



COMMUNE DE COGNY

PLAN DIRECTEUR COMMUNAL DES CHEMINS POUR PIETONS

Juillet 2010

Adopté par le Conseil municipal le 5 mai 2011

Approuvé par le Conseil d'Etat le 21 septembre 2011



gm , t technique

Alain Etienne – architecte-paysagiste

TABLE DES MATIERES

1. INTRODUCTION

- 1.1 La Loi Fédérale
- 1.2 La Loi d'Application
- 1.3 La Compétence aux Communes

2. ROLE DU PLAN DIRECTEUR COMMUNAL DES CHEMINS POUR PIETONS

3. LIENS AVEC D'AUTRES DOCUMENTS DE PLANIFICATION

- 3.1 Au niveau cantonal
 - a) Le plan directeur cantonal routier
 - b) Le plan directeur des chemins de randonnée pédestre
 - c) L'inventaire cantonal des voies de communications historiques
- 3.2 Au niveau communal
 - a) Le plan directeur communal de 2003
 - b) Les plans localisés de quartier

4. OBJECTIFS ET PRINCIPES D'AMENAGEMENT DU PLAN DIRECTEUR DES CHEMINS POUR PIETONS

- 4.1 La Sécurité
- 4.2 Les Continuités
- 4.3 Le Confort

5. PRINCIPALES OPTIONS DU PLAN DIRECTEUR DES CHEMINS POUR PIETONS

6. FICHES DES CHEMINS POUR PIETONS

7. CONCLUSIONS

1. INTRODUCTION

1.1 La Loi Fédérale

L'élaboration des plans directeurs des chemins pour piétons découlent de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR).

Cette loi a pour but l'établissement des plans des réseaux communicants de chemins pour piétons et de chemins de randonnée pédestre, ainsi que l'aménagement et la conservation de ces réseaux.

Elle définit ainsi les chemins pour piétons:

- 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.



1. 2 La Loi d'Application

La loi sur l'application de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (L 1 60) 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.

Le contenu des plans directeurs des chemins pour piétons est fixé à l'article 4 :

- Les chemins pour piétons sont fixés par des plans directeurs, qui en établissent le réseau pour les agglomérations.
- Les plans directeurs fixant le réseau des chemins pour piétons indiquent les chemins existants et le tracé de ceux dont la création paraît souhaitable, ainsi que les traversées piétonnes à réaménager.
- Ils comportent des propositions de mesures de circulation favorisant **la liberté de déplacement** des piétons.



L'élaboration des plans directeurs des chemins pour piétons est précisée à l'article 5 :

- 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.



1.3 La Compétence aux Communes

Les dispositions légales distinguent très clairement les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre.



Les chemins de randonnée pédestre sont destinés, en premier lieu, **au délassément**. Ils se trouvent, en général, en dehors des agglomérations.

- C'est le canton qui élabore le plan directeur des chemins de randonnée pédestre.



Les chemins pour piétons se trouvent, en général, à l'intérieur des agglomérations. Ils visent **à faciliter** les déplacements à pied.

- Ce sont les communes qui ont les compétences pour établir les plans directeurs des chemins pour piétons.

2. ROLE DU PLAN DIRECTEUR COMMUNAL DES CHEMINS POUR PIETONS

Le plan directeur communal des chemins pour piétons vise à assurer un accès à pied aisé et sûr du lieu de domicile aux points générateurs de déplacements (bâtiments publics, écoles, commerces, parcs et terrains de sports, équipements culturels et sociaux, arrêts de transports publics ...).



Les déplacements visés concernent également, les liaisons interquartiers, les liaisons avec les communes voisines soit pour la commune de Cologny: Collonge-Bellerive, Chêne-Bougeries, Vandoeuvres et la Ville de Genève.



Il s'agit donc de développer et d'améliorer le réseau situé à l'intérieur de la commune et d'encourager la mobilité douce à l'échelon communal.

Le plan directeur communal des chemins pour piétons complète ainsi le « Plan directeur communal » de 2003.



