
GUIDE POUR LA PLANIFICATION DES CHEMINS POUR PIÉTONS

Mise à jour de la directive
« Cahier de l'aménagement n°5 »



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

POST TENEBRAS LUX

DÉPARTEMENT DU TERRITOIRE
DÉPARTEMENT DES INFRASTRUCTURES

CE	Conseil d'Etat
CM	Conseil municipal
CMNS	Commission des monuments, de la nature et des sites
CU	Commission d'urbanisme
FAO	Feuille d'avis officielle
L 1 60	Loi d'application de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre
LCI	Loi sur les constructions et les installations diverses
MD	Mobilité douce
PA	Projet d'agglomération
PACA	Périmètre d'aménagement coordonné d'agglomération
PDCn	Plan directeur cantonal
PDCom	Plan directeur communal
PDCP	Plan directeur des chemins pour piétons
PDCRP	Plan directeur des chemins de randonnée pédestre
PDQ	Plan directeur de quartier
PLCP	Plan localisé de chemin pédestre
PLQ	Plan localisé de quartier
PMR	Personne à mobilité réduite
PPP	Projet Paysage Prioritaire
TC	Transports collectifs
TPG	Transports publics genevois

SOMMAIRE

1 — INTRODUCTION	5
2 — NOUS SOMMES TOUS PIÉTONS	7
2.1 Espace du piéton, espace de la ville	7
2.2 Evidence, nécessité et paradoxe	7
2.3 Articuler les échelles	7
2.4 Vers une cohabitation des mesures profitant au plus grand nombre	8
3 — DÉMARCHE	9
3.1 Responsable et partenaires de l'étude	9
3.2 Identification des enjeux	9
3.2.1 S'appuyer sur la bonne expertise	10
3.3 Mise en œuvre	10
3.4 Coordination avec les planifications de niveau supérieur	11
3.4.1 Planification régionale	11
3.4.2 Planifications cantonales	11
3.4.3 Autres planifications	12
3.5 Formalisation	14
3.6 Sensibilisation et communication	16
3.7 Suivi et monitoring	18
4 — CONTENU DES PDCP	19
4.1 Accessibilité universelle	19
4.2 Sécurité	24
4.3 Continuité	25
4.4 Confort	26
4.5 Liaisons intercommunales et transfrontalières	27
5 — PROCEDURE D'ADOPTION	29
5.1 Consultation publique	29
5.2 Résolution du Conseil municipal	29
5.3 Approbation par le Conseil d'Etat	29
5.4 Révision	29
6 — RÉFÉRENCES ET LIENS	30
6.1 Etudes et directives	30
6.2 Associations et liens utiles	30



INTRODUCTION

Un document de référence

Instrument de compétence communale, le PDCP peut constituer une contribution majeure à l'amélioration du cadre de vie de la population. En effet, les exigences relatives à l'accessibilité des équipements, commerces et services, à la sécurité et au confort des parcours, à l'urbanité des espaces publics, sont abordées dans les PDCP et permettent ainsi d'améliorer l'usage quotidien du territoire.

C'est par ailleurs un outil qui met à disposition des collectivités de nombreux moyens de mise en œuvre.

Un outil opérationnel

Le PDCP est un instrument qui présente un intérêt majeur, notamment au travers des outils de mise en œuvre qu'il permet : négociation de servitudes, réservation d'emprise, réalisation d'un plan localisé de chemin pédestre (PLCP) qui a pour objectif de permettre la réalisation ou l'adaptation de tout ou partie d'un chemin pour piétons ou de randonnée pédestre (déterminé par le PDCP), etc. ([voir chapitre 3.3 Mise en oeuvre](#)). Les mesures liées à la stratégie d'évolution de la zone 5 peuvent par exemple être développées dans le PDCP afin de permettre le décloisonnement des quartiers.

Une obligation légale

Le plan directeur des chemins pour piétons (PDCP) est un plan directeur institué par la *loi d'application de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre* (L 1 60). Toutes les communes ont l'obligation d'établir un tel plan directeur (L 1 60, art. 5). Les plans directeurs sont en principe révisés tous les 10 ans.

Les PDCP ont force obligatoire pour les autorités une fois qu'ils sont approuvés par le Conseil d'Etat (CE), mais ne sont pas contraignants pour les propriétaires fonciers. Ils n'ont pas l'obligation d'être menés ou mis à jour en même temps que les plans directeurs communaux (PDCom).

Bien que relevant d'une législation et d'une procédure distincte, de nombreuses communes ont établi leur PDCP de manière intégrée à leur PDCom. Ce traitement coordonné est cohérent et d'autant plus pertinent que l'espace du piéton est l'ensemble du territoire, que ses conditions de déplacement relèvent autant de l'urbanisme que de la mobilité et qu'enfin le piéton n'est pas seulement un marcheur. C'est un vecteur d'urbanité. Ainsi, une politique en faveur des piétons relève autant d'une politique urbaine que d'une politique de mobilité, la qualité des cheminements et de l'environnement du piéton étant déterminante dans le choix du mode de déplacement.

La cohérence du réseau et la continuité des parcours étant des conditions fondamentales permettant d'améliorer les conditions permettant la pratique de la marche, l'élaboration de PDCP intercommunaux est vivement recommandée.

Cette directive s'adresse aux acteurs de l'aménagement du territoire : élus, techniciens, mandataires, en charge de la planification et des projets d'aménagements relatifs aux piétons.

