



PDCP CONFIGNON

Plan directeur des chemins pour piétons

Rapport de synthèse

Septembre 2025
Commune de Confignon
AETC

SOMMAIRE

INTRODUCTION	8
Rôles et objectifs du PDCP	6
Cadre du mandat	6
Objet du mandat	6
Déroulement de l'étude	7
Démarche de l'étude	7
CADRE GÉNÉRAL	8
Projet d'agglomération	9
Planifications fédérales	9
Planification cantonale	11
Planification communale	13
Intercommunalité	13
ÉTAT DES LIEUX TERRITORIAL	14
Polarités territoriales	15
Entités territoriales	17
Itinéraires remarquables	19
THÉMATIQUES ET FICHES DE MESURES DU PDCOM	20
DÉVELOPPEMENT DU PDCP ET CARTE DE SYNTHÈSE	26
2 volets majeurs	27
Carte de synthèse	29
ANNEXES	30

INTRODUCTION

Le présent plan directeur des chemins pour piétons (PDCP par la suite) constitue le résultat d'une démarche en faveur de la mobilité douce et de surcroît de la marche à pied dans les communes genevoises. Cette démarche est le fruit d'une volonté communale d'anticiper les changements et transformations à venir au niveau communal et intercommunal.

Il s'agit en particulier d'encourager les déplacements piétons à l'échelle communale mais aussi de prévoir les déplacements futurs liés au développement de nouveaux quartiers et espaces publics. Les déplacements visés concernent les relations interquartiers, les liaisons avec les communes voisines, l'accès aux équipements publics et les promenades.

En filigrane, l'objectif de la démarche est d'encourager un report modal favorable aux déplacements doux et le développement de l'intermodalité avec les transports collectifs (parcours à pied ou à vélo pour une partie du trajet à effectuer). En effet, le vélo et la marche à pied sont des moyens de locomotion particulièrement adéquats au regard des enjeux climatiques, environnementaux, de mobilité et de santé. La marche et le vélo sont deux moyens de locomotion complémentaires et il paraît nécessaire de considérer ces deux modes conjointement. Si le PDCP développe davantage les parcours piétons, la prise en compte des éléments structurants de mobilité douce, et notamment ceux liés à la pratique du vélo, est primordiale.

Conformément au principe d'accessibilité universelle, qui prévoit l'élaboration d'infrastructures qui tiennent compte de l'ensemble des incapacités de mobilité qui peuvent advenir à n'importe quel âge, le réseau pédestre doit être accessible et attractif pour tous types d'utilisateurs, et tout particulièrement les personnes en situation de handicap. Une situation de handicap résulte de l'interaction entre une personne ayant des incapacités (p.ex. mobilité réduite, déficience visuelle ou auditive) et un environnement 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.

RÔLE ET OBJECTIFS DU PDCP

Le plan directeur des chemins pour piétons est obligatoire pour les communes et doit suivre une procédure particulière définie dans la loi d'application de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et de randonnée pédestre (L 1 60).

Cette procédure d'approbation est analogue à celle qui prévaut pour les PLQ et les plans directeurs communaux (adoption par le Conseil d'État).

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

La réalisation d'un PDCP doit répondre à différents objectifs :

- Faciliter les déplacements quotidiens
- Développer un réseau sûr et accessible à tous
- Offrir des cheminements agréables et attractifs
- Proposer un réseau intercommunal et un maillage complet

Maître d'ouvrage

CADRE DU MANDAT

Commune de Confignon
Nathalie Braunschweiger
Fanny Oihénart

Service de l'aménagement et de l'urbanisme
Mairie de Confignon
Promenade des Rêveries 2
1232 Confignon

Mandataire

AETC Architecte et urbaniste
Rue Louis-Favre, 43
1201 Genève
022 910 44 60

Objet du mandat

Mandat d'étude pour la mise à jour du PDCP avec la mise en place d'un réseau sur l'ensemble du territoire de Confignon et de la réalisation de promenades qui accompagnent les grands projets 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 piétons, qui accompagne, fédère et guide les actions entreprises dans la commune.

Livrables :

- La réalisation d'un plan de synthèse 1:5'000 à l'échelle globale de la commune, situant les différents réseaux et mesures.
- La rédaction de la présente note accompagnant le plan.

DÉROULEMENT DE L'ÉTUDE

Une collaboration étroite entre les services de l'administration communale et le bureau mandataire a permis la mise en place de séances bilatérales.

Ces séances ont été nécessaires pour une compréhension des différents besoins des services communaux et des attentes de la mise à jour du PDCP en vigueur.

Le bureau étant impliqué dans différentes études parallèles dans la commune, c'est riche de connaissances qu'il peut alors démarrer la démarche de révision du PDCP.

Une analyse complémentaire et un arpentage du terrain ont permis d'élaborer le présent document.

DÉMARCHE DE L'ÉTUDE

La mise à jour du PDCP de la commune de Confignon s'inscrit dans la continuité directe d'études préalables réalisées sur le territoire communal.

Le précédent PDCP a été adopté en 2006. La commune a vu plusieurs changements s'opérer sur son territoire ces 18 dernières années et des grands projets ont été planifiés. Si certains enjeux identifiés à l'époque restent aujourd'hui toujours d'actualité, les nombreuses évolutions nécessitent un état des lieux complet et une mise à jour des objectifs et besoins en termes de déplacements piétonniers sur le territoire communal.

La démarche entreprise lors de l'élaboration du présent PDCP débute donc par un état des lieux en 4 volets :

- État des lieux des besoins et attente,
- État des lieux de l'ancien PDCP,
- État des lieux du territoire de la commune du point de vue piéton,
- État des lieux des documents connexes.

La suite de la démarche consiste à recoller les différents PDCP voisins afin de créer un schéma de mobilité piétonne qui s'inscrive à une échelle intercommunale et qui permette des parcours continus et fluides. L'état des lieux du cheminement piéton (sans trottoir, avec trottoir, en site propre, etc.) permet de déterminer le degré de confort et de sécurité des cheminements. Les perméabilités à créer sont ensuite reportées sur le plan selon la domanialité des parcelles (publiques ou privées) afin de compléter le maillage de la commune et irriguer les futurs nouveaux quartiers. L'objectif est ici de déterminer la force du levier communal en matière de proposition d'aménagement.

Le PDCP présenté ici est un document opérationnel qui se concentre sur des enjeux piétonniers majeurs en jouant sur une double échelle d'intervention et de réflexion : des continuités de parcours à l'échelle intercommunale et des relations de proximité pour les habitants de la commune.

CADRE GÉNÉRAL

PROJET D'AGGLOMÉRATION

Le Projet d'agglomération du Grand Genève de 4^{ème} génération a été signé le 3 juin 2021.

4 projets phares ont été identifiés pour 2024-2027 et ont été complétés de 4 mesures structurantes. Une de ces mesures concerne directement le territoire de Confignon avec :

- L'aménagement d'une voie verte entre le parc agro-urbain de Bernex et le Bois de la Bâtie.

PACA

Les Périmètres d'aménagement coordonnés d'agglomération (PACA) constituent des instances politiques territorialisées pour tenir compte des spécificités selon les enjeux locaux, et permettre la participation des acteurs. Ils précisent également les modalités de déclinaison sur les trois domaines essentiels (mobilité, aménagement du territoire, environnement-paysage). Confignon fait partie du PACA Rhône.

Ce document identifie entre autres, des parcours «acclimatés», c'est-à-dire ombragés et propices à accompagner les mobilités du quotidien vers les polarités d'agglomération. L'objectif est de s'appuyer sur la desserte cycle et les sentiers existants.

5 parcours Est-Ouest traversant Confignon sont proposés afin de créer un maillage de cheminements doux confortant et bouclant des itinéraires pré-existants :

- Pénétrante de Chancy ;
- Pénétrante des Grands-Champs ;
- Parcours de l'Aire ;
- Pénétrante de Perly ;
- Pénétrante de Saint-Julien.

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.

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.

