

## **PARTIE II : PROJET**



## 5. PLAN DIRECTEUR DES CHEMINS POUR PIETONS

### 5.1 Structure territoriale

#### 5.1.1 La commune de Bellevue dans l'agglomération

La commune de Bellevue se situe au bord du lac Léman, au nord de la ville de Genève et des communes du Grand-Saconnex et de Pregny-Chambésy. Le territoire communal est délimité au sud par l'autoroute et s'étend au nord jusqu'à la frontière franco-suisse de Ferney-Voltaire, à la route des Fayards du côté de Collex et au chemin des Limites du côté de Genthod.



Situation de la commune

A l'échelle de l'agglomération, la commune de Bellevue se trouve aux portes de Genève. Traversé par de nombreuses infrastructures (autoroute, route principale, voie de chemin de fer), son territoire est marqué par d'importantes coupures qui constituent autant de barrières pour la continuité des cheminements piétons/vélos. Il est également marqué par la proximité de l'aéroport de Cointrin, dont les infrastructures de guidage des avions en bout de piste sont implantées à proximité directe du ruisseau Le Gobé.

Située à cheval entre la ville et la campagne, Bellevue est une commune à caractère essentiellement résidentiel. Le village accueille cependant quelques activités le long de la route Suisse, qui constitue l'espace public du centre communal implanté au bord du lac.

Coupé en deux du nord au sud par l'autoroute, le territoire communal est également organisé entre les secteurs urbanisés côté lac et les secteurs essentiellement ruraux côté Jura. La topographie de la commune accuse une pente relativement régulière en direction du lac. Une rupture de pente est cependant plus marquée à la hauteur de la route de Valavran et le ruisseau Le Gobé constitue un vallon dans le relief communal.

Deux gares RER (Tuileries et Genthod-Bellevue) desservent la commune avec une cadence à la 1/2 heure. En outre, selon le PDTC 2015-2018, le réseau de bus sera complété par le prolongement de la ligne 53 pour desservir le chemin des Tuileries ou le village avec une ligne tangentielle en direction du Bouchet.

Les principaux générateurs de déplacements se trouvent dans le secteur urbanisé (centre sportif de la Vigne Blanche, Espace Santé, ...) et surtout entre la voie de chemin de fer et le lac (école, crèche intercommunale, salle communale, mairie, services, commerces, ports, ...).

La commune de Bellevue accueille plus de 3'200 habitants pour une surface de 439 hectares, dont 40% est agricole.

## 5.1.2 Réseau de mobilité douce

### Maillage intercommunal

Le schéma de la page suivante identifie le réseau de mobilité douce d'intérêt régional. Celui-ci s'appuie sur les axes routiers (en noir) et les cheminements situés en dehors des grands axes de trafic ou en site propre. Ce réseau constitue un maillage couvrant le territoire intercommunal, ce qui permet de relier entre eux l'ensemble des villages par des itinéraires situés en dehors des grands axes de trafic (en rouge), sous réserve d'un certain nombre d'aménagements à réaliser. Il s'agit en particulier d'améliorer la sécurité des cyclistes le long des routes de Colovrex, de Vireloup et de Valavran.

### Réseau vert

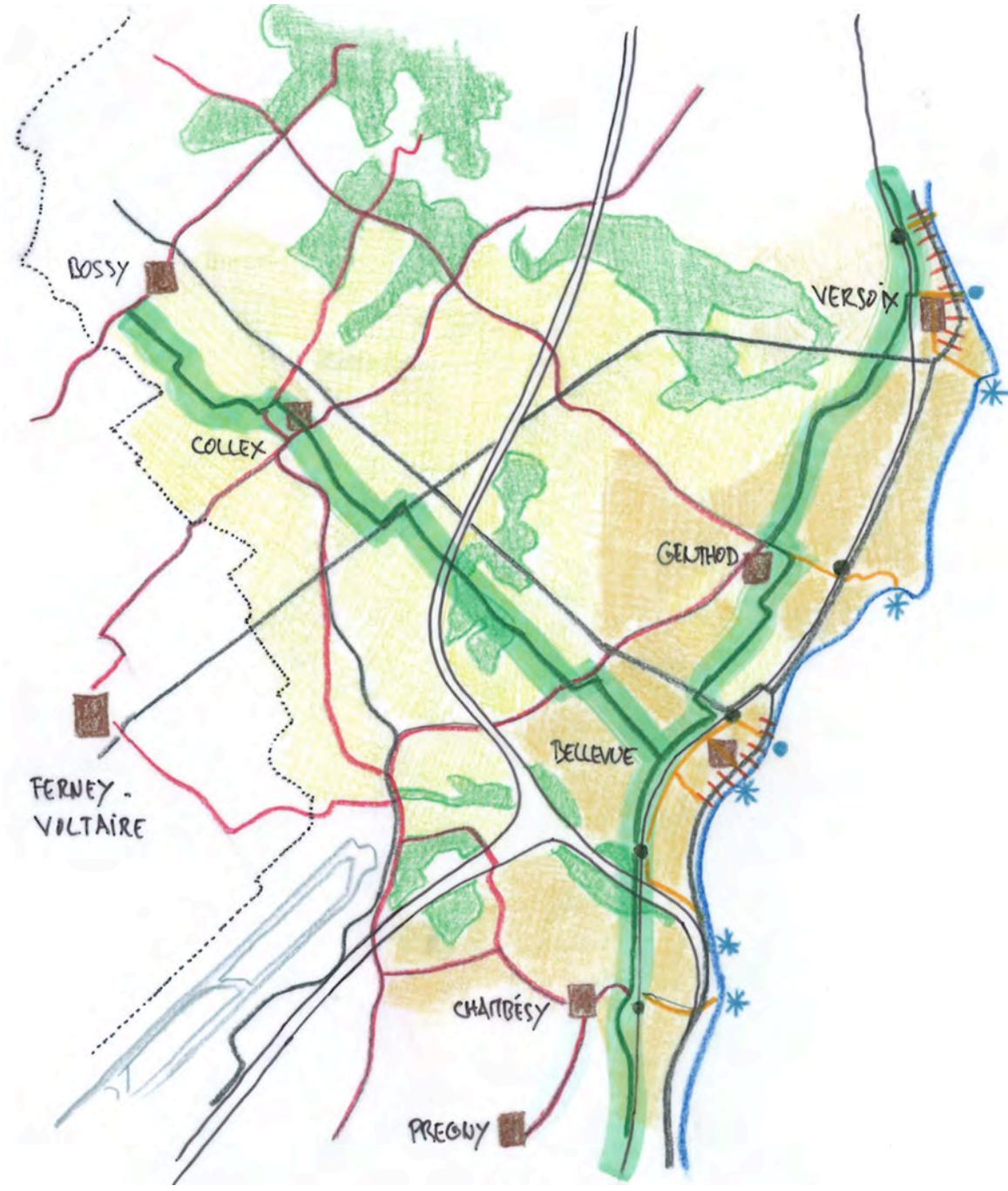
Sur la commune de Bellevue, deux axes majeurs (en vert) situés en dehors des axes de trafic se dégagent de ce maillage. D'une part, le cheminement nord-sud parallèle au lac entre Genève et Versoix, qui longe partiellement les voies ferrées en site propre. D'autre part, le cheminement est-ouest entre Collex-Bossy et Bellevue, qui emprunte le chemin William-Rappart et dans le prolongement duquel un nouveau franchissement de l'autoroute est à prévoir.

