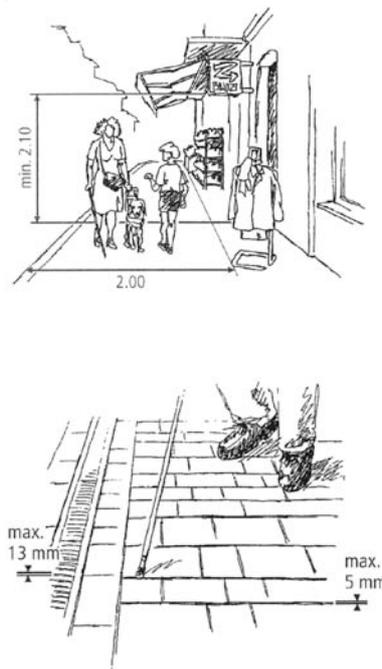
Rendre les itinéraires piétons attractifs afin de favoriser la marche à pied.

b) Principes d'aménagement

- > *Dimensions* : la largeur du trottoir doit être suffisante (2 m minimum) pour permettre la cohabitation entre tous les usagers (croisement de deux fauteuils roulants, parcage 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. Dans les espaces à vocation naturelle, il doit tenir compte des incidences sur la faune.
- > *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*³ 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".

Figures : Extrait des "Directives pour les voies piétonnes adaptées aux handicapés"



³ Directives pour les voies piétonnes adaptées aux handicapés. Centre suisse pour la construction adaptée aux handicapés.



⌈ / ⌋ **Passerelle / Passage sous-voies: éclairage, rampes, mains-courantes, etc...**

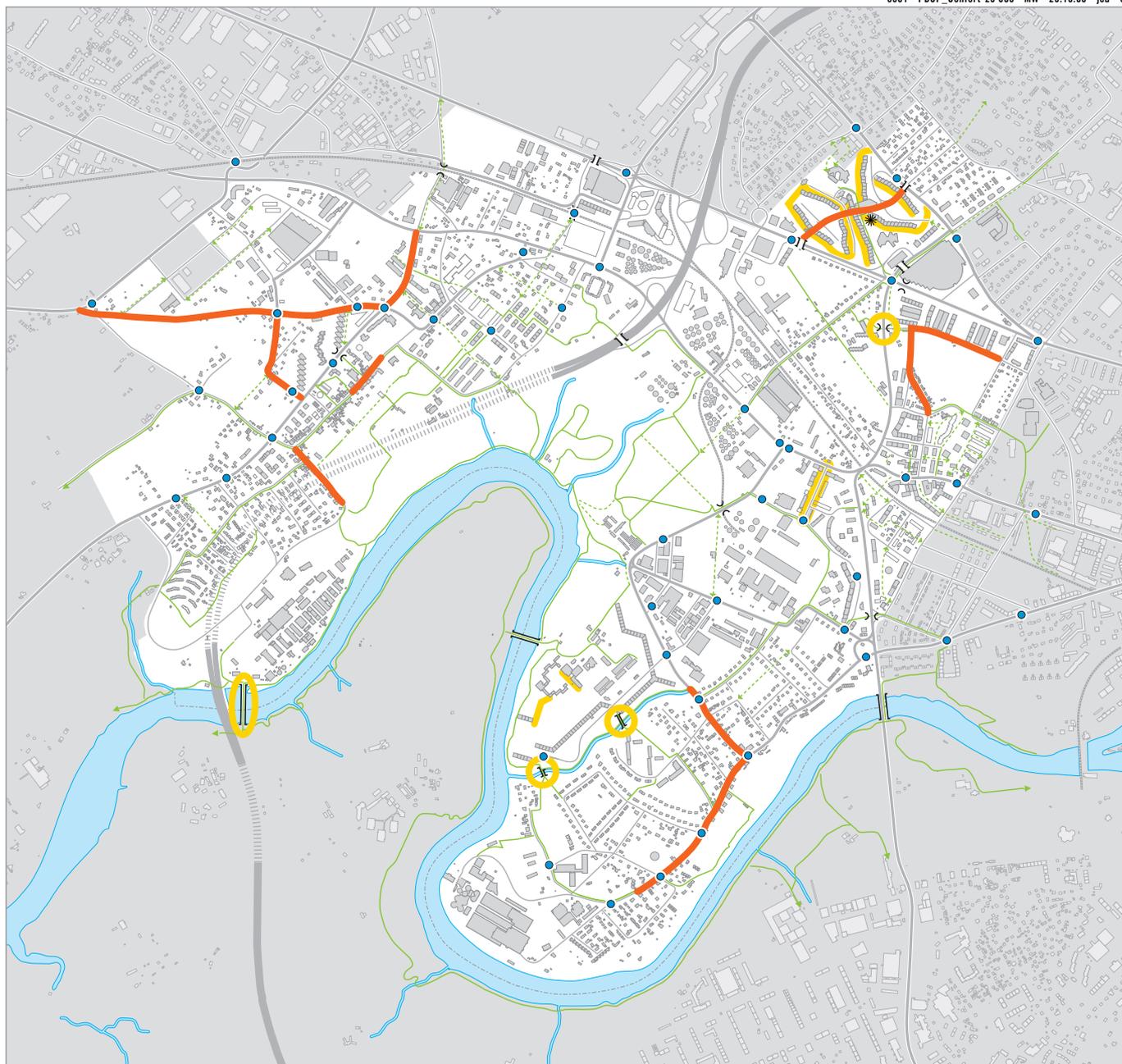
● **Arrêt de transport public: espaces d'attente généreux.**