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.*

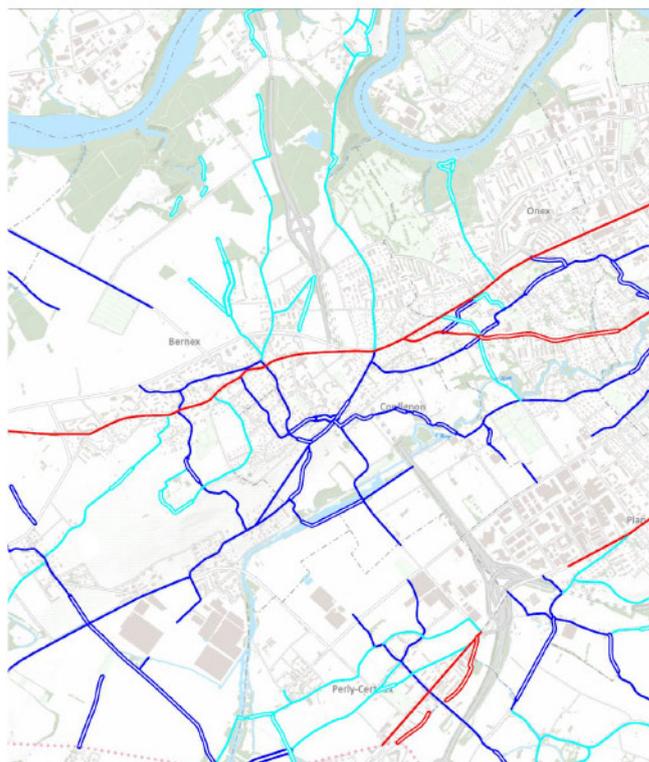
Cette loi offre aux communes de nombreux outils facilitant la mise en œuvre des aménagements et des objectifs communaux particuliers. Par ailleurs, l'article 16 de cette loi précise que les plans approuvés devront être pris en compte par l'Office Cantonal des Transports (OCT) pour l'établissement de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

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) et 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 Confignon, l'itinéraire GE 2 d'importance nationale relie Genève au Fort-de-l'Écluse en France. Il longe la limite administrative de Confignon le long de la rue de Bernex avant de rejoindre la route de Chancy puis la route du Grand-Lancy. Le centre du village représente un carrefour de passage important puisqu'il permet de relier Genève à Viry en France (GE 115) ou encore Aire-la-Ville à Landecy (GE 213) au niveau des chemins de Vuillonnet, de Pontverre et de la route de Soral. Le chemin de Carabot puis la route de Loëx matérialisent l'itinéraire local qui relie Bernex au Bois des Fonds (GE 365).



Voies IVS, secteur de Confignon

PLANIFICATION CANTONALE

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 attendus 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 partie, elle fait état des rôles inhérents au Canton et aux communes, on y lit :

Le canton :

- *produit le plan directeur de la mobilité douce et son plan d'action (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.*

Plan d'actions du réseau routier et Stratégie multimodale «Mobilités 2030»

La révision du PDCP s'appuie sur le document suivant en matière de stratégie multimodale :

- La stratégie multimodale pour Genève «Mobilités 2030», adoptée par le Conseil d'État le 15 mai 2013.



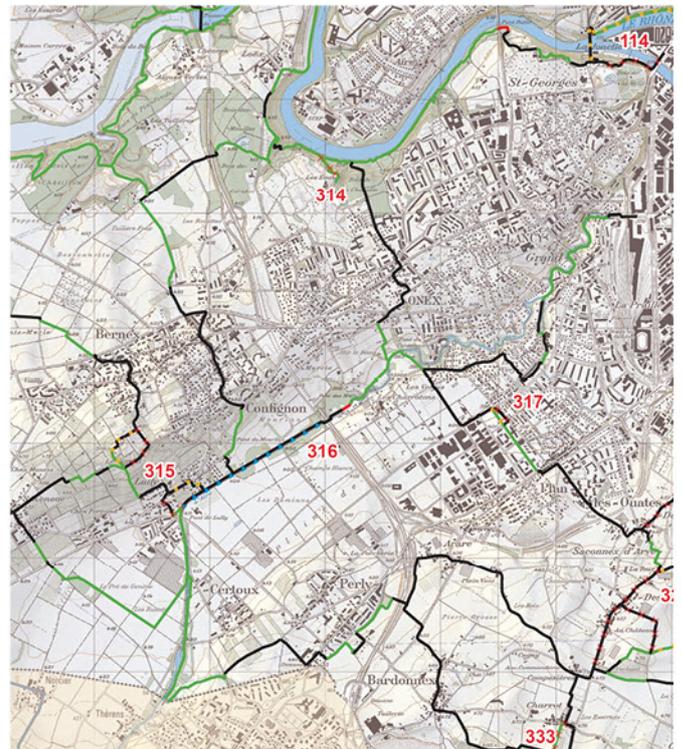
Stratégie mobilité 2030, Canton de Genève

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 Confignon, deux itinéraires traversent le territoire communal :

- La promenade le long de l'Aire renaturée ;
- La promenade de l'Aire au Rhône.

Ces deux promenades traversent également le territoire des communes voisines telles que Bernex, Onex, Plan-les-Ouates, etc.



PDCRP, secteur de Confignon

PLANIFICATION COMMUNALE

Plan directeur communal (PDCom)

Le PDCom de Confignon a été adopté le 2 juin 2006 par le Conseil Municipal et le 4 octobre 2006 par le Conseil d'État. Ce document de planification est actuellement en cours de révision depuis 2018.

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

- Poursuivre l'intercommunalité
- Atténuer l'impact des transports individuels motorisés ;
- Développer la biodiversité et favoriser les espaces verts ;
- Réussir l'intégration d'une zone industrielle dans la commune ;
- Assurer un maillage d'espaces publics, de rencontre et de fraîcheur au sein des entités bâties ;
- Favoriser la multimodalité sur la commune pour se déplacer différemment selon les moments de la journée.

Certaines de ces intentions seront présentées et détaillées dans ce présent plan directeur des chemins pour piétons.

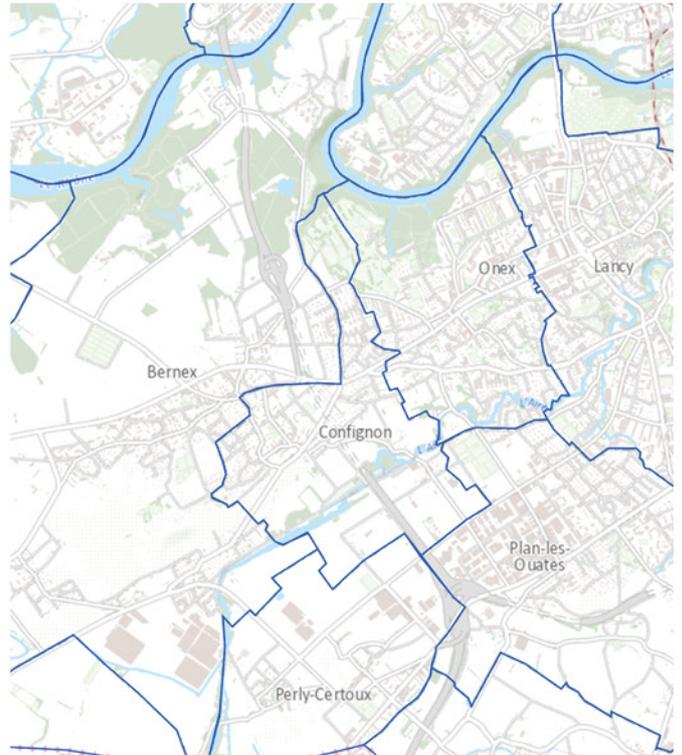
INTERCOMMUNALITÉ

La commune de Confignon est bordée par les communes suivantes :

- Onex, dont le PDCP a été adopté par le Conseil d'État le 21 mars 2012 ;
- Plan-les-Ouates, dont le PDCP a été adopté par le Conseil d'État le 10 avril 2013 ;
- Bernex, dont le PDCP a été adopté par le Conseil d'État le 25 juin 2014 ;
- Perly Certoux, dont le PDCP a été adopté par le Conseil d'État le 25 juillet 2018.

De nombreuses communes, au même titre que Confignon, possèdent des PDCP développés il y a plus d'une dizaine d'années. L'enjeu majeur est aujourd'hui de penser ces plans directeurs de façon multiscalaires en prenant en compte les enjeux communaux mais aussi les enjeux

intercommunaux et les connexions de mobilité piétonnes entre les communes voisines et l'agglomération. Un réseau piéton de qualité doit être continu et fluide entre les communes et desservant les lieux d'attraction.



Les communes limitrophes de Confignon

L'ensemble du territoire limitrophe de Confignon s'est rapidement transformé ces dernières années et à vu apparaître de grands projets structurants tels que :

- le prolongement du tram Bernex-Vailly
- le développement du quartier St-Mathieu
- le parc des Molliers
- les prémices du quartier des Cherpines

Il est donc nécessaire d'intégrer des réflexions intercommunales pour développer de façon concomitante les réseaux de mobilité douce.

ETAT DES LIEUX TERRITORIAL

POLARITÉS TERRITORIALES

Pôles de quartier

La commune de Confignon est composée de 3 pôles de quartier majeurs :

- le centre villageois ;
- Cressy ;
- les Cherpines (en devenir).

Ces 3 pôles sont disposés aux extrémités du territoire communal avec Cressy au nord, proche du Rhône et des Evaux; les Cherpines au Sud, proches de la ZIPLO; et le centre villageois qui s'étend des limites de Bernex à celles d'Onex.

Ces 3 polarités possèdent des identités propres et sont aujourd'hui peu connectées en raison de coupures, quelles soient routières (route de Chancy) ou territoriales (coteau agricole).

Cressy s'est métamorphosé en un quartier urbain dense depuis plusieurs années, le centre villageois représente le cœur historique de la commune avec des bâtiments anciens et patrimoniaux et enfin, les Cherpines est un quartier en cours de développement qui va muter ces 15 prochaines années pour accueillir de nombreux habitants et emplois.