3. LIENS AVEC D'AUTRES DOCUMENTS DE PLANIFICATION

3.1 Au niveau cantonal

Les principaux documents avec lesquels le plan directeur communal des chemins pour piétons interfère sont le Plan directeur routier (définissant la hiérarchie du réseau) et le Plan du réseau de chemins de randonnée pédestre (défini dans la loi d'application et approuvé par le Conseil d'Etat le 15.12.2001).

a) Le plan directeur cantonal routier

Ce document définit la hiérarchie du réseau routier. Il distingue les réseaux primaires, secondaires et de quartier.

Les routes cantonales qui traversent la commune de Cologny sont:

Pour le réseau primaire

- la RC no 1, de Genève à Thonon par le quai de Cologny
- la RC no 21, de Genève à La Capite par Frontenex et Cologny
- la RC no 22, de Genève à Vandoeuvres par Frontenex

Pour le réseau secondaire

- la rampe de Cologny



b) Le plan directeur cantonal des chemins de randonnée pédestre

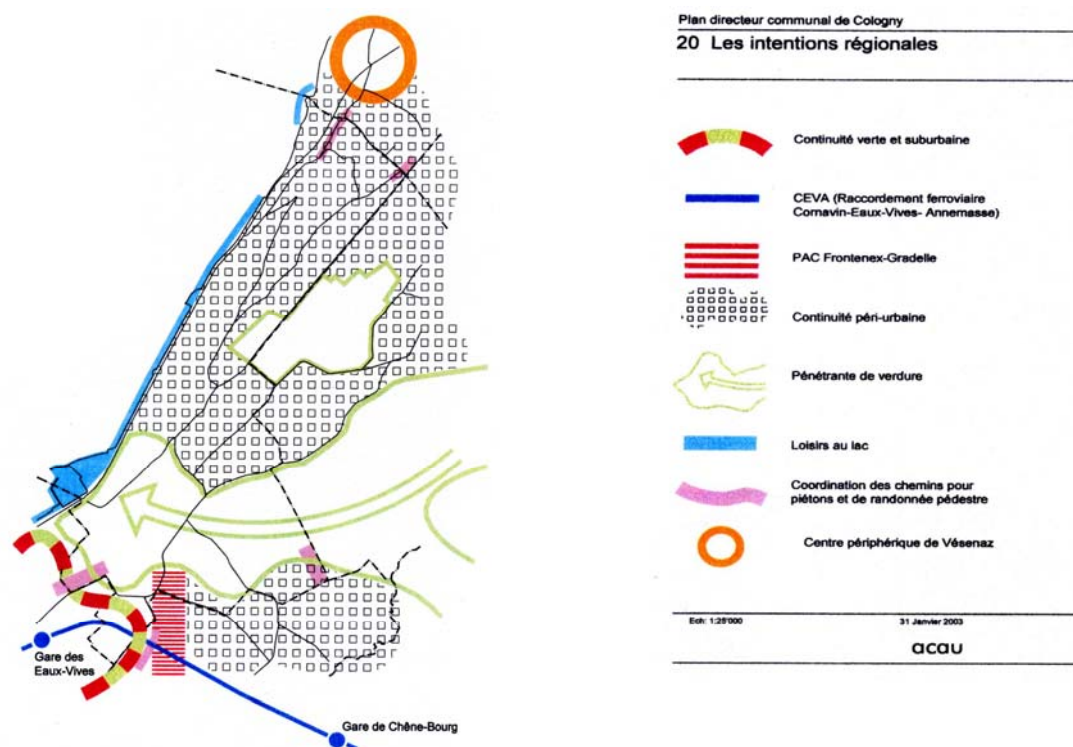
Sur la commune de Cologny se trouve l'itinéraire suivant:

- Quai de Cologny - Chemin du Righi - Traversée du village - Chemin des Ruelles - Chemin Faguillon.

Voir fiche 3.1 : Chemin de randonnée pédestre

- Départ du chemin de randonnée en direction de Vézenaz.

