

Planification du réseau de chemins pour piétons





Manuel de planification Réseaux de cheminement piétons

Guide de recommandations de la mobilité douce n° 14, Office fédéral des routes et Mobilité piétonne Suisse, 2015, 94 pages.

Le manuel décrit les exigences de qualité concernant les réseaux de chemins pour piétons et propose des méthodes et outils pour réaliser des plans du réseau piéton. Il présente un aperçu du processus de planification du réseau et de son ancrage juridique. Il propose aux spécialistes de l'aménagement urbain des communes et des villes un outil de travail et contribue ainsi à améliorer les déplacements à pied.

Commande du manuel en version papier :

Office des ponts et chaussées du canton de Berne, Centre de prestations, Reiterstrasse 11, 3011 Berne

Téléchargement :

www.bve.be.ch > Mobilité > Mobilité douce > Trafic piétonnier

L'essentiel en bref

Conformément à la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR), les communes du canton de Berne inscrivent la planification de leur réseau de chemins pour piétons dans leurs plans directeurs et dans leurs plans d'affectation. Le plan du réseau de chemins pour piétons comprend tous les chemins pour piétons existants, relevant de la LCPR et devant être entretenus conformément à celle-ci, ainsi que les adaptations projetées. Les trottoirs longeant les routes affectées à la circulation générale et les traversées de celles-ci doivent également être représentés sur le plan. Les chemins pour piétons desservent et relient notamment les zones résidentielles, les lieux de travail, les établissements scolaires, les arrêts des transports publics, les établissements publics, les lieux de détente et les centres d'achat.

Nous sommes tous piétons

Les résultats du microrecensement mobilité et transport ont montré l'importance des déplacements à pied et qu'il était possible d'encourager la population à parcourir les courtes distances à pied. Hors des chemins réservés aux piétons, les voies mixtes prévues à la fois pour les transports publics et pour les voitures sont très courantes. Presque chaque itinéraire comprend une ou plusieurs étapes à parcourir à pied. Un réseau de chemins pour piétons bien conçu et une accessibilité facile aux autres moyens de transport sont donc essentiels pour garantir une mobilité durable. Il est également crucial que l'aménagement de l'espace public soit adapté, notamment en ce qui concerne les places, les tronçons de rues et les espaces verts. Ces conditions garantissent la qualité des espaces extérieurs servant à séjourner et à échanger, mais aussi à se déplacer et à rester en forme. Par ailleurs, il est important que les chemins pour piétons empruntés par les enfants soient adaptés pour que ceux-ci puissent se rendre à l'école en toute sécurité et de façon autonome.

Exigences en matière d'infrastructure de circulation piétonne

Se déplacer à pied ne signifie pas seulement parcourir une distance d'un point A à un point B, mais sous-entend également passer du temps, communiquer, jouer, flâner ou encore se détendre dans l'espace public. Les réseaux piétons doivent remplir les exigences suivantes :

- Attractivité : haute qualité de séjour, dimensions appropriées, confort de marche élevé.
- Sécurité objective et subjective : circulation sûre et protégée contre les désagréments.
- Liaisons directes : densité du réseau élevée, connectivité et absence de détours.
- Cohérence et accessibilité pour tous : réseau praticable sans difficultés par si possible tous les groupes de la population.