Il est donc primordial pour Confignon de lier et connecter ces 3 pôles de quartier. L'objectif du PDCP, outre sa vision prospective de l'évolution des cheminements de la commune, cherche à rendre les plus accessibles possible ces polarités de quartier selon des modes de connexion doux, en favorisant le cheminement piétonnier et les espaces naturels d'importance.

La commune de Confignon comporte un ensemble non négligeable d'équipements publics, d'espaces publics et d'espaces verts : équipements sportifs, centres de loisirs, salles communales ou encore écoles. 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 d'utilisateurs.

Parcs publics et pôles d'attractivité

Le PDCP permet de mettre en exergue les différents parcs qui composent la commune. Ces parcs, à destination des habitants, sont reliés par le réseau piétonnier de quartier et les promenades thématiques.

Ces espaces, ainsi que les parcelles accueillant les équipements publics, font partie du patrimoine de la commune de Confignon.

Ils sont motifs de déplacement pour les habitants de la commune mais aussi pour les habitants des communes voisines. Pour des activités de loisirs principalement mais aussi parfois professionnelles, ces espaces engendrent des déplacements de proximité qui se font principalement à pied ou en mobilité douce.

L'ensemble de ces équipements publics dessinent des pôles d'attractivité à l'échelle de la commune.

Ces pôles d'attractivité sont tirés de l'analyse de la commune, d'arpentages, mais aussi des résultats obtenus lors de l'élaboration du PDCP et notamment de la concertation réalisée avec des élèves des écoles de Cressy et du centre de Confignon sur leurs habitudes en matière d'activités et de déplacements. Les résultats obtenus (présents en annexe de ce PDCP) démontrent que deux pôles d'attractivité bien distincts composent la commune : au centre du village et au sein du quartier de Cressy; mais aussi qu'en fonction du point de départ des enfants, leur mode de déplacement n'est pas le même: la marche et le vélo (70% et 13% respectivement) sont favorisés pour les enfants en provenance de l'école de Cressy tandis que pour les enfants de l'école de Confignon, la marche ne représente que 42% des déplacements et la trottinette arrive en seconde position avec 36% des trajets.

Offre de mobilité

Confignon dispose d'une offre de transports publics riche avec :

- la ligne de tram 14 sur la route de Chancy, à l'interface entre les quartiers de Cressy et du centre villageois;
- la ligne de tram 15 qui dessert les Cherpines en direction de Perly;
- un large réseau de bus qui irrigue l'ensemble du territoire et qui traverse tous les quartiers;
- la future ligne de bus 90 qui permettra de relier les Cherpines au reste de la commune de façon directe.



Grands projets

La commune de Confignon 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.

Citons quelques quartiers majeurs et autres projets en cours :

- **Les Cherpines** : situé sur les communes de Plan-les-Ouates et de Confignon, ce futur quartier est en cours de réalisation avec sa première étape, le PLQ du Rolliet. À terme, ce sont près de 3'700 logements et 2'500 emplois qui verront le jour d'ici 2035+ sur une surface totale de 58 ha.
- **PLQ Vuillonex** : ce seront à terme 180 logements, des services et une Maison des Vies qui compléteront le tissu construit de Confignon. Le parc de Vuillonex prendra place sur la césure verte.
- **Projet de modification du schéma directeur du réseau sur rail** : prolongement du réseau LémanExpress entre Lancy-Pont Rouge, les Cherpines et St-Julien. Mesure 35-32 du Grand Genève, fiche B01 du PDCn.
- **Axe TC site propre** : aménagement du nouveau tracé de transport en commun du bus 25 en site propre et d'une voie de mobilité douce avec traitement paysager entre les Cherpines et Bernex.
- **Axe MD** : réalisation de la voie verte Bernex-Bois de la Bâtie/Jonction.

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

ENTITÉS TERRITORIALES

Topographie

Le territoire confignonnais se caractérise par une topographie marquée.

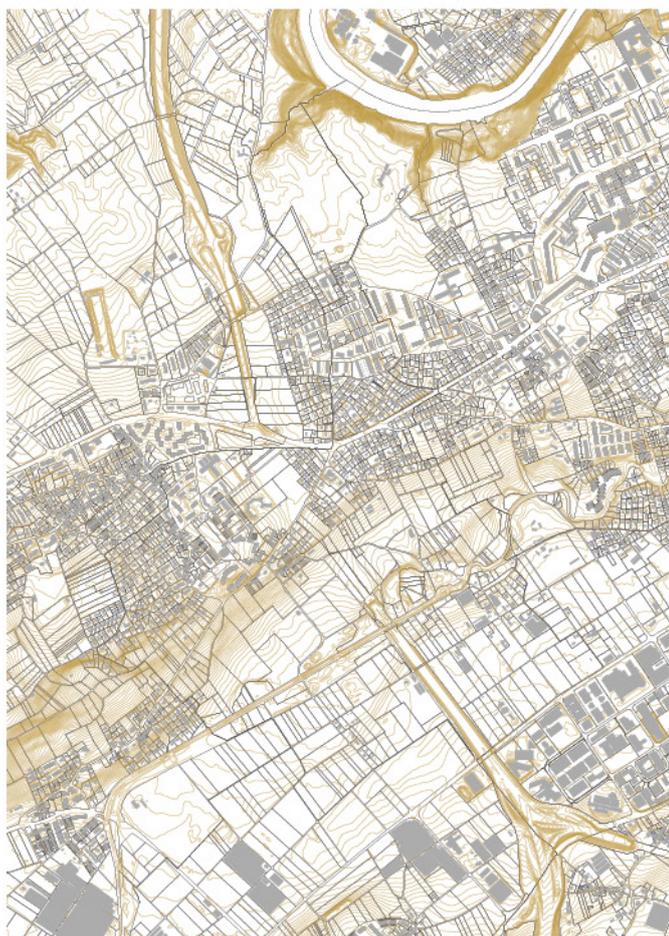
En effet, la commune se compose de 3 entités topographiques présentes sur le territoire :

- le plateau des Cherpines et le vallon de l'Aire ;
- le coteau agricole et viticole ;
- le plateau de Bernex/Centre villageois/ Cressy.

Le coteau représente une rupture franche entre le plateau bas et le plateau haut avec une différence altimétrique de près de 40 m.

Cette forte rupture topographique influence le développement du tissu urbain de Confignon entre coteau et plateaux. C'est aussi la cause d'une lacune de connexions piétonnes nord-sud. Il participe cependant à l'attrait de la ville par :

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



Césure verte et coteau

La commune de Confignon est également caractérisée par deux entités naturelles majeures sur son territoire :

- la «Césure verte» qui relie le Rhône à l'Aire en traversant la commune est un espace non bâti, en partie cultivé, situé au-dessus du tunnel de l'autoroute ;
- le coteau agricole et viticole mentionné précédemment qui connecte de façon naturelle la commune de Bernex à celle d'Onex.

Ces deux entités sont le fruit d'un résultat naturel mais aussi de plusieurs siècles d'évolution et de cycles de planifications. Dès lors, ce patrimoine paysager et naturel représente une richesse inouïe pour la commune de Confignon, pour la qualité de vie de ses habitants, leurs déplacements, pour sa biodiversité, etc. Préserver ces deux entités est un enjeu majeur du développement territorial communal. Et cela passe par une bonne compréhension des enjeux, une coopération des acteurs impliqués (agriculteurs, commune, habitants, etc.), et un respect des espaces autorisés ou non.



L'Aire

La rivière Aire, qui traverse Confignon d'ouest en est au sud du territoire communal est une entité naturelle majeure et caractéristique de la commune. Renaturée durant les années 2010, elle conjugue désormais espace naturel dédié à la biodiversité et un espace de détente pour la population.

L'ancien tracé est transformé en un parc linéaire qui relie Lully à Onex où l'eau continue de circuler à plus faible mesure. Ce parc permet de côtoyer le nouveau lit de la rivière et l'espace dédié à la biodiversité, destiné à créer un précieux biotope pour les plantes et les animaux.

Ce tracé linéaire se situe à l'interface entre le coteau et le plateau des Cherpines, qui se divise en deux parties : les parcelles agricoles et la zone industrielle en développement et extension.

Une image directrice intercommunale pour le Vallon de l'Aire a été réalisée par le Canton de Genève et les communes. Elle a pour objectif de planifier de façon durable les différents usages de ce territoire et oeuvre à la préservation des ressources.



ITINÉRAIRES REMARQUABLES

Chemins de randonnée pédestre cantonaux

Réseau de routes et chemins se prêtant à la randonnée pédestre et desservant l'ensemble du canton, en particulier les communes rurales, le réseau des chemins et sentiers se développe sur plus de 300 km (plus 103 km pour les boucles transfrontalières). Le canton garantit la circulation des randonneurs et assure la continuité et le confort des itinéraires, cela au travers de l'entretien et du balisage des chemins.

Le Plan Directeur des Chemins de Randonnée Pédestre agit en résonance avec les PDCP communaux, l'ensemble ayant pour objectif de constituer un réseau cantonal et communal homogène, cohérent et continu.

Ce réseau de chemins de randonnée vise à offrir à la population un maillage d'itinéraires attrayants et surs.

