

RAPPORT final
Septembre 2009



ANIÈRES



Plan Directeur des Chemins
pour piétons 2009

no 29715

marie-paule mayor, urbaniste
citec, ingénieurs conseils

	AVANT-PROPOS	5
1.	CONTEXTE DE L'ETUDE	7
	1.1 Organisation de l'étude	9
	1.2 Etudes directrices	10
2.	PROJET	15
	2.1 Définition	17
	2.2 Enjeux	19
	2.3 Objectifs et options	23
	2.4 Conclusions	38
3.	MISE EN OEUVRE	41
	3.1 Introduction	43
	3.2 Image 1: plan des promenades	44
	3.3 Image 2: plan des piétons	47
	3.4 Fiches d'action	51
	3.5 Calendrier	61
	ANNEXES	63

Le plan directeur des chemins pour piétons définit un réseau d'espaces publics et de promenades.

Le plan directeur des chemins pour piétons fait partie intégrante du plan directeur communal, conformément à la législation qui confie aux communes la responsabilité de la réalisation de ce plan.

La mise en œuvre des principes d'aménagement se fait au travers d'études sectorielles qui permettent de préciser les mesures d'aménagement. Ainsi, le rôle du plan directeur est avant tout d'identifier les problèmes et les déficits de liaisons, les solutions et les détails étant abordés au niveau des projets particuliers.

Dans cet esprit, le plan directeur doit être considéré comme un document évolutif. Les mesures qui sont décrites ne sont ni exhaustives, ni définitives. A l'occasion d'études sectorielles, de nouveaux besoins peuvent surgir ou être précisés.

La commission du Conseil municipal "Urbanisme et constructions" s'est donc penchée sur la réalisation de ce 1^{er} plan directeur communal des chemins pour piétons, ceci depuis le mois de mars 2007 (législature 2003-2007) et a terminé ses travaux début 2009 (législature 2007-2011).

Je tiens ici à remercier sincèrement toutes les Conseillères et Conseillers municipaux pour les nombreuses heures de séances et l'esprit qui a régné tout au long de cette complexe et sensible étude qui vise un intérêt général et complète le plan directeur communal actuellement en vigueur.

Après les procédures légales, ce plan directeur des chemins pour piétons a été approuvé par voie de résolution par le Conseil municipal et par arrêté du Conseil d'Etat. Il pourra être consulté sur le site internet de la Commune.

Serge SERAFIN
Adjoint





1. CONTEXTE DE L'ÉTUDE



A quoi sert un plan directeur des chemins pour piétons ?

La loi d'application de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (L1 60) demande à chaque commune de réaliser un plan directeur des chemins pour piétons (voir annexe).

Selon la loi, l'ambition première du plan directeur est de forger une image directrice des aménagements futurs en matière de chemins pour piétons; il s'agit de composer à terme un réseau cohérent, dense et continu, sûr et attractif, reliant les lieux urbanisés tant au réseau de randonnée qu'aux infrastructures communales (écoles, mairie, terrains de sport, etc.) et aux réseaux de transports publics.

En outre, le plan directeur des chemins pour piétons permet aux autorités communales de préciser certaines options prises dans le plan directeur communal, de les étayer et de promouvoir rapidement des actions concrètes sur le terrain, pas trop onéreuses, dont les retombées se font directement sentir dans la vie de tous les jours.

Le plan directeur des chemins pour piétons ne devra pas se borner à une résolution fonctionnelle et technique des déplacements piétonniers sur la commune. On saisira cette occasion pour produire un réseau d'espaces publics de qualité, ce réseau constituant un patrimoine pour Anières, au même titre que ses bâtiments ou sa végétation, par exemple.

Enfin, les recommandations contenues dans cet instrument d'urbanisme permettent d'échelonner les réalisations dans le temps tout en préservant leur cohérence d'ensemble.

Déroulement de l'étude

L'étude s'est déroulée en partie au cours de l'élaboration du plan directeur communal terminé à fin 2006 et en partie au cours des années 2007 et 2008. Elle a été suivie par M. Serge Serafin, adjoint. Le projet de plan directeur des chemins pour piétons a été discuté par la commission "Urbanisme et constructions" du Conseil municipal d'Anières, au fur et à mesure de l'avancement des travaux. Cette commission a validé le présent rapport en 2009.

Les mandataires de l'étude sont:

- Marie-Paule Mayor, urbaniste
- CITEC sa, ingénieurs conseils en planification des transports.

1.2 ETUDES DIRECTRICES

1.2.1 Schéma directeur de la commune d'Anières 1994

En 1994, la commune d'Anières s'est dotée d'un schéma directeur d'urbanisme, dont l'étude a été confiée au bureau ass architectes SA. Ce document comprend une importante partie analytique, dont plusieurs éléments, toujours d'actualité, ont pu être repris dans le plan directeur communal de 2006. Il n'est pas inutile de rappeler les options et mesures d'aménagement proposées, il y a une quinzaine d'années, concernant la mobilité douce, afin de les confronter à la situation actuelle.

Option 7 - Aménagement de cheminements piétons et cyclistes

Créer des dessertes piétonnes à l'intérieur du village, au fur et à mesure de la réalisation des projets de construction. Développer des parcours piétonniers et cyclistes, parallèles à la route d'Hermance, en amont et en aval de cette dernière, pour les habitants et les enfants se rendant à l'école.

Mesures d'aménagement: négocier les droits de passage nécessaires lors d'éventuelles procédures d'autorisation de construire sur les terrains concernés. (Schéma directeur communal 1994)

Voir le "projet du réseau des mobilités douces" ci-dessous et annexé

A ce jour, quelques tronçons ont été aménagés; le cheminement à plat entre la rive du lac et la route d'Hermance est abandonné en 2002, dès le début des travaux du plan directeur communal. Le présent projet de plan directeur des chemins pour piétons va cependant confirmer les grandes lignes de l'organisation du réseau piéton proposé en 1994; certaines propositions de tronçons, un peu oubliées, vont être réactivées.

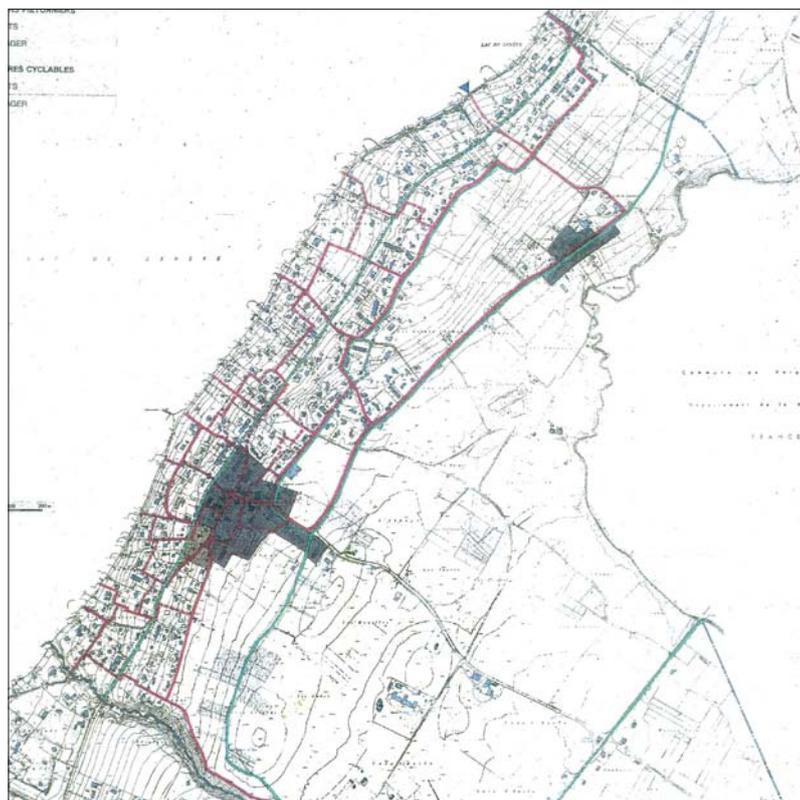


Schéma directeur de la commune d'Anières 1994:
projet du réseau des mobilités douces
(voir aussi annexes)

-  VILLAGE EXISTANT
-  EXTENSION
-  ACCES AU LAC A AMENAGER
-  PARCOURS PIETONNIERS EXISTANTS
-  A AMENAGER
-  ITINERAIRES CYCLABLES EXISTANTS
-  A AMENAGER

route d'Hermance. En outre, certaines parties de la commune sont mal desservies par les transports publics.

(Plan directeur communal d'Anières 2006)

Par ailleurs, le plan directeur communal anticipe aussi sur le fait que les chemins de randonnée cantonaux pourraient être complétés par un réseau de promenade d'intérêt plus local.

La **fiche d'action no 8** "Planifier le développement des circulations piétonnes et cyclistes" propose d'élaborer un plan directeur des chemins pour piétons dont les objectifs sont:

- améliorer les relations entre les lieux habités et les équipements
- sécuriser les déplacements des piétons et des cyclistes
- mettre en valeur le patrimoine paysager de la commune et ses voies de communication historiques

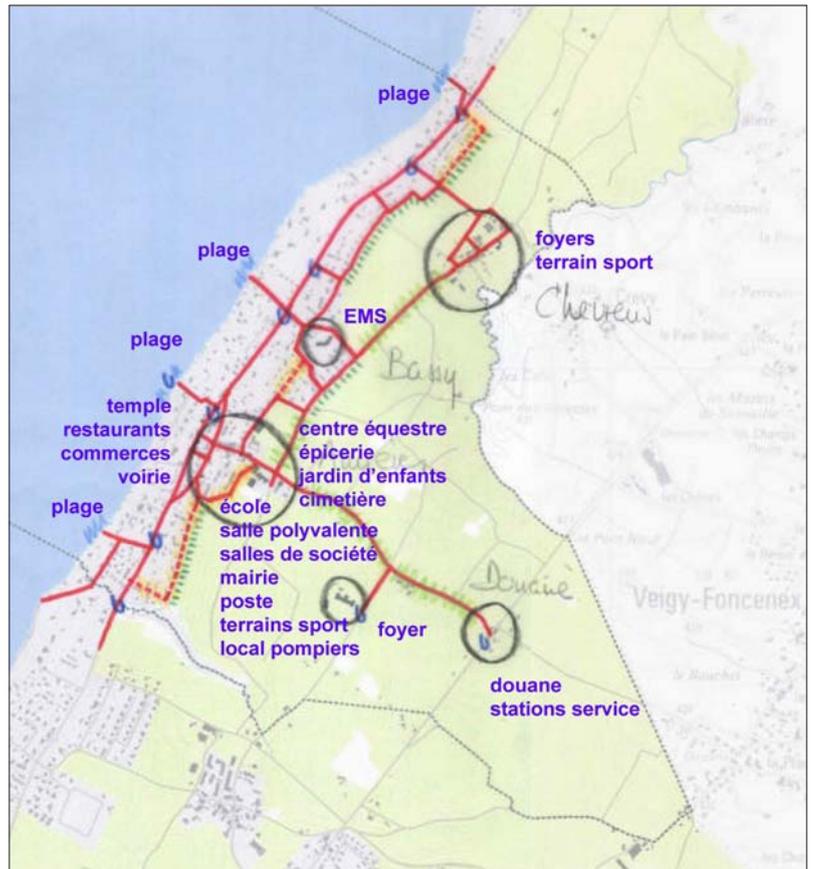
Fort de ces premiers éléments d'analyse et de l'image établie dans le cadre du schéma directeur de 1994, une **esquisse d'organisation du réseau piéton** a été produite sur tout le territoire communal. Elle combine les chemins pour piétons, qui se trouvent en général à l'intérieur des localités et constituent des liaisons fonctionnelles, aux chemins de randonnées pédestre destinés en premier lieu au délasserment, qui se trouvent en général hors des agglomérations.

Les principes développés sont les suivants:

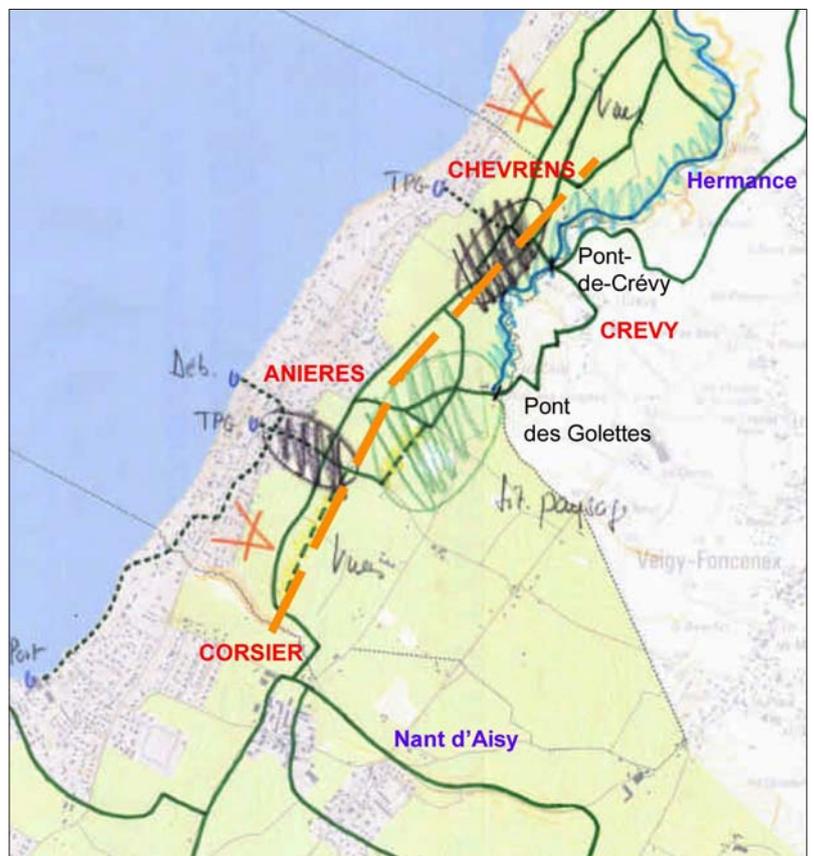
- Une collectrice à mi-pente du coteau, en-dessus de la route d'Hermance, relie presque horizontalement la bande de villas au village et aux équipements.
- Elle dessert "en peigne" les différents secteurs, l'étroit trottoir de la route d'Hermance n'est emprunté que pour les mouvements en baïonnette entre le bas et le haut du coteau. Les traversées à sécuriser sont à localiser en fonction de la position des chemins et des arrêts de transports publics.
- La perméabilité piétonne du secteur du village doit être améliorée.
- Des servitudes seront à obtenir sur les voies privées qui participent au réseau; certains maillons manquants sont à aménager.



