

## 5 PLAN DIRECTEUR COMMUNAL DES CHEMINS POUR PIETONS

### 5.1 Introduction

Depuis le 4 décembre 1987, la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR) a été complétée au niveau cantonal, par l'adoption par le Grand Conseil d'une loi d'application (L 1 60).

Cette 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 et ainsi encourager les déplacements à pied.

Cette loi définit à l'échelle cantonale la procédure à suivre pour l'établissement du plan directeur des chemins de randonnée pédestre et donne la compétence aux communes pour l'établissement des plans directeurs des chemins pour piétons.

Les dispositions légales fédérales et cantonales opèrent donc une distinction importante entre les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre.

Le plan directeur des chemins pour piétons est obligatoire pour les communes. La procédure d'approbation est analogue à celle qui prévaut pour les plans localisés de quartier (adoption par le Conseil d'Etat). Elle offre aux communes de nombreux outils facilitant la mise en œuvre des aménagements. De plus, les plans approuvés devront être pris en compte par l'OCM (office cantonal de la mobilité), pour l'établissement de mesures concernant les déplacements, notamment en matière de pondération de la circulation.

Source : Cahier de l'aménagement n°5  
Planifier et réaliser les chemins pour piétons



Sentier forestier dans les Bois Carrés - 2006

## 5.2 Rôle du plan directeur communal des chemins pour piétons

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 sport, équipements culturels et sociaux, arrêts de transports publics, etc.). Les déplacements visés concernent également, les liaisons interquartiers, les liaisons avec les communes voisines dont la ville de Genève.

Il s'agit donc de développer et d'améliorer le réseau situé à l'intérieur de la commune, d'encourager la mobilité douce à l'échelon communal. En ce sens, ce plan ambitionne les mêmes objectifs que les déplacements à vélo.

Le plan directeur communal des chemins pour piétons constitue une pièce étroitement liée au chapitre 4 " Plan directeur communal ", il se veut volontairement peu exhaustif, puisqu'un bon nombre d'objectifs et de mesures ont été définis dans le chapitre précédent.

Pour rappel, ces objectifs et mesures sont décrits notamment dans les chapitres suivants:

- Deux roues (pages 89-90)
- Zones à vitesse modérée (pages 91-93)
- Sécurité routière (pages 94-95)
- Protection de l'aire forestière (page 97)

Le bilan et le plan d'action environnemental de la commune de Veyrier, réalisé en 2002, énonce également une série de mesures visant à améliorer la qualité du réseau piétonnier, soit :

- L'aménagement de zones 30 km/h
- Le développement du réseau des pistes cyclables
- L'amélioration de la desserte TPG de certains quartiers

Enfin, d'autres documents ont été pris en compte dans l'élaboration de ce chapitre, à savoir :

- Carte d'excursions du canton de Genève
- Carte vélo – Genève, ville et canton
- Directives de l'office fédéral des routes (OFROU)

### 5.3 Planification aux niveaux fédéral et cantonal

Aux niveaux fédéral et cantonal, la mobilité douce s'inscrit dans un contexte lié à la protection de l'environnement, aux transports, à la sécurité routière et à la santé.

Les différentes mesures inscrites au niveau légal sont les suivantes :

#### La loi fédérale sur la protection de l'environnement de 1983 (LPE)

Elle a pour but de protéger les hommes, les animaux et les plantes, leurs biocénoses et leurs biotopes contre les atteintes nuisibles ou incommodes, et de conserver durablement les ressources naturelles, en particulier la diversité biologique et la fertilité du sol.

La mise en œuvre d'actions et le contrôle en matière de lutte contre la pollution de l'air et le bruit sont régis par:

- L'ordonnance fédérale pour la protection de l'air de 1985 (OPair), qui régit les valeurs limites d'émission pour les installations polluantes et d'immission, afin de protéger l'homme et son environnement des pollutions atmosphériques nuisibles ou incommodes.
- L'ordonnance fédérale pour la protection contre le bruit de 1986 (OPB), qui fixe les valeurs limites d'exposition au bruit du trafic routier en fonction des degrés de sensibilité (I à IV).

En application de ces deux ordonnances, le canton de Genève a établi deux plans de mesures qui sont :

**Le plan cantonal d'assainissement de l'air 2003 – 2010**, dont l'objectif est de réduire les immissions excessives de dioxyde d'azote et d'ozone par des mesures d'assainissement de l'air.

La responsabilisation de la population, dans ses pratiques quotidiennes notamment en matière de mobilité, en est un élément déterminant.

