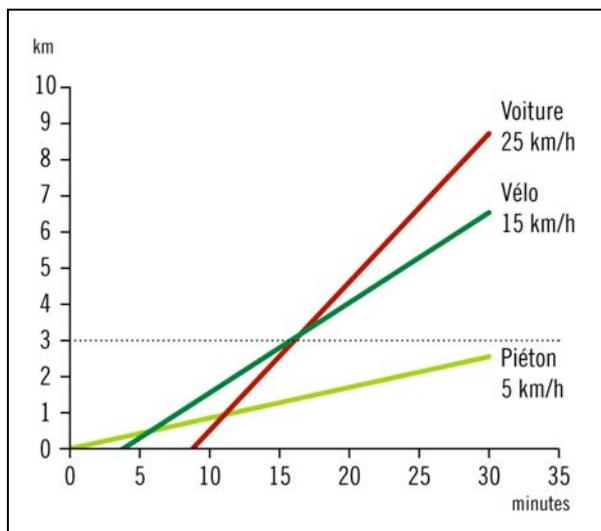


## 5. SCHEMA DIRECTEUR DU RESEAU CYCLABLE

### 5.1 Introduction

Le vélo est un mode de déplacement rapide et efficace en milieu urbain. Il est le mode de transport le plus performant pour les déplacements de moins de 3 km (voir figure 9). Il constitue donc une réelle alternative à la voiture, en particulier pour les déplacements intra et inter communaux compris à l'intérieur des Trois-Chêne.

Figure 20: Comparaison des temps de parcours en milieu urbain



Le vélo est également un mode de déplacement qui répond aux critères du développement durable. Il est :

- > écologique, sans pollution, ni bruit,
- > économique, réduction des coûts liés aux transports et gain de surface et d'espace,
- > social, liens plus directs et conviviaux avec son environnement (ses voisins, sa ville, etc.).

Par ailleurs, le vélo cumule de nombreux bénéfices pour son utilisateur, dont en particulier l'occasion de pratiquer régulièrement de l'activité physique (30 minutes d'effort physique par jour en moyenne suffi-

sent pour améliorer sa santé et prévenir les maladies)<sup>1</sup>.

L'objectif général du présent schéma directeur du réseau cyclable est d'encourager le report modal en faveur de la mobilité douce, en particulier du vélo. L'encouragement au report modal nécessite donc l'amélioration et le développement des itinéraires cyclables sur les communes de Chêne-Bourg et Thônex pour offrir plus de visibilité au vélo et par là plus de légitimité.

### 5.2 Enjeux généraux et locaux

#### 5.2.1 Les enjeux généraux

Parmi les déplacements urbains en voitures, plus de la moitié sont inférieurs à 3 km<sup>2</sup>. Ce constat montre le potentiel que représente le vélo lors des déplacements urbains. Dans les agglomérations, un enjeu majeur de la mobilité des personnes est un report modal vers le vélo.

En Suisse, environ 6% des déplacements (en terme d'étapes<sup>3</sup>) se font à vélo. A Genève, cette proportion correspond à seulement 3,5% du total des étapes parcourues (à titre de comparaison elle atteint 8,5% à Bâle).

Toutefois, en Ville de Genève, entre 1987 et 2003, les déplacements à vélo ont progressé de 150 %.

- <sup>1</sup> Selon les recommandations de l'OMS à l'occasion de la Journée mondiale de la santé 2002.
- <sup>2</sup> Office fédéral du développement territorial (ARE), Office fédéral de la statistique (OFS), la Mobilité en Suisse, 2001.
- <sup>3</sup> Une étape est la portion d'un déplacement effectuée avec un mode de transport spécifique.

## Motivations et obstacles à l'usage du vélo

Une étude de l'OUM<sup>1</sup> réalisée en 2002 dans le cadre du programme cantonal de santé publique "planification sanitaire qualitative" (1999-2002), a permis d'identifier les motivations et les obstacles à l'usage du vélo à Genève.

Concernant les motifs de choix du vélo pour se déplacer, les enquêtes réalisées dans le cadre de la recherche susmentionnée révèlent qu'il s'agit principalement et dans l'ordre :

- > de sa rapidité, pour 44% des cyclistes,
- > de l'activité physique (34%),
- > de son aspect pratique et sa souplesse d'utilisation (33%),
- > du respect de l'environnement (25%),
- > de son faible coût (19%),
- > de son côté agréable (16%),
- > de la facilité de parage (15%).

Concernant les obstacles à l'utilisation du vélo, la recherche susmentionnée donne les réponses suivantes :

- > **la sécurité** : la dangerosité de la pratique du vélo en milieu urbain est de loin l'obstacle principal. Cependant, il existe un certain décalage entre la représentation de dangerosité que la pratique du vélo véhicule et le risque objectif qu'elle comporte. Ce décalage se reflète dans les statistiques d'accidents,
- > **la cohabitation avec les scooters** : problème d'incivilité relativement nouveau, mais reconnu unanimement, l'utilisation par les scootéristes de certains aménagements cyclables augmente le risque d'accidents et constitue une source d'inconfort pour le cycliste,

- > **le vol et les déprédations** : problème très souvent négligé par les non-cyclistes, c'est pourtant un obstacle important à l'usage du vélo,
- > **le changement d'habitudes** : la fidélité aux moyens de transport autres que le vélo est significative comme obstacle à l'usage du vélo,
- > **les intempéries** : surestimées par les non-cyclistes, les conditions météorologiques interviennent de manière importante en tant qu'obstacle subjectif.

D'autres obstacles peuvent encore être cités, mais à titre secondaire : la distance à parcourir trop longue, l'effort à fournir, la tenue vestimentaire, ...

## Catégories d'usagers

L'usage du vélo correspond à des besoins différents selon les motifs de déplacements<sup>2</sup>. Quatre types d'utilisation peuvent être identifiés :

- > **transport**, les usagers quotidiens (travail, loisirs, achats), les professionnels (cyclomessagerie),
- > **chemin de l'école**, les enfants fréquentant l'école primaire et dans une moindre mesure le Cycle d'Orientation,
- > **loisirs**, les familles, les touristes,
- > **sport**, les coureurs cyclistes.

Pour chacune de ces catégories, les comportements des cyclistes correspondent à des besoins différents en termes d'aménagements, d'itinéraires, d'information, etc.

- > **transport**, tracé direct, peu d'arrêts,
- > **chemin de l'école**, passages protégés sur les routes à fort trafic, itinéraires d'évitement,
- > **loisirs**, sécurité élevée, itinéraire attrayant, bonne information, signalisation,
- > **sport**, tracé direct, bons revêtements, signalisation appropriée.

---

<sup>1</sup> Observatoire Universitaire de la Mobilité (OUM), Représentations du vélo et obstacles à son utilisation à Genève, rapport de synthèse, UNIGE avril 2002.

---

<sup>2</sup> Source: Trafic deux-roues légers, norme VSS 640 060, 1994.

### Exigences auxquelles doivent répondre les aménagements cyclables

Pour satisfaire les besoins fondamentaux de tous les types d'usagers, les aménagements cyclables doivent répondre à un certain nombre d'exigences. Les itinéraires cyclables doivent être<sup>1</sup> :

- > **sûrs**, faible risque d'accident, conception simple, visibilité,
- > **cohérents**, continuité, fluidité, tracé adapté, homogénéité,
- > **directs**, tracé favorable, sans détour, sans interruption,
- > **confortables**, profil en long favorable, peu d'entraves, surface plane, revêtement adapté, environnement attractif, stationnement approprié.

La sécurité est évidemment l'exigence majeure qui doit être assurée partout et pour toutes les catégories de cyclistes. C'est l'un des objectifs principaux du présent schéma directeur visant la planification des itinéraires à l'échelle communale et locale.

Finalement, le stationnement pour vélos est un élément clé pour encourager l'usage du vélo. Abris et sécurisés aux points d'origine et de destination, il favorise les trajets « porte-à-porte ».

#### 5.2.2 Les enjeux locaux

Les aménagements existants concernent principalement le réseau routier primaire et secondaire (voir plan page suivante). Les tronçons aménagés sont :

- > des grands axes de liaison équipés de pistes cyclables (route de Jussy et de Malagnou),
- > d'autres grands axes de liaison équipés de bandes cyclables (route de Sous-Moulin, avenue de Thô-

nex, chemin du Foron), mais dont la continuité des aménagements n'est pas assurée,

- > des cheminements mixtes piétons/vélos en relation avec des grands équipements (collège Claparède, Centre Sportif de Sous-Moulin).

Bien évidemment, le réseau communal des itinéraires cyclables n'est pas uniquement constitué de ces aménagements. Un grand nombre de rues de quartier offre de bonnes conditions de circulation pour les cyclistes (zone à vitesse limitée, route à faible charge de trafic).

Toutefois, les aménagements existants sont nettement insuffisants pour garantir des conditions attractives en faveur du vélo (sécurité et continuités des itinéraires).

En termes d'accessibilité cyclable, les enjeux locaux font l'objet de fiches thématiques regroupées à la fin du document :

- > Le **projet CEVA**,
- > Les **Communaux d'Ambilly (MICA)**,
- > L'accès au **secteur intercommunal de Sous-Moulin**,
- > L'accès aux **établissements scolaires C.O. Foron et Seymaz**,
- > La **traversée de la rue de Genève**,

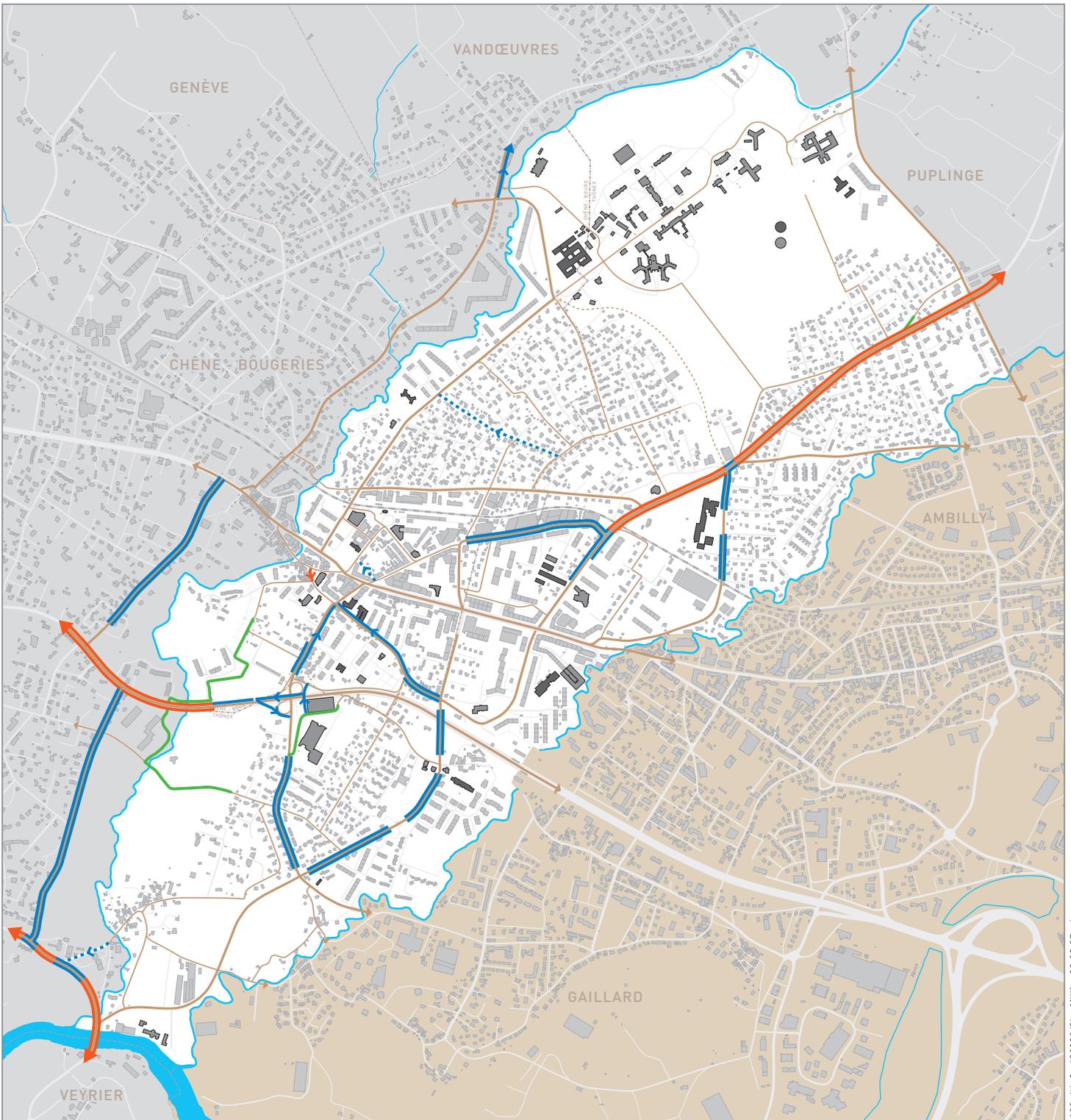
---

<sup>1</sup> Source: Trafic deux-roues légers, norme VSS 640 060, 1994.





-  Piste cyclable
-  Bande cyclable
-  Cheminement mixte piétons/vélos
-  Contre-sens cyclable





### 5.3 Objectifs et principes

Le schéma directeur fait la distinction entre trois types d'itinéraires :

- > le long des axes de trafic principaux,
- > en dehors des axes de trafic principaux,
- > de proximité.

Cette distinction permet de répondre aux besoins des différentes catégories d'usagers (voir chapitre 5.2) en offrant des itinéraires directs, moins directs mais plus tranquilles, en site propre, etc. Elle permet également de définir les principes d'aménagement correspondant à chacune de ces situations.

Les mesures et le programme de mise en œuvre sont présentés sous la forme de fiches sectorielles et thématiques (voir chapitre 5.5).

#### Situation / Diagnostic

D'une manière générale, les itinéraires cyclables des communes de Chêne-Bourg et Thônex se caractérisent par :

- > un important réseau routier (primaire et secondaire) à fort trafic constituant les grands axes de liaison, sur lesquels la circulation des cycles est difficile en l'absence d'aménagements (av. de Thônex, route de Mon-Idée, route d'Ambilly, avenue A.-Jeandin, etc.),
- > des liaisons Nord-Sud dont la continuité n'est pas assurée (interruption des aménagements, traversée de la rue de Genève, franchissement de la route Blanche),
- > un grand potentiel de parcours situés en dehors des axes routiers principaux favorable aux itinéraires alternatifs (avenue des Verchères, chemin du Bois-des-Arts, chemin des Mésanges, chemin des Piverts, etc.).

Dans ce contexte, il est nécessaire d'améliorer la circulation des cycles sur les axes du réseau primaire et secondaire et les liaisons Nord-Sud.

Par ailleurs, l'offre en parcs à 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.

#### **Objectifs**

*Densifier le réseau des itinéraires cyclables par des aménagements cohérents, des parcours directs et des itinéraires en dehors des axes routiers principaux.*

*Améliorer la sécurité des cycles sur tous les axes routiers, en particulier le long des axes de trafic principaux (réseau primaire et secondaire).*

*Assurer la continuité du réseau, en particulier pour les liaisons Nord-Sud.*

*Rendre les itinéraires cyclables attractifs afin de favoriser les déplacements à vélo.*

*Aménager des places de parcage en suffisance, au domicile et à destination, et en relation avec les arrêts de transports en communs.*

## Principes

Les principes d'aménagement ci-dessous constituent les conditions cadre pour la réalisation des mesures décrites dans les fiches sectorielles regroupées .

A titre d'information et pour permettre une compréhension commune, les aménagements cyclables type (piste, bande, contresens, case avancée, etc.) sont décrits et expliqués au chapitre suivant (5.4).

## Recommandations générales

D'une manière générale, la conception des aménagements cyclables devrait suivre les recommandations suivantes :

- > Préférer des solutions simples, légères et compréhensibles.
- > Rechercher une certaine souplesse d'utilisation favorable à la cohabitation entre les deux-roues légers et les autres usagers (automobiles, piétons).
- > Agir de préférence sur la modération de l'ensemble du trafic.
- > Renforcer les contrôles, en particulier :
  - stationnement sauvage sur les bandes/pistes cyclables,
  - arrêt non autorisé sur les pistes cyclables,
  - utilisation abusive des aménagements par les motos/scooters,
  - respect des règles de circulation par les cycles.
- > Entretien et nettoyage régulier des pistes et bandes cyclables.

## Itinéraires le long des axes de trafic principaux

- > Réseau primaire : aménagement systématique de pistes cyclables, sauf exception (par exemple traversée de Thônex village).
- > Réseau secondaire : aménagement systématique de pistes ou bandes cyclables selon le contexte, sauf exception (par exemple chemin de la Mousse).

- > Bandes cyclables bilatérales sur chaussée à voie centrale banalisée dans certains cas (gabarit étroit).
- > Prise en compte des cycles aux carrefours principaux (case/bande avancée, feu anticipé, tourner-à-gauche indirect).
- > Traversée des carrefours non régulés en deux ou trois temps (îlots de sécurité).
- > Prise en compte des cycles aux points de franchissement de la rue de Genève et de la route Blanche (pont, passerelle).
- > Grilles d'écoulement des eaux situées en dehors de la piste ou bande cyclable ; au minimum, prévoir des grilles de dimension réduite (avec partie pleine).
- > Surface homogène, pas de revêtement en béton (joints).

## Itinéraires en dehors des axes de trafic principaux et de proximité

- > Modération de la circulation (zone 30, zone de rencontre, coussin berlinois, etc.).
- > Contresens cyclable.
- > Négociation de servitudes de passage sur les chemins privés.
- > Inscription de servitudes de passage dans le cadre d'opérations d'urbanisation (PLQ, PDQ ou densification sectorielle).
- > Site propre, cohabitation avec les piétons.
- > Utilisation des trottoirs dans certains cas (proximité école, manque d'espace suffisant) avec la pose de la plaque complémentaire « cycles autorisés » ajoutée au signal « chemin pour piétons ».
- > Barrières en chicanes avec réservation pour le passage des cycles, y compris les carrioles et sièges enfants.

## Parcage

L'offre de parcage doit être développée principalement :

- > à proximité des immeubles d'habitation. L'aménagement de parcs à vélos sécurisés et couverts, d'accès aisés (de plain pied) et en nombre suffisant à proximité des entrées d'immeubles est une exigence à inscrire dans les réglementations des PLQ. Parallèlement, des mesures d'incitation sont à envisager pour l'aménagement de parcs à vélos au pied des immeubles existants,
- > à proximité des grands générateurs de déplacements tels que les équipements publics (écoles, administration, ...), les équipements commerciaux (alimentation, poste, ...), les grandes entreprises (pendulaires et visiteurs),
- > à proximité des arrêts de transports en commun, en particulier en relation avec le tram, de manière à favoriser le transfert modal.

L'influence de la commune est déterminante pour inciter à la création de ce type d'équipements. Par ailleurs, une identité visuelle forte et homogène des installations de parcage et de la signalétique associée est un bon moyen d'assurer la visibilité des efforts entrepris en faveur du vélo sur la commune.

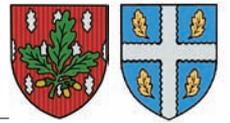
Les exigences d'aménagement pour le stationnement vélos sont :

- > une protection des intempéries (abri),
- > une possibilité de cadenasser le vélo à un support,
- > un éclairage suffisant,
- > une capacité en rapport avec son utilisation,
- > une localisation sur les lieux de passage,
- > un accès aisé, ...

**Figure 21:** Abri vélo (école de Pont-Bochet)







aménagé / à aménager  
ou existant / ou améliorer

- /  Itinéraires le long des axes de trafic principaux (réseau primaire et secondaire)
- /  Itinéraires en dehors des axes de trafic principaux
- /  Itinéraires de proximité
- Carrefour
- /  Nouvelle liaison
- /  CEVA
- /  Ecole existante, projetée  
 /  autre équipement public existant, projeté





## 5.4 Les parcours majeurs

Certains itinéraires cyclables traversant les communes constituent des parcours majeurs en termes de continuité intercommunale et de liaison entre les équipements et les quartiers. Ils sont soit longitudinaux (Nord-Sud), soit transversaux (Est-Ouest).

Les parcours majeurs sont :

- > la **rue de Genève**, centralité intercommunale à caractère urbain et commercial, fait partie du projet transfrontalier « Espace-rue »,
- > le **CEVA**, axe ferroviaire transformé en parc linéaire reliant les Trois-Chêne au centre-ville,
- > les **parcours Nord-Sud**,
- > le **parcours des deux communes**, itinéraire central en dehors des axes de trafic principaux,
- > la **liaison Mon-Idée – Annemasse**, futur axe transfrontalier à caractère paysager (lien entre les projets MICA et Etoile-Annemasse),
- > les **liaisons « Est-Ouest »**, liaisons transversales reliant les parcours majeurs entre eux.

La définition de ces parcours permet de mettre l'accent sur les liaisons et continuités à assurer selon une cohérence d'ensemble. Selon les cas, cela peut également permettre de fixer les priorités d'aménagement.

Certains tronçons font déjà l'objet d'une planification (rue de Genève, CEVA, MICA, Seymaz) alors que d'autres devraient être développés à l'échelle communale (parcours des deux communes, parcours Nord-Sud, liaisons Est-Ouest).

Ces parcours pourraient à terme constituer le support à une promotion en faveur de la mobilité douce sur les communes de Chêne-Bourg et Thônex (par exemple sous la forme d'une publication).