Esquisse d'organisation des cheminements piétons "fonctionnels" sur le territoire de la commune



Esquisse d'organisation des cheminements piétons "de délassement" sur le territoire de la commune





2. PROJET



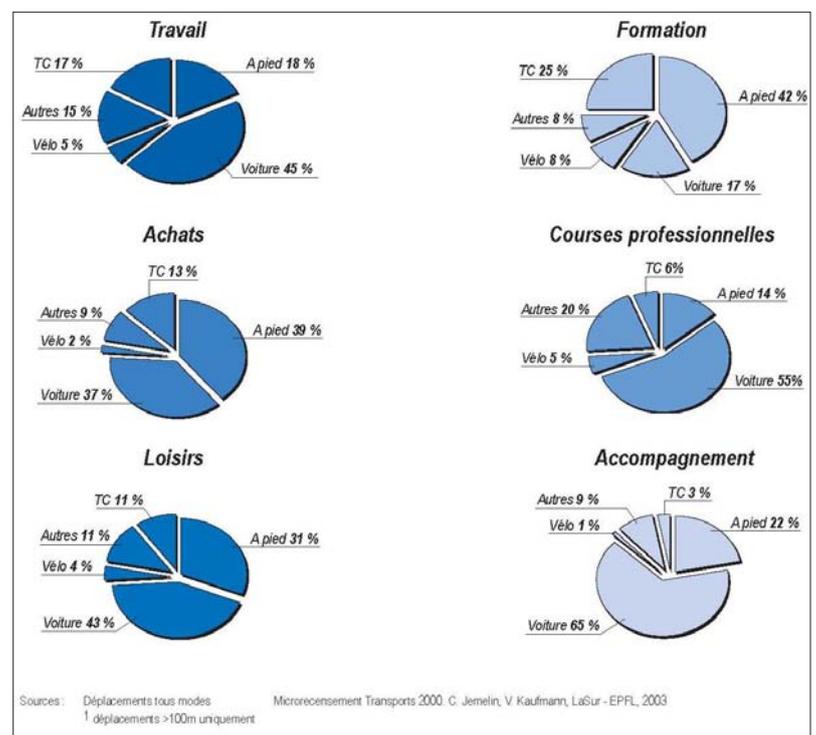
Un réseau et des espaces piétons: pourquoi? pour qui? sur quel territoire?

La promotion de la marche à pied est un défi majeur des localités d'aujourd'hui, dans le but d'améliorer le cadre de vie des populations et de diminuer la part modale des véhicules motorisés, induisant du même coup une réduction de la pollution urbaine. En effet, dans toute démarche intermodale, la priorité accordée aux piétons est la solution la plus simple et la plus efficace pour rendre l'espace urbain plus convivial et plus sain.

Pourtant, un constat s'impose: lorsque l'on mentionne la **politique urbaine des déplacements**, c'est d'abord les **problèmes de circulation et de stationnement** qui viennent à l'esprit (comment limiter le transit ? quels itinéraires protéger ou dédier au trafic ? comment régler l'accessibilité d'une centralité ou d'un pôle important ?...).

La **gestion des transports publics** intervient le plus souvent au deuxième plan (quels besoins en transports collectifs ? quelles lignes pour y répondre ? quelle offre minimale pour assurer un transfert modal ? quels tarifs peuvent être dissuasifs ?...).

Enfin, depuis quelques années, le **vélo est redevenu à la mode**; il est de bon ton d'intégrer un réseau cyclable dans les réflexions ayant trait à la mobilité.

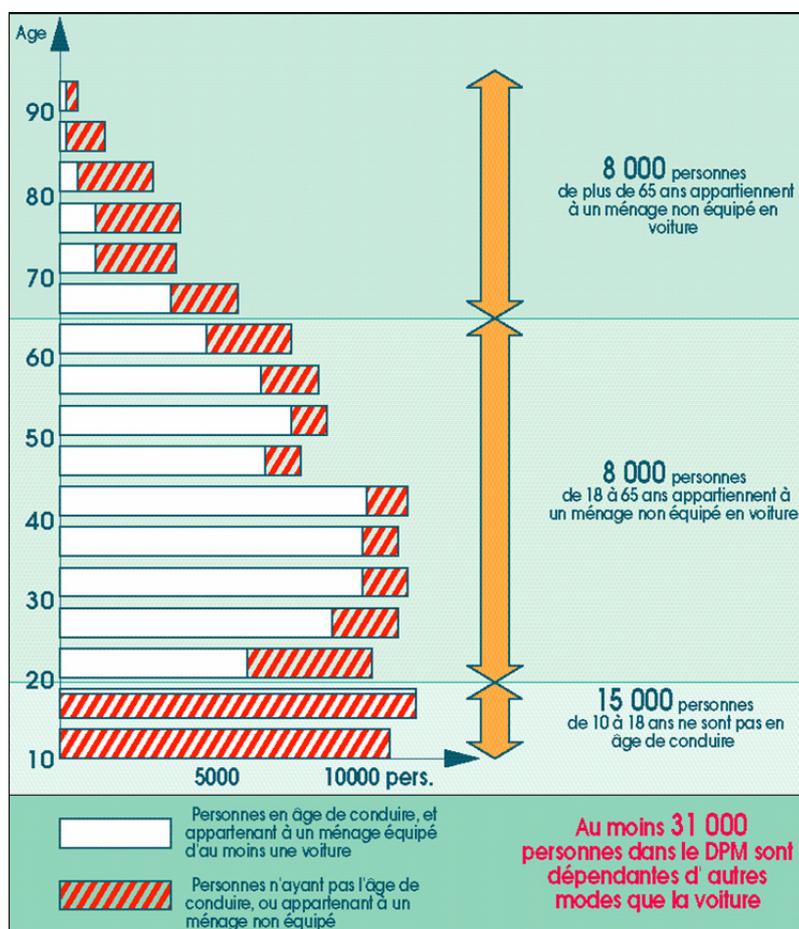


Moyen de transport selon le motif de déplacement (Genève 2000)

Mais le piéton ?

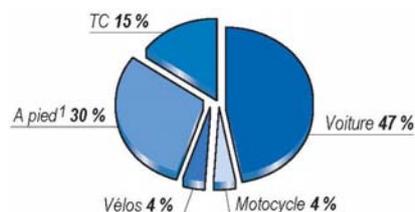
Le piéton est en général oublié ou traité «au cas par cas», quand surgit une difficulté. **Le plan directeur des chemins pour piétons cherche précisément à éviter cette façon de faire.** En prenant en compte les enjeux relatifs aux piétons, il est possible d'élaborer une politique des déplacements globale, respectueuse des principes de développement durable, car de nombreux aspects liés à la sécurité (vulnérabilité des usagers), aux comportements en matière d'achat, à l'intermodalité, à la santé, à l'environnement et à la qualité de vie se dissimulent sous la problématique piétonne.

Pendant des années le territoire a été façonné pour la voiture et la vitesse. Les espaces publics sont devenus essentiellement des lieux de transit ou de passage, dans lesquels il n'est souvent même plus possible de s'arrêter. En ce sens, ils ont perdu leurs qualités d'accueil et de sociabilité. Comment leurs redonner une dimension humaine, si ce n'est en plaçant le piéton au centre de la réflexion ? Le but du plan directeur des chemins pour piétons consiste précisément à analyser le territoire sous l'angle du piéton, afin de rendre à la marche ses lettres de noblesses.



Enjeux de la mobilité piétonne pour les catégories cibles sans voiture (source: PDU de Montbéliard)

2.2.1 Enjeux pour des catégories cibles: étudiants, élèves, personnes âgées ...



Répartition modale des déplacements (Genève 2000)

Depuis quelques années, de nombreuses collectivités locales ont mesuré l'importance et le soin qu'il faut apporter à l'aménagement de l'espace public. Les diverses «voies de circulation piétonne» ou autres parties de la voie publique affectées principalement ou accessoirement à la déambulation des piétons (trottoirs, places, passages piétons, etc.) sont utilisées quotidiennement par chacun. Elles sont le support de nos multiples activités et font ainsi partie intégrante de l'espace public.

Dans les utilisateurs réguliers de la marche à pied, les catégories d'âge les plus représentées sont les jeunes de moins de 30 ans et les personnes de plus de 70 ans. Cette dernière catégorie est aussi une de celle qui nécessite une **mobilité piétonne sécurisée**, que ce soit lors de traversées de chaussée ou pour remédier au sentiment d'insécurité que certains cheminements procurent, à tort ou à raison d'ailleurs.



Par ailleurs, dans certains groupes spécifiques, comme celui des **élèves**, la mobilité douce (marche à pied, trottinette, vélo, etc.) est largement prédominante, ce qui justifie pleinement le rétablissement de la priorité du piéton par rapport à la voiture et l'aménagement de dispositifs de sécurité aux abords des établissements scolaires. Tout le monde s'accorde en effet à dire aujourd'hui que les entrées et sorties des écoles doivent devenir plus sûres. C'est donc logiquement autour des établissements scolaires qu'il peut être utile de commencer des opérations de réaménagement.

Finalement, on oublie trop souvent que la dénomination «piéton» n'inclut pas uniquement l'individu valide qui franchit aisément les obstacles, mais également **les enfants, les personnes âgées ou handicapées, les personnes chargées ou poussant un landau**. Pour ces catégories particulièrement sensibles, la qualité des aménagements piétonniers est un facteur déterminant de la mobilité.

Dès lors, il s'agit pour les concepteurs de mettre en oeuvre un espace public pour tous, auquel chacun peut accéder et circuler de manière égale et en toute autonomie. **Développer un territoire pour les mobilités douces devient alors un enjeu d'équité devant la mobilité.**

2.2.2 Enjeux sur l'intermodalité et le potentiel de la combinaison piéton-TC



La marche à pied et les transports collectifs (TC) constituent une synergie naturelle, puisque la marche à pied reste inévitablement le début et la fin d'un trajet en transport collectif. Les aménagements piétons sont ainsi bénéfiques aux transports publics (augmentation des usagers) et, réciproquement, la planification d'un arrêt ou d'un pôle de transports collectifs génère des déplacements piétons.

L'accessibilité piétonne aux arrêts de bus doit donc impérativement constituer une priorité dans la politique des déplacements de la commune.

Une attention particulière doit notamment être portée sur la problématique de la traversée piétonne en relation avec l'arrêt (avant ou après l'arrêt, en fonction des conditions locales), au même titre que les conflits entre piétons de passage sur le trottoir et piétons en attente à l'arrêt. Un arrêt coincé contre des voies de circulation où le volume de trafic est important, comme la route d'Hermance, sera toujours un arrêt inconfortable, bruyant et donc perçu comme inhospitalier. Dans ce genre de situation, la solution passe obligatoirement par une répartition de l'espace à disposition plus favorable au piéton.



Des pôles de transports collectifs à diverses échelles: gares de Bâle et Delémont

Mauvais exemple d'aménagement d'un arrêt de bus: il y manque de l'espace pour le piéton, par exemple, un îlot central sur la traversée piétonne et un trottoir continu à droite.

Arrêt de bus dans la campagne fribourgeoise



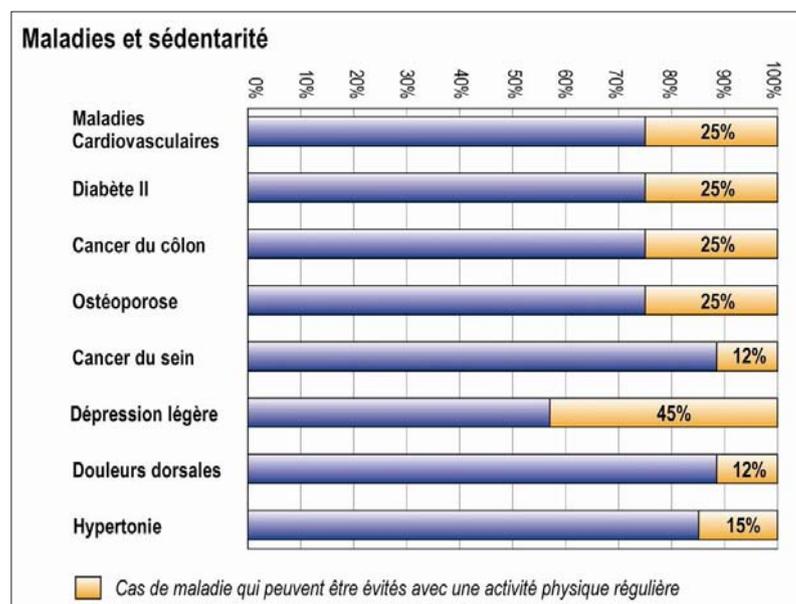
2.2.3 Lutter contre les maladies et la sédentarité

«Quel que soit l'âge ou le sexe, il est recommandé d'exercer une activité physique ou sportive chaque jour pendant au moins une demi-heure. Cette **activité physique** devrait essouffler légèrement sans toutefois faire transpirer. Si elle est suivie, cette recommandation est un gage de bien-être physique et psychologique» (Recommandation de l'Organisation Mondiale de la Santé contre les conséquences des modes de vie trop sédentaires).

Selon les estimations de l'Office fédéral de la santé publique, le manque d'activité physique quotidien occasionne chaque année en Suisse:

- 2'000 décès prématurés,
- 1,4 million de cas de maladie pour 7,2 millions d'habitants, soit un rapport de 1 cas de maladie par année pour 5 habitants,
- 1,6 milliard CHF de frais de traitement, soit l'équivalent de 10% des primes d'assurance-maladie.

Pourtant, une **pratique quotidienne de la marche à pied** serait à même de réduire sensiblement les risques de maladie cardio-vasculaire, le diabète gériatrique, certains cancers ou une atrophie des os. De surcroît, cela permettrait de diminuer les trajets inutiles en voiture et de réduire d'autant la pollution atmosphérique, elle-même responsable de nombreuses maladies (troubles et maladies des voies respiratoires, vulnérabilité accrue aux infections et aux allergies, irritations des muqueuses oculaires, nasales et de la gorge, ainsi que décès prématurés).

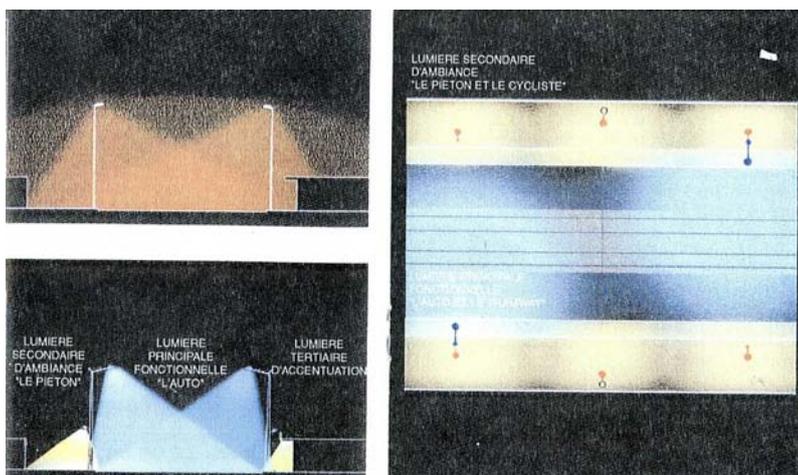


Maladie et sédentarité (source: Office fédéral de la santé publique, Office fédéral du sport, Promotion Santé Suisse)

2.2.4 Embellir l'espace public

Comme évoqué précédemment, la qualité des espaces publics a également beaucoup à gagner des aménagements réalisés pour les piétons. Pour que ces derniers se sentent à l'aise dans leurs déplacements, il est nécessaire de créer une **atmosphère incitant à la pratique de la marche à pied**.