Voir annexe fiche 3.3 : Chemin de la Belotte



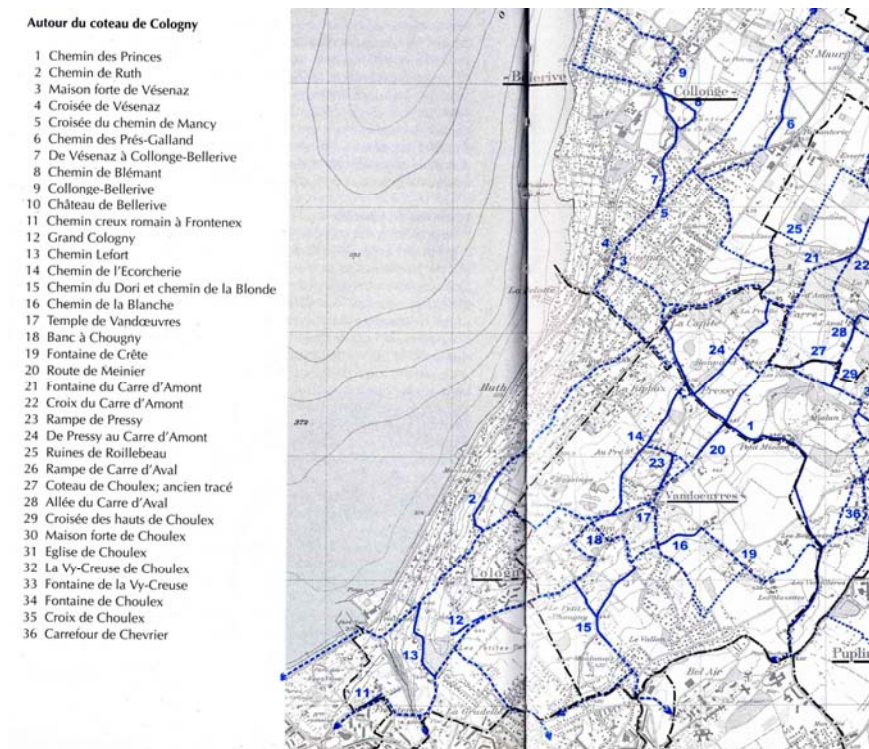
c) L'inventaire cantonal des voies de communications historiques

Sur la commune de Cologny, quatre tronçons historiques ont été répertoriés:

- le chemin de Ruth
- le chemin creux romain à Frontenex
- le Grand Cologny
- le chemin Le-Fort



Voir fiche 1.1 : Evolution des voies de circulations



Guide des chemins historiques du canton de Genève

3.2 Au niveau communal

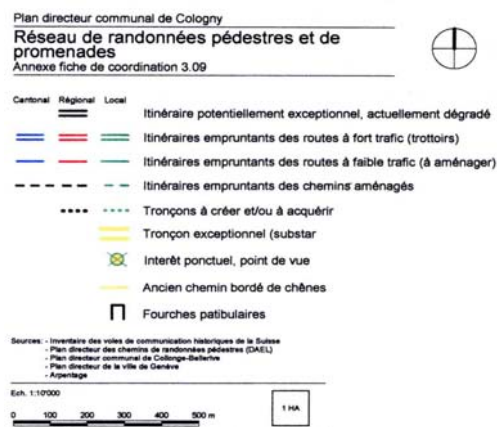
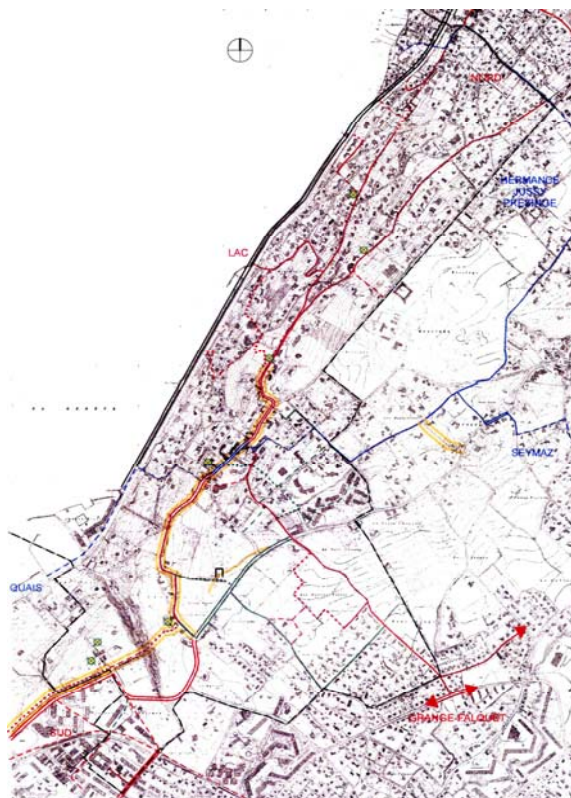
a) Le plan directeur communal de 2003