### Liaisons vers le lac

A partir des villages, les accès au lac doivent être reliés par des parcours attractifs (en orange). A l'échelle régionale, chaque commune possède un ou plusieurs accès au bord de l'eau, dont la desserte doit être aménagée en faveur des piétons et des cyclistes depuis les gares RER et si possible en dehors des grands axes de trafic ou en site propre. A Bellevue, il s'agit de garantir un accès sûr et confortable à la plage du Vengeron et aux ports Gitana et Saladin.

*Ces éléments caractéristiques sont illustrés sur le schéma de la structure territoriale (page 37).*

Schéma du réseau régional de mobilité douce



Itinéraires piétons/vélos		Lieux	
	Le long des grands axes de trafic principaux		Halte CFF / CGN
	En dehors des grands axes de trafic		Accès au lac
	Liaison vers le lac		Espace-rue
	Réseau vert		Village



## 5.2 Les parcours majeurs

### Le réseau des espaces publics

Parallèlement à une amélioration du réseau de mobilité douce, la mise en valeur des espaces publics est favorable à l'encouragement des déplacements à pied et à vélo.

L'espace public est le support des déplacements qui rythment notre vie quotidienne. Il est dès lors important que les équipements (écoles, équipements sportifs et de loisirs, arrêts de transports publics, etc.) qui constituent des pôles d'attraction, soient en réseau, c'est-à-dire reliés entre eux par des parcours assurant sécurité et confort.

Les espaces publics étant le plus souvent propriété des collectivités publiques (domaine public), les communes ont la possibilité d'intervenir concrètement et de constituer ainsi progressivement un **réseau d'espaces publics** qui définit l'image de la ville et qui favorise l'appropriation du territoire par la population.

A Bellevue, la route de Lausanne constitue un espace public majeur. Concentrant les équipements et les activités de la commune, cet espace ne doit pas uniquement avoir une fonction de circulation, mais bien devenir le support des relations sociales du village.

### Les parcours majeurs

Les parcours majeurs de mobilité douce sont les itinéraires principaux du maillage territorial. Ce sont les suivants :

**1 Liaisons avec les villages voisins**

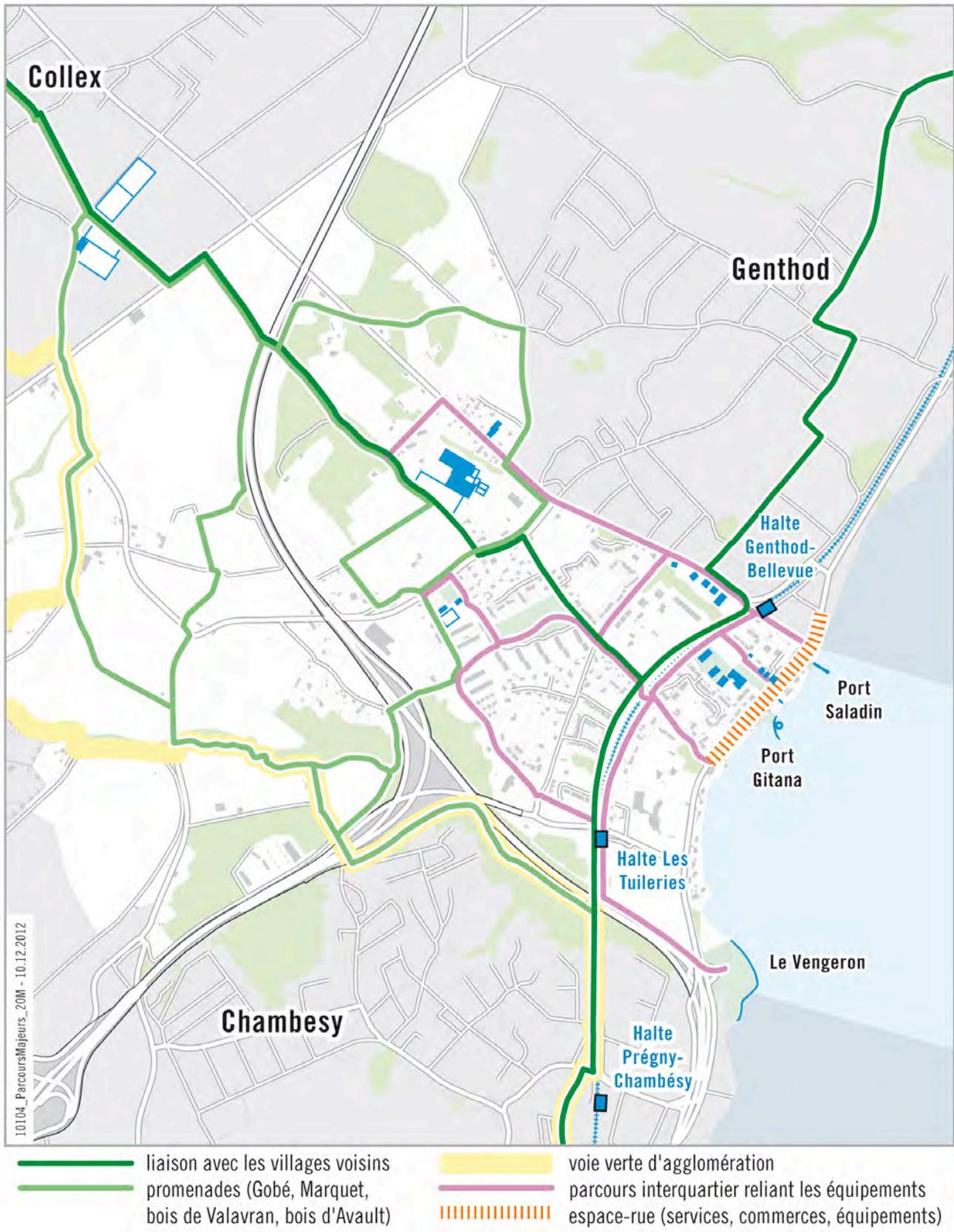
**2 Promenade (Gobé, Marquet, bois de Valavran, bois d'Avault)**

**3 Voie verte d'agglomération**

**4 Parcours interquartiers reliant les équipements**

Les liaisons avec les villages voisins, la promenade du Gobé au Marquet et la voie verte d'agglomération, de part leur tracé dépassant les limites communales, constituent des itinéraires d'intérêt intercommunal. A ce titre, la collaboration avec les communes voisines devra être engagée pour permettre une mise en œuvre cohérente.

Ces parcours pourraient à terme constituer le support à une promotion en faveur de la mobilité douce.



Localisation des parcours majeurs

## 5.3 Enjeux sectoriels

L'identification des enjeux sectoriels permet de mettre en relation les développements planifiés et l'analyse territoriale (diagnostic) avec le plan directeur des chemins pour piétons.

Les enjeux sectoriels sont regroupés ci-dessous par localisation ou thématique.

### 5.3.1 Le village de Bellevue

#### Route de Lausanne

Voirie cantonale du réseau primaire, la route de Lausanne traverse le village et crée une coupure entre les équipements publics d'un côté et le lac de l'autre. Elle constitue néanmoins l'espace public majeur du village.

L'enjeu du réaménagement de la route de Lausanne (en principe planifié pour 2016-18) est de réduire son effet de coupure tout en créant un espace public convivial en incluant les espaces bordiers, malgré la charge de trafic élevée (environ 25'000 véh/jour). Un avant-projet à d'ores et déjà été établi (urbaplan/CERA, janvier 2011).

