Le plan directeur des chemins pour piétons – Genève
Vers un système piéton intégré

Marcos WEIL

17 décembre 2020

urbaplan

urbaplan

lausanne fribourg genève neuchâtel

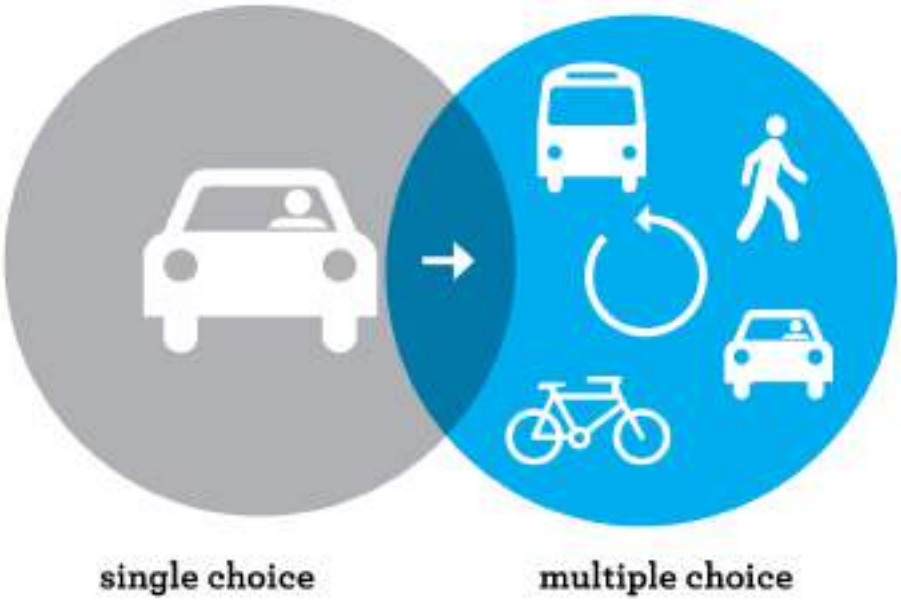
- Marcos WEIL, urbaniste-paysagiste, directeur associé d'urbaplan
- De nombreux travaux en lien avec la planification des réseaux piétonniers :
  - Plan directeur des chemins pour piétons (ville de Genève + une vingtaine d'autres communes)
  - Guide pour l'établissement des plans directeurs des chemins pour piétons, de 2ème génération
  - Mise à jour du plan des mobilités actives de l'Eurométropole de Strasbourg (avec Inddigo et Copenhagenize)
  - Concept piéton et d'accessibilité universelle de l'agglomération du Grand Genève

Si ce sont les maisons qui font la ville,
ce sont les citoyens qui font la cité.
(J.-J. Rousseau)

STA TRAVIA

La marche, une manière de penser l'organisation territoriale, la ville, le village, le quartier, la rue, ….

Complémentarité des modes de transport



Le piéton est le:

- **liant** entre tous les modes de déplacement
- ciment de l'organisation urbaine
- moteur de l'urbanité

Confédération - Constitution suisse

Art. 88[1] Chemins et sentiers pédestres et voies cyclables

[1] La Confédération fixe les principes applicables aux réseaux de chemins et de sentiers pédestres et aux réseaux de voies cyclables.

[2] Elle peut soutenir et coordonner les mesures prises par les cantons et par des tiers visant à aménager et entretenir ces réseaux et à fournir des informations sur ceux-ci. Ce faisant, elle respecte les compétences des cantons.

[3] Elle prend ces réseaux en considération dans l'accomplissement de ses tâches. Elle remplace les chemins et sentiers pédestres et les voies cyclables qu'elle doit supprimer.

Confédération – LCPR, 1985

Loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnées pédestre

Art. 4 Etablissement des plans

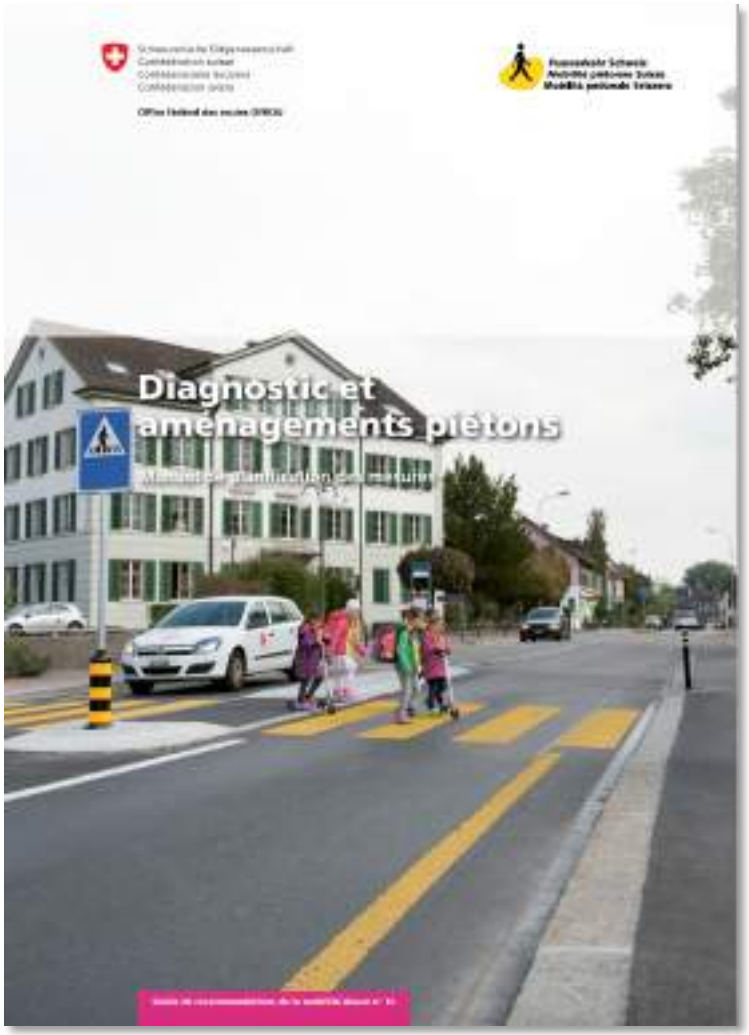
[1] Les cantons veillent à:

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.

Confédération : guides de mise en œuvre



Guides pouvant être téléchargés sous :
https://www.astra.admin.ch/astra/fr/home/themes/mobilite-douce/guide-de-recommandations.html

urbaplan

Canton de Genève - Loi d'application (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.

Des outils performants au service des communes

- En zone de développement : possibilité d'exiger la **réalisation et l'entretien de chemins par les privés**
- Maintien de **passages privés ouverts au public**
- Possibilité d'établir un PLCP (plan localisé de chemin pédestre) ouvrant la voie de l'**expropriation**
- Mesures de **circulation**

PLCP – plan localisé de chemin pédestre

VILLE DE GENEVE

DEPARTEMENT DES CONSTRUCTIONS ET DE L'AMENAGEMENT

Service d'urbanisme

Genève Eaux-Vives

Feuille cadastrale: 23

Parcelles Nos: 1787

Plan localisé de cheminement pédestre

LEGENDE

Périmètre à réserver pour aménagement futur

Emprise: 5.4 m de largeur

Traitement: 50% perméable (par ex. gravier ou sol concassé)
50% imperméable (par ex. dallage béton)

Echelle 1:1'000

Date 08.03.12

Dessin AV

Modifications

Indice	Objets	Date	Dessin

21 - 21 - 050	VGE-EV
218	

29898

Gare des Eaux-Vives

Projet de plan localisé de cheminement pédestre N°29898

sur initiative municipale

Rapport selon l'article 47 OAT

urbaplan

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 :

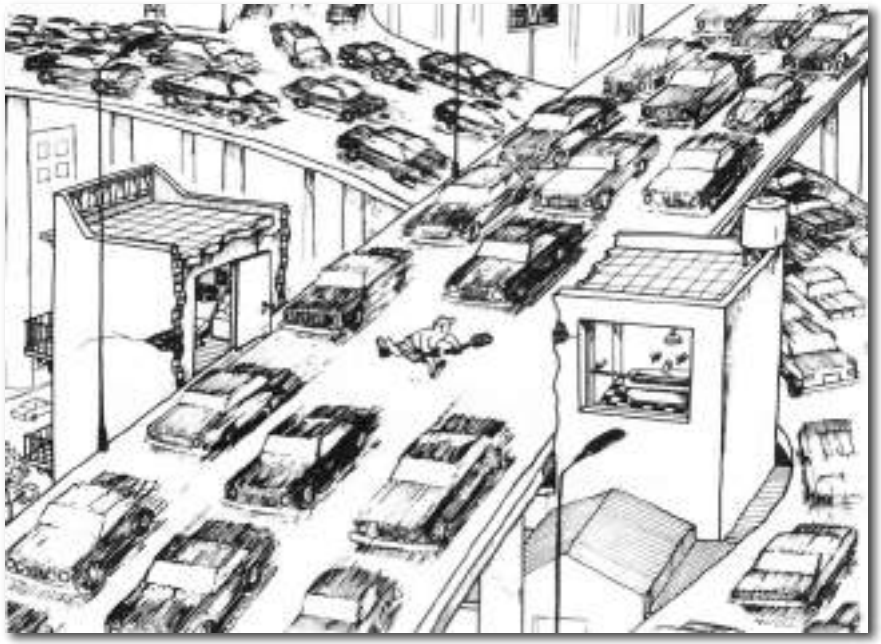
- **du paradoxe**

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 :

