

UN PLAN POUR DONNER UN DROIT DE CITÉ AUX PIÉTONS

En 2000, environ quarante pourcent des déplacements quotidiens des citoyens de la Ville de Genève se faisaient à pied. Le piéton, principal usager des rues de la Cité, doit donc être au cœur des préoccupations d'aménagement du territoire communal. En facilitant les déplacements piétons, la Ville de Genève participe à l'amélioration de la qualité de vie en milieu urbain tant sur le plan de l'écologie, de la convivialité et de la sécurité tout en veillant à la santé de ses habitants. Suite au vote du Conseil municipal intervenu le 26 novembre 2001, le Conseil d'Etat a validé le 13 décembre 2004 le Plan directeur des chemins piétons de la Ville de Genève. C'est l'occasion de mesurer le travail accompli en faveur des piétons entre 1996 et 2004 et les actions futures à mener.

Dès 1998, la Ville de Genève, qui s'était déjà dotée d'un premier plan, a renforcé son action en faveur des piétons en élaborant une première version du Plan directeur des chemins piétons. A chaque fois, les votes du Conseil municipal, que ce soit sur un concept ou sur une demande de crédit, ont été quasiment unanimes. Favoriser les déplacements piétonniers est devenue une préoccupation commune à tous les services municipaux, ce qui explique qu'en 2004, environ quarante pourcent des mesures du plan directeur sont réalisées.

Mais d'autres actions restent à entreprendre. La Ville n'est pas encore suffisamment adaptée aux personnes à mobilité réduite qui ont encore trop de mal à traverser les carrefours, à emprunter les transports publics, à cheminer sur des trottoirs trop étroits. Les rues de notre ville sont encore trop dangereuses du fait des vitesses élevées des voitures qui les parcourent, trop bruyantes et trop polluées. D'une manière générale, les cheminements piétonniers sont encore trop discontinus, le franchissement des carrefours trop long.

Bien que le Conseil d'Etat ait validé le Plan directeur des chemins piétons, il n'a pas entendu les arguments développés dans le document en faveur de l'extension des zones à priorité piétonne. Les craintes des milieux commerçants l'ont emporté, malgré l'étude d'impact, réalisée en 2001, par l'Observatoire de la Mobilité de l'Université de Genève qui démontrait que la vitalité économique du centre urbain sortirait renforcée par de nouveaux aménagements urbains en faveur des piétons.

Malgré ces réserves, la Ville de Genève, soutenue dans sa démarche par la population reste convaincue du bien-fondé de son action et va continuer, projet par projet, la mise en œuvre de mesures en faveur des piétons, notamment en mettant en œuvre des zones de rencontre dans lesquelles le piéton est prioritaire. A travers ces diverses propositions, s'exprime la volonté politique de faire de Genève une cité où les piétons retrouvent leurs lettres de noblesse dans un cadre de vie de qualité et bénéfique à tous les citoyens.

Christian Ferrazino,
Conseiller administratif en charge du Département de l'aménagement, des constructions et de la voirie



AVERTISSEMENT

Le 13 décembre 2004, le Conseil d'Etat a adopté le Plan directeur des chemins piétons de la Ville de Genève. Cette approbation officialise l'action de la municipalité en faveur des piétons. Elle permet d'établir des plans localisés de chemins piétons sur le domaine privé (PLCP). Le Conseil d'Etat a assorti son adoption de trois réserves.

a) le Plan directeur du réseau routier et la hiérarchie du réseau routier en application de la loi sur les routes L 1 10 section 2 doivent être pris en compte dans la mise en œuvre du Plan directeur des chemins piétons.

Suite à la modification de la Loi sur les routes (août 2003), l'Office des Transports et de la Circulation (OTC) a élaboré un nouveau règlement (septembre 2004) qui annonce l'établissement d'un Plan directeur quadriennal du réseau routier, assorti d'une carte de la hiérarchie du réseau routier (avril 2005).

b) l'extension des zones à priorité piétonne n'est pas acceptée sous la forme proposée, compte tenu notamment des vitesses commerciales exigées pour les transports publics ; des zones de modération de trafic au sens des art. 22a, 22b et 22c de l'ordonnance sur la signalisation routière, pourront être mises en place de cas en cas.

Les zones à priorité piétonne du Plan directeur des chemins piétons recouvrent plusieurs réalités possibles, mais l'objectif n'est pas d'exclure tout trafic motorisé dans ces rues.

Il peut s'agir de zones de rencontre dans lesquelles le trafic motorisé est autorisé à condition de respecter la vitesse maximale de 20km/h et de considérer le piéton comme prioritaire.

Il peut également s'agir de zones à priorité piétonne avec passage libre pour les ayants droits. C'est le cas des Rues Basses dans lesquelles les TPG sont considérés comme des ayants droits qui ont la priorité.

Chaque projet, chaque aménagement de rue doit faire l'objet d'une analyse au cas par cas pour voir quel type de zone piétonne convient le mieux.

c) la notion de rue commerçante de quartier n'étant pas prévue par la législation routière, la Ville de Genève est invitée à préciser les objectifs et les mesures proposées, en respectant la compatibilité avec la hiérarchie routière et les attentes des associations économiques faitières et de commerçants.

Comme en témoignent diverses expériences nationales ou étrangères (Lyon, Paris, Zürich...) et diverses études dont celle de l'Observatoire Universitaire de la Mobilité en 2001, redonner un espace de qualité aux piétons dans les rues à forte densité de commerces ne met pas en danger la vie économique de ces rues, bien au contraire (ex : rues de Lausanne et des Acacias). Ces requalifications ne devraient toutefois pas être réservées aux seules rues parcourues par des trams mais aussi à d'autres voies, telles que les rues Montchoisy, Carl-Vogt, Voltaire ou Charmilles.





13 décembre 2004

Concerne : Approbation du plan directeur des chemins pour piétons - Ville de Genève

Vu le plan directeur des chemins pour piétons déposé par la Ville de Genève en mars 2000 et approuvé par la résolution du Conseil municipal de la Ville de Genève le 28 novembre 2001;

vu la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre du 4 octobre 1985 et sa loi cantonale d'application (L 1 60) du 4 décembre 1998;

vu la conformité de ce plan directeur des chemins pour piétons avec la loi L 1 60, le plan directeur cantonal et le plan des chemins de randonnée pédestre,

sur proposition de Monsieur Laurent Moutinot, Conseiller d'Etat chargé du département de l'aménagement, de l'équipement et du logement,

LE CONSEIL D'ÉTAT

Décide :

1. Le plan directeur des chemins pour piétons de mars 2000 est approuvé sous réserve des points suivants :
 - a) le plan directeur du réseau routier et la hiérarchie du réseau routier en application de la loi sur les routes L 1 10 section 2 doivent être pris en compte dans la mise en œuvre du plan directeur des chemins pour piétons;
 - b) l'extension des zones à priorité piétonne n'est pas acceptée sous la forme proposée, compte tenu notamment des vitesses commerciales exigées pour les transports publics; des zones de modération de trafic au sens des art. 22a, 22b et 22c de l'ordonnance sur la signalisation routière, pourront être mises en place de cas en cas;
 - c) la notion de rue commerçante de quartier n'étant pas prévue par la législation routière, la Ville de Genève est invitée à préciser les objectifs et les mesures proposées, en respectant la compatibilité avec la hiérarchie routière et les attentes des associations économiques faïtières et des associations de commerçants.
2. Le plan directeur des chemins pour piétons avec les réserves précitées est approuvé. Il est déclaré plan directeur des chemins pour piétons au sens de la loi L 1 60.