Les mesures concernant la mobilité douce peuvent être résumées de la façon suivante:

- Amélioration du réseau de pistes et voies cyclables (favoriser le confort, la sécurité et l'efficacité des déplacements piétons et cyclistes par des itinéraires et aménagements appropriés)
- Encouragement à la construction de parcs à vélos sécurisés
- Amélioration de la signalisation des itinéraires piétons et cyclistes
- Instauration d'une mobilité combinée (achat de véhicules pour les transports publics appropriés au transport de vélos)
- Favoriser un "urbanisme des courtes distances" (urbanisations compactes et localisation judicieuse des équipements et services)

**Le plan cantonal des mesures d'assainissement du bruit routier**, qui donne une description de la situation actuelle des nuisances, fixe les objectifs et les priorités pour le canton, et indique les méthodes et moyens engagés.

Les mesures à relever sont :

- Les modifications constructives apportées à la voirie (réaménagement des chaussées, revêtements phono-absorbants, etc.)
- La réorganisation des circulations (modération des circulations, encouragement aux transports non-motorisés, amélioration de la fluidité, etc.)

### **Le plan directeur fédéral de la locomotion douce de 2002**

L'un des objectifs du département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), est d'augmenter la part de locomotion douce dans l'ensemble du trafic routier.

Le plan directeur de la locomotion douce a pour mission de créer des conditions favorables pour l'encouragement à la mobilité douce en Suisse. Il revêt un caractère de recommandations pour les partenaires de la Confédération (cantons, communes, agglomérations, institutions privées).

Une nouvelle approche pour le transport des personnes est proposée. Elle met la locomotion douce sur un pied d'égalité avec les transports publics et le trafic individuel motorisé. Pour la Confédération, il s'agit de faire de la locomotion douce le 3ème pilier d'une politique durable des transports.

### **Mobilité 2005**

Elaboré par le canton en 1997, ce document redéfinit les grandes lignes de la politique des transports. L'objectif est de développer un plan d'action en faveur d'un système de transport respectueux de l'environnement, notamment par :

- L'incitation au transfert modal en périphérie
- L'augmentation de la sécurité relative à l'ensemble des modes de déplacements (aménagement routiers, itinéraires deux-roues, cheminements piétons).

### **Le plan directeur cantonal du réseau routier**

Ce plan directeur décrit l'évolution à court, moyen et long termes des infrastructures routières du canton de Genève. Il présente les principes de planification et de gestion du réseau des voies publiques et le plan d'organisation spécifique à chaque mode de déplacement.

Il constitue un des éléments majeurs de la politique générale de la mobilité des autorités cantonales genevoises.

L'élément de base de ce document est la définition de la hiérarchie du réseau routier, qui distingue les réseaux primaire, secondaire et de desserte ou de quartier, voir chapitre développement du réseau routier (pages 80-81).

## **Le plan directeur cantonal des chemins de randonnée pédestre de 2002**

Ce plan directeur consiste en un réseau de routes et chemins se prêtant à la randonnée pédestre et desservant l'ensemble du canton, en particulier les communes rurales. Il vise à mettre à disposition de la population un réseau attractif et sûr en dehors des agglomérations. Il est dressé à l'échelle cantonale.

Selon la loi, les chemins de randonnée pédestre 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 et à la promenade, les sites, les monuments, les arrêts TPG et les installations touristiques.

Sur le territoire de la commune, ce plan comprend notamment l'aire forestière qui borde l'Arve et qui a vu son rôle de lieu d'agrément, de détente et de promenade se renforcer ces quinze dernières années.

La planche n°31 présente l'ensemble du réseau des chemins de randonnée pédestre de la commune.

## **L'inventaire cantonal des voies de communications historiques**

L'inventaire des voies de communications historiques du canton de Genève, réalisé entre 1994 et 1996, propose une couverture intégrale du territoire cantonal, comprenant les voies d'importance nationale, régionale et locale.

Il s'est attaché à répertorier le patrimoine routier de Genève, à en retracer l'histoire et à en identifier les caractéristiques morphologiques.

Les informations traduites dans les descriptions s'appuient sur un large ensemble de sources et travaux édités, ainsi que sur une série de cartes historiques.

Chaque tronçon fait l'objet d'une fiche définissant l'historique et la nature actuelle de la voie (type de revêtement, infrastructure et éléments paysagés), ainsi que des photos illustrant les zones dignes d'intérêt.