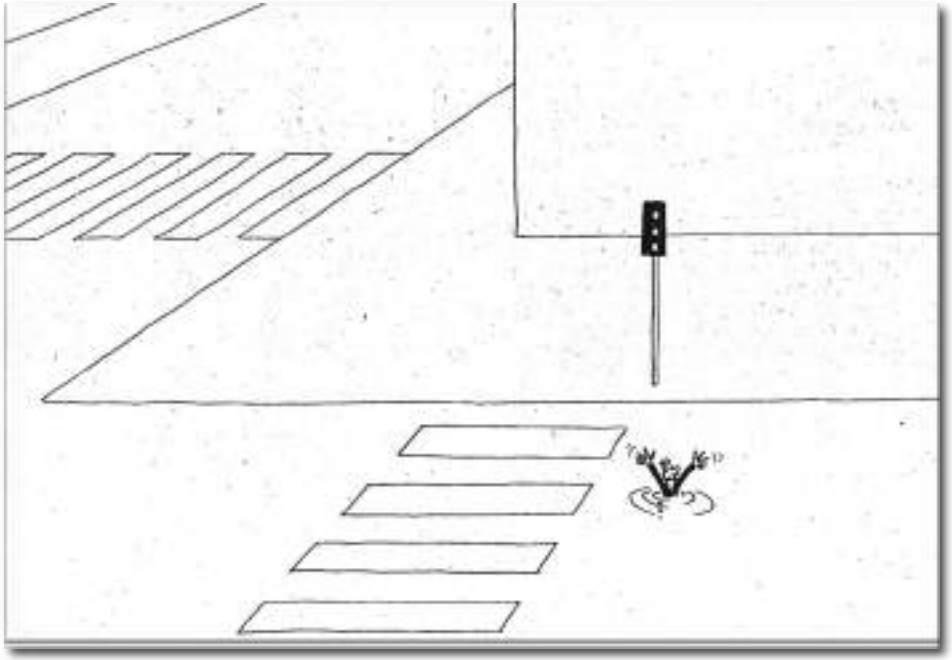
- **de l'évidence**

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**

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

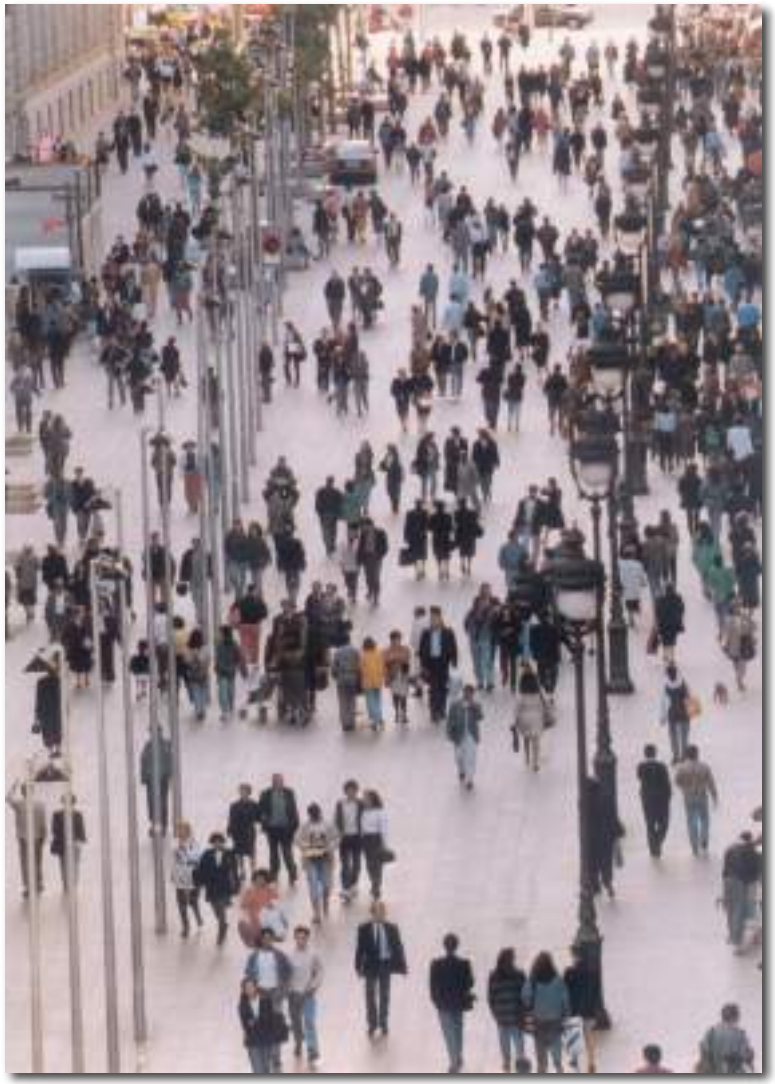
Urbanisme

Espaces publics

Paysage

Une politique urbaine plus qu'une politique de déplacement

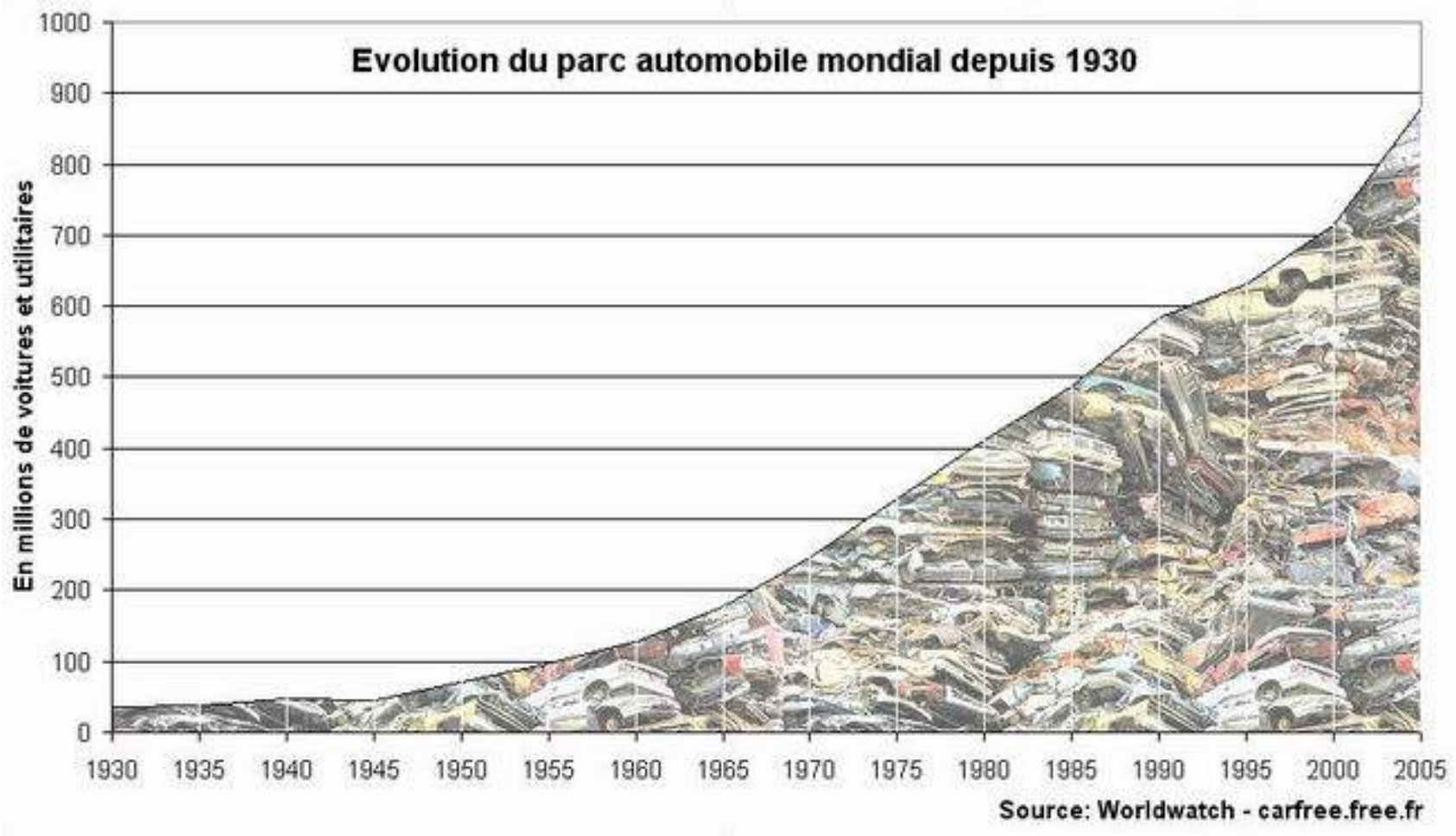
Redonner aux piétons le droit de cité !