Le plan directeur des chemins de randonnée pédestre définit:

- La géographie du réseau;
- Le tracé des cheminements dont la réalisation est souhaitable;
- Le tracé des cheminements à supprimer;
- Les traversées dangereuses à sécuriser;
- Les types de revêtements (chemins goudronnés/ naturels).

Confignon accueille deux tracés d'itinéraires : un premier qui longe l'Aire puis remonte jusqu'au Rhône au travers du territoire Onésien et un second qui quitte l'Aire en direction du Rhône via Confignon, Bernex et Loëx.

Promenades thématiques

La commune de Confignon a inauguré à l'été 2023 deux parcours de promenades thématiques, autour de l'Histoire, la flore, la faune et le paysage de son territoire.

La démarche liée à ces promenades implique une approche pédagogique et didactique, afin d'inciter et d'offrir aux visiteurs, arpenteurs ou randonneurs, des repères de compréhension et de lecture des paysages parcourus au sein du territoire de Confignon.

L'établissement d'itinéraires à l'échelle de la commune dans son intégralité permet d'établir une relation entre histoire et modernité, dans laquelle le paysage joue pleinement un rôle fédérateur dans le processus d'aménagement du territoire.

Ces promenades sont le fruit du travail de mandataires spécialisés en paysage, urbanisme, environnement et graphisme visuel mais aussi de concertation avec les associations locales.

Ces deux itinéraires proposent d'arpenter le territoire en traversant de nombreux domaines tels que :

- l'eau et l'énergie
- la mémoire et les lieux dits
- l'architecture et le patrimoine
- la nature et le paysage
- la faune et la flore
- l'art et l'écriture
- l'agriculture et l'alimentation
- les infrastructures et réseaux
- etc.

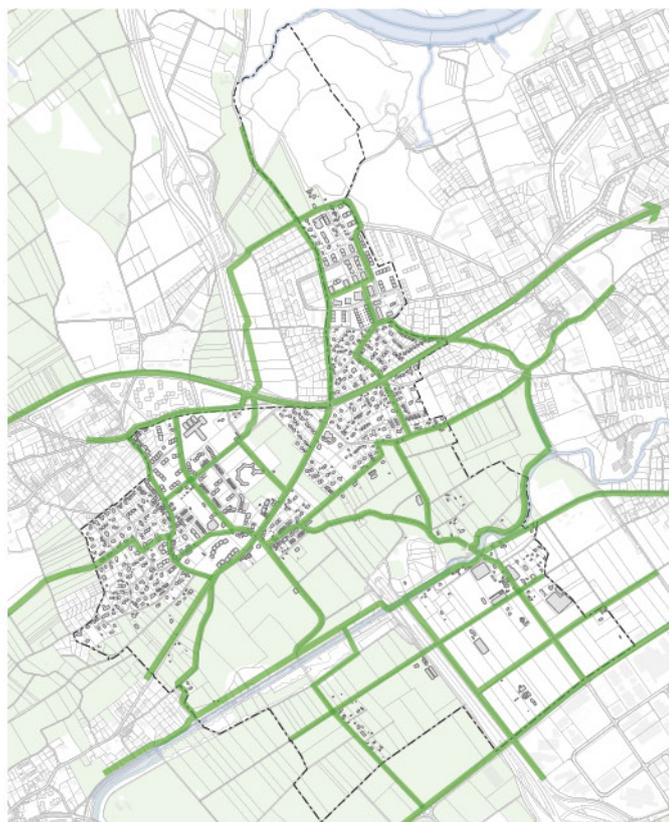
La documentation concernant ces promenades thématiques se trouve en annexe du présent rapport de synthèse.

THÉMATIQUES ET FICHES DE MESURES DU PDCOM

Création d'un maillage de l'ombre

Un des objectifs de la fiche E07 «Lutter contre les îlots de chaleur» du PDCOM consiste à développer un maillage de l'ombre mettant en réseau les différents espaces publics de la commune, l'arborisation existante et empruntant les principaux itinéraires de mobilité douce. Ainsi, ce maillage permet de parcourir la commune et de relier les polarités de manière agréable, à l'ombre ou au frais et en sécurité.

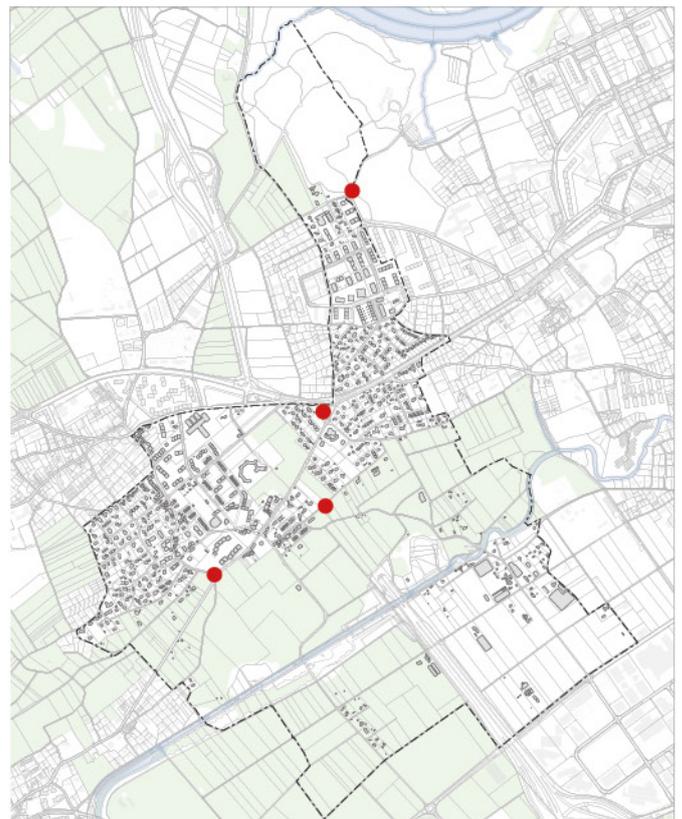
Le maillage de l'ombre proposé s'appuie sur les itinéraires de mobilité douce principaux en site propre, les parcours acclimatés identifiés dans le PACA Rhône, le domaine public communal, les îlots de fraîcheur et le maillage existant et projeté ainsi que les zones d'influence.



— Maillage de l'ombre à développer

Création de micros espaces publics

Les fiches NB02 «Qualifier les franges des secteurs bâtis en limite de la zone agricole» et NB05 «Aménager la Croisée de Confignon» ont respectivement pour objectifs de créer des micros espaces publics relais, le long des principaux itinéraires de promenade pour valoriser des points de vue sur le paysage et l'activité agricole et de créer un espace public de rencontre intercommunal à l'articulation historique entre les secteurs nord et centre de la commune.

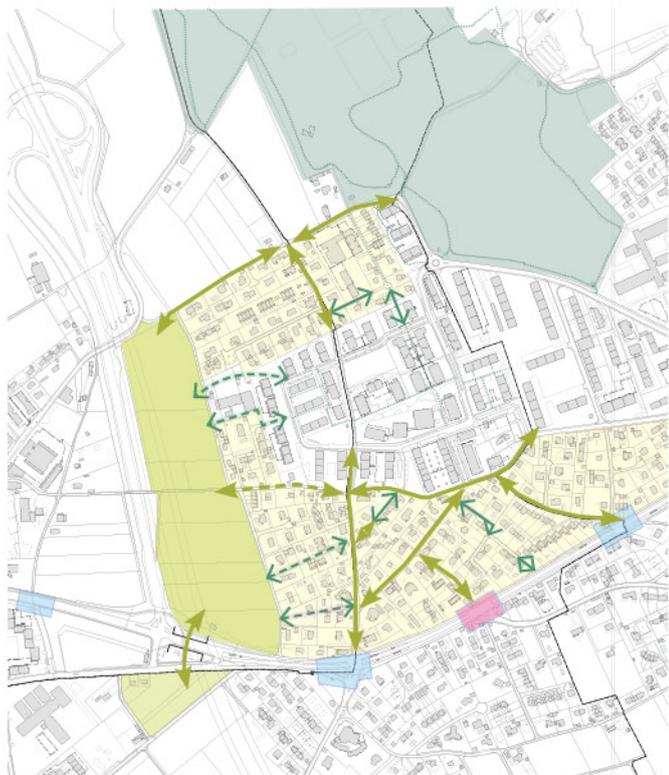


● Micros espaces publics à créer

Perméabilités entre Cressy et le parc des Molliers

La fiche M01 du PDCom a pour objectif de favoriser l'accessibilité du parc des Molliers comme espace de loisirs, de déambulation et support des mobilités douces (avec des liaisons à plusieurs échelles) depuis le quartier de Cressy.

Cette mesure traite ainsi d'enjeux majeurs pour les communes voisines et particulièrement pour Bernex et permet également d'assurer la continuité des cheminements envisagés sur le territoire communal de Confignon (aménagement spécifiques, franchissement).