— **Amélioration de l'éclairage.**

— **Elargissement ou création de trottoir.**

* **Quartier des Avanchets (voir étude de détail).**

0501 - PDCP_Confort-25'000 - MW - 23.10.06 - jca - cr



11.5 Principales mesures

11.5.1 Axes routiers et carrefours

Localisation	Mesures	Commentaires
Av. de Châtelaine	A.1 Etude d'aménagement en collaboration avec l'OCM visant à la réalisation de nouvelles traversées piétonnes, la diminution des voies de circulation, l'aménagement de bandes cyclables, la mise en valeur des espaces publics, etc.	Route cantonale dont l'assainissement incombe à l'Etat. Coordination : > projet d'assainissement lié au bruit routier. > avant-projet d'aménagement, Urbaplan, décembre 2000. > étude de définition du réseau cyclable : fiche technique n° 10.
Route de Vernier		
> Carrefour rte de Vernier / rte de Pré-Bois	B.1 Meilleure prise en compte des piétons.	
> Carrefour rte de Vernier / av. de l'Ain / av. de Châtelaine	B.2 Meilleure prise en compte des piétons.	
Av. Louis-Casaï	C.1 Suppression de la passerelle et aménagement de traversées en surface.	Coordination : > étude d'aménagement du réseau piétonnier des Avanchets, Urbaplan, mars 1999. > étude d'assainissement selon OPB
> Carrefour Av. Louis-Casaï / av. du Pailly	C.2 Meilleure prise en compte des piétons.	
Route du Bois-des-Frères	D.1 Nouvelles traversées piétonnes, prolongement des bandes cyclables, amélioration des trottoirs et arrêts de bus.	Coordination : > étude d'aménagement de la ZILL > étude de définition du réseau cyclable : fiche technique n° 7. > avant-projet, Urbaplan, mars 1999
Av. Louis-Pictet	E.1 Elargissement du trottoir côté sud et marquage de bandes cyclables.	Coordination : > étude de définition du réseau cyclable : fiche technique n° 4. > étude d'assainissement selon OPB.
Route de Peney	F.1 Meilleure prise en compte des piétons.	Coordination : > étude d'assainissement selon OPB.
> Carrefour Rte de Peney / rue du Village		
> Carrefour Rte de Peney / av. Louis-Pictet / rte de Vernier / rte de Montfleury	F.2 Meilleure prise en compte des piétons.	Coordination : > étude d'assainissement selon OPB.
Rte de Montfleury	G.1 Réalisation d'un trottoir.	Coordination avec l'étude d'aménagement de la ZIMOGA.
Av. du Pailly	H1 Aménagement d'une nouvelle traversée piétonne.	Coordination : > étude d'assainissement selon OPB.
Av. de l'Ain	I.1 Aménagement d'une traversée piétons-vélos entre la rue J.-Simonet et le ch. Duvillard.	Coordination avec étude d'assainissement selon OPB. Etablissement d'un plan directeur de quartier.