Barcelona

urbaplan

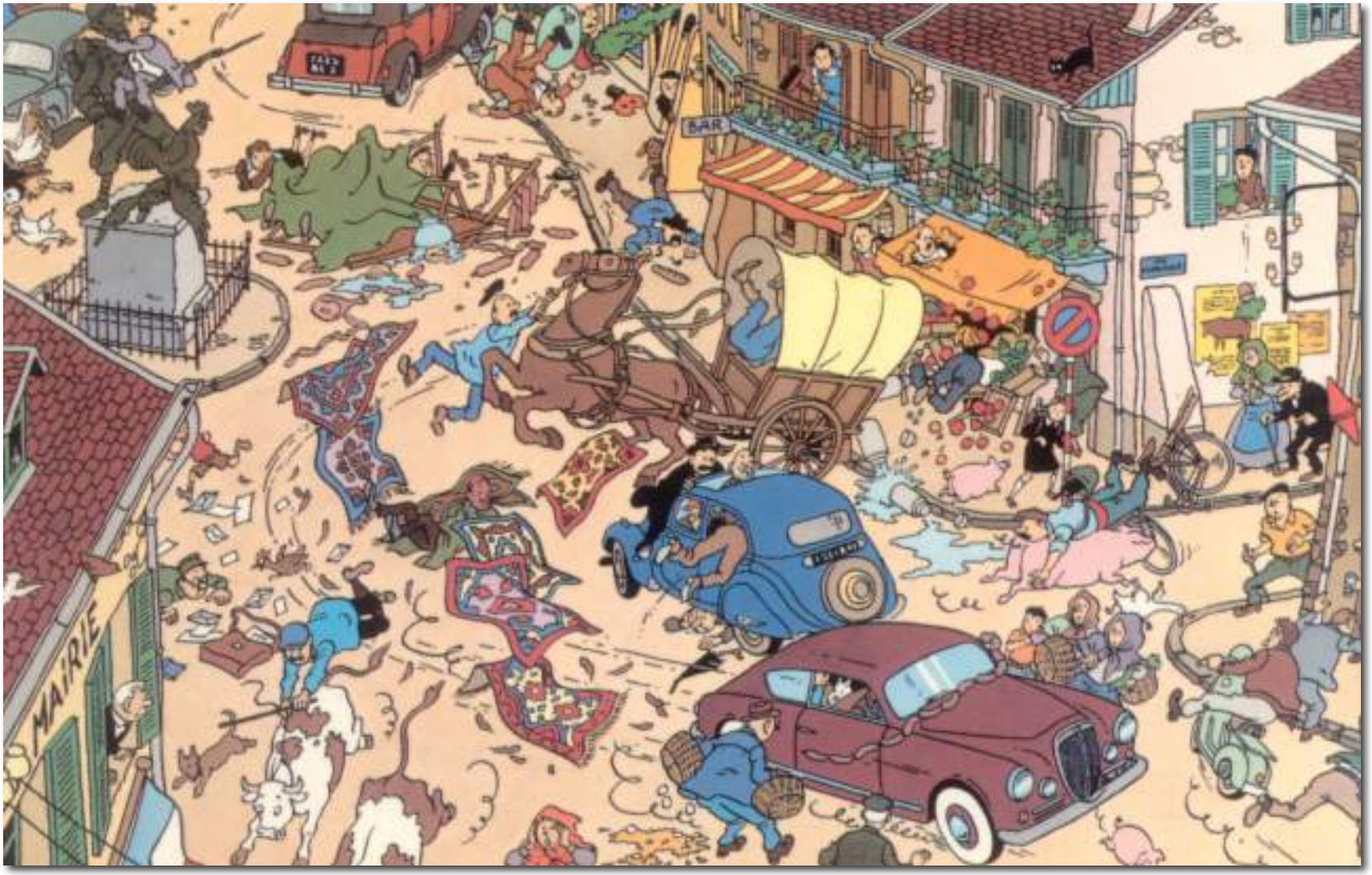
Augmentation spectaculaire du parc automobile



Mobilité

Pieter Bruegel l'Ancien : Les jeux d'enfants

Mobilité



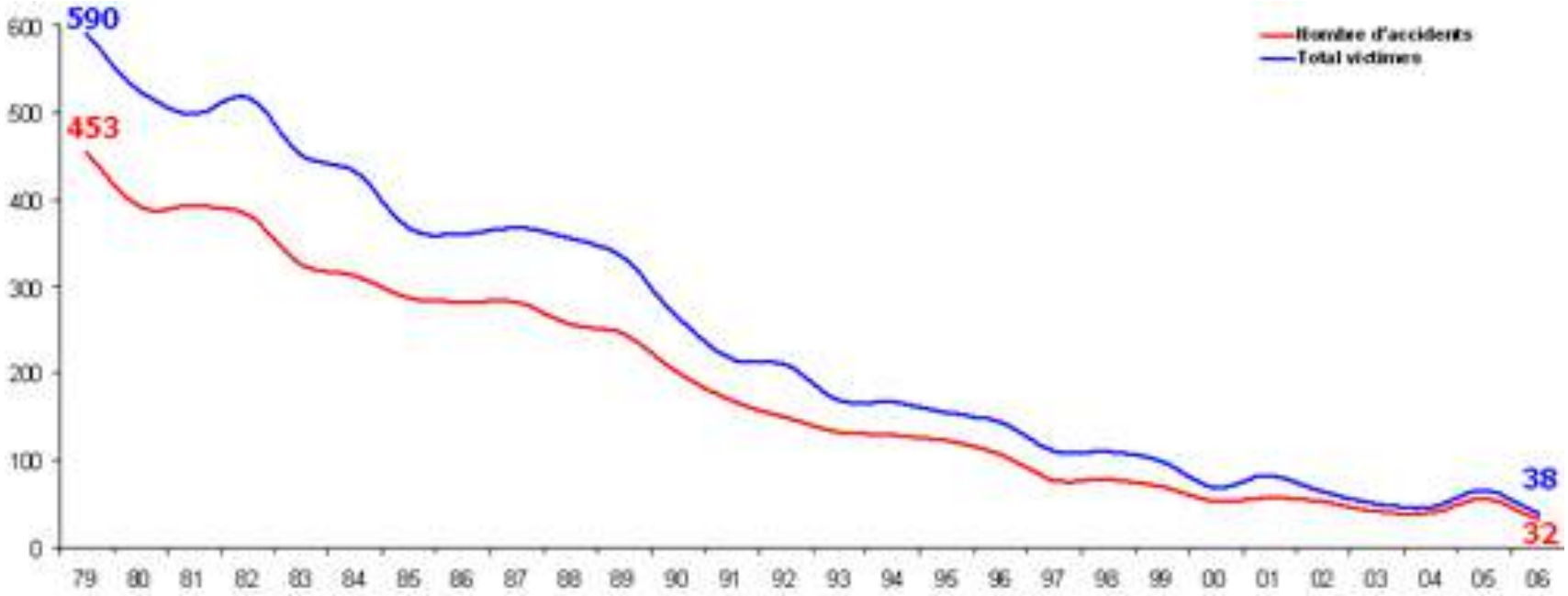
Hergé

Cohabitation plutôt que domination

New Road, Brighton

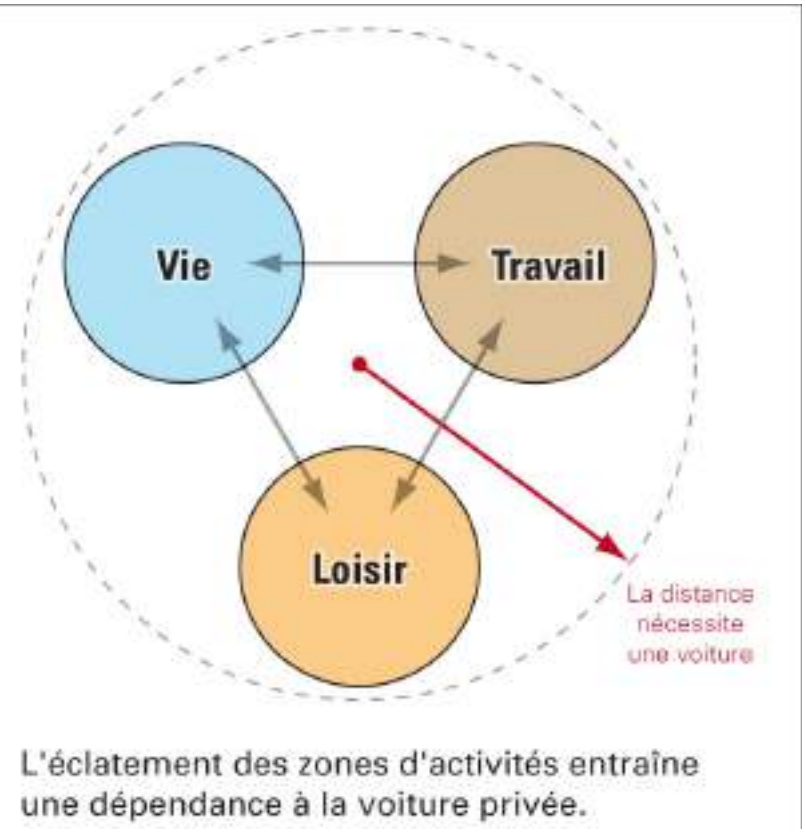
Mobilité

Chambéry mène depuis 30 ans une politique continue pour rendre la ville plus sûre



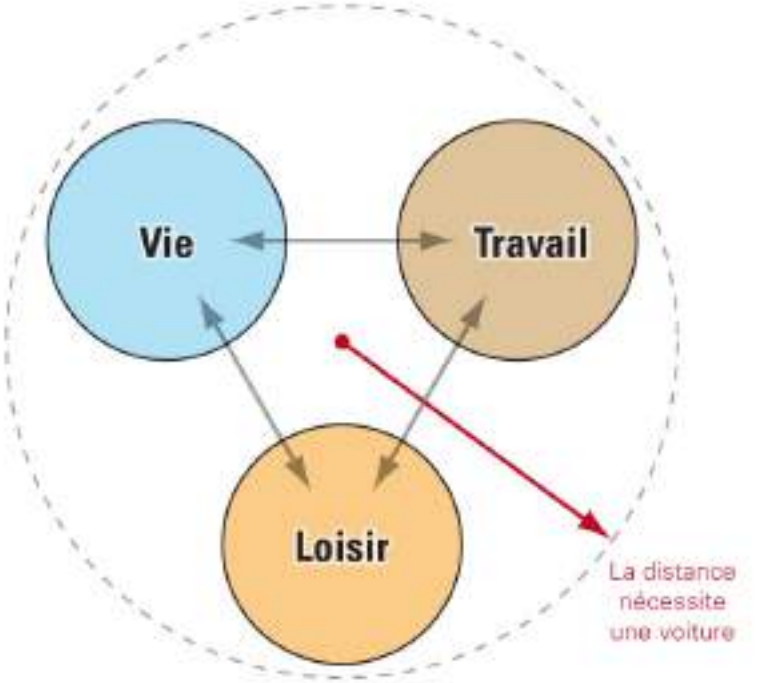
Diminution du nombre d'accidents et de victimes entre 1979 - 2006

...DEPUIS QU'ON HABITE À LA CAMPAGNE...
...ON VIT DANS NOTRE BAGNOLE !...
CENTRE VILLE



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.