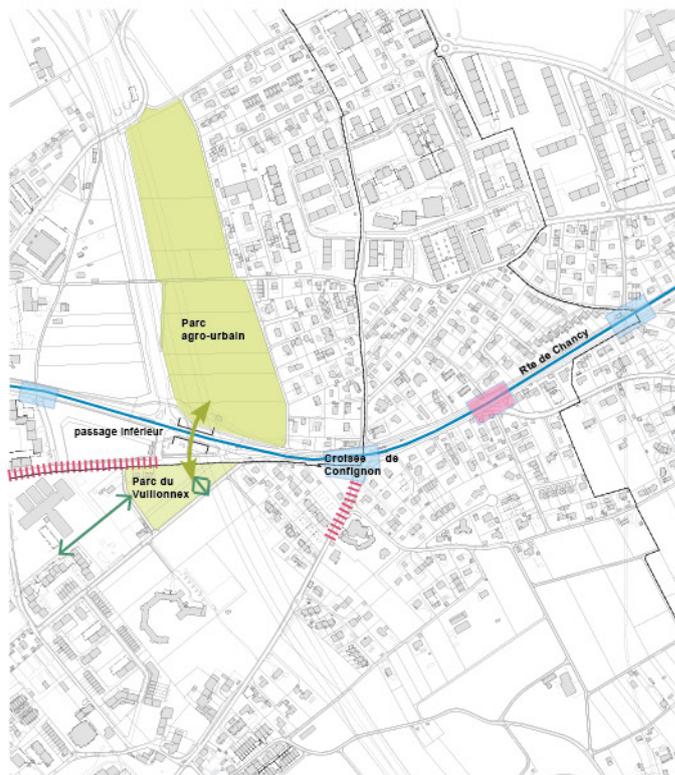


Traversées mobilités actives sur la route de Chancy

La fiche M02 du PDCom a pour objectifs :

- d'assurer les continuités piétonnes et cycles dans l'axe des parcs des Molliers et de Vuillonex ;
- d'assurer un accès efficace aux interfaces de transports publics ;
- de favoriser l'accessibilité et la perméabilité modes doux du secteur de «la Croisée».

Cette mesure fait directement écho à celle ci-contre afin de connecter de façon confortable et sécurisée le secteur au nord de la route de Chancy au secteur sud avec le centre villa-geois de Confignon.

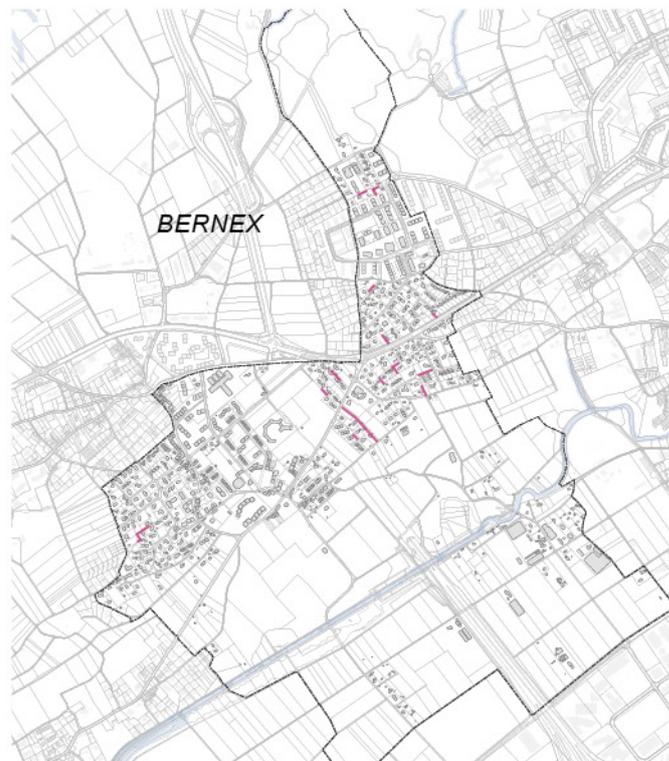
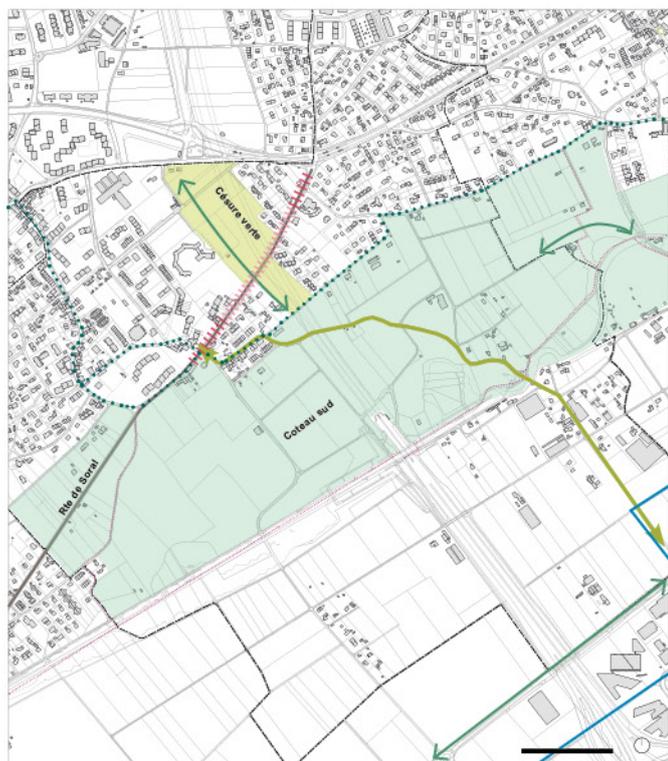


Mobilités actives à travers le coteau agricole sud

La fiche M03 du PDCoM a pour objectif d'encourager les mobilités actives à travers le coteau sud en développant les équipements à destination des modes doux, notamment en saisissant l'opportunité de la requalification de la césure verte et le franchissement de la route de Soral tout en favorisant l'usage et améliorer la visibilité / lisibilité des cheminements existants.

Opportunités de cheminement en zone 5

La fiche M05 du PDCoM a pour objectif de mettre en place une veille stratégique pour les terrains identifiés comme porteurs d'opportunités de perméabilité de cheminement. Une négociation avec les propriétaires privés dans le cadre de demandes d'autorisation de construire pourra permettre à la Commune de mettre en place des servitudes de passage aux endroits identifiés et cela au gré des opérations foncières et au cours du temps.



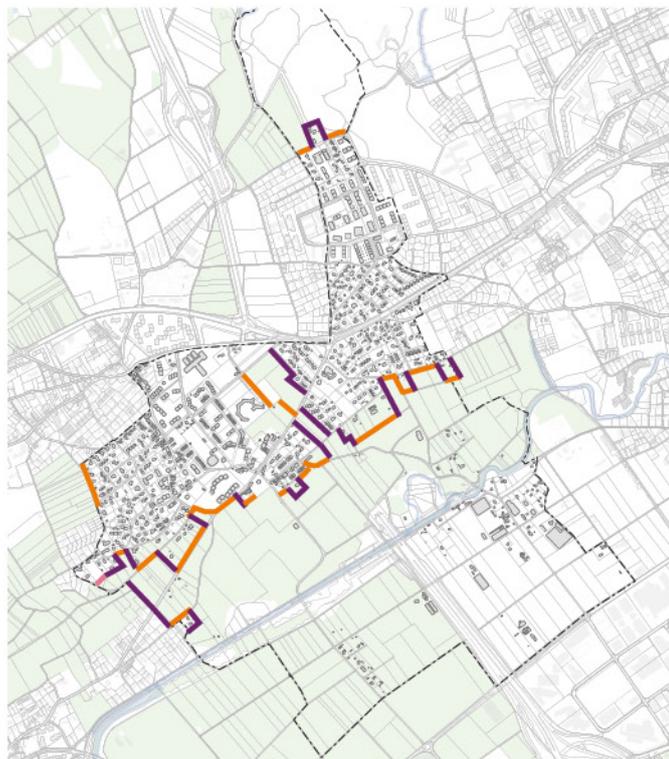
- ↔ Continuité à créer
- ↔ Liaison modes doux structurante existante (vélos privilégiés)
- Cheminement piéton existant
- Voies modes doux à développer (PDCn)
- |||| / |||| Axe routier structurant à modifier (mesures fortes / limitées)

- Perméabilité piétonne à créer

Franges des secteurs bâtis en limite de la zone agricole

La fiche NB02 du PDCOM a pour objectif de qualifier les franges entre l'espace bâti et le monde rural en valorisant le patrimoine paysager et les pratiques agricoles par un traitement qualitatif des franges : perméabilité des vues, accompagnement végétal, réseaux écologiques, cheminements ponctuels, etc.