Cette atmosphère est modelée par un choix concerté dans les matériaux, la végétation et l'éclairage, qui, lorsqu'il est planifié, permet la création d'espaces publics de qualité en contribuant à leur embellissement. Il s'agit au premier chef de rendre le réseau viaire de meilleure qualité, en faisant notamment des efforts au niveau de **l'éclairage ou de la propreté**, en supprimant les places de stationnement qui gêneraient la progression des piétons ou en rénovant encore les revêtements des trottoirs dans les rues les plus fréquentées.



L'espace public mis en lumière: «La lumière est là pour répondre à un besoin suscité par un ensemble d'objets réunis dans un espace scénographié et qui nécessitent d'être mis en relation, qu'il s'agisse de la végétation, des êtres humains, des objets architecturaux, des espaces publics...» (Laurent Fachard).

Illustration: Concept d'éclairage du projet Espace-rue transfrontalier entre Genève et Annemasse, séquence Gaillard / Ambilly.

D'un point de vue touristique, des espaces publics de qualité et un réseau piéton sûr et confortable sont les garants d'une bonne perception de la commune. Ainsi, certaines villes ont associé au développement de leur réseau piéton une politique de rénovation ou de mise en valeur de leur patrimoine historique et architectural.

Il faut également veiller à ce que les habitants trouvent, près de chez eux, des espaces de détente qui les inciteront à limiter leur mobilité voiture liée aux loisirs. Outre les facilités d'itinéraires (chemins de randonnées pédestres, parcours sportifs mesurés), la perception d'un environnement intact et d'un paysage attractif peut également y contribuer. Le maintien d'accès publics au lac de qualité joue à cet égard un rôle déterminant pour la commune d'Anières.



Accès au lac (chemin des Courbes)

2.3.1 Introduction

Comme mentionné précédemment, il existe de nombreuses synergies entre les aménagements favorables aux piétons et les autres composantes de l'espace public, mais les moyens à disposition ne sont pas infinis. Ainsi, il est nécessaire de préciser quels objectifs sont à poursuivre dans des projets concrets et mesurables.

Le présent chapitre s'attache donc à décrire les **objectifs principaux** à atteindre pour rendre la commune d'Anières encore plus attractive aux piétons.

L'ordre de présentation de ces objectifs ne reflète pas de hiérarchisation.

2.3.2 Rééquilibrer l'espace public autour du piéton

La quantité

Souvent, l'espace réservé aux piétons est révélateur du rapport de force inéquitable qui s'est installé entre les différents usagers d'un même espace public.

Si beaucoup de **normes** ou d'ouvrages spécialisés traitant de la largeur des trottoirs existent, cette dimension est avant tout **fonction du nombre de piétons**. En fait, une seule règle prime sur toutes les autres: la **sécurité**.

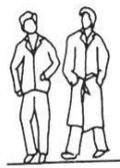
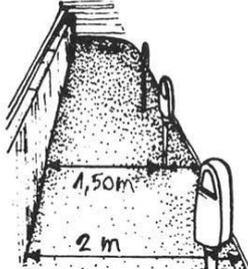
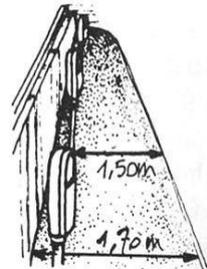
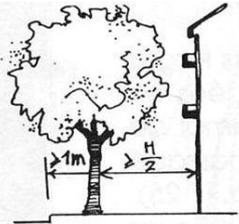
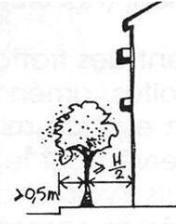
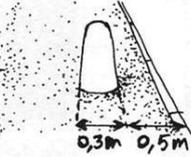
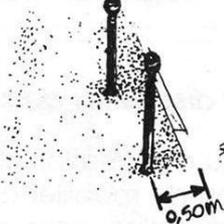
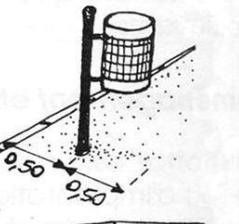
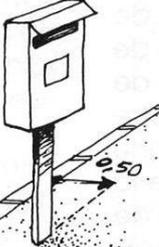
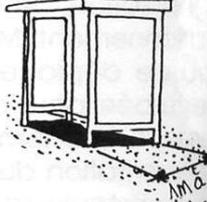
La règle idéale admise du partage de la voirie est **50% d'espace pour circuler et 50% d'espace pour se tenir**. Le stationnement, à cheval entre ces deux catégories, est traité au cas par cas. Il peut être compris dans «l'espace pour se tenir», moyennant des aménagements particuliers (arborisation, avancée des trottoirs, etc.).

Toutes les rues et routes devraient au moins comporter un trottoir praticable d'une largeur libre minimum de 1,50 m afin de permettre une circulation aisée des usagers, le déplacement d'un fauteuil roulant et le croisement de celui-ci avec d'autres piétons.

Au niveau de l'espace réservé à la déambulation, il s'agit alors d'être particulièrement attentif au manque de place provoqué par les encombrements divers que sont les poteaux d'éclairage, les signaux routiers, les étals de magasins ou autres terrasses de cafés.

La qualité

Cependant, dans l'espace de la rue, la juste part attribuée au piéton ne s'exprime pas uniquement par la largeur de trottoir qui lui est dévolue, mais aussi par sa **situation dans le profil disponible**. A largeur de cheminement égale, marcher en devant raser les murs ne procure évidemment pas la même sensation que si l'on peut déambuler à distance des façades. Le sentiment d'oppression du piéton vient en effet largement de ce qu'il se

Objet	Dimensions		
Largeur libre : 1. Trottoir peu fréquenté 2. Trottoir normalement fréquenté 3. Trottoir très fréquenté	 1,50 m	 1,50 à 2,50 m	 2,50 à 5,00 m
Signalisation, parcomètres et éclairage			
Arbres : 1. à fort développement 2. à faible développement 3. à tronc protégé			
Mobilier divers : 1. Borne 2. Potelet 3. Poubelle 4. Boîte-à-lettres 5. Bacs à fleurs 6. Abri-bus			   
Etalages, présentoirs et terrasses	 ← 1,5 à 2m →		 ← 2,50 à 3,50 m →

sent acculé contre un des fronts de la rue, ce qui induit du même coup une perception asymétrique de l'espace.

Une bonne politique des déplacements et des aménagements piétons répond donc aux principes suivants:

- garantir des trottoirs confortables, dégagés, sécurisants et accessibles pour tous;
- proposer des itinéraires continus;
- lutter contre le parking sur les trottoirs et les passages pour piétons;
- favoriser l'aménagement de «zones 30» ou de zones de rencontre.



Chêne-Bourg, trottoir confortable et zone de rencontre



Zone 20: rue Camille Martin (Genève)

Zone 30: quartier de la Concorde (Genève)



2.3.3 Décloisonner l'espace pour le piéton

A l'échelle de la marche, l'enjeu majeur consiste à garantir la **continuité des itinéraires**. Il s'agit d'effacer les coupures, relier les quartiers et assurer l'accessibilité des différents lieux, en aménageant le réseau piétonnier de manière à ce que l'utilisateur rencontre le moins d'obstacles possibles lors de sa progression et puisse continuer à se déplacer à pied. Décloisonner nécessite parfois aussi de créer de **nouveaux raccourcis**. Sans aller jusqu'au «vol d'oiseau», les **parcours piétons doivent cependant être les plus directs possible**. Des itinéraires continus doivent en effet exister et relier les zones d'habitat à l'école, la mairie, aux commerces et autres lieux clés de la commune.

Certains quartiers, géographiquement proches, voir même adjacents, ne bénéficient parfois d'aucune liaison directe. Il est alors fondamental, à l'aide du plan directeur des chemins pour piétons, de les rétablir. Le réseau ainsi constitué a pour vocation de garantir une certaine continuité des aménagements piétons, en installant divers équipements destinés à remédier aux obstacles que constituent les dénivelés, la circulation, tout en créant des axes piétons reliant sans interruption les différents quartiers de la commune.

La figure ci-contre brosse le portrait du réseau piéton actuel de la commune d'Anières, en identifiant les tronçons existants qui nécessitent des améliorations. Des principes d'aménagement sont proposés (cf. la légende) en fonction de la hiérarchie du réseau routier (principal, secondaire et de desserte).

Pour le projet, trois niveaux d'aménagements piétonniers sont recensés et doivent être mis en continuité:

- 1er niveau: les trottoirs (traits fins bordeaux) et passages piétons (cercles)

Il n'est pas réaliste de croire qu'un réseau de chemins piétons en site propre soit à même d'irriguer l'ensemble d'un territoire donné. Mais, si les trottoirs sont assez larges et bien entretenus, ils suffisent à assurer la continuité du réseau piéton.

Notons que les passages piétons sont assimilés à ce niveau d'aménagement, puisqu'ils mettent, la plupart du temps, deux trottoirs en relation.

- 2ème niveau: les routes à faible trafic

Sur ce type de routes, les véhicules circulent très lentement et partagent la voirie avec les piétons, ce qui ne nécessite pas d'aménagement spécifique. Il s'agit des routes ou chemins agricoles (traits épais bleus ou bruns), des chemins d'accès aux villas, publics (traits épais bleus) ou privés (traits épais gris), ou encore des zones de rencontre ou zones 30 (traits épais jaunes).

- 3ème niveau: les cheminements piétons en site propre

Ce sont les chemins piétons à proprement parler. Ils sont à l'écart de la chaussée et réservés exclusivement aux piétons. Ils offrent ainsi le maximum de sécurité et constituent bien souvent des itinéraires particulièrement agréables. Ils peuvent quelque fois être partagés avec les cyclistes.

On distingue les sentiers agricoles non goudronnés (traits fins bruns) et les chemins piétons à l'intérieur de l'urbanisation (traits fins bleus).





Réseau piéton actuel à comparer au projet du plan des piétons (image 2, page 49)

2.3.4 Restituer les conditions environnementales et contextuelles favorables à la marche

Une atmosphère positive - créée par une ambiance sonore particulière, un éclairage adéquat ou une arborisation généreuse - peut contribuer à rendre la marche plus agréable.

Mais, les espaces utiles à la circulation ou au stationnement ne sont pas forcément inadéquats pour les piétons. Lorsque l'espace est redistribué de manière plus avantageuse aux mobilités douces, de nombreuses rues ou surfaces de stationnement peuvent être réappropriées par les piétons. C'est le cas des zones de rencontre ou des zones 30 par exemple.

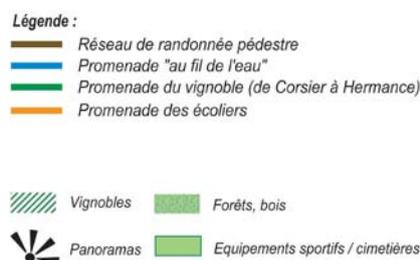


Un exemple de requalification de l'espace public: le réaménagement du centre du village de Corsier

Au bruit diffus et continu de la circulation routière, peuvent s'ajouter certaines agressions sonores (avertisseurs, coups de freins, démarrage bruyant, etc.). Ces bruits vont à l'encontre de **l'effet délassant que procure la marche**. Sans réduire les moteurs au silence, la pratique de la marche peut se faire à distance du bruit, ce qui permet de différencier les plans sonores et de les rendre psychologiquement plus supportables.

Ainsi, le réseau de promenades et de délassement se développe en général en marge des voies de circulation. Constitué des chemins de randonnée pédestre et d'itinéraires à haute valeur naturelle ou paysagère, il offre à la population des espaces de détente et de tranquillité, en relation avec la nature et les différentes installations sportives ou de loisirs.

Le réseau de promenade de la commune d'Anières est figuré à la page ci-contre. Il met en exergue les itinéraires cantonaux de randonnée





Réseau actuel des chemins de randonnée pédestre et proposition de promenades thématiques (voir aussi chapitre 3.2)

pédestre (traits bruns) et propose trois promenades thématiques reprenant des cheminements piétons particulièrement agréables:

- la promenade "au fil de l'eau" (trait bleu)
- la promenade du vignoble de Corsier à Hermance (trait vert)
- la promenade des écoliers (trait orange)

Les principales installations sportives de la commune, les bois et les vignobles, en tant que lieux de délasserement, sont également représentés sur la carte.



Au croisement des chemins de Boret et du Pont-des-Golettes



Au croisement des chemins de Sous-Chevrens et des Bouchats

2.3.5 Mieux intégrer les piétons vulnérables

Afin de mieux intégrer les piétons vulnérables, il est possible de soigner certains détails d'aménagement de l'espace public qui peuvent se révéler déterminants. Citons notamment:

- l'abaissement systématique des trottoirs au niveau des passages piétons,
- les mains courantes le long des escaliers,
- les îlots de sécurité sur les traversées piétonnes,
- les revêtements de bonne qualité,
- les bancs pour se reposer.

*Passage piéton avec îlot central
(route de Thonon à Corsier)*



*Traversée avec îlot central continu
(Köniz)*



Passage piéton régulé



Rue modérée à Echichens



L'habitude et la règle générale imposent toujours que les piétons descendent sur la chaussée pour la traverser. Il serait préférable de faire en sorte que les véhicules abordent et franchissent les passages piétons afin de marquer l'importance du lieu.

Ainsi, pour inciter les automobilistes à changer leurs comportements dans les espaces que l'on aménage, il est possible d'intervenir sur le profil en long de la voie. Lors de l'aménagement d'un passage piéton, la préférence est donnée à la surélévation de la chaussée au niveau des trottoirs, sous forme d'un plateau d'usage mixte. Les trottoirs sont alors reliés entre eux de plain-pied («trottoirs traversants») et ce sont les véhicules qui sont amenés en pente «douce» au niveau du passage protégé. De cette manière, la sécurité des piétons en général est privilégiée et l'autonomie des piétons à mobilité réduite facilitée.



Passage piéton surélevé (Sergy)



Trottoir traversant (Chêne-Bourg)

2.3.6 Soigner les accès aux transports collectifs

La marche est le prolongement (ou le préalable) des déplacements en transports collectifs. Il est dès lors indispensable de penser les chemins d'accès en visant les trajets les plus courts.

Plutôt que de trouver a posteriori des artifices pour accéder aux transports collectifs, il convient de réfléchir à la localisation des arrêts en amont de leur réalisation et en fonction des possibilités piétonnes du lieu:

- les passages dénivelés doivent être évités, car perçus (à tort ou à raison) comme dangereux et insalubres (en souterrain) ou trop fatiguants (énergie nécessaire six fois supérieure pour un passage inférieur et neuf fois pour une passerelle);
- les espaces d'attente, autre composante critique de l'accès aux transports collectifs, nécessitent abris, bancs et espace pour les piétons de passage, en prenant garde d'éviter les conflits avec les éventuels accès automobiles.



Les passages souterrains et les passerelles sont à éviter

Bons exemples de multimodalité: Dorubin (à gauche) et Dietikon.