Il comprend notamment les fiches de coordination suivantes :

3.09 "Créer un réseau de randonnées pédestres et de promenades"

Cette fiche mentionne trois itinéraires:

- itinéraire cantonal rive gauche (Quais -> Hermance, Jussy, Presinge / Seymaz, Puplinge).
- itinéraire communal sud-nord (Parcs -> Vézenaz).
- itinéraire communal nord-ouest / sud-est (Lac – Grange-Falquet).



Certaines propositions de liaison n'ont pu aboutir en raison du manque de disponibilité foncière (Nant de Traînant, Montalègre, Ancien domaine Boissier).

4.11 « Dresser un plan directeur des chemins pour piétons »

Le service technique communal de Cologny a entrepris (en 2008) l'élaboration du présent plan directeur des chemins pour piétons. Lors de projets ou de demandes d'autorisation, les possibilités de passage pour les piétons seront vérifiées.



Les principes d'aménagement sont les suivants:

- faciliter les déplacements quotidiens
- organiser un réseau sûr et accessible à tous
- concevoir des cheminements agréables
- veiller à l'intégration dans la politique générale des transports

Cette liste n'est pas exhaustive.



b) Les plans localisés de quartier

Un certain nombre de plans localisés de quartier sont prévus sur le territoire de la commune, en particulier celui situé le long du chemin de la Gradelle au lieu-dit 'La Tulette' (PAC La Tulette-Fontenex).

La commune devra saisir chaque opportunité afin de compléter avantageusement son réseau de chemins pour piétons et appliquer les principes préconisés par le présent document.

4. OBJECTIFS ET PRINCIPES D'AMENAGEMENT DU PLAN DIRECTEUR DES CHEMINS POUR PIETONS

La mise en place d'un réseau piétonnier doit répondre aux critères de **sécurité**, de **continuité** et de **confort**.

4.1 La Sécurité

L'amélioration de la sécurité est une tâche essentielle. Elle doit prendre en compte les besoins spécifiques des enfants et des personnes âgées notamment à proximité des écoles et des maisons de retraite ainsi que des personnes handicapées.

L'amélioration de la sécurité doit être menée sur l'ensemble du réseau, quel que soit le niveau hiérarchique des routes.



Les objectifs poursuivis sont les suivants:

- améliorer la sécurité des piétons sur tous les axes routiers
- assurer la sécurité au niveau des traversées des routes principales
- modérer la vitesse des véhicules
- renforcer la sécurité des enfants sur le chemin de l'école et des personnes âgées

Les principes d'aménagement qui participent à améliorer la sécurité des piétons sont les suivants:

Les traversées piétonnes

Pour les réseaux primaire et secondaire, création de refuges

Pour le réseau de quartier, aménagements spécifiques selon les cas (création de refuges, avancées de trottoirs ou surélévation de la chaussée)

A l'intérieur des zones 30, en principe pas de marquage

Dispositifs particuliers aux endroits critiques pour garantir la sécurité des piétons

Eclairage des traversées piétonnes selon les Directives de l'Association suisse pour l'éclairage (SLG)

Les refuges

Les refuges doivent avoir une largeur minimum de 2 mètres afin de mettre à l'abri une personne avec une poussette ou en chaise roulante.

Les trottoirs

Les réseaux primaire et secondaire doivent, en principe, être équipés de trottoirs sur les deux côtés de la voie. En ce qui concerne le réseau de quartier, nous pouvons admettre un, deux ou pas de trottoir.