« Les jeux de pas sont façonnages d'espaces. Ils trament les lieux. »¹

Michel De Certeau

Un réseau de mobilité piétonne performant devrait remplir les exigences suivantes :

- Offrir une densité élevée de réseau
- Offrir des parcours sans détours
- Laisser assez d'espace pour se mouvoir à pied sans contrainte
- Permettre une marche agréable, sans obstacles
- Être facile d'usage
- Garantir la sécurité routière
- Être sûr (subjectivement et objectivement)
- Se dérouler avec un minimum de perturbations
- Donner une bonne vue d'ensemble et permettre de s'orienter tout le long de l'itinéraire
- Offrir une bonne qualité de séjour
- Répondre aux attentes des PMR (fauteuil roulant, déambulateur, poussette, jeunes enfants, personnes âgées, etc.)
- Répondre aux besoins des personnes présentant un handicap de la vue et/ou de l'ouïe

*Test de marchabilité dans trois villes romandes :
Genève · Lausanne · La Chaux de Fonds
(actif-traffic En avant toute!, 2017)*

¹ Michel De Certeau (1980), *L'invention du quotidien, 1 Arts de faire*, Paris, Edition 10/18

NOUS SOMMES TOUS PIÉTONS

2

2.1 — Espace du piéton

Il serait réducteur d'attribuer au piéton un réseau de tronçons et d'espaces limités, car sa liberté de mouvement est telle que son territoire est celui de la ville, du village, des quartiers et au-delà. La liberté qu'offre la marche à pied est précisément celle du choix du parcours, improvisé, détourné ou réfléchi. C'est tout le contraire du réseau au sens strict, qui viserait à aménager certains parcours au détriment d'une vision globale de l'espace urbain et rural.



Figure 1: Place Bel-Air (NotreHistoire.ch)

2.2 — Evidence, nécessité et paradoxe

Planifier un réseau piéton relève de l'évidence, de la nécessité et du paradoxe.

- De l'**évidence** car en général, tout déplacement commence et finit par la marche. Le piéton est ainsi le liant entre tous les modes de déplacement.
- De la **nécessité** car d'une part les piétons sont particulièrement vulnérables et que, d'autre part, la banalité du geste fait que pendant longtemps la marche a été absente des politiques publiques. Ainsi, sur le terrain on ne peut que constater la multiplication des barrières de toutes sortes: clôtures, trottoirs encombrés, dénivellations, jardins privés, routes à grand trafic, etc., sont autant d'éléments qui tendent à rendre le territoire imperméable et hostile aux piétons.
- 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: détours bucoliques ou raccourcis périlleux. L'espace du piéton, c'est tout l'espace de la ville, du quartier, du village et de ses alentours.

2.3 — Articuler les échelles

La planification en faveur des piétons implique une articulation de deux échelles :

- celle de la planification des réseaux, qui vise à assurer la continuité des parcours et permet au piéton de choisir son itinéraire,
- celle de l'usager et de ses besoins physiologiques, qui assure la prise en compte de la qualité des cheminements et permet aux piétons d'exercer sa liberté de mouvement.

2.4 — Des mesures profitant au plus grand nombre

En considérant la marche pas seulement comme un mode de déplacement, mais aussi comme une manière de penser et d'aménager le territoire, les mesures proposées dans un PDCP pourront avoir des bénéfices multifactoriels : réduction des nuisances (bruit, pollution), amélioration des réseaux de mobilité douce (aménagement cyclables), convivialité et sécurité des espaces publics, attractivité des commerces, etc.

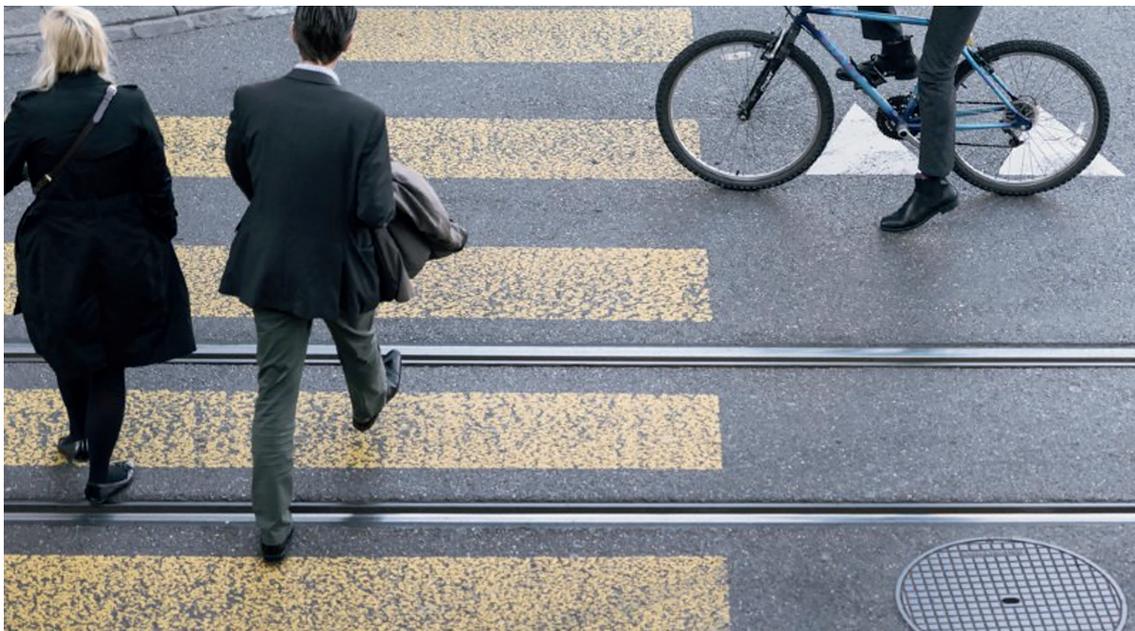


Figure 2: (Crédit: Christian Beutler)

Les modes « actifs », et singulièrement la marche à pied, constituent une alternative économe en espace public aux modes motorisés, une unité d'espace public affectée aux piétons pouvant supporter dix fois plus de déplacements de personnes qu'un espace affecté à l'automobile. L'économie d'espace peut s'accompagner dès lors d'une économie d'investissements significative (voirie de taille plus réduite).