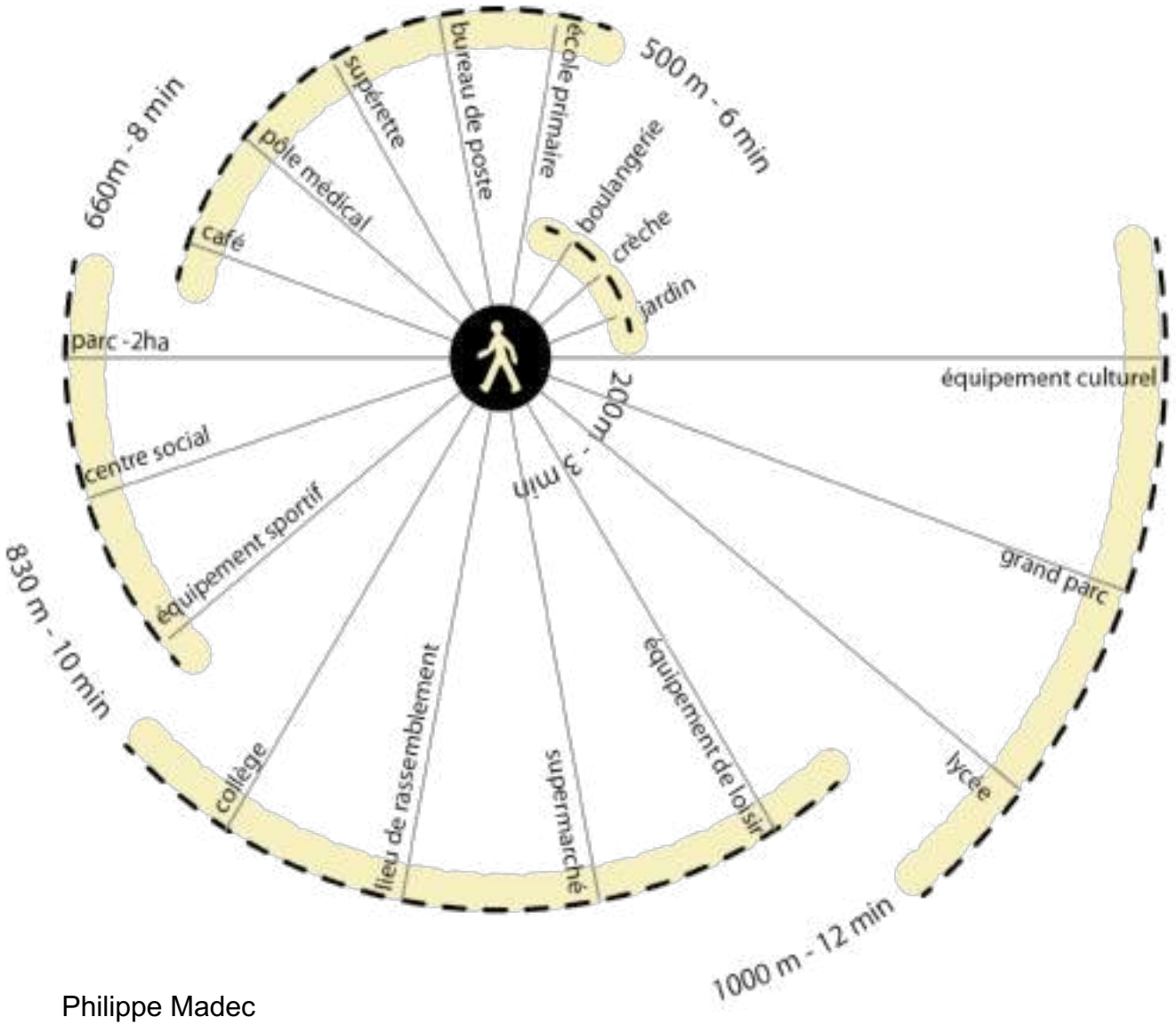
Les pôles compacts réduisent les déplacements et permettent de circuler à pied ou à vélo.

Richard Rogers : des villes pour une petite planète

Urbanisme : mixité d'usages et densité des destinations

Urbanisme : favoriser un accès aisé aux commerces, services, espaces de loisirs et de détente, etc.

Disposer d'une densité de destinations «à portée de pieds»



Philippe Madec

urbaplan

Espaces publics, paysage : rendre la ville plus belle pour favoriser le plaisir de la marche

Plan directeur des chemins pour piétons

- **Diagnostic**
- **Exigences de base***(objectif pédagogique)*
- **Enjeux locaux** *(objectif de mobilisation)*
- **Programme de mise en œuvre : mesures détaillées, leviers d'action, priorités** *(objectif opérationnel)*

Exigences de base

- Approche multiscalaire
- La sécurité
- Les continuités
- Le confort
- La qualité urbaine, l'esthétique

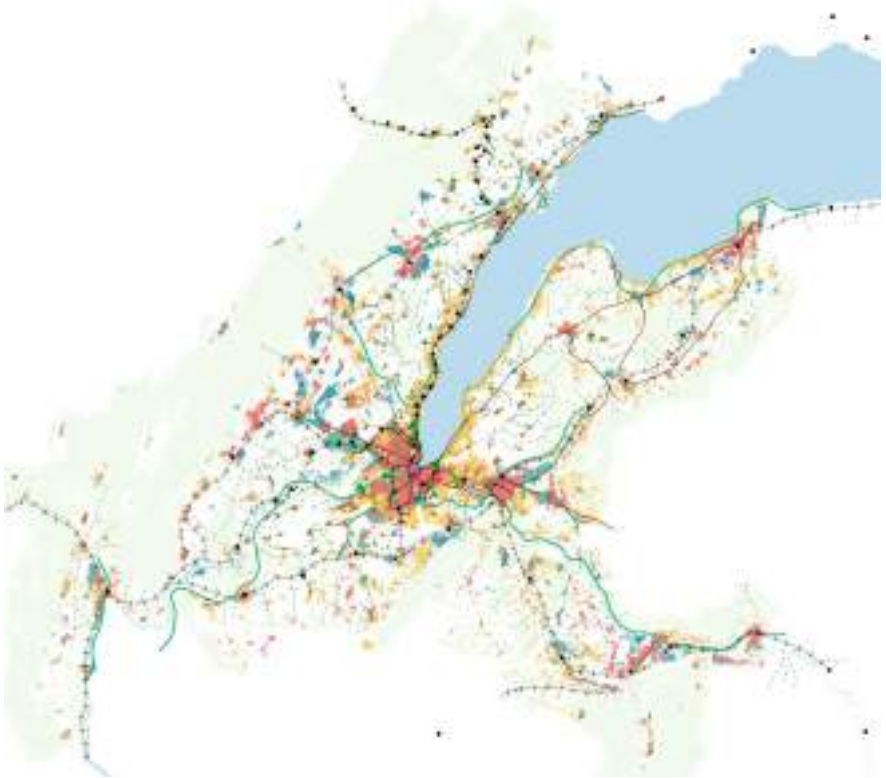
Articuler les échelles !

Planification des réseaux

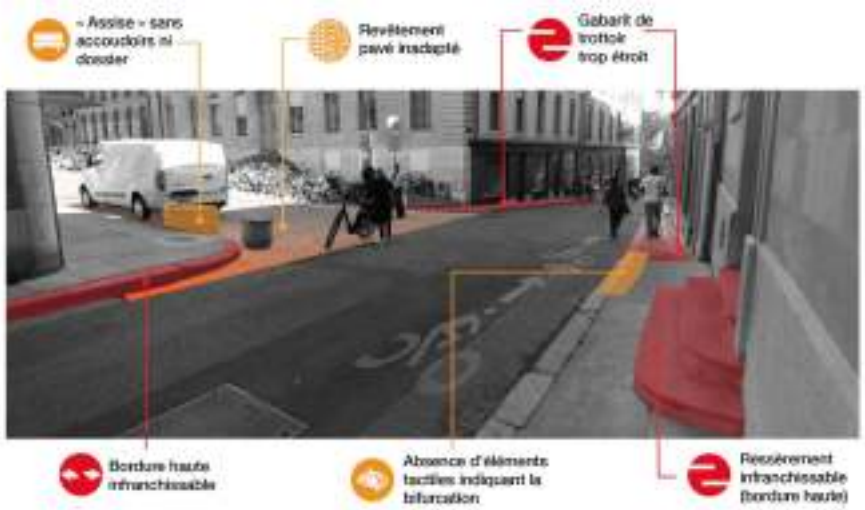
Usagers et préoccupations de base

Articuler les échelles !

