



4^{ème} séminaire
des rencontres nationales DUE

Les plans directeurs de chemins pour piétons à Genève

Lyon, le 26 octobre 2012



**Ministère de la Santé, de la Jeunesse,
des Sports et de la Vie Associative**

RETROUVER SA LIBERTÉ DE MOUVEMENT

**PNAPS
Plan National de prévention
par l'Activité Physique ou Sportive**

Jean-François Toussaint

Document téléchargeable sur :
www.ladocumentationfrancaise.fr

Une obligation légale - Confédération

Loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnées pédestre (LCPR, 1985).

Art. 4 Etablissement des plans

¹ Les cantons veillent à:

- a. Etablir des plans des réseaux, existants ou en projet, de chemins pour piétons et de chemins de randonnée pédestre:
- b. Réviser périodiquement ces plans et au besoin à les remanier.

² Ils fixent les effets juridiques des plans et en règlent la procédure d'établissement et de modification.

³ Les personnes, organisations et services fédéraux intéressés doivent participer à l'établissement des plans.



Une obligation légale - Genève

Loi d'application cantonale (L 1 60, 1998)

Art. 1 But

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. 5 Elaboration

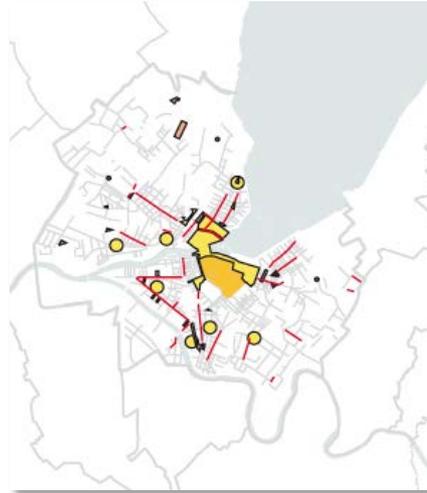
Les projets de plans directeurs fixant le réseau des chemins pour piétons sont **dressés par la commune concernée** sur la base de directives élaborées par le département.

Le plan directeur des chemins pour piétons de la ville de Genève (2000)

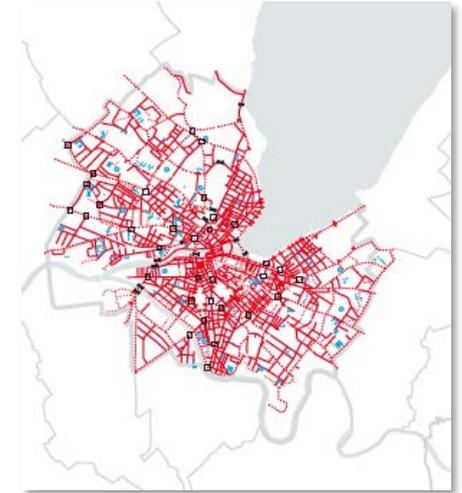
Un plan en 5 volets :



Encourager la promenade



Valoriser des places, des lieux par quartier



Faciliter les mouvements piétons



Eliminer les obstacles aux piétons



Modérer la circulation à l'échelle des quartiers

Une obligation légale

Loi d'application cantonale (1998)

¹ *Les chemins pour piétons sont fixés par des plans directeurs, qui en établissent le **réseau** pour les agglomérations.*

² *Les plans directeurs fixant le réseau des chemins pour piétons indiquent **les chemins existants et le tracé de ceux dont la création paraît souhaitable, ainsi que les traversées à réaménager.***

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

La planification d'un réseau piétonnier tient :

- **du paradoxe**
- **de l'évidence**
- **de la nécessité**

La planification d'un réseau piétonnier tient :