(Plan piéton, Ville de Strasbourg 2011-2020)

3.1 — Responsable et partenaires de l'étude

La commune est l'autorité responsable de l'élaboration du PDCP. Elle a deux autorités partenaires : le canton et les communes voisines.

Autorité responsable

L'exécutif communal initie, organise et dirige l'étude, la consultation, l'application du plan et des mesures de mise en œuvre. Le conseil municipal (CM) vote le financement de l'étude et de sa publication, discute, amende le cas échéant et adopte le document sous la forme d'une résolution. Dans le cas d'un groupement de communes, cette organisation est à compléter par une instance faîtière.

Autorités partenaires

Le département en charge de l'aménagement du territoire (ci-après « département ») a la responsabilité de suivre le processus d'élaboration du PDCP. Il vient en appui aux communes en termes de coordination avec l'ensemble des services cantonaux concernés, des commissions (Commission d'urbanisme - CU - et Commission des monuments, de la nature et des sites - CMNS) et autres organismes.

Les communes voisines sont des partenaires privilégiés, d'autant plus que les PDCP doivent garantir une continuité et une cohérence entre les réseaux et nécessitent donc une approche intercommunale des enjeux. Elles sont consultées pendant l'établissement de l'avant-projet et durant l'étape de validation.

3.2 — Identification des enjeux

L'étude démarre par l'établissement d'un diagnostic permettant de relever les enjeux spécifiques du territoire considéré. Ce diagnostic s'attardera d'une part sur les éléments relevant du socle territorial (structure morphologique, organisation territoriale, etc.), de son identité (voies historiques de Suisse (IVS), patrimoine bâti et naturel), de ses qualités intrinsèques (parcours paysagers, vues, etc.), permettant de caractériser les éléments constitutifs du territoire. Le diagnostic territorial pourra largement s'appuyer sur l'inventaire des IVS qui présente un diagnostic précis des caractéristiques morphologiques des tronçons, de leur rôle dans le développement territorial, de leur insertion dans le paysage.

D'autre part, le diagnostic identifiera les générateurs de déplacement (équipements publics et privés, services, commerces, etc.), les espaces publics (parcs, places, squares) et leurs qualités, les points problématiques en matière de circulation, la sécurité des accès aux équipements – particulièrement scolaires –, la qualité des continuités communales et intercommunales, l'offre en matière de boucles de promenade et de tourisme rural, etc.

Ces éléments permettent de rendre compte de la qualité des espaces et cheminements existants, à planifier et à aménager en faveur des piétons. L'approche développée doit intégrer l'échelle intercommunale et transfrontalière, car le piéton ne tient pas compte des limites administratives dans ses déplacements quotidiens.

Pour une prise en compte cohérente des politiques publiques en matière de mobilité, d'environnement et d'urbanisation, un traitement coordonné justifiant l'établissement du PDCP dans le cadre des révisions des PDCOM et incitant à l'établissement de PDCP intercommunaux est nécessaire.

3.2.1 S'appuyer sur la bonne expertise

Le diagnostic permettant d'identifier les enjeux prioritaires pour la commune peut tirer profit de plusieurs expertises qu'il s'agira de mobiliser selon les moyens à disposition. Des consultations sous la forme de balades, d'enquêtes auprès de la population, d'entretiens avec des groupes cibles (enfants, personnes à mobilité réduite (PMR), parents d'élèves, associations de quartier, etc.) sont autant de moyens permettant d'identifier précisément les problématiques rencontrées par les usagers.

Différentes catégories d'usagers sont dans ce cadre identifiées, auxquelles les exigences liées aux déplacements à pied (listées de manière non exhaustive) sont parfois spécifiques :

- enfants : sécurité sur le chemin de l'école, accès aux places de jeux et de sports etc.
- jeunes et étudiants : convivialité des espaces de rencontre, etc.
- personnes avec poussettes : continuité des parcours sans obstacles, etc.
- personnes âgées : confort des parcours, éclairage, disposition de bancs, etc.
- PMR : continuité des parcours et mesures spécifiques (guidage, suppression des obstacles), etc.
- personnes chargées (bagages, courses, etc) : dimensionnement généreux des espaces, etc.
- population active : efficacité et convivialité des parcours
- loisirs : convivialité, confort et sécurité des cheminements

3.3 — Mise en œuvre

Bien que le PDCP n'ait pas force obligatoire pour les propriétaires fonciers, il permet de légitimer des mesures qui peuvent être inscrites dans de nombreux instruments de mise en œuvre :

- Servitude de passage public inscrite au registre foncier. Lorsqu'une commune souhaite négocier une servitude de passage sur un terrain privé, il importe qu'elle précise dans son PDCP ses exigences et éventuelles contreparties (aménagement, entretien, gestion, pris en charge par la commune, par exemple),
- Convention entre le propriétaire et la commune réglant les conditions de passage et d'usage à travers une parcelle privée. Instrument de droit privé, la convention est particulièrement adaptée à clarifier l'usage de certains chemins existants qui doivent concilier des exigences privées et publiques.
- Acquisition foncière afin de permettre la réalisation d'un cheminement ou d'offrir une contrepartie à un propriétaire.
- Plan localisé de chemin pédestre (L 1 60 - art. 12 et suivants). Le PLCP permet d'inscrire dans un instrument de droit public la notion d'intérêt public. Dès lors il autorise l'ouverture d'une procédure pouvant aller jusqu'à l'expropriation.
- PLQ. Instrument de développement urbain par excellence, il permet l'inscription de mesures telles que cheminements, accès, espaces publics, fronts actifs, etc.
- Stratégie d'évolution de la zone 5 : celle-ci fixe dans le plan directeur communal les conditions liées à l'octroi d'une dérogation selon l'art. 59 al. 4, loi sur les constructions et installations diverses (LCI). Ces conditions peuvent porter sur l'inscription de servitudes, la création de cheminements piétonniers, etc.