Les trottoirs doivent avoir une largeur minimum de 2 mètres afin d'assurer une cohabitation entre tous les usagers. Cette largeur peut être plus grande si nécessaire notamment à proximité des écoles ou sur les parcours proches des grands générateurs de déplacements.

Les arrêts de transports publics

Les trottoirs doivent être suffisamment larges pour que les usagers en attente ne débordent pas sur la chaussée.

L'éclairage

Le réseau des cheminements pour piétons doit être éclairé notamment pour les tronçons situés en dehors du réseau de la circulation automobile, à l'exclusion des secteurs en milieu naturel sensible.

La modération de trafic

Des dispositifs particuliers seront mis en place dans certaines situations afin de diminuer la vitesse des véhicules.

4.2 Les Continuités

Il s'agit d'interconnecter les différents chemins dans l'optique de former un maillage à l'échelle du territoire communal et de s'assurer les liaisons avec les communes environnantes. Le but de cette démarche est de rendre la marche à pied plus attractive.

Le réseau comprend les traversées piétonnes, les trottoirs, les places, les parcs et jardins, les cours d'école, les aires de stationnement, les sentiers ...

Le rapport au temps de parcours est important, notamment lors de la traversée de grands carrefours. Le fait de traverser un carrefour en plusieurs fois avec des feux non-coordonnés constitue un rallongement du temps de parcours.

La continuité des parcours est à rechercher lors de la planification des opérations d'urbanisation. De nouveaux cheminements sont à prévoir notamment dans les plans localisés de quartier (PLQ).

La suppression des obstacles à la marche à pied favorise la mise en place d'un réseau interconnecté. Dans les quartiers de villas, souvent cloisonnés, des servitudes de passage sont à négocier.

Les objectifs poursuivis sont les suivants:

- assurer la continuité du réseau
- développer le réseau



Les principes sont les suivants:

Aménager de nouveaux chemins pour piétons
Négocier des servitudes de passage
Inscrire des servitudes de passage lors d'opérations
d'urbanisation
Etablir des plans localisés de chemin pédestre si
nécessaire

La distance maximale entre deux traversées
piétonnes dans les secteurs centraux hors zone 30 ne
devrait pas dépasser 50 à 60 m. Le temps d'attente
aux feux pour piétons ne devrait pas dépasser 30
secondes.

4.3 Le Confort

Le confort des cheminements piétonniers constitue un élément important pour favoriser la marche à pied.

Le confort est une notion à la fois objective et subjective: objective par rapport aux attentes de certains usagers en ce qui concerne l'aisance lors des déplacements et une notion subjective par rapport à la qualité spatiale, environnementale et paysagère des itinéraires.

De multiples éléments pouvant apparaître comme des détails peuvent se révéler déterminants dans la pratique et l'usage des cheminements: abaissements de trottoir, mains courantes le long des rampes et escaliers, éclairage adapté, qualité des revêtements, désencombrement des trottoirs, présence de bancs.

La prise en compte des usagers à mobilité réduite est un critère déterminant dans la notion de confort. L'application des directives « Voies piétonnes adaptées aux handicapés » édictées par le Centre suisse pour la construction adaptée aux handicapés est essentielle. Il s'agit de dégager les chemins de tout obstacle pouvant gêner le parcours.

Aux endroits de croisement fréquent, une largeur minimale de 1,80 m permet à des personnes handicapées utilisant des moyens auxiliaires de croiser d'autres piétons. Les largeurs inférieures à 1,50 m sont à éviter.



La présence de bancs le long des parcours est indispensable pour les personnes âgées. D'après certaines recherches, les distances de parcours sans arrêt varient entre 50 et 200 mètres.

La qualité des itinéraires est aussi un critère important. Les aspects paysagers et environnementaux sont à prendre en compte pour agrémenter le parcours tels que la présence d'éléments naturels, les dégagements visuels, la diversité des séquences successives, l'absence de nuisances sonores ou olfactives.

Les objectifs poursuivis sont les suivants:

- assurer l'attractivité des itinéraires piétons
- améliorer le confort du réseau des chemins pour piétons

Les principes sont les suivants:

Les traversées piétonnes

Aménager des abaissements de trottoirs aux passages piétons et carrefours.