#### Accès au lac

Les relations village – lac sont à développer pour renforcer le réseau des espaces publics. Il s'agit d'une part de rechercher la continuité des cheminements en direction du lac depuis les hauts de la commune et d'autre part de valoriser les bords du lac, à l'instar du réaménagement réalisé à port Gitana.

Voir fiche de mesures n° 7

A ce titre, le chemin des Mastellettes, prolongé par le chemin des Mollies et le chemin en Joubières le long des voies CFF, constitue la liaison principale entre les secteurs du haut et le village, puis le lac, via le passage sous voie des Mollies. De bonnes conditions de confort (éclairage, banc, entretien) sont à garantir.

Les traversées piétonnes de la route de Lausanne doivent également être judicieusement positionnées et en nombre suffisant.

#### Maillage des cheminements piétonniers

A l'intérieur du village, la trame des espaces publics s'appuie sur le maillage des liaisons piétonnes actuelles. Ponctuellement, ce maillage peut être amélioré.

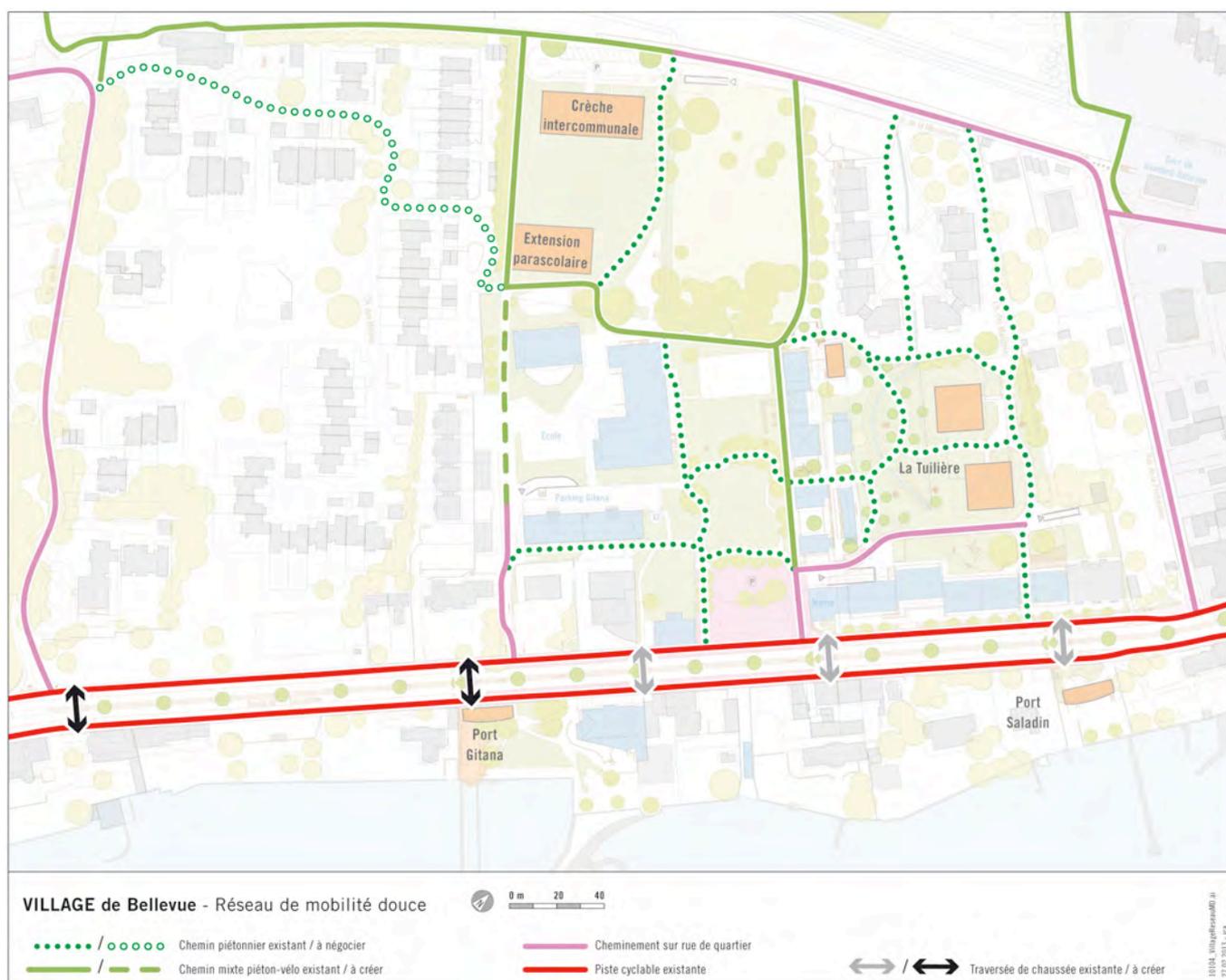
Il s'agit notamment de compléter le réseau piétonnier en relation avec les futures constructions (crèche et parascolaire), de réaliser un cheminement sur l'arrière de

l'école jusqu'à la route de Lausanne et de chercher à officialiser la traversée du quartier résidentiel des Mollies (servitude à négocier).

### Chemin de l'école

L'itinéraire de la ligne Pédibus (chemin de la Roselière, chemin de la Mojonne chemin des Mastellettes, chemin en Joubières) constitue le principal accès à l'école. Le chemin de la Menuiserie dessert l'école depuis la route de Collex et le passage sous voie de la gare RER Genthod-Bellevue.

Consécutivement à la réalisation de la crèche et du parascolaire, le chemin de la Menuiserie sera réaménagé de manière à offrir une bonne sécurité aux piétons et aux cyclistes (trottoir, modération, liaisons transversales).



Réseau de mobilité douce dans le village

### 5.3.2 Les développements futurs

#### Champ-du-Château (PLQ n° 29'902)

Le secteur du Champ-du-Château fait l'objet d'un important projet de développement (surfaces d'activités, logements, hôtel). Il est d'ores et déjà prévu une liaison piéton/vélo entre la gare RER des Tuileries et la plage du Vengeron.

Cette nouvelle liaison doit être réalisée avec soin pour être attractive (accompagnement paysager) et confortable (dimensionnement généreux). En particulier, le raccord au passage sous-voie existant (passage actuellement fermé sous la route cantonale) devra offrir un accès piéton/vélo à la plage du Vengeron.

#### Zone d'activités de Valavran (PDZI n° 29'747)

Comprise entre les secteurs des Chânants, du Planet et des Tuileries, la future zone d'activités de Valavran s'étend de part et d'autre de l'autoroute. Le développement de cette zone d'activités constitue une opportunité pour améliorer les continuités piétonnes et cyclables, ainsi que le franchissement de l'autoroute.

Voir fiche de mesures n° 9

Le réaménagement du chemin des Chânants devra tenir compte des liaisons piétonnes et cyclables en direction du Gobé et d'une future passerelle au-dessus de l'autoroute. Cette passerelle permettra de décroiser le quartier des Chânants et de relier la promenade du Gobé au quartier des Grands-Champs via le chemin des Marcheux.

#### Hameau de Crest-d'El

Un éventuel développement du hameau de Crest-d'El sur la commune de Bellevue devra être coordonné avec l'aménagement d'un cheminement piéton/vélo le long ou parallèle à la route des Fayards. Pour le moment, ce projet de développement ne constitue qu'une hypothèse à étudier en coordination avec Collex-Bossy.