Pour répondre aux enjeux de qualité et de gestion du territoire, le Grand Conseil a adopté le 29 novembre 2020 une mise à jour de la LCI qui renforce le rôle des communes et l'exigence qualitative des projets, en cas de demande de majoration de densité (article 59-4 LCI).

Selon les nouvelles dispositions, la commune identifie les rues, les voies, les allées à aménager compte-tenu des densifications envisagées (aménagements, redimensionnement des emprises, adaptation de la domanialité, débouché de voies en impasses, etc.). Ce travail concerne les transports individuels motorisés et la mobilité douce (PDCP et schémas cyclables inclus). Le PDCP doit être mis à jour en cohérence avec les secteurs de densification accrue identifiés. Ces aménagements justifient la taxation des demandes d'autorisation de construire mobilisant l'article 59, alinéa 4 LCI.

La commune s'adresse au fonds intercommunal d'équipement pour les demandes de financement.

En outre, les autorités compétentes doivent veiller à ce que les mesures prévues par le PDCP soient intégrées dans l'ensemble des plans d'affectations spéciaux (PLQ, plan de site, etc.) (L 1 60 - art. 11 al. 2).

3.4 — Coordination avec les planifications de niveau supérieur

La planification des réseaux pour piétons implique une coordination avec les planifications régionales, cantonales et communales.

3.4.1 Planification régionale

Le projet d'agglomération (PA) du Grand Genève

Les planifications thématiques engagées à l'échelle intercommunale et transfrontalière (Périmètre d'aménagement coordonné d'agglomération (PACA), Projet Paysage Prioritaire (PPP), etc.) définissent des orientations et des mesures en faveur des réseaux de mobilité douce, dans une vision régionale. Par ailleurs, les liaisons les plus structurantes ou de nature intercommunale, ou les infrastructures lourdes qui permettent de faciliter ou sécuriser certaines connexions (passerelles, passages sous-voies, etc.) peuvent faire l'objet d'une mesure dans les fiches par regroupements géographiques du PA.

3.4.2 Planifications cantonales

Les principaux documents avec lesquels le PDCP doit être coordonné sont le plan directeur cantonal, le plan d'actions du réseau routier, le plan d'actions des transports publics, le plan directeur du stationnement, le plan d'actions de la mobilité douce et le plan directeur des chemins de randonnée pédestre.

Plan directeur cantonal (PDCn)

Les objectifs et mesures cantonales en lien avec la politique piétonne (et de la mobilité douce en générale) sont notamment développés dans les fiches suivantes: *A10 Développer et valoriser les espaces publics d'importance cantonale*, *A11 Développer le réseau des espaces verts et publics*, *B2 Renforcer le réseau TC structurant*, *B5 Promouvoir la mobilité douce*, *C04 Construire une politique du paysage*.

Plan d'actions du réseau routier (PARR)

Le plan d'actions du réseau routier distingue dans sa hiérarchie, le réseau primaire, le réseau secondaire et le réseau de desserte ou de quartier. Ces informations constituent des données de base auxquelles les PDCP peuvent superposer des exigences en termes de sécurité, de continuité et de confort des piétons. Le PARR fixe des objectifs généraux qui se déclinent en un programme de mesures.

Plan d'actions des transports collectifs (PATC)

Le plan d'actions des transports collectifs est un des outils opérationnels de la mise en oeuvre de la vision politique des transports collectifs et sert de base aux contrats de prestations entre l'Etat et les opérateurs de transport. L'accès aux interfaces de transport et arrêts de TC est un élément devant figurer dans les PDCP.

Plan d'actions du stationnement (PAST)

La politique du stationnement est un des quatre piliers de la politique de mobilité du canton. La politique de stationnement impacte fortement l'espace public et peut donc constituer un levier en matière de libération d'espace à destination des piétons.

Plan d'actions de la mobilité douce (PAMD)

Ce plan d'actions constitue un document cadre pour la planification du réseau piétonnier et cyclable d'intérêt cantonal, dans le respect des compétences communales. Le PAMD fixe des objectifs généraux et se décline en un programme de mesures.

Plan directeur des chemins de randonnée pédestre (PDCRP)

Le PDCRP définit un réseau de chemins destinés au délasserment, répondant aux objectifs de qualité fixés en la matière au niveau suisse. Équipé d'une signalisation jaune spécifique, il dessert les zones propices à la détente. Le PDCRP fixe principes et objectifs de planification du réseau et comporte une liste de mesures d'amélioration de ce dernier.

Ce plan directeur a force obligatoire pour les autorités cantonale et communales. L'entretien des chemins pédestre existants est à la charge de leur propriétaire. La réalisation et l'entretien des nouveaux chemins de randonnée pédestre sont assurés en principe par l'Etat, sous réserve de ceux qui sont réalisés sur le domaine public ou privé communal. Le réseau de chemins pédestre est structurant en matière de réseau de promenade.

3.4.3 Autres planifications

Plans directeurs communaux (PDcom)

Il est nécessaire que le PDCP et le PDcom soient coordonnés. Afin de garantir les continuités à l'échelle du territoire et la cohérence des mesures, le PDCP veillera à être coordonné aux planifications engagées sur les communes voisines, voire à être établi de manière intercommunale.