Sur le territoire de la commune, il a été référencé douze tronçons historiques qui apparaissent sur la planche n°32.

COMMUNE DE VEYRIER  
PLAN DIRECTEUR COMMUNAL 2007

5 PLAN DIRECTEUR COMMUNAL  
DES CHEMINS POUR PIETONS  
5.3 Planification au niveau cantonal  
Chemins de randonnée pédestre

Planche n° 31

Cours d'eau

L'Arve



Bâtiments générateurs de déplacements

Équipement scolaire, culturel et médico-social



Équipement de sports et loisirs



Commerces et services



Réseau piétonnier

Itinéraire de randonnée pédestre inscrit au plan directeur cantonal



Projet de chemin de randonnée pédestre inscrit au plan directeur cantonal

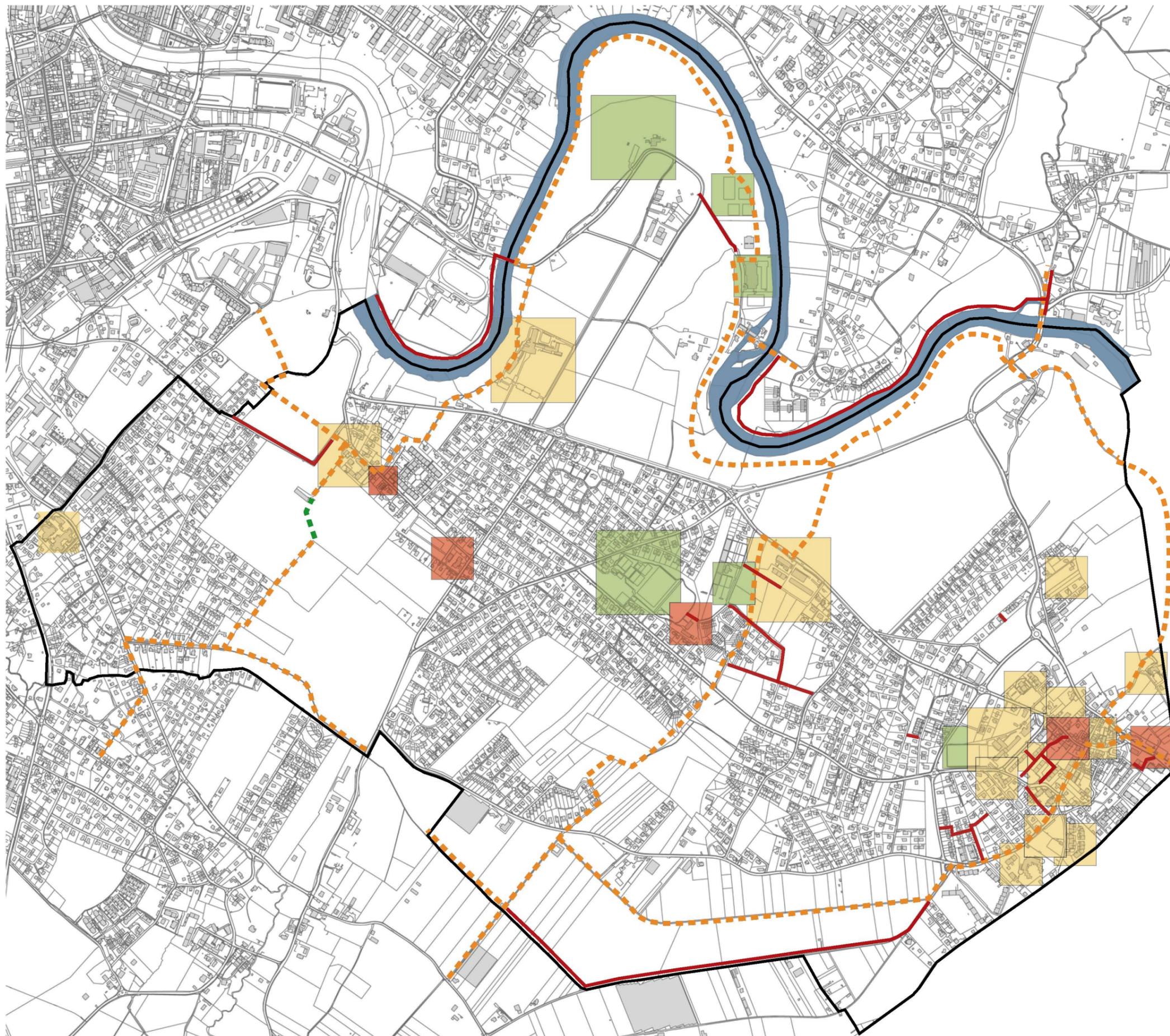


Chemin piétonnier communal (non inscrit au plan directeur cantonal)