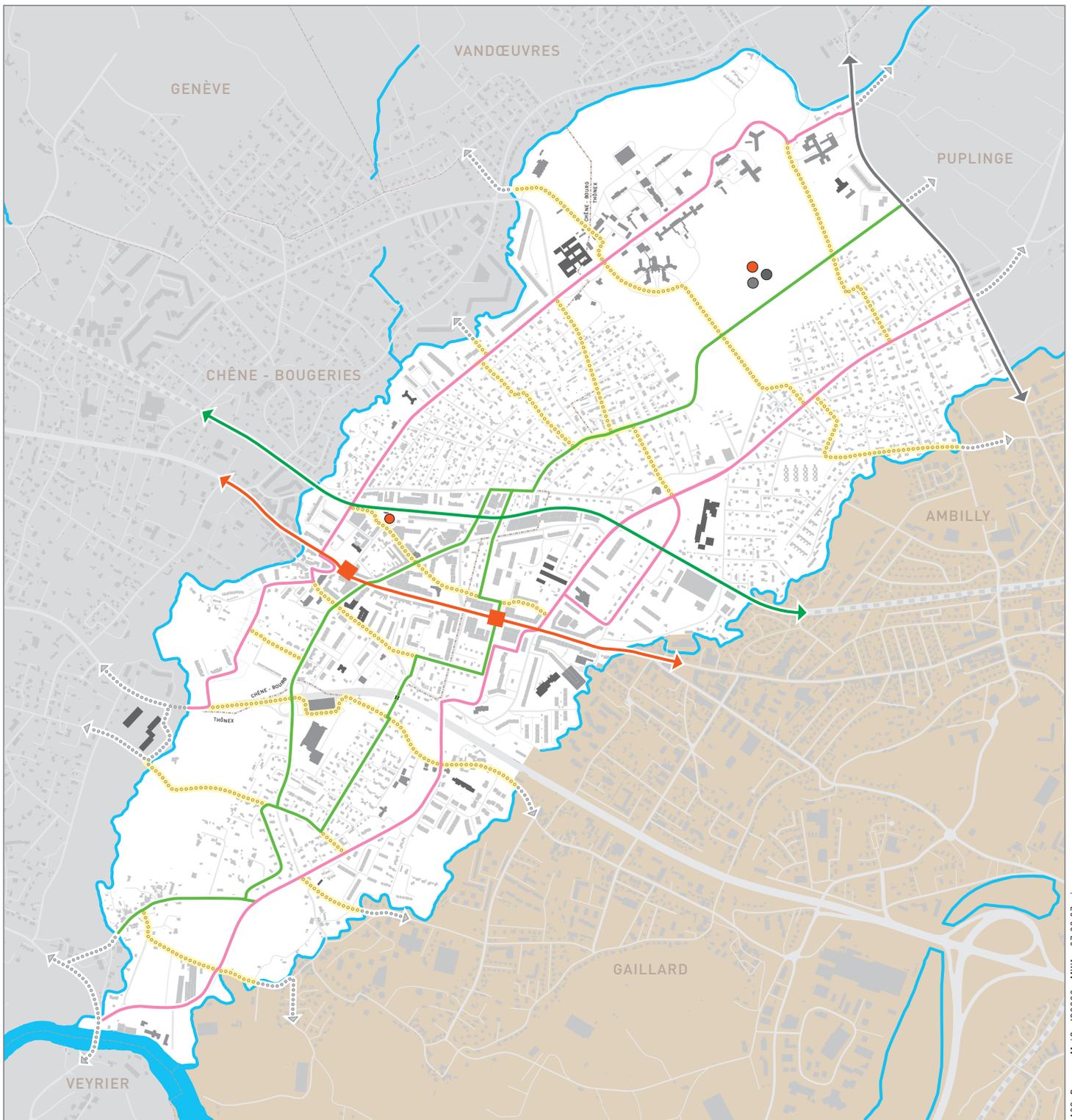
Finalement, outre les aménagements pour assurer leur sécurité, continuité et confort (voir chapitre 5.5), ces parcours majeurs devraient faire l'objet :

- > d'équipements (parcage, éclairage),
- > d'un balisage spécifique,
- > d'une information élargie (dépliant, carte).





- Rue de Genève - "espace-rue"
- CEVA
- Mon-Idee - Annemasse
- Parcours Nord-Sud
- Parcours des deux communes
- ⋯⋯⋯ / ⋯⋯⋯ Liaisons "Est-Ouest" / sur communes voisines
- / ● Espace public majeur existant / projeté





## 5.5 Aménagements type

Les aménagements en faveur des cyclistes sont nombreux. De manière à compléter les principes d'aménagement décrits au chapitre précédent et clarifier certaines notions, les aménagements cyclables type sont présentés ci-après<sup>1</sup>.

### La piste cyclable

La piste cyclable est un site propre attribué exclusivement aux vélos et cyclomoteurs. Elle est séparée physiquement de la chaussée (berme, différence de niveau et bordure chanfreinée, etc.) et est signalée comme telle par un panneau « piste cyclable ». Les deux-roues légers concernés sont obligés d'y circuler et n'ont pas la priorité lorsqu'ils la quittent ou s'en écartent. Dans certains cas, le site peut être partagé avec les piétons. La piste cyclable peut également être bidirectionnelle.

Figure 22: Piste cyclable



L'aménagement de pistes cyclables correspond en principe au contexte suivant :

- > long tronçon à aménager, comportant peu de carrefours et de débouchés latéraux,

<sup>1</sup> Source : Bilan des aménagements cyclables réalisés dans le canton de Genève depuis 1990, Circulation 2000, DJPT - OTC 1996

- > faible pression du stationnement sauvage, pas de besoin de livraisons/arrêts de véhicules (ou espace disponible en suffisance à cet effet),
- > espace à disposition suffisant pour l'aménagement d'un trottoir confortable,
- > peu de tourner-à-gauche à assurer.

Les pistes cyclables (largeur env. 2.00 m.) sont donc particulièrement adaptées à l'équipement des axes situés en campagne ou périphérie. Selon les cas, elles peuvent aussi répondre à des besoins spécifiques en milieu urbain (chemin de l'école par exemple).

### La bande cyclable

La bande cyclable est une voie unidirectionnelle en bordure de la chaussée. Elle est délimitée par un marquage au sol, qui peut être renforcé par un revêtement contrasté (rouge) aux points de conflit où le deux-roues léger est prioritaire (tourner-à-droite des véhicules automobiles, débouchés latéraux, présélections cyclables). Les cycles et cyclomotoristes sont obligés de circuler sur la bande cyclable et n'ont pas la priorité lorsqu'ils la quittent ou s'en écartent. La présence de stationnement latéral impose une distance de sécurité entre les places de parc et la bande cyclable.

Figure 23: Bande cyclable



L'aménagement de bandes cyclables devrait se faire en principe dans les conditions suivantes :

- > largeur d'au moins 1.50 m. pour assurer une bonne sécurité vis-à-vis du trafic,
- > une largeur inférieure (min. 1.20 m.) peut être acceptable sur des tronçons ponctuels et sans obstacles,
- > une largeur supérieure (max. 1.80 m.) est recommandée en montée ou avec une vitesse de trafic élevée, un fort volume de trafic, des obstacles latéraux,
- > en cas de pression forte du stationnement sauvage, préférer des mesures de modération du trafic,
- > en présence de stationnement latéral, laisser un espace de 0.50 m. entre la bande et le stationnement.

La bande cyclable offre une sécurité améliorée en cas de trafic rapide et facilite la progression des deux-roues jusqu'à la ligne d'arrêt en cas de files d'attente. En outre, elle laisse une certaine souplesse d'utilisation de la chaussée (livraisons, croisement entre véhicules).

Par contre, elle est fréquemment occupée par des véhicules en stationnement illicite ce qui met en danger les deux-roues amenés à devoir se déporter sur la voie de circulation.

#### **La piste cyclable entre stationnement et trottoir**

Il s'agit d'une voie cyclable aménagée entre le trottoir et des véhicules en stationnement (longitudinal ou en épi) au moyen de marquages, où l'usager est ainsi isolé de la circulation automobile. La présence de stationnement impose une distance de sécurité entre les places de parc et la voie cyclable.

**Figure 24:** Bande cyclable entre stationnement et trottoir



L'aménagement de voies cyclables entre stationnement et trottoir correspond en principe au contexte suivant :

- > long tronçon,
- > peu d'activités ou de générateur de trafic de l'autre côté de la rue,
- > espaces disponibles pour assurer les livraisons avec un minimum de gêne,
- > peu de débouchés latéraux le long de l'aménagement,
- > peu de tourner-à-gauche à assurer depuis l'aménagement,
- > en cas de forte pression du stationnement sauvage, d'une vitesse élevée du trafic et d'une difficulté de modérer la circulation, bonne alternative à la bande cyclable « classique ».

Ce type d'aménagement offre une bonne sécurité (deux-roues légers séparés du trafic) et constitue en soi une mesure de modération du trafic (faible largeur de chaussée pour le trafic automobile).

Par contre, c'est un couloir relativement rigide pour l'usager, qui ne permet pas d'esquiver aisément un obstacle (passager sortant d'une voiture par exemple). En outre, l'emprise totale est plus importante par rapport à la bande sur chaussée et il y a une

diminution souvent sensible de la souplesse d'utilisation de la rue (par exemple livraisons en double file bloquant la circulation). De plus, l'accessibilité à la voie cyclable est limitée à quelques points, ce qui pénalise l'accès au côté opposé de la rue.

### **Le contresens cyclable**

Le contresens cyclable est un itinéraire qui emprunte une rue à sens unique dans le sens contraire de la circulation automobile. Il peut être marqué sur la chaussée ou non. Les deux extrémités du tronçon aménagé sont en général munies d'amorces de bande cyclable, voire d'îlots de protection. Le contresens est signalé par un panneau indiquant aux automobilistes que les deux-roues légers peuvent rouler dans les deux sens, soit au début de la rue, soit aux points d'entrée d'une zone en cas de gestion par zones (par exemple zone 30).

**Figure 25:** Contresens cyclable



L'aménagement de contresens cyclable convient en particulier au contexte suivant :

- > à l'intérieur des zones modérées (zones 30, voies de quartier, ...),
- > rues étroites (chaussée à sens unique de 3.50 m. minimum) où le trafic et les vitesses restent faibles,

> besoin de faciliter la progression des cycles par des itinéraires directs et en dehors du trafic principal.

Le contresens cyclable offre une bonne perméabilité de la ville et une grande liberté d'itinéraires (évitement des parcours dangereux).

Cependant, ce type d'aménagement n'est pas très bien accepté par les automobilistes (sentiment d'insécurité induit). Il est donc important de rappeler la présence des cycles au moyen de pictogrammes judicieusement placés (débouchés latéraux, stationnement, ...) ou de bande cyclable (notamment lorsque la rue est empruntée par un trafic de transit),

### **La case/bande avancée**

La case avancée (ou sas) est un aménagement propre aux carrefours à feux (avec présélections combinant deux mouvements) où la ligne d'arrêt des voitures est reculée en amont du feu. La case avancée est toujours associée à une bande ou présélection cyclable et permet au deux-roues de se positionner en tête de file automobile pendant le feu rouge et ainsi de prendre plus confortablement la direction choisie.

La bande avancée est le prolongement d'une bande cyclable sur quelques mètres en avant de la ligne d'arrêt des voitures (le deux-roues est ainsi plus visible et a déjà trouvé son équilibre lorsqu'il se fait dépasser).

Seuls les cyclistes et cyclomotoristes ont le droit d'utiliser ces aménagements.

**Figure 26:** Case avancée



La case avancée est conseillée devant les présélections de tourner-à-gauche et à double direction (en particulier lorsque les flux principaux ne sont pas les mêmes entre le trafic général et les deux-roues légers). Ce type d'aménagement est plus efficace lorsque le feu rouge est long.

La bande avancée est à généraliser à toutes les bandes cyclables débouchant dans un carrefour, en particulier à la montée et lorsque la sécurité l'exige.

L'efficacité de ce type d'aménagement est renforcée lorsqu'il est associé à un feu anticipé. La profondeur de la case avancée est de 4.00 à 6.00 m. Le prolongement de la bande avancée est de 2.00 m.

En l'absence de bande cyclable, il est possible de reculer la ligne d'arrêt automobile et de l'interrompre sur une largeur de 1.00 m. de manière à guider les cyclistes en avant de la file de véhicules.

### **Le feu anticipé**

Le feu anticipé pour les deux-roues légers permet à ces derniers de démarrer quelques secondes avant les autres véhicules, de manière à pouvoir se présélectionner plus aisément et trouver leur équilibre avant

de se faire dépasser. Le feu anticipé est toujours associé au marquage d'une case ou bande avancée.

Le feu anticipé est en principe aménagé lorsque la sécurité est améliorée de manière sensible par rapport au simple marquage d'une case/bande avancée, en particulier dans les grands carrefours (le deux-roues léger a plus de temps pour traverser le carrefour avant d'être dépassé par le trafic), lorsque la phase rouge est longue et en présence de plusieurs présélections avec un tourner-à-gauche.

### **Le tourner-à-gauche indirect**

Le tourner-à-gauche indirect est un espace d'attente à proximité des voies de circulation de l'axe perpendiculaire à une route munie de plusieurs présélections et à fort trafic. Le mouvement de tourner-à-gauche des deux-roues se fait alors indirectement (en deux temps) lorsque le flux perpendiculaire obtient le vert. Il est ainsi facilité puisque le deux-roues se retrouve en bonne position pour prendre la direction souhaitée.

**Figure 27:** Tourner-à-gauche indirect



Le tourner-à-gauche indirect est à réaliser le moins en retrait possible de l'axe routier à traverser, de préférence en avant du passage piéton de l'axe perpendiculaire. Il devrait en outre rester une option et

non une manœuvre obligatoire (laisser la possibilité du tourner direct).

En tant qu'alternative au tourner direct (en trafic), ce type d'aménagement offre un gain indéniable de sécurité, en particulier pour les cyclistes peu expérimentés. En outre, cela officialise une pratique déjà courante dans certains carrefours.

### Traversée de grands axes routiers

La traversée des grands axes routiers à trafic dense en faveur des deux-roues légers peut être envisagée par la pose de signaux lumineux spécifiques et/ou l'aménagement d'un îlot central permettant la traversée en deux temps. Ces aménagements sont souvent combinés avec les passages pour piétons.

Ce type d'aménagement doit offrir une solution souple et peu contraignante pour l'usager et éviter les détours et les trajectoires sinueuses. Dans le cas d'une traversée en deux temps, la largeur de l'îlot central doit être si possible de 2.50 m. (minimum 2.00 m.).

Figure 28: Traversée d'un grand carrefour



### La voie mixte bus/vélos

La voie mixte bus/vélos est un couloir réservé au bus, mais élargi de manière à permettre aux deux-roues

légers de partager l'espace avec les bus. Selon les besoins et les conditions locales, une bande cyclable à gauche (entre la voie bus et le trafic) ou à droite (entre la voie bus et le trottoir) peut être matérialisée.

Figure 29: Voie mixte bus/vélos



La voie mixte bus/vélos sans sur largeur est en principe aménagée en descente et lorsque la voie bus est peu sollicitée (lignes peu nombreuses, faible fréquence). Dans les autres cas, la voie mixte ne devrait être envisagée que sur une courte distance ou avec une sur largeur d'au moins 1.50 m. pour permettre le dépassement par le bus.

Du fait de sa largeur de voie importante, la voie mixte bus/vélos est un aménagement sécurisant pour les usagers deux-roues.

### La chaussée à voie centrale banalisée<sup>1</sup>

Lorsque l'espace à disposition est restreint (largeur de route comprise entre 6 et 9 m.), la réalisation d'aménagements cyclables est problématique, en particulier si le trafic est élevé. La voie centrale banalisée constitue une solution alternative aux aménagements cyclables type. La chaussée à voie

<sup>1</sup> Guidage optimal des deux-roues sur des routes étroites, DETEC-OFR, Metron, 2000.

centrale banalisée est une route étroite avec bandes cyclables. Celles-ci ont une largeur comprise entre 1.20 et 1.30 m. En général, il n'y a pas de marquage médian des voies de circulation (largeur de circulation automobile inférieure à 6.00 m.) d'où l'appellation de « voie centrale banalisée ». Cela suppose une certaine souplesse d'utilisation des bandes cyclables en l'absence de cyclistes (empiétement lors de croisements entre véhicules).

Ce type d'aménagement est en principe réalisable dans le cadre juridique existant, est accepté par le trafic motorisé et les cyclistes et a des répercussions positives sur la sécurité du trafic. Toutefois, la perception des cyclistes en termes de confort et de sécurité n'est pas optimum.

**Figure 30:** Chaussée à voie centrale banalisée



### Franchissement d'un giratoire

Dans un giratoire, les deux-roues devraient autant que possible être maintenus dans le trafic, en particulier en milieu urbain. La bande/piste est interrompue en amont, à 20 m. au moins du giratoire. La largeur de la chaussée annulaire et le diamètre extérieur du giratoire seront aussi faibles que possible (maximum 7.00 m. respectivement 24.00 m.). Dans le giratoire, le deux-roues léger se comporte comme un véhicule automobile et circule en milieu de

chaussée en prenant sa place, quitte à ralentir les voitures (guide suisse des giratoires, 1991).

### Cohabitation avec les piétons

Les cycles peuvent être autorisés à cohabiter avec les piétons (sans aménagement particulier), par exemple dans des parcs, des zones piétonnes, sur des cheminements piétonniers. La question de la cohabitation avec les piétons se pose également dans la zone de conflits entre espaces cyclables et piétonniers. La mixité cyclomoteurs/piétons est à exclure dans tous les cas.

La cohabitation cycles/piétons est généralement peu problématique lorsque l'espace est ouvert (parcs, zones piétonnes) ou le cheminement est suffisamment large, peu encombré et à fonction de transit. Il est préférable que les flux soient principalement parallèles.

Pour les cycles, elle permet des trajets plus directs, d'éviter des axes à fort trafic et améliore la perméabilité de la ville.

**Figure 31:** Cohabitation avec les piétons



### Vélos sur trottoir

Dans certains cas, les cycles peuvent être autorisés à utiliser le trottoir (largeur min. 2.00 m. recommandée). Notamment pour garantir la sécurité sur le chemin de l'école sur des routes au trafic élevé. Cette possibilité est signalée par la plaque complémentaire « cycles autorisés » ajoutée au signal « chemin pour piétons ».

La combinaison des deux signaux laisse la liberté aux cyclistes entre la chaussée et le trottoir. Sur le trottoir, le cycliste observera une prudence accrue à l'égard des piétons et leur accordera la priorité.

Ce type d'aménagement permet d'assurer la sécurité des deux-roues légers lorsque l'espace à disposition n'est pas suffisant pour créer une piste/bande cyclable et que le nombre de piétons sur le trottoir n'est pas trop élevé.

Figure 32: Vélos sur trottoir



### Jalonnement, balisage

Le jalonnement des itinéraires cyclables favorise la continuité des aménagements, l'usage du deux-roues légers et la présence de ces derniers dans le trafic.

Il faut éviter de multiplier les signaux et poteaux, mettre la priorité sur les informations qui concernent un maximum d'utilisateurs, soit les itinéraires les plus directs ou alternatifs peu connus, les destinations principales (équipements) et les points intermédiaires (places, monuments, etc.).

Figure 33: Jalonnement, balisage



### Stationnement vélo

Le stationnement vélo fait partie de l'équipement de base du cycliste et fait partie de l'effort de promotion du vélo. Il doit offrir de bonnes conditions anti-vol (points fixes permettant d'attacher le cadre et une roue du vélo), une protection contre les intempéries (stationnement longue durée), une localisation proche de l'entrée du bâtiment concerné, si possible sur un lieu de passage (surveillance passive), une capacité en rapport avec son utilisation (commerces, écoles, gares, ...), un éclairage suffisant et une signalisation bien visible.

La complémentarité entre deux-roues légers et transports en commun doit être renforcée par l'aménagement de places de stationnement vélo à proximité directe des arrêts TPG (inter modalité).

## 5.6 Instruments de mise en œuvre, priorités et mesures

### Instruments de droit public

Lors de l'élaboration de nouveaux plans localisés de quartier (PLQ) ou plan directeur de quartier (PDQ), le schéma directeur des itinéraires cyclables devra être pris en compte de manière à prévoir les nouvelles liaisons 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 itinéraires cyclables. A ce titre, la collaboration entre les communes de Chêne-Bourg et Thônex permet d'envisager des liaisons Nord-Sud et Est-Ouest continues. A l'avenir, cette collaboration devrait être étendue à la commune de Chêne-Bougeries. Elle est particulièrement importante pour assurer la continuité des liaisons cyclables.

### Hiérarchie des mesures, priorités

Les mesures prévues dans le schéma directeur du réseau cyclable concernent les tronçons à aménager 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.) 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 (voir les fiches thématiques et sectorielles regroupées à la fin du document).

### 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 (ASM, services techniques, ...) 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) et 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 ».

### **Stratégies de promotion**

La promotion du vélo passe avant tout par les réalisations : aménagements de voiries, installations de parcage, jalonnement des itinéraires, ...

Cependant, l'information et la communication sont également des éléments indispensables. A ce titre, des stratégies 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 sur la route de Malagnou permettant une liaison directe en direction du village de Thônex,
  - la liaison Nord-Sud « Mésanges-Chablais-Graveson-Châlets-Floraire-Verchères-Mapraz ».
- > 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, ...).
- > Soutenir et encourager le développement de parcours Vélobus pour les déplacements scolaires des enfants.
- > Engager des actions communales symboliques (offrir la vignette vélo aux habitants, bourse aux vélos, ...).

### **Mesures et programme de mise en œuvre**

Les fiches de mesure sont regroupées par communes aux pages suivantes.

Ces fiches de mesure sont des principes d'aménagement qui n'ont pas été avalisés par le canton (OCM). En ce sens, elles constituent un outil pour les communes pour pouvoir développer des projets d'aménagement en coordination avec les services cantonaux concernés (OCM, DGC, DAT).