Plans directeurs de quartier

Les plans directeurs de quartier (PDQ) fixent les grandes orientations de l'aménagement d'un quartier situé sur une ou plusieurs communes. Ils affinent le contenu du plan directeur cantonal ou communal mais ne précisent pas le détail des réalisations, qui font l'objet de procédures ultérieures. Les PDCP s'appuieront sur les orientations en matière de cheminements piétons définis dans les PDQ.

Plan de site

La loi sur la protection des monuments, de la nature et des sites a pour but de favoriser l'accès à un site ou à son point de vue (art. 1 LPMNS). Le plan de site fixe ainsi les dispositions nécessaires à la conservation et à l'aménagement d'un secteur particulier et il détermine en particulier les mesures propres à assurer la sauvegarde des points de vue ainsi que les chemins d'accès à un site.

Grands projets

Les grands projets portent sur des périmètres susceptibles d'apporter des contributions significatives à l'atteinte des objectifs du plan directeur cantonal, du point de vue de l'urbanisation, de la mobilité et de l'environnement. Les PDGP s'appuieront sur les propositions en matière de cheminements piétons définis dans les grands projets.



3.5 — Formalisation

Le projet de PDCP suit les exigences d'un plan directeur. Il est composé d'un rapport explicatif, d'un plan et d'un programme de mesures :

- **Le rapport explicatif** expose le diagnostic territorial et présente les enjeux majeurs du territoire sous l'angle du piéton.
- **Le plan** illustre la vision stratégique et localise les mesures à mettre en œuvre. La définition des différentes catégories de cheminement proposées doit être pensée en lien avec les spécificités territoriales et les objectifs poursuivis.
- **Le programme de mise en œuvre** détaille les mesures à mettre en œuvre dans l'horizon du PDCP. Il décline les informations nécessaires à la réalisation des mesures : contexte et localisation de la mesure, acteurs concernés, horizons ou délais de réalisation, coordination, financement, etc.



Figure 3: Extraits de plans de synthèse

Le projet de PDCP fait l'objet d'un rapport transmis sous forme papier et électronique.

Géodonnées

Afin de pouvoir bénéficier à terme de documents homogènes permettant une vision d'ensemble à l'échelle cantonale et de faciliter la consultation sur le SITG, ainsi que le transfert de données vers la Confédération, il est recommandé de produire le plan sous forme géoréférencée, et de se référer à la notice technique disponible sur le site de l'Etat.

Fiche de mesures n° 2



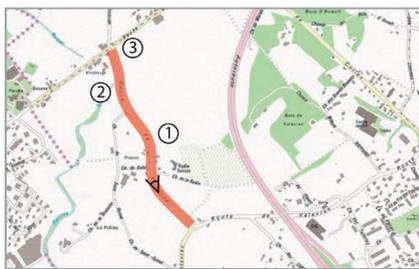
Commune de Bellevue
République et Canton de Genève

Route de Vireloup

Décembre 2013

Contexte et diagnostic

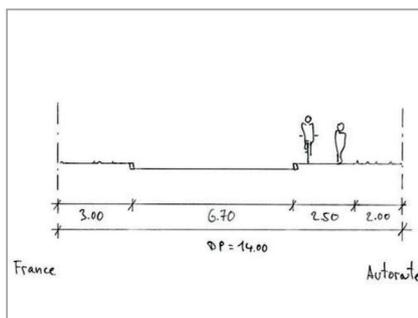
- > La route de Vireloup est un axe routier à orientation trafic (chaussée d'environ 6.50 m de large), qui fait partie du réseau primaire selon le PDRR 2011-2014.
- > Elle appartient au domaine public communal (emprise moyenne d'environ 14.00 m de large).
- > Il n'y a aucun aménagement pour les piétons ou les cyclistes, la sécurité n'est pas assurée, mais possibilité d'emprunter le chemin de Saint-Oyend.
- > Eclairage ponctuel, long tronçon sans lumière.
- > Selon PDMD, réseau de maillage à équiper en priorité 2.
- > Partiellement itinéraire SuisseMobile n° 50 (PDMD pr. 1).



Situation

Principes et mesures d'aménagement

- 1 Aménagement d'un trottoir mixte piétons/vélos (2.50 m) à l'est de la route (côté autoroute) entre la route de Valavran et la route des Fayards.
- 2 Aménagement d'un trottoir mixte piétons/vélos (3.00 m) avec piste cyclable bidirectionnelle à l'ouest de la route (côté France) entre la route des Fayards et le chemin de Saint-Oyend.
- 3 Prise en compte des continuités piétonnes et cyclables à la hauteur du giratoire de la route des Fayards.
- 4 Réseau primaire à transférer au DP cantonal.



Coupe de principe - mesure n° 1

Mise en œuvre

Instances concernées

- > CA, Commissions du CM
- > Canton : DETA (DGM), DALE (OU)
- > TPG

Coordination

- > Projet de renaturation du Marquet
- > Fiches n° 1 - Colovrex et n° 3 - Valavran
- > Aménagement de la route des Fayards (DP cantonal)
- > Voie verte d'agglomération (intention selon PDcant 2030)

Foncier

- > DP communal

Responsable

- > Canton et commune de Bellevue

Type de mesure

- > Etude, aménagement

Horizon de réalisation

- > 1 - moyen terme 2, 3 - court terme

Longueur du tronçon et coût approximatif

- > 1 km environ, coût évalué à 1,3 mio TTC



Route de Vireloup

urbaplan

Figure 4: Exemple de fiche de mesures (PDCP Bellevue, 2013)

La politique en faveur des piétons s'inscrivant dans une politique générale en faveur de la mobilité douce, le PDCP peut être couplé avec l'élaboration d'un schéma directeur du réseau cyclable. Le rapport explicatif peut dans ce cadre également identifier les enjeux relatifs au réseau cyclable et le plan identifier des mesures spécifiques à ce mode de déplacement. Les mesures peuvent trouver des synergies entre ces deux modes de déplacement.