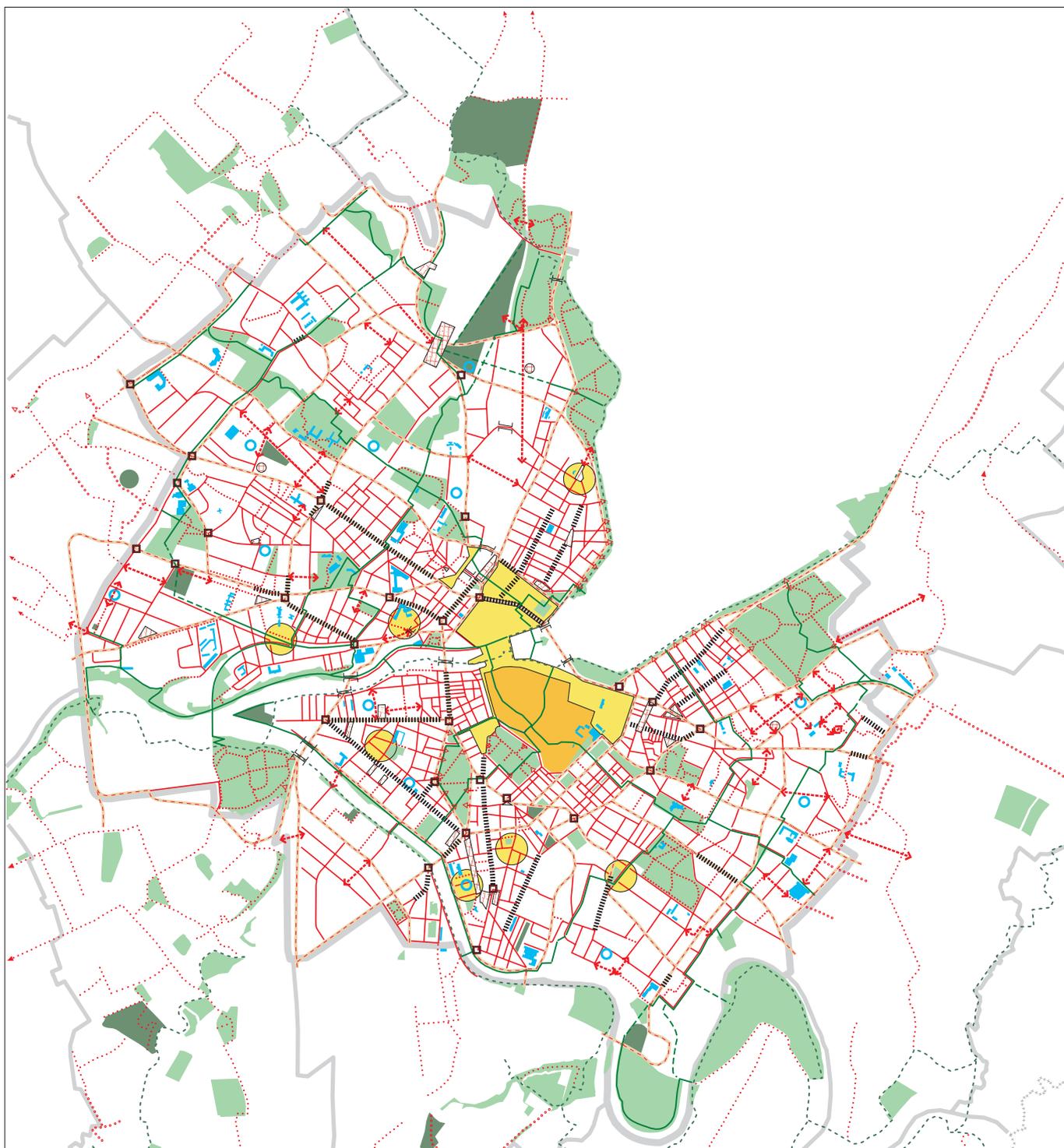
Communiqué à :

DAEL : 3 exemplaires
CHA : 1 exemplaire



Certifié conforme,
Le chancelier d'Etat :

DROIT DE CITE AUX PIETONS : UN PLAN DIRECTEUR EN CINQ VOILETS



Un plan directeur des chemins pour piétons

Les conditions faites aux piétons se définissent tous les jours, dans les travaux d'entretien, d'aménagement ou de marquage effectués par les divers services municipaux responsables.

Le plan directeur des chemins pour piétons range et amplifie ces multiples actions sous la cohérence d'un projet: son but est d'encourager la marche à pied en rendant la ville plus sûre, plus commode et plus agréable pour les piétons.¹ Il s'agit du premier plan directeur communal que reconnaisse la loi genevoise.

Programmé à l'horizon de 10 à 15 ans, il se décompose en **cinq volets**, illustrés par les cartes ci-contre et développés dans les pages suivantes.

Les résultats attendus sont doubles:

- d'une part, **une meilleure efficacité**, chaque action combinant plusieurs avantages: par exemple, créer un itinéraire scolaire sûr peut aussi faciliter l'accès aux TPG pour tout un quartier et rendre possible une promenade intercommunale
- d'autre part, **un effet de masse** résultant de la mise en cohérence de diverses actions parallèles: avec des conditions améliorées à la fois aux carrefours, sur les places, près des écoles, dans les quartiers, sur les promenades, etc., la ville deviendra **globalement** plus accueillante aux piétons.

Les conditions de mise en oeuvre sont précisées en page 17.

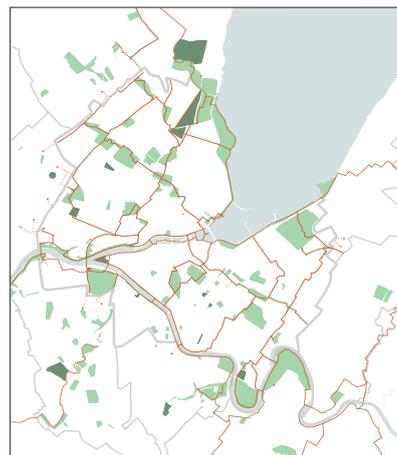
¹ A Genève, 21% des déplacements effectués en voiture le sont pour des trajets de moins de 2 km

Entre 1996 et 2004, 54 mesures du Plan directeur ont été réalisées sur les 135 prévues.

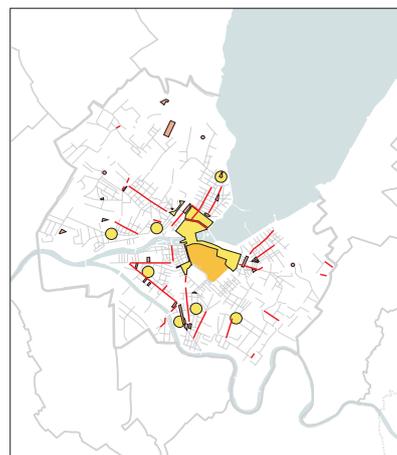
Cela représente :

- près de cent nouvelles traversées piétonnes
- quarante kit-écoles
- une dizaine de zones 30km/h
- plusieurs importants aménagements de carrefour
- la mise en œuvre d'une dizaine de zones de rencontre

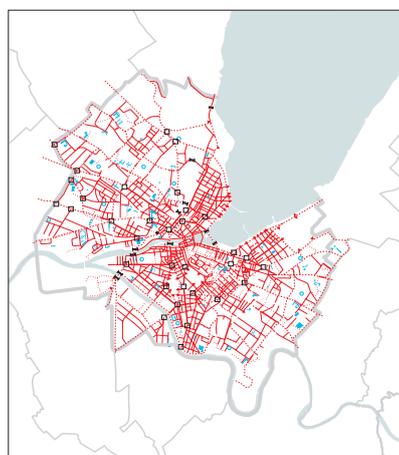
Obtention de 3 distinctions à l'échelle nationale : le prix de l'innovation, le prix de la sécurité (BPA) et le prix du réseau activité physique et santé (HEPA).



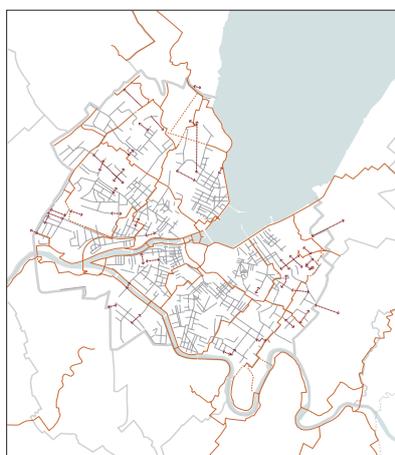
Volet 1
Encourager la promenade



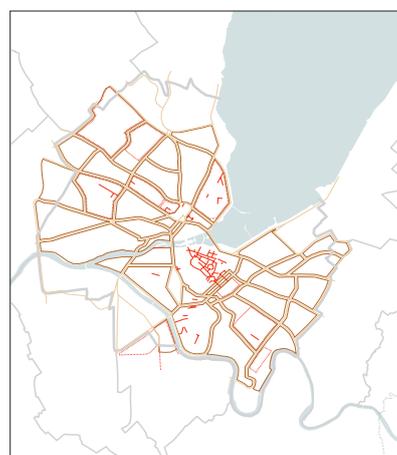
Volet 2
Valoriser des places, des lieux par quartier