2.3.7 Éléments d'aménagement de base

Plusieurs mesures peuvent être prises parallèlement pour rendre la marche attractive, efficace et agréable, sur des distances courtes à moyennes (1-1.5 km):

- la largeur des trottoirs

Comme évoqué précédemment, la largeur des trottoirs est dépendante de la fréquentation et proportionnée à la rue considérée. Cependant, l'objectif premier étant de permettre un passage confortable des piétons, une largeur standard minimum doit être assurée quelque soit la problématique urbaine en jeu (compter au moins 2 à 2,5 m, le mobilier urbain utilisant environ 50 cm).

- la largeur des passages piétons

La dimension dépend bien entendu de l'importance des flux piétons. Néanmoins, un minimum de 4 m de large est imposé.

- le stationnement illicite sur les trottoirs

La largeur minimale de trottoir précédemment citée doit absolument être garantie, notamment sur les axes où la pression du stationnement est importante.

- le mobilier urbain

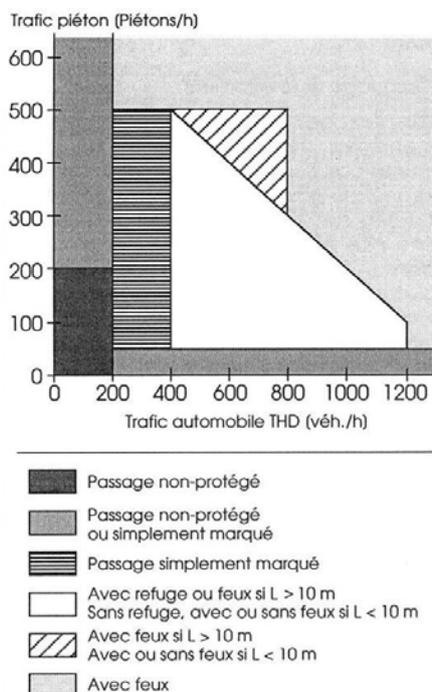
Une réflexion sur l'**unité du mobilier urbain** dans un quartier ou, mieux, sur l'ensemble du territoire de la commune, permet d'une part d'améliorer l'aspect de l'espace public et, d'autre part, de penser le mobilier urbain dans son ensemble et non au coup par coup, afin de limiter au maximum les entraves à la circulation des piétons, obligés parfois de zig-zager entre différents obstacles (poubelles, panneaux publicitaires, etc.)





- l'éclairage

L'éclairage est une composante fondamentale de l'atmosphère des cheminements piétons et des espaces publics. Un éclairage adapté permet à la fois de remédier au sentiment d'insécurité des piétons et de mettre en valeur l'espace public.



Choix d'un type de traversée (source: ITEP)

- la traversabilité des axes

Les traversées de chaussée constituent pour les piétons le point noir de la sécurité. Une attention particulière doit être portée à leur planification, en intégrant les comportements du piéton:

- éviter l'allongement des parcours,
- éviter les temps d'attente excessifs,
- aménager des traversées courtes ou en plusieurs temps,
- aménager des traversées simples (pas de confusion possible de la part de l'utilisateur),
- aménager des traversées confortables (pas d'obstacle superflu).

Le choix du type de traversée (non-protégée, simplement marquée, à feux, dénivelée, etc.) **dépend principalement de la charge de trafic et de l'importance des flux piétons.** Néanmoins, il convient de considérer également: la largeur de la route, la vitesse des véhicules, les conditions de visibilité et la proximité éventuelle d'équipements (écoles, homes, etc.).

*Espace de détente et vue panoramique
Sous-Chevrens*



- les espaces de repos

Ils permettent aux promeneurs de prendre quelques moments de délasserement, d'attendre quelqu'un, de s'adonner à la lecture ou simplement de jouir d'une vue particulière et même, à la belle saison, de prendre un rapide repas.

- l'arborisation

L'arborisation de l'espace public agit principalement sur l'atmosphère qui s'en dégage et offre des parcours ombragés particulièrement agréables.

*Mise en valeur possible de la "promenade des écoliers"
(position du parcours, traitement du sol, arborisation):
- chemin des Avallons
- chemin des Hutins*



2.4 CONCLUSIONS

2.4.1 L'enjeu du plan directeur des chemins pour piétons dans la politique des déplacements

Dans un espace urbain, le cheminement piéton est la fonction de base de tout déplacement qu'il soit "fonctionnel" (travail, école) ou de "détassement" (achats, flânerie, promenade). Chacun de ces usages, bien que différents, nécessitent une prise en compte des notions de sécurité et d'agrément.

L'enjeu fondamental est de considérer le piéton comme le pilier d'une politique globale des transports, notamment dans l'espace confiné et mixte des zones urbanisées, et cela dans un objectif de développement durable. En effet, la pollution, les dépenses énergétiques, les nuisances sonores, l'emprise sur l'espace urbain et l'insécurité, facteurs liés aux transports motorisés, sont aujourd'hui reconnus, même si insuffisamment pris en considération.

Les éléments présentés dans ce premier plan directeur des chemins pour piétons d'Anières mettent l'accent sur le diagnostic et les réalisations à envisager. Néanmoins, toucher au territoire, comme entend le faire le plan des piétons de la commune, va aussi signifier, à travers ses diverses réalisations, émettre de nouveaux messages: communiquer de fait à travers les transformations de l'espace, les modifications de priorités, etc.

Cette communication, implicite (aménagement réalisés) ou explicite (promotion de la marche à pied), s'ancrant dans la problématique sensible de la mobilité urbaine, ne peut être que très investie par les habitants et les usagers de la commune.

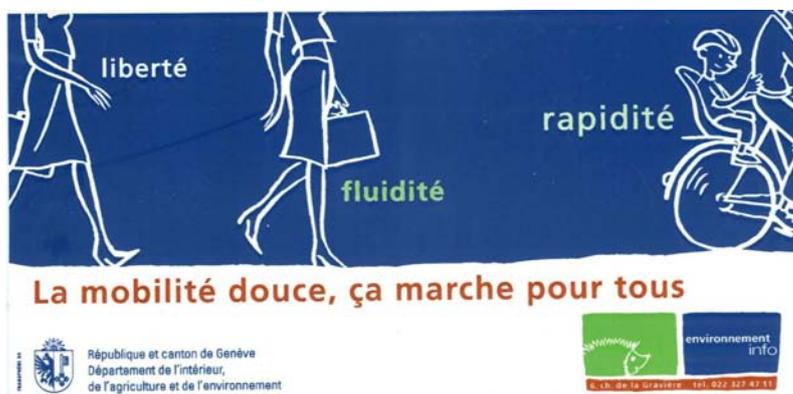
2.4.2 La promotion de la marche à pied

Outre les réalisations concrètes, toute une série de mesures peuvent être avancées pour promouvoir la marche à pied comme mode de vie, valoriser la marche comme mode de déplacement à part entière pour des motifs pendulaires (employés, écoliers), utilitaires (achats) et de loisirs (culture, sport), et inciter dans le même temps les habitants à découvrir leur commune à travers les promenades proposées. Citons:

- **Faire intervenir différents acteurs** concernés qui peuvent être des vecteurs promotionnels de la marche autour d'un thème:
 - les médecins (bienfaits sur la santé),
 - les enseignants (présenter les itinéraires spécifiques, enseigner les notions de sécurité),
 - les parents d'élèves (via la gestion du système «pédibus»),
 - les commerçants (animation de la rue, placement des terrasses, offres promotionnelles pour les personnes venant à pied ou systèmes de livraison à domicile).
- **Informé sur le réseau piéton**: information générale sur les liaisons interquartiers, les distances et temps de marche entre les principaux

pôles de la commune. La diffusion peut se faire, par exemple, au moyen d'une carte des temps de parcours (pour Anières, cf. 2.3.7).

- **Développer un signe identificateur fort** comme un logo, une mascotte, une couleur,... qui pourra être associé au plan directeur des chemins pour piétons d'Anières. Ce signe pourra être utilisé sur toute la documentation du plan, mais aussi sur les interventions elles-mêmes (passages piétons, trottoirs, etc.) en donnant une image positive et remarquée aux interventions.
- **Instaurer la concertation** dans les projets d'espace public. Au sein d'un quartier, il peut être essentiel d'aller au devant de la population en lui donnant la possibilité de s'exprimer sur les problèmes de sécurité, ses besoins et demandes, afin de rendre les quartiers plus sûrs, plus conviviaux et d'y améliorer la qualité de vie.



2.4.3 Conclusions

On le voit, la problématique du piéton est aussi vaste que complexe. Après avoir été longtemps considérée comme un loisir, la marche à pied redevient un mode déplacement à part entière, jouant un rôle de plus en plus prépondérant dans la politique des déplacements et même essentiel quant au développement de la qualité de vie. Par conséquent, il faut être ambitieux et de se donner les moyens pour atteindre une efficacité réelle et s'inscrire dans la continuité.

Pour que les habitants d'Anières retrouvent le «réflexe piéton», les politiques en faveur de la marche à pied doivent impérativement être le résultat d'un travail mûrement pesé et réfléchi, qui vise à améliorer les conditions de circulation des piétons dans une perspective multidimensionnelle. Il s'agit en effet d'accorder au piéton, sécurité, accessibilité et cadre agréable, en assurant parallèlement la continuité du réseau et sa séparation avec les réseaux empruntés par les autres modes de transport.





3. MISE EN OEUVRE



La loi d'application de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (L1 60) demande à chaque commune de réaliser un plan directeur des chemins pour piétons.

Le plan directeur communal d'Anières établit les grandes lignes de ce réseau piétonnier; la fiche d'action no 8 en prévoit l'élaboration.

Ce chapitre propose les principales **composantes du dossier** du plan directeur des chemins pour piétons. Il s'agit de

deux images du réseau piétonnier

- **image 1: le plan des promenades**
- **image 2: le plan des piétons**

un plan de mesures sous la forme de

- **8 fiches d'actions**
- **un calendrier de mise en oeuvre**

On ajoutera le **plan annexé à l'échelle 1:5'000** du plan des piétons.

Les plans proposés répondent aux **principaux enjeux** suivants:

- **offrir des parcours sécurisés pour certaines catégories cibles (étudiants, élèves, personnes âgées),**
- **fructifier le potentiel de combinaison entre la marche à pied et les transports collectifs,**
- **lutter contre la sédentarité et par là-même contre les maladies,**
- **embellir l'espace public.**

Ces mêmes plans réalisent une synthèse des **options et objectifs** développés lors du précédent chapitre "projet":

- **rééquilibrer l'espace public autour du piéton,**
- **décloisonner l'espace pour le piéton,**
- **restituer les conditions environnementales et contextuelles favorables à la marche,**
- **mieux intégrer les piétons vulnérables,**
- **soigner les accès aux transports en commun.**

3.2 IMAGE 1: PLAN DES PROMENADES

L'image ci-contre propose, sous l'intitulé "plan des promenades d'Anières", un réseau de chemins de délassément qui s'organise principalement selon des données liées au patrimoine, au paysage et aux milieux naturels de la commune. D'autre part, ces itinéraires sont connectés au réseau des transports publics genevois.

La structure de base de ce plan est composée du **réseau cantonal de randonnée pédestre** (en brun), qui ne prévoit aucun projet sur la commune d'Anières (cf. annexe). Par contre, le plan propose le tracé d'une boucle piétonne transfrontalière qui franchirait l'Hermance en deux endroits (ponts des Golettes et de Crevy) pour rallier le village de Crevy du côté français.

Trois **nouvelles promenades** composent avec ce réseau pédestre. Elles ont pour thèmes:

- le vignoble qui s'étend sur le coteau de Corsier à Hermance, jalonné d'entreprises viticoles et offrant de magnifiques vues sur le grand paysage (en vert),
- l'eau étant donné la présence du Nant d'Aisy, de l'Hermance et du lac, qui offrent des espaces de loisirs, des lieux de découvertes de la nature et des dégagements sur la grande géographie (en bleu),
- l'école avec le chemin que les élèves pourraient emprunter tous les jours, moyennant quelques aménagements, pour s'y rendre (en orange).

Certains tronçons sont encore **à améliorer ou à créer**.

Le plan des piétons (image 2), qui intègre ces itinéraires dans sa maille, fournit des précisions quant aux mesures spécifiques d'aménagement, notamment la création de trottoirs, de traversées piétonnes, etc.

L'itinéraire prévu le long de l'Hermance sera traité dans le cadre du plan de site du vallon de cette rivière, en continuité de celui élaboré par la commune voisine d'Hermance (cf. fiche 12 du plan directeur communal).

Chacune des ces promenades peut faire l'objet d'une action particulière de **promotion et d'information** auprès des habitants de la commune, mais aussi à l'échelle du canton, voire au-delà, sous la forme d'un dépliant ou de pages consultables sur le site internet d'Anières, etc.

Le **balisage** des itinéraires de promenades pourra se référer aux normes édictées par l'OFROU et Suisse Rando.





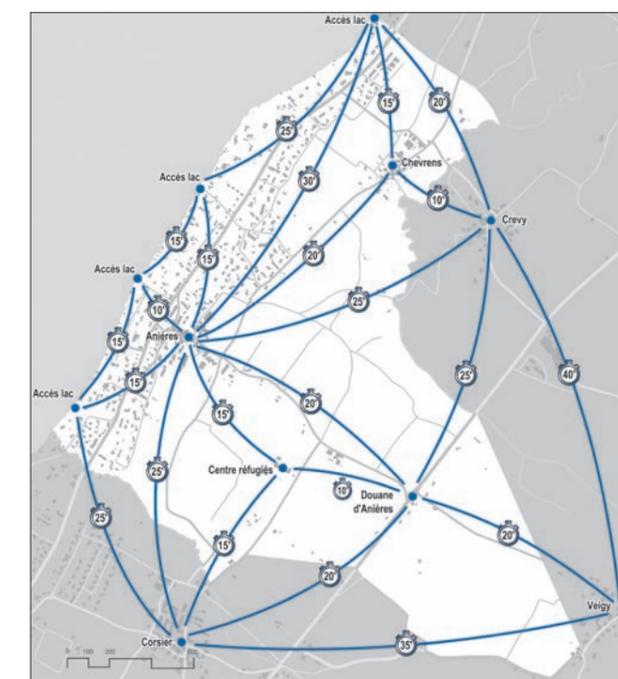
Image 1: plan des promenades
et temps de parcours des piétons

Légende :

- Réseau de randonnée pédestre
- Promenade "au fil de l'eau"
- Promenade du vignoble (de Corsier à Hermance)
- Promenade des écoliers

à améliorer / à créer
..... - - - - -

- Vignobles
- Forêts, bois
- Ponts
- Panoramas
- Equipements sportifs / cimetières





3.3 IMAGE 2: PLAN DES PIETONS

L'image ci-après réalise une synthèse des options et objectifs développés précédemment concernant le réseau des déplacements piétons (voir partie projet du rapport).