### 5.3.3 Les cheminements le long du réseau routier

#### Les routes à fort trafic

Les routes de Colovrex, de Vireloup, de Valavran, des Fayards et de Collex appartiennent au réseau principal (primaire et secondaire). En grande partie sans trottoir et sans aménagement cyclable, ces axes doivent tous être équipés en faveur des piétons et de cyclistes pour garantir une sécurité suffisante et offrir des parcours continus sur l'ensemble de la commune.

Voir fiches de mesures  
n° 1, 2, 3, 4, 5

Sur le domaine public cantonal, ces aménagements sont à la charge de l'Etat et sur le domaine public communal ils sont à la charge de la commune. A relever que

les routes de Colovrex et de Vireloup sont du domaine public communal, mais appartiennent au réseau primaire. Dès lors, leur transfère au domaine public cantonal doit être envisagé, de manière à mieux correspondre avec la hiérarchie du réseau routier.

Les nombreux aménagements spécifiques à prévoir le long du réseau routier principal sont décrits dans les fiches de mesures (voir chapitre 7).

### **Les rues de quartier**

Sauf quelques exceptions, le réseau de quartier est d'ores et déjà pourvu de trottoirs ou de cheminements en site propre. Selon les cas, la mixité sur chaussée est tout à fait acceptable compte tenu des faibles charges de trafic. Les mesures de modération des vitesses doivent être généralisées sur l'ensemble du réseau.

La mise en zone 30 de l'ensemble des quartiers de la Chênaie et de la Rosellière est en cours d'étude. En outre, le haut du chemin de la Mojonne devra faire l'objet d'un aménagement spécifique pour pouvoir créer un trottoir dans le prolongement du cheminement du parc des Grands-Champs en direction de la route de Valavran.

## **5.3.4 Le réseau de promenade**

### **Ruisseau Le Gobé**

La promenade existante le long du Gobé est à bien plaisir sous la forme d'un sentier le long des champs, parfois difficile à emprunter. Du côté de l'autoroute, le chemin de promenade fait le tour d'un champ avant de se poursuivre le long du ruisseau, entre les champs et le cordon boisé.

De manière à rendre cette promenade plus attractive, l'aménagement d'un chemin à caractère forestier (revêtement perméable, pas de bordure, pas d'éclairage) est souhaitable. En outre, de nouvelles liaisons avec le chemin des Chânatés sont à prévoir pour offrir des parcours en boucle et de longueur variable.

Voir fiche de mesures n° 6

### **Chemin des Bisons**

Le chemin de la Radio est prolongé jusqu'à la route de Collex par un chemin uniquement piéton, récemment nommé chemin des Bisons, qui permet de relier l'itinéraire de randonnée pédestre vers le hameau de Crest-d'El et d'offrir également des parcours en boucle.

### **Chemin William-Rappart**

Itinéraire cantonal de randonnée pédestre, le chemin William-Rappart bute sur l'autoroute au nord. Le passage alternatif par la route de Collex constitue un dé-

Voir fiche de mesures n° 9

tour important, d'où la nécessité de créer un nouveau franchissement de l'auto-route pour les piétons et cyclistes dans la continuité du chemin de l'Echappée.

Le franchissement de l'autoroute pourrait se faire par dessus ou par dessous. Une étude de faisabilité est indispensable pour connaître les conditions de mise en œuvre et les contraintes à prendre en compte.

### **5.3.5 Les liaisons intercommunales**

#### **Voie verte d'agglomération**

Selon le projet de plan directeur cantonal 2030, une voie verte d'agglomération est envisagée entre Genève et le Pays de Gex (intention qui doit encore être confirmée). Sur la commune de Bellevue, cet axe de mobilité douce emprunte la passerelle de Foretaille, le chemin des Clys, longe le ruisseau Le Gobé avant de revenir sur le chemin de Saint-Oyend pour se poursuivre ensuite le long du ruisseau Le Marquet.

Cette voie verte emprunte pour partie des tronçons de chemin existants, alors que d'autres sont à aménager. A l'ouest de la route de Colovrex, le tracé du parcours prévu le long du Gobé devra être évalué au regard des contraintes nature. Une alternative consisterait à emprunter directement le chemin de Saint-Oyend, avec par conséquent l'aménagement d'un tronçon de liaison le long de la route de Colovrex, qui cependant accuse à cet endroit une pente relativement raide.

La mise en œuvre de ce tronçon de la voie verte fera l'objet d'études complémentaires de la part du canton en coordination avec la commune.

#### **Cheminevements vers les communes voisines**

Les liaisons vers les communes voisines sont à favoriser de manière à créer des continuités intercommunales.

En particulier, il s'agit d'aménager les liaisons suivantes :

Avec Collex-Bossy :

- > Le long du Marquet pour créer un réseau de promenades continu.
- > Le franchissement de l'autoroute pour créer une liaison directe avec le hameau de Crest-d'El via le chemin de l'Echappée.
- > Le long de la route de Collex pour assurer une connexion directe avec le village de Collex.

Avec Genthod :

- > La liaison directe entre le chemin des Rousses et le cheminement en site propre de Webster University.

> Le prolongement des aménagements prévus sur la route de Rennex.

Avec Pregny-Chambésy :

> La continuité d'un cheminement piéton/vélo le long des voies ferrées jusqu'à Genève.

### **Chemins transfrontaliers**

Les liaisons avec la commune de Ferney-Voltaire sont également à favoriser. Il s'agit notamment de prolonger les parcours de deux chemins existants, à savoir :

> Le chemin du Colard, en direction du parc et de l'étang de Colovrex.

> Le chemin du Gobé, et le tronçon situé entre le chemin de Saint-Oyend et la frontière, en direction de la ville de Ferney.

Voir fiche de mesures n° 8

## **5.4 Instruments de mise en œuvre**

### **Instruments de droit public**

La loi cantonale contient diverses dispositions qu'il convient de relever. Sur la base d'un plan directeur des chemins pour piétons approuvé, une commune peut :

> élaborer un plan localisé de chemin pédestre. Celui-ci permet une déclaration d'utilité publique permettant d'ouvrir une procédure d'expropriation en vue de la réalisation d'un cheminement ou d'un tronçon manquant,

> exiger qu'en zone de développement les chemins soient réalisés et entretenus par les privés,

> inclure dans son plan, des mesures liées à la circulation (zones 30, modération de la circulation, etc.). Dès lors, la DGM devra tenir compte de ces mesures dans toute sa planification.

En outre, lors de l'élaboration de nouveaux plans localisés de quartier (PLQ) ou plans de site, le plan directeur des chemins pour piétons devra être appliqué de manière à prévoir les cheminements au travers des parcelles concernées (servitudes ou cessions).

### **Instruments de droit privé**

Des servitudes entre la commune et des propriétaires privés peuvent être établies en tout temps pour autoriser le passage public sur des chemins privés.

### **La coordination intercommunale**

La coordination intercommunale est un facteur essentiel pour l'amélioration des réseaux piétonniers. A ce titre, la collaboration avec les communes de Collex-

Bossy, Genthod, Pregny-Chambésy et Ferney-Voltaire est particulièrement importante pour assurer la continuité des réseaux.