Volet 3
Faciliter les mouvements piétons



Volet 4
Éliminer les obstacles aux piétons



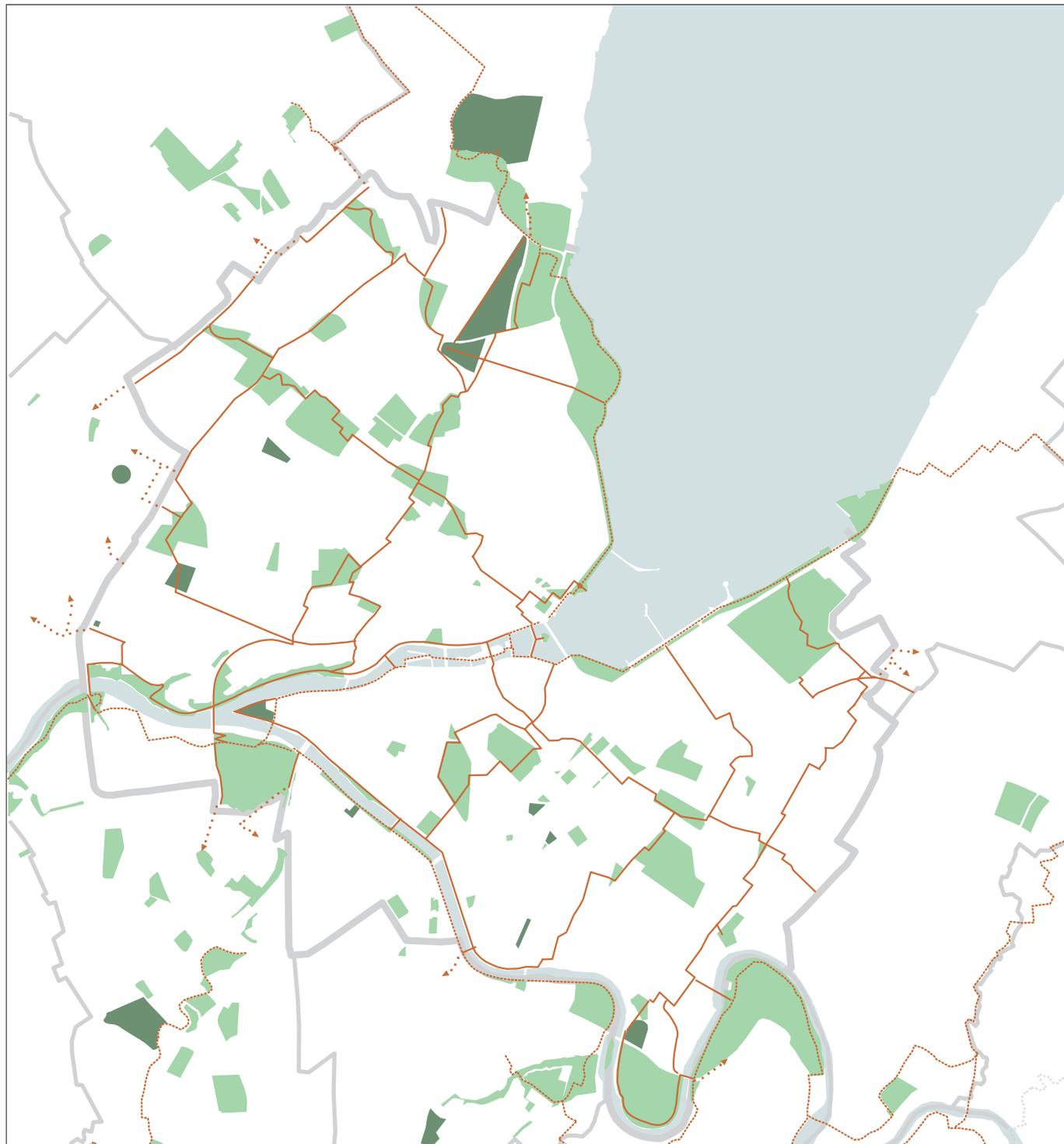
Volet 5
Modérer la circulation à l'échelle de quartiers

VOLET 1 : ENCOURAGER LA PROMENADE



Légende

-  Promenade
-  Continuité des parcours sur les communes voisines
-  Chemin de randonnée pédestre
-  Parc et espace naturel accessibles au public; existants
-  Parc et espace naturel accessibles au public; projetés



Se promener est une activité appréciée par une part importante de la population, excellente pour la santé et significative au plan culturel et citoyen, moyen unique de découvrir et d'assimiler un territoire. Avec un paysage contrasté, où des sites très urbains sont proches de sites très verts, voire sauvages, Genève offre un riche potentiel de promenades, encore sous-utilisé.

Deux lignes d'action encouragent la promenade : des aménagements et une promotion.

Des aménagements

Des promenades sont aménagées dans le cadre de projets d'urbanisation (projet réalisé à la campagne Masset, en cours le long du Rhône, à l'étude sur Tulipiers-Allières). Des parcours existants sont valorisés (projet « Fil du Rhône », concours sur les berges de l'Arve par l'Institut d'architecture, etc). Le réseau des parcs est complété, dans le cadre de projets d'urbanisation (par exemple Beau-Soleil entretenu par le SEVE) et au gré d'opportunités (par exemple La Forêt, l'ex-stade des Charmilles, la pointe de la Jonction). Certains itinéraires ont des maillons manquants : leur réalisation nécessitera la création de chemins, qui pourra s'effectuer dans le cadre de projets d'urbanisation ou d'opérations foncières.

Une promotion

La collection des sept promenades éditées depuis 1995 connaît un succès durable (40 000 exemplaires par promenade distribués chaque année). Ludiques, pratiques, informés, en français et en anglais, les sept plans-guide conduisent de nombreux habitants, visiteurs et touristes à découvrir la ville de Genève, son urbanisme, ses monuments et ses espaces verts. Quatre promenades impliquent des communes voisines (Carouge, Grand-Saconnex, Vernier, Veyrier, Pregny-Chambésy).

Le projet est de compléter la collection par au moins trois nouvelles promenades. D'ores et déjà, plusieurs guides sont envisagés : Genève-Plage-Lancy, St-Jean-place des Nations. Quelques promenades plus urbaines, seront aussi proposées.

9 plans-guides ont été édités. Le dixième "De l'esprit de Genève - du dialogue à la paix" est en cours. L'inauguration est prévue le 5 septembre 2005 dans le cadre du soixantième anniversaire de l'ONU. Plus de 50 km de parcours urbains thématiques existent aujourd'hui en Ville de Genève.



Une collection de promenades

- Marcher à Genève - 1995
- De domaine en domaine - 1996
- De site en musée - 1997
- De quai en quai - 1998
- De ville en ville - 1999
- D'amont en aval - 2000
- D'ici et d'ailleurs - 2001
- De corps en cœur - 2002
- Du local à l'international - 2003
- De cèdre en cèdre - 2004
- De l'esprit de Genève - 2005