# SCHÉMA DIRECTEUR DU RÉSEAU CYCLABLE - localisation des fiches de mesure

## Fiches thématiques:

- I: MICA
- II: CEVA
- III: Accès au secteur intercommunal de Sous-Moulin
- IV: Accès aux établissements scolaires CO Foron et Seymaz
- V: Traversées de la rue de Genève

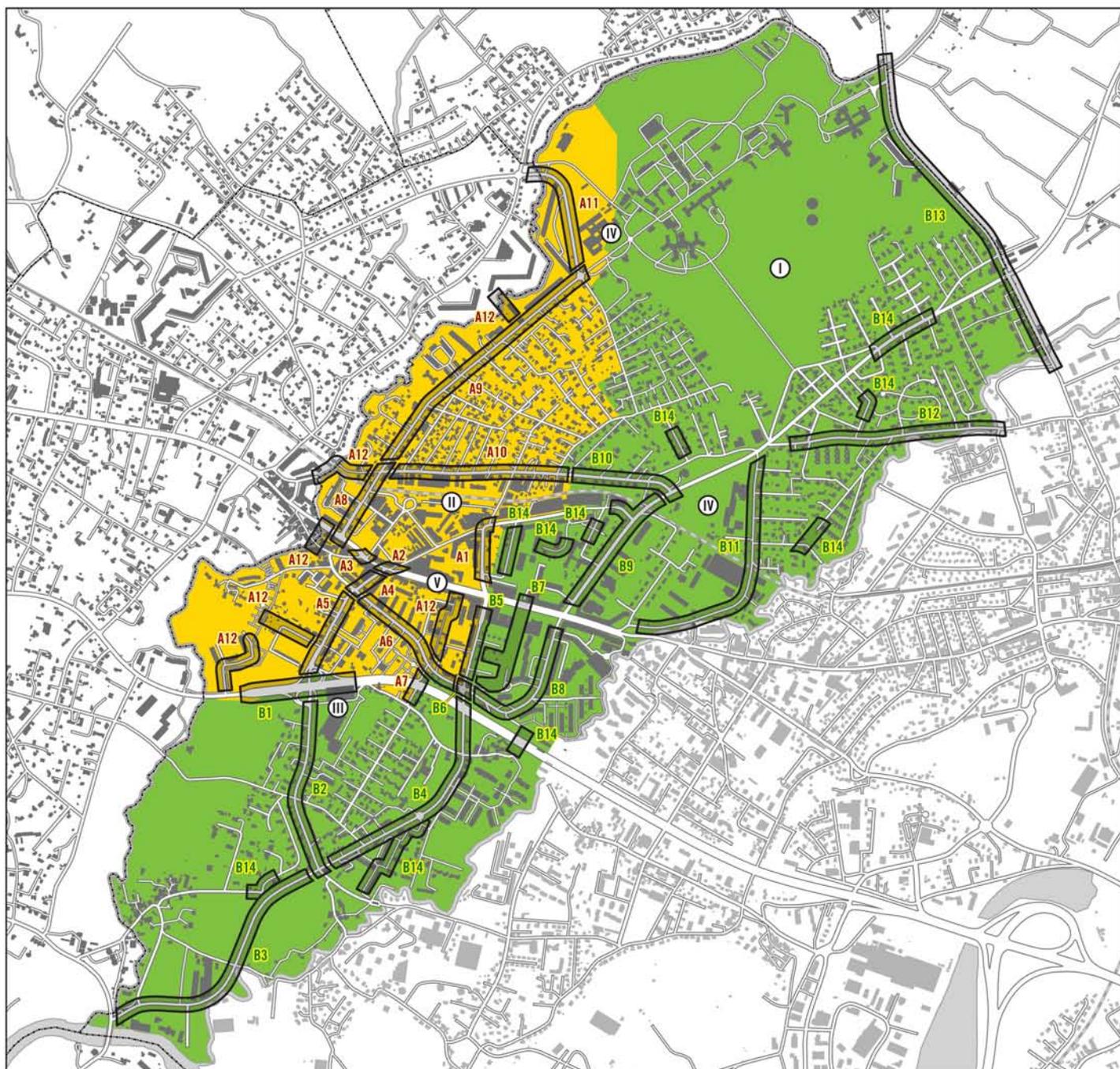
## Fiches sectorielles

### Chêne-Bourg

- A1: rue F.-Jacquier
- A2: liaison Peillonex - Pelletier
- A3: liaison Gothard - Grison
- A4: rue J.-Pelletier
- A5: route de Sous-Moulin (Nord)
- A6: avenue Petit-Senn
- A7: chemin et passerelle de Floraire
- A8: avenue de Bel-Air (Genève - Mousse)
- A9: avenue de Bel-Air (Mousse - Petit-Bel-Air)
- A10: chemin de la Mousse (Chêne-Bourg)
- A11: avenue Mirany
- A12: Ecureuils / Audéoud / Chalets / Anjoulaz / Cavussin / Candolle

### Thônex

- B1: route de Malagnou
- B2: route de Sous-Moulin (Sud)
- B3: avenue de Thônex (Florissant - Sous-Moulin)
- B4: avenue de Thônex (Sous-Moulin - Petit-Senn)
- B5: avenue de Thônex (Petit-Senn - Genève)
- B6: giratoire Petit-Senn - avenue de Thônex
- B7: liaison Graveson - Petit-Senn
- B8: avenue Adrien-Jeandin
- B9: avenue Tronchet
- B10: chemin de la Mousse (Thônex)
- B11: chemin du Foron
- B12: route d'Ambilly
- B13: route de Mon-Idée
- B14a: Béraille / Blanche / Ecornaches / Chablais / Marcellly / Oiseaux
- B14b: Jussy / Ceriseraie / Piverts / Bédex

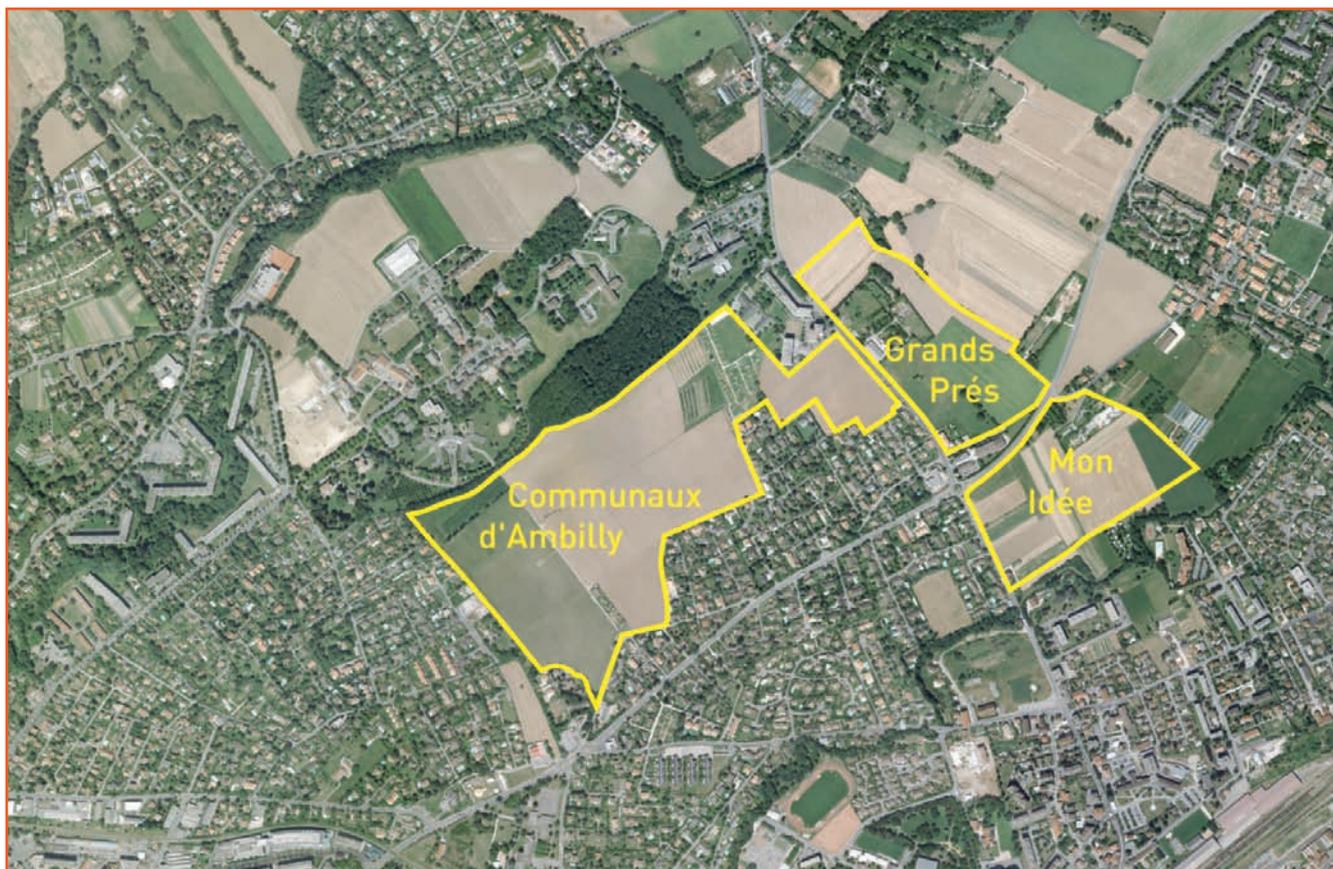




### Contexte et diagnostic

- > Le PAC MICA (projet d'aménagement concerté Mon Idée - Communaux d'Ambilly) se trouve sur les communes de Thônex et Puplinge, entre la clinique de Belle-Idée et la route de Jussy.
- > Les objectifs du PAC MICA sont de créer une extension urbaine de l'agglomération s'inscrivant en relation avec l'aménagement transfrontalier «Etoile Annemasse-Genève» et garantissant une desserte performante par les TC et les modes doux.
- > Le PAC MICA prévoit la réalisation d'environ 4'000 logements, des activités et des équipements socioculturels.
- > La desserte du site se fait par un réseau de voies et espaces publics :
  - la voie paysagère, nouvelle liaison du réseau primaire entre la route de Jussy et l'avenue Mirany qui constitue la principale voie d'accès à MICA,
  - le mail central, large axe urbain structurant qui concentre les principaux accès par TIM, les TC et les modes doux, ainsi que les principaux commerces et activités,
  - la route de Mon-Idée, liaison routière principale avec le pôle «Etoile Annemasse-Genève», appelée à devenir un axe urbain qui concentre activités et équipements,
  - la diagonale verte, axe paysager reliant les équipements entre eux et traversant l'ensemble des Communaux d'Ambilly,
  - le maillage des cheminements piétons, qui irriguent l'ensemble du quartier et traversent les différents parcs et espaces collectifs,
  - la place des Grands-Prés, destinée à accueillir le centre civique du quartier, se situe à l'extrémité du mail central, au croisement avec la route de Mon-Idée.
- > Le site de MICA se trouve à environ 1,5 - 2 km du centre des Trois-Chêne et d'Annemasse (environ 20 minutes à pied) et à 5 km du centre ville de Genève.
- > Le recours au vélo représente donc un moyen de déplacement très attractif pour les relations avec les communes de Chêne-Bourg et Thônex ainsi qu'en direction de la France et de la ville de Genève.
- > Deux liaisons majeures sont prévues à l'écart des grands axes de trafic :
  - une liaison entre MICA et les Trois-Chêne par le chemin des Mésanges, en passant par CEVA.
  - une liaison MICA - Annemasse, au Nord de la route de Mon-Idée et franchissant le Foron par une nouvelle passerelle à créer.

### Situation ▼



## Principes et mesures d'aménagement

- > Veiller à ce que la mobilité douce soit prise en compte à tous les niveaux de la planification et lors de la réalisation du quartier.
- > Prévoir des aménagements cyclables sur tous les axes et dans la mesure du possible en site propre, notamment :
  - piste cyclable sur la voie paysagère, le mail central et la route de Mon-Idee,
  - voie mixte vélos/piétons sur la diagonale verte,
  - maillage de cheminements internes ouverts aux vélos.
- > Aménager la liaison majeure MICA - CEVA qui passe par le chemin des Mésanges.
- > Assurer la coordination avec les fiches : IV, A1, A8, A9, A11, B3, B4, B5, B6, B13.

## A court terme

- > Améliorer la qualité des chemins traversant le site des Communaux d'Ambilly par un réaménagement de surface de certains tronçons des itinéraires de liaison entre :
  - le chemin de Chantemerle et la clinique de Belle-Idée,
  - le chemin Plein-Sud, l'école «Pont-Bochet» et le site de Belle-Idée (Hôpital de Gériatrie).



◀1 Liaison entre Chantemerle et Belle-Idée à réaménager à court terme ▶

◀2 Liaison entre le chemin Plein Sud et l'école «Pont-Bochet» à réaménager à court terme ▼



## Principes d'accès ▼



## Mobilité douce et TP ▼



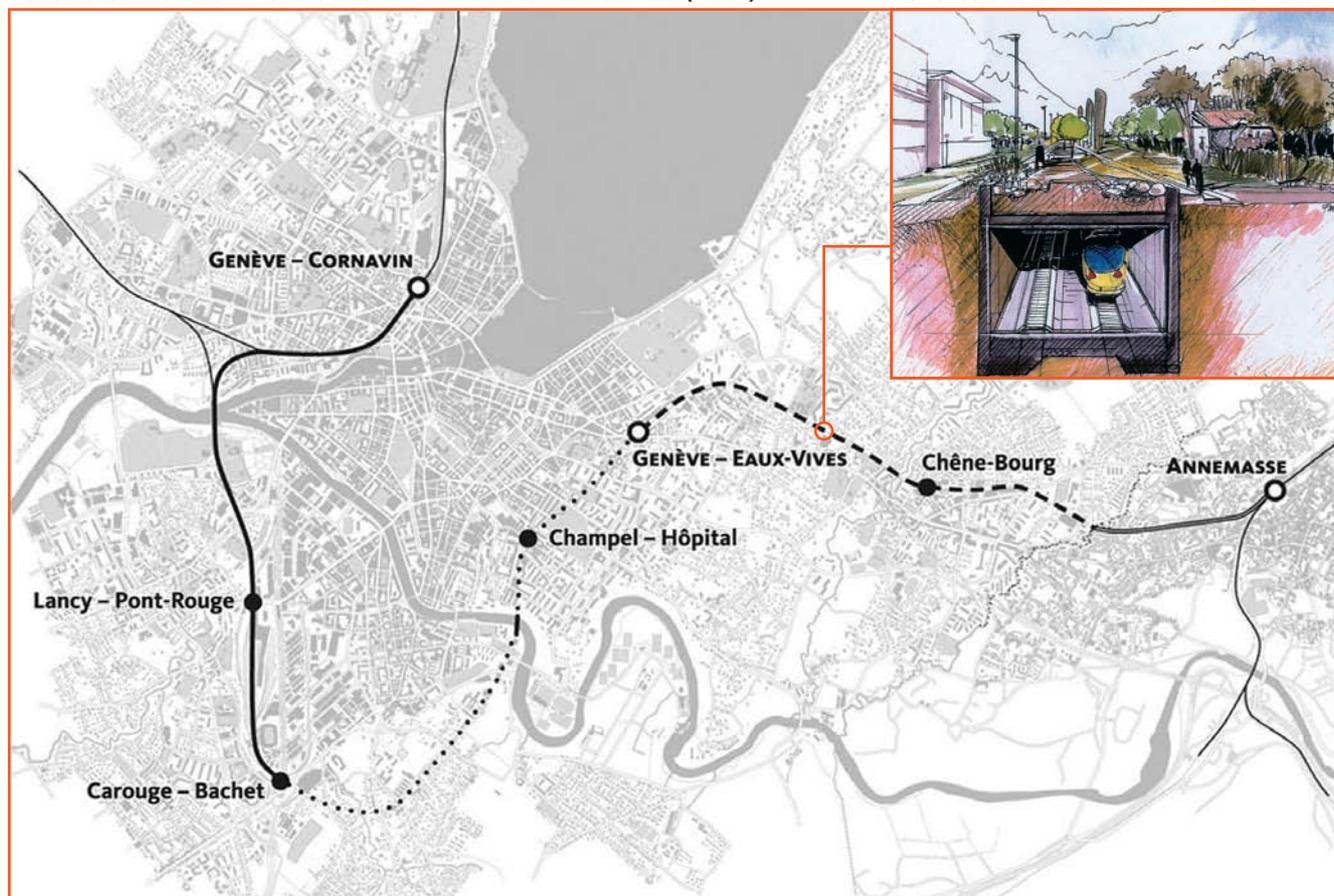
..... Lignes TPG      → Liaisons piétons / vélos

**Contexte et diagnostic**

- > Le projet CEVA (liaison ferroviaire Cornavin - Eaux-Vives - Annemasse) empruntera en tranchée couverte le tracé SNCF, actuellement exploité en surface, avec une double vocation de support de déplacement pour les modes doux et de couloir écologique.
- > Dans ce contexte, le CEVA deviendra un axe de mobilité douce pour les piétons et les vélos appelé communément voie verte, reliant le centre-ville à la périphérie.
- > Les développements urbains en relation avec CEVA sur les communes de Chêne-Bourg et Thônex sont :
  - la construction d'une nouvelle gare à Chêne-Bourg et la planification des développements possibles dans les zones d'activités ou d'habitat peu denses des environs (PDQ du secteur de la gare de Chêne-Bourg),
  - les nouveaux immeubles de logements prévus dans le quartier Etienne-Chennaz à Thônex (PLQ 29'105 représentant environ 300 logements) avec l'aménagement d'un parc public,
  - le projet d'urbanisation des communaux d'Ambilly (MICA), dont l'extrémité Sud est située à 500 m. de la voie verte.
- > Vocation de déplacement : la voie verte est appelée à se prolonger à terme jusqu'en gare d'Annemasse. Elle desservira tout un bassin de population qui devrait y trouver un itinéraire efficace pour les déplacements quotidiens. Cet axe favorisera un accès en toute sécurité et direct aux gares CEVA.
- > Vocation de loisirs : la voie verte restituera à l'usage public un espace vert pour la détente et la promenade, qui bénéficiera aux riverains et à une plus large population pour y pratiquer en toute sécurité des loisirs comme le vélo, le roller, la trottinette, ... et permettra également la création d'un réseau d'espaces publics de proximité.
- > Liaisons transversales : l'installation sur la tranchée couverte d'un espace public de détente et de mobilités douces permettra de valoriser des relations interquartiers, jusqu'alors coupées par l'actuelle voie ferrée, et de relier le Nord et le Sud des communes traversées.
- > La liaison entre Chêne-Bourg, le collège de la Gradelle et la ville de Genève par les chemins Cavussin, de la Gradelle et de Grange-Falquet puis le long des voies SNCF remplace actuellement l'itinéraire CEVA et permet d'éviter la route de Chêne.

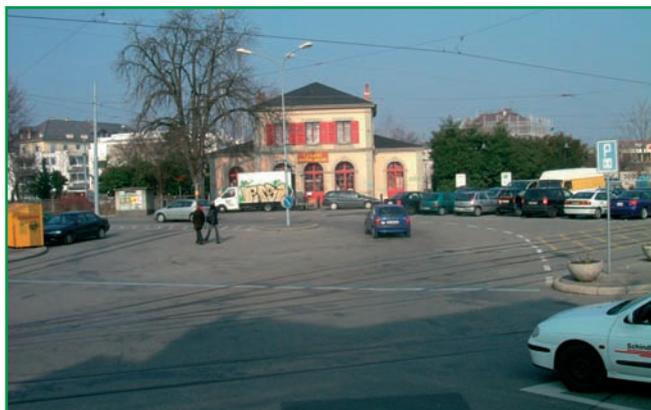
Tracé de la liaison ferroviaire Cornavin - Eaux-Vives - Annemasse (CEVA) ▼

Tranchée couverte des Eaux-Vives au Foron ▼



**Principes et mesures d'aménagement**

- > Veiller à ce que le raccord avec le réseau des itinéraires cyclables soit assuré de manière efficace et sûre.
- > Aménager des liaisons transversales Nord - Sud, en particulier dans le prolongement des chemins existants :
  - avenue Grison,
  - avenue de la Martinière,
  - avenue des Allinges,
  - avenue des Grands-Monts,
  - chemin du Chablais,
  - chemin des Mésanges,
  - chemin E.-Chennaz.
- > Assurer la coordination avec les fiches : I, IV A8, A9, A12, B10, B11.



◀1 Situation actuelle de la gare de Chêne-Bourg ▶  
◀2 Le tracé actuel sur la commune de Chêne-Bourg (coupure entre le Nord et le Sud) ▶

**A court terme**

1. Améliorer la liaison existante par les chemins Cavussin et de la Gradelle (itinéraire parallèle aux voies SNCF) en aménageant des barrières adaptées au passage des cycles de part et d'autre de la Seymaz (voir fiche A12).
2. Améliorer la liaison chemin Louis-Valencien - chemin de la Mousse en aménageant des traversées sécurisées de la route de Jussy (hauteur SNCF) et du chemin de la Mousse (voir fiche B10).



**Liaisons transversales Nord-Sud à aménager** ▼



**Contexte et diagnostic**

- > L'accès au secteur intercommunal de Sous-Moulin (Centre Sportif et P+R) se fait principalement par des axes de trafic principaux qui sont insuffisamment sécurisés.
- > La route de Sous-Moulin est aménagée avec des bandes cyclables étroites et discontinues.
- > L'accès par la route de Sous-Moulin (depuis le pont) est très difficile, car le mouvement de tourner-à-gauche n'est pas protégé (idem en provenance de la route de Malagnou).
- > Le pont de Sous-Moulin constitue un passage obligé pour les liaisons entre Chêne-Bourg et le Centre Sportif.
- > La barrière entre l'esplanade du P+R et le Centre Sportif empêche le passage des vélos.
- > Un accès direct et à niveau depuis le chemin de Floraire permettrait d'éviter le pont, mais n'est actuellement pas possible (sens unique depuis l'avenue Petit-Senn).