## 5.5 Hiérarchie des mesures, priorités

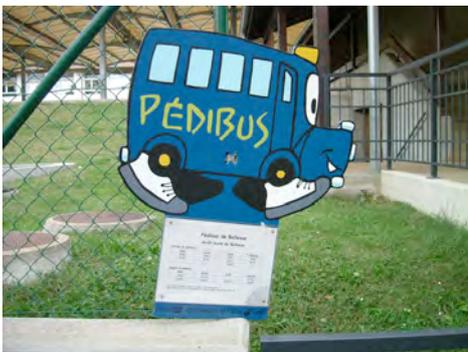
Les mesures prévues dans le plan directeur des chemins pour piétons sont de nature très diverses : elles vont par exemple de l'abaissement de trottoir au réaménagement complet d'une route.

Leur mise en œuvre peut dans certains cas être menée de manière autonome, alors que dans d'autres cas, c'est uniquement dans le cadre de projets plus importants que la réalisation pourra être finalisée.

Il importe surtout de **saisir chaque opportunité pour appliquer les principes préconisés par le plan directeur des chemins pour piétons**. Dans cette optique, chaque PLQ ou projet d'aménagement ou de construction devra être examiné par rapport aux objectifs définis dans le présent plan directeur.

S'il n'y a pas à proprement parler de hiérarchie des mesures (toutes les mesures sont importantes et nécessaires), il y a par contre des priorités. Celles-ci correspondent aux principaux enjeux sectoriels identifiés sur le territoire communal (voir chapitre 5.3). Dans ce sens, la notion de temporalité (à court, moyen ou long terme) est indiquée pour chaque mesure dans les fiches (voir chapitre 7).

La mise en œuvre des mesures devrait être inscrite dans la planification financière communale selon un calendrier à définir pour la législature actuelle et les suivantes.



Horaire du Pédibus de Bellevue

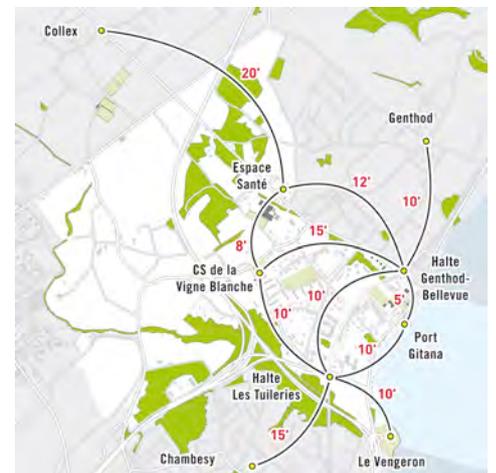
## 5.6 Information et sensibilisation

L'amélioration du réseau piétonnier nécessite différentes mesures d'aménagement. Celles-ci ne sont toutefois pas toujours suffisantes, car le comportement des automobilistes constitue un facteur essentiel pour la sécurité et le confort des piétons. C'est pourquoi, des campagnes d'information et de sensibilisation sont nécessaires.

Différents groupes-cibles spécifiques peuvent être identifiés :

> *Parents d'élèves* : accompagnement non motorisé des enfants à l'école; comportement adéquat devant les écoles; mise en place d'un Pédibus.

- > *Ecoliers* : parcours de découverte (sentier-nature, sentier didactique).
- > *Résidents des quartiers en zone 30* : le respect des zones 30 dépend en grande partie de l'adhésion de la population concernée. Il est donc indispensable qu'une large information et participation soit organisée préalablement à la mise en place de ces mesures.
- > *Commerçants* : respect des trottoirs lors des livraisons.
- > *Employés et actifs sur la commune* : possibilités et facilités de déplacements à pied.
- > *Automobilistes* : encourager une conduite calme; éviter le stationnement sauvage sur les trottoirs, etc.
- > *Population en général* : importance de la marche à pied pour la santé, itinéraires de promenade au travers de la commune. Pour induire un changement de comportement, il est nécessaire d'inscrire les aménagements réalisés dans le cadre de véritables **stratégies de promotion de la marche à pied**. Dans cet esprit, les recommandations suivantes constituent des pistes à explorer :
  - agir sur plusieurs fronts : aménager la rue en faveur du piéton, communiquer (tant vers l'extérieur : la population, que vers l'intérieur : l'administration, par exemple par la publication de cartes, dépliants, etc.), informer (valoriser les exemples réussis), associer d'autres partenaires à la démarche (entreprises, associations de quartier), etc.
  - mettre en avant le côté positif de la marche (liberté, simplicité, confort, santé, etc.),
  - agir sur la jeune génération, par exemple via l'éducation scolaire,
  - baliser des itinéraires de découverte,
  - animer l'espace public (concours, fêtes, etc.),
  - nommer un responsable (« Monsieur » ou « Madame » piéton),
  - signer la « charte internationale de la marche »<sup>12</sup>.



Temps de parcours en minutes à la vitesse moyenne de 5 km/h

<sup>12</sup> Engagement en faveur d'une culture de la marche, voir [www.walk21.com](http://www.walk21.com)