Division administrative

Commune de Veyrier



Source : Plan directeur des chemins de randonnée pédestre, DT

Fond de plan: données SITG - mai 2007

Echelle 1:13'000

Atelier d'architecture Jacques Bugna - Florian Barro

COMMUNE DE VEYRIER  
PLAN DIRECTEUR COMMUNAL 2007

5 PLAN DIRECTEUR COMMUNAL  
DES CHEMINS POUR PIETONS  
5.3 Planification au niveau cantonal  
Voies historiques

Planche n° 32

Cours d'eau

L'Arve



Voie nationale



Voie régionale



Voie locale



Historique



Historique avec substance



Historique avec beaucoup de substance

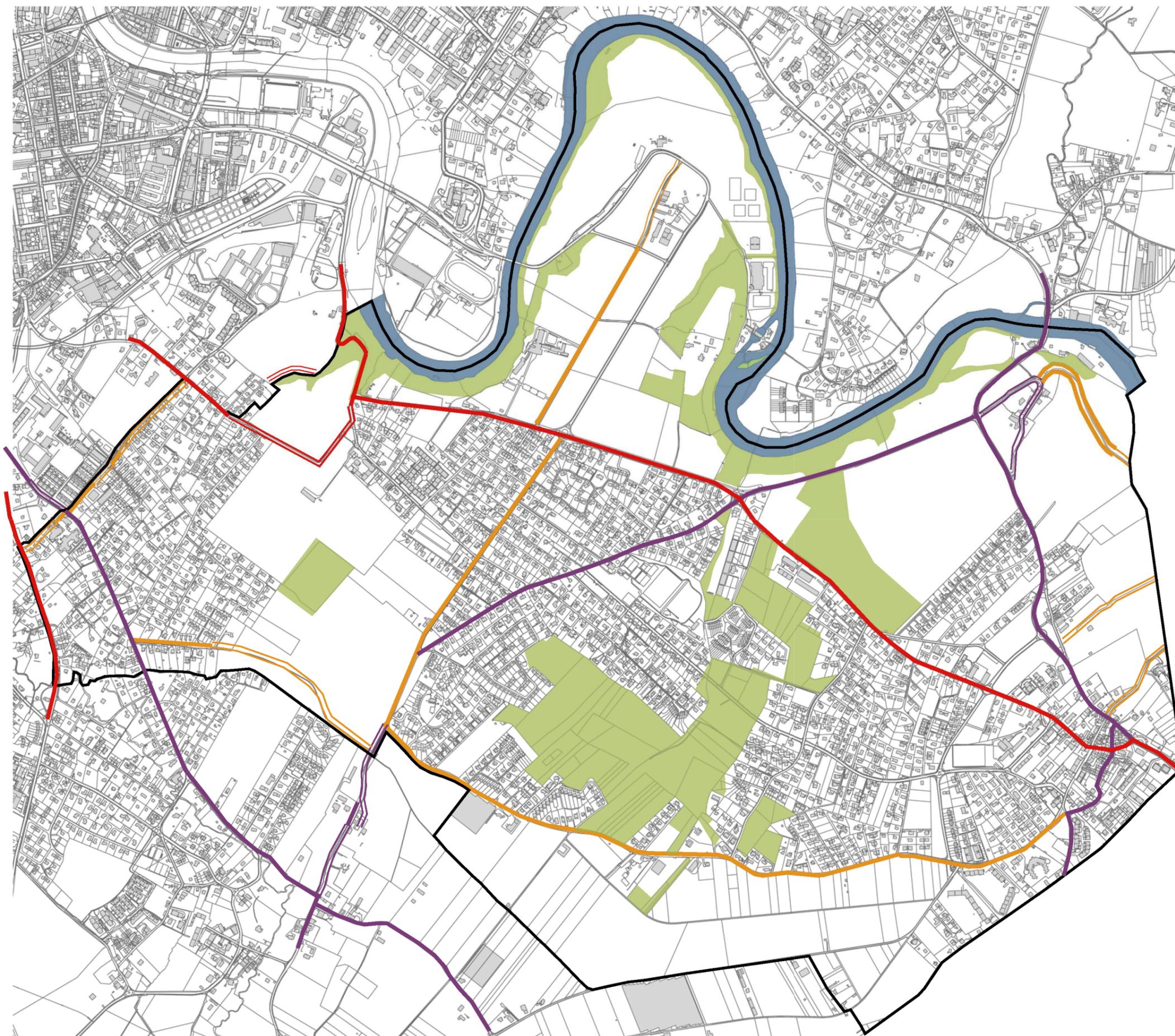


Forêt



Division administrative

Commune de Veyrier



Source: Inventaire des voies de communication historiques  
de la Suisse (IVS) - Documentation cantonale de Genève,  
Carte d'inventaire 1301.3 Genève