Vision territoriale



Détails d'aménagement

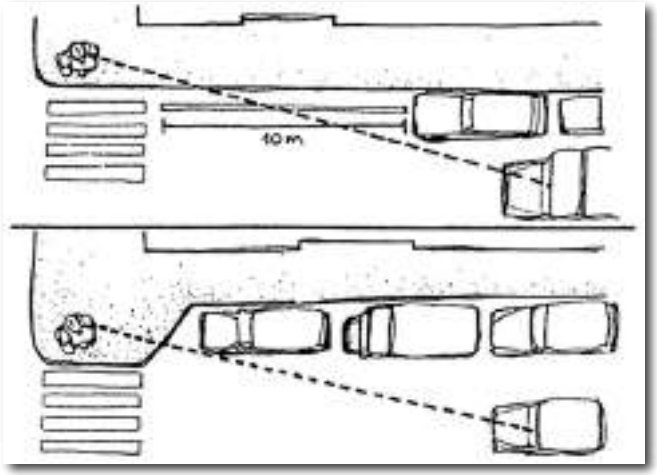


La sécurité

Lieu de l'accident					Total
1	2	3	4	5 <50m	
∿ 39 %	∿ 36 %	∿ 4 %	∿ 4 %	∿ 17 %	100%

Figure tirée de [3]: L'étude mentionnée ne porte que sur les accidents mortels. On voit que, sur les passages sans refuge, il y a presque autant de piétons tués que sans passage. Le passage avec refuge est aussi sûr (en nombre de tués) que le passage avec feux.

Accidents mortels : presque autant sur un passage piétons sans refuge que hors passage piéton



Lorsque la sécurité routière crée de l'insécurité urbaine…

Volet 5/5 : Modérer le trafic

Source : ville de Genève

Les zones de rencontre : cohabitation pacifique entre modes de déplacement

Quartier des Ouches - Genève

politesse des villes

urbanité

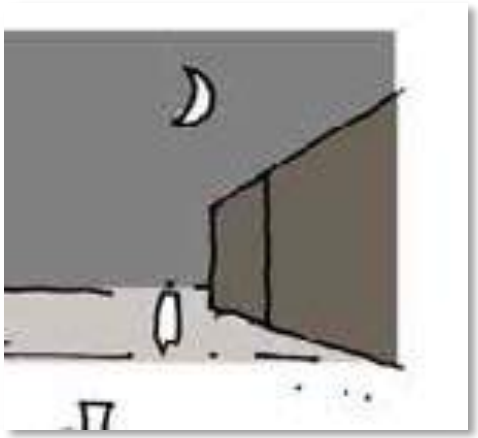
civilité

Un espace partagé ➔ ***un espace divisé, pour chacun***

Un espace partagé ➔ ***un espace unifié, pour tous***

Sécurité des piétons : éclairage nocturne

Les vitrines : les yeux de la rue

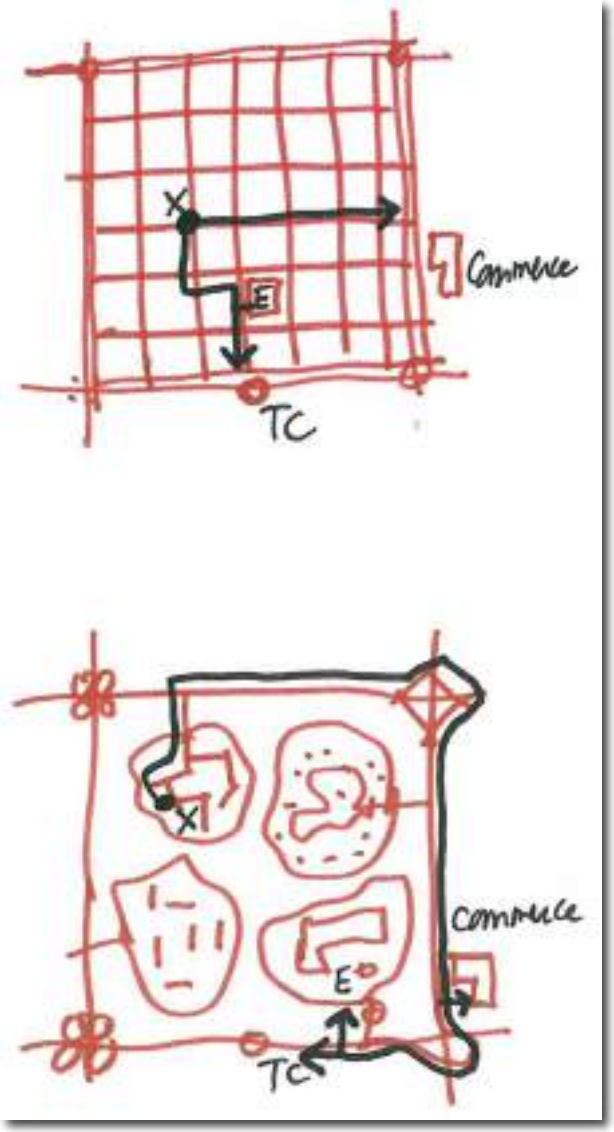


Ian Gehl

Les continuités : métrique piétonne

Grille théorique (50 m) ville de Genève

Les continuités

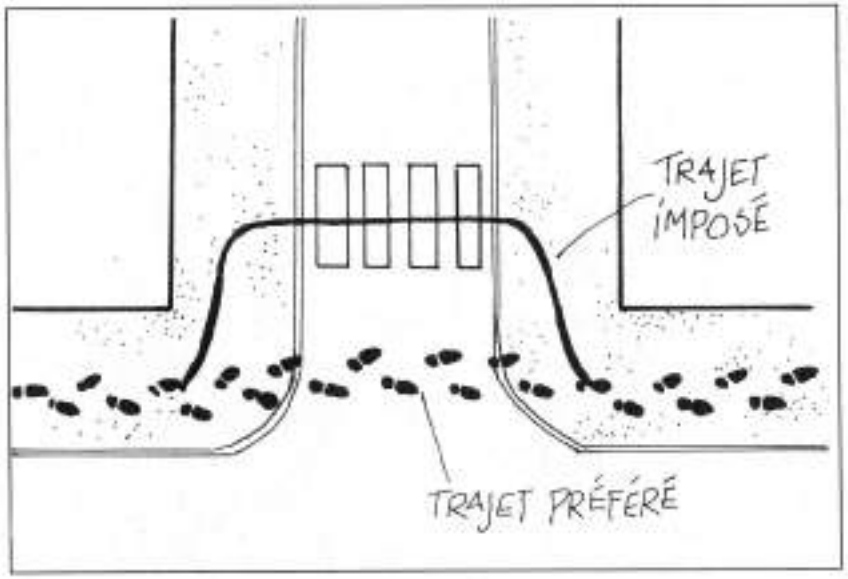


D. Mangin : « La ville franchisée »

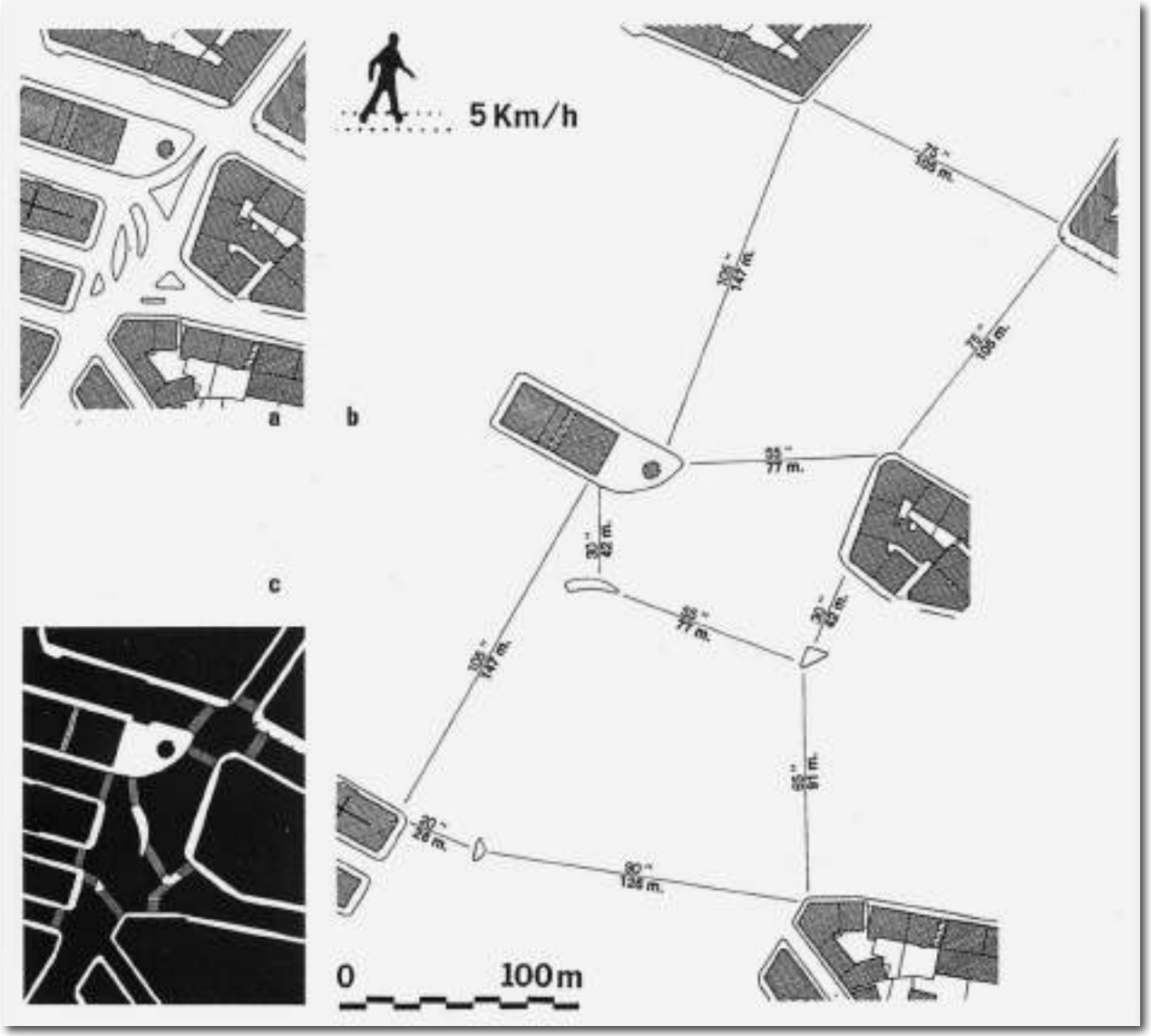
« La ville passante »