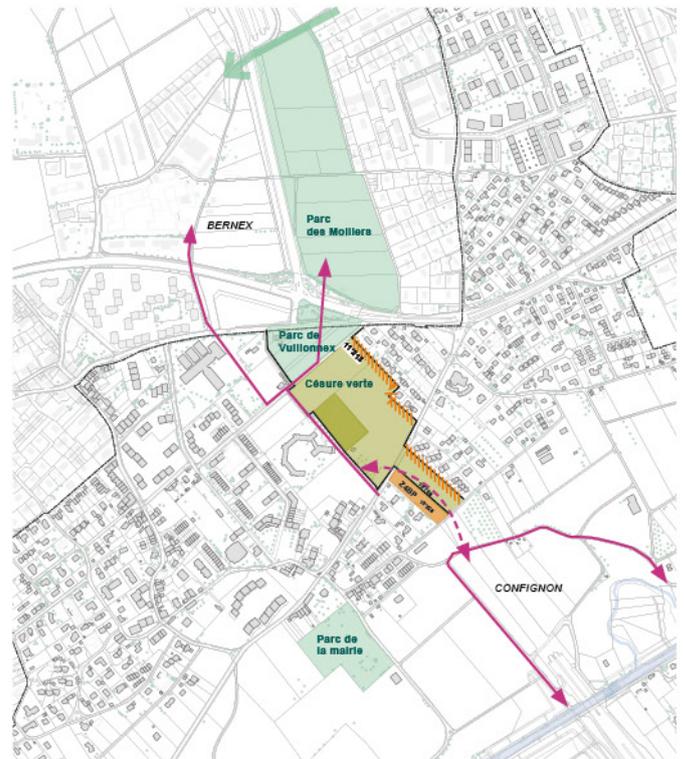
Cette mesure a pour ambition d'engager une démarche intercommunale visant l'élaboration d'une vision d'ensemble du traitement des franges et d'aménager des micro-espaces publics relais pour valoriser des points de vue sur le paysage et l'activité agricole.



- Limite zone = limite parcellaire
- Limite zone = chemin
- Interface bâtie hors zone
- Zone agricole

Qualification de la césure verte

La fiche NB04 du PDCOM a pour objectif de consolider la pénétrante de verdure Aire-Rhône entre le coteau sud et le parc des Evaux (en coordination avec la commune de Bernex, via le parc des Molliers et le parc de Vuillonex) notamment en traitant les franges agricoles et en définissant la capacité d'accueil des aménagements publics ainsi qu'en assurant la continuité et l'attractivité des liaisons MD entre la césure verte et l'Aire et en consolidant le maillage vert.



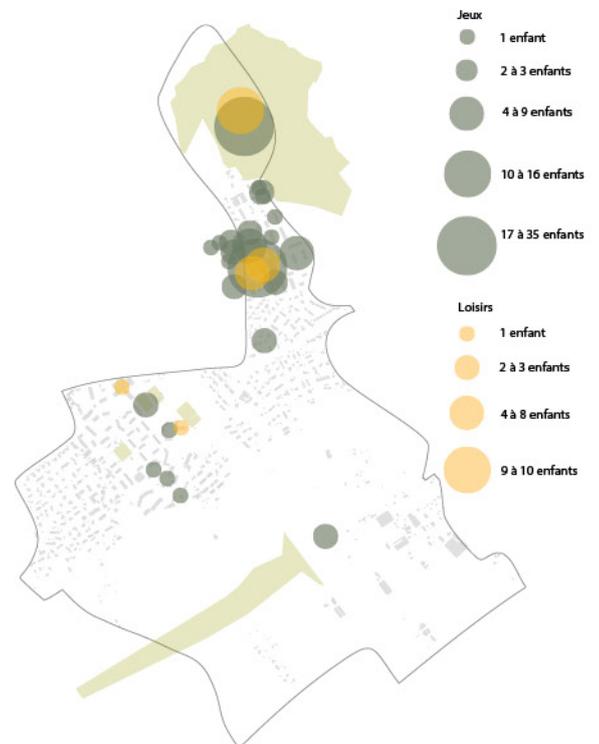
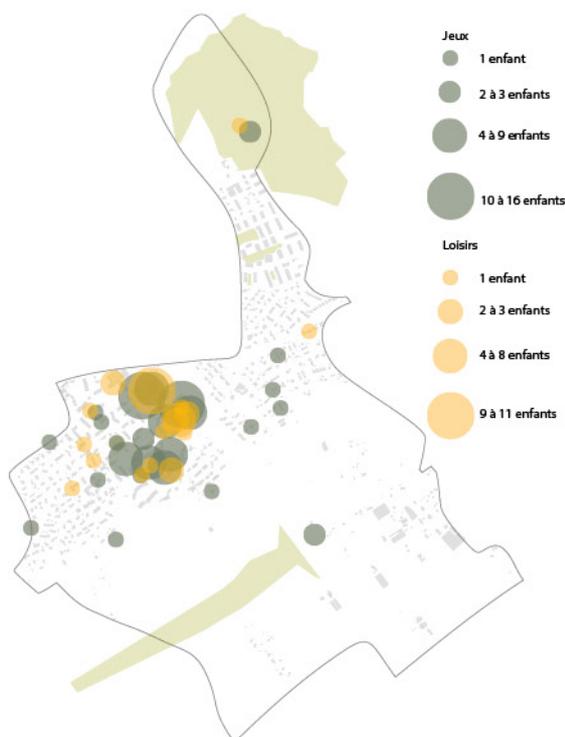
- Parcs et espaces de verdure
- Césure verte
- Terrains de sport
- Interface avec la zone villas
- Continuités MD à assurer
- Voie Verte d'Agglomération Bernex-Bâtie à formaliser

Concertation avec les enfants des écoles de Confignon et Cressy

Le processus de concertation réalisé dans le cadre du PDCom a réuni des classes d'enfants des écoles de Confignon et de Cressy pour déterminer avec eux leurs modes déplacements, leurs lieux préférés sur la commune, les idées à mettre en œuvre, etc. La vision et le dialogue avec les enfants sont des éléments très importants car ce sont eux qui pratiquent et animent les rues et les espaces publics. Abords d'école, extrascolaire, places de jeux, sports, etc., sont tant de lieux qu'ils occupent, la plupart du temps accompagnés. Ces espaces sont dénommés des générateurs de flux que l'on peut qualifier ici d'extrascolaires piétons.

L'ensemble de ces générateurs (que l'on peut retrouver dans le document illustrant les données statistiques sous forme de carte en annexe du présent PDCom) forme des zones d'influences qui représentent un enjeu majeur de sécurisation et de requalification pour la commune. Ce sont ces zones qui chaque jour accueillent un nombre important de protagonistes, et notamment des enfants, qui réalisent des déplacements piétons. De par leur proximité, ces déplacements se font donc très souvent à pied ou en mobilité active (vélo, trottinette, etc.).

Les résultats de cette analyse avec les enfants ont été présentés lors du Festival de l'aménagement sous forme de panneaux et se trouvent également en annexe.



DÉVELOPPEMENT DU PDCP ET PLAN DE SYNTHÈSE

DEUX VOLETS MAJEURS

La révision du PDCP est pensée de manière à identifier les mesures majeures à mettre en œuvre pour améliorer les cheminements piétons.

Le PDCP s'articule autour de deux volets complémentaires :

- A. L'identification des **cheminements à créer ou à pérenniser** afin de permettre des continuités de parcours sur le territoire communal ;
- B. L'identification des **cheminements existants où le confort et / ou la sécurité devraient être améliorés.**

A. Réseau piéton à créer ou à pérenniser

Les perméabilités piétonnes identifiées sur le plan de synthèse permettent de compléter des parcours importants à l'échelle de la commune et des quartiers et notamment :

- La desserte des **lieux d'intérêt** comme les équipements publics, les terrains de sport, les places de jeux, les espaces culturels, les parcs, les bords de l'Aire, etc. ainsi que les **arrêts de transport public** ;
- La **desserte fine des quartiers résidentiels.**

D'autre part, la nature du foncier est une composante primordiale de l'aménagement du territoire et la mise en œuvre des projets.

En effet, les **parcelles publiques** (domaines publics et domaines privés communal et cantonal) représentent un levier d'action relativement « simple » à actionner pour la Commune.

→ Les **parcelles en mains privées** (domaine privé, dépendance) représentent quant à elles des opportunités de négociation avec les propriétaires, dans les buts suivants :

- L'inscription de servitudes de passage au registre foncier,
- L'établissement d'une veille foncière et un rachat potentiel de parcelles.

B. Améliorer le confort et la sécurité

Le confort

Améliorer le confort du piéton est bien plus qu'une simple question de commodité ; c'est une nécessité pour créer des espaces publics accueillants et inclusifs. En effet, les piétons sont les acteurs principaux de l'espace public et leur expérience quotidienne des cheminements façonne leur perception de la commune.

●●●● Le maillage de l'ombre à compléter

Les axes surlignés permettent de compléter le maillage de l'ombre qui quadrille le territoire communal afin d'offrir des cheminements confortables pour le piéton lors d'épisodes de chaleur. Ils s'appuient principalement sur les promenades (itinéraires d'importance), les axes majeurs piéton, les oasis de fraîcheur et la canopée existante. L'objectif est ici d'identifier les «trous» dans le maillage.