Fond de plan: données SITG - mai 2007  
Echelle 1:13'000  
Atelier d'architecture Jacques Bugna - Florian Barro



- 
- Les trottoirs: Pour les réseaux primaire et secondaire, aménagement de trottoirs des deux côtés de la route.  
Pour le réseau de quartier, aménagement selon les cas (un, deux ou pas de trottoir).  
Largeur minimum des trottoirs de deux mètres pour les cas courants. A proximité des écoles ou sur les parcours proches des grands générateurs de déplacements, une largeur supérieure est indispensable.
  - Les transports publics: Devant les arrêts des transports publics, les trottoirs doivent être suffisamment larges pour que les usagers en attente ne débordent pas sur la chaussée.
  - L'éclairage: L'ensemble du réseau des cheminements pour piétons doit être éclairé, en particulier les tronçons situés en marge du réseau des circulations automobiles, à l'exclusion des secteurs en milieu naturel.
  - La sécurité des écoliers: Mise en place de "Pédibus" (ramassage scolaire à pied) entre le domicile et l'école.
  - La modération des vitesses: Mise en place de dispositifs permettant de diminuer la vitesse en fonction des situations particulières.

Les objectifs communaux liés à l'aspect sécuritaire sont :

- L'amélioration de la sécurité en faveur de la mobilité douce sur les axes routiers fortement fréquentés par les piétons, ainsi que la sécurisation de la traversée de ces routes.
- La mise en place de mesures de modération de trafic, notamment par la création de zones 30 et de zones de rencontre du village.
- Le renforcement de la sécurité des personnes âgées et des enfants sur le chemin de l'école.

### **Le principe de la continuité**

La notion de réseau est étroitement liée au principe de continuité. Le but est de former un maillage fin et ininterrompu irriguant l'ensemble du territoire et rendant ainsi la marche à pied attractive.

La continuité des parcours est à rechercher principalement au travers des opérations d'urbanisation qui permettent de créer de nouveaux cheminements. Le prolongement du réseau existant se fait notamment par des plans localisés de quartier prévus dans les secteurs à développer (voir chapitre 6 "Fiches de coordination").

La suppression des obstacles à la marche à pied favorise également la mise en place d'un réseau répondant au principe de continuité.

Dans les quartiers de villas qui sont particulièrement étanches, il importe de saisir les opportunités de nouvelles constructions pour négocier des servitudes de passage qui permettront progressivement de décroisonner ces quartiers.

Le rapport au temps de parcours est également important, notamment lors de la traversée de grands carrefours. Le fait de devoir franchir un carrefour en plusieurs fois avec des feux non coordonnés (phase de passage non harmonisée) constitue un allongement du temps de parcours équivalant à un détours.

Les principes d'aménagement qui contribuent à la mise en place de mesures de continuité sont:

- Le prolongement du réseau: Aménagement de nouveaux chemins piétonniers.  
Dans certains cas, établissement de plans localisés de chemin pédestre.
- Les servitudes: Négociation de servitudes de passage pour la réalisation de tronçons sur des terrains privés.  
Inscription de servitudes de passage dans le cadre d'opérations d'urbanisation.

Source : Directives de l'office fédéral des routes

Les objectifs communaux liés au principe de continuité sont :

- Le développement du réseau de chemins ouverts au public pour éviter les détours.
- Le prolongement du réseau dans les futurs périmètres urbanisés, afin d'assurer une bonne accessibilité de tout le territoire.

### **La notion de confort**

La notion de confort constitue également un élément important pour favoriser la marche. Cette notion se décline au travers de multiples éléments qui pouvant apparaître comme des détails, mais qui se révèlent déterminants dans la pratique et l'usage des cheminements.