◀1 Route de Sous-Moulin et pont depuis Chêne-Bourg ▲

◀2 Route de Sous-Moulin et accès au CS (à droite) depuis Thônex ▼



◀3 Esplanade du P+R ▲

◀4 Chemin de Floraire ▼



**Principes et mesures d'aménagement**

- > Prolonger la piste cyclable le long de la route de Malagnou, sous le pont de Sous-Moulin, jusqu'à l'esplanade du P+R (voir fiche n° B1).
- > Aménager une liaison entre l'esplanade du P+R et le CS, de manière à relier le CS avec la route de Malagnou et le P+R avec la route de Sous-Moulin (voir fiche n° B1).
- > Réaménager la zone d'accès au CS sur la route de Sous-Moulin, à la hauteur des arrêts de bus : équiper le passage piéton d'un îlot prolongé par un espace d'attente pour le tourner-à-gauche (voir fiche n° B2).
- > Améliorer les conditions de sécurité des cycles sur le pont de Sous-Moulin (voir fiche n° B2) :
  - envisager l'élargissement du pont pour pouvoir aménager des pistes cyclables bilatérales,
  - à court terme, prolonger les bandes cyclables sur le pont.
- > Etudier la possibilité de réaliser un accès direct au secteur de Sous-Moulin depuis le chemin de Floraire (aménagement d'une bande cyclable en contresens, traversée de la route Blanche à coordonner avec les feux).
- > Coordonner les mesures d'accès au secteur de Sous-Moulin avec l'amélioration des liaisons Nord-Sud :
  - traversée Peillonx - Pelletier (voir fiche n° A2),
  - accès à la passerelle Floraire (voir fiche n° A7).

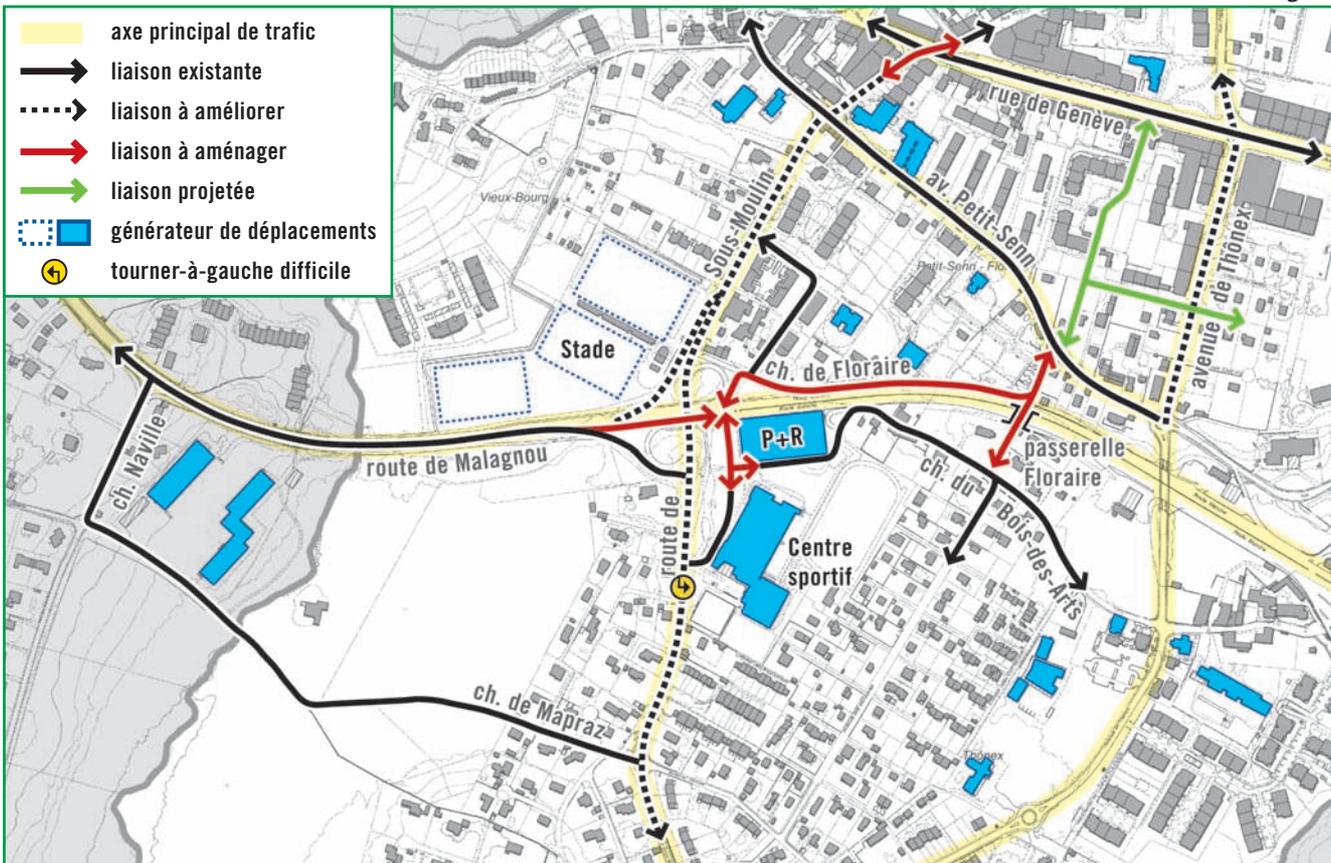


◀1 Aménager une liaison directe et à niveau depuis la route de Malagnou ▶



◀2 Aménager un passage entre l'esplanade du P+R et le CS ▶

**Liaisons à aménager**



**Contexte et diagnostic**

- > Le bassin de recrutement du CO Foron couvre actuellement les communes de Chêne-Bourg, Thônex, Puplinge, Vandœuvres, Presinge, Jussy.
- > Avec la construction du CO Seymaz, la provenance des élèves sera mieux répartie entre ces différentes communes.
- > L'accès à ces établissements scolaires passe en grande partie par des axes de trafic principaux.
- > Pour le CO, la proportion d'élèves se rendant en vélo à l'école est actuellement relativement faible ; l'usage du vélo pourrait être cependant renforcé par des itinéraires sécurisés (aménagés sur et en dehors des axes de trafic principaux) et la proportion élevée des élèves accompagnés en voiture pourrait ainsi diminuer.

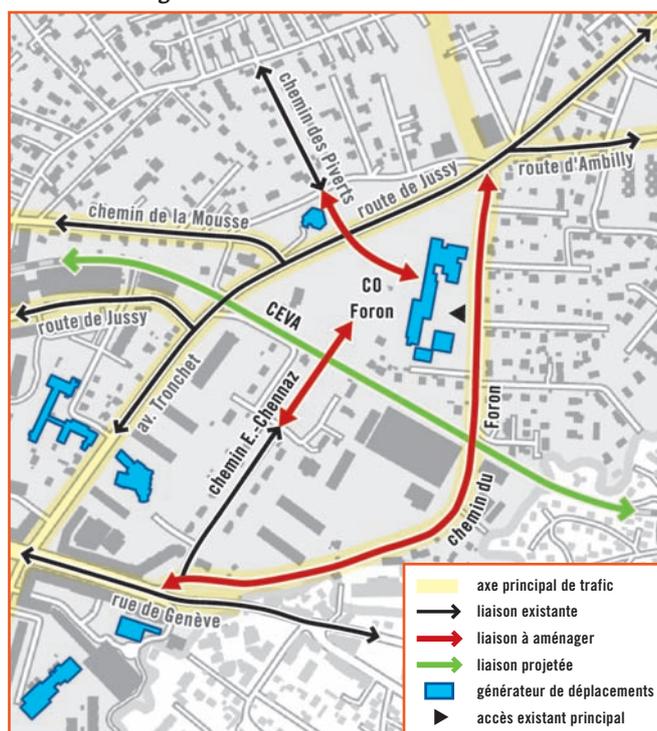
**CO Foron**

- > Le CO Foron se situe sur la commune de Thônex, entre le chemin du Foron et la route de Jussy.
- > L'accès principal actuel se fait par le chemin du Foron, dont les mesures de modération (provisoires et projetées) visent à tranquilliser les abords du CO et sécuriser la circulation des cycles (aménagement de bandes cyclables).
- > Le futur axe de mobilité douce du CEVA jouxtera le CO Foron et constituera ainsi un accès privilégié pour les élèves provenant du centre de Chêne-Bourg et Thônex.
- > La route de Jussy comprend des pistes cyclables.
- > Les futures liaisons traversant MICA offriront des itinéraires sécurisés en provenance des communes périphériques.

**CO Seymaz**

- > Le futur CO Seymaz se situe à cheval sur les communes de Chêne-Bourg et Thônex, entre l'avenue Mirany et la clinique de Belle-Idée.
- > L'accès principal est prévu par l'avenue Mirany; un accès secondaire est également prévu par l'allée de Belle-Idée.
- > L'avenue de Bel-Air ne possède pas d'aménagement cyclable pour les élèves provenant de Chêne-Bourg et Thônex.
- > Le site de Belle-Idée et les futures liaisons traversant MICA offriront des itinéraires sécurisés en provenance des communes périphériques.
- > L'avenue de Bel-Air est une voie historique (IVS) d'importance locale, avec substance, pour laquelle le maintien de la végétation doit être assuré.

**CO Foron: diagnostic**



**CO Seymaz: diagnostic**



**Principes et mesures d'aménagement**

**CO Foron**

- > Aménager le chemin du Foron en faveur des cycles et des piétons, de la route de Jussy à Moillesulaz (voir fiche n° B11).
- > Améliorer la qualité des espaces publics en relation avec le CO Foron.
- > Prévoir une liaison directe avec le CO Foron depuis le chemin E.-Chennaz dans le cadre de CEVA.
- > Assurer la coordination avec les fiches n° I, II, B10, B11, B14b.

**A court terme**

- > Aménager un accès direct au CO Foron depuis le plateau de Bel-Air, en traversant la route de Jussy dans le prolongement du chemin des Piverts (voir fiche n° B14b).
- > Prévoir un accès secondaire à l'établissement scolaire, avec du stationnement vélos à l'Ouest du bâtiment.

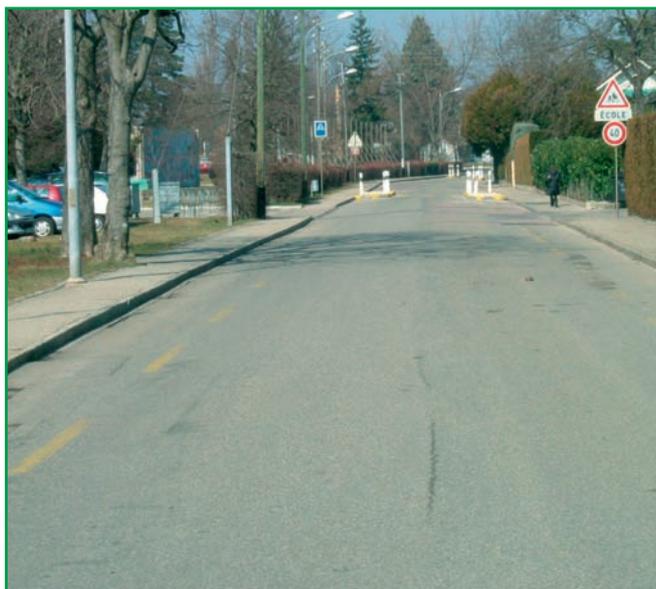
**CO Seymaz**

- > Aménager des pistes cyclables bilatérales sur l'avenue Mirany (voir fiche n° A11).
- > Aménager l'avenue de Bel-Air en faveur des cycles (voir fiche n° A9).
- > Améliorer le passage des cycles au travers du site de Belle-Idée (contournement des barrières de contrôle d'accès).
- > Assurer la coordination avec les fiches n° I, A9, A11.

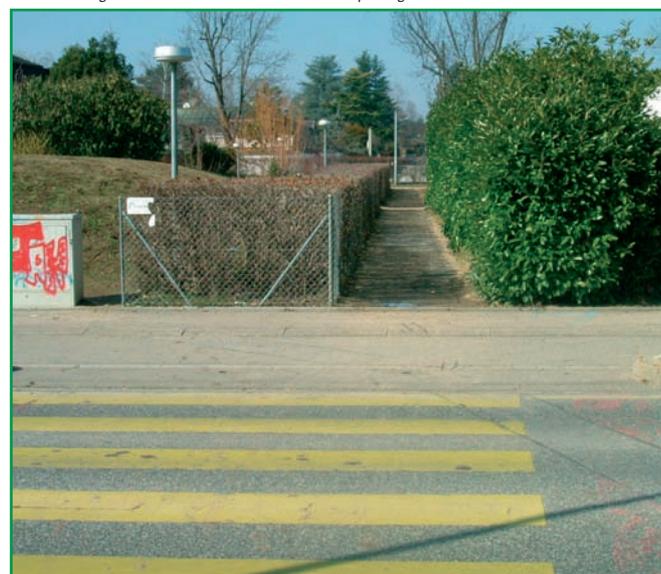
**A court terme**

- > Améliorer les liaisons traversant les Communaux d'Ambilly (voir fiche n° I).

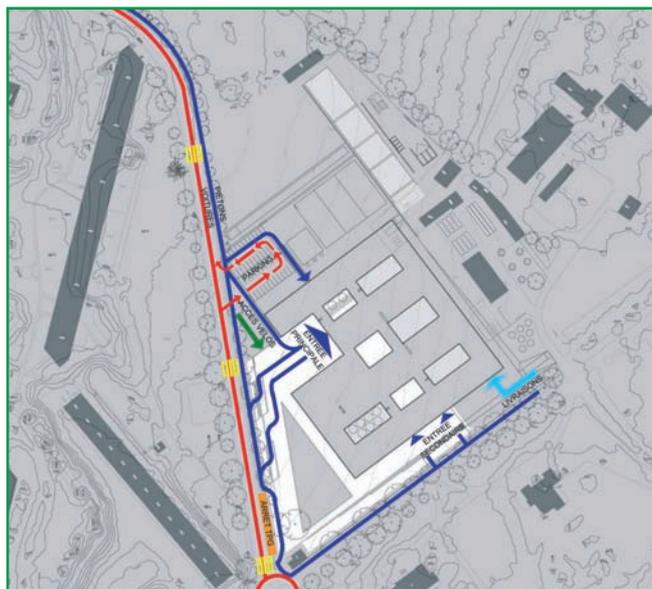
**CO Foron ▼**



◀1 Améliorer la qualité des espaces publics en relation avec le CO Foron ▲  
 ▶2 Aménager un accès direct au CO Foron dans le prolongement du ch. des Piverts ▼



**CO Seymaz ▼**



◀3 Principes d'accès au CO Seymaz ▲  
 ▶4 Passage des cycles à améliorer au travers du site de Belle-Idée ▼



Contexte et diagnostic

Constats généraux

- > Aucune traversée régulée entre le chemin de la Montagne et la rue François-Jacquier.
- > Aucune liaison nord-sud sécurisée et confortable sur ce même tronçon.
- > Aucune liaison en dehors des axes de trafic principaux (réseau primaire et secondaire).
- > Les mouvements de tourner-à-gauche sont souvent interdits dans les grands carrefours.

Traversée aux carrefours : avantages - inconvénients

- A** Carrefours régulés, pas de grandes difficultés pour se présélectionner à gauche.  
*Traversée en baïonnette sur des axes de trafic principaux.*
- B** Non autorisée.
- C** Liaison en baïonnette avec légère pente défavorable, giratoire chargé en trafic avec trams, trajectoire peu attractive.
- D** Traversée sur tronçon modéré, site tram joue le rôle d'îlot central en l'absence de trams, relie des rues de quartier (itinéraire hors grands axes de circulation).  
*Traversée non-régulée, avec absence de refuges, ne fonctionne que dans un sens.*
- E** Non autorisée.
- F** Non autorisée.
- G** Carrefour régulé, traversée directe.  
*Axes de trafic principaux non-aménagés pour les cycles, avec mouvements de tourner-à-droite importants, tourner-à-gauche en conflit avec véhicules en sens inverse.*
- H** Non autorisée.
- I** Carrefour régulé, traversée directe.  
*Axes de trafic principaux non-aménagés pour les cycles, avec mouvements de tourner-à-droite importants.*

Diagnostic ▾



Principes et mesures d'aménagement

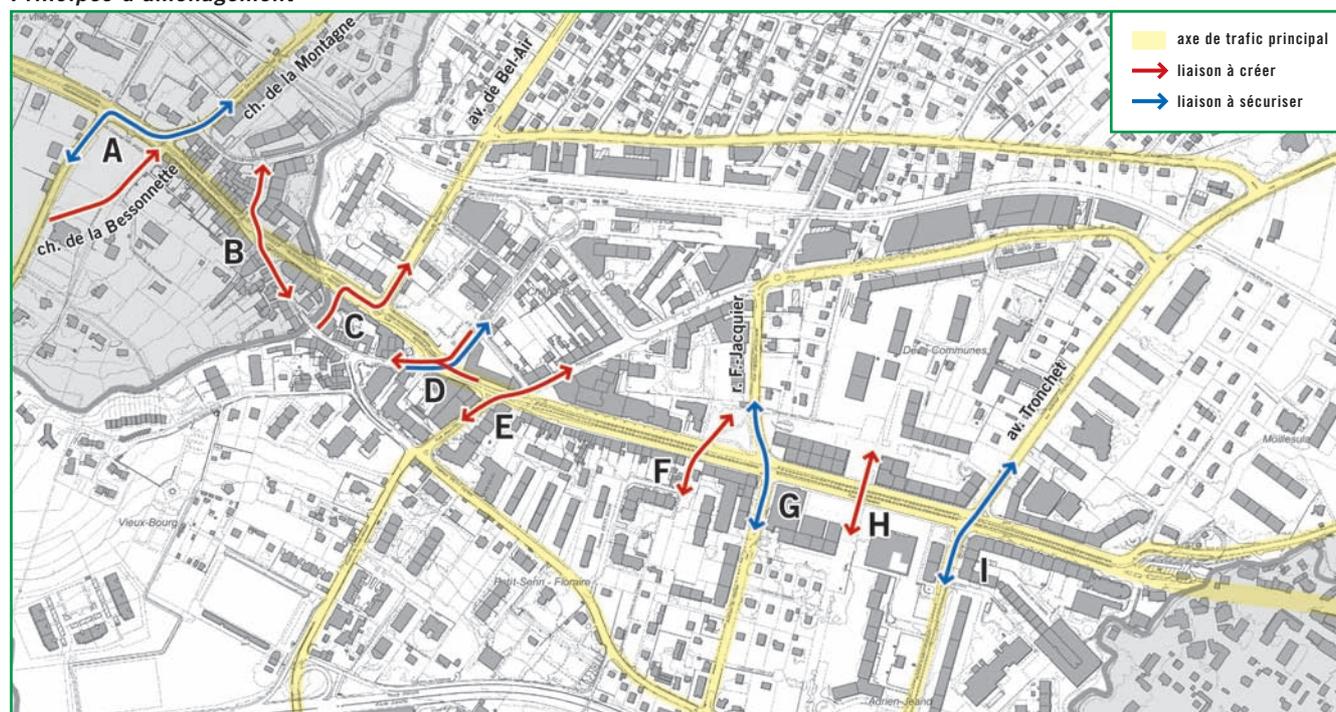
Principes généraux

- > Augmenter sensiblement la perméabilité de l'axe : diminuer l'effet «barrière» qui entrave les déplacements Nord-Sud des communes, particulièrement pour la mobilité douce.
- > Aménager les traversées sur les axes de trafic principaux et créer des traversées supplémentaires hors trafic.
- > Aménager systématiquement des dispositifs de tourner-à-gauche dans les carrefours (indirects ou présélections cyclables).

Traversée aux carrefours

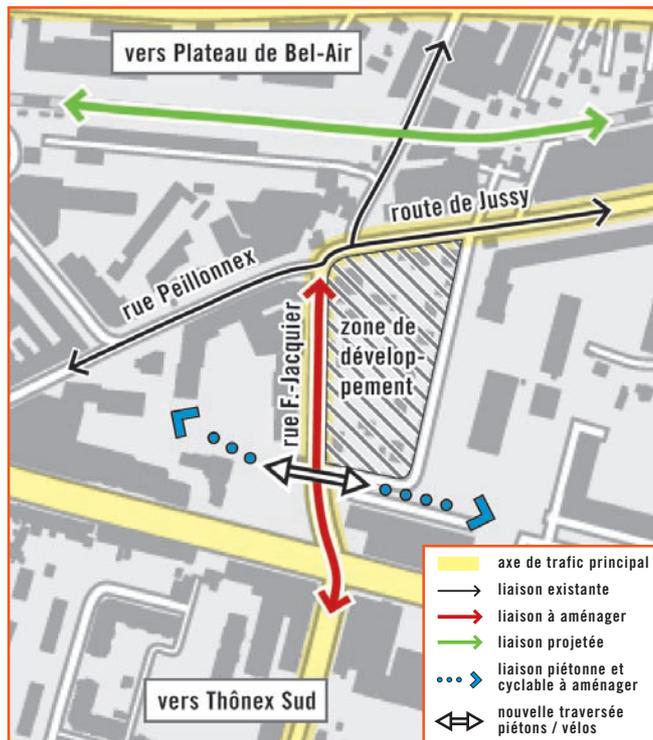
- A** Aménager des présélections cyclables pour les tourner-à-gauche et/ou organiser une traversée bidirectionnelle à la hauteur du chemin de la Bessonnette (Montagne) dans le prolongement d'une liaison à officialiser par la place du C.-Audéoud jusqu'à la route du Vallon (commune de Chêne-Bougeries).
- B** Vérifier la faisabilité d'une traversée sécurisée (commune de Chêne-Bougeries).
- C** Autoriser la circulation des cycles à contresens sur la rue du Péage avec tourner-à-droite obligatoire (voir fiche n° A11).
- D** Aménager la traversée dans les deux sens avec refuges centraux (voir fiche n° A3).
- E** Aménager la traversée dans les deux sens avec mouvement régulé dans un sens et refuges centraux de part et d'autre du site tram dans l'autre sens (voir fiche n° A2).
- F** Organiser la traversée couplée avec un nouveau passage piéton (régulé ?).
- G** Aménager des présélections cyclables et tourner-à-gauche indirects.
- H** Organiser une traversée couplée avec un nouveau passage piéton (voir fiche B7).
- I** Aménager des présélections cyclables et tourner-à-gauche indirects.