○ Les équipements / mobilier urbain à ajouter

L'ajout de mobilier urbain bien positionné comme des poubelles et des bancs ne se limite pas à améliorer la fonctionnalité de l'espace public. Ces éléments contribuent à rythmer le parcours des piétons, encourageant ainsi la pratique de la marche. Les poubelles offrent des points d'arrêt pratiques, incitant les piétons à prolonger leurs trajets à pied en assurant la propreté des trottoirs. De même, les bancs fournissent des espaces de repos essentiels, permettant aux piétons de marquer des pauses.

La sécurité

L'amélioration de la sécurité du piéton est nécessaire pour garantir le bien-être et la mobilité de tous les citoyens. Les piétons sont parmi les usagers les plus vulnérables de la route car ils sont particulièrement exposés aux risques de la circulation automobile. En mettant en place des infrastructures sûres, les communes peuvent réduire les accidents impliquant les piétons. En outre, la sensibilisation des conducteurs à la présence des piétons est essentielle pour créer un environnement urbain où les piétons se sentent protégés et respectés.

— Les trottoirs à créer ou à améliorer

Il est important d'offrir aux piétons un trottoir qui leur permettra de circuler à l'extérieur de la zone de circulation automobile. Un piéton contraint de cheminer sur la chaussée s'expose à un danger. Les accidents peuvent survenir pour de multiples raisons : par effet de surprise, par manque de visibilité, parce que l'infrastructure n'indique pas l'existence d'une voie locale, etc. Dans un contexte urbain ou à proximité d'équipements publics fortement fréquentés, l'idéal est d'avoir un trottoir de chaque côté de la rue. Les trottoirs doivent être dans la mesure du possible spacieux, bien entretenus et accessibles.

Une distinction entre trottoirs avec enjeu prioritaire et secondaire est opérée:

— Les **trottoirs avec enjeu prioritaire** sont situés sur des cheminements identifiés comme présentant des problématiques sécuritaires importantes.

— Les **trottoirs avec enjeu secondaire** sont identifiés sur des axes présentant déjà un trottoir sur un côté de la chaussée et/ou situés en zone de faible intensité de trafic motorisé.

≡ Les franchissements piétons à créer

Garantir l'aménagement de traversées notamment au droit des perméabilités piétonnes est primordial pour assurer la sécurité des usagers. Les mesures peuvent être multiples : création d'un passage piéton, mise en place d'aménagements routiers, changement de revêtements de sol pour inciter les automobilistes à ralentir, etc.

□ Les carrefours à requalifier

Les carrefours situés au niveau de routes où le trafic motorisé est important et à proximité d'espaces publics et d'arrêts de transport doivent faire l'objet d'une attention particulière.

Plan directeur des chemins pour piétons de Confignon

Légende

A. Réseau piéton à créer ou à pérenniser

Domaine public communal
Domaine privé communal
Domaine public cantonal
Domaine privé collectivités publiques

FONCIER
PUBLIC

Domaine privé
Dépendance
Opportunité de négociation à étudier
pour assurer une perméabilité

FONCIER
PRIVE

B. Améliorer le confort et la sécurité

Mallage de l'ombre à compléter
Équipement / mobilier urbain à ajouter
(bancs, poubelle, éclairage public)

CONFORT

Trottoir à créer ou à améliorer - enjeu prioritaire
Trottoir à créer ou à améliorer - enjeu secondaire

SECURITE

Franchissement piéton à créer
Carrefour à requalifier

INTERCOMMUNALITE

C. Coordination intercommunale

Parcours à poursuivre

Légende du fond de plan

Hierarchie du réseau routier :

Réseau primaire existant
Réseau secondaire existant
Réseau de quartier existant / projeté

Cheminement en site propre ou prioritaire piéton existant / projeté

Fermeture TIM projetée / à analyser selon résultats étude viaire

Arrêt de transport public existant :

Tram
Bus
Équipements publics : école, mairie, salle communale, EMS, santé
Équipements publics projetés

Zone 20 / 30

Bâtiment existant

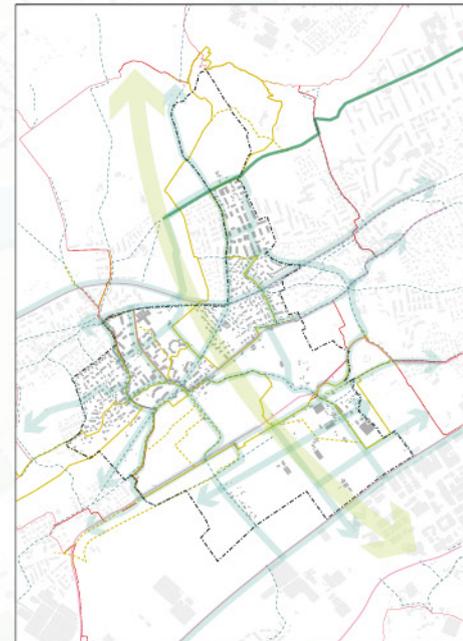
Bâtiment projet

Parcelle

Espace vert : parc, terrain de sport et de loisir

Zone agricole / Zone de bois et forêt

Echelle : 1:5'000



Légende de la carte des parcours

Promenade thématique / variante d'itinéraire
Parcours acclimatés (PACA Rhône)
Itinéraire selon le Plan directeur des chemins de randonnée pédestre
Voie Verte Bernex-Bols-de-la-Bâtie
Chemin IVS

Mallage de l'ombre
Césure Verte

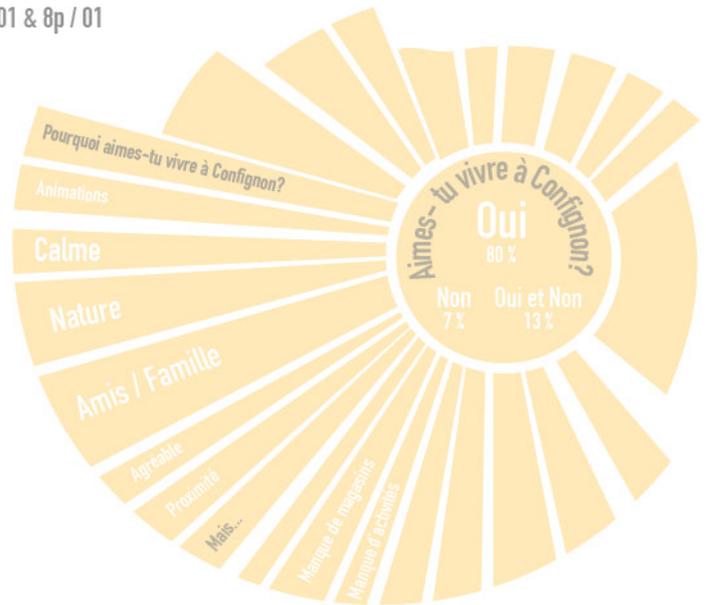
ANNEXES

Annexe 1 : Panneaux de communication affichés lors du Festival de l'aménagement en 2019. Résultats de la concertation avec les enfants des écoles de Confignon et Cressy.

Annexe 2 : Document de communication lié à l'élaboration des promenades thématiques communales.

Comment est perçue la commune de Confignon par les enfants de l'école de Cressy ?

7p-8p / 01 & 8p / 01

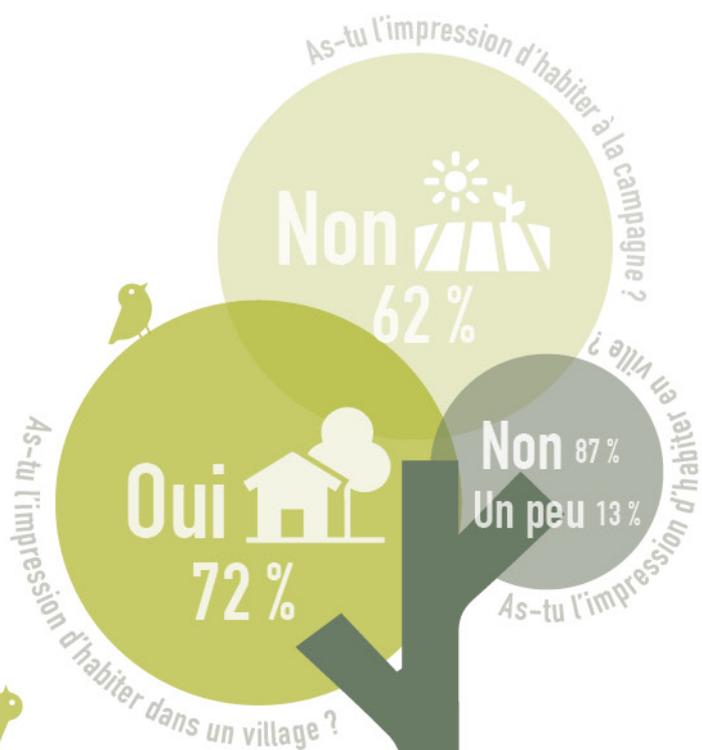
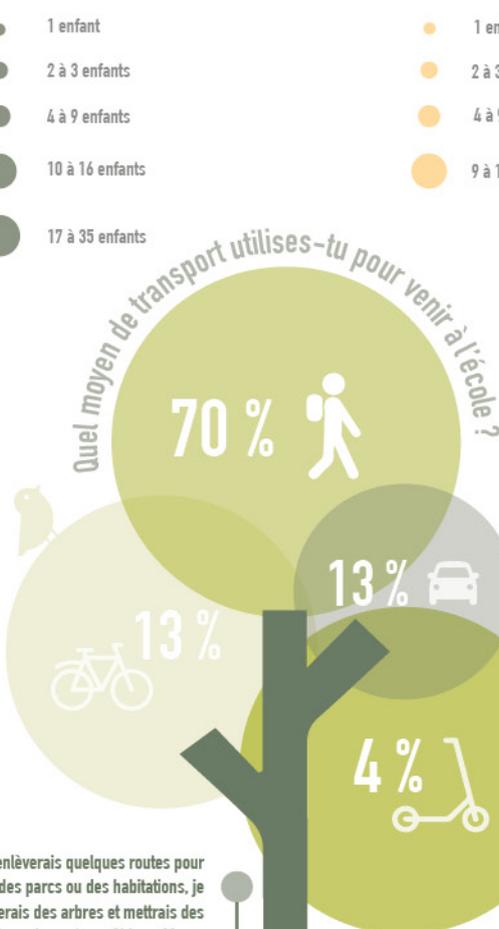