Ancrage juridique dans le canton de Berne

Conformément à l'article 44 de la loi sur les routes (LR), les communes sont responsables de la planification, de la construction et de l'entretien des chemins pour piétons. Elles fixent le réseau des chemins pour piétons et des chemins de randonnée pédestre dans leur plan directeur ou leur plan d'affectation, comme le prévoit l'article 27 de l'ordonnance sur les routes (OR). Tant que les communes n'ont pas satisfait à cette obligation de planification, la disposition transitoire de l'article 61 OR s'applique. Celle-ci précise que jusqu'à l'entrée en vigueur des plans, tous les chemins praticables doivent en principe être considérés comme parties intégrantes du réseau des chemins pour piétons. Ils sont ainsi soumis à la LCPR, et doivent en conséquence être entretenus ou remplacés lorsqu'il n'est plus possible d'y circuler librement et sans danger. Les communes sont invitées à procéder aussi rapidement que possible à cette planification, de manière à pouvoir bénéficier d'une vue d'ensemble du réseau des chemins pour piétons et des chemins de randonnée pédestre sur leur territoire. Le réseau des chemins pour piétons et des chemins de randonnée pédestre doit être pris en compte lors de toutes les planifications qui pourraient avoir des répercussions sur la mobilité douce (cf. Guide Rapport selon l'article 47 OAT – liste de contrôle).

Analyse

L'état des lieux permet d'analyser et de représenter sur un plan les principaux éléments du territoire de la commune ainsi que la situation en matière de circulation, en particulier concernant le trafic piétonnier. Des textes descriptifs peuvent venir compléter l'état des lieux, qui comprend notamment les éléments suivants :

- La structure de la commune avec le centre-ville et les centres de quartiers ainsi que les secteurs résidentiels et les secteurs d'activité existants et projetés, le cas échéant.

Bases légales

Loi fédérale du 4 octobre 1985 sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR ; RS 704)

Ordonnance du 26 novembre 1986 sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (OCPR ; RS 704.1)

Loi du 4 juin 2008 sur les routes (LR ; RSB 732.11)

Ordonnance du 29 octobre 2008 sur les routes (OR ; RSB 732.111.1)

Loi du 6 juin 1982 sur les rives des lacs et des rivières (LRLR ; RSB 704.1)

Ordonnance du 29 juin 1983 sur les rives des lacs et des rivières (ORL ; RSB 704.111)

Plan directeur 2030 du canton de Berne du 2 septembre 2015

Plan sectoriel du réseau des itinéraires de randonnée pédestre du 22 août 2012, mis à jour le 15 janvier 2016

Plan sectoriel pour le trafic cycliste du 3 décembre 2014

Inventaire des voies de communication historiques de la Suisse (IVS)

Guide pour l'exécution des voies historiques du canton de Berne, OPC, 2016

Conceptions régionales des transports et de l'urbanisation (CRTU) et plans directeurs régionaux

SN 640 070 Norme de base Trafic piétonnier

SN 640 075 Espace de circulation sans obstacles

SN 640 240 Traversées à l'usage des piétons et des 2 roues lents

SN 640 241 Passages pour piétons

Guide Standards pour les routes cantonales, OPC

Relevé des trajets scolaires dans les communes, OPC, 2013

Guide Rapport selon l'article 47 OAT – OACOT, 2016

Guide Sans crainte et en toute sécurité, plus de sécurité dans l'espace public, OACOT, 1999

- Les espaces importants déjà existants et, le cas échéant, projetés, tels que centres-villes, attractions, établissements scolaires, institutions pour personnes âgées et pour personnes handicapées, hôpitaux et centres de soins, centres d'achat, administration communale, places de jeu, installations sportives et centres de loisirs.
- Les arrêts des transports publics et les parkings d'une certaine importance, qui sont à la fois destination et point de départ des déplacements piétons.
- Les éléments du réseau existants tels que les chemins pour piétons, les zones piétonnes et de rencontre et les routes de quartier peu fréquentées par les automobilistes.
- Les zones 30.
- Les routes à orientation trafic avec haut effet de coupure en raison de l'importance de la fréquentation, de la vitesse de circulation et de l'aménagement, ainsi que les tronçons de liaison longitudinales et transversales comme les trottoirs et les passages pour piétons.
- Les chemins de randonnée pédestre existants et projetés (en règle générale conformément au Plan sectoriel du réseau des itinéraires de randonnée pédestre) ainsi que les voies de communication historiques conformément à l'Inventaire fédéral des voies de communication historiques de la Suisse (IVS).
- D'autres réseaux de mobilité douce, existants ou projetés, aux niveaux cantonal, régional et local, comme des pistes cyclables pour la circulation quotidienne et de loisirs, des itinéraires de randonnée en VTT, des chemins de randonnée et des chemins de rives accessibles à tous.
- Les liaisons de déplacement piéton souhaitées, depuis les espaces résidentiels et les arrêts des transports publics jusqu'aux lieux de destination, comme les établissements scolaires par exemple.
- Les chemins de rives existants et à aménager.