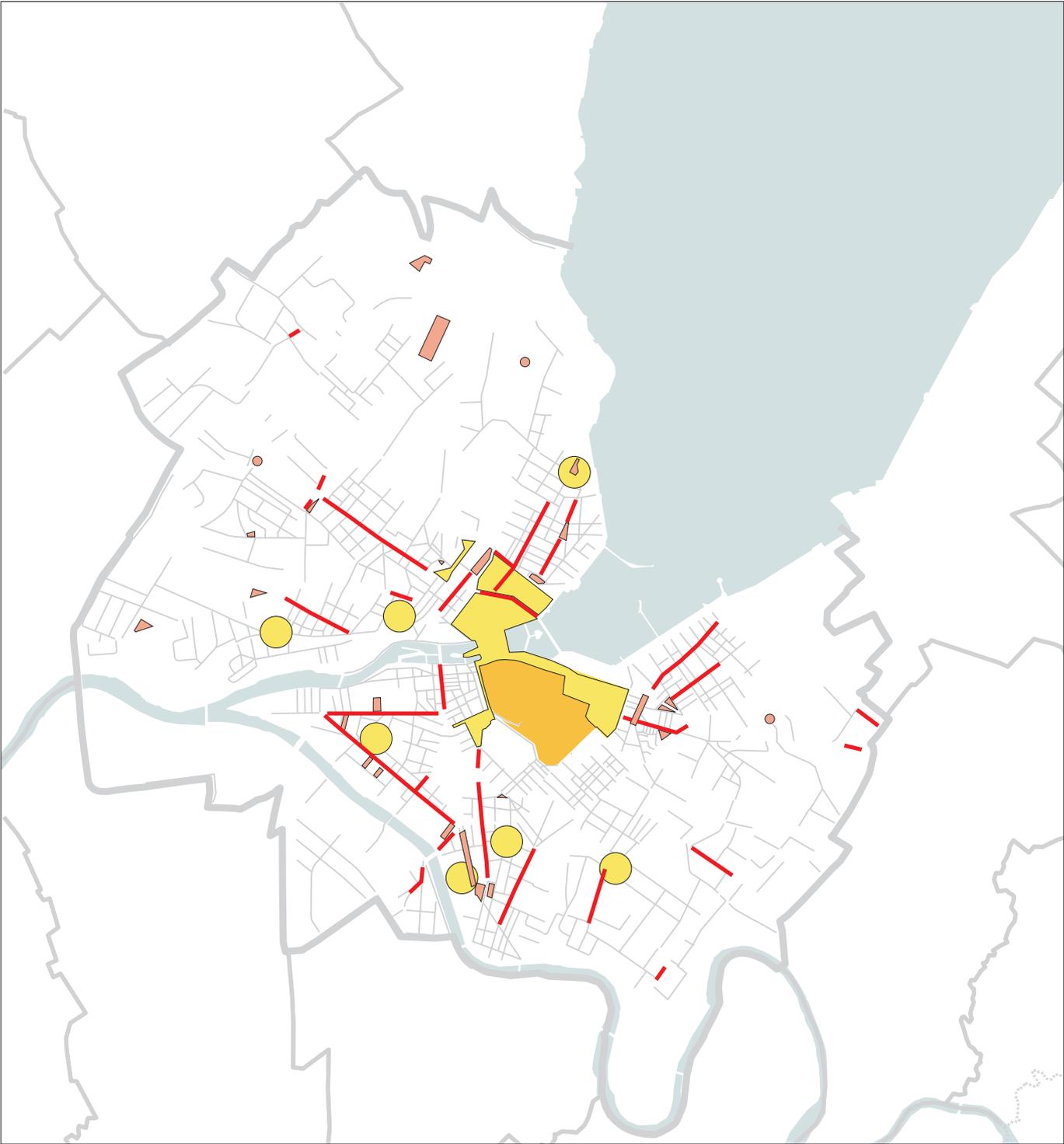
Des campagnes d'affichage annuelles

Ce volet complète les réponses à diverses pétitions et motions récentes: **Pétition 73** (27 avril 1998) "Pour un aménagement des quais digne de Genève" - **M7**, MM. G. Deshusses, J.-P. Perler, Ch. Zaugg, A. Georges Sandoz, "Chemineurs piétons à Champel" (juin 1999) - **M275**, MM. A. Vaissade, B. de Weck, "Vers une politique énergétique des espaces verts" (29 novembre 1989, amendée et acceptée par le Conseil municipal le 10 mai 1995) - **M 286** Mmes A. Wagenknecht, A.-M. von Arx-Vernon, B. Cramer, MM. P.-C. Georges, C. Miffon, R. Wimet, G. Savary, F. Jucker, J.-M. Froidevaux "La population: T'as une belle rade tu sais... La rade: Débarrassez-moi..." (novembre 1977) - **M 1028**, MM. G. Crettenand, M. Ziegler, P. Rumo, R. Pataroni, M. Ducret, "Pour un plan directeur des cheminements piétons en ville de Genève (15 janvier 1992) - **M 1093**, MM. P. Marti, J.-J. Monney, "Itinéraires touristiques" (7 octobre 1992).

VOLET 2 : VALORISER DES LIEUX, DES PLACES PAR QUARTIER

Légende

- Place, square à aménager
- Place, square à créer
- Rue commerçante de quartier
- Aire à priorité piétonne existante/projetée



Dans un monde où l'épicerie de quartier est remplacée par la station-essence-épicerie, où la poste, la banque, le cinéma...tendent à quitter la ville pour des « drive-in » ou des « centres » périphériques accessibles principalement en voiture, il est impératif d'améliorer l'offre de **lieux de rencontre pour les piétons** en les rendant aisément accessibles et attrayants.

L'aménagement du territoire doit tenir compte de ces évolutions, en favorisant la vie en ville et la cohabitation harmonieuse des différents usagers du domaine public.

La **vie sociale** de la population en dépend - notamment celle des personnes âgées, comme en a témoigné vigoureusement l'histoire de la fermeture de la poste de St-Jean – ainsi que **l'appropriation démocratique** de la ville par ses habitants.

Trois lignes d'action sont développées : centre-ville, places et squares et autres lieux piétons.

Centre-ville

Des projets d'aménagement de places exclusivement piétonnes au pied de la vieille-ville et dans le centre rive droite doivent se concrétiser.

Places et squares

Les projets sur des places emblématiques, surchargée d'enjeux, sont assurément complexes. Dans chaque cas, la Ville fait valoir les droits des piétons : réaménagement de places existantes (par exemple les Augustins) et création de places dans les nouveaux quartiers.

Autres lieux piétons

La rencontre au quotidien n'exige pas de grands espaces, mais s'effectue plus favorablement dans de petits espaces bien aménagés. Les **rues commerçantes** sont à rendre plus accueillantes pour les piétons. Bien des **lieux en panne**, expropriés par d'autres usages (stationnement, dépôt, chantier...) présentent un important potentiel d'espace public et sont à **rendre aux piétons**.

D'une manière générale, tout nouvel aménagement fera l'objet d'une large consultation, notamment avec les habitants, et tout particulièrement les personnes à mobilité réduite et les commerçants du quartier concerné.

Dans tous les cas, il ne sera pas accordé de priorité aux piétons dans les espaces de circulation des lignes urbaines des transports publics, de manière à garantir la vitesse commerciale de ces derniers conformément à la loi. (H 1 50, Loi sur le réseau des transports publics du 17 mars 1988, art. 2, al. A).

Soucieuse de rendre de l'espace public aux piétons, la Ville de Genève, a ces dernières années, mis en place des zones de rencontre où la vitesse est réduite à 20km/h et dans laquelle les piétons sont prioritaires (rues Patru, du Lac, des Sources).

La Ville a aussi fait valoir les droits des piétons dans les projets de réaménagement de places (Molard, Sturm ou Nations).

Enfin des lieux en panne, "squattés" par le stationnement des voitures ont été rendus aux piétons par le biais d'un traitement qualitatif de l'espace (rues de la Flèche, des Marronniers, Leschot, Vignier, parcs des Chaumettes ou de la Queue d'Arve). Les aménagements éphémères sont des tests "grandeur nature" qui donnent, l'espace de quelques semaines, un nouveau visage à certains lieux. L'expérience peut parfois s'avérer si convaincante pour les habitants que les aménagements deviennent définitifs comme à la rue des Savoises.