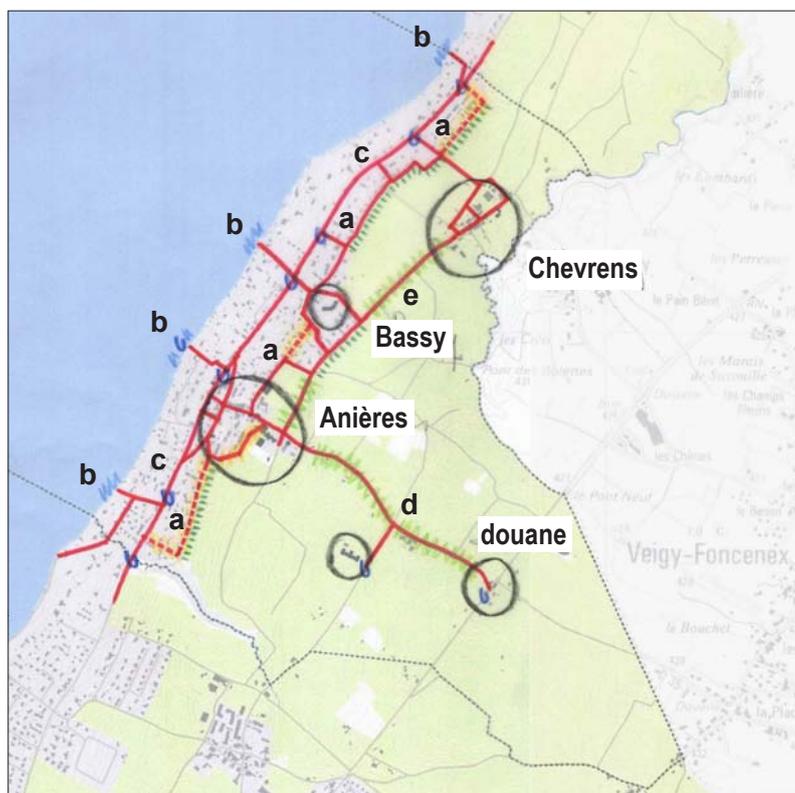
Le **plan des piétons se développe dans et hors des localités**, à l'échelle du territoire de la commune. Il organise les **cheminements fonctionnels** qui permettent de relier les divers quartiers d'Anières aux principaux équipements, commerces et services de la commune, ainsi qu'aux arrêts de bus.

Pour l'essentiel, le principe développé dans le cadre du plan directeur communal 2006 est confirmé:

- une grande collectrice des déplacements piétons appelée "promenade des écoliers" est établie à mi-coteau, presque intégralement sur la limite urbaine;
- des cheminements perpendiculaires irriguent la bande de villas jusqu'au lac en passant par les arrêts de transports collectifs sur la route d'Hermance;
- les trottoirs et les passages piétons de la route d'Hermance sont empruntés essentiellement pour les mouvements en baionnette des piétons entre le bas et le haut du coteau;
- la route de l'Hospice dont le trottoir doit être prolongé en direction de la douane, constitue le vecteur principal des liaisons piétonnes entre le village d'Anières, le centre de réfugiés et le secteur d'activités sur la route de Thonon, qui sera développé à terme;
- la route de Chevrens avec un trottoir ou une bande piétonne continue, constitue la liaison la plus directe entre cette localité et la rue centrale d'Anières.

Schéma de principes des liaisons fonctionnelles du plan des piétons

- a. grande collectrice piétonne*
- b. accès au lac*
- c. route d'Hermance*
- d. route de l'Hospice*
- e. route de Chevrens*



La **hiérarchie du réseau routier** (routes principales, secondaires ou de desserte) est reprise, car le plan apporte des réponses spécifiques à chaque catégorie de voies concernant le traitement de l'espace piéton:

- sur les routes principales et secondaires, les tronçons de trottoirs et les traversées piétonnes à créer ou améliorer sont repérés,
- sur les routes de desserte, de manière générale, la vitesse doit être réduite et l'espace de la voirie partagé entre véhicules et piétons.

La voirie du centre du village d'Anières accède au statut de zone de rencontre ou zone 30.

A noter que l'ensemble de ces routes appartient au domaine public cantonal ou communal.

Ce maillage est complété par les dessertes privées des secteurs urbanisés et les routes non goudronnées du réseau routier agricole (privé ou public). Quelques chemins en site propre piéton et sentiers agricoles complètent de manière plus fine le tableau, certains segments devant être créés sur des fonds privés.

Les projets de cheminements devront tenter d'appliquer au mieux les principes suivants relatifs à l'**environnement**:

- recourir à des surfaces en matière perméable et favoriser le ruissellement des eaux météoriques sur le terrain naturel adjacent;
- éviter le renforcement des berges des cours d'eau et la mise en place de clôtures, etc. dans l'espace de leur fonctionnement écologique;
- minimiser les nuisances des dispositifs d'éclairage sur la faune et sur le système racinaire des arbres adjacents.





Image 2: plan des piétons

Légende :

- Réseau routier principal : routes au trafic important
→ traversées piétonnes sécurisées (îlot central / feux); trottoirs continus de part et d'autre de la chaussée ou cheminements piétons en marge du trafic
- Réseau routier secondaire : routes au trafic moyen
→ traversées piétonnes avec passages piétons; trottoirs ou bandes piétonnes continus sur au moins un côté de la chaussée
- Réseau routier de desserte : routes à faible trafic
→ mesures de réduction des vitesses et partage de la voirie entre voitures et piétons
- Zones de rencontre ou zones 30
- Réseau routier agricole (privé ou public): routes non goudronnées
- Desserte privée

	existant	à améliorer	à créer
Trottoirs / bandes piétonnes	—	⋯	- - -
Sites propres piétons	—	⋯	- - -
Sentiers non aménagés	—	⋯	- - -
Passages piétons	-	⊘	⊘

- Ecoles, EMS
- Equipements publics
- Equipements sportifs / cimetières
- Forêts, bois
- Equipements publics futurs
- Arrêts bus
- Ponts
- Rivière
- x Fiches de mesure (zoom)
- x Coupes de principe
- x Fiche de mesure correspondante



Les aménagements piétons sont la plupart du temps concentrés sur les lieux effectivement les plus fréquentés par le piéton, autrement dit les centres des localités.

**Quelle stratégie faut-il prévoir à l'avenir sur la commune d'Anières ?
Etendre les aménagements concentriquement à partir du centre
ou procéder à des réalisations dans d'autres secteurs clefs de la
commune, sans connexion avec le centre ?**

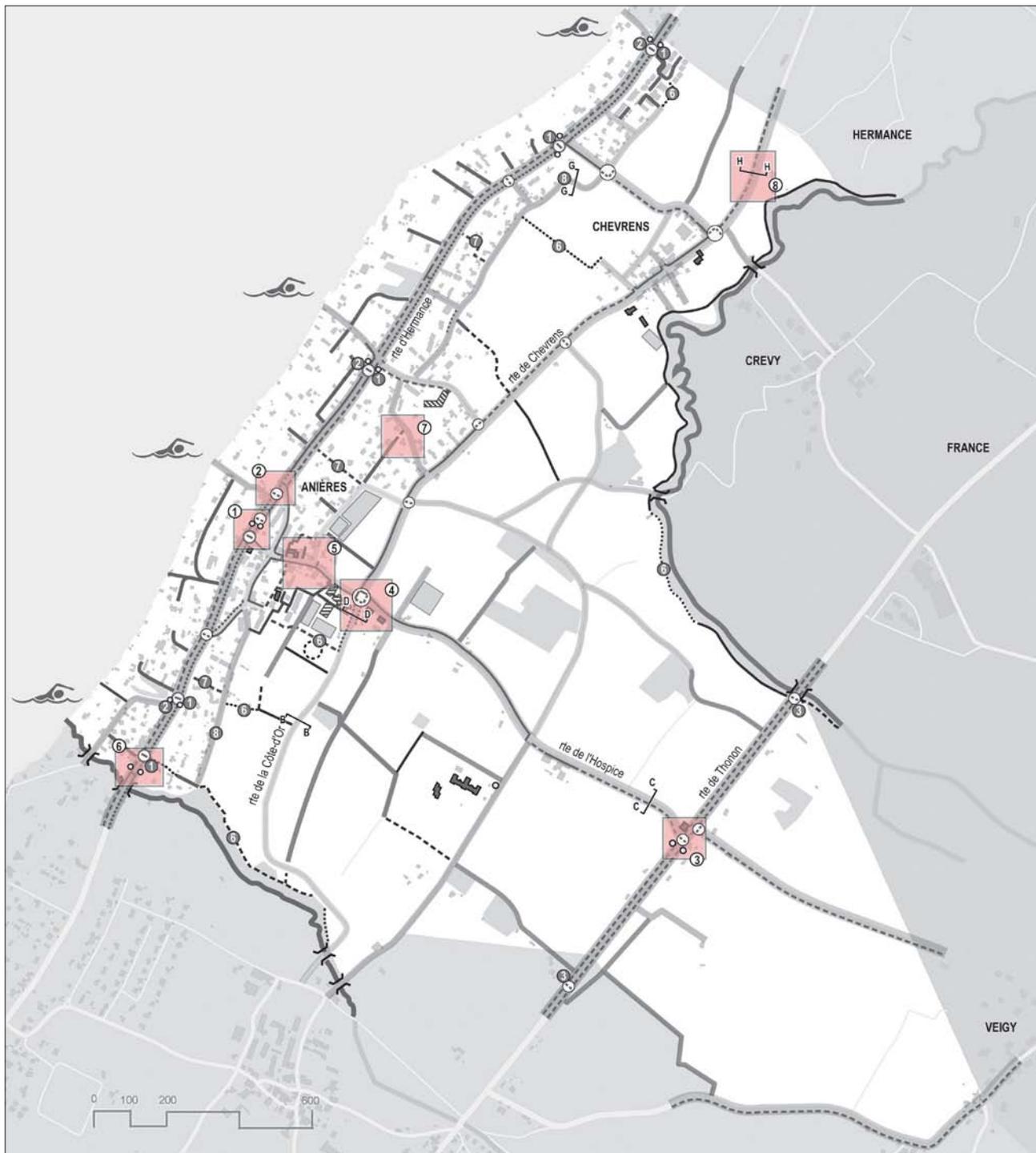
Il n'y a pas de réponse-type. Afin de favoriser l'extension des aménagements piétons, la meilleure politique consiste à appliquer les deux stratégies simultanément, c'est-à-dire prévoir un étalement des réalisations à partir du noyau central du village, tout en intervenant au coup par coup dans les points déterminants, au gré des opportunités (plan de quartier, réaménagement de centre scolaire ou sportif, nouvelles constructions, etc.).

Sans être exhaustif, le présent chapitre tente de synthétiser les potentiels d'intervention les plus porteurs sur la commune d'Anières, afin de maximiser la synergie entre les aménagements piétons et l'amélioration de la qualité de l'espace public.

Dans le but d'être opérationnel, le plan de mesures est rédigé sous la forme de 8 **fiches d'action** à entreprendre, organisées selon des thèmes généraux et localisées géographiquement sur la figure de la page suivante ou sur le plan des piétons. On peut citer:

1. Transports collectifs:
sécurisation des accès aux arrêts
2. Coupures importantes - route d'Hermance:
amélioration des accès au lac
3. Coupures importantes - route de Thonon:
franchissement d'une route principale
4. Equipements publics:
sécurisation des abords de l'école
5. Centres de village - Anières:
requalification de la voirie
6. Réseau fin:
valorisation des impasses, venelles, escaliers
7. Zone villas:
décloisonnement et perméabilité
8. Lieux de promenade (campagne et forêts):
chemins de randonnée

Les propositions développées dans chaque fiche correspondent aux lieux de projet les plus importants ou représentatifs des différents thèmes; ces propositions ont valeur d'exemple.



FICHES D'ACTION

- | | |
|--|---|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Transports collectifs:
sécurisation des accès aux arrêts 2. Coupures importantes - route d'Hermance:
amélioration des accès au lac 3. Coupures importantes - route de Thonon:
franchissement d'une route principale 4. Equipements publics:
sécurisation des abords de l'école | <ol style="list-style-type: none"> 5. Centres de village - Anières:
requalification de la voirie 6. Réseau fin:
valorisation des impasses, venelles, escaliers 7. Zone villas:
décloisonnement et perméabilité 8. Lieux de promenade (campagne et forêts):
chemins de randonnée |
|--|---|



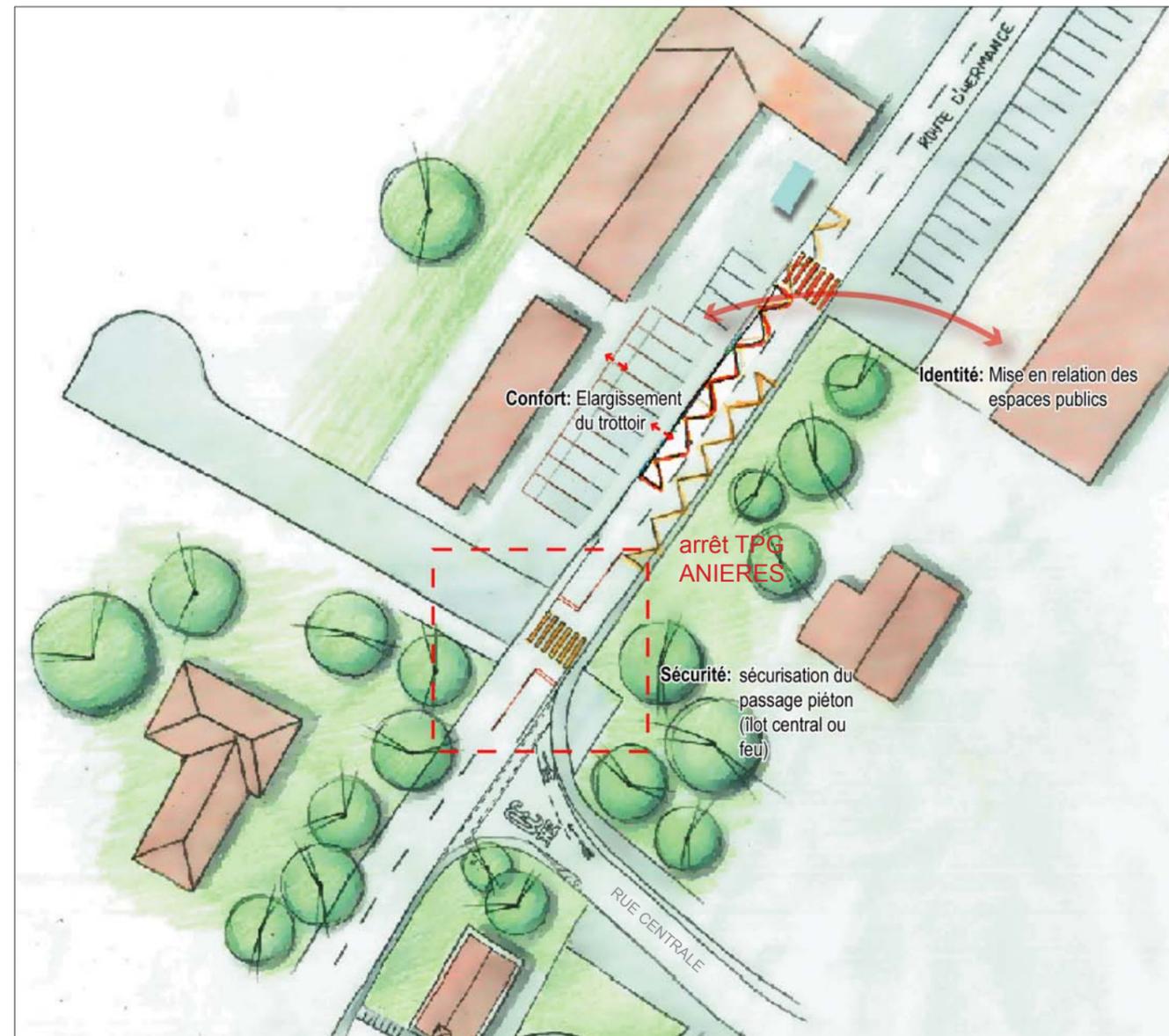
1. Transports collectifs: sécurisation des accès aux arrêts

Objectifs

- mettre en valeur les transports publics
- favoriser la perméabilité piétonne aux abords des arrêts de bus
- sécuriser les accès piétons et les traversées des routes
- modérer les vitesses sur la route d'Hermance au droit des passages piétons, pour sécuriser les traversées

Mesures

- améliorer la visibilité des arrêts de bus
- sécuriser les cheminements d'accès et en améliorer le confort (revêtement, éclairage, etc.)
- sécuriser les passages piétons au moyen d'îlots centraux ou, en cas de nécessité, par le biais de feux «intelligents»
- mieux localiser les traversées piétonnes et, éventuellement, aménager un autre passage piéton pour officialiser les traversées sauvages
- élargir les trottoirs au droit des arrêts afin d'offrir des zones d'attente confortables et sûres
- améliorer et uniformiser le mobilier (généralisation des abris bus, bancs, éclairage, etc.)