Figure 5 : Aménagement mixte piétons/vélos

Consultation technique

L'avant-projet de PDCP fait l'objet d'une consultation auprès des services techniques du canton, des communes voisines et des associations et groupes d'intérêt concernés (voir chapitre [6.2 Associations et liens utiles](#)). Un tableau de suivi qui synthétise les remarques issues de la consultation technique des services, la position de la commune, ainsi que son argumentaire, est établi par la commune à la suite de la consultation. Le tableau permet de distinguer les éléments techniques des éléments politiques, il constitue ainsi une aide à la décision dans l'arbitrage des remarques pour la commune.

3.6 — Sensibilisation et communication

Les bienfaits de la marche – et par extension de la pratique d'une activité physique – ne sont plus à justifier : amélioration de la circulation sanguine, réduction de la tension artérielle, effet protecteur contre l'ostéoporose, les douleurs dorsales, les problèmes cardiovasculaires, effets positifs sur le contrôle du poids et l'augmentation de la souplesse, sans oublier l'éveil des sens. Outre ces bienfaits sur la santé, le choix de privilégier la marche – et la mobilité douce en général – améliore la qualité de l'air, facteur essentiel de la qualité de vie en ville, en diminuant les nuisances engendrées par le trafic automobile notamment. Afin d'encourager un changement de comportement et favoriser la marche, il est nécessaire d'inscrire tant les objectifs annoncés que les aménagements réalisés dans le cadre de véritables stratégies de promotion de la marche.

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,
- promouvoir des itinéraires de découverte,
- animer l'espace public (concours, fêtes, etc.).

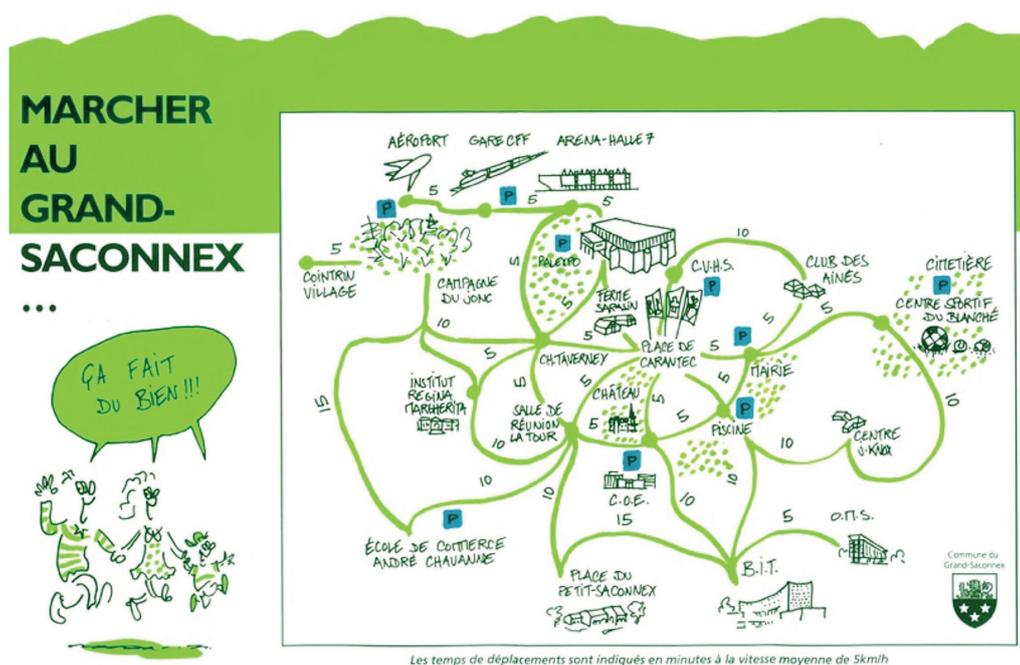


Figure 6 : Informer le public sur les temps de parcours (Le Grand-Saconnex)

3.7 — Suivi et monitoring

Le suivi du PDCP devrait s'appuyer sur une série d'indicateurs dans le but d'évaluer l'efficacité des mesures proposées. Dans cette perspective, le PDCP s'appuiera, autant que possible, sur des objectifs quantitatifs et qualitatifs tels que : mètres linéaires de cheminements réalisés ou améliorés, nombre de zones 30 réalisées, perception de la sécurité des déplacements auprès de groupes cibles, temps de parcours, traversées piétonnes réalisées, etc. A titre d'exemple, la Ville de Genève dispose d'un monitoring de son PDCP, mis à jour annuellement.



Figure 7: Monitoring du PDCP de la Ville de Genève (PDCOM Ville de Genève, 2017)

Le contenu du PDCP devra prendre en compte les données spécifiques propres à chaque territoire : l'analyse territoriale en lien avec le patrimoine et l'identité communale, la morphologie du territoire, le paysage, etc. (voir chapitre 3.2 Identification des enjeux). L'identification des enjeux permettra la définition d'objectifs et de priorités. La proposition de mesures sera déclinée selon les exigences minimales suivantes : sécurité, continuité, confort et liaisons intercommunales. Ces exigences peuvent être complétés par une série d'enjeux ayant des incidences plus ou moins importantes selon les types de territoires. Il s'agira de préciser ces enjeux selon les spécificités communales.

4.1 — Accessibilité universelle

Planifier le réseau piétonnier doit permettre de répondre aux attentes des différentes catégories d'usagers : enfants, adultes, aînés, PMR, etc. (voir chapitre 3.2.1). Il convient d'identifier les enjeux spécifiques à ces catégories d'usagers sur le territoire. Le réseau doit garantir une liberté de mouvement des piétons et le choix de leur itinéraire.