- **du paradoxe**

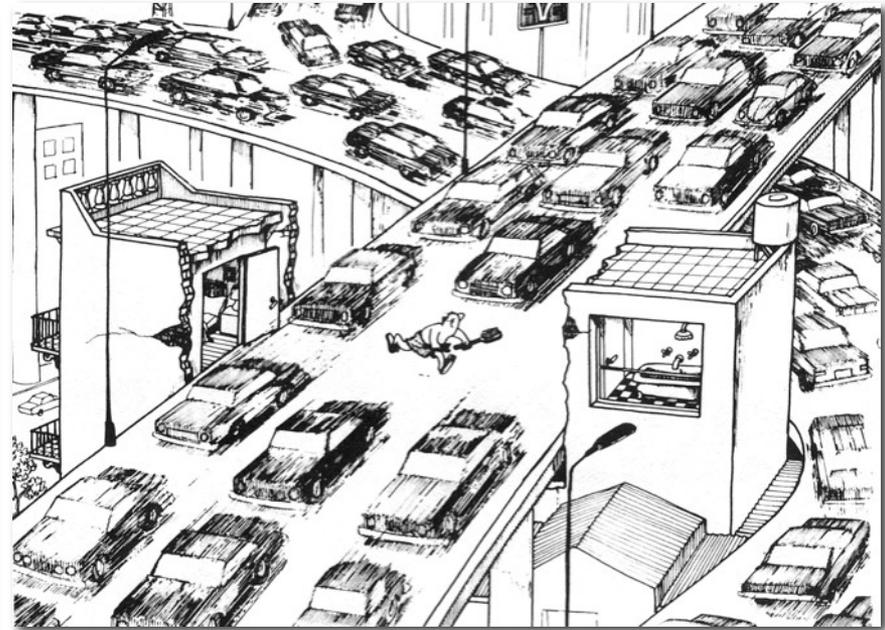
La planification d'un réseau piétonnier tient :

- du paradoxe



La planification d'un réseau piétonnier tient :

- du paradoxe



La planification d'un réseau piétonnier tient :

- **de l'évidence**

La planification d'un réseau piétonnier tient :

- de l'évidence



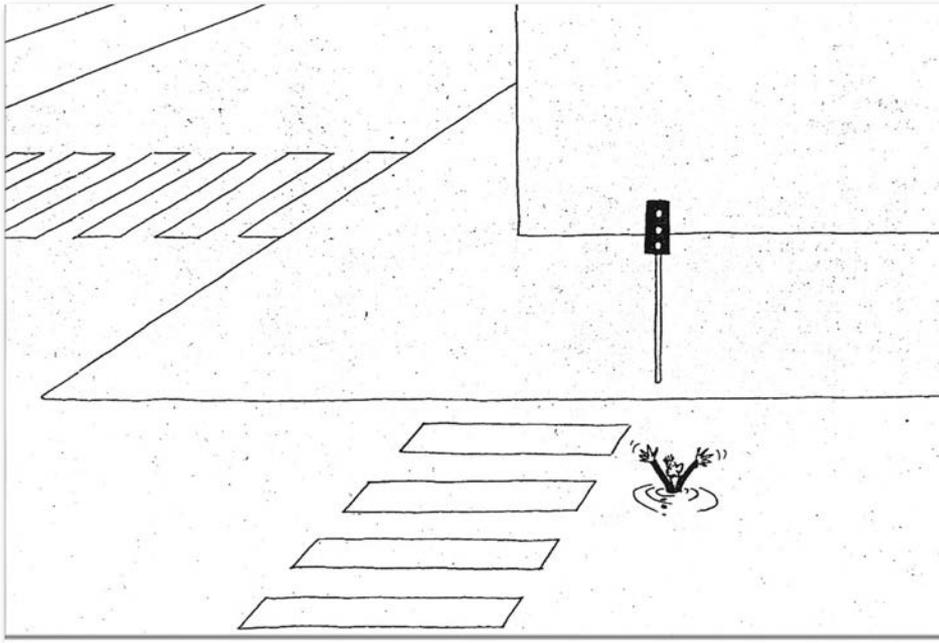
La planification d'un réseau piétonnier tient :

- de l'évidence



La planification d'un réseau piétonnier tient :

- de l'évidence



La planification d'un réseau piétonnier tient :

- de la nécessité



LISABETE GONÇALV
ERNARDO BAPTIS
UIS CARLOS CHAV
OSÉ FREITAS MAME
NA GONÇALVES LEIT
ALBERTO DINIS REB



Passage piéton réalisé avec les noms des piétons victimes de la circulation (Portugal)

Auckland - New-Zeland

Plan directeur des chemins pour piétons

- *Définir les exigences spécifiques en faveur des piétons dans l'ensemble des domaines de l'aménagement urbain*
- *Introduire la dimension du piéton dans tous les projets*