11.5.2 Quartiers et secteurs

Localisation	Mesures	Commentaires
SECTEUR 1 Châtelaine – Crozet – H.-Golay	1.1 Inscription d'une servitude de passage ou d'une cession au domaine public dans le cadre des PLQ élaborés dans le secteur du chemin du Croissant.	Coordination : > schéma directeur sectoriel du quartier de Châtelaine, Urbanplan, août 2002
	1.2 Aménagement de nouveaux chemins piétons dans le cadre de la mise en oeuvre des PLQ dans le secteur de Maisonneuve.	
	1.3 Aménagement plus efficace des portes d'entrée dans les zones 30 afin que les automobilistes soient obligés de ralentir.	> Etude d'un dispositif spécifique à Vernier
	1.4 Dénivelé d'accès à l'école de Balexert sous l'av. du Pailly : amélioration de l'éclairage.	Mesure urgente.
	1.5 Av. de Crozet : amélioration / création de trottoir.	
	1.6 Ch. de Maisonneuve : projet complet de réaménagement et de modération du trafic.	
SECTEUR 2 Les Avanchets - Balexert	2.1 Liaisons piétonnes avec le quartier de Cointrin de transformation ou nouvelle construction.	Voir études : > Amélioration du réseau piétonnier dans le quartier des Avanchets, plan d'action, Urbanplan, mars 1999. > Plan directeur de Quartier Cointrin
	2.2 Négociation d'une servitude de passage entre la rue de la Croix-du-Levant et l'av. Louis-Casaï.	
	2.3 Amélioration de l'éclairage de plusieurs cheminements piétonniers.	
	2.4 Stabilisation de plusieurs cheminements spon-tanés.	
	2.5 Aménagement de trottoirs le long de plusieurs routes.	
	2.6 Aménagement plus efficace des portes d'entrée dans les zones 30 afin que les automobilistes soient obligés de ralentir.	Etude d'un dispositif spécifique à Vernier.
SECTEUR 3 Cointrin		
SECTEUR 4 Etang - Pétrouliers	4.1 Négociation d'une servitude de passage au travers des terrains de sport de Balexert.	Négocier avec la Ville de Genève.
SECTEUR 5 Château-Bloch – Libellules - Ecu	5.1 Négociation d'une servitude de passage le long de la parcelle abritant les jardins familiaux de la ZILI dans le cadre de l'étude de mise en valeur de la zone.	Coordination : > PLQ situé au ch. de l'Ecu, n° 29271
	5.2 Ch. de l'Ecu : amélioration de l'éclairage	
SECTEUR 6 Aïre	6.1 Négociation de servitudes de passage entre le chemin du Wellingtonia et le ch. Henri-de-Buren lors de chaque demande de transformation ou nouvelle construction.	
	6.2 Ch. des Sellières : amélioration / création de trottoir.	
	6.3 Aménagement plus efficace des portes d'entrée dans les zones 30 afin que les automobilistes soient obligés de ralentir.	
	6.4 Passerelles sur le nant des Grebattes : amélioration de l'éclairage.	

SECTEUR 7 Lignon	7.1 Amélioration de l'éclairage du chemin d'accès à l'école du Lignon.	Compétence du comité central du Lignon.
SECTEUR 8 Bois-des-Frères	8.1 Aménagement de nouveaux chemins reliant la prairie de Château-Bloc aux espaces naturels de détente du Bois des Frères et "Au Moulin".	> Les jardins du Rhône : un projet pour l'avenir. Vers la mise en valeur et la protection du bois de la Grille, du bois des Frères et de la parcelle "Au Moulin", Urbaplan, janvier 1999
	8.2 Aménagement d'une liaison entre le ch. Philibert-De-Sauvage et les bois des Frères au travers du site de pétroliers.	> Etude d'aménagement du site des dépôts d'hydrocarbures à Vernier. Rapport final, Urbaplan, novembre 2002.
SECTEUR 9 Champs-Prévost – Bel-Ebat	9.1 Ch. des Batailles : sécurisation du passage à niveau.	Coordination avec l'étude d'aménagement de la ZIBAT.
SECTEUR 10 Poussy - Champ-Claude	10.1 Inscription de servitudes de passage ou des cessions au domaine public en vue de la création d'un réseau de quartier dans le cadre du développement du secteur "Echarpine – Champ-Claude – Poussy".	> Schéma directeur sectoriel du secteur Echarpine et avant-projet d'aménagement de la route de Vernier, Urbaplan, mars 2003. > Schéma directeur sectoriel du secteur Champ-Claude, Urbaplan, mars 2003.
SECTEUR 11 Village	11.1 Liaison Parc de la Mairie – Parc Chauvet-Lullin : négociation de servitudes de passage permettant de relier le parc de la Mairie au parc Chauvet-Lullin dans la continuité du cheminement existant à l'arrière du village. Amélioration générale du chemin.	> Voir schéma directeur du village, Urbaplan, août 1998
	11.2 Carrefour Greube / Vidolets / Progrès : amélioration de la visibilité.	> Voir étude d'aménagement de la zone 30 des Vidollets
	11.3 Amélioration de l'éclairage et du trottoir entre la Coop et la pharmacie.	
	11.4 Aménagement plus efficace des portes d'entrée dans les zones 30 afin que les automobilistes soient obligés de ralentir.	
SECTEUR 12 Les Vidollets	12.1 Ch. de la Greube : aménagement d'un cheminement piétonnier en site propre.	> Voir étude d'aménagement de la zone 30 des Vidollets, Urbaplan, 2004.
SECTEUR 13 Crotte-au-Loup – Rte de Peney - Montfleury	13.1 Négociation d'un passage entre le chemin de Mouille-Galand et le chemin de Crotte-au-Loup dans le cadre des projets de modification des zones pour la création de jardins familiaux.	
	13.2 Ch. de Mouille-Galand : amélioration / création de trottoir	
	13.3 Aménagement du cheminement spontané entre la rte de Montfleury et la rte de Peney	
SECTEUR 14 Mouille-Galand	14.1 Prévoir un réseau de cheminements piétonniers (accès à la halte CFF) dans le cadre de la révision du plan directeur de la zone.	
SECTEUR 15 Canada	15.1 Passerelle de Chèvres : amélioration de l'éclairage.	