Principes d'aménagement ▼



**Contexte et diagnostic**

- > La rue François-Jacquier est un axe du réseau primaire emprunté par du trafic de transit.
- > Le développement du secteur MICA aura pour effet d'augmenter la charge de trafic sur cet axe, notamment dans l'hypothèse de l'aménagement d'une nouvelle jonction avec la route Blanche.
- > Les trottoirs sont très étroits et il n'y a pas d'aménagements cyclables : la sécurité et le confort des piétons et des cycles ne sont pas assurés.
- > La chaussée pourrait être élargie en emprise sur les terrains situés à l'Est (zone industrielle et artisanale et de dév. 4A).
- > L'élargissement des trottoirs et la création d'une traversée piétonne sont demandés par les associations locales (résultat de l'enquête).
- > La capacité du carrefour «rue Fr.-Jacquier / rue de Genève» est une contrainte forte par rapport au stockage des véhicules.



Diagnostic ▲



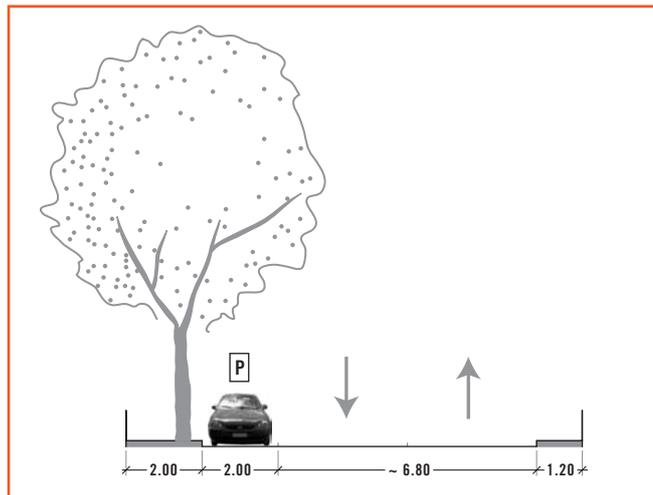
▲1 Trottoir étroit. ▲

▼3 Traversée entre le parc et le chemin des Deux-Communes. ▼



▲2 A droite, zone de développement. ▲

▼ Etat existant (échelle 1:200) ▼



**Principes et mesures d'aménagement**

- > Agrandir le domaine public avec une emprise supplémentaire de 5.30 m. sur les terrains situés à l'Est (futur projet d'aménagement).
- > Créer des pistes cyclables bilatérales avec le maintien du stationnement.
- > Elargir le trottoir situé à l'Est.
- > Aménager le trottoir situé à l'Ouest de manière à assurer le confort des piétons et la continuité verte avec le parc «Jacquier» (angle rue de Genève).
- > Replanter les arbres à 2.50 m. de la limite de propriété pour élargir le trottoir et éviter le conflit avec les cyclistes.

**A court terme**

- > Créer une bande cyclable dans un seul sens faute de place avec le maintien du stationnement (le confort des piétons reste précaire).
- > Créer une nouvelle traversée piétonne avec îlot provisoire au droit du chemin des Deux-Communes.

**Foncier**

- > Domaine public communal

**Instances concernées**

- > CA, Commissions du CM
- > Commune de Thônex
- > Canton : DT (OCM , DAT)

**Responsable de la mise en œuvre**

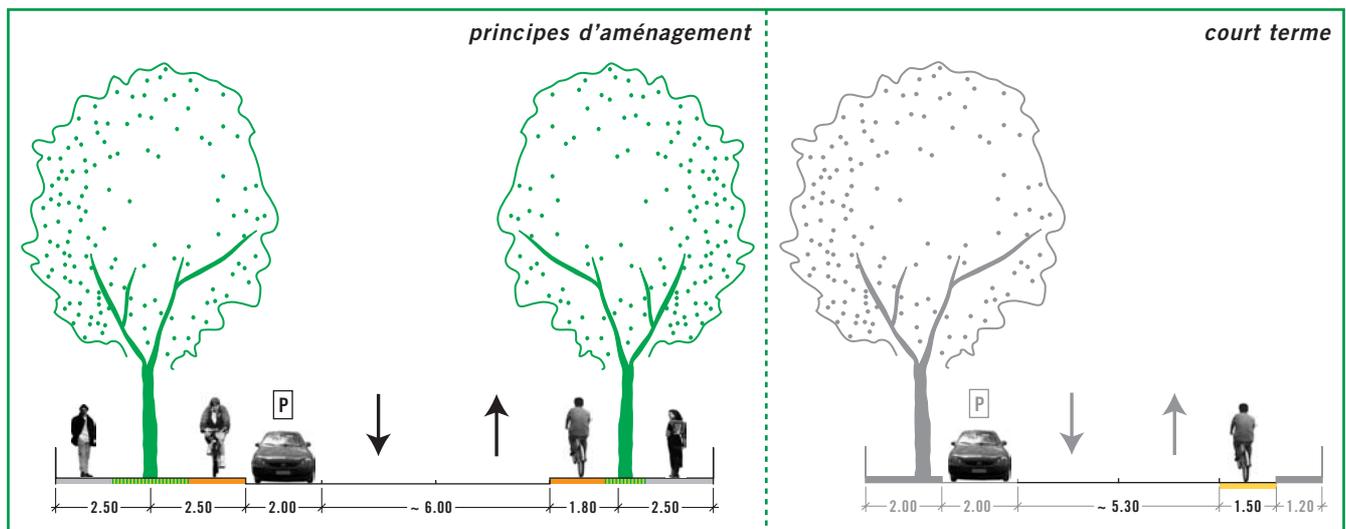
- > Commune de Chêne-Bourg

**Mesures liées / coordination**

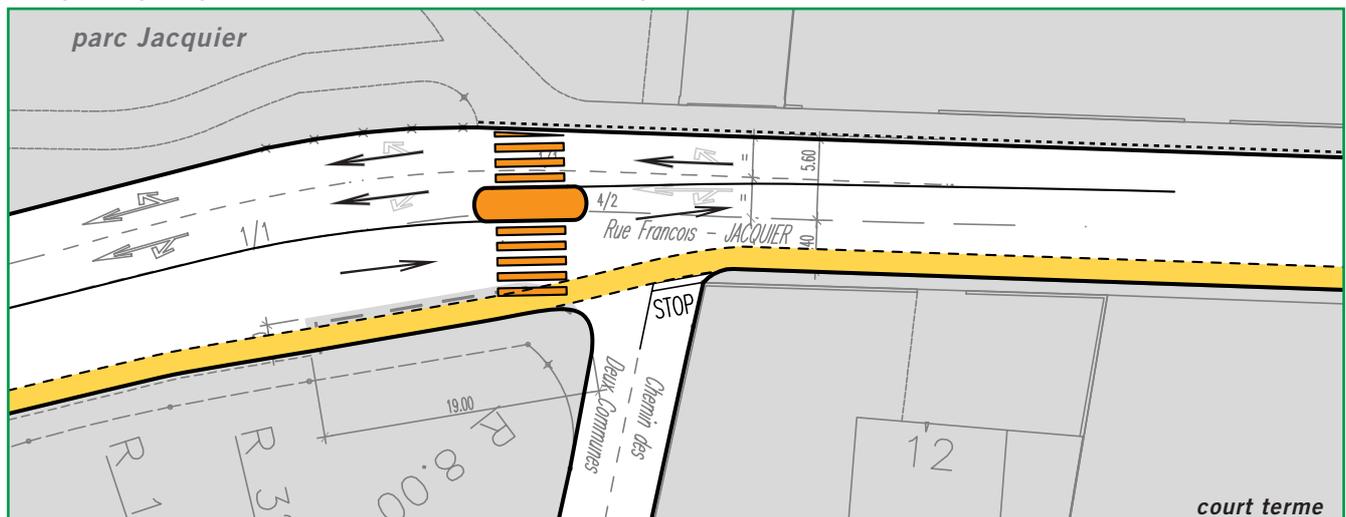
- > Fiche n° B5
- > Développement du secteur Est (zone industrielle et artisanale), qui se trouve en partie sur la commune de Thônex (zone de dév. 4A).
- > Plan directeur piétons

**Horizon de réalisation**

- > En relation avec le développement du secteur Est.



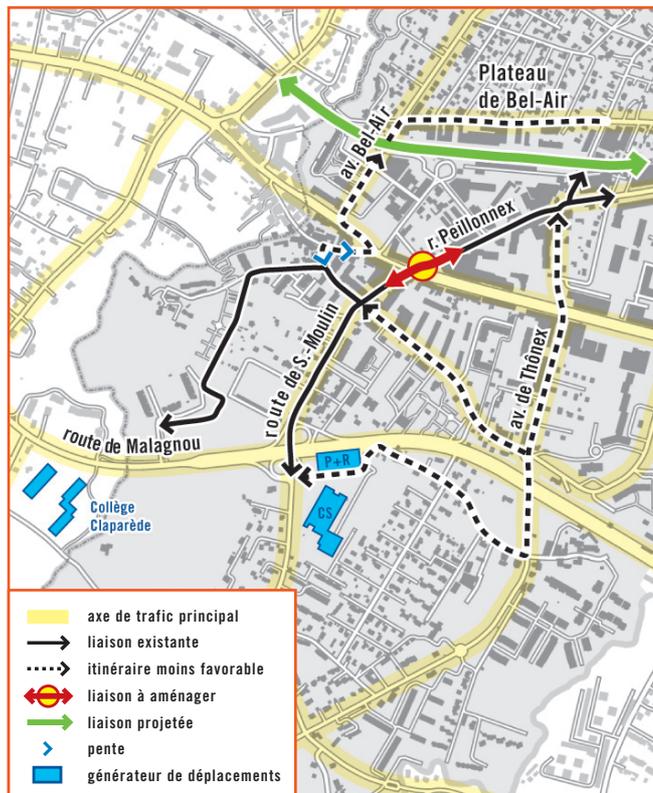
▲ Coupes de principe (échelle: 1/200) - Détails de la traversée piétonne au droit du chemin des Deux-Communes (échelle: 1/500) ▼



court terme

**Contexte et diagnostic**

- > La traversée de la rue de Genève « Peillonex - Pelletier » n'est pas aménagée pour les cycles mais est quotidiennement empruntée par des usagers.
- > La rue Peillonex est très favorable à la circulation des cycles (zone de rencontre). Elle permet une liaison directe et à niveau en direction de l'av. du Vieux-Bourg, de la route de Malagnou, du Centre Sportif de Sous-Moulin et du collège Claparède.
- > Il y a une forte demande pour ce mouvement, notamment de la part des collégiens et des usagers du Centre Sportif en provenance du Plateau de Bel-Air.
- > Le tourner-à-gauche dans la rue J.-Pelletier depuis la rue de Genève est uniquement autorisé aux bus (mouvement réglé par des feux à la demande).
- > La fréquence élevée des lignes de trams est la principale contrainte pour intégrer ce mouvement de tourner-à-gauche au carrefour.



Diagnostic ▲

**Schéma des mouvements à organiser ▼**



- ◀1 Le tourner-à-gauche n'est pas autorisé, l'espace à disposition est généreux. ▲
- ◀2 La traversée piétonne n'est pas régulée et les cyclistes utilisent les îlots de sécurité. ▼



**Principes et mesures d'aménagement**

- > Aménager des zones d'attente de part et d'autre du site tram permettant la traversée en 2 ou 3 temps (espace suffisant à disposition dans le prolongement des îlots de l'arrêt de tram).
- A. Dans le sens Peillonex - Pelletier, aménager une présélection pour le mouvement de tourner-à-gauche et introduire un feu vélo couplé à la phase bus et déclenché à la demande (demande forte le matin alors que le trafic TI direction Annemasse est plus faible).
- B. Dans le sens Pelletier - Peillonex, aménager des espaces d'attente de part et d'autre du site tram, de manière à permettre la traversée en 3 temps. Le manque d'espace au débouché de la rue Pelletier pour l'attente des cycles rend la création d'un mouvement spécifique régulier impossible.

**Foncier**

- > Domaine public cantonal

**Instances concernées**

- > CA, Commissions du CM
- > Canton : DT (OCM), DCTI (DGC)
- > TPG

**Responsable de la mise en œuvre**

- > DGC

**Mesures liées / coordination**

- > Fiches n° III, V
- > Projet «Espace-rue»

**Horizon de réalisation**

- > Priorité communale

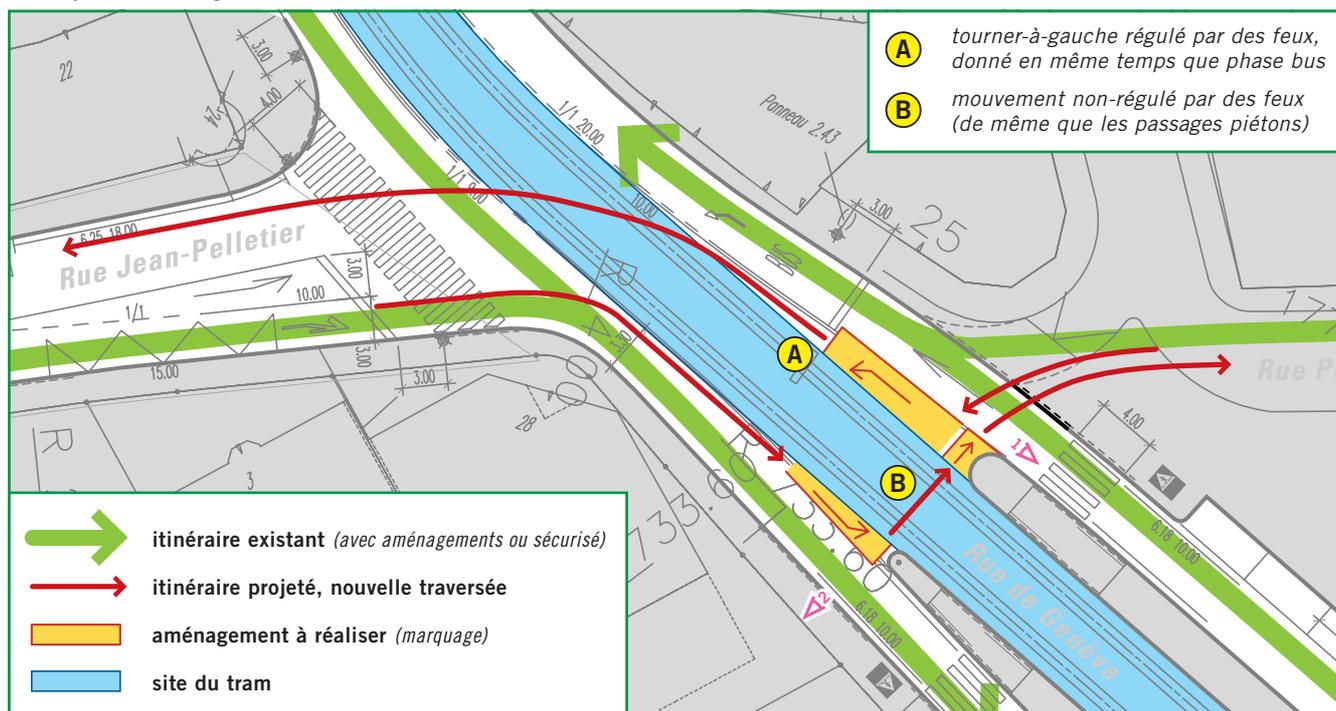


◀1 Aménager le tourner-à-gauche devant l'îlot de sécurité. ▲



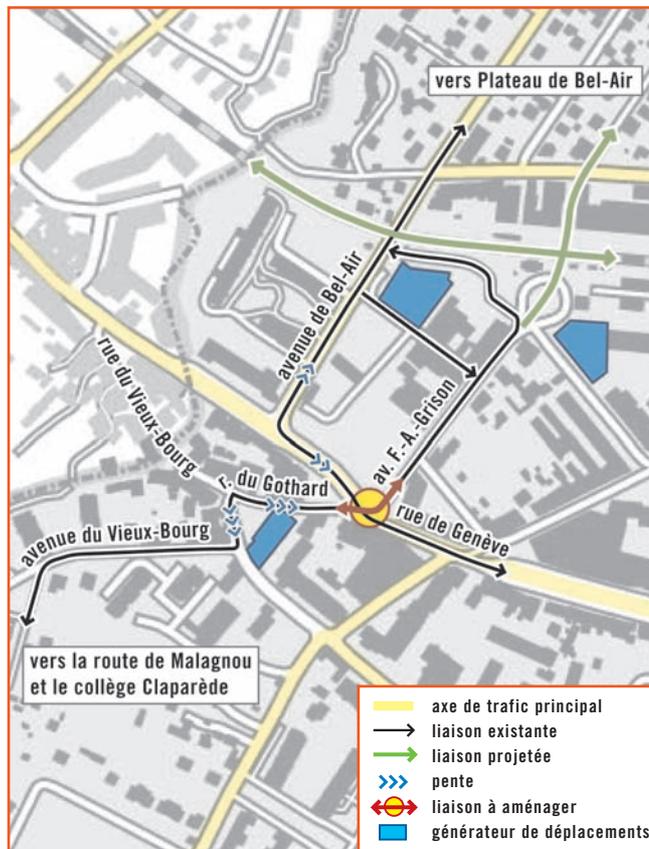
◀2 Aménager les traversées cyclables devant les îlots de sécurité. ▲

**Principes d'aménagement (1/500) ▼**



**Contexte et diagnostic**

- > La traversée de la rue de Genève « Gothard – Grison » est actuellement possible uniquement du Sud au Nord, mais peu sécurisée.
- > Du Nord au Sud, l'obligation de tourner à droite au débouché de l'av. Grison n'est pas respectée par les cycles, qui utilisent le site tram comme îlot central.
- > La proximité de 2 passages piéton modère la circulation et les cycles bénéficient d'une très bonne visibilité. Ils profitent indirectement des phases piétonnes de la traversée régulée à proximité.
- > Liaison indispensable pour les déplacements de proximité (accès à la poste, aux commerces et équipements communaux, etc.), mais aussi comme itinéraire d'évitement du giratoire de Bel-Air et des axes de trafic principaux.
- > Futur itinéraire direct d'accès à la gare CEVA de Chêne-Bourg et au-delà vers le Plateau de Bel-Air.

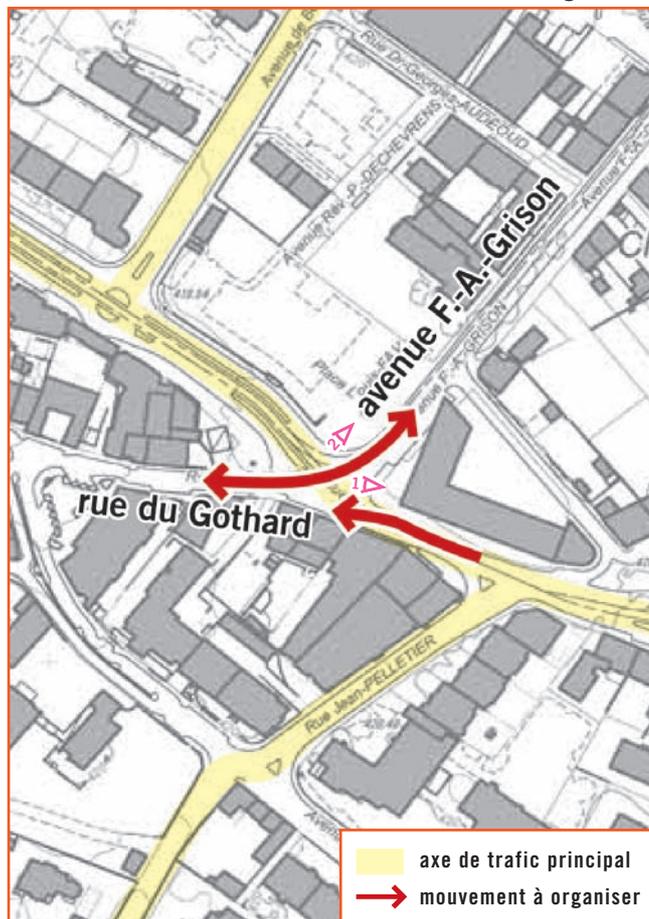


**Diagnostic ▲**

**Schéma des mouvements à organiser ▼**



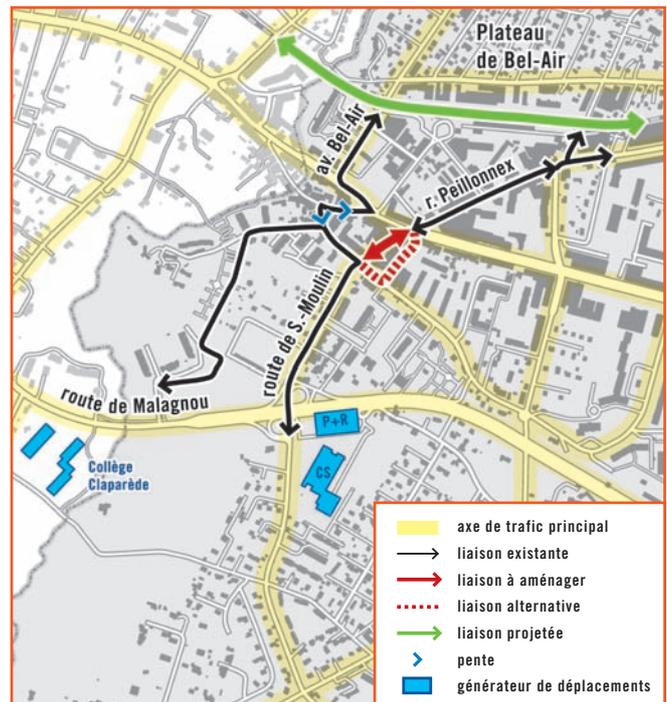
- ◀1 La traversée de la rue de Genève n'est pas autorisée... ▲
- ◀2 ... mais les cyclistes utilisent le site du tram comme espace d'attente. ▼





**Contexte et diagnostic**

- > La rue Jean-Pelletier est un axe du réseau secondaire emprunté par du trafic de transit (accès à l'autoroute Blanche).
- > Ce tronçon se caractérise par un contexte urbain, des vitesses modérées (tronçon court env. 100 m.), quelques places de stationnement, des arrêts de bus.
- > La rue Jean-Pelletier s'inscrit dans un itinéraire pratiqué par les jeunes se rendant au collège Claparède ou au Centre Sportif (CS) depuis la rue Peillonnex (malgré l'interdiction de traverser la rue de Genève).
- > Aux abords du carrefour de l'avenue du Petit-Senn, la sécurité n'est pas assurée : les collégiens à vélo utilisent le trottoir pour contourner les véhicules encolonnés au STOP (conflits potentiels avec les écoliers se rendant à l'Ecole de Petit-Senn).