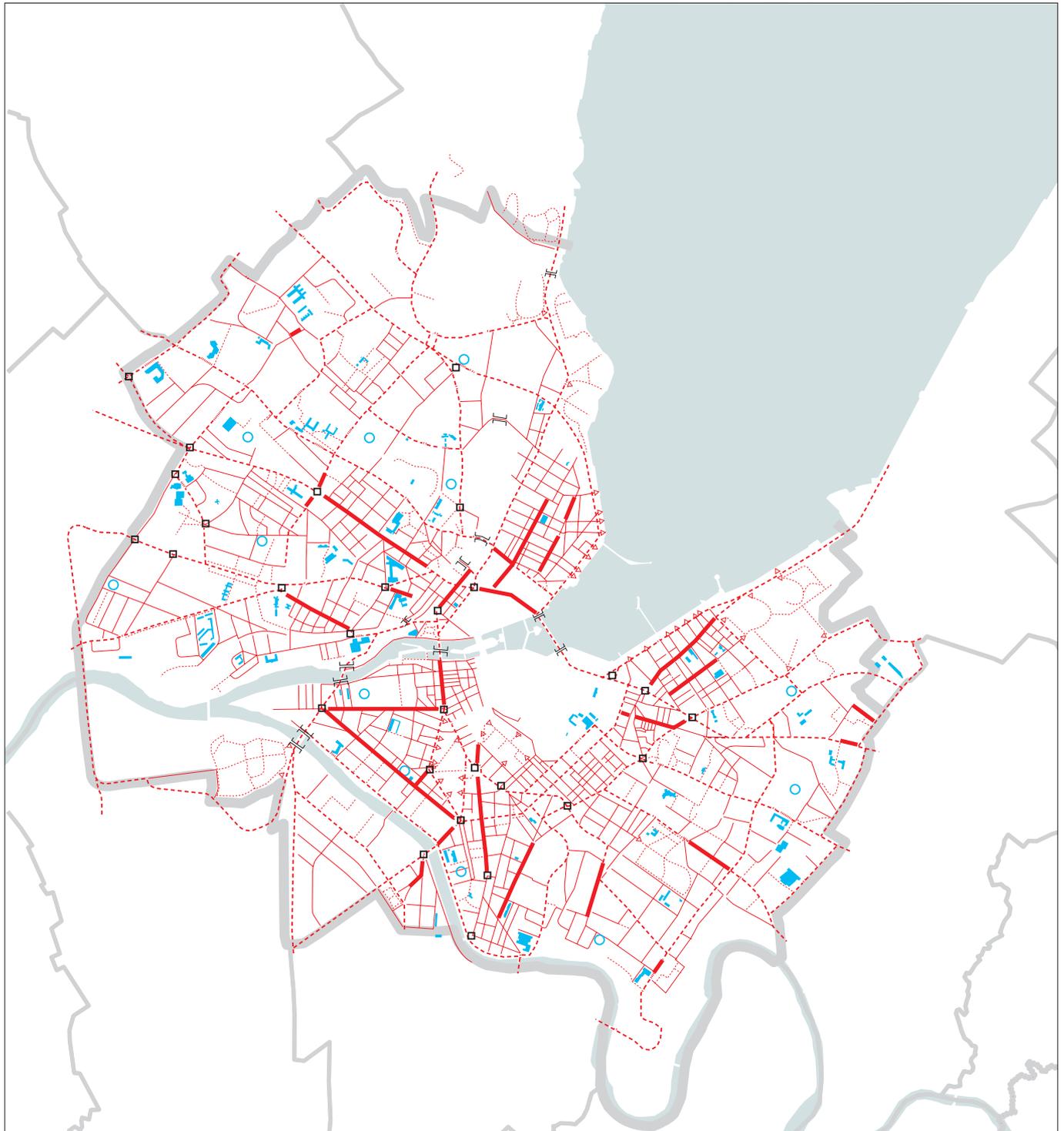
Aménagement éphémère - HUG 2005

Ce volet complète les réponses à diverses pétitions et motions récentes: **Pétition 63** (10 novembre 1997) "Pour un aménagement du périmètre de Chateaubriand soucieux des besoins des habitants" - **Pétition 17** (décembre 1995) "Pour un quartier des Eaux-Vives plus convivial" - **Pétition 90** (décembre 1998) du Cradeau pour transformer le dernier tronçon de la rue du Lac en zone piétonne - **M 30** Mmes M. Huber-Fontaine, M. Husser, V. Ischi, M. Künzler, C. Matthey, MM. R. Broggin, P. Losio, A. Marquet, J.-P. Perler, D. Sidler "Squares Pradier et Chantepoulet" - **M 32** Mme V. Keller-Lopez, M. S. Kanaan "Rendons la place Pré-l'Evêque à la population (novembre 1999) - **M 40** Mmes M. Vanek, V. Keller-Lopez, MM. R. Broggin, F. Sottas "Restitution des places publiques à leur vocation initiale" - **M 117** M. G. Savary "Embellissement de la rue de Lausanne" - **M 392** Mmes M. Vanek, C. Gonzalez-Chervet, MM. D. Burkhardt, J.-P. Lyon "extension des zones piétonnes au centre-ville (mars 1999)

VOLET 3 : FACILITER LES MOUVEMENTS PIÉTONS

Légende

- | | | | |
|---|----------------------------|---|---------------------------------------|
|  | Entrée de parcs |  | Rue commerçante de quartier |
|  | Carrefour |  | Ecole existante |
|  | Rue de quartier |  | Ecole projetée |
|  | Rue principale |  | Accès aux équipements publics majeurs |
|  | Cheminement en site propre |  | Passage dénivelé inférieur |





La traversée à pied de nombreux carrefours de Genève est une **expérience pénible** (bouton-poussoir, longue attente, feu suivant non coordonné), ce qui incite bien des piétons à prendre des risques. De même, bien des trottoirs étroits et encombrés sont **dangereux** et **malcommodes**. Face au développement des nouveaux modes de déplacement individuel rapide (trottinette, rollers, patins, etc) partageant l'espace des piétons, la sécurité des piétons doit par ailleurs être garantie et des mesures pour l'assurer mises en place.

La première étape du plan piétons a obtenu que le piéton soit reconnu comme un **acteur à part entière** dans les questions de circulation. **Cette reconnaissance doit être renforcée** par quatre lignes d'action, s'ajoutant aux mesures classiques sur le réseau des rues de quartier.

Carrefours et traversées

Les piétons doivent prendre une meilleure place dans l'ordre des priorités qui, aux carrefours, commandent le réglage des feux, dominé jusqu'à présent par la fluidité du trafic automobile. Des solutions existent (par exemple carrefour Ste-Clotilde-Carl-Vogt). De nouveaux standards sont à élaborer, tester et appliquer (temps, enchaînements, traversées en diagonales, etc).

Les mesures en faveur des piétons ne devront toutefois pas ralentir la circulation des transports collectifs. Une attention toute particulière sera accordée aux personnes âgées ou à mobilité réduite, pour faciliter les déplacements aux carrefours ainsi qu'aux arrêts de bus.

Rues commerçantes

Une rue commerçante doit pouvoir se traverser en de nombreux points (passages piétons suffisants, ou abaissement général des vitesses). Elle doit offrir des coins où s'arrêter, des bancs où s'asseoir, où poser un paquet, téléphoner, bavarder, profiter de l'animation...

Ecoles

Les dispositifs de sécurité à la sortie immédiate des écoles (kit-école, par exemple) doivent être complétés par la création d'itinéraires sûrs – seule alternative crédible à l'accompagnement de l'enfant en voiture par souci de sécurité. En principe, aucun cheminement piétonnier de quartier ne traversera les périmètres scolaires (préaux, bâtiments).

Entrées de parcs

L'entrée dans un parc est un autre lieu de concentration de piétons à favoriser. Il faudra souvent l'élargir de façon à assurer accueil, sécurité et confort.

Les cheminements piétonniers à travers les cimetières seront compatibles avec la paix des morts.

Les écoles font l'objet d'une attention particulière à travers l'encouragement au développement des pédibus, la campagne de sensibilisation au règlement de la zone 20km/h, la mise en place de kit-écoles.

Les revalorisations des rues de Lausanne et des Acacias sont de bons exemples de projets de requalification de rues commerçantes en faveur des piétons (élargissements et abaissements de trottoirs).

Enfin, on comptabilise environ cent nouvelles traversées piétonnes qui sont pour la plupart rendues visibles au sol avec le logo Plan Piétons. Un effort est également fait pour rendre la ville plus accessible aux personnes à mobilité réduite.