Les différents lieux où les enfants jouent après l'école

- 1 enfant
- 2 à 3 enfants
- 4 à 9 enfants
- 10 à 16 enfants
- 17 à 35 enfants

Les différents lieux où les enfants ont leurs activités (extra scolaire)

- 1 enfant
- 2 à 3 enfants
- 4 à 9 enfants
- 9 à 11 enfants



« J'enlèverais quelques routes pour mettre des parcs ou des habitations, je rajouterais des arbres et mettrais des plantes grimpantes » Chiara, 11 ans

« Je rajouterais plus de pistes cyclables, un endroit protégé pour les animaux et des maisons pour les personnes sans-abri. » Fatoumata

Quelles idées pour Confignon ?

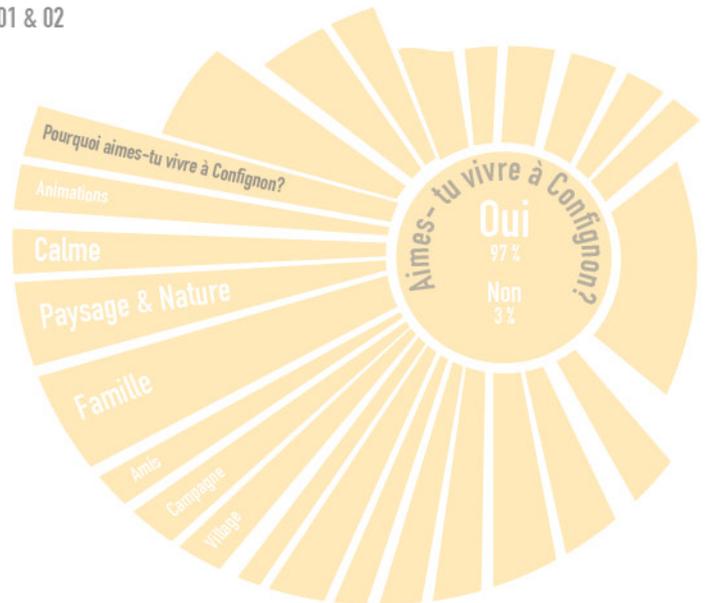
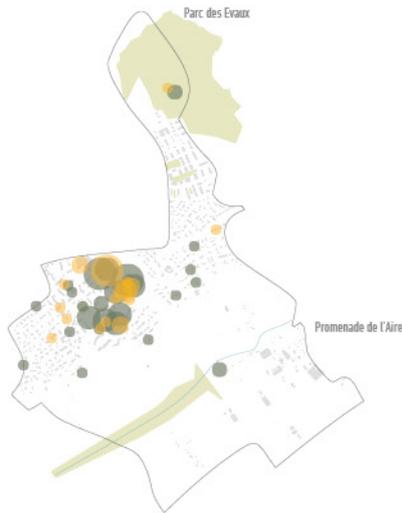
« Une piscine, des restaurants, un abri pour les migrants »

« Des espaces verts, des pistes cyclables, un centre sportif »

« Des potagers »

- Merci aux professeurs
- Hugo Teixeira Lopes
- Manon Guisolan
- Marc Thevenoz

Comment est perçue la commune de Confignon par les enfants de l'école de Confignon ? 7p-8p / 01 & 02

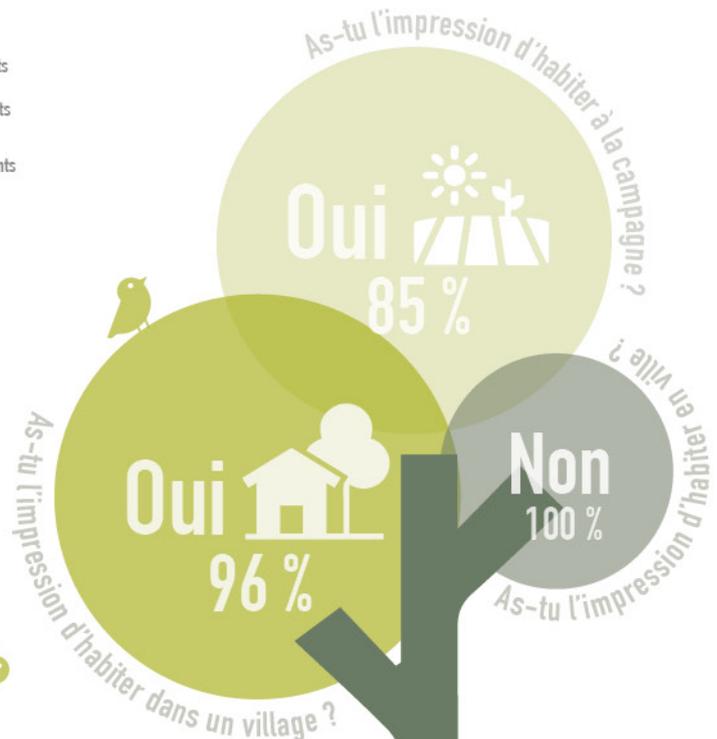
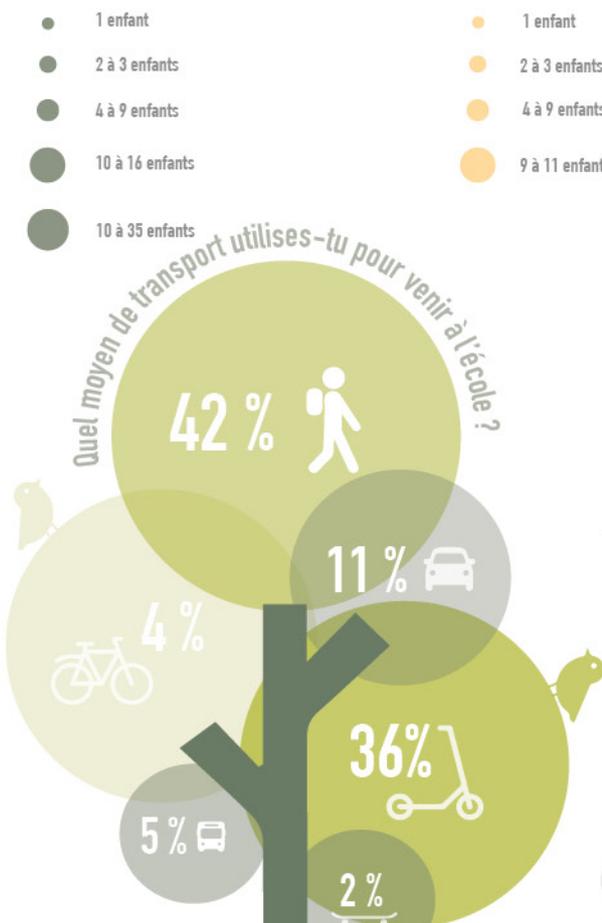


Les différents lieux où les enfants jouent après l'école

- 1 enfant
- 2 à 3 enfants
- 4 à 9 enfants
- 10 à 16 enfants
- 10 à 35 enfants

Les différents lieux où les enfants ont leurs activités (extra scolaire)

- 1 enfant
- 2 à 3 enfants
- 4 à 9 enfants
- 9 à 11 enfants



« J'ai la chance de pouvoir admirer un paysage unique. » Héja, 11 ans

« Plus d'animaux, moins de pollution et surtout des espaces pour jouer et se balader. » Seth 10 ans

Quelles idées pour Confignon ?

« Des aires de pic-nic, une réserve naturelle, un parc d'attraction. »

« Des restaurants, des fontaines et des toilettes publiques. »

« Un cinéma en plein air, des jardins potagers partagés. »

- Merci aux professeurs
- Christophe Bogensberger
- Antoine Sesito
- Marc Thevenoz

PDCP CONFIGNON
Rapport de synthèse
Septembre 2025
Commune de Confignon
AETC



AETC
ARCHITECTES
URBANISTES