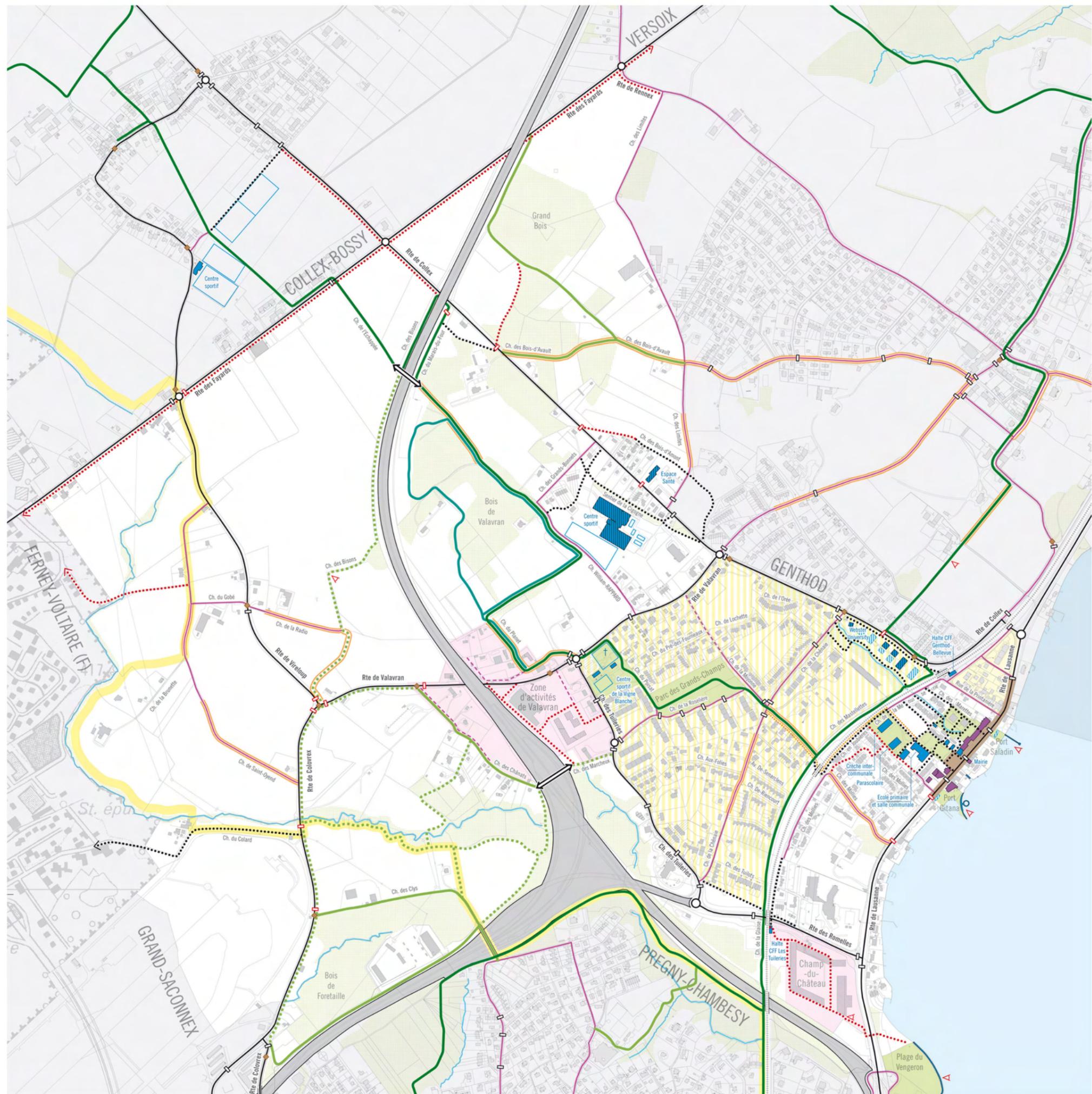


## 5.7 Plan de synthèse

La synthèse du plan directeur des chemins pour piétons est constituée d'un plan à l'échelle 1 : 5000 (légende ci-dessous et réduction page suivante).

**Description de l'objet** *Commentaire* Principes d'aménagement et exigences en termes de circulation sur le réseau routier  
Principes d'aménagement en termes d'urbanisme, d'espaces publics et de paysage

RÉSEAUX	
	<b>Réseau routier principal existant</b> <i>Réseau primaire et secondaire. Route au trafic important.</i> Traversées piétonnes sécurisées (refuges ou feux). Trottoirs larges et sans interruption. Suppression des obstacles architecturaux.
	<b>Réseau routier de quartier existant / à aménager</b> <i>Réseau de desserte à circulation modérée.</i> Mesures de réduction des vitesses. Suppression des obstacles architecturaux.
	<b>Zone 30 existante / projetée</b> <i>Poche modérée ou à modérer.</i> Portes d'entrée bien marquées. Mesures de réduction des vitesses. Traitement conjoint des espaces publics en faveur des piétons (éclairage, mobilier, placette, ...).
	<b>Espace-rue</b> <i>Rue à caractère central. Présence d'équipements et services en bordure. Besoin important de transversalité.</i> Nombreuses possibilités de traverser la rue par la densité des passages piétons et l'abaissement de la vitesse des véhicules. Trottoirs larges et libres d'obstacles. Trottoirs des deux côtés de la rue. Qualité d'aménagement. Accompagnement végétal lorsque l'endroit s'y prête.
	<b>Cheminement en site propre existant / à créer</b> <i>Chemin pour piétons sur domaine public ou privé en dehors de la circulation automobile. Traitement paysager de l'espace public. Accompagnement de bancs publics.</i>
	<b>Chemin de randonnée pédestre</b> <i>Réseau défini par le plan directeur des chemins de randonnée pédestre approuvé par le Conseil d'Etat le 15.12.2001.</i>
	<b>Chemin de promenade existant / à créer</b> Mesures de réduction des vitesses sur les routes ouvertes au trafic. Aménagement de lieux de repos (bancs, espace de détente) le long des parcours.
	<b>Parcours vita</b>
	<b>Traversée piétonne existante / projetée</b>
	<b>Itinéraire de pédibus</b>
	<b>Nouveau franchissement de l'autoroute</b>
	<b>Voie verte d'agglomération (PDCant 2030)</b>
	<b>Tracé IVS avec substance</b>
LIEUX	
	<b>Services et commerces existants</b>
	<b>Équipement existant public / privé / projeté</b> <i>Important point de convergence.</i> Sécurité sur le réseau d'accès et les traversées piétonnes. Aménagement par exemple de kit-école. Recherche de tracés en site propre (internes au quartier) en tant qu'alternatives aux trottoirs le long des axes principaux. Générosité de l'espace à disposition pour les piétons.
	<b>Espace vert existant</b> <i>Accessible au public.</i> Sécurité sur le réseau d'accès et les abords. Attractivité des cheminements intérieurs.
	<b>Point de vue</b>
	<b>Arrêt TPG</b> <i>Point de convergence concentré dans le temps.</i> Sécurité et confort sur le réseau d'accès et à proximité de l'arrêt. Générosité de l'espace d'attente. Signalisation.
	<b>Autoroute</b> <i>Coupure territoriale</i>
	<b>Projet de développement</b>
	<b>Forêts, bois / territoire hors commune</b>