Diagnostic ▲



◀1 Tronçon court ▲  
◀2 Trottoir emprunté par les collégiens ▼



◀3 Carrefour Petit-Senn ▲  
◀4 Tourner-à-droite en direction du CS et collège Claparède ▼



## Principes et mesures d'aménagement

- > Des aménagements cyclables pour l'ensemble de la rue ne sont pas pertinents (tronçon court, arrêts de bus).
- > La suppression du stationnement pour créer des bandes cyclables augmenterait la largeur visuelle de la chaussée et accentuerait l'aspect « routier » de la rue.
- > Au carrefour de la rue de Genève, l'espace manque pour créer des présélections cyclables.

## A court terme

- A. Supprimer le stationnement (2 cases) à l'approche du carrefour Petit-Senn et aménager une bande cyclable sur 20.00 m. pour faciliter l'accès au STOP et éviter l'utilisation du trottoir.

## Remarque

- > Les mesures recommandées n'offriront pas des conditions optimales pour les cycles, particulièrement pour les promenades en famille : prévoir une possibilité d'itinéraire alternatif par le préau de l'école Petit-Senn (également utile pour relier le Plateau de Bel-Air à la Mairie de Chêne-Bourg).

## Foncier

- > Domaine public cantonal

## Instances concernées

- > CA, Commissions du CM
- > Canton : DT (OCM), DCTI (DGC)

## Responsable de la mise en œuvre

- > DGC

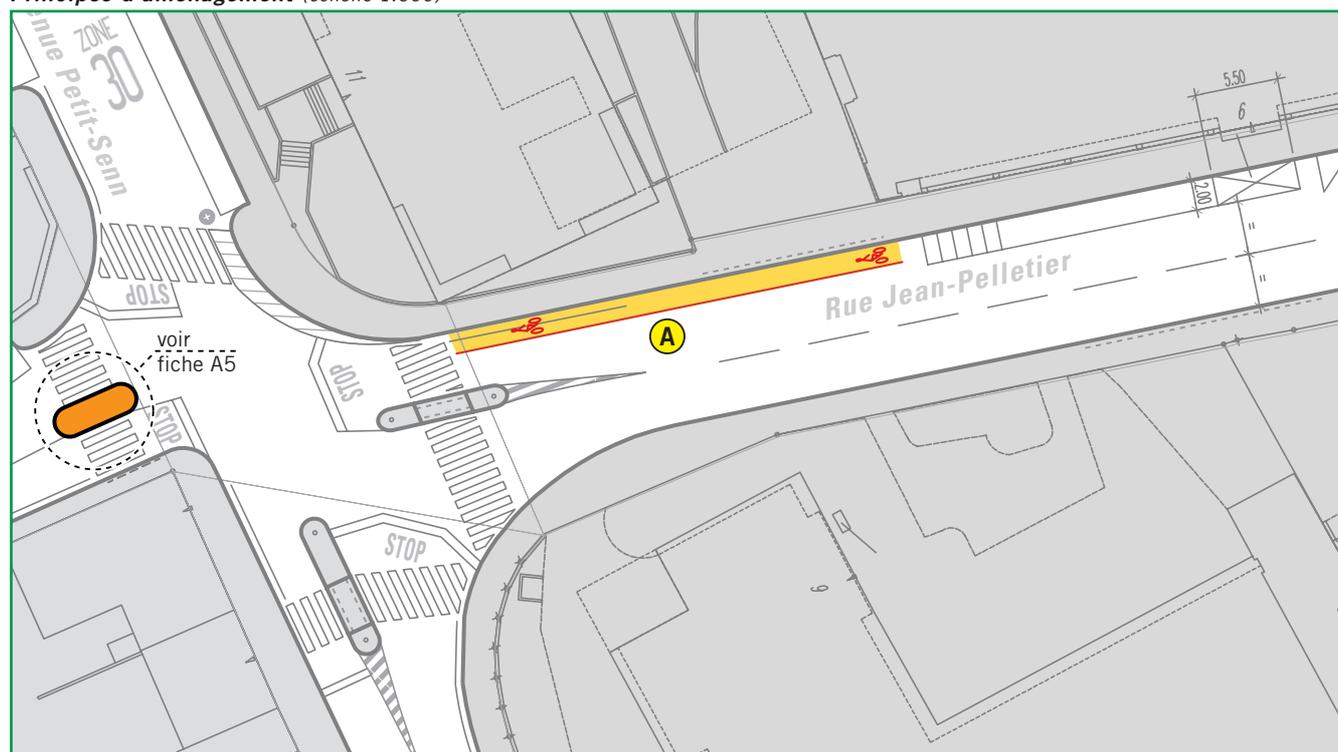
## Mesures liées / coordination

- > Fiches n° V, A2, A5
- > Plan directeur piétons

## Horizon de réalisation

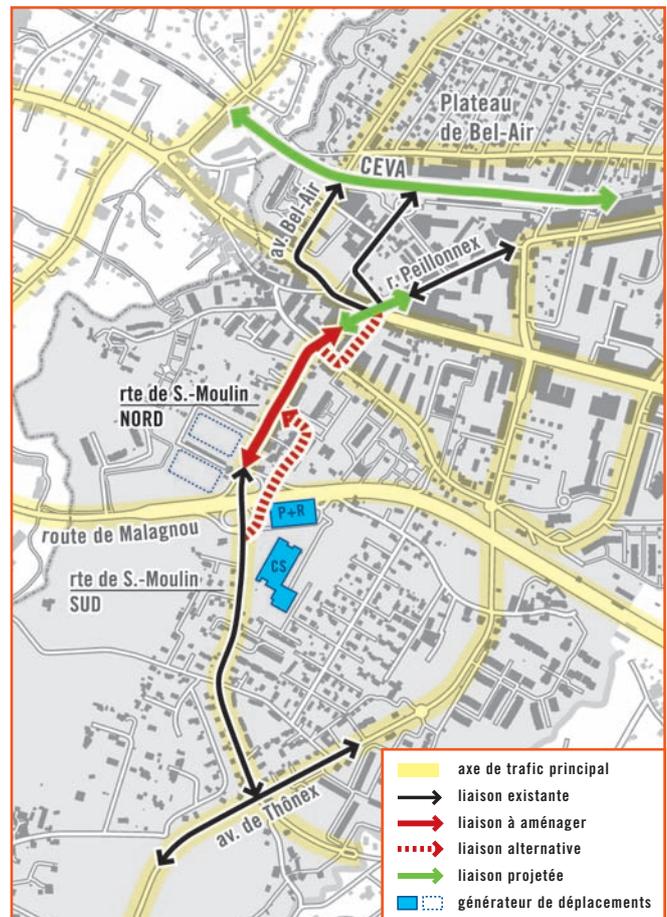
- > Priorité communale

## Principes d'aménagement (échelle 1:500) ▼



**Contexte et diagnostic**

- > La route de Sous-Moulin est un axe du réseau secondaire.
- > Ce tronçon se caractérise par : une chaussée étroite (5.70 à 7.00 m.), un passage piéton régulé avec kit-école (le feu passe au rouge quand le 40 km/h est dépassé), une bande cyclable étroite à la montée et partielle à la descente, des arrêts de bus.
- > La sécurité des cycles n'est pas satisfaisante (surtout à la montée) et il n'y a pas d'itinéraire alternatif (excepté partiellement en direction de Chêne-Bourg depuis le Centre Sportif via le réseau de desserte).
- > Il y a des conflits potentiels au droit de la bretelle vers la route de Malagnou entre les cycles allant tout droit et les véhicules obliquant à droite.
- > Des cheminements piétonniers alternatifs existent à l'intérieur du quartier de Floraire, mais impraticables par les cycles (escaliers).
- > Le passage piéton du carrefour Petit-Senn pose des problèmes de sécurité (proximité école, visibilité pour les véhicules venant de Petit-Senn) soulevés par les associations locales (résultat de l'enquête).
- > La route de Sous-Moulin est inscrite à l'inventaire fédéral des voies de communication historiques de la Suisse (IVS), comme tracé d'importance régionale, sans substance. Dès lors, le mur situé le long de la partie amont de la route peut représenter un objet de valeur. Le SMS devra être consulté dans le cadre d'un projet d'aménagement.



Diagnostic ▲

◀1 Kit-école avec passage-piéton régulé à la hauteur du quartier Floraire ▼



◀2 Trottoir et bande cyclable étroits dans la montée en direction de Petit-Senn ▼



**Principes et mesures d'aménagement**

- > Elargir la chaussée (à terme) pour pouvoir réaliser des aménagements cyclables bien dimensionnés, prioritairement à la montée (piste cyclable), ainsi que des îlots au droit des passages piétons non-régulés.
- > En parallèle, développer un itinéraire cyclable à l'intérieur du quartier pour les deux-roues qui souhaiteraient rejoindre Thônex par l'av. du Petit-Senn (à coordonner avec la planification de la zone de développement).
- > Prolonger le cheminement pour piétons au travers de la villa «La Mauresque».

**A court terme**

- > Aménager un îlot de sécurité central au passage piéton du carrefour Petit-Senn (ou prolonger la bande cyclable jusqu'au STOP).
- > Modifier la géométrie de l'entrée sur la bretelle en direction de la route de Malagnou (marquage ou génie civil) pour réduire la zone de conflit et aménager une bande cyclable le long de la bretelle jusqu'à la route de Malagnou.

**Foncier**

- > Domaine public cantonal

**Instances concernées**

- > CA, Commissions du CM
- > Communes de Thônex et Chêne-Bougeries
- > Canton : DT (OCM), DCTI (DGC, SMNS)

**Responsable de la mise en œuvre**

- > DGC

**Mesures liées / coordination**

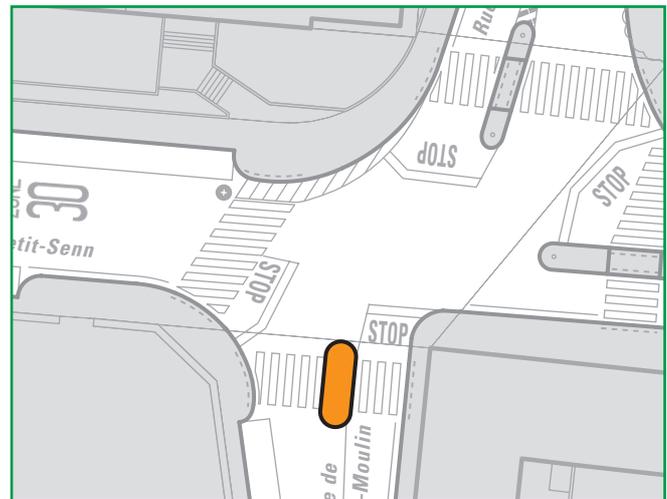
- > Fiches n° V, B1, B2
- > Plan directeur piétons

**Horizon de réalisation**

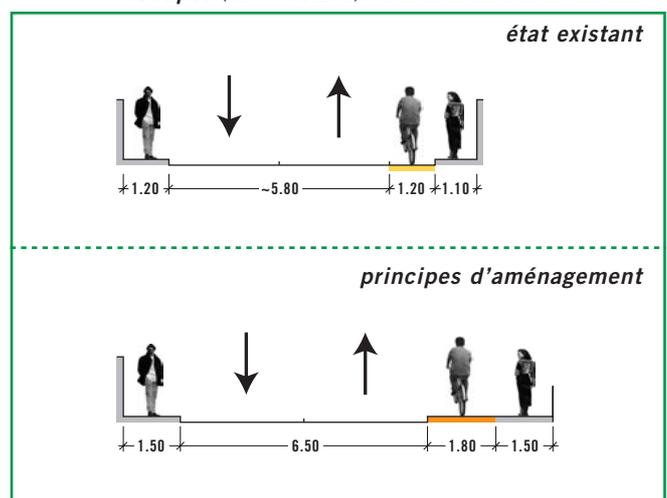
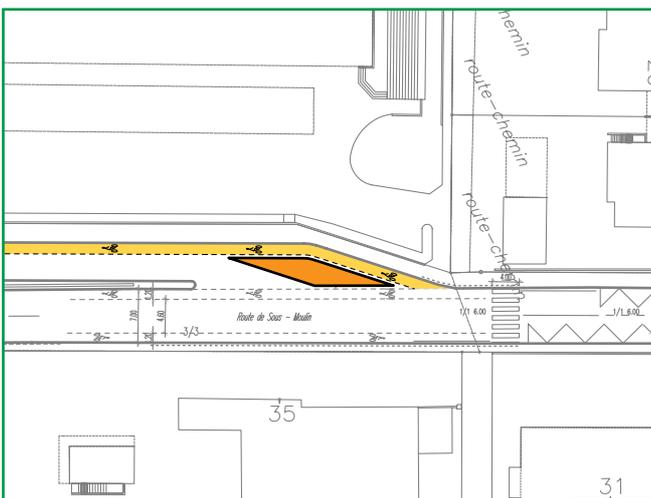
- > Priorité communale



Entrée sur la bretelle en direction de la route de Malagnou ▲  
 Îlot et bande cyclable sur la bretelle en direction de la route de Malagnou (échelle 1:1'000) ▼



Îlot de sécurité au carrefour Petit-Senn (échelle 1:500) ▲  
 Coupes (échelle 1:200) - montée en direction de Petit-Senn ▼



**Contexte et diagnostic**

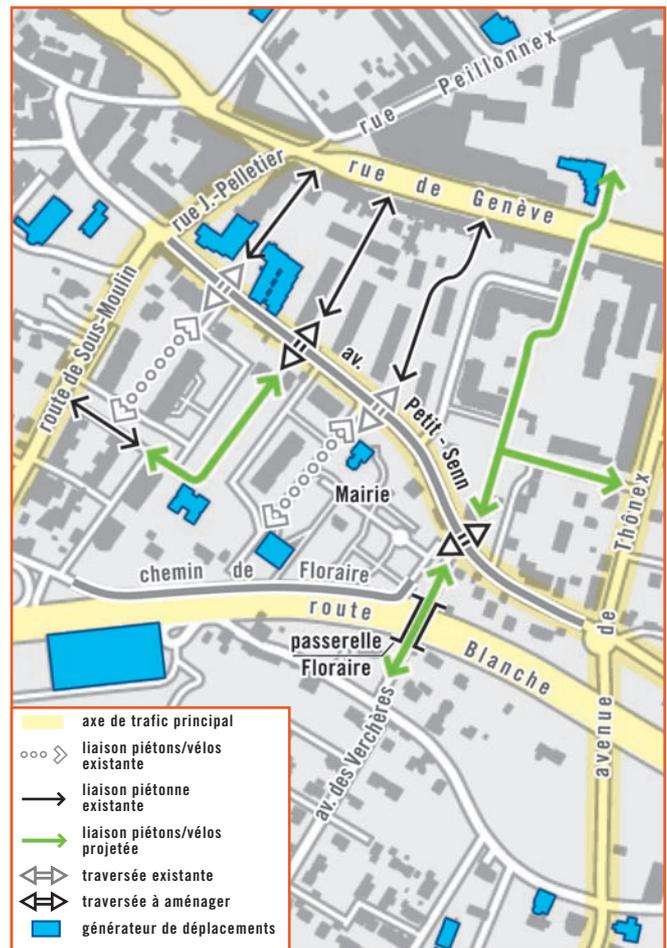
- > L'avenue Petit-Senn fait partie du réseau secondaire.
- > Elle est empruntée par un trafic dense aux heures de pointe, limitation de vitesse à 50 km/h, 40 km/h au droit du kit-école (sur toute l'avenue pour les poids lourds).
- > A la hauteur du chemin de Floraire, un futur itinéraire Nord-Sud (piétons/vélos) est envisageable en relation avec la passerelle de Floraire et le chemin des Chalets.
- > Plusieurs itinéraires piétonniers et cyclables (existants et projetés) traversent l'avenue.

**Tronçon route de Sous-Moulin - Mairie**

- > Tronçon caractérisé par : un contexte urbain (habitat, équipements), une largeur de chaussée de 7.00 m. avec du stationnement latéral au Sud, seuil de ralentissement et kit-école, des trottoirs de chaque côté avec plantations au Sud, une bande cyclable unilatérale sur chaussée à voie centrale banalisée.
- > Circulation modérée et sécurité suffisante pour les cycles, malgré un confort relatif (cyclistes observés parfois sur le trottoir).

**Tronçon route de Mairie - avenue de Thônex**

- > Tronçon caractérisé par : un contexte moins urbain, une chaussée à voie centrale banalisée (7.00 m.) avec bandes cyclables bilatérales étroites (1.20 m.), un tracé sinueux.
- > Circulation plutôt rapide, manque de visibilité dans les virages (cyclistes aperçus au dernier moment), bandes cyclables franchies fréquemment.
- > Sécurité des cycles insuffisante en raison de la sinuosité de la chaussée et du contexte plutôt routier.



Diagnostic ▲

◀1 Traversée à la hauteur de la Mairie ▼



◀2 Débouché du chemin de Floraire ▼



**Principes et mesures d'aménagement**

**Tronçon route de Sous-Moulin - Mairie**

- > Prévoir une nouvelle traversée piétonne à la hauteur du n° 38, dans la continuité des liaisons piétons/vélos existantes et projetées.

**Tronçon Mairie - avenue de Thônex**

- > Créer un effet de « porte » à la hauteur de la Mairie pour marquer l'entrée dans la partie urbaine de l'avenue et modérer la vitesse (îlot central, resserrement, seuil, arborisation) tout en renforçant la présence de la Mairie.
- > Améliorer la sécurité des cyclistes par un revêtement rouge sur la surface des bandes cyclables existantes dans le virage.
- > Aménager une nouvelle traversée piétonne avec îlot central à la hauteur du chemin de Floraire pour faciliter l'accès à la passerelle Floraire et créer un élément modérateur ; cet aménagement permettra de sécuriser le futur itinéraire piétons/vélos entre le chemin des Chalets et l'avenue des Verchères en passant par la passerelle Floraire (voir fiche n° A7).

**Foncier**

- > Domaine public communal

**Instances concernées**

- > CA, Commissions du CM
- > Commune de Thônex
- > Canton : DT (OCM)

**Responsable de la mise en œuvre**

- > Commune de Chêne-Bourg

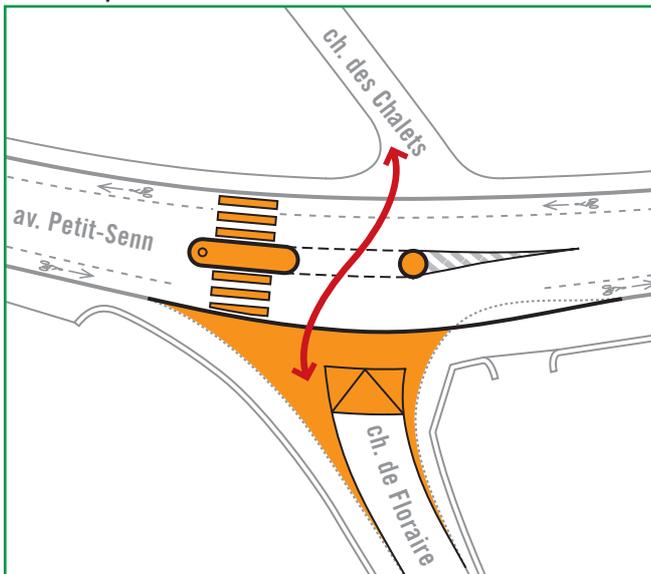
**Mesures liées / coordination**

- > Fiche n° A7

**Horizon de réalisation**

- > Priorité communale

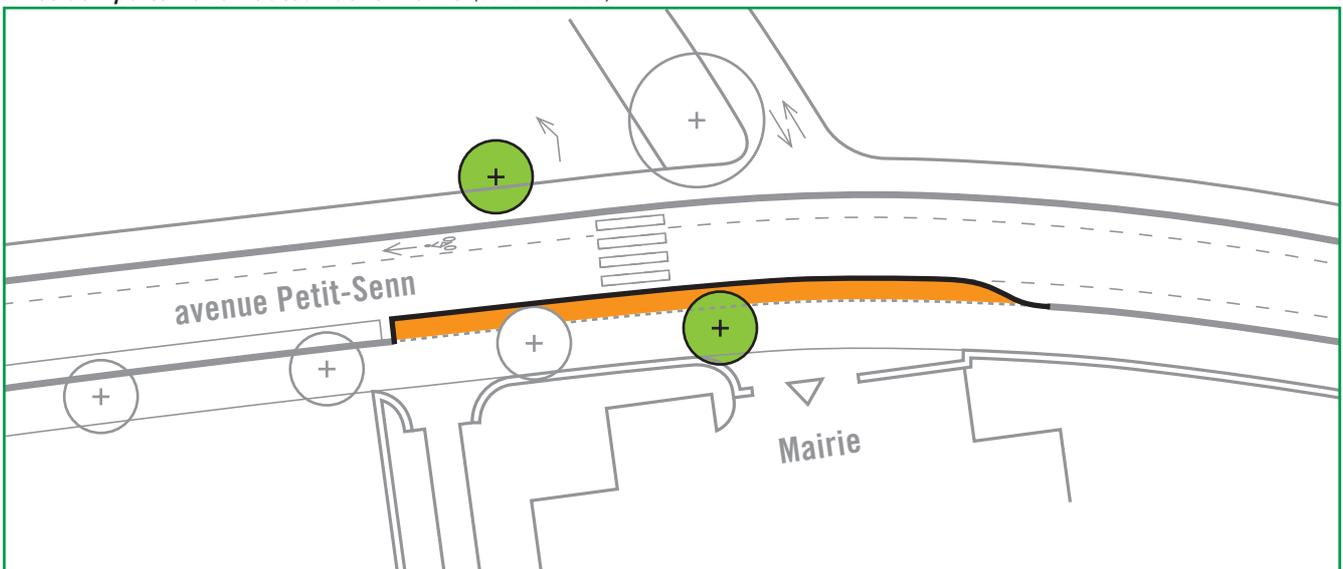
**Traversée piétons/vélos à la hauteur du chemin de Floraire ▼**