La prise en compte des usagers à mobilité réduite est un critère déterminant dans la notion de confort. L'application des directives pour les voies piétonnes adaptées aux handicapés (centre suisse pour la construction adaptée aux handicapés) est un facteur important. Cela se traduit par des chemins dégagés de tout obstacle pouvant provoquer une gêne sur les parcours. Il s'agit de barrières architecturales obstruant le passage ou le réduisant à moins de 1.20 mètre (largeur minimum pour le croisement entre piéton et fauteuil roulant), du mobilier urbain placé au milieu du trottoir, des parcours chaotiques imposant des détours, du revêtement de sol mal entretenu, etc.

Pour les personnes âgées, la présence de bancs le long des parcours est indispensable. Des recherches ont montré qu'à partir d'un certain âge, les longueurs de parcours sans arrêt varient entre 50 et 200 mètres.

La qualité esthétique des itinéraires est aussi un critère important qui incitera le piéton à utiliser tel ou tel parcours. Les aspects paysagers d'un itinéraire sont à prendre en compte afin d'agrémenter les cheminements piétons. Il s'agit de considérer la qualité environnementale (nuisances sonores et olfactives), la présence ou non d'éléments naturels, les dégagements visuels, la richesse spatiale du parcours.

Le confort des parcours est donc également à envisager au travers de mesures d'embellissement.

Les principes d'aménagements qui contribuent à la mise en place de mesures de confort sont, dans la mesure du possible:

- Les trottoirs: Largeur du trottoir de deux mètres, afin de permettre la cohabitation entre tous les usagers (croisement de deux fauteuils roulants ou de poussettes).  
Aménagement des revêtements de surface non glissants ainsi qu'un traitement unifié, afin d'obtenir une lecture claire de l'espace.  
Assurer un suivi régulier de l'entretien des trottoirs et autres cheminements.
- Les passages piétons: Aménagement d'abaisséments de trottoir aux passages piétons et carrefours.
- Le mobilier urbain: Implantation des éléments de mobilier urbain en dehors des flux piétonniers, en particulier aux abords des principaux lieux de convergence (arrêts TPG, écoles, commerces, etc.).
- Les bancs publics: Implantation de bancs en dehors des espaces qui ont une fonction de place ou de jardin afin de permettre aux passants de s'arrêter ou de se reposer.
- L'éclairage: Assurer un éclairage généralisé sur tous les parcours et adapté en fonction de chaque situation.
- La vue: Privilégier les parcours offrant des perspectives visuelles variées ainsi qu'une qualité paysagère attractive.

Les objectifs communaux liés à la notion de confort sont :

- Rendre les itinéraires piétons attractifs afin de favoriser la marche à pied et la pratique de la course à pied
- Améliorer le confort du réseau existant.

## 5.5 Options de développement

Les options de développement pour la commune ont pour but principal d'améliorer le confort et la sécurité du réseau piétonnier. Il s'agit également de développer la liaison entre les quartiers d'habitation, de compléter et d'ouvrir certains itinéraires à la promenade, et de favoriser la relation entre les pôles scolaires et les lieux d'activités sportives.

Le réseau piétonnier de la commune présente une trame générale de cheminements à usage d'une part de promenades, et d'autre part de liaisons entre zones bâties et zones publiques.

Les quatre axes principaux comprennent des cheminements :

- Partant du village en direction du Pont-de-Sierne et de Pinchat par les Marais.
- Traversant la commune depuis les Marais par les Bois de Veyrier, Bois Carrés en direction de Sierne.
- Traversant la commune depuis la limite côté Troinex par le Bois Marquet, la Tour-de-Pinchat en direction de Vessy.
- Le long de la rive gauche de l'Arve, reliant le Pont-de-Vessy à la frontière française.

Le réseau emprunte des voies aux caractères différenciés, à savoir :

- Des sentiers sur domaine public ou privé en zones agricole ou forestière.
- Des voies de dessertes agricoles.
- Des trottoirs ou chemins existants (Aloïs-Pictet – Bois Marquet – école de Pinchat).

De façon générale, le réseau piétons existant dessert de manière satisfaisante la commune. Selon les critères énoncés précédemment, certaines options de développement ont été prises ; elles regroupent naturellement l'aspect sécuritaire, le principe de continuité et la notion de confort.

Les options de développement prises par la commune sont:

- L'extension de la zone de rencontre au centre du village.
- La création de zones 30 km/h dans tous les quartiers d'habitation.
- L'assainissement de certaines routes et carrefours.
- La gestion du public dans les différents massifs boisés.
- La création d'un chemin piétonnier le long du Bois Marquet.