Fiche d'action n°1:

«transports collectifs: sécurisation des accès aux arrêts»

Instances concernées

- Autorités communales
- Canton (DGM, service des routes)
- TPG
- Propriétaires

Lieux de projet

Tous les arrêts TPG de la commune

Exemples présentés:

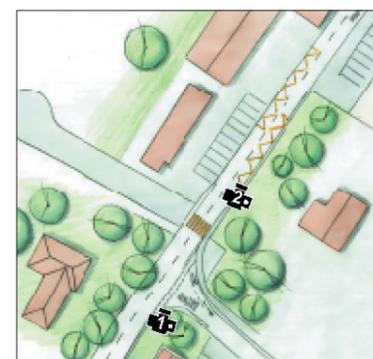
- arrêt de bus Anières
- arrêt de bus Nant d'Aisy

Délai et coordination

Arrêts de bus Anières et Nant d'Aisy: court terme (5 ans)

Coordination avec la fiche 2

A plus long terme, réaménagement complet de la traversée d'Anières, voir aussi la fiche 7 du plan directeur communal.



Situation actuelle



1 Situation actuelle - un passage piéton à sécuriser



2 Situation actuelle - un passage piéton à créer



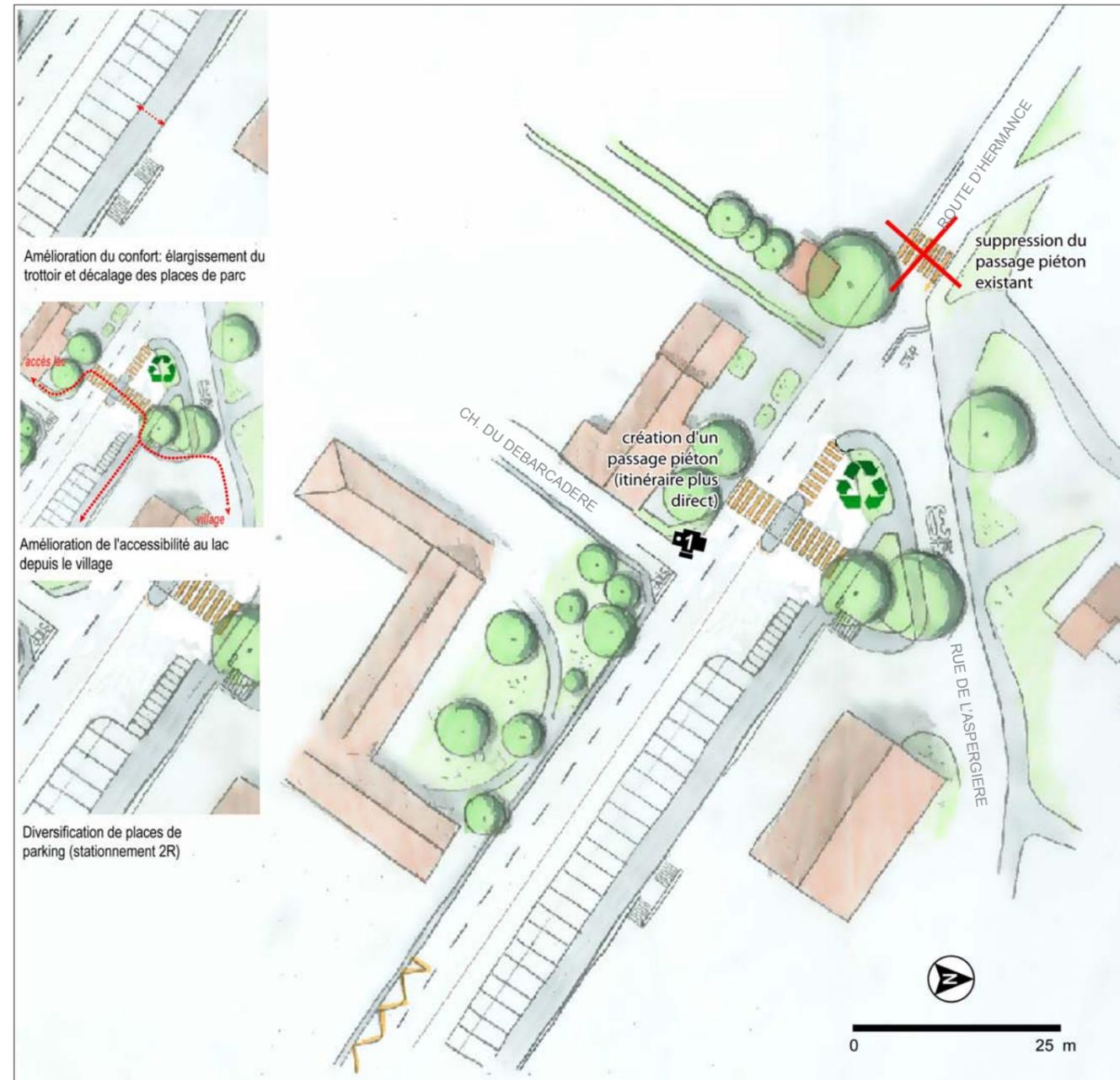
2. Coupures importantes - route d'Hermance: amélioration des accès au lac

Objectifs

- maintenir la continuité des itinéraires directs d'accès au lac
- améliorer l'accessibilité au lac depuis le village
- modérer les vitesses sur la route d'Hermance au droit des traversées piétonnes
- formaliser les parcours piétons et les traversées

Mesures

- mettre en place des aménagements modérateurs (rétrécissements ponctuels de la chaussée au niveau des passages piétons)
- aménager les passages piétons avec îlots centraux, si les gabarits le permettent
- offrir de nouvelles traversées piétonnes au droit des accès au lac
- formaliser les itinéraires piétons directs et améliorer le confort des trottoirs (élargissement)
- veiller à maintenir le gabarit suffisant pour le passage des bus sur la route cantonale



Fiche d'action n°2:

«coupures importantes - route d'Hermance:
amélioration des accès au lac»

Instances concernées

- Autorités communales
- Canton (DGM, service des routes)
- Propriétaires

Lieux de projet

Les traversées piétonnes sur la route d'Hermance (cf. le plan des piétons), notamment au droit

- du chemin de la Gravière
- du chemin des Courbes
- du chemin du Nant d'Aisy
- du chemin du Débarcadère (exemple présenté)

Délai et coordination

Traversée chemin du Débarcadère: court terme (5 ans)
A plus long terme, réaménagement complet de la traversée d'Anières, voir aussi la fiche 7 du plan directeur communal.



Situation actuelle



3. Coupures importantes - route de Thonon: franchissement d'une route principale

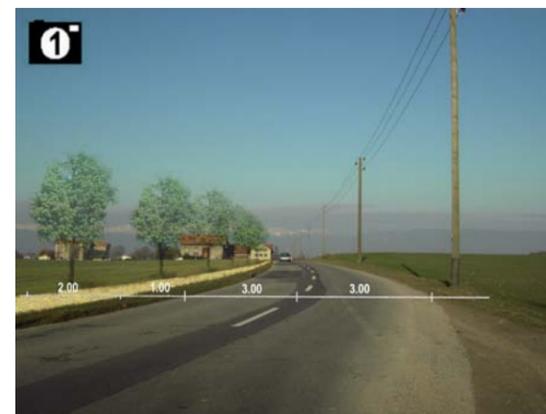
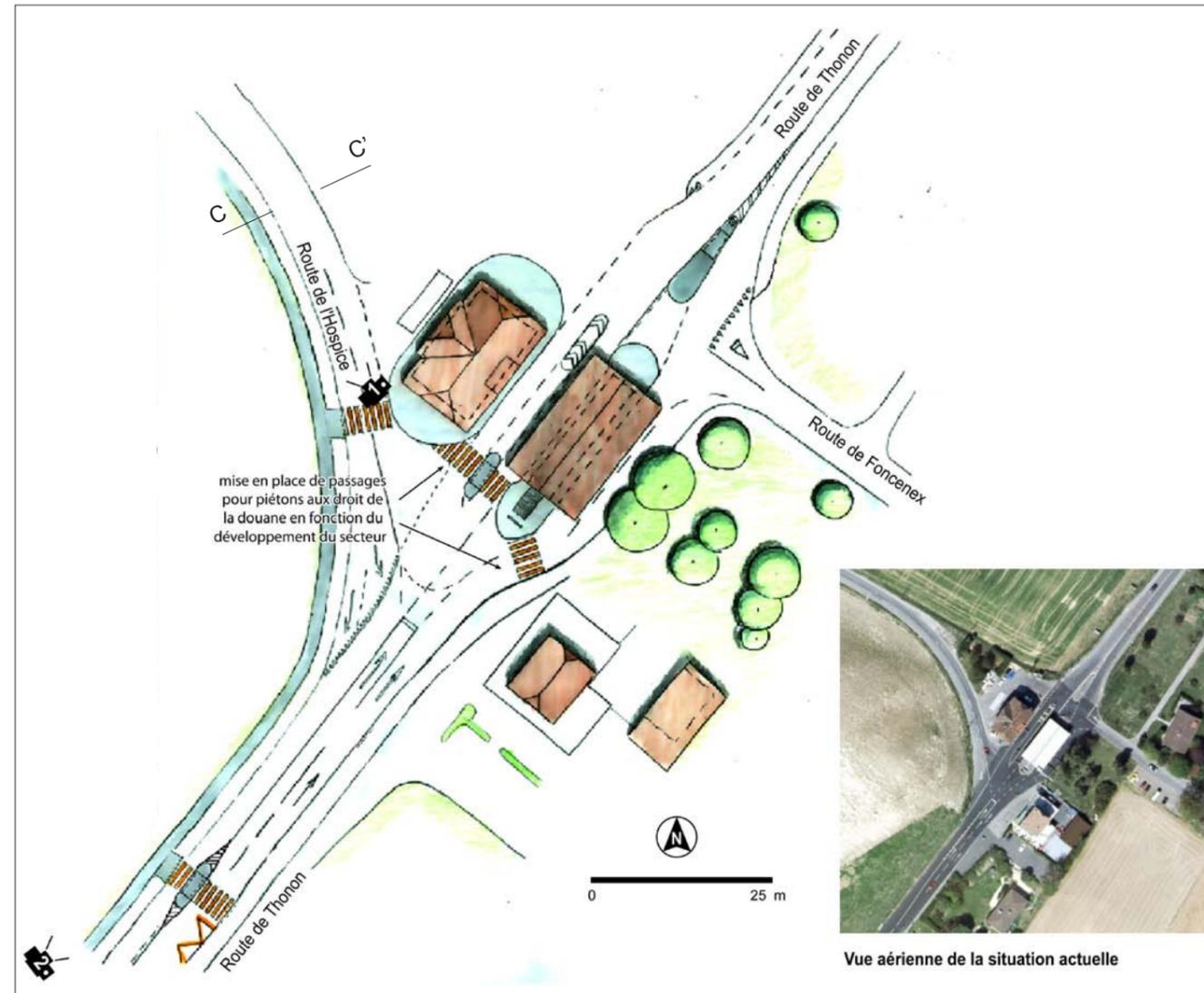
Objectifs

- sécuriser les traversées piétonnes
- assurer le franchissement et la perméabilité de l'axe
- assurer les conditions de visibilité des traversées piétonnes
- améliorer l'attrait de ces passages, afin d'éviter les traversées sauvages

Mesures

La plupart de ces mesures sont à mettre en oeuvre conjointement au futur développement de la zone d'équipements et d'activités:

- aménager les traversées:
 - soit par une régulation à prise en compte efficace (par exemple des cycles de feux de maximum 60 sec.)
 - soit par un îlot séparateur, accompagné d'aménagements de modération du trafic (rétrécissement ponctuel pour diminuer les gabarits de circulation et les vitesses des véhicules, tout en rendant attentifs les automobilistes à la présence des piétons)
 - soit, si c'est vraiment la seule solution, par des dénivelés confortables, entretenus, esthétiques et intégrés dans l'espace urbain
- assurer la liaison entre les différents équipements et activités du secteur de la douane par des traversées piétonnes rapprochées (distance max. de 100 m)
- indiquer clairement les points de traversée: dégagement du stationnement, localisation du mobilier urbain, marquage au sol, signalisation, lumière, etc.
- inciter à traverser aux endroits protégés: traitement des surfaces du sol, conditions de guidage, luminosité, confort du cheminement (la signalisation, la continuité du cheminement doivent favoriser un guidage «naturel» vers ces passages)



Coupe C-C': création d'un cheminement piéton en marge de la chaussée le long de la route de l'Hospice



Implantation d'un passage piéton sur la route de Thonon

Fiche d'action n°3:

«coupures importantes - route de Thonon: franchissement d'une route principale»

Instances concernées

- Autorités communales
- Canton (DGM, service des routes)
- Propriétaires

Lieux de projet

Les traversées piétonnes sur la route de Thonon (cf. plan des piétons) notamment au carrefour proche de la douane (exemple présenté + coupe C-C')

Délai et coordination

Carrefour douane: moyen terme (10 ans)
Coordination avec la fiche 5 (zone d'équipements et d'activités) du plan directeur communal.