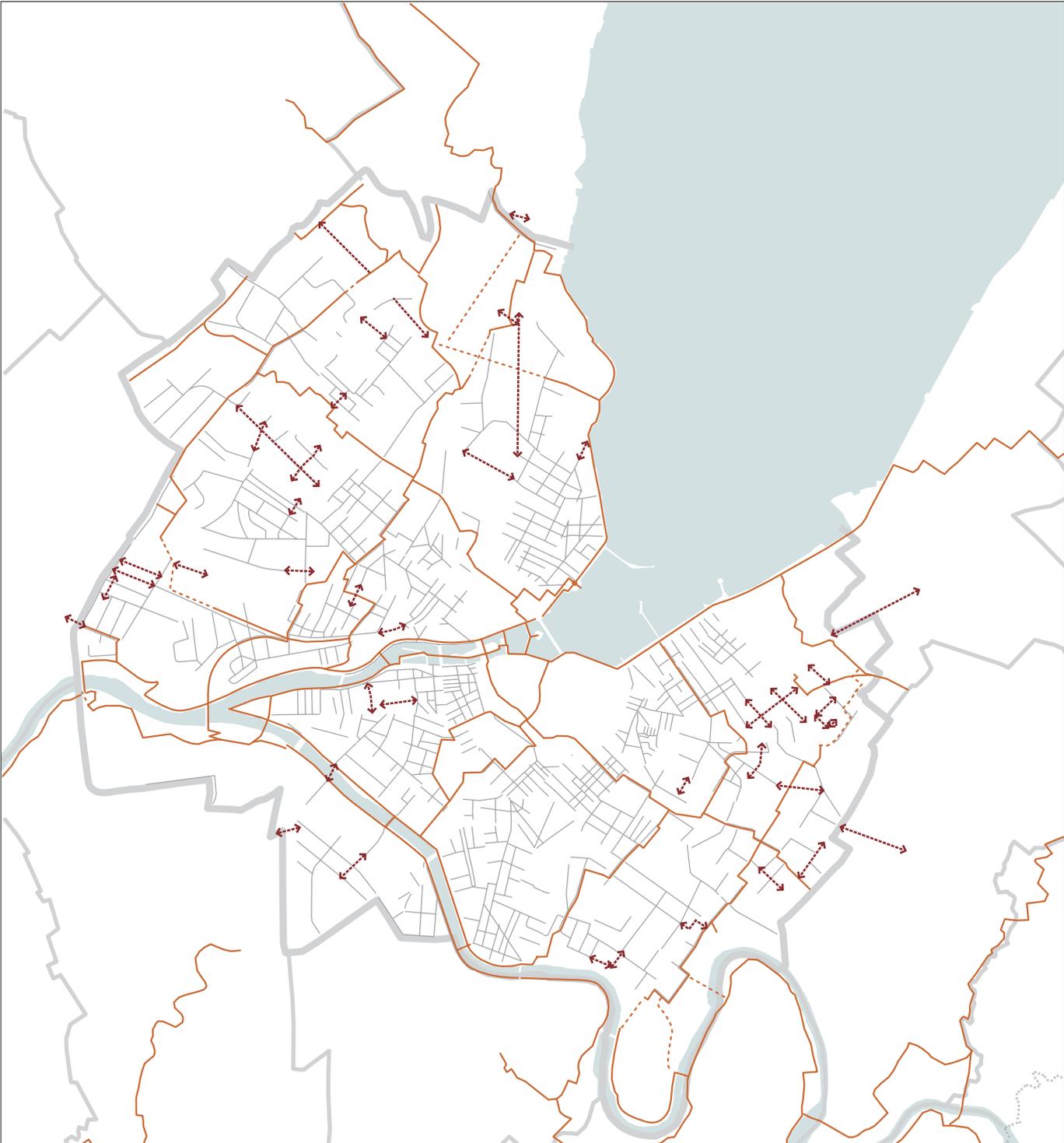
Marquage au sol - logo Plan Piétons

Ce volet complète les réponses à diverses pétitions et motions récentes: **M 10** Mmes M. Guignard, M. Vanek, M. F. Sottas "Sécurité de nos enfants à proximité de l'école des Franchises" (juin 1999) - **M 140** Mmes C. Dallèves Romaneschi, I. Brunier, MM. P. Reichenbach, C. Miffon, R. Pattaroni, G. Valance "Systèmes de ralentissement aux abords des écoles" (24 juin 1997) - **M 228** MM. P. Marti, A. Chauffat "Zones piétonnes" (29 novembre 1989) - **M 357** Mmes C. Olivier, M.-F. Spielmann, MM. R. Deneys, A. Marquet, J.-P. Perler, G. Valance "Réponse au rejet par le peuple du projet de place Neuve: pour un urbanisme de proximité et de qualité" (11 novembre 1998) - **M 366** MM. R. Deneys, R. Juon, S. Kanaan "Pour un soutien clair de l'Etat à une politique de circulation urbaine favorisant la qualité de la vie et respectueuse des choix populaires" (novembre 1998) - **M 367** MM. R. Deneys, R. Juon, S. Kanaan "Préparation de l'après C 2000: pour une ville de Genève innovatrice en matière de mobilité urbaine" (novembre 1998) - **M 406** Mme M.-F. Spielmann, MM. A. Marquet, R. Grand "Pour le maintien des rues du Vieux-Collège - Madeleine - Rôtisserie en zone résidentielle" (mai 1999) - **Question écrite 50** M. R. Juon "Fléchage de la vieille-ville" (Réponse du Conseil administratif 16 mai 1997).

VOLET 4 : ELIMINER LES OBSTACLES AUX PIÉTONS

Légende

-  Rue de quartier, rue principale, cheminement en site propre
-  Liaison à créer ou à améliorer (tracé indicatif)
-  Promenade
-  Promenade à créer



Cheminant lentement, le piéton aime les parcours continus, les raccourcis, les chemins de traverse...et déteste les impasses qui l'obligent à faire demi-tour. **Les nombreuses rues du centre-ville**, aux îlots serrés et aux cours semi-publics, sont faites pour lui.

Après s'être attaché en première étape aux obstacles les plus évidents, le plan directeur des chemins pour piétons recense systématiquement les problèmes à résoudre sur l'ensemble du territoire communal.

Obstacles localisés

Plusieurs types d'obstacles localisés sont à débloquer : des **coupures fonctionnelles** (par exemple le projet de passerelle sur les voies CFF à Sécheron), **géographiques** (par exemple le franchissement de l'Arve entre Cité Universitaire et Vessy) ou **foncières** (parcelle privée infranchissable aux Allières).

Création d'une maille piétonne

La création en périphérie d'une maille piétonne comparable à celle du centre-ville peut s'effectuer de deux manières :

- **dans le cadre de projets d'urbanisme** (comme dans le quartier des Tulipiers où le chemin Frisco s'inscrit dans une maille serrée de chemins piétons) ;
- **au cas par cas**. La mise en place de servitudes de passage ou la cession de chemins privés peuvent s'effectuer par négociation à l'amiable ou par la procédure du plan localisé de chemin piétonnier (PLCP), dotée d'une déclaration d'utilité publique ouvrant une possibilité d'expropriation, sur la base des besoins recensés par le présent plan directeur.

Un groupe de travail inter-services municipaux, ACTION PIÉTONS, travaille depuis 1999 à la création d'une maille piétonne dense dans les quartiers en zone de développement de la ville, sur le domaine privé. L'adoption du Plan Piétons dote ce groupe d'un nouvel outil de négociation de servitudes ou de cessions au domaine public : le PLCP (plan localisé de cheminement piétonnier). Par exemple, dans le quartier Allières-Tulipiers, 48% des mesures planifiées par ce groupe sur la base de relevés sur le terrain et de demandes d'habitants ont été réalisées.



Nouveau chemin des Allières



Route de Chêne



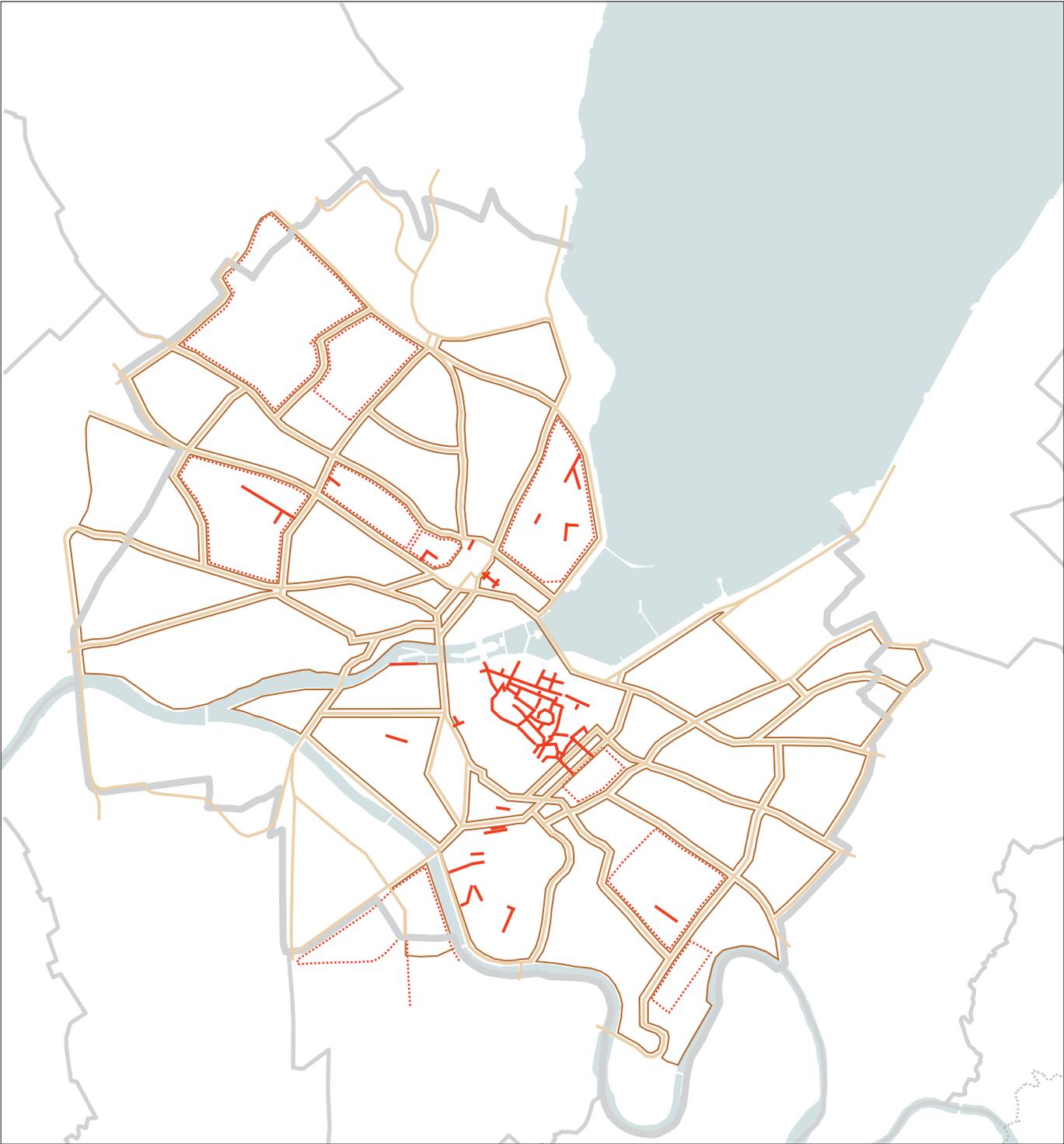
Chemin Frisco : rue piétonne réalisée dans le cadre d'un projet d'urbanisme

Ce volet complète les réponses à diverses pétitions et motions récentes: **Pétition 61** (septembre 1997) du Conseil de quartier de la Jonction "Amélioration de la sécurité des déplacements dans le quartier de la Jonction" - **Pétition 81** (juin 1998) "Pour un accès direct entre le quartier des Tulipiers et l'école des Allières" - **Pétition 86** (juin 1999) de l'Association des habitants du centre et vieille-ville "Sécurité au passage piétonnier situé entre les arrêts de bus 3 et 5 Croix-Rouge sur la rue de la Croix-Rouge" - **Pétition 1230** "La rue de la Madeleine pour la sécurité des piétons" - **M 124** Mme M.-F. Spielmann, MM. M. Ducret, A. Kaplun, C. Zaugg, R. Pattaroni, A. Guyonnet "Meilleure accessibilité aux transports publics pour tous" (1995) - **M 147** M. R. Winet "Un carrefour extrêmement dangereux ch. Frank-Thomas" (14 février 1996) - **M 332** MM. P.-A. Torrent, G. Valance "Pour une véritable sécurité sur le chemin de Beau-Soleil" (mai 1998) - **M 1208** Mmes N. Bobillier, B. Polonovski, MM. A. Dupraz, J.-P. Perler "Circulation autour des complexes sportifs et scolaires du plateau de Frontenex et de la Campagne Picot" (1998) - **Interpellation 778** M. J.-P. Lyon "Information aux piétons, sécurité sur les trottoirs" (16 mars 1998) - **Interpellation 795** M. J.-P. Lyon "Quelles mesures le Conseil administratif va-t-il prendre pour protéger les piétons sur les zones piétonnes et les trottoirs?" (12 janvier 1999).