Si les liaisons manquent entre les lieux de départ et les lieux de destination ou si ces lieux sont trop éloignés des liaisons, on parle de discontinuités physiques du réseau, lesquelles sont également mentionnées dans le plan d'analyse. Parmi les discontinuités physiques du réseau comptent également l'absence de trottoirs et de traversées, l'imperméabilité des impasses pour les piétons, l'absence de chemins de rives pour piétons ou l'absence de jonction avec les chemins de randonnée pédestre.

Le plan d'analyse mentionne également les accidents ayant impliqué des piétons ces dernières années et les déficits du réseau de chemins pour piétons signalés par les groupes d'utilisateurs et d'utilisatrices (personnes âgées, enfants scolarisés, parents, riverains et riveraines, mais aussi autorités et organisations spécialisées). Le plan d'analyse permet de définir les discontinuités dites qualitatives, à savoir les points problématiques, détours, impasses et obstacles. Il convient également de repérer les éventuelles liaisons obsolètes, qu'il n'est ainsi pas nécessaire d'intégrer au réseau des chemins pour piétons, et de les signaler dans le plan d'analyse.

Planification du réseau de chemins pour piétons (éléments et instruments de planification)

Le plan du réseau de chemins pour piétons est conçu à partir de l'analyse. Le réseau de chemins pour piétons peut être représenté seul ou en combinaison avec d'autres réseaux de mobilité douce. Le plan comprend le réseau de chemins pour piétons existant, relevant de la LCPR et devant être entretenu conformément à celle-ci, les éléments additionnels nécessaires pour assurer la liaison entre les lieux de départ et les lieux de destination et corriger de la sorte les discontinuités physiques, ainsi que les éventuels éléments pouvant être supprimés. Les tronçons présentant des déficits en matière d'attractivité, de sécurité, de connectivité ou encore d'accessibilité (discontinuités qualitatives) peuvent être signalés de manière particulière dans le plan. Les mesures nécessaires pour combler les discontinuités du réseau peuvent être numérotées et recensées dans des listes de mesures qui n'ont pas force obligatoire pour les autorités ou dans des fiches de mesures. Celles-ci comportent des informations-clés, comme par exemple contenu, objectif et raison de la mesure, mais aussi pilotage de la mise en œuvre, parties prenantes, état de la planification, priorités et coûts. Sur la base de ce document, les mesures en faveur des déplacements piétons peuvent également être intégrées dans les planifications de la région ou du canton, et même profiter de subventions fédérales ou cantonales dans le cadre de projets d'agglomération.

Eléments

Les plans du réseau de chemins pour piétons représentent le réseau de chemins pour piétons existant, relevant de la LCPR et devant être entretenu conformément à celle-ci, ainsi que les adaptations prévues. Les points problématiques en matière de qualité, resp. les points faibles, peuvent également y être mentionnés. Un projet de planification de réseau de chemins pour piétons comprend de manière générale les documents suivants :

- Rapports : déroulement de la planification, principes, résultats de l'analyse (voir ci-dessous), résultat de la procédure de participation, etc.
- Plan du réseau de chemins pour piétons : représentation du réseau piéton existant et définition des ajouts prévus (discontinuités physiques) à l'échelle 1 : 5000 au moins.