Circulations

URBANISME

Espaces publics

Paysage

Une **politique urbaine** plus qu'une politique de déplacement

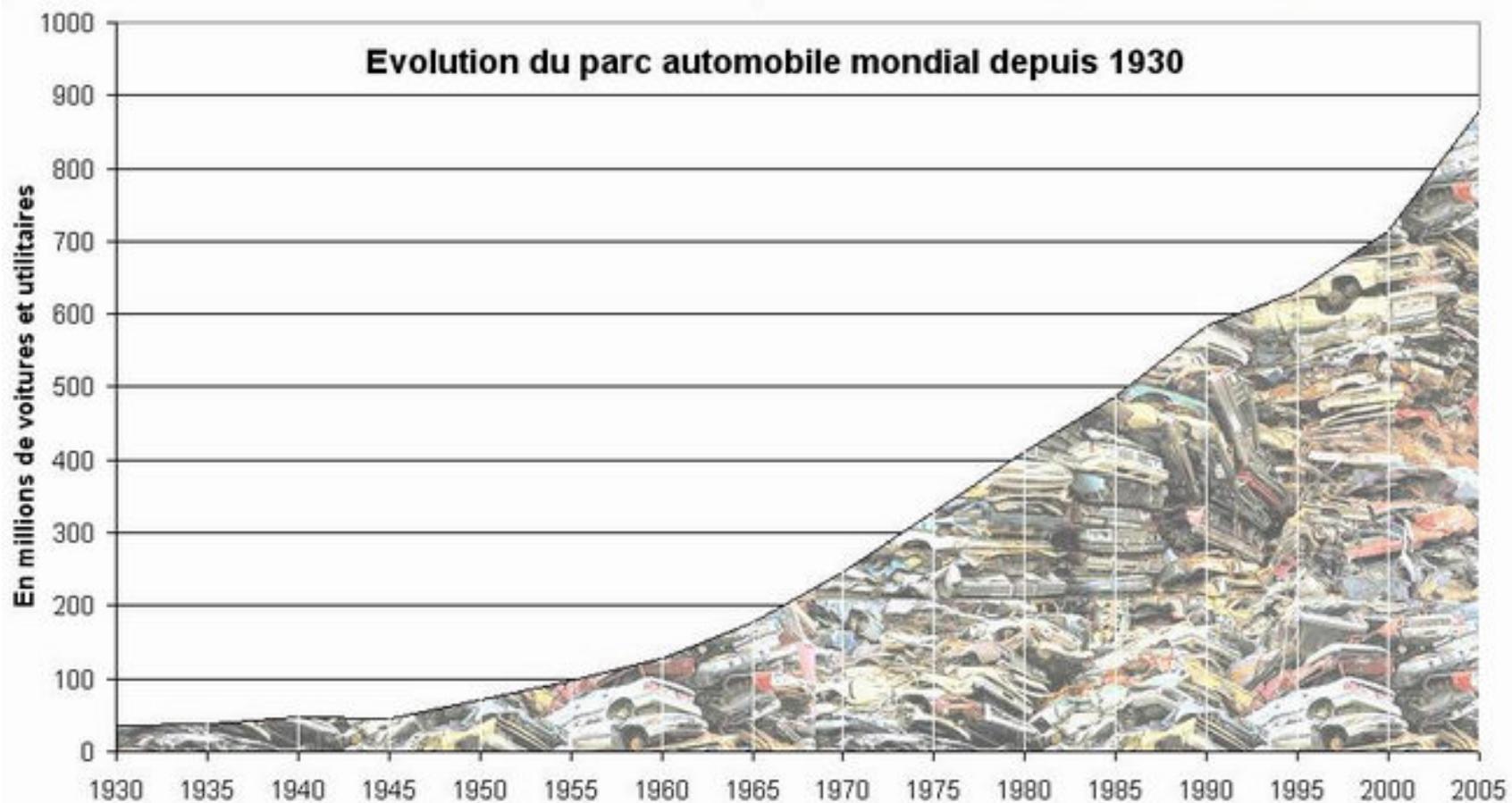
Redonner au piéton le droit de cité



Barcelona



Evolution du parc automobile mondial depuis 1930



Source: Worldwatch - carfree.free.fr



Pieter Bruegel l'Ancien : Les jeux d'enfants



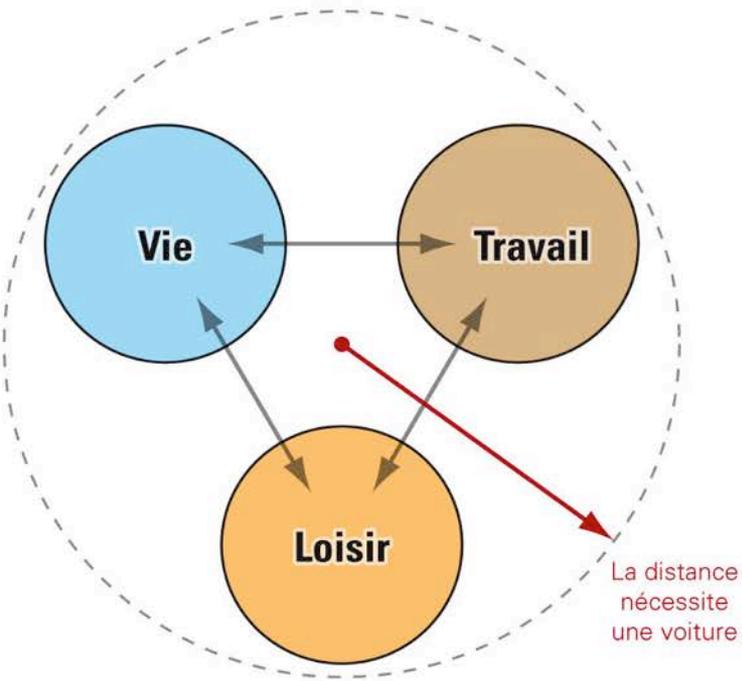


Les zones de rencontre : cohabitation pacifique entre modes de déplacement