Cela favorise notamment l'autonomie des PMR, bien souvent contraintes par les obstacles rencontrés sur leur chemin. La prise en compte des usagers à mobilité réduite est un critère déterminant dans la notion de confort des espaces publics. Pour ceux-ci, le confort se traduit par des chemins dégagés de tout obstacle pouvant provoquer une gêne sur le parcours.

Exemples de mesures qui formalisent l'enjeu d'accessibilité universelle :

- Éléments de guidage
- Signalétique
- Accessibilité aux équipements et services
- Suppression des obstacles architecturaux
- Etc.



Figure 8 : Des escaliers représentent un obstacle pour des parents avec poussette

Réduction des conflits

La planification du réseau piétonnier doit contribuer à réduire les conflits potentiels entre usagers de l'espace public. Une signalétique claire et des aménagements adaptés permettront d'offrir aux usagers les clés de lecture de leur espace et de pacifier leur cohabitation.

La réduction des conflits en milieu urbain dense n'implique pas les mêmes enjeux en milieu ouvert qu'en milieu rural. Ainsi, dans l'espace rural elle peut porter sur la cohabitation harmonieuse entre les différentes fonctionnalités des chemins agricoles (promenade, sentier vélo, itinéraire équestre, etc.), alors qu'en milieu urbain, il s'agira en général de distinguer les cheminements propres aux piétons et PMR de ceux destinés aux cyclistes.

Exemples de mesures qui formalisent l'enjeu réduction des conflits :

- Cohabitation ou séparation des flux
- Signalétique
- Etc.



Figure 9 : Signalétique cohabitation

Complémentarité des réseaux

Il existe différentes catégories de réseaux piétonniers: fonctionnels, de loisirs, de découverte, sportifs, etc. Le PDCP doit traiter de tous types de chemins et peut notamment inclure les chemins de loisirs qui constituent un maillon intermédiaire entre les cheminements fonctionnels et les chemins de randonnée pédestre. Ces itinéraires de loisirs peuvent faire l'objet d'un balisage blanc, faisant actuellement l'objet de recommandations de l'OFROU et de SuisseRando. Ceux-ci se fondent sur une offre proche de la randonnée en termes de conception et de balisage. A Genève, plusieurs chemins de loisirs sont planifiés à l'échelle intercommunale: le Cour des Nobels et la promenade de la Paix, la boucle de l'Arve, la voie de mobilité douce de la route de la Côte d'Or, plusieurs sentiers thématiques à Dardagny.

Développement de l'aspect fonctionnalités du réseau piétons dans l'espace rural

En plus de répondre aux besoins de déplacements et de loisirs, le réseau piétons dans l'espace rural peut également renforcer le lien entre ville et campagne, dans le sens de mesures de rapprochement et de meilleurs connaissance entre l'agriculture, le terroir, les milieux naturels et la population.

Animation de l'espace-rue

L'activation des rez-de-chaussée et des arcades dans les centres urbains contribue non seulement à l'animation de l'espace public, mais garantit également un sentiment de sécurité pour les usagers. Les vitrines et les lieux ouverts au public participent à ce sentiment de sécurité: ce sont les « yeux de la rue », qui assurent une coprésence dans l'espace public, notamment de nuit.

Exemples de mesures en faveur de l'animation de l'espace-rue :

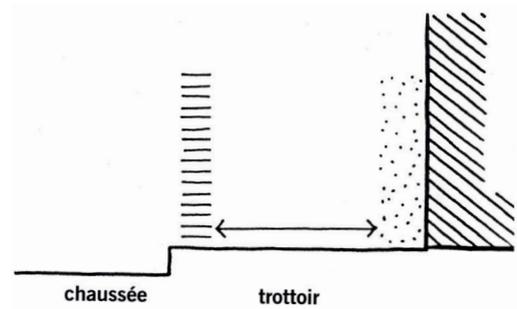
- Définition de l'occupation des rez-de-chaussée (plan localisé de quartier / plan utilisation du sol)
- Modération de la vitesse
- Eclairage
- Mobilier urbain (séjour dans l'espace public)
- Etc.



Figure 12: Rez de façade de bureau fermée sur la rue

Principes d'implantation du mobilier sur un trottoir :

- entre la chaussée et le trottoir, pose d'éléments fixes, tels que candélabres, poubelles, panneaux, etc.
- le long des façades, éléments pour les activités stationnaires et la déambulation lente : tables, bancs, etc.
- entre les deux, espace dégagé pour la marche rapide.



Désencombrement de l'espace public

L'accessibilité et la garantie d'un niveau de confort du piéton pour favoriser la marche passe par la réduction des obstacles dans l'espace public. Des cheminements peuvent, au gré d'ajouts ponctuels de mobilier ou autres objets, devenir inconfortables ou infranchissables pour certaines catégories d'utilisateurs.

Exemples de mesures qui formalisent l'enjeu désencombrement de l'espace public:

- Stationnement deux-roues (motorisé et non-motorisé).
- Implantation du mobilier urbain : selon son emplacement, celui-ci peut constituer un encombrement de l'espace public, notamment lorsque de nombreux éléments disparates occupent une grande partie de l'espace public. Son implantation ne doit donc pas entraver les flux.
- Etc.



Figure 13: Trottoir encombré

4.2 — Sécurité

Les cheminements piétonniers doivent répondre à un haut degré de sécurité que ce soit au niveau des aménagements ou au niveau des usages de l'espace public. L'amélioration de la sécurité est une tâche continue à mener sur l'ensemble du réseau, quel que soit le niveau hiérarchique de la voie. La sécurité doit être assurée partout, mais elle est particulièrement importante à proximité des écoles et des établissements 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).