11.6 Instruments de mise en œuvre et priorités

a) 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, 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, l'OCM 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).

b) 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.

11.6.1 La coordination intercommunale

Le plan directeur des chemins pour piétons a été coordonné avec ceux établis par la Ville de Genève et la commune du Grand-Saconnex. Par ailleurs, des consultations des communes voisines ont eu lieu afin d'harmoniser les intentions.

11.6.2 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.

S'il n'y a pas à proprement parler de hiérarchie des mesures (toutes les mesures sont importantes et nécessaires), il y a par contre des priorités. Celles-ci correspondent aux principaux enjeux identifiés sur le territoire communal (voir chapitre 11.3.2).

Pour les objets prioritaires de sa compétence, la commune a engagé ces dernières années l'étude de nombreux projets, par exemple :

- > Amélioration du réseau piétonnier des Avanchets.
- > Mise en zone 30 et sécurisation du réseau routier défini par la poche rte de Vernier – ch. de l'Echarpine – ch. de Poussy – ch. de Sales.
- > Mise en zone 30 et sécurisation du quartier de la Concorde (en collaboration avec la ville de Genève).
- > Mise en zone 30 et sécurisation du ch. de Sellières.
- > Avant-projet d'aménagement de l'av. de Châtelaine.
- > Projet d'aménagement de la route de Vernier.
- > Mise en zone 30 du secteur Vidollets – Greube - Canada.

Par ailleurs, dans le cadre des études d'aménagement actuellement menées en collaboration avec le canton et la FTI sur les zones industrielles (ZIBAT, ZIMOGA), la problématique des déplacements à pied est prise en compte.

11.6.3 Information et sensibilisation

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

Différents groupes-cibles spécifiques peuvent être identifiés :

- > *Parents d'élèves* : accompagnement non motorisé des enfants à l'école; comportement adéquat devant les écoles; mise en place d'un 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, etc.

Exemples d'actions communales visant la promotion de la marche à pied



> *Population en général* : importance de la marche à pied pour la santé, itinéraires de promenade au travers de la commune. Pour induire un changement de comportement, il est nécessaire d'inscrire les aménagements réalisés dans le cadre de véritables **stratégies de promotion de la marche à pied**. Dans cet esprit, les recommandations suivantes constituent des pistes à explorer :

- > agir sur plusieurs fronts : aménager la rue en faveur du piéton, communiquer (tant vers l'extérieur : la population, que vers l'intérieur : l'administration, par exemple par la publication de cartes, dépliants, etc.), informer (valoriser les exemples réussis), associer d'autres partenaires à la démarche (entreprises, associations de quartier), etc.
- > mettre en avant le côté positif de la marche (liberté, simplicité, confort, santé, etc.);
- > agir sur la jeune génération, par exemple via l'éducation scolaire;
- > baliser des itinéraires de découverte;
- > animer de l'espace public (concours, fêtes, etc.).