La ville d'environnements sécurisés

Continuités spatiales



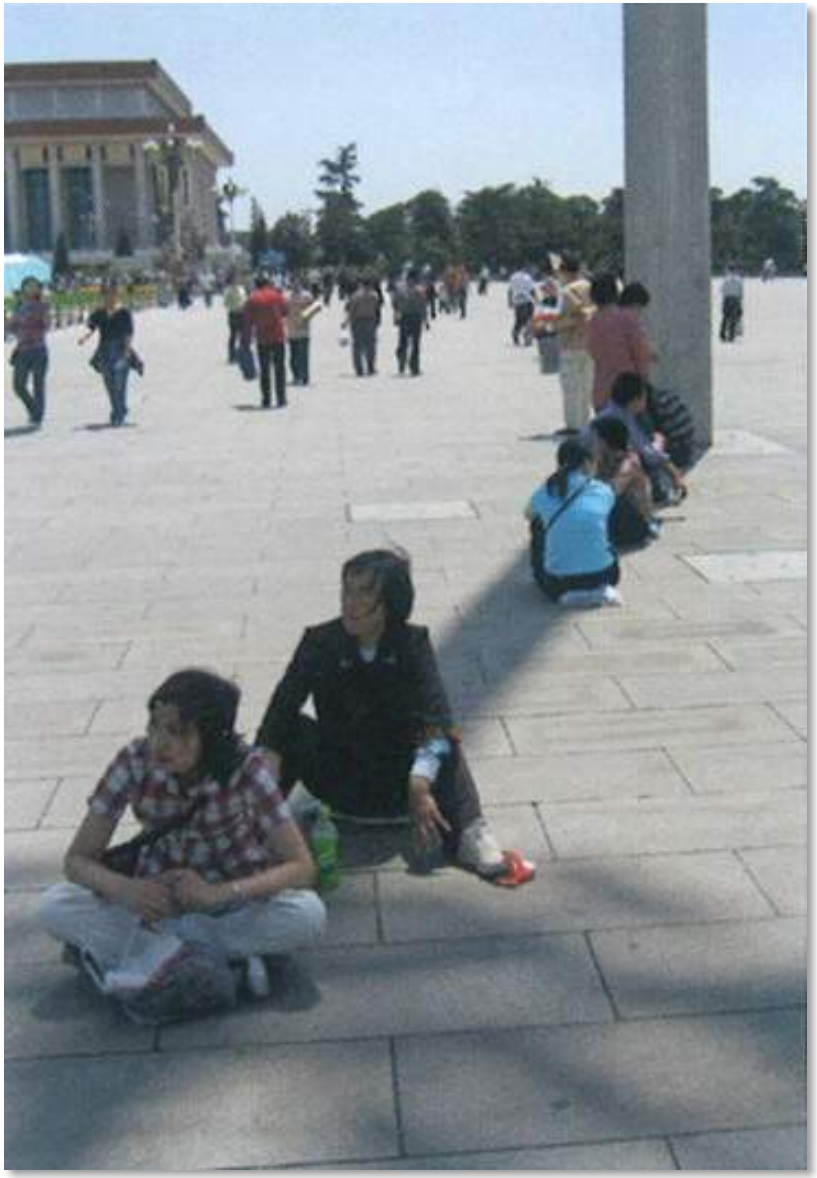
Continuités temporelles



Plan directeur Ville de Genève - Genève 2001

Le **confort** tient parfois à bien peu de choses …

Confort climatique



Texture du sol, revêtements

urbaplan

Facilité d’accès, déclivité, obstacles, …

Bruits, sons, …

urbaplan

Gaz d’échappement, odeurs, …

Le confort : désencombrer l'espace public

Le confort : accessibilité universelle

Besoin naturel d’un support

Se reposer

Se rencontrer

Se restaurer

Travailler

urbaplan

Avoir l'excuse de voir quelque chose …

Avoir le plaisir d'observer …

La population âgée de plus de 65 ans va passer de 12 % à 18% d'ici à 2025.

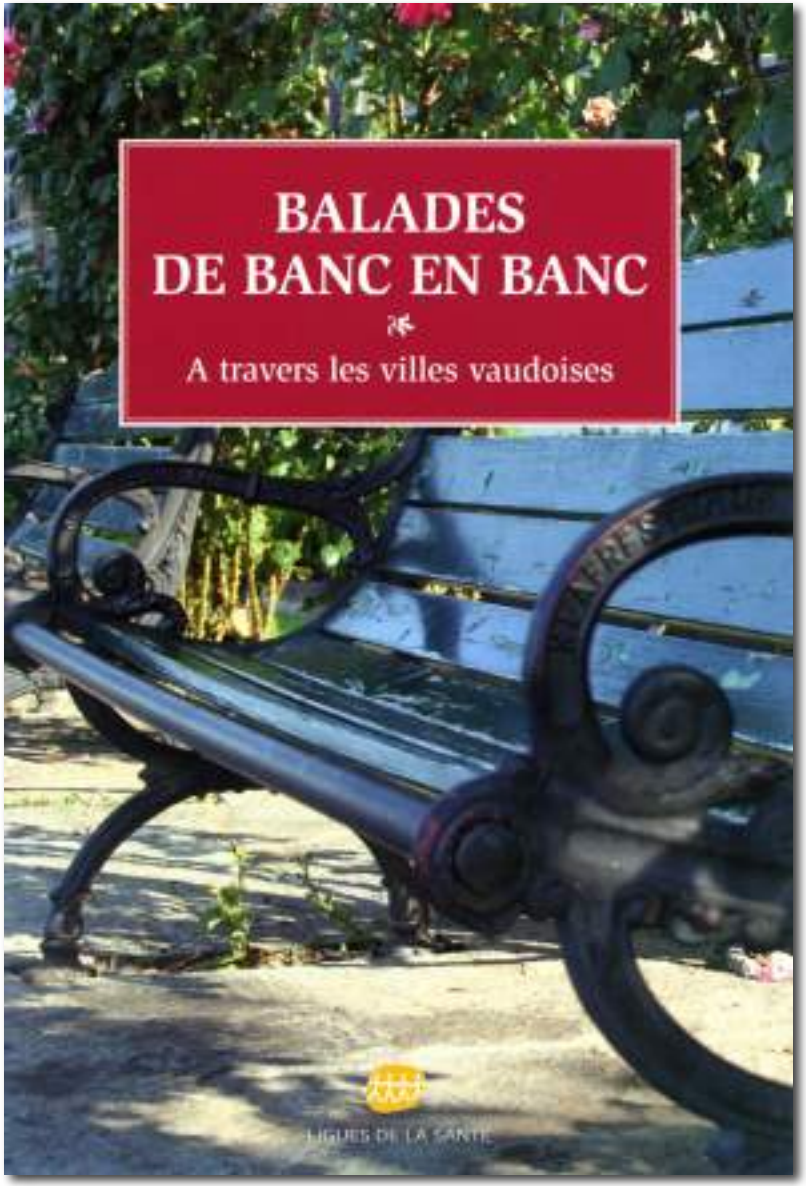
Projections démographiques pour Genève - OCSTAT

urbaplan

Dès 75 ans, l'absence de lieux pour s'asseoir constitue un frein à la mobilité des seniors.

Parmi les personnes à mobilité réduite – mais toujours en mesure de marcher – à peu près 30% ne peut pas effectuer plus de 50 mètres sans s'arrêter ou sans souffrir de douleurs aiguës. Un autre 20% ne peut effectuer qu'entre 50 et 200 mètres sans s'arrêter.