Exemples de mesures qui formalisent l'enjeu sécurité :

- Traversée de chaussée sécurisée (notamment avec îlot central permettant une traversée en deux temps)
- Modération de la vitesse
- Eclairage
- Largeur des trottoirs
- Etc.



Figure 14 : Zone piétonne

4.3 — 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, les jardins, les cours d'école, les passages piétons, etc. qui constituent chacun le maillon d'un parcours (utilitaire, quotidien, de délasserment, etc.). La continuité des parcours est à rechercher, particulièrement dans un contexte d'urbanisation, en créant 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 ou de réaménagement pour négocier les servitudes de passage qui progressivement permettront de décloisonner ces quartiers (mise en œuvre de la stratégie d'évolution de la zone 5).

Exemples de mesures qui formalisent l'enjeu continuité :

- Négociation de servitude sur domaine privé
- Création de passage sous-voie / passerelle
- Densité du maillage, introduisant une métrique piétonne
- Distance entre les traversées piétonnes
- Temps d'attente aux carrefours régulés par des feux
- Etc.



Figure 15: Obstacle à la continuité d'un cheminement

4.4 — Confort

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

Exemples de mesures qui formalisent l'enjeu confort :

- Revêtement du cheminement
- Mobilier urbain (bancs) en suffisance
- Réduction des obstacles
- Eclairage
- Etc.



Figure 16: Chicane non conforme sur un chemin piéton

4.5 — Liaisons intercommunales et transfrontalières

L'approche intercommunale est déterminante dans l'analyse des enjeux et la recherche de solutions permettant d'améliorer le réseau de mobilité douce, tant pédestre que cyclable. La notion de continuité implique une prise en considération de l'échelle intercommunale et transfrontalière, visant à connecter les territoires, indépendamment des frontières institutionnelles.

Exemples de mesures qui formalisent l'enjeu de liaisons intercommunales et transfrontalières :

- Parcours nature le long des cours d'eau
- Accessibilité aux interfaces de TC (arrêts TC et gares) et grands générateurs (commerces, équipements culturels et sportifs)
- Voies vertes
- Liaisons et boucles de promenade (balisage blanc des offres proches de la randonnée pédestre)
- Etc.



PROCEDURE D'ADOPTION

Le contenu et la procédure des plans directeurs des chemins pour piétons sont décrits dans la L 1 60.

5.1 — Consultation publique

Le projet de PDCP finalisé est soumis à une consultation publique de **30 jours**. La commune sollicite le département par courrier afin d'ouvrir la consultation et lui fournit les exemplaires du projet. Le département ouvre la consultation publique par une publication dans la Feuille d'avis officielle (FAO) mise à disposition pour consultation par le public sur support numérique. La commune est souveraine pour mettre sur pied toute autre information publique, débat, publication résumée, exposition, etc.

Les observations écrites sont adressées à l'exécutif communal (ou indifféremment à l'un des exécutifs en cas de regroupement de communes), dans le temps de la consultation publique. La commune répond aux personnes et entités ayant émis des observations en indiquant la suite donnée à leurs remarques (intégration ou non dans le PDCP ou traitement de la demande dans un autre cadre). La commune transmet au département copie des observations recueillies. Le département en fait de même auprès de la commune, cas échéant.

5.2 — Résolution du Conseil municipal

Dès l'accord du département sur la conformité du projet de PDCP, le Conseil municipal dispose d'un délai de 45 jours pour voter une résolution approuvant le projet de PDCP.

5.3 — Approbation par le Conseil d'Etat

Dès réception de la résolution du Conseil municipal, le département soumet le projet de PDCP au Conseil d'Etat pour approbation dans un délai de 60 jours. Son approbation (sous forme d'arrêté) est publiée dans la FAO et communiquée à l'exécutif communal. Une fois approuvés, les PDCP sont publiés sur le site internet de l'Etat de Genève.

5.4 — Révision

Afin de répondre à l'évolution des besoins, les communes doivent réviser périodiquement leurs plans directeurs, en principe tous les 10 ans (L 1 60, art. 10 al. 2).

RÉFÉRENCES ET LIENS

6.1 — Etudes et directives

- OFROU / Mobilité piétonne, Réseaux de cheminements piétons : manuel de planification, 2015
- Association suisse des professionnels de la route et des transports : Trafic piétonnier, norme de base, SN 640 070, Zurich 2009
- Association suisse des professionnels de la route et des transports : Trafic des piétons : espace de circulation sans obstacles, norme de base, SN 640 075, Zurich 2015, et son annexe
- Association suisse des professionnels de la route et des transports : Trafic des piétons et des deux-roues légers, norme de base, SN 640 238 Zurich 2008
- Association suisse des professionnels de la route et des transports : Traversées à l'usage des piétons et des deux-roues légers, norme de base, SN 640 240, Zurich 2003
- Association suisse des professionnels de la route et des transports : Circulation piétonnes, norme de base, SN 640 241, Zurich 2001
- République et canton de Genève : directives pour l'élaboration des plans directeurs communaux 2^e génération, Genève, mars 2016

6.2 — Associations et liens utiles

- Mobilité piétonne — www.mobilitepietonne.ch
- Page de l'Office fédéral des routes dédiée aux mobilités douces www.mobilite-douce.cg
- Rue de l'avenir — www.rue-avenir.ch
- Genève Rando — www.geneverando.ch
- SuisseMobile — www.suissemobile.ch
- Handicap Architecture Urbanisme (HAU) — www.hau-ge.ch
- ATE – Association Transports et Environnement — www.ate.ch
- Actif trafic — www.actif-traffic.ch
- Prix de l'innovation de la mobilité des piétons — www.flaneurdor.ch
- Energie-environnement — www.energie-environnement.ch
- Charte internationale de la marche — www.walk21.com