Les options de développement du plan directeur communal des chemins pour piétons constituent une pièce étroitement liée au chapitre 4 "Plan directeur communal" et au chapitre 6 "Fiches de coordination". Il se veut volontairement peu exhaustif puisqu'un bon nombre d'objectifs et de mesures ont été définis et décrits dans les chapitres énoncés. Les options de développement énumérées précédemment apparaissent dans les chapitres suivants:

- L'extension de la zone de rencontre et la création des zones 30 Km/h figurent dans le chapitre intitulé "Zones à vitesse modérée", pages 91 à 93.
- L'assainissement des routes et carrefours est traité dans le chapitre "Sécurité routière", pages 94 et 95.

- La création d'un chemin piétonnier le long du Bois Marquet fait l'objet d'une fiche de coordination nommée "Fiche 7.01 Chemin du Bois Marquet".
- La gestion du public dans les différents massifs boisés est abordée dans le chapitre "Protection de l'aire forestière" en page 97, dans le bilan environnemental et dans la fiche de coordination "Fiche 6.02 Protection des aires boisées".
- La problématique de la mobilité douce apparaît dans le chapitre "Deux roues" en pages 89 et 90.

La planche n°32 illustre et représente le plan directeur des chemins pour piétons. Elle laisse apparaître les éléments suivants:

- Les chemins et les espaces réservés aux piétons (existants et projetés), y compris ceux des communes limitrophes.
- Les éléments de liaison existants (trottoirs).
- Les zones de rencontre et 30 km/h (existantes et projetées).
- Les points conflictuels à améliorer.
- Les itinéraires mentionnés sur le plan directeur des chemins de randonnée pédestre et les voies de communication historiques.

Conformément à la loi, cette planche figure également en annexe, en fin de dossier, sous forme d'un plan à l'échelle du 1.5000.

Il est important de rappeler que toute création ou maintien de cheminements aux abords des cours d'eaux ne devrait impliquer, ni renforcement des berges (préjudiciable à la morphologie du cours d'eau), ni mise en place de mesures d'accompagnement (clôtures, etc.), dans son espace de bon fonctionnement.

En guise de conclusion, il est important de noter le caractère évolutif du plan directeur des chemins pour piétons. En effet, certains périmètres traités dans le chapitre 6 "Fiches de coordination" peuvent nécessiter un développement spécifique en faveur des piétons. Lors d'études sectorielles, de nouveaux besoins pourraient donc surgir ou être précisés, le réseau serait ainsi complété et enrichi par de nouvelles liaisons.