**1 Liaison par le chemin de Floraire et la passerelle ▼**

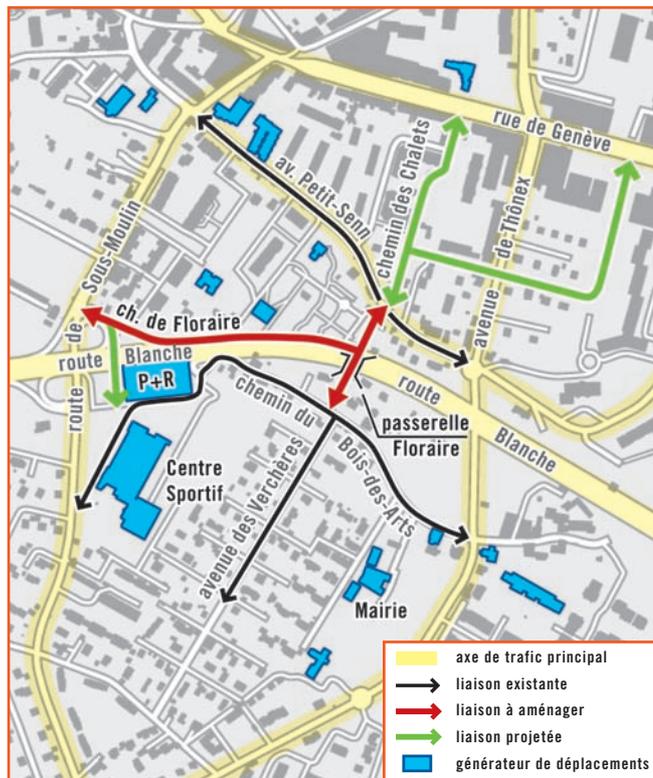


**Effet de « porte » à la hauteur de la Mairie (échelle 1:500) ▼**



**Contexte et diagnostic**

- > Le chemin de Floraire fait partie du réseau de quartier.
- > Seul itinéraire en dehors des axes de trafic principaux pour traverser la route Blanche, le chemin et la passerelle de Floraire constituent un passage obligé pour les cycles.
- > Ce tronçon s'inscrit dans un itinéraire de liaison Nord-Sud depuis l'avenue des Verchères, qui pourrait être prolongé par le chemin des Chalets jusqu'à la rue de Genève et au-delà.
- > Le chemin de Floraire est emprunté par un trafic de transit qui cherche à éviter la route de Sous-Moulin (entre la route de Malagnou et l'avenue de Thônex).
- > La partie amont du chemin de Floraire se caractérise par : un sens unique en direction de Petit-Senn, une chaussée étroite (3,00 m.), une forte pente, un virage à angle droit avec un passage piétons reliant le parc Floraire à la passerelle Floraire, un manque de visibilité pour les piétons dans le virage (miroir pour le trafic), un trottoir étroit (1.50 m.) avec bordure chanfreinée le long du parc.
- > Le manque de visibilité dans le virage est un problème soulevé par les associations locales (résultat de l'enquête).
- > Les cycles ne peuvent pas accéder à la passerelle depuis l'avenue Petit-Senn et la chaussée est trop étroite pour réaliser un aménagement cyclable (contresens).
- > L'ensemble du chemin de Floraire devrait être accessible aux cycles dans les deux sens, de manière à permettre l'accès au secteur de Sous-Moulin (voir fiche n° III).



Diagnostic ▲



◀1 Tronçon à sens unique avec trottoir chanfreiné le long du parc ▲  
 ▶2 Mauvaise visibilité pour les piétons à la sortie du parc ▼



◀3 Virage à angle droit ▲  
 ▶4 Liaison en direction du secteur de Sous-Moulin ▼



### Principes et mesures d'aménagement

- > Envisager à terme (horizon MICA) la fermeture du tronçon amont du chemin de Floraire, de manière à aménager un accès piétons/vélos à la passerelle dans le prolongement du parc Floraire.
- > L'importance de cet itinéraire pour les cycles est à évaluer ; il pourrait constituer une liaison majeure à travers la commune (itinéraire «phare») pour autant que les accès à la passerelle soient réaménagés (pente trop forte côté Sud) et que les traversées de l'avenue Petit-Senn et de la rue de Genève puissent être sécurisées (nouvelles traversées à créer, voir fiche n° V).

#### A court terme

- A. Modérer la vitesse dans le virage : réduire la largeur de la chaussée et aménager un large seuil de ralentissement incluant le passage piétons.
  - B. Elargir le trottoir à l'intérieur du virage (env. 2.00 m.), de manière à décaler la chaussée vers l'extérieur pour améliorer la visibilité de la traversée de la chaussée.
  - C. Aménager des barrières adaptées au passage des cycles.
  - D. Aménager un contresens cyclable sur le trottoir existant à la descente et créer un cheminement parallèle pour les piétons à l'intérieur du parc.
- > Aménager un trottoir traversant au débouché sur l'avenue Petit-Senn accompagné d'une diminution de la largeur de chaussée (voir fiche n° A6).
  - > Aménager un îlot sur l'avenue Petit-Senn, pour faciliter la traversée et les mouvements de tourner-à-gauche des cycles (voir fiche n° A6).

#### Foncier

- > Domaine public cantonal

#### Instances concernées

- > CA, Commissions du CM
- > Commune de Thônex
- > Canton : DT (OCM)

#### Responsable de la mise en œuvre

- > Communes de Chêne-Bourg et Thônex

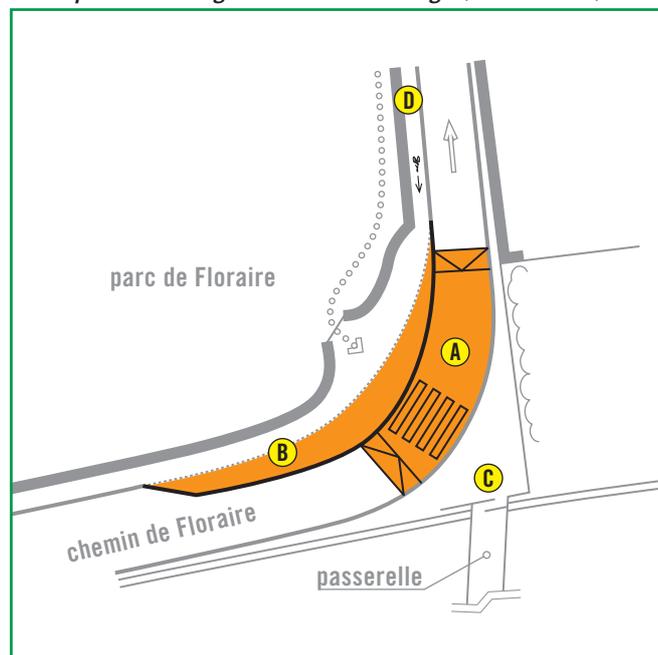
#### Mesures liées / coordination

- > Fiche n° A6

#### Horizon de réalisation

- > Priorité communale

### Principes d'aménagement dans le virage (échelle 1:500) ▼



### 1 Barrière à aménager en faveur des cycles avant la passerelle Floraire ▼





**Principes et mesures d'aménagement**

- > Envisager le déplacement de la station-service au profit d'un aménagement de l'espace public favorable aux piétons.
- > Tenir compte des contraintes liées à une ligne TC urbaine (impliquant probablement la suppression du stationnement sur toute l'avenue) prévue à l'horizon MICA.
- > Aménager des bandes cyclables bilatérales entre la rue de Genève et la rue Audéoud avec la possibilité de maintenir du stationnement à l'Ouest.
- > Elargir la chaussée entre la rue Audéoud et le chemin de la Mousse pour créer des bandes aux dimensions standard (le gabarit actuel n'est pas favorable à l'aménagement de bandes ou pistes cyclables bilatérales).

**A court terme**

- A. Elargir le trottoir situé à l'Ouest et réorganiser le stationnement longitudinalement (suppression de 10 places de parc en épi, dont l'impact est à évaluer).
- B. Aménager une bande cyclable étroite dans le sens de la montée entre la rue de Genève et la rue Audéoud.
- C. Aménager un îlot sur la traversée piétonne existante en face de la Migros (largeur 1.20 m.) de manière à faciliter les mouvements de tourner-à-gauche des cycles (traversées en 2 temps), améliorer la sécurité des piétons et créer un élément de modération.
- D. Aménager des places de stationnement vélos délimités par des épingles antivol sur le trottoir (environ 1 place pour 100 m<sup>2</sup> de surface commerciale), il existe déjà 15 places motos sur la rue Audéoud.

**Foncier**

- > Domaine public communal, privé

**Instances concernées**

- > CA, Commissions du CM
- > Canton : DT (DAT, OCM)
- > Migros

**Responsable de la mise en œuvre**

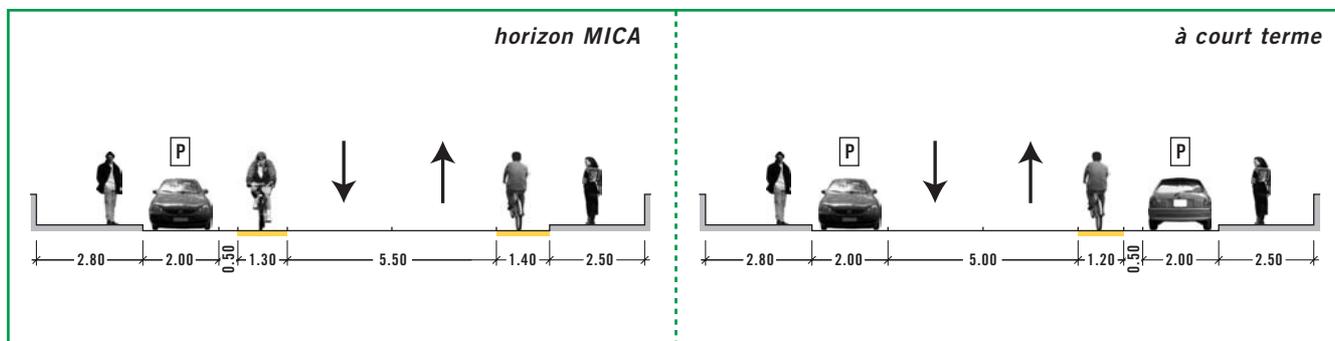
- > Commune de Chêne-Bourg

**Mesures liées / coordination**

- > Fiches n° I, A11
- > PDQ du secteur de la gare de Chêne-Bourg
- > MICA

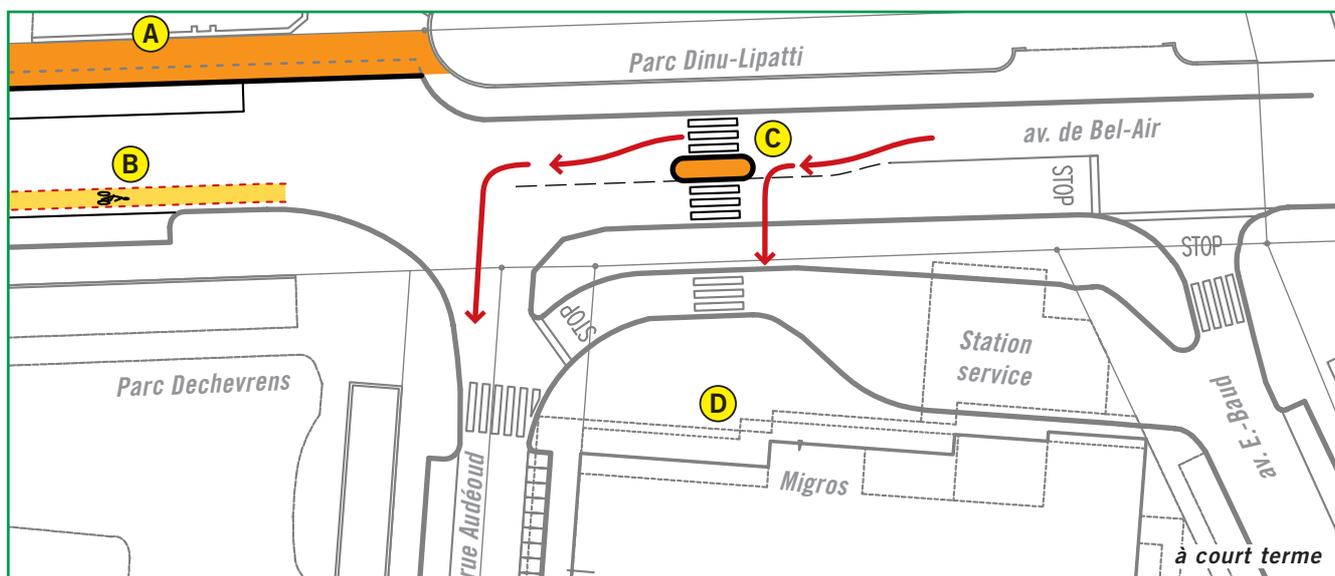
**Horizon de réalisation**

- > Priorité communale et en relation avec MICA



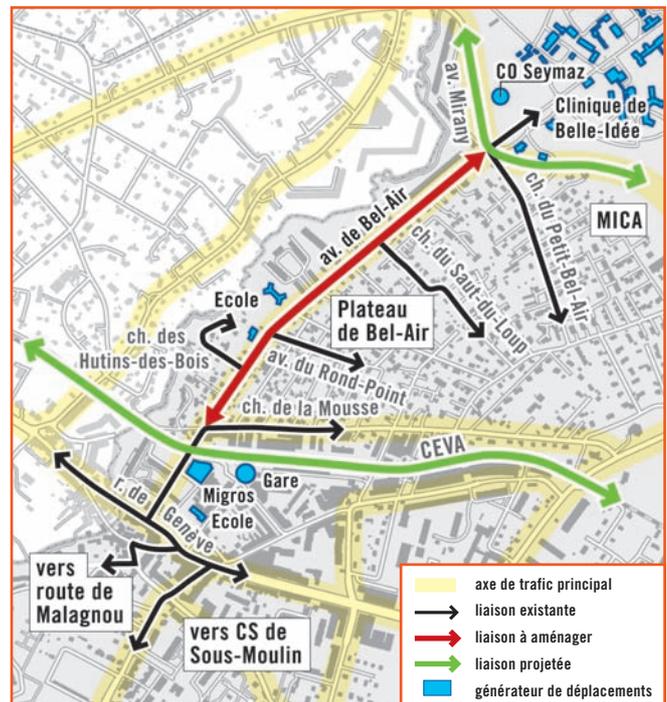
Principes d'aménagement (échelle 1:200) - Tronçon Genève - Audéoud ▲

Principes d'aménagement (échelle 1:500) ▼



**Contexte et diagnostic**

- > L'avenue de Bel-Air est un axe du réseau secondaire.
- > Ce tronçon se caractérise par : une chaussée d'env. 8.00 m. de largeur (7.50 m. entre Mousse et Rond-Point), du stationnement longitudinal à l'Est, des arrêts de bus, des trottoirs larges et plantés, l'absence d'aménagements cyclables.
- > Il se caractérise également par deux contextes différents :
  - Mousse - Saut-du-Loup : circulation relativement modérée (traversées piétonnes fréquentes et avec îlot, arrêts de bus, seuils) et conditions de sécurité acceptables pour les cyclistes, malgré un confort médiocre ; cependant, en direction de Chêne-Bourg, la modération n'est pas suffisante (pas de décrochements horizontaux au droit des îlots).
  - Saut-du-Loup - Petit-Bel-Air : caractère plus routier, pas de traversée piétonne avec îlot ou autres éléments ralentisseurs sur 300 m.; un aménagement en faveur des cycles est nécessaire.
- > La suppression du stationnement élargirait visuellement la chaussée, la vitesse du trafic risquerait d'augmenter.
- > L'avenue de Bel-Air constitue un des principaux itinéraires d'accès au futur CO Seymaz et à CEVA.
- > Avec le développement du secteur MICA et du CEVA, l'avenue de Bel-Air devrait jouer un rôle d'accès principalement dédié aux transports publics (ligne urbaine de bus ou tram) et à la mobilité douce.
- > L'avenue de Bel-Air est inscrite à l'inventaire fédéral des voies de communication historiques de la Suisse (IVS), comme tracé d'importance locale, avec substance (itinéraire GE 332). Dès lors, le double alignement d'arbres participe à la qualité spatiale de l'espace public et à ce titre doit être maintenu.



Diagnostic ▲

◀1 Tronçon Mousse - Saut-du-Loup ▼



◀2 Tronçon Saut-du-Loup - Petit-Bel-Air ▼



**Principes et mesures d'aménagement**

- > Maintenir les arbres dans la mesure du possible (plantation récente, dominante paysagère majeure, tracé IVS).
- > Tenir compte des contraintes liées à une ligne TC urbaine (impliquant probablement la suppression du stationnement sur toute l'avenue) prévue à l'horizon MICA. L'espace à disposition ne permettra généralement pas la création d'aménagements cyclables standards (bandes ou pistes avec chaussée bien dimensionnée).
- > Envisager les principes d'aménagement suivants :
  - Mousse - Saut-du-Loup : bandes cyclables bilatérales avec suppression du marquage (voie centrale banalisée) et interruption au droit des arrêts TC et des îlots. L'aménagement de pistes cyclables n'est pas envisageable en raison des arrêts de bus (quai passagers) et de l'emprise des îlots centraux (traversées piétonnes).
  - Saut-du-Loup - Petit-Bel-Air : pistes cyclables bilatérales sur trottoirs élargis.

**A court terme**

- > Renforcer les mesures de modération sur le tronçon Mousse - Rond-Point par quelques décrochements horizontaux supplémentaires (stationnement alterné) avec une traversée piétonne et un îlot supplémentaire au droit du chemin des Hutins-des-Bois (principe de l'îlot à hauteur du décrochement, voir fiche B9).
- > Améliorer la sécurité sur le tronçon Saut-du-Loup - Petit-Bel-Air :
  - soit en marquant une bande d'un seul côté avec éléments ralentisseurs (le stationnement est conservé, éventuellement déplacé côté Ouest).
  - soit en marquant des bandes cyclables bilatérales avec la suppression du stationnement et du marquage central ainsi que l'aménagement d'éléments de modération en quinconce.

**Foncier**

- > Domaine public communal

**Instances concernées**

- > CA, Commissions du CM
- > Canton : DT (DAT, OCM)

**Responsable de la mise en œuvre**

- > Commune de Chêne-Bourg, DT

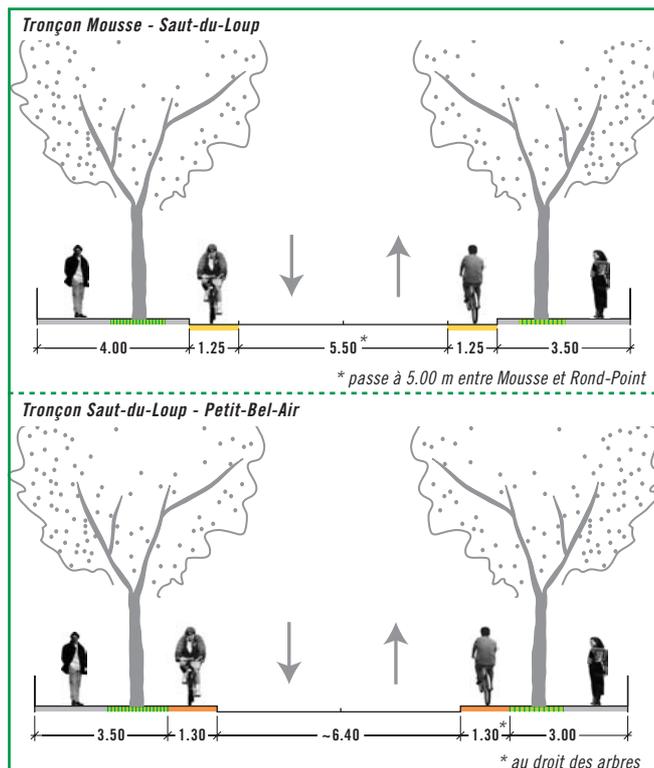
**Mesures liées / coordination**

- > Fiches n° I, IV, A8, A11
- > CO Seymaz
- > MICA

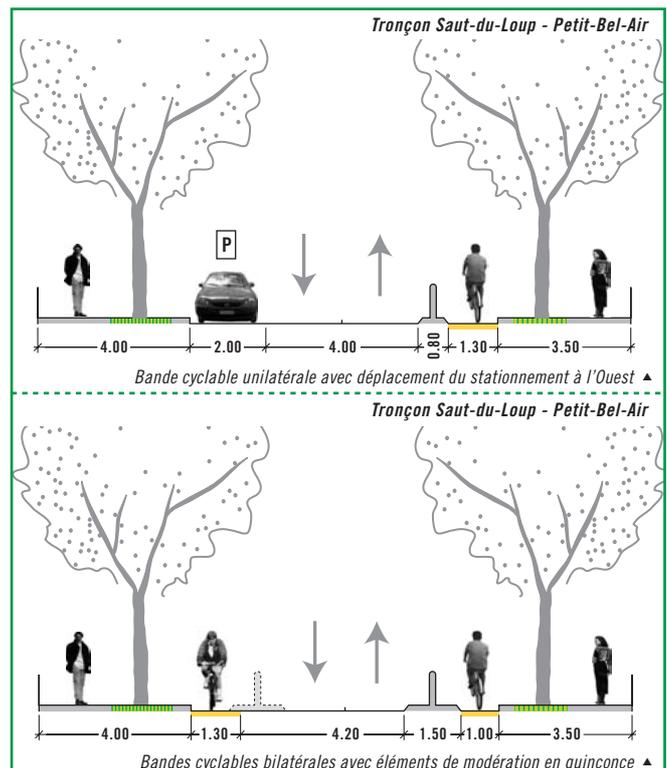
**Horizon de réalisation**

- > En relation avec CO Seymaz (2007) et MICA

**Principes d'aménagement (échelle 1:200) - horizon MICA**



**Principes d'aménagement (échelle 1:200) - à court terme**

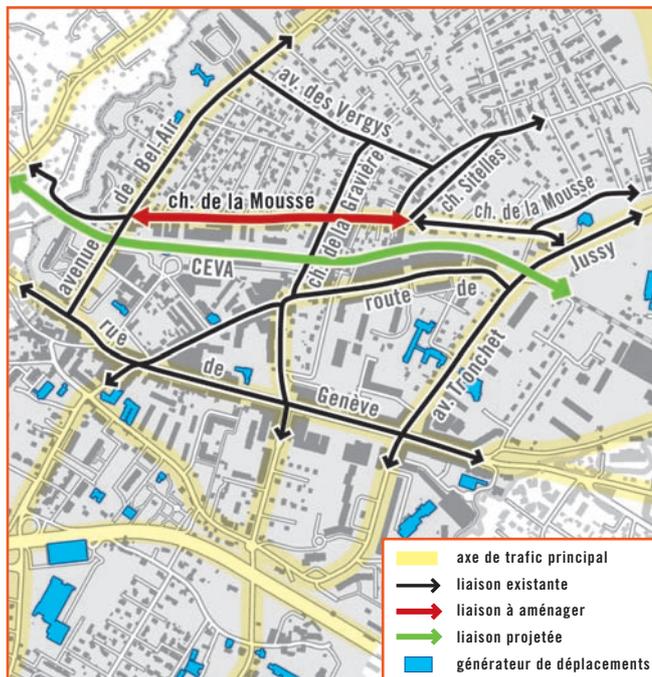


**Contexte et diagnostic**

- > Le chemin de la Mousse fait partie du réseau secondaire.
- > Il constitue un itinéraire Est-Ouest reliant la route de Jussy à l'avenue de Bel-Air.
- > A l'horizon du projet CEVA (voie verte), un itinéraire confortable et sécurisé pourra être emprunté parallèlement au chemin de la Mousse.