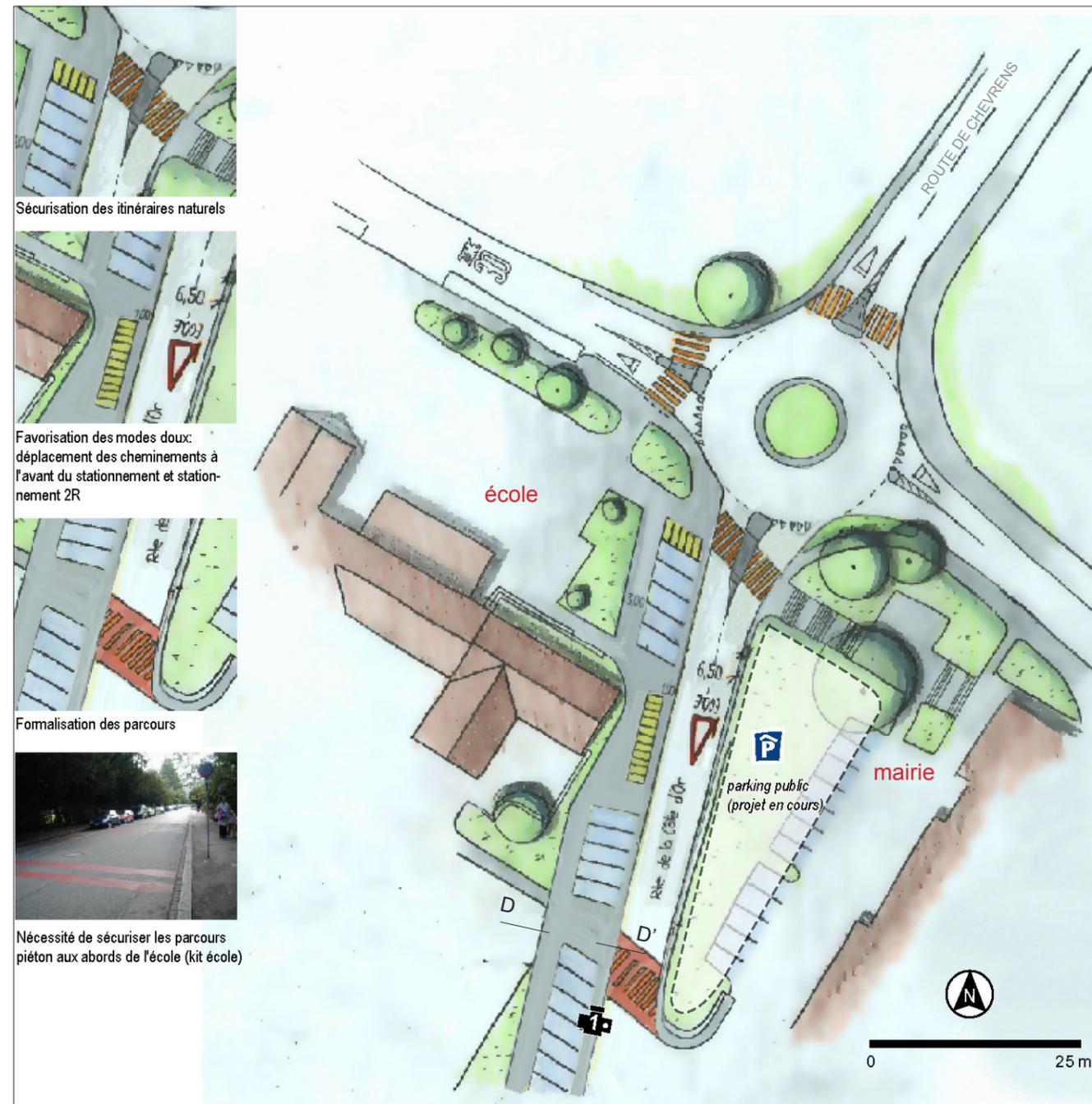
4. Equipements publics: sécurisation des abords de l'école

Objectifs

- sécuriser les traversées piétonnes et les cheminements piétons en marge de l'école
- assurer le confort des cheminements piétons au droit de l'école et sur les rues d'accès
- assurer les conditions de visibilité des traversées piétonnes

Mesures

- sécuriser les accès, les passages piétons à proximité immédiate des équipements et les cheminements scolaires principaux
- créer des trottoirs assez larges pour accueillir les flux groupés d'enfants et des zones d'attente pour les parents devant les entrées de l'école, avec barrière de sécurité
- modérer le trafic sur les rues d'accès direct à l'école et abaisser les vitesses (extension de la zone 30 sur la route de la Côte-d'Or, aux abords de l'école)
- développer la marche dans le cadre des écoles: campagne d'information auprès des élèves, possibilité de développer les systèmes de «pédibus» ou de marche accompagnée pour les élèves venant des divers quartiers de la commune
- permettre aux enfants d'aller seuls à l'école, afin de développer leur autonomie et la fonction socialisatrice de la marche à pied
- compléter les traversées piétonnes autour du giratoire
- élargir les trottoirs et aménager des pistes/bandes cyclables



Situation actuelle



Proposition d'aménagement

Coupe D-D'

Fiche d'action n°4:

«équipements publics: sécurisation des abords de l'école»

Instances concernées

- Autorités communales
- Direction générale de la mobilité DGM / DT
- Propriétaires

Lieux de projet

Les abords de l'école
(exemple présenté + coupe D-D')

Délai et coordination

Autour école et mairie: court - moyen terme (5 - 10 ans)
Coordination avec le projet en cours sur la mairie



5. Centres de village - Anières: requalification de la voirie

Objectifs

- assurer une bonne perméabilité de l'axe pour maintenir la fonction vivante de la rue et les échanges commerciaux et sociaux
- réduire et modérer le trafic afin de faire respecter la limitation de vitesse au sein de la zone 30
- offrir des cheminements piétons confortables et assurer la mixité des usages: trafic automobile, flux de piétons et lieux de stationnement
- valoriser l'attrait et l'aménagement de la rue
- maintenir et renforcer la vie de quartier et la fonction sociale du centre

Mesures

- aménager les rues afin de favoriser une réelle mixité des usages: bannir le transit et modérer les vitesses
- favoriser le partage de la voirie entre piétons et automobilistes: les rues étroites du centre du village doivent offrir des gabarits de cheminement en conséquence: 2.50 m minimum de largeur ou mixité (zone de rencontre)
- prévoir un mobilier et un revêtement de qualité, des placettes et dégagements le long des rues pour les aérer et offrir aux piétons des lieux de détente
- combattre le stationnement illicite, si nécessaire avec des mesures physiques: il empiète la plupart du temps sur des dégagements de sécurité (devant un passage piéton), de confort (au coin des trottoirs, limitant le passage des personnes à mobilité réduite) ou de passage (à cheval sur le trottoir, ce qui empêche le passage des poussettes).



Fiche d'action n°5:

«centres de village - Anières: requalification de la voirie»

Instances concernées

- Autorités communales
- Propriétaires
- Services des monuments et des sites SMS / DCTI
- Direction générale de la mobilité DGM / DT

Lieux de projet

La voirie du centre du village, notamment:

- la rue Centrale (images ci-contre)
- la rue de l'Ancien Lavoir
- la rue de l'Aspergière

Délai et coordination

Projet en cours dans le cadre des travaux d'aménagement de la zone 30 (cf. commission de sécurité du CM)
Coordination avec la fiche 2 (espaces publics) du plan directeur communal



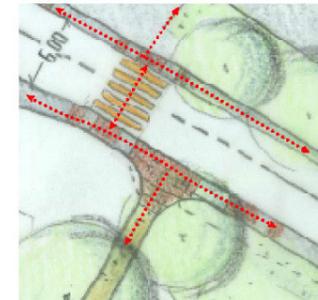
6. Réseau fin: valorisation des sentiers, impasses, venelles, escaliers

Objectifs

- favoriser la continuité des itinéraires «naturels»
- valoriser les cheminements piétons traditionnels, constitués par les chemins vicinaux, les sentiers, les escaliers et les impasses, dans une politique de réhabilitation du patrimoine rural et culturel
- mettre en valeur et officialiser les raccourcis piétons assurant les liaisons à l'intérieur ou entre les quartiers
- protéger ce patrimoine caractéristique formant un maillage fin du territoire, à usage essentiellement piéton
- réhabiliter ces lieux souvent non visibles, mal signalés, peu connus en dehors des initiés, non avenants et peu entretenus

Mesures

- améliorer l'état du revêtement, les conditions d'éclairage, de salubrité, etc.
- restaurer un réseau fin de raccourcis (existant et à compléter), assurant la continuité des déplacements piétons pour des liaisons directes entre les quartiers et interne aux quartiers
- prévoir de nouvelles traversées piétonnes au droit des chemins d'accès
- instaurer une signalétique d'utilisation de ce réseau (fonctionnel et touristique)
- passages «sauvages» ou spontanés à «officialiser» ou à aménager, afin qu'ils soient praticables (droit de passage public à talons, inscription au domaine public, etc.)



Identité: Mise en relation des espaces publics



Perméabilité: Passage piéton au droit des itinéraires naturels



Maîtrise de l'espace: Formalisation des trottoirs



1 Passage à officialiser



2 Revêtement à améliorer

Fiche d'action n°6:

«réseau fin: valorisation des sentiers, impasses, venelles, escaliers»

Instances concernées

- Autorités communales
- Direction générale de la mobilité DGM / DT
- Service des monuments et sites SMS / DCTI
- Domaine nature et paysage DNP / DT

Lieux de projet

Tous les sentiers et sites propres du plan des piétons à améliorer ou à créer, notamment:

- le prolongement du chemin de Courson en direction du chemin des Hutins
- le chemin qui longe au sud les terrains de sports
- le sentier entre la route de la Côte d'Or et le chemin des Avallons
- le sentier qui longe l'Hermance
- le sentier qui borde le vallon du Nant d'Aisy
- le passage entre le chemin des Avallons et la route d'Hermance vers l'arrêt TPG Nant d'Aisy (exemple présenté)

Délai et coordination

Passage Avallons / Hermance: court terme (5 ans)
Coordination avec les fiches 1, 2 et 7



7. Zone villas: décloisonnement et perméabilité

Objectifs

- palier au manque de liaisons piétonnes
- obtenir des droits de passage public à talons
- éviter les mises en cul-de-sac des cheminements piétons

Mesures

- compléter la trame des liaisons piétonnes afin d'assurer une bonne perméabilité des quartiers et un meilleur raccordement aux itinéraires piétonniers principaux, aux équipements, ainsi qu'au réseau plus large des chemins de promenade
- profiter des octrois d'autorisation pour négocier des servitudes de passage en vue de réaliser les liaisons prévues dans le plan des piétons
- activer des plans localisés de chemin pédestre (PLCP) si nécessaire
- négocier avec les propriétaires afin d'éviter de juxtaposer deux accès de part et d'autre d'une limite de propriété
- rechercher en bordure des dessertes une unité de traitement des limites de propriété et éviter un échantillonnage de matériaux ou de végétaux



Un cheminement à préciser entre la route d'Hermance et le chemin Champs-Lingot (images ci-dessus et ci-dessous)



Une liaison à établir entre le chemin de Bézaley et le chemin de Bassy (images ci-contre et ci-dessous)



Fiche d'action n°7:

«zone villas: décloisonnement et perméabilité»

Instances concernées

- Autorités communales
- Propriétaires
- Direction générale de l'aménagement DGAT / DT
- Service des monuments et sites SMS / DCTI
- Domaine nature et paysage DNP / DT

Lieux de projet

- Selon les exemples présentés, principalement des cheminements
- entre la route d'Hermance et la promenade des écoliers (chemin des Avallons, chemin de Bézaley, chemin des Hutins, chemin Champs-Lingot)
 - entre le chemin Bezaley et le chemin de Bassy

Délai et coordination

Moyen - long terme (10 - 15 ans)
Coordination avec les fiches 2 et 6



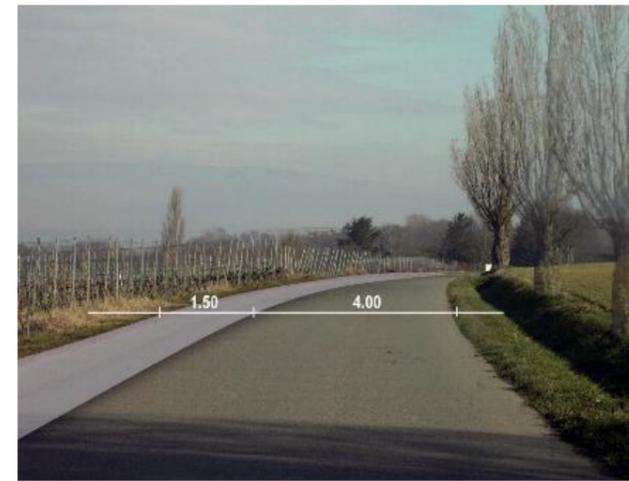
8. Lieux de promenades: valoriser les chemins de randonnée (campagne et forêts)

Objectifs

- relier les différentes zones de délasserement par des cheminements sûrs, continus et confortables
- mettre en valeur les itinéraires de promenade en tant que lieux fédérateurs de la vie communale
- apporter de la plus-value à certains itinéraires particulièrement attractifs en aménageant des promenades thématiques et didactiques
- inciter la population d'Anières et les visiteurs à parcourir et découvrir les paysages exceptionnels de la commune

Mesures

- améliorer l'état du revêtement, les conditions d'éclairage, de salubrité, etc.
- élaborer une conception d'aménagement et de gestion différenciée des itinéraires thématiques, pouvant être mis en œuvre de manière progressive et prenant en compte les éléments communs (mobilier - bancs -, éclairage, balisage, information, etc.) et les éléments spécifiques (caractéristiques locales liées à l'exploitation agricole, la faune et la flore, l'histoire, etc.) à tous les lieux
- envisager des événements (fêtes, courses à pieds ou d'orientation, manifestations éphémères, etc.) favorisant une appropriation des espaces campagnards et naturels par la population
- étudier et mettre en œuvre un concept de balisage et d'information sur le réseau communal des parcs et promenades, les principaux équipements sportifs, les espaces pour chiens, etc.
- se référer aussi aux normes de balisage de l'OFROU et de Suisse Rando
- tenir compte des cheminements prévus dans les plans de site élaborés ou en cours d'élaboration le long de l'Hermance



Formalisation et sécurisation des cheminements piétons par la création d'un trottoir ou d'un simple marquage au sol:
- coupe B-B' le long de la route de la Côte-d'Or (à gauche, promenade du vignoble)
- coupe H-H' le long de la route de Chevrens (à droite)



Suggestions d'aménagement pour la promenade des écoliers:
- chemin des Avalons (desserte à faible trafic)
- coupe G-G' le long du chemin des Hutins (desserte à faible trafic)

Fiche d'action n°8:

«lieux de promenades: valoriser les chemins de randonnée (campagne et forêts)»

Instances concernées

- Autorités communales (Anières et voisines)
- Direction générale de l'aménagement DGAT / DT
- Direction générale de la mobilité DGM / DT
- Domaine nature et paysage DNP / DT

Lieux de projet

Selon le plan du réseau des promenades d'Anières, sont concernés:

- le réseau cantonal de randonnée pédestre
- la promenade au fil de l'eau
- la promenade du vignoble (exemple coupe B-B')
- la promenade des écoliers (exemple coupe G-G')

Autres exemples

- route de Chevrens (coupe H-H')

Délai et coordination

Moyen - long terme (10 - 15 ans)

Coordination avec les fiches 2, 4, 5, 6 et 7 + la fiche 2 (plan de site du vallon de l'Hermance) du plan directeur communal

Les principales actions à entreprendre en vue de parfaire le réseau piéton de la commune sont organisées selon un calendrier de mise en oeuvre discuté dans le cadre de la commission urbanisme et constructions du Conseil municipal d'Anières.