Trottoirs et chemins

Assurer une largeur de deux mètres pour permettre le croisement de deux fauteuils roulants ou de poussettes.

Prévoir des revêtements de surface non glissants ainsi qu'un traitement unifié par séquence afin d'obtenir une lecture claire de l'espace

Suivre l'entretien régulier des trottoirs et autres cheminements

Supprimer les obstacles architecturaux

Le mobilier urbain

Planter les éléments de mobilier urbain en dehors des flux piétonniers notamment aux abords des principaux générateurs de déplacements (arrêt de transports publics, écoles, commerces, ...)



Les bancs publics

Disposer des bancs en dehors des places et jardins publics afin de permettre aux passants de s'arrêter et de se reposer.



L'éclairage

Assurer un éclairage généralisé sur tous les parcours et adapté à chaque situation.



Paysage

Privilégier les parcours offrant des perspectives visuelles variées ainsi qu'une qualité paysagère attractive.

5. PRINCIPALES OPTIONS DU PLAN DIRECTEUR DES CHEMINS POUR PIETONS

Le territoire de Cologny se caractérise principalement par un coteau urbanisé, une ligne de crête entre le versant lac et le versant Seymaz, la pénétrante de verdure et le ravin du Traînant d'une valeur paysagère reconnue.



La morphologie du réseau des voies de communication communal se caractérise par une adaptation aux courbes de niveaux et souligne le caractère longiforme du territoire de Cologny. Il comprend plusieurs routes d'importances: le quai de Cologny au bord du lac, le chemin de Ruth, la route de la Capite et la route de Vandoeuvres.

D'importants chemins de traverse se situent dans la pente mettant en relation le bord du lac et la campagne ou encore le centre urbain de la Ville de Genève avec les communes d'Arve-Lac.

Par sa situation en belvédère, Cologny offre des vues imprenables sur le grand paysage - le lac et le Jura, la campagne genevoise et les Alpes. Cologny comprend également sur son territoire un certain nombre d'anciens domaines dont l'architecture peut se découvrir tout au long des déplacements.

Les options du plan directeur visent à améliorer la sécurité et le confort du réseau de chemins pour piétons. Il s'agit de développer les liaisons entre les différentes parties de la commune, de veiller à la continuité et à l'interconnexion du réseau.

6. FICHES DES CHEMINS POUR PIETONS

1 Chemins dans l'histoire

1.1 Evolution des voies de circulations

2 Cheminer et percevoir le grand paysage

2.1 Le lac et le Jura depuis différents points de vue

2.2 Entre la villa Diodati et le chemin Byron

2.3 Le Salève, le Môle et les Alpes depuis différents points de vue

3 Chemins de traverse

3.1 Chemin de randonnée pédestre

3.2 Chemins de liaison

3.3 Chemin de la Belotte et jonction avec le chemin de randonnée pédestre

4 Les chemins emblématiques

4.1 Cheminer le long du quai

4.2 Chemin de Grange-Canal

4.3 Chemin Le-Fort

4.4 Le passage des Secrets

4.5 Chemin des Amoureux

4.6 Chemin des Falquets

4.7 Le bord du lac à la Belotte

5 La forme des chemins

5.1 Chemin en bitume en site propre

5.2 Chemin en gravier en site propre

5.3 Traces en bordure de champs agricoles

6 **Projet de cheminement**

6.1 Chemin Le-Fort

6.2 Chemins de liaison avec la voie verte du CEVA

6.3 Chemin des Falquets

7. CONCLUSIONS

De manière générale, la commune est déjà équipée, de façon substantielle, de trottoirs, chemins et sentiers. Leur sécurité et leur attrait doivent être vérifiés et, si nécessaire, améliorés.

Les mesures à prendre sont très diverses. Il n'est dès lors pas facile de hiérarchiser les mesures. Il s'agit de saisir chaque opportunité pour appliquer les principes préconisés dans le présent document notamment lors de l'élaboration des PLQ.

Il est à noter le caractère évolutif du plan directeur des chemins pour piétons.