**Tronçon avenue de Bel-Air - chemin de la Gravière**

- > Ce tronçon se caractérise par: un contexte urbain (activités artisanales au Sud), une chaussée au large gabarit (9.00 m.), des traversées piétonnes avec îlot de sécurité à intervalle régulier, du stationnement latéral d'un seul côté (au Nord), un trottoir confortable au Nord, l'absence d'aménagements cyclables.
- > En direction de l'avenue de Bel-Air, le stationnement et les îlots modèrent la circulation: la sécurité est satisfaisante, mais un sentiment d'insécurité demeure car le dépassement des cyclistes est difficile.
- > En direction de la route de Jussy, il n'y a aucun obstacle de modération (absence de stationnement sur chaussée) : la sécurité est insatisfaisante.



Diagnostic ▲

**Tronçon chemin de la Gravière - chemin des Sittelles**

- > Ce tronçon se caractérise par: un contexte relativement urbain (quelques activités artisanales au Sud), une chaussée au large gabarit (9.00 m.), deux traversées piétonnes sans îlot de sécurité, du stationnement latéral au Nord et au Sud, des trottoirs confortables de chaque côté de la rue, l'absence d'aménagements cyclables.
- > La faible largeur de chaussée libre (env. 5.00 m.) modère la circulation : la sécurité des cycles n'est cependant pas suffisante.



▲1 Tronçon avenue de Bel-Air - chemin de la Gravière ▲  
 ▼2 Tronçon chemin de la Gravière - chemin des Sittelles ▼



▲3 Îlot avec effet modérateur (stationnement) ▲  
 ▼4 Îlot sans effet modérateur ▼



**Principes et mesures d'aménagement**

- > Le CEVA permettra d'aménager une liaison parallèle en dehors des axes de trafic principaux.
- > Le chemin de la Mousse constituera alors un itinéraire de proximité pour l'accès au plateau de Bel-Air.

**Tronçon avenue de Bel-Air - chemin de la Gravière**

- > Aménager du stationnement alterné en déplaçant sur la chaussée les places situées sur domaine privé, de manière à renforcer la modération (à prévoir dans le cadre du PDQ du secteur de la gare de Chêne-Bourg).

**Tronçon chemin de la Gravière - chemin des Sittelles**

- > Aménager une nouvelle traversée piétonne avec îlot de sécurité au débouché du chemin des Mésanges, de manière à renforcer la modération et permettre aux cyclistes de bien se positionner pour éviter le stationnement (voir figure ci-dessous).

**Foncier**

- > Domaine public communal

**Instances concernées**

- > CA, Commissions du CM
- > Commune de Thônex
- > Canton : DT (OCM)

**Responsable de la mise en œuvre**

- > Commune de Chêne-Bourg

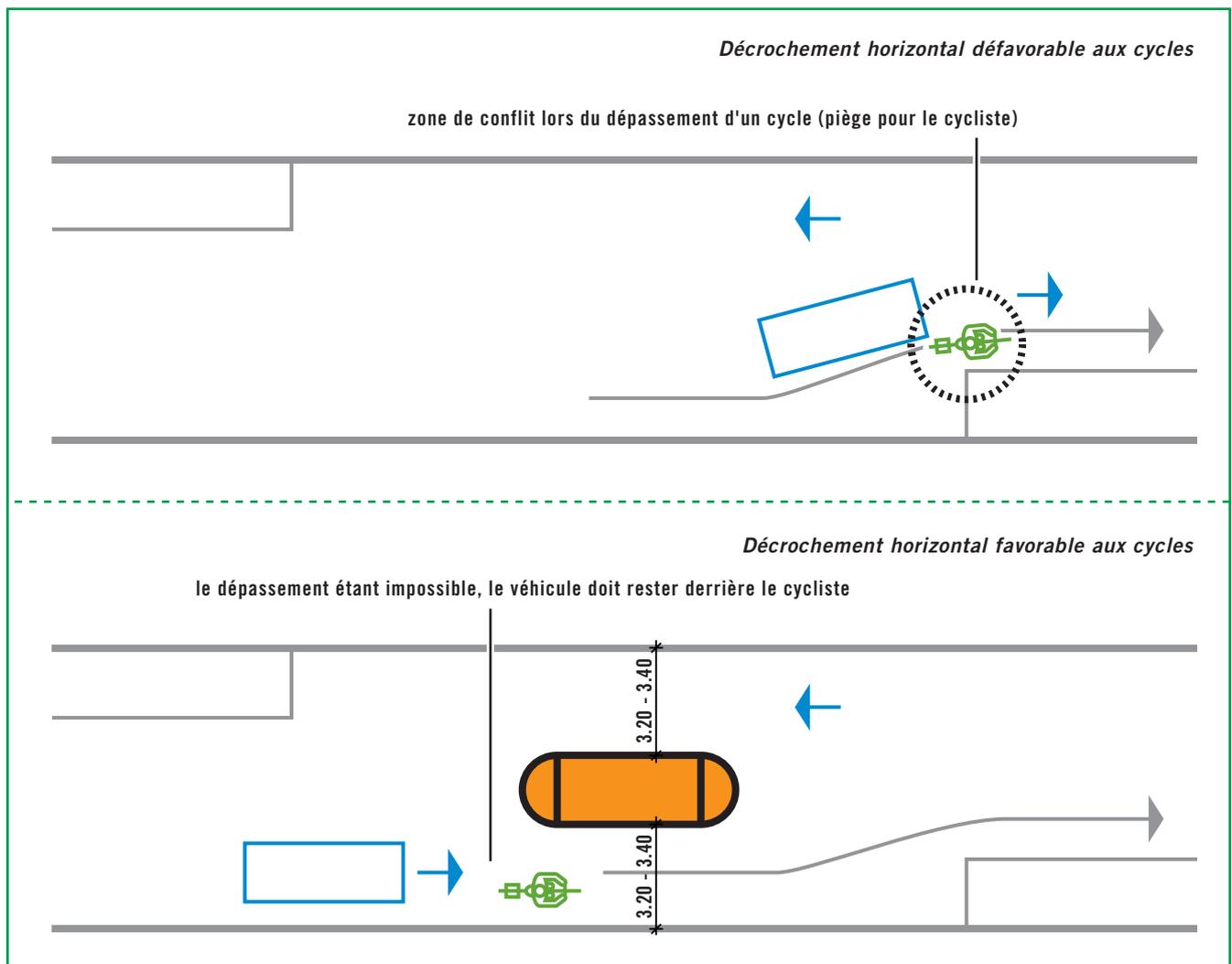
**Mesures liées / coordination**

- > Fiches n° II, B10
- > CEVA
- > PDQ du secteur de la gare de Chêne-Bourg

**Horizon de réalisation**

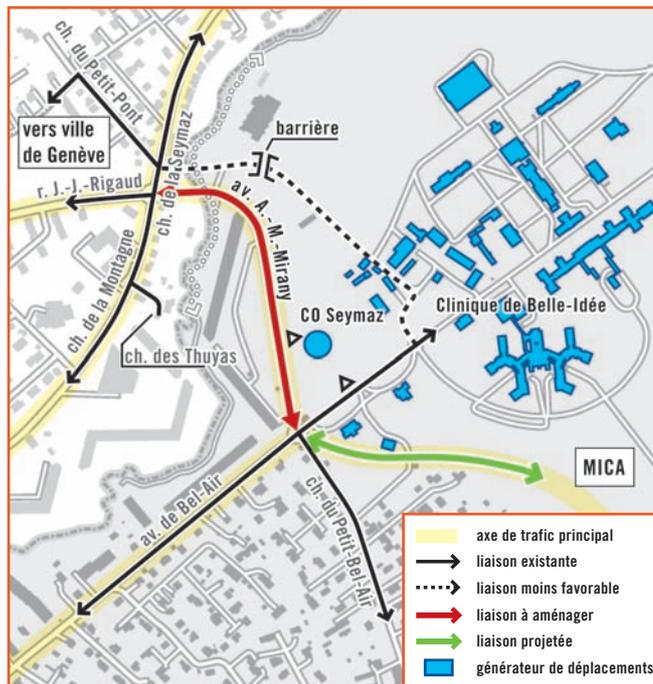
- > Dès que possible

*Principes d'aménagement pour le stationnement alterné ▼*



**Contexte et diagnostic**

- > L'avenue Mirany fait partie du réseau secondaire.
- > A l'horizon MICA, cette avenue fera partie du réseau primaire (continuité avec la nouvelle voirie).
- > Le développement du secteur MICA aura pour effet d'augmenter la charge de trafic sur ce tronçon.
- > L'avenue Mirany se caractérise par : une chaussée au large gabarit (9.50 m. et 10.50 m. dans le virage), du stationnement latéral à l'Est, des arrêts de bus, des trottoirs confortables de chaque côté, l'absence d'aménagements cyclables.
- > Le futur CO Seymaz (ouverture prévue en 2007) constituera un nouveau générateur de déplacements, dont l'accès principal sera aménagé depuis l'avenue Mirany (accès secondaire depuis l'allée de la clinique de Belle-Idée).
- > Une nouvelle traversée piétonne est à prévoir en relation avec l'entrée principale du CO Seymaz (liaison directe depuis le chemin des Thuyas).
- > Les arbres d'alignement existants situés de part et d'autre de la chaussée sont à maintenir.



Diagnostic ▲



▲1 Large chaussée avec stationnement latéral ▲

▼2 Trottoirs confortables ▼



▲3 Virage au Nord (attention à la visibilité des piétons) ▲



▼4 Pont sur la Seymaz et arrêt de bus ▼



**Principes et mesures d'aménagement**

- > Aménager des pistes cyclables bilatérales en élargissant les trottoirs de chaque côté de la chaussée (3.00 m. minimum) ; éventuellement, autoriser le vélo sur trottoir.
- > Conserver les alignements d'arbres de part et d'autre de la chaussée.
- > Réserver une largeur de chaussée de 6.50 m. minimum pour faciliter le croisement des bus (réseau primaire).
- > Maintenir le stationnement si nécessaire ; dans ce cas, déplacer le cheminement piéton à l'intérieur de la parcelle de l'Etat (périmètre du CO Seymaz).
- > Aménager une nouvelle traversée piétonne avec îlot de sécurité au droit de l'entrée principale du CO Seymaz, accompagnée par des mesures de modération du trafic.
- > Aménager également une traversée piétonne avec îlot à la hauteur du pont sur la Seymaz, dans la continuité de la promenade le long de la rivière (attention à la visibilité des piétons).

**Foncier**

- > Domaine public communal

**Instances concernées**

- > CA, Commissions du CM
- > Canton : DT (OCM)

**Responsable de la mise en œuvre**

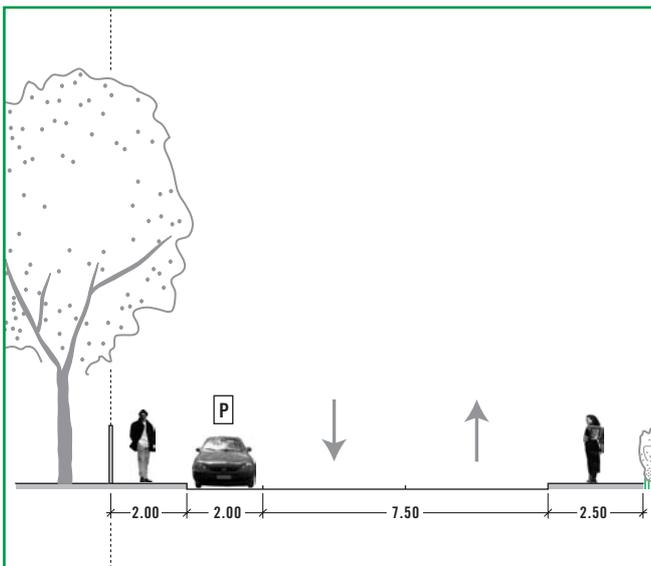
- > Commune de Chêne-Bourg

**Mesures liées / coordination**

- > Fiches n° I, IV, A9
- > CO Seymaz
- > MICA (nouvelle route)

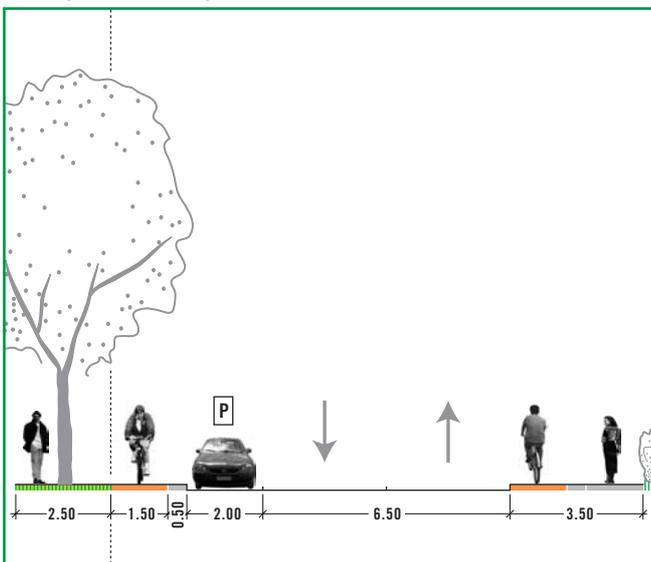
**Horizon de réalisation**

- > En relation avec le CO Seymaz (2007)



**Etat existant** (coupe - échelle 1:200) ▲

**Principes d'aménagement** (coupe - échelle 1:200) ▼



Extrait de l'étude de faisabilité pour le CO Seymaz (Direction des Bâtiments, sept. 2002) ▲

Déplacement du cheminement piéton à l'intérieur du périmètre du CO Seymaz (stationnement maintenu) ▼



## Continuité du réseau cyclable

## Contexte et diagnostic

**Passerelle des Ecureuils**

- > La passerelle des Ecureuils (DP cantonal) constitue l'unique passage sur la Seymaz reliant l'avenue de Bel-Air au chemin De-La-Montagne, entre le CEVA et le site de Belle-idée.
- > Elle s'inscrit en outre dans le prolongement de l'itinéraire de proximité du chemin du Saut-du-Loup.
- > Elle est très étroite (de même que le chemin d'accès) et actuellement réservée aux piétons (barrières infranchissables par les cycles).

**Rue du Péage**

- > La rue du Péage (DP communal) permet de rejoindre le carrefour giratoire de l'avenue de Bel-Air depuis le Vieux-Chêne.
- > Rue de quartier à sens unique (en direction de la rue du Gothard) dont la largeur de chaussée est d'environ 3.20 m.

**Chemin des Chalets**

- > Le chemin des Chalets (privé, moitié Etat de Genève) constitue un itinéraire de proximité entre l'avenue Petit-Senn et la rue de Genève.
- > Il n'est pas ouvert à la circulation des cycles.

**Chemin de l'Anjoulaz**

- > Le chemin de l'Anjoulaz (privé) constitue un itinéraire de proximité reliant la route de Sous-Moulin au cheminement en site propre situé le long du cimetière (liaison Vieux-Bourg - route de Malagnou).
- > Il est ouvert aux piétons (servitude de passage), mais pas aux cycles.

**Chemin Cavussin**

- > Le chemin Cavussin (DP communal) constitue une liaison importante entre Chêne-Bourg, le collège de la Gradelle et la ville de Genève.
- > Il remplace actuellement le futur itinéraire CEVA et permet d'éviter la route de Chêne.
- > Il constitue également un itinéraire de proximité entre les chemins de la Mouse et du Pont-de-Ville (Chêne-Bougeries).
- > Les barrières situées de part et d'autre des rives de la Seymaz ne sont pas praticables par les cycles.

**Campagne de Candolle**

- > L'aménagement en site propre entre le Vieux-Bourg et la route de Malagnou est sinueux alors que la desserte du quartier (privée) offre un tracé plus direct.



◀1 Chemin d'accès à la passerelle des Ecureuils ▲  
 ▶2 Chemin Cavussin ▼



◀3 Chemin de l'Anjoulaz ▲  
 ▶4 Rue du Péage à sens unique ▼



**Principes et mesures d'aménagement**

**Passerelle des Ecureuils**

- > Aménager des barrières adaptées au passage des cycles.
- > Elargir la passerelle et le chemin d'accès.

**Rue du Péage**

- > Aménager un contresens cyclable (marquages ponctuels).

**Chemin des Chalets**

- > Négocier une servitude de passage pour les cycles.

**Chemin de l'Anjoulaz**

- > Négocier une servitude de passage pour les cycles.
- > Aménager des barrières adaptées au passage des cycles.

**Chemin Cavussin**

- > Aménager des barrières adaptées au passage des cycles.

**Campagne de Candolle**

- > Négocier une servitude de passage pour les cycles.

**Instances concernées**

- > CA, Commissions du CM
- > Commune de Chêne-Bougeries

**Responsable de la mise en œuvre**

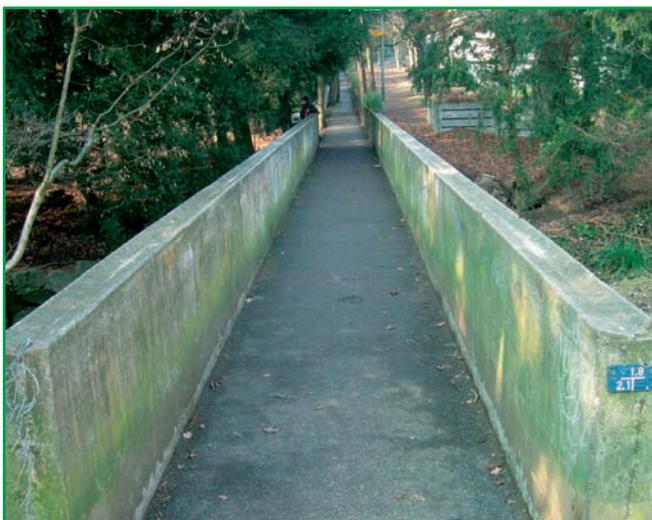
- > Commune de Chêne-Bourg

**Mesures liées / coordination**

- > Fiches n° II, V

**Horizon de réalisation**

- > Dès que possible et selon les opportunités



◀1 Passerelle des Ecureuils à élargir ▲

◀2 Liaison par le chemin Cavussin à améliorer ▼



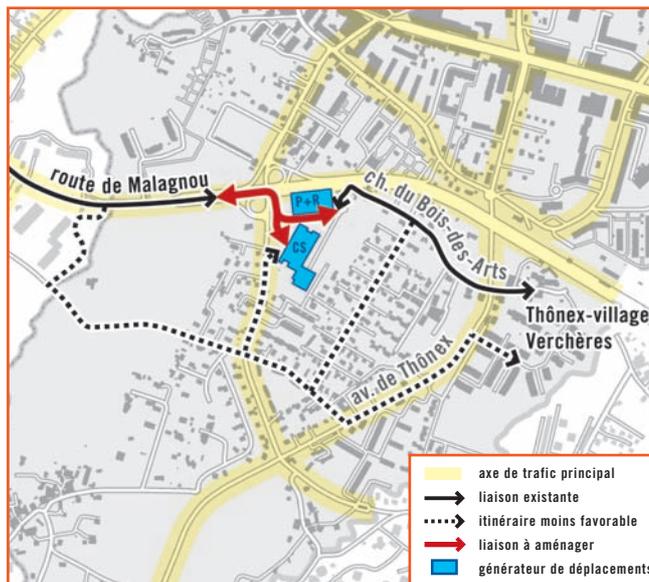
◀3 Barrières à aménager dans le prolongement du chemin de l'Anjoulaz ▲

◀4 Contresens cyclable à aménager au débouché de la rue du Péage sur la rue de Genève ▼