VOLET 5 : MODERER LE TRAFIC A L'ECHELLE DE QUARTIERS

Légende

-  Poches
-  Réseau routier principal
-  Mesures de modération réalisées



Diverses mesures de modération de la circulation ont été testées et mises en place en Ville de Genève. Elles ne sont pas critiquables en elles-mêmes, mais **par leur échelle d'application**. Chaque mesure se limite à un périmètre très restreint, les périmètres modérés étant discontinus. Passant rapidement d'un régime de circulation à un autre, les automobilistes tendent... à passer outre.

Il faut passer à une échelle supérieure. La modération du trafic doit s'appliquer à **l'échelon de quartiers plus importants** : les secteurs délimités par les axes à fort trafic du réseau principal. Cette généralisation est le seul moyen de produire une règle claire, c'est à dire ayant les meilleures chances d'être respectée : dès qu'un automobiliste quitte le réseau principal, il sait qu'il entre dans un quartier où la circulation est modérée et adapte sa conduite en conséquence.

Deux lignes d'action sont développées : dans les quartiers et sur le réseau principal.

Dans les quartiers

La panoplie des mesures de modération (zone 30, rue résidentielle, sens uniques, impasses, etc) est à utiliser, selon les quartiers, pour ramener le trafic à un niveau plus compatible avec les circulations piétonnes (sécurité, nuisances). Elle complète les mesures localisées du volet 3 « Faciliter les mouvements piétons ». Les récents développements au niveau fédéral, dont l'officialisation de la « zone de rencontres » (Flanierzone) donneront lieu à des applications en ville.

Sur le réseau principal

Sur les voies à fort trafic, la sécurité des piétons est à renforcer (ex: par des traversées avec refuges ou feux qui réduisent le risque d'accident de 36 % à 4 %). De plus, et dans un but préventif, il est indispensable d'améliorer la sécurité des passages piétons existants en se référant aux rapports d'accidents.

11 poches de modération (zones 30km/h) existantes, 8 en projet. Réalisation d'une dizaine de zones de rencontre. Conformément à la première réserve du Conseil d'Etat, ce volet sera mis en relation avec la nouvelle carte de hiérarchisation du réseau.



Le refuge améliore la sécurité - route de Malagnou - Champel



Zone 30 km/h aux Tranchées



Zone 20 km/h rue de Berne - Pâquis

Ce volet complète les réponses à diverses pétitions et motions récentes: **Pétition 76** (octobre 1998) "30 km/h à l'avenue Peschier et au chemin des Pléiades" - **Pétition 49** du groupement des intérêts de Vieusseux demandant "la mise en zone résidentielle de l'avenue Edouard-Rod et la création d'une traversée piétonne" - **M 230** Mme M.-F. Spielmann, MM. R. Juon, R. Broggin "Pour des aménagements provisoires de modération du trafic en vieille-ville" (septembre 1997) - **M 356** MM. A. Knechti, D. Sormani "Mesures de sécurité dans le quartier de Vieusseux (Ernest-Pictet - Soubeyran - Soret)" (11 novembre 1998) - **M 365** MM. R. Deneys, R. Juon, S. Kanaan "Pour des mesures concrètes en faveur de la modération du trafic en ville de Genève" (novembre 1998).

DIMENSIONS INTERCOMMUNALE ET CANTONALE

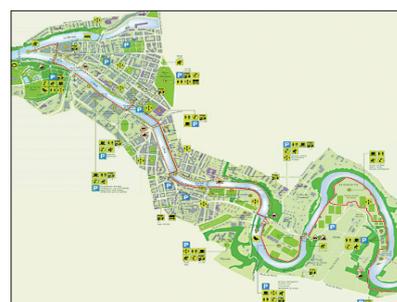
Dès sa première étape, le plan piétons a eu **une dimension intercommunale**, aussi bien au niveau des aménagements de chemins piétonniers, coordonnés avec ceux des communes voisines, que dans la promotion de la marche à pied par la publication de promenades, dont plusieurs ont été conçues en lien avec Carouge, Grand-Saconnex, Vernier, Veyrier et Pregny-Chambésy.

Le plan directeur confirme et renforce cette attitude, notamment pour les volets « Faciliter les mouvements piétons », « Eliminer les obstacles aux piétons » et « Modérer le trafic à l'échelle de quartiers ».

Etabli en liaison avec les principaux services cantonaux concernés, le plan directeur des chemins pour piétons de la Ville de Genève s'inscrit dans l'objectif de la loi cantonale : fixer les réseaux de chemins pour piétons et des chemins de randonnée pédestre à l'échelon de l'agglomération et du canton.

Le Département de l'aménagement, de l'équipement et du logement a établi de son côté le **plan directeur des chemins de randonnée pédestre pour l'ensemble du territoire cantonal**. Il vise à mettre à disposition de la population un réseau d'itinéraires pédestres attrayants et sûrs, destinés principalement aux loisirs. Ce réseau est naturellement plus dense dans les espaces agricoles et forestiers qu'en milieu urbain, mais des contacts avec le territoire de la ville et son propre réseau de chemins pour piétons seront assurément utiles aux citoyens en quête d'espace et de tranquillité.

Le plan directeur a été approuvé par le Conseil d'Etat au mois de décembre 2001.



Promenade 6, en collaboration avec les communes de Carouge et de Veyrier

MISE EN OEUVRE



Fort du succès de la première étape, inscrit dans le cadre d'une loi cantonale, compris par la population et soutenu par de nombreuses demandes d'amélioration des conditions faites aux piétons, le plan directeur des chemins pour piétons est un message fort, par lequel la Ville de Genève affirme sa volonté politique de donner droit de cité aux piétons.

Le plan directeur des chemins pour piétons définit un cadre d'actions pour une durée de 10 à 15 ans. Si certaines études simples peuvent être effectuées dans le cadre budgétaire, l'ensemble des études plus complexes et des réalisations doit faire l'objet de crédits d'investissement du Conseil municipal de la Ville de Genève.

Ainsi, le plan directeur des chemins pour piétons se traduira par un programme d'investissements, établi par tranches de quatre ans. La mise en œuvre concrète de ses options est nécessairement complexe et subtile compte tenu des objectifs du Conseil administratif, de la sensibilité des citoyens qu'il importe de consulter, et des décisions du Conseil municipal qui examinera au cas par cas l'opportunité ou non de modifier la situation existante et l'ampleur des investissements. De plus, chaque action devra faire l'objet d'une procédure d'étude ad hoc dans le cadre des dispositions légales applicables.

Des contingences de calendrier doivent par ailleurs être rappelées, car les aménagements en faveur des piétons sont fréquemment liés à d'autres interventions. C'est le cas notamment des nouvelles infrastructures de transports publics qui dépendent de décisions cantonales et de travaux sur domaine public qui poursuivent d'autres objectifs que le plan directeur des piétons (nouvelle ligne de tram, réfection des chaussées et collecteurs par exemple).

Ces contraintes sont connues et n'excluent nullement l'impulsion politique, au contraire. Ainsi, pour l'actuelle législature qui prend fin en 2003 :

- **les actions engagées en 1996 sont poursuivies.** Il s'agit de compléter le réseau de promenade dont les crédits d'étude et de promotion ont été adoptés en 1999 et de poursuivre les aménagements pour la traversée des axes routiers (volet 3).
- **une forte impulsion est donnée à l'aménagement de places et rues** (volet 2) et à la mise en place de **poches de modération du trafic dans les quartiers** (volet 5).
- diverses négociations sont en cours pour lever des **obstacles fonciers**. La commune usera de son droit d'initiative pour faire adopter **des plans localisés de chemins pédestres** afin de lever ces obstacles en cas de besoins avérés si les négociations à l'amiable n'ont pas abouti et lorsque les circonstances l'exigent (volet 4).

Trois crédits d'investissement, ont été accordés, à ce jour, par le Conseil municipal, plus d'autres demandes de crédits (par ex : Allières).