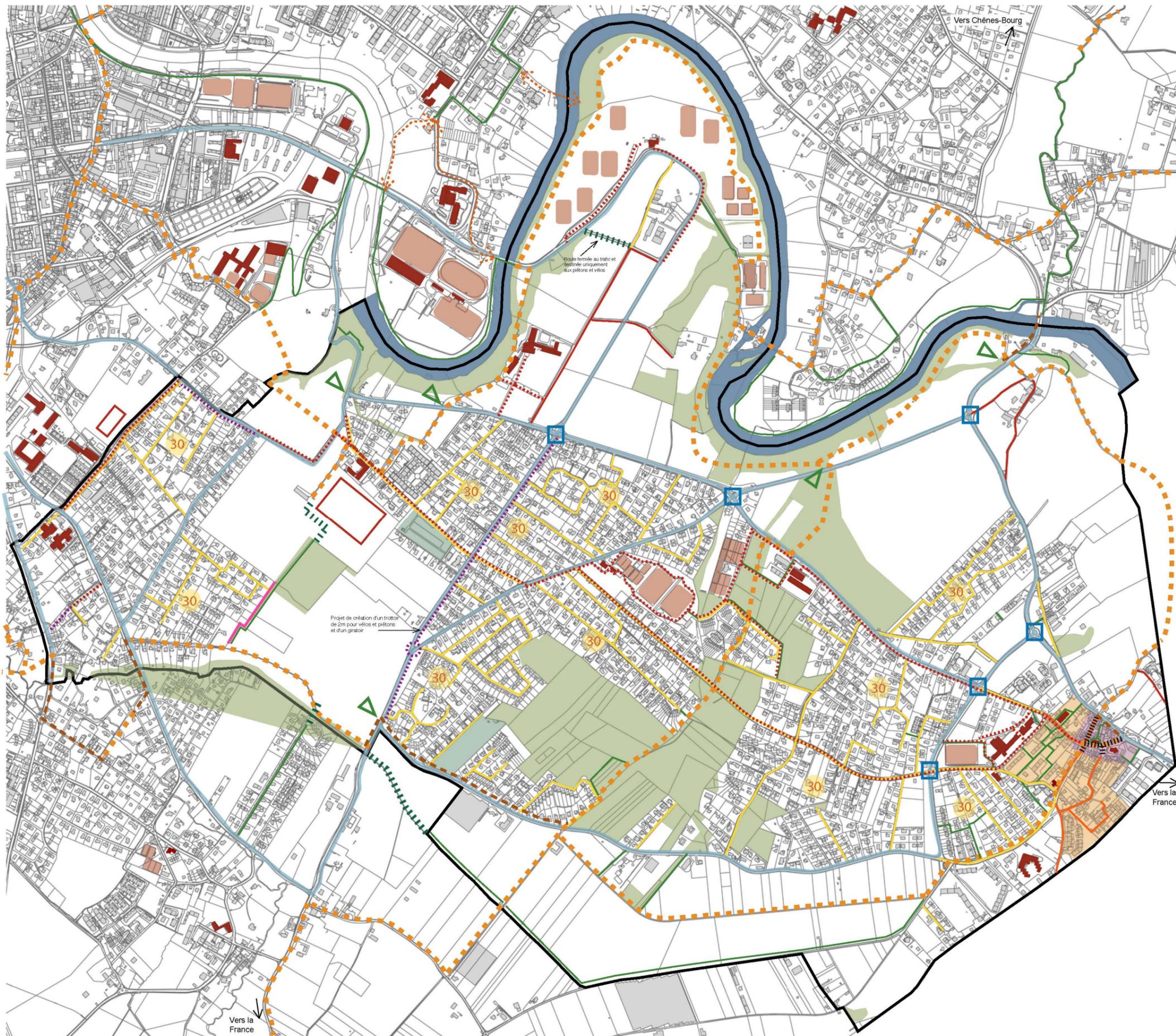


Chemin de randonnée pédestre sous Le Petit-Veyrier en direction du Salève - 2006

**COMMUNE DE VEYRIER**  
**PLAN DIRECTEUR COMMUNAL 2007**

**5 PLAN DIRECTEUR COMMUNAL**  
**DES CHEMINS POUR PIETONS**  
**5.5 Options de développement**  
**Carte de synthèse**

Planche n° 33



**LEGENDE**

**DONNEES DE BASES**

- Itinéraire de randonnées pédestres inscrits au plan directeur cantonal
- Itinéraire de randonnées longeant des routes ouvertes au trafic
- Chemin piétonnier
- Rue principale
- Rue de desserte
- Cheminement en site propre d'importance

**RESEAUX PIETONNIERS**

- Cheminement en site propre à créer
- Chemin piétonnier à créer
- Itinéraire de randonnée pédestre à améliorer
- Liaison à créer inscrite au plan directeur des chemins pour piétons de la ville de Genève
- Zone 30 km/h à créer
- Rue de quartier en zone 30 km/h à créer
- Aire à priorité piétonne existante (20 km/h)
- Aire à priorité piétonne à créer (20 km/h)
- Rue de quartier en zone 20 km/h à créer
- Rue commerçante de quartier
- Carrefour
- Traversée dangereuse à améliorer

**BÂTIMENTS / LIEUX GENERATEURS DE DEPLACEMENTS**

- Equipement scolaire, médico-social, équipement de sports et loisirs, commerces et services
- Equipement sportif
- Equipement projeté
- Zone forêt et cadastre forestier
- Jardins familiaux
- L'Arve
- Division administrative**
- Commune de Veyrier

**COMMENTAIRES**

- Cheminement, si possible en site propre, présentant une qualité de parcours particulière, dévolu aux loisirs et permettant l'accès aux parcs et sites naturels.
- Non inscrit au plan directeur cantonal
- Route à fort trafic
- Réseau de desserte sur lequel des mesures de modulation de la circulation vont être prises (création de zones 30 km/h)
- Principaux cheminements sur le domaine public ou privé permettant l'accès à des équipements publics
- Tronçon en mauvais état ou mal entretenu
- Tronçon manquant pour assurer la continuité d'un parcours, l'accès à un lieu ou pour améliorer la perméabilité d'un quartier
- Extension prévue de l'aire à priorité piétonne
- Commerces et services. Important point de convergence et de passage, besoin de transversalité.
- Carrefours complexes comportant plusieurs traversées piétonnes
- Améliorer la traversée pour les piétons des routes à fort trafic.
- Important lieu de convergence d'une population particulièrement fragile
- Accessible au public