La partie informative du plan du réseau de chemins pour piétons peut être complétée par des fiches ou des listes de mesures relatives aux discontinuités physiques et qualitatives ainsi que par des fiches de coordination recensant les étapes nécessaires pour corriger ces discontinuités (p. ex. dans le cadre de la conception communale à moyen terme qui n'a pas force obligatoire pour les autorités). Les communes peuvent également définir les mesures communales de manière contraignante pour les autorités. Les mesures sur les routes cantonales et nationales ne peuvent cependant avoir un caractère contraignant pour les autorités que si elles ont été coordonnées au préalable avec les propriétaires de routes concernés, et que ceux-ci ont donné leur accord.

Instruments de planification

Les communes peuvent fixer le réseau des chemins pour piétons et des chemins de randonnée pédestre soit dans leur plan directeur, contraignant pour les autorités, soit dans leur plan d'affectation, qui a force obligatoire pour les propriétaires fonciers (art. 27 OR). La variante plan directeur pourrait être privilégiée par les grandes communes, qui disposent souvent déjà de tels plans. Les communes plus petites ne doivent pas nécessairement édicter un plan directeur distinct pour leur réseau de chemins pour piétons ; elles peuvent introduire dans leur plan de zones une rubrique obligatoire pour les autorités, mais doivent cependant recourir à des annotations d'approbation spécifiques pour ces éléments.

Participation

La LCPR et la législation cantonale sur les constructions prévoient que les personnes concernées ainsi que les organisations intéressées prennent part à la planification. La construction et l'entretien de chemins sûrs menant aux établissements scolaires sont des éléments importants de la planification d'un réseau de chemins pour piétons. Il est donc pertinent que les autorités scolaires et les moniteurs et monitrices de circulation soient pris en compte lors de l'élaboration des plans d'aménagement et que les groupes intéressés tels que les parents, les personnes âgées, les personnes handicapées et les organisations spécialisées soient également représentés. En ce qui concerne les chemins pour piétons et les autres chemins de trafic lent qui ne sont pas encore spécialement consacrés à la mobilité douce, il convient, avant même la procédure de participation, d'éclaircir avec les propriétaires fonciers quels droits fonciers doivent être acquis. Dans tous les cas, la planification d'un réseau de chemins pour piétons doit permettre la participation de la population, conformément à l'article 58 de la loi sur les constructions (LC).

Mise en œuvre et exécution

Les autorités chargées de la planification et de la construction assurent l'entretien et le remplacement des chemins pour piétons. Elles sont aussi responsables de la réalisation en temps voulu des nouveaux chemins et des rénovations nécessaires, en concertation avec les responsables d'autres projets de construction. Les mesures sont en général mises en œuvre au moyen de plans de quartier ou dans le cadre de la procédure d'octroi de permis de construire. S'il s'agit de routes cantonales, l'arrondissement d'ingénieur en chef compétent de l'Office des ponts et chaussées planifie les mesures nécessaires dans la limite des capacités financières dont il dispose et dans le respect des standards harmonisés de la procédure d'établissement des plans de route. En ce qui concerne les traversées, qui font partie d'un réseau précis de chemins pour piétons, des passages pour piétons peuvent être ordonnés conformément à la norme SN 640 241, même en cas de faible fréquentation piétonne, dans la mesure où les autres exigences de sécurité sont remplies.

Exemple d'un plan du réseau de chemins pour piétons selon la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR)



Légende

Inscriptions (force obligatoire pour les autorités)

existant	projeté	
		Chemin de randonnée pédestre
		Chemin pour piétons
		Zone piétonne
		Zone de rencontre
		Route de quartier peu fréquentée par les automobilistes
		Trottoir (d'un seul côté/des deux côtés)
		Traversée

Informations (à titre indicatif)

existant	projeté	
		Mesure (numéro selon la liste)
		Route à orientation trafic
		Zone 30
		Gare / Arrêt des transports publics
		Ecole / Administration
		Espace de loisirs / Installations sportives, parc
		Limite communale