Il a été décidé,

- à court terme (5 ans)

- Fiche 5, de poursuivre les travaux d'aménagement de la zone 30 et de requalification de la voirie au centre du village d'Anières;
 - *en coordination avec la fiche 2 du plan directeur communal*
- Fiche 1, de mettre en oeuvre le réaménagement des arrêts de bus Anières et Nant d'Aisy sur la route d'Hermance;
- Fiche 2, de mettre en oeuvre l'aménagement de l'espace piéton au carrefour route d'Hermance / rue de l'Aspergière et au droit du chemin du Débarcadère;
 - *coordination entre les fiches 1 et 2 concernant la route d'Hermance*
 - *à plus long terme, coordination nécessaire des mesures de ces deux fiches avec le réaménagement complet de la traversée d'Anières demandé dans la fiche 7 du plan directeur communal*
- Fiche 6, d'assurer et de valoriser le parcours piéton entre la promenade des écoliers et l'accès au lac proche du Nant d'Aisy, par le chemin des Avallons, la route d'Hermance et le sentier entre les villas;
 - *coordination avec les fiches 1, 2 et 7*

- à court - moyen terme (5-10 ans)

- Fiche 4, de poursuivre le réaménagement des abords de l'école et de la mairie en intégrant les projets en cours (parking);
 - *coordination avec le projet en cours sur la mairie (parking)*

- à moyen - long terme (10 - 15 ans)

- Fiche 3, de mettre en oeuvre l'aménagement de l'espace piéton au carrefour et à l'arrêt de bus proche de la douane sur la route de Thonon;
 - *coordination nécessaire des mesures de cette fiche avec le projet de développement d'une zone d'équipements et d'activités demandé dans la fiche 5 du plan directeur communal*
- Fiche 7, de créer les parcours piétons entre la promenade des écoliers et la route d'Hermance, ainsi que celui entre les chemins Dezaley et Bassy;
 - *coordination avec les fiches 2 et 6*
- Fiche 8, de développer et promouvoir les promenades thématiques de la commune.
 - *coordination avec les fiches 2, 4, 5, 6 et 7*





ANNEXES



LOI SUR L'APPLICATION DE LA LOI FÉDÉRALE SUR LES CHEMINS POUR PIÉTONS ET LES CHEMINS DE RANDONNÉE PÉDESTRE (L 1 60)

du 4 décembre 1998
(Entrée en vigueur: 6 février 1999)

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève,
vu la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée
pédestre, du 4 octobre 1985;
vu l'ordonnance sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée
pédestre, du 26 novembre 1986,
décrète ce qui suit:

Titre I Dispositions générales

Art. 1 But

1 La présente loi a pour but d'assurer notamment le maintien, l'accessibilité, la création, la protection, le raccordement, la promotion et la signalisation des chemins pour piétons et des chemins de randonnée pédestre, afin de créer des réseaux cohérents et attractifs de cheminement pédestre et ainsi d'encourager les déplacements à pied.

2 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 du territoire(5) (ci-après: le département) est chargé de l'application de la présente loi.

Art. 3 Définitions

1 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.

2 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.

Titre II Catégories de plans

Chapitre I Plans directeurs

Section 1 Plans directeurs des chemins pour piétons

Art. 4 Contenu

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

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

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

Art. 5 Elaboration

1 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.

2 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.

3 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 prévue à l'article 9.

Section 2 Plan directeur des chemins de randonnée pédestre

Art. 6 Contenu

1 Le réseau des chemins de randonnée pédestre est fixé par un plan directeur.

2 Le plan directeur fixant le réseau des chemins de randonnée pédestre indique les chemins existants et le tracé de ceux dont la création paraît souhaitable. Il indique notamment la nature des revêtements de ces chemins, ainsi que les traversées piétonnes dangereuses, à réaménager.

Art. 7 Elaboration

1 Le département élabore le projet de plan directeur fixant le réseau des chemins de randonnée pédestre.

2 A cet effet, il consulte les communes et les départements concernés ainsi que les milieux intéressés, soit plus particulièrement les associations qui se vouent au développement de ces réseaux.

3 Le département veille à ce que les liaisons avec les réseaux de chemins

pour piétons, le réseau vaudois ainsi que les chemins en France voisine soient assurées et que les chemins existants, de même que ceux à créer, forment un réseau cohérent et compatible avec les objectifs fixés par le plan directeur cantonal. Il modifie au besoin le projet avant d'engager la procédure prévue à l'article 8.

Section 3 Procédure d'adoption et effets juridiques des plans directeurs

Art. 8 Plans directeurs des chemins pour piétons

1 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.

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

3 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. 9 Plan directeur des chemins de randonnée pédestre

1 La procédure d'adoption du plan directeur des chemins de randonnée pédestre est régie par l'article 5, alinéas 1 à 5, 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 préavis des communes est cependant exprimé sous forme de résolution.

2 Le projet de plan est ensuite soumis à l'approbation du Conseil d'Etat.

Art. 10 Dispositions communes de procédure

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

2 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.

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

Art. 11 Effets juridiques

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

2 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.

Chapitre II Plans localisés de chemin pédestre

Art. 12 But et contenu

1 Les plans localisés de chemin pédestre ont pour objectif de permettre la réalisation ou l'adaptation de tout ou partie du tracé des chemins pour piétons ou de randonnée pédestre, déterminé par un plan directeur au sens de la présente loi.

2 Ils indiquent, notamment, de manière précise, la nature des revêtements et les emprises nécessaires pour la réalisation de ces chemins.

3 Le tracé d'un chemin figurant dans un plan localisé de chemin pédestre pourra toutefois s'écarter légèrement de celui retenu par le plan directeur lorsque les circonstances le justifient.

Art. 13 Elaboration et procédure d'adoption

1 L'élaboration et la procédure d'adoption des plans localisés de chemin pédestre fixant le tracé d'un chemin pour piétons ou de randonnée pédestre, de même que les voies de recours contre ceux-ci sont régies par les articles 1 et 5 de la loi sur l'extension des voies de communication et l'aménagement des quartiers ou localités, du 9 mars 1929, applicables par analogie.

2 Les associations au sens des articles 5, alinéa 6, de la loi sur l'extension des voies de communication et l'aménagement des quartiers ou localités, du 9 mars 1929, et 35, alinéa 3, de la loi d'application de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire, du 4 juin 1987, de même que les organisations spécialisées d'importance nationale au sens de l'article 14, alinéa 1, lettre b, de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et de randonnée pédestre, du 4 octobre 1985, ou leurs sections cantonales, ont qualité pour former opposition contre ces plans et, le cas échéant, recourir au Tribunal administratif.

Art. 14 Effets juridiques

1 Les plans localisés de chemin pédestre, fixant le tracé d'un chemin pour piétons ou de randonnée pédestre, ont force obligatoire pour chacun.

2 Les chemins pour piétons ou de randonnée pédestre, à créer ou dont l'accès n'est pas garanti au public, figurant dans un plan localisé de chemin pédestre ou un autre plan 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, sont déclarés d'utilité publique et leur établissement, maintien et remplacement peuvent être assurés par voie d'expropriation selon la loi sur l'expropriation pour cause d'utilité publique, du 10 juin 1933. Lorsque la commune concernée entend exercer son droit d'expropriation, elle soumet le projet d'expropriation au département des constructions et des technologies de l'information⁽²⁾ qui procède conformément aux articles 32 et suivants de cette loi.

3 L'article 13B de la loi d'application de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire, du 4 juin 1987, est applicable.⁽¹⁾

4 Les restrictions à la propriété foncière en faveur du public peuvent faire l'objet de mentions au registre foncier à la demande du département des constructions et des technologies de l'information.⁽²⁾

Titre III Réalisation, entretien, signalisation des chemins, coordination avec les mesures de circulation et remplacement

Art. 15 Réalisation, entretien et signalisation des chemins

1 La réalisation, l'entretien et la signalisation des chemins pour piétons sont assurés en principe par les communes, sous réserve des chemins sis sur le domaine public ou privé cantonal.

2 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.

3 La signalisation des chemins de randonnée pédestre est assurée en principe par l'Etat, sur la base des directives concernant le balisage de ces chemins édictées par l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage et la Fédération suisse du tourisme pédestre. Des organisations privées intéressées peuvent être chargées, moyennant indemnisation, de leur signalisation. Les propriétaires fonciers ont l'obligation de tolérer sur leurs biens-fonds les signaux indicateurs de ces chemins.

4 En zone de développement, la réalisation et l'entretien des chemins pour piétons et de randonnée pédestre sur fonds privés incombent toutefois, en principe, aux propriétaires de ces fonds.

Art. 16 Coordination avec les mesures de circulation

Les plans adoptés en vertu de la présente loi seront pris en compte par le département(2) pour l'établissement de mesures concernant la circulation, notamment en matière de modération du trafic.

Art. 17 Remplacement des chemins

Le département impose le remplacement du chemin touché aux frais de l'auteur de l'atteinte lorsque les conditions posées par la législation fédérale sont remplies.

Art. 18 Subsidés de l'Etat

Lorsque l'intérêt de l'ouvrage envisagé dépasse un cadre strictement communal, le Conseil d'Etat peut proposer au Grand Conseil de financer sa réalisation en tenant compte de la situation financière de la commune concernée.

Titre IV Dispositions finales

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.

PLAN DIRECTEUR DES CHEMINS DE RANDONNÉE PÉDESTRE | 05.2001



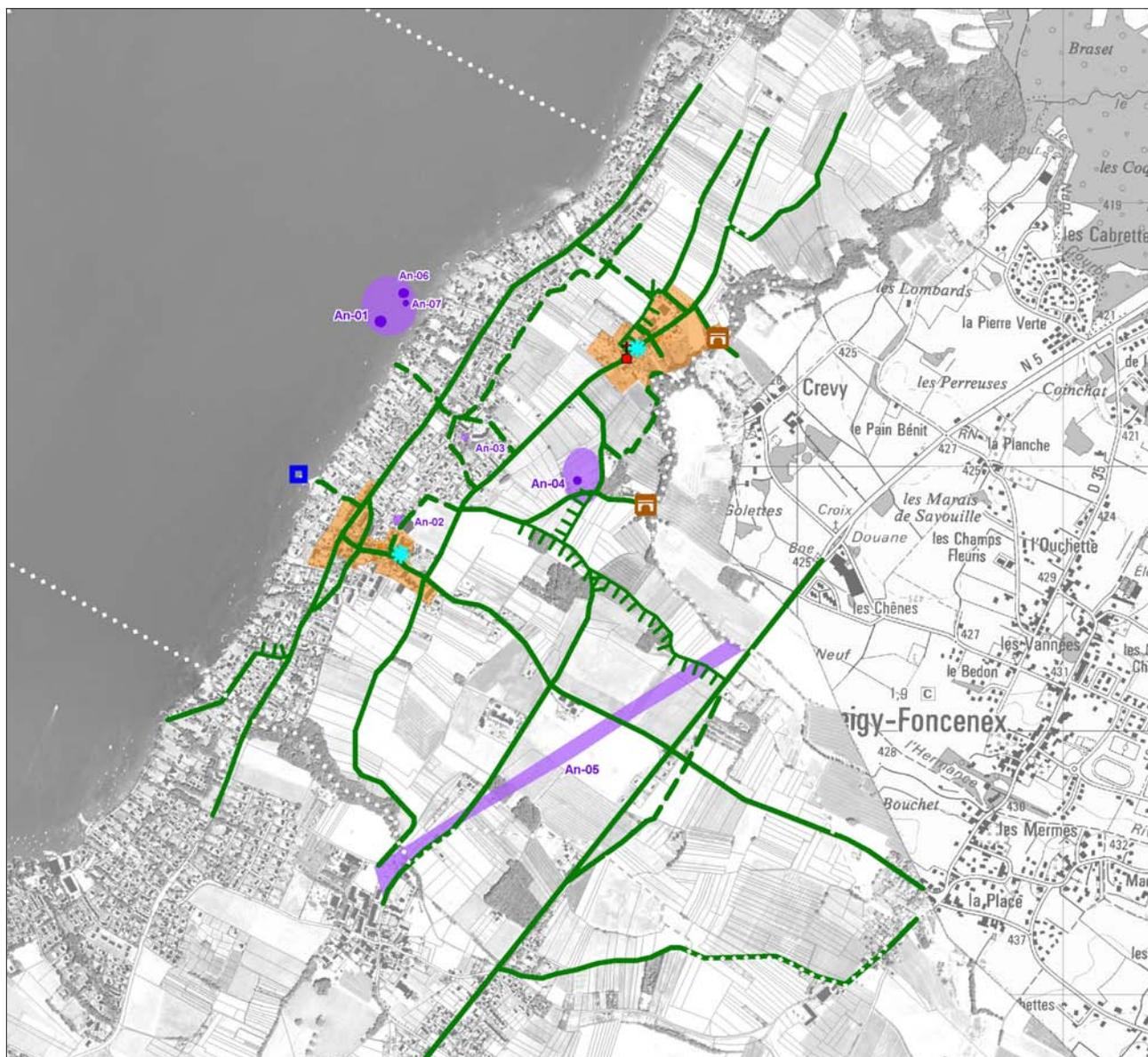
PLAN DIRECTEUR DES CHEMINS DE RANDONNÉE PÉDESTRE

Selon la loi d'application de la
Loi fédérale sur les chemins pour piétons et les
chemins de randonnée pédestre du 4.12.1998 (L1 60)

PROJET

- Itinéraire empruntant des sentiers ou chemins (revêtement naturel)
- Itinéraire empruntant des chemins goudronnés
- Itinéraire empruntant des routes ouvertes au trafic
- Chemin à améliorer
- Projet de chemin
- Prolongements hors du territoire cantonal
- ▼ Traversées dangereuses à aménager

CARTE DU PATRIMOINE D'ANIÈRES



PATRIMOINE BATI

-  bâtiment inscrit à l'inventaire
-  périmètre du recensement architectural du canton de Genève

OBJETS IVS

-  tracé historique avec substance
-  tracé historique
-  tracé historique hors IVS

OBJETS ROUTIERS

-  croix routière
-  débarcadère
-  fontaine
-  pont

SITES ARCHEOLOGIQUES

-  site connu/fouillé
-  site présumé/zone de réserve

SCHÉMA DIRECTEUR DE LA COMMUNE D'ANIÈRES 1994: PROJET DU RÉSEAU DES MOBILITÉS DOUCES



-  VILLAGE EXISTANT
-  EXTENSION
-  ACCES AU LAC A AMENAGER
-  PARCOURS PIETONNIERS EXISTANTS
-  A AMENAGER
-  ITINERAIRES CYCLABLES EXISTANTS
-  A AMENAGER

PLAN DIRECTEUR COMMUNAL D'ANIÈRES: PREMIER DIAGNOSTIC DU RÉSEAU PIÉTONNIER | 2004