Inclusive Mobility, Department For Transport, London, September 2003



Publication de la Ligue Vaudoise contres les maladies cardio-vasculaires et Pro Senectute

L’aménagement du pied des immeubles

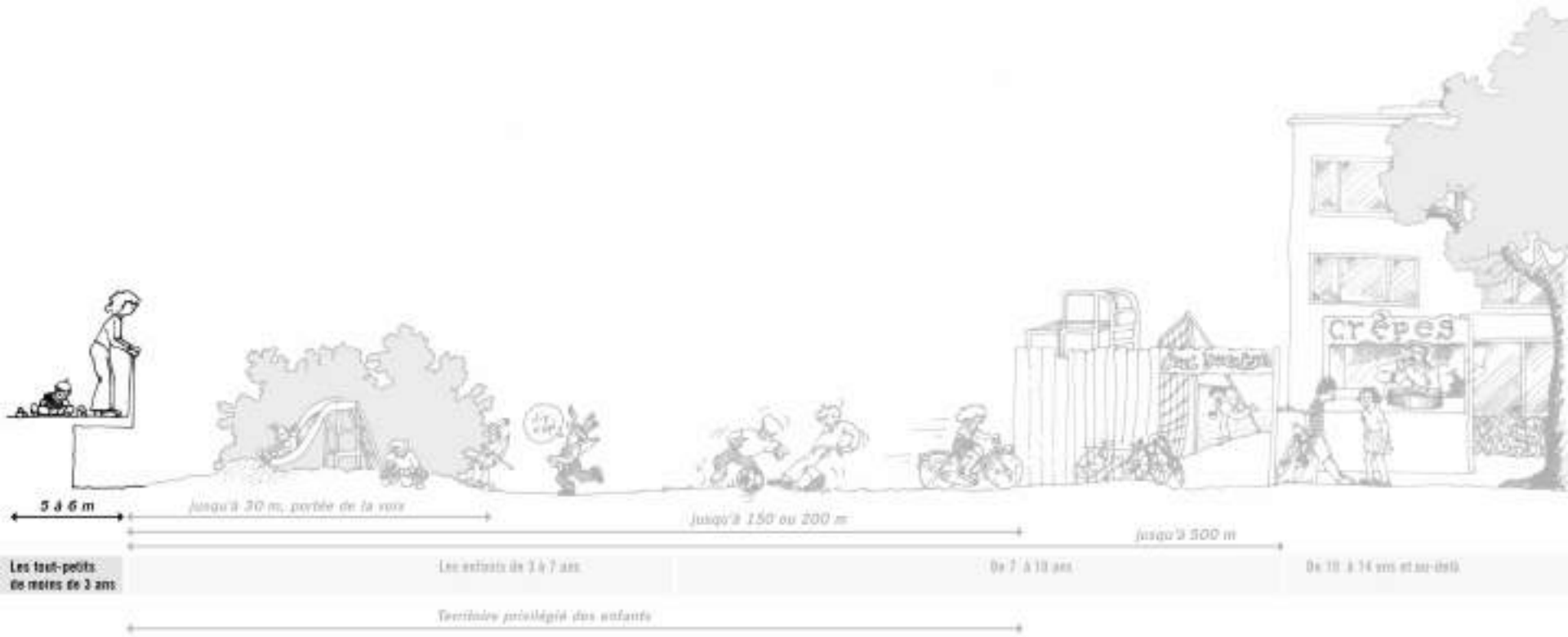
Cité de Meyrin - GE

JEUX
INTERDITS

TOUS JEUX
INTERDITS
SOUS LE
PROMENOIR

Jeux
interdits

0-3 ans


crêpes
5 à 6 m
jusqu'à 30 m, portée de la voix
jusqu'à 150 ou 200 m
jusqu'à 300 m
Les tout-petits de moins de 3 ans
Les enfants de 3 à 7 ans
De 7 à 10 ans
De 10 à 14 ans et au-delà
Territoire privilégié des enfants

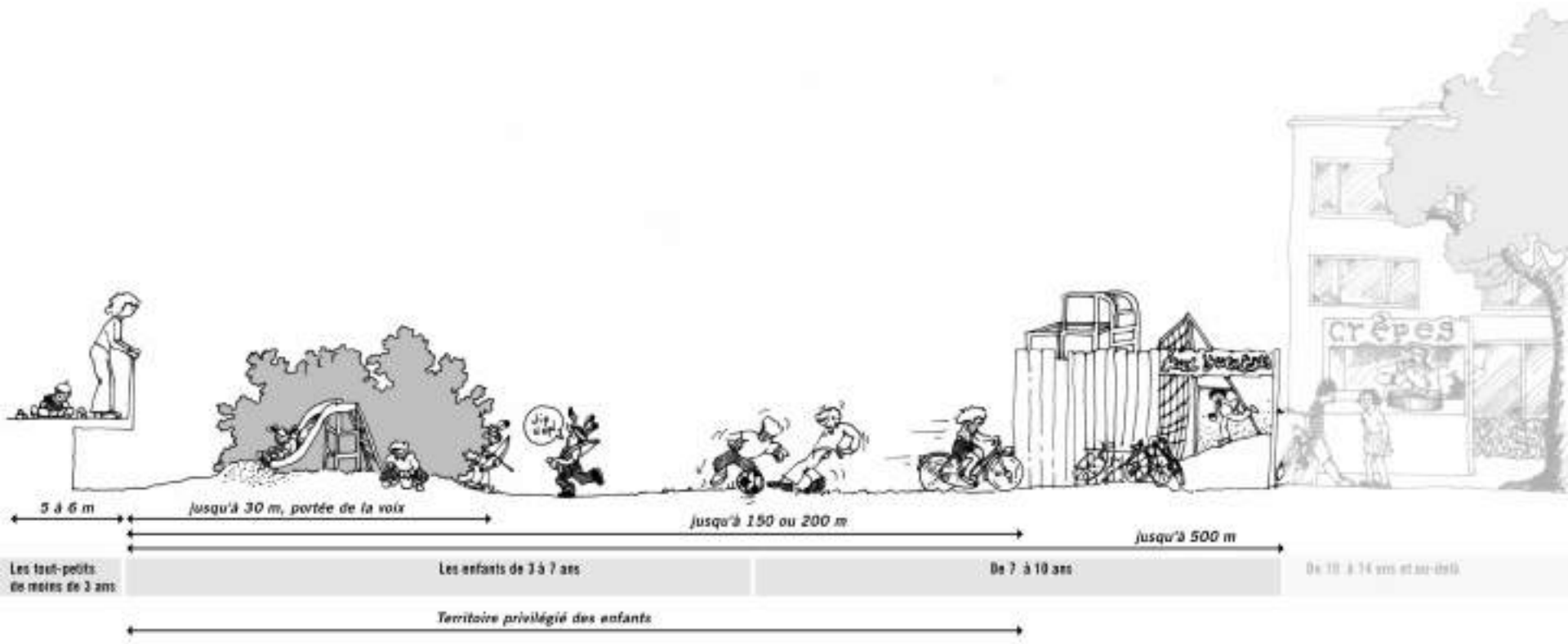
5-6 m

3-7 ans

5 à 6 m
jusqu'à 30 m, portée de la voix
jusqu'à 150 ou 200 m
jusqu'à 300 m
Les tout-petits de moins de 3 ans
Les enfants de 3 à 7 ans
De 7 à 10 ans
De 10 à 14 ans et au-delà
Territoire privilégié des enfants
crêpes

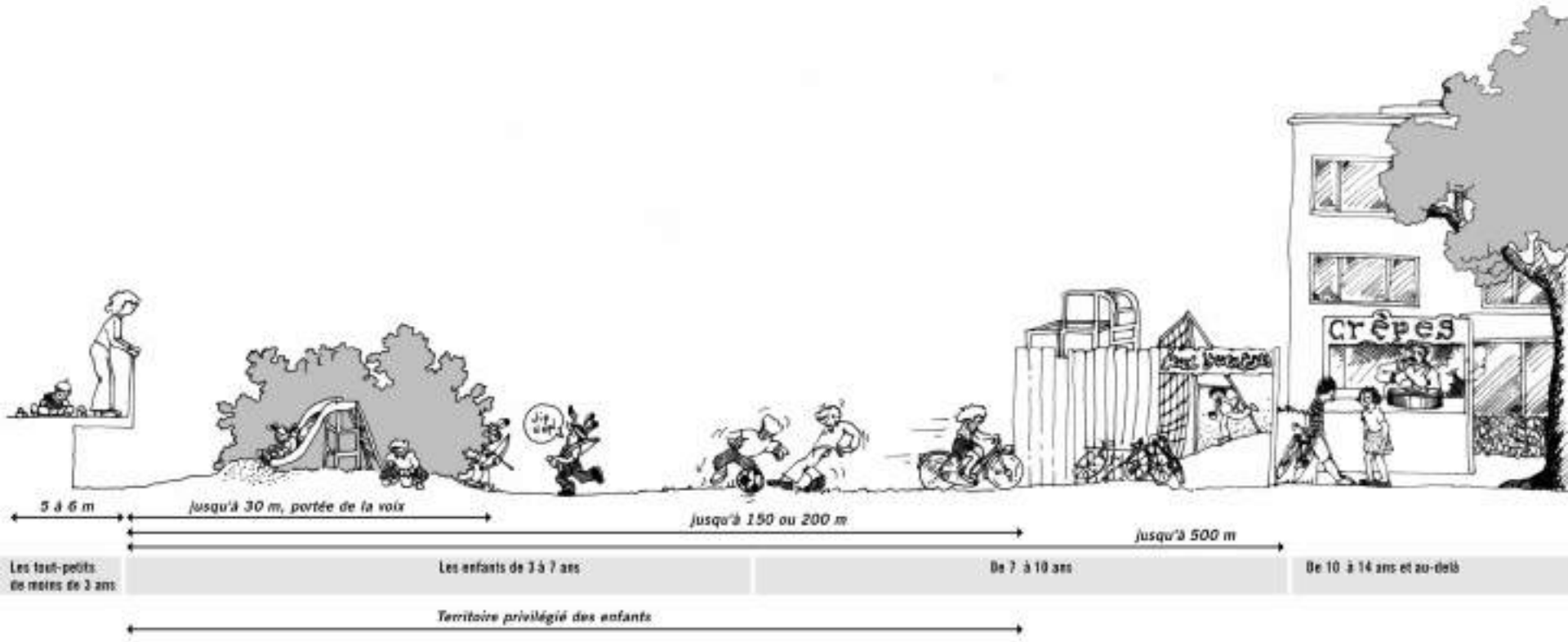
30 m

7-10 ans



150-200 m

10-14 ans



500 m

In Zusammenarbeit mit den Kantonen, den Versicherern und der SMS

Gesundheitsförderung Schweiz
Promotion Santé Suisse
Promozione Salute Svizzera

Geben Sie Ihrem Baby genug Bewegungsfreiheit. Ein Baby hat einen natürlichen Bewegungsdrang. Lassen Sie ihm freien Lauf. Denn nichts ist für ein gesundes Körpergewicht und für die Motorik besser als genug Bewegung. Richten Sie zu Hause zum Beispiel sichere Bewegungszonen und Krabbelinseln ein. Es braucht wenig, um viel zu verändern. www.gesundheitsforderung.ch

urbaplan

urbaplan

Donner un caractère domestique aux espaces collectifs

urbaplan

On ne sort plus dans la rue; on entre dans la rue !

urbaplan

Des espaces qui permettent une **coveillance** plutôt qu'une **surveillance**.