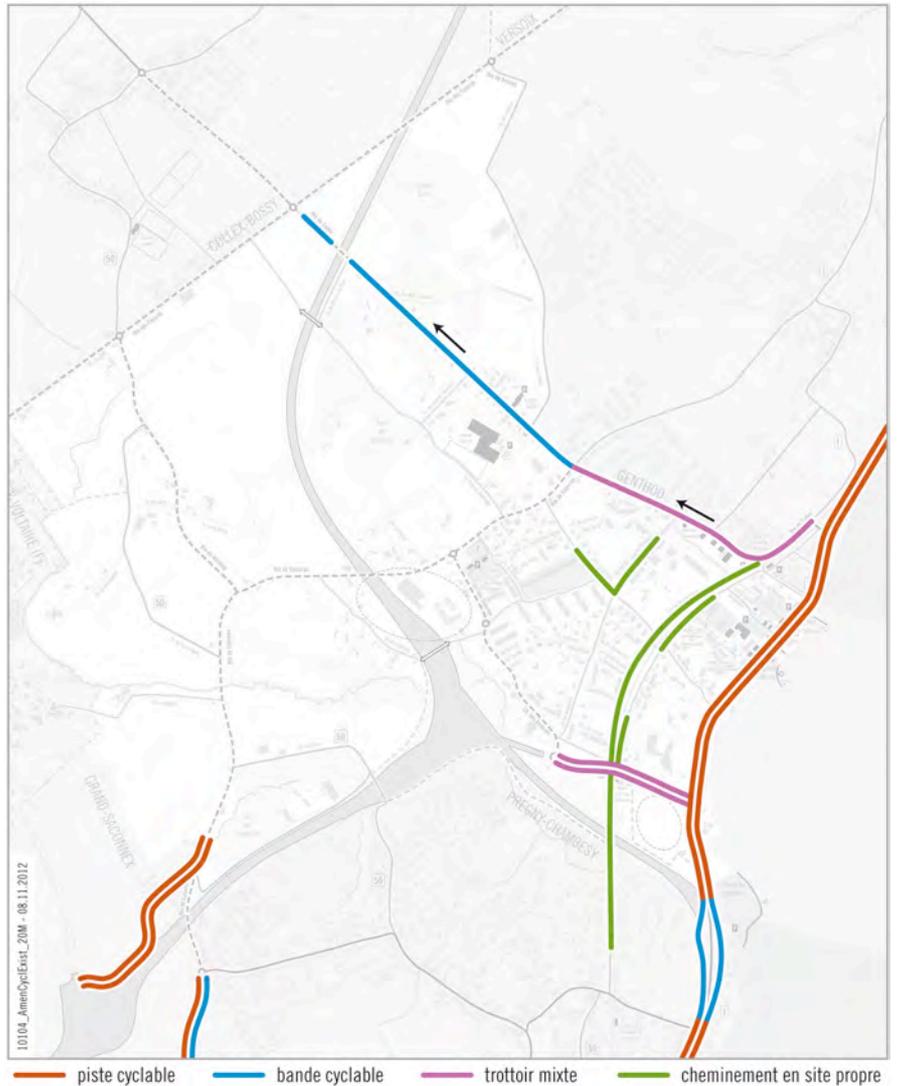


## 6. SCHEMA DIRECTEUR DU RESEAU CYCLABLE

### 6.1 Enjeux sectoriels

Les enjeux sectoriels du réseau cyclable se recoupent pour partie aux enjeux du réseau piétonnier (voir chapitre 5.3). Toutefois, les enjeux spécifiques aux déplacements à vélo concernent plus particulièrement les axes de circulation à fort trafic, la continuité des aménagements et la cohérence globale du réseau.

A ce titre, la hiérarchie du réseau routier et les aménagements cyclables existants constituent une donnée de base pour la définition des exigences d'aménagement à planifier.



Aménagements cyclables existants

### 6.1.1 Réseau sur route avec trafic

#### La route de Colovrex et la route de Vireloup

Ces deux axes font partie du réseau primaire, mais appartiennent au domaine public communal. Compte tenu de cette hiérarchie du réseau routier, leur cession au domaine public cantonal est à envisager.

Actuellement, il n'y a aucun aménagement cyclable sur ces axes. Ceux-ci constituent pourtant un itinéraire rapide d'accès en ville pour toute la population provenant des hauts de Bellevue et des communes limitrophes. Ainsi, des pistes cyclables sont nécessaires le long de ces routes.

Voir fiches de mesures n° 1, 2

#### La route de Valavran et le chemin des Tuileries

Réseau secondaire également sans aménagement pour les vélos, des pistes ou des bandes cyclables sont à prévoir lorsque cela est possible. La route de Valavran se raccorde à la route de Colovrex et le chemin des Tuileries constitue l'accès au quartier des Grands-Champs.

Voir fiche de mesures n° 3

#### La route des Fayards et la route de Collex

Appartenant à la fois au réseau primaire et au domaine public cantonal, ces deux axes de circulation constituent des itinéraires directs de liaison intercommunale. Ils sont à aménager pour garantir la sécurité des cyclistes.

Voir fiches de mesures n° 4, 5

### 6.1.2 Réseau en dehors des grands axes de trafic

#### Le parcours le long des voies ferrées

Axe de mobilité douce situé en dehors du trafic, le parcours longeant le chemin de fer constitue un itinéraire direct et sécurisé entre la partie urbanisée de Bellevue et la ville. Sur sa partie sud (Pregny-Chambésy), il se superpose à la voie verte d'agglomération, pour laquelle il est prévu une continuité le long des voies ferrées jusqu'au jardin botanique.

Le revêtement en gravier actuel n'est pas très approprié par rapport à l'usage quotidien des cyclistes. La surface du chemin ravine avec les eaux de ruissellement, les flaques d'eau sont fréquentes et les gravillons ne sont pas adéquats pour une liaison cyclable confortable et rapide (risque de dérapage). Dès lors, il est proposé de refaire le chemin avec un revêtement de sol en dur, mais d'aspect naturel.

Voir fiche de mesures n° 10

### **La voie verte d'agglomération**

Projet cantonal, la voie verte d'agglomération constitue un itinéraire transfrontalier entre Genève et le Pays de Gex. Des études de faisabilité doivent être lancées par le canton avant de pouvoir mettre en œuvre un tel projet.

### **6.1.3 Réseau de proximité, interquartier**

#### **Le village**

A l'intérieur du village, les cheminements pour vélos permettent de relier facilement la route de Lausanne, puis les bords du lac. Aucun aménagement spécifique n'est à prévoir sur ces liaisons de proximité.

Le long de la route de Lausanne, les pistes cyclables sont à maintenir. A terme, une piste cyclable bidirectionnelle du côté du lac pourrait être envisagée sur la base d'un projet intercommunal d'aménagement d'un itinéraire paysager de mobilité douce aux bords du lac entre Genève et Nyon.

#### **Les Grands-Champs**

Le quartier résidentiel des Grands-Champs concentre un nombre important d'habitants. Le chemin de la Roselière est l'itinéraire principal en direction du village, mais sa connexion avec le chemin de la Mojonne passe au travers d'un parking et n'est pas confortable. Cette liaison est à améliorer.

#### **Les Chânets**

Le chemin des Chânets est actuellement en cul-de-sac. Des liaisons avec le reste de la commune sont souhaitables, notamment avec la promenade du Gobé et à terme la voie verte d'agglomération, ainsi qu'avec le quartier des Grands-Champs par la réalisation d'une passerelle au-dessus de l'autoroute (à coordonner avec le développement de la zone d'activités de Valavran).

Voir fiche de mesures n° 9

#### **Champ-du-Château (PLQ n° 29'902)**

Dans le cadre du projet du Champ-du-Château, les cycles devraient être autorisés à circuler à travers le quartier pour rejoindre la plage du Vengeron en passant par le passage sous voie de la route cantonale.

Par ailleurs, une connexion directe depuis la route de Lausanne avec ce passage sous voie est à prévoir de manière à faciliter l'accès au Vengeron pour les cyclistes provenant du village.

## Le Gobé

Longeant la frontière avec la France, le ruisseau Le Gobé constitue un espace naturel à préserver. Néanmoins, des liaisons transfrontalières sont possibles par le chemin du Colard et dans le prolongement du chemin du Gobé au nord. L'aménagement de ces liaisons est à coordonner avec la commune de Ferney-Voltaire.

Voir fiche de mesures n° 8

Par ailleurs, l'aménagement de la voie verte sera évalué selon une pesée d'intérêt entre les aspects nature et mobilité douce.

## 6.2 Le réseau cyclable

Le schéma directeur du réseau cyclable (chapitre 6.6) fait la distinction entre trois types d'itinéraires :

- > Sur route avec trafic (réseau primaire et secondaire).
- > En dehors des grands axes de trafic.
- > De proximité, interquartier.

Cette distinction permet de répondre aux besoins des différentes catégories d'usagers en offrant des itinéraires directs, moins directs mais plus tranquilles, sur desserte locale, etc. Elle permet également de définir les principes d'aménagement correspondant à chacune de ces situations (voir chapitre 4.3).

D'une manière générale, les itinéraires cyclables de la commune de Bellevue se caractérisent par :

- > Des itinéraires directs le long des axes à orientation trafic (route des Fayards, route de Colovrex, route de Vireloup, route de Valavran), mais sans aménagement en faveur des cycles.
- > Deux itinéraires nord-sud attractifs, parallèles au lac ; l'un en dehors des grands axes de trafic le long de la voie ferrée, l'autre le long de la route de Lausanne avec pistes cyclables continues.
- > De nombreuses liaisons interquartiers dans le secteur urbanisé de la commune mettant en relation les équipements entre eux.
- > Une coupure territoriale forte avec la barrière de l'autoroute, au détriment du potentiel existant de la mise en place d'itinéraires alternatifs aux axes de circulation.