Grâce à ces moyens financiers, 40% des mesures proposées ont été réalisées. 22% sont en attente d'opportunité, 11.8% sont en cours d'étude, 11.8% sont en attente d'un financement et 14% sont encore au stade d'intentions. Sur le domaine privé, 48% des mesures projetées depuis 1999 sur le secteur des Allières, ont été réalisées.

EXEMPLES DE REALISATIONS



Volet 1

Encourager la promenade

Le réseau des promenades de la Ville de Genève quadrille le territoire et invite tout un chacun à découvrir les particularités urbaines les plus insolites. Les citoyens sont encouragés à l'exercice physique. Ici, les rives du Rhône, aménagement réalisé et entretenu par le Service des espaces verts et de l'environnement.



Volet 2

Valoriser des lieux, des places par quartier

L'aménagement du secteur de la rue des Sources a rendu aux piétons des espaces antérieurement dévolus à la circulation et au stationnement (Projet : Service d'aménagement urbain et d'éclairage public – Réalisation : Division de la voirie).



Volet 3

Faciliter les mouvements piétons

La mise en place de nouvelles lignes de tram s'accompagne de mesures, telles que des trottoirs traversants pour assurer un plus grand confort des piétons (Projet : Service d'aménagement urbain et d'éclairage public – Réalisation : Division de la voirie).





Volet 4

Eliminer les obstacles aux piétons

Dans les nouveaux quartiers, la continuité et la création des cheminements sont garantis par l'inscription d'une servitude de passage public (projet et réalisation par les privés).



Volet 5

Modérer le trafic à l'échelle de quartier

Les rues secondaires des secteurs résidentiels sont peu à peu mis en zone 30 km/heure (plateau des Tranchées; Projet : Office des transports et de la circulation, Etat de Genève – Réalisation : Division de la voirie).



Les rues sont rendues aux habitants à l'occasion d'événements tels que fêtes de quartier ou Journée sans voitures (Fête de Plainpalais en juin 1999; organisation : Maison de quartier de Plainpalais, Association Transports et Environnement).



CITATIONS ET IMAGES

" Le flâneur marche dans la ville comme il le ferait dans une forêt, en disponibilité de découvertes. "

David Le Breton, Eloge de la marche



"La ville devient à son tour objet de randonnée, comme si l'on avait besoin de s'y enraciner, de l'affronter au lieu de la fuir, et de mieux appréhender et comprendre son espace de vie quotidien. "

Régis Guyotat



" Il faut inventer « la ville aux pieds légers », vecteur du regard et de la rencontre, de la parole et de la culture : ou comment permettre de redécouvrir la ville debout, de l'investir en marchant. ...deux conditions doivent être ménagées pour que ce désir perdure : il est tout d'abord indispensable de travailler à préserver l'attractivité de l'offre commerciale et culturelle en centre-ville, tout en développant celle des quartiers ; ensuite, il ne peut être question d'accepter que le centre-ville vibre et brille alors que son quartier ou sa banlieue sont inertes. "

Marc Gilles - Institut d'études psychosociologiques



" Marcher, marcher et après encore marcher. L'urbanisme est quelque chose que l'on fait avec les pieds. "

Bernard Secchi



" Jamais je n'ai tant pensé, tant existé, tant vécu, tant été moi, si j'ose dire, que dans les voyages que j'ai fait à pied.
La marche a quelque chose qui anime les idées...
Faire route à pied par un beau temps, dans un beau pays, voilà de toutes les manières de vivre celle qui est le plus à mon goût. Sans compter la santé qui s'affermi, l'humeur qui s'égayé. "

Jean-Jacques Rousseau



REALISATIONS



ANNEXE 1

Extraits de la loi sur l'application de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (7713)

L 1 60 du 4 décembre 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.

Elle règle la procédure d'établissement et de modification des plans fixant les réseaux des chemins pour piétons et des chemins de randonnée pédestre, fixe leurs effets ainsi que les mesures d'aménagement et de conservation des réseaux.

Art. 2 Autorité compétente

Le département de l'aménagement, de l'équipement et du logement (ci-après le département) est chargé de l'application de la présente loi.

Art. 3 Définitions

Les chemins pour piétons se trouvent, en général, à l'intérieur des agglomérations. Ils visent à faciliter les déplacements à pied. Ils comprennent les chemins pour piétons proprement dits, les zones piétonnes, les rues résidentielles ou autres voies du même type, ainsi que les promenades dans les parcs publics. Ils desservent et relient notamment les zones résidentielles, les lieux de travail, les équipements publics, en particulier les écoles, les arrêts des transports publics, les lieux de détente et les centres d'achat. Les trottoirs et les passages pour piétons peuvent servir de jonction.

Les chemins de randonnée pédestre sont destinés, en premier lieu, au délassement. Ils se trouvent, en général, en dehors des agglomérations. Ils comprennent les sentiers, les chemins interdits à la circulation motorisée et, si possible, les voies historiques. Ils desservent notamment les secteurs voués à la détente ou à la promenade, les sites (points de vue, rives, etc.), les monuments, les arrêts des transports publics et les installations touristiques.

Art. 4 Contenu

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

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.

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

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.

A cet effet, la commune concernée consulte les communes limitrophes, les départements concernés et les milieux intéressés, soit plus particulièrement les associations qui se vouent au développement de ces réseaux.

Le projet de plan directeur est transmis au département. Celui-ci veille, notamment, à ce que les liaisons avec les réseaux communaux voisins et les chemins de randonnée pédestre soient assurées de manière à former un réseau cohérent et compatible avec les objectifs fixés par le plan directeur cantonal. Au besoin, la commune modifie le projet avant de requérir du département l'ouverture de la procédure à l'article 9.



Art. 8 Plans directeurs des chemins pour piétons

La procédure d'adoption des plans directeurs des chemins pour piétons est régie par l'article 5, alinéas 1 à 3 de la loi sur l'extension des voies de communication et l'aménagement des quartiers ou localités, du 9 mars 1929, applicable par analogie.

Le projet de plan est ensuite soumis à l'approbation du Conseil municipal de la commune intéressée, qui statue sous forme de résolution.

Il est soumis à l'approbation du Conseil d'Etat, qui vérifie notamment la conformité du projet aux exigences légales ainsi qu'au plan directeur cantonal.

Art. 10 Dispositions communes de procédure

L'approbation d'un plan directeur par le Conseil d'Etat fait l'objet d'une publication dans la Feuille d'avis officielle.

Les plans directeurs font l'objet de révisions périodiques, qui ont lieu en principe tous les 10 ans. Ils peuvent être adaptés, notamment lorsque des chemins existants doivent être remplacés ou désaffectés.

La modification ou l'abrogation de ces plans est soumise à la même procédure que celle prévue pour leur adoption.

Art. 11 Effets juridiques

Les plans directeurs fixant le réseau des chemins pour piétons ou de randonnée pédestre ont force obligatoire pour les autorités.

Les autorités garantissent, dans le cadre de la législation en vigueur, une libre circulation des piétons sur ces chemins et prennent les mesures juridiques et techniques propres à assurer la continuité et le confort des chemins pour piétons ou de randonnée pédestre et en particulier leurs raccordements. Le cas échéant, elles intègrent notamment le tracé des chemins pour piétons et de randonnée pédestre fixés par les plans directeurs dans les plans d'affectation au sens de l'article 13 de la loi d'application de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire, du 4 juin 1987.

Art. 16 Coordination avec les mesures de circulation

Les plans adoptés en vertu de la présente loi seront pris en compte par le département de justice et police et des transports pour l'établissement de mesures concernant la circulation, notamment en matière de modération du trafic.

Art. 19 Disposition transitoire

Les communes disposent d'un délai de 3 ans au maximum à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi pour élaborer leur projet de plan directeur fixant le réseau des chemins pour piétons situés et à créer sur leur territoire, conformément à l'article 5.

ANNEXE 2

Procédure d'adoption des plans localisés de chemin pédestre (PLCP)

Art. 12 et ss de la loi cantonale d'application de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (L 1 60)

1. Elaboration du projet de plan localisé de chemin pédestre par la commune (art. 13 L 1 60 et 1 al. 3 Lext)
2. Approbation du Conseil municipal exprimé sous forme de résolution, transmission du projet de plan au Conseil d'Etat (art. 1 al. 3 Lext)
3. Ouverture de l'enquête publique (art. 5 al. 1 Lext)
4. Observations (art. 5 al. 2 Lext)
5. Approbation du Conseil municipal exprimé sous forme de préavis (art. 5 al. 3 Lext)
6. Projet de décision (art. 5 al. 4 Lext)
7. Publication (art. 5 al. 5 Lext)
8. Eventuelles oppositions (art. 5 al. 6 Lext)
9. Décision sur opposition et approbation du plan par le Conseil d'Etat (art. 5 al. 7 Lext)
10. Recours éventuel au Tribunal administratif (art. 5 al. 9 Lext et 35 Lalat)
11. Procédure d'expropriation selon la loi sur l'expropriation pour cause d'utilité publique