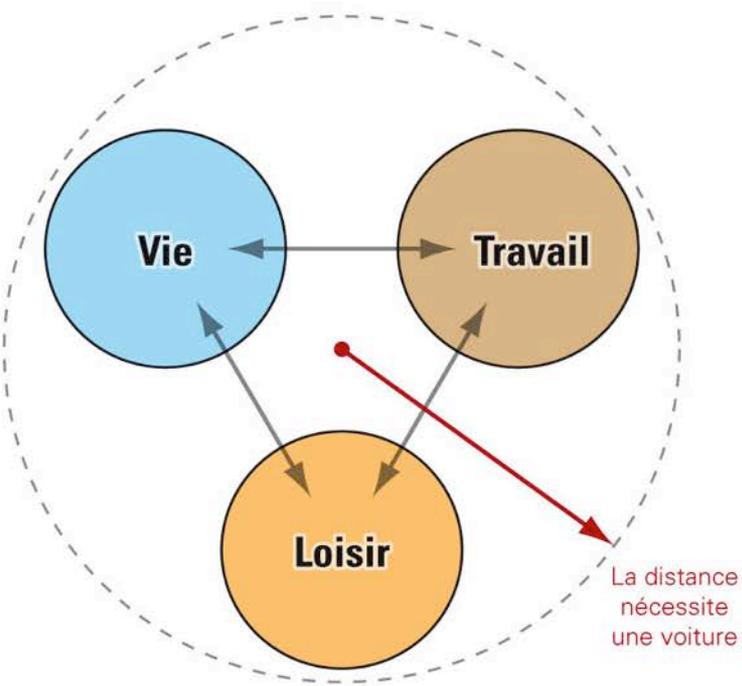
Quartier des Ouches - Genève

Urbanisme de courtes distances

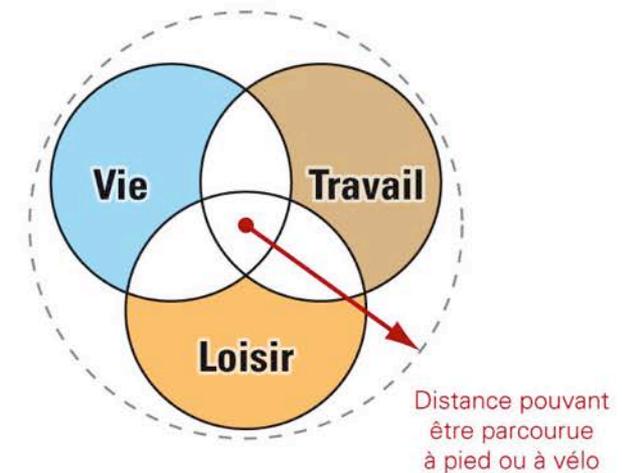


L'éclatement des zones d'activités entraîne une dépendance à la voiture privée.

Urbanisme de courtes distances



L'éclatement des zones d'activités entraîne une dépendance à la voiture privée.



Les pôles compacts réduisent les déplacements et permettent de circuler à pied ou à vélo.

Mixité d'usages et densité des destinations