Dans ce contexte, il est nécessaire d'améliorer la circulation des cycles en priorité sur les axes du réseau primaire et secondaire.

Par ailleurs, l'offre en stationnement pour vélos est aujourd'hui relativement lacunaire. L'aménagement d'installations de parcage à domicile (immeubles) et à destination (équipements publics, commerces et services, grandes entreprises, etc.) est essentiel au développement du vélo et la commune joue un rôle déterminant à cet effet.

Les objectifs et principes d'aménagement énoncés aux chapitres 4.3 constituent les conditions cadre pour la réalisation des mesures. Les principales mesures sont décrites dans les fiches sectorielles regroupées au chapitre 7.

### **6.3 Mise en œuvre**

S'agissant essentiellement d'aménagements sur le réseau routier, la mise en œuvre est à prévoir dans le cadre de l'établissement de projets, dont la réalisation dépend du vote de crédits par les autorités cantonales ou communales.

La négociation de servitudes peut toutefois être nécessaire selon les cas.

Par ailleurs, la coordination intercommunale est un facteur essentiel pour l'amélioration des itinéraires cyclables. A ce titre, la collaboration avec les communes voisines est particulièrement importante pour assurer la continuité des liaisons cyclables.

### **6.4 Hiérarchie des mesures, priorités**

Les mesures prévues dans le schéma directeur du réseau cyclable concernent les tronçons à créer ou améliorer et les nouvelles liaisons à aménager. Dans certains cas, elles sont simples à réaliser (marquage, îlot, adaptation de barrières, etc.) et peuvent se concrétiser à court terme. Dans d'autres cas, elles nécessitent des travaux plus conséquents (pistes cyclables, élargissement de chaussée, réorganisation d'un carrefour, etc.) et sont à réaliser à moyen ou long terme.

Un même tronçon peut faire l'objet d'une mesure à court terme, en général insuffisante, et d'une mesure optimale à terme.

Leur mise en œuvre peut dans certains cas être menée de manière autonome, alors que dans d'autres cas c'est uniquement dans le cadre de projets plus importants que la réalisation pourra être finalisée.

S'il n'y a pas à proprement parler de hiérarchie des mesures (toutes les mesures sont importantes et nécessaires), il y a par contre des priorités. Celles-ci correspondent aux principaux enjeux identifiés sur le territoire communal.

## **6.5 Information, sensibilisation et promotion**

L'amélioration du réseau cyclable nécessite différentes mesures d'aménagement. Celles-ci ne sont toutefois pas suffisantes pour générer un report modal significatif. De même, le comportement des automobilistes constitue un facteur essentiel pour la sécurité et le confort des deux-roues légers. C'est pourquoi, des campagnes d'information, de sensibilisation et de promotion sont nécessaires.

### ***La communication***

- > Réaliser une carte des itinéraires cyclables recommandés à l'échelle intercommunale (liaisons vers les équipements de quartier).
- > Inviter le personnel communal à « montrer l'exemple » en proposant des vélos de fonction.
- > Associer les milieux de la santé (praticiens, responsable de la santé publique, ...) pour sensibiliser la population sur les bienfaits du vélo pour la santé (activité physique quotidienne ou occasionnelle).
- > Agir sur la jeune génération, par exemple via l'éducation scolaire, les centres de loisirs, ...

### ***Plan de mobilité d'entreprise***

- > Identifier un porteur de projet motivé au sein de l'entreprise.
- > Appuyer l'entreprise (au besoin avec l'aide de spécialistes de la mobilité) pour la définition d'un plan d'action visant à privilégier les modes doux et les transports publics pour les déplacements professionnels et domicile-travail.
- > Expliquer les avantages pour l'entreprise, soit :
  - diminution des surfaces occupées par le stationnement automobile,
  - réduction du parc de véhicules de services,
  - amélioration de la santé du personnel, moins de stress,
  - image de l'entreprise,
  - respect de l'environnement, ...
- > Utiliser le Plan de mobilité comme outil de négociation de l'offre de stationnement exigible dans le cadre de nouvelles constructions.
- > Inclure des avantages concrets pour le personnel (stationnement vélo approprié, vestiaires avec douches, soutien financier (participation à l'achat du vélo, abonnement TPG, ...).

- > Elaborer un plan d'action au sein de l'administration communale pour « montrer l'exemple ».

#### ***Plan de mobilité scolaire***

- > Etablir un diagnostic de la situation
- > Effectuer une enquête auprès des parents d'élèves
- > Proposer des mesures d'aménagements éventuels et d'information
- > Elaborer une charte sur les déplacements scolaires (participation au pédibus, covoiturage, lieu de la pose/dépose, ...)
- > Effectuer un bilan

#### ***Stratégies de promotion***

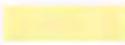
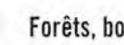
Des stratégies de promotion doivent être adoptées de manière à suivre sur la durée une politique en faveur de la mobilité douce.

Ces stratégies sont de natures diverses :

- > Définir des aménagements « phare », qui montrent l'engagement des Autorités par rapport au développement du réseau cyclable communal. Il peut s'agir soit d'une réalisation ponctuelle remarquable du point de vue de sa qualité, soit d'un itinéraire particulièrement adapté aux déplacements cyclables ; par exemple :
  - l'aménagement des liaisons avec les villages voisins,
  - l'aménagement d'une passerelle sur l'autoroute,
  - l'aménagement de la voie verte d'agglomération.
- > Inaugurer les nouveaux aménagements pour faire connaître l'action menée en faveur du vélo.
- > Tirer parti d'événements pour proposer des animations autour du vélo (par exemple Semaine de la mobilité, fêtes locales, ...).
- > Engager des actions communales symboliques (offrir la vignette vélo aux habitants, bourse aux vélos, ...).
- > Nommer un responsable (« Monsieur » ou « Madame » vélo).
- > Partenariat avec les commerçants pour le stationnement.
- > Balisage des parcours, signalétique particulière.

## 6.6 Schéma directeur du réseau cyclable

Le schéma directeur du réseau cyclable est constitué d'un plan échelle 1 : 5000 (légende ci-dessous et réduction page suivante).

RÉSEAUX	
Itinéraire aménagé / à aménager ou à créer	
 / 	sur route avec trafic (réseau primaire et secondaire)
 / 	en dehors des grands axes de trafic
 / 	de proximité, interquartier
	Voie verte d'agglomération (PDCant 2030)
	Itinéraire SuisseMobile
	Nouveau franchissement de l'autoroute
	DP cantonal
LIEUX	
	Services et commerces existants
 /  / 	Equipement existant public / privé / projeté
 / 	Parking vélo existant / projeté
	Projet de développement
	Espace vert existant
	Point de vue
	Autoroute
 / 	Forêts, bois / territoire hors commune

**RÉSEAUX**

Itinéraire aménagé / à aménager ou à créer

- / - - - sur route avec trafic (réseau primaire et secondaire)
- / - - - en dehors des grands axes de trafic
- / - - - de proximité, interquartier
- / - - - Voie verte d'agglomération (PDCant 2030)
- / - - - Itinéraire SuisseMobile
- ↔ Nouveau franchissement de l'autoroute
- / - - - DP cantonal

**LIEUX**

- Services et commerces existants
- Equipement existant public / privé / projeté
- P Parking vélo existant / projeté
- Projet de développement
- Espace vert existant
- △ Point de vue
- Autoroute
- / Forêts, bois / territoire hors commune