Quartier GWL - Amsterdam

Quartier Vauban - Freiburg am Brisgau

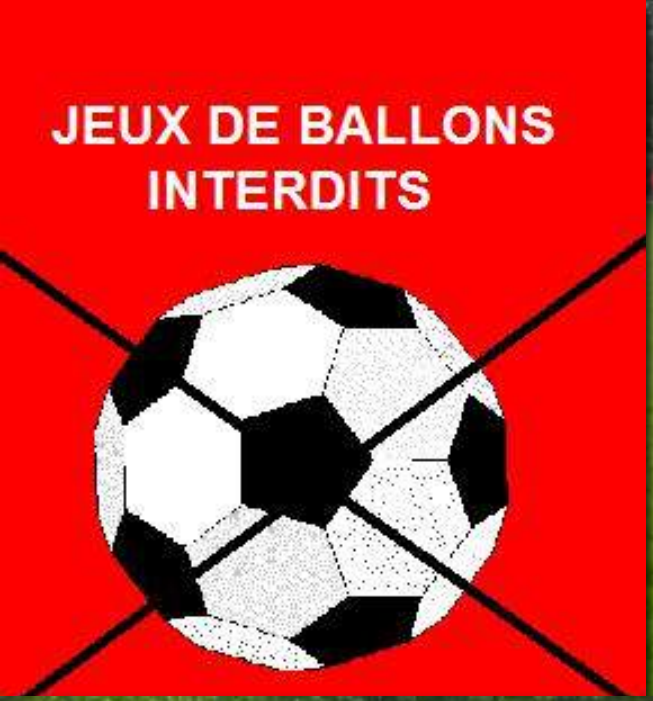
Quartier Vauban - Freiburg am Brisgau

Lyon - Quartier des Etats-Unis

urbaplan

Le Grand-Saconnex - Genève

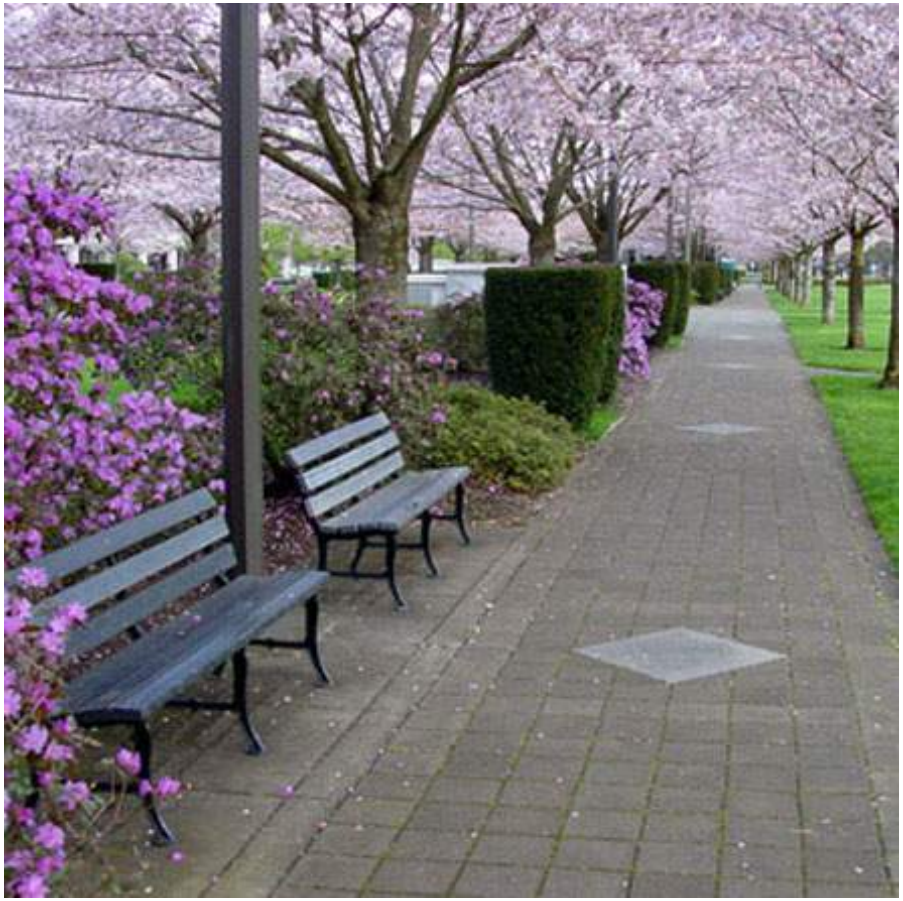
urbaplan



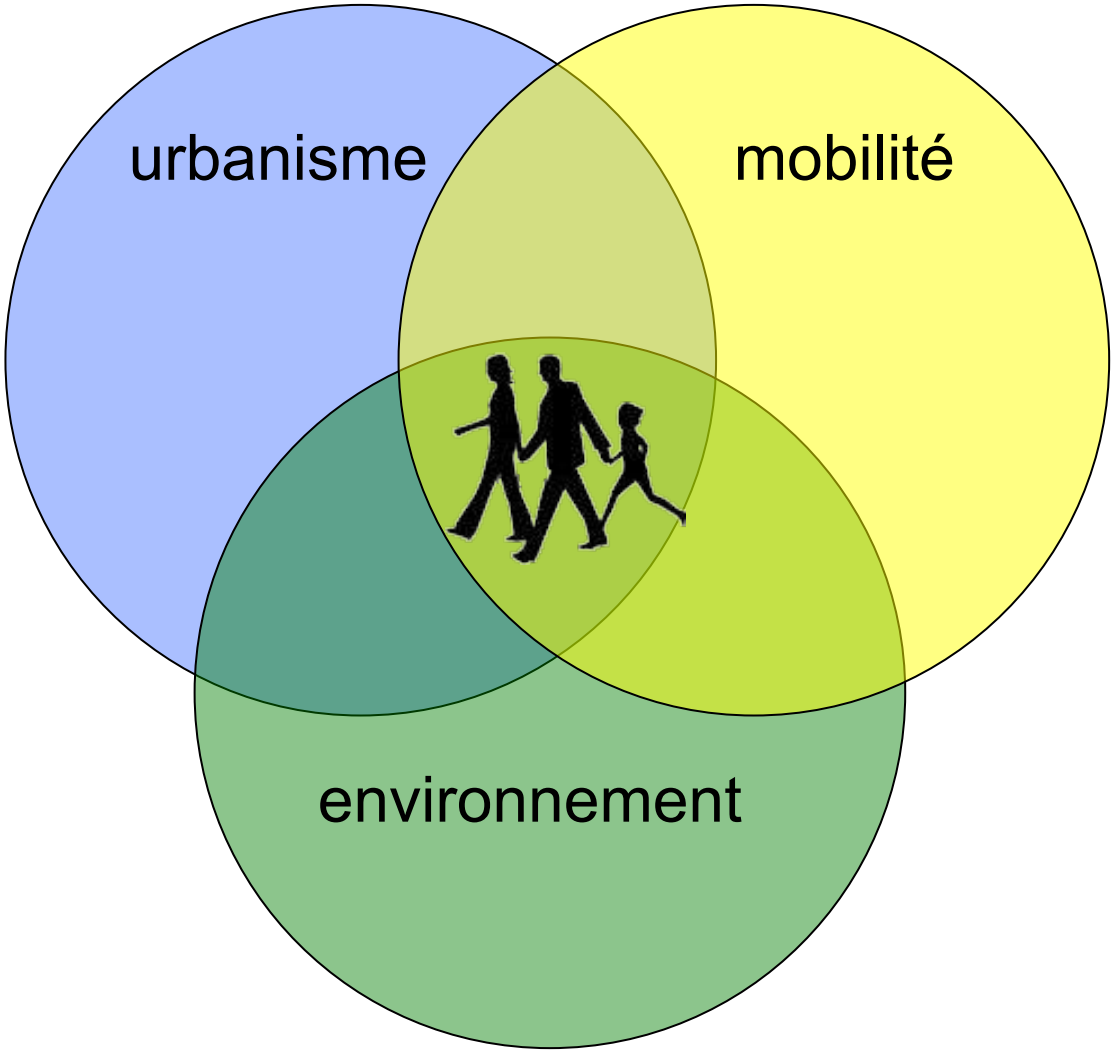
urbaplan

La présence des enfants dans l'espace public comme indicateur de la qualité de ville !

Qualité urbaine et esthétique



Les piétons
au cœur des politiques publiques



L’urbanisme, non comme une science appliquée, mais comme une expérience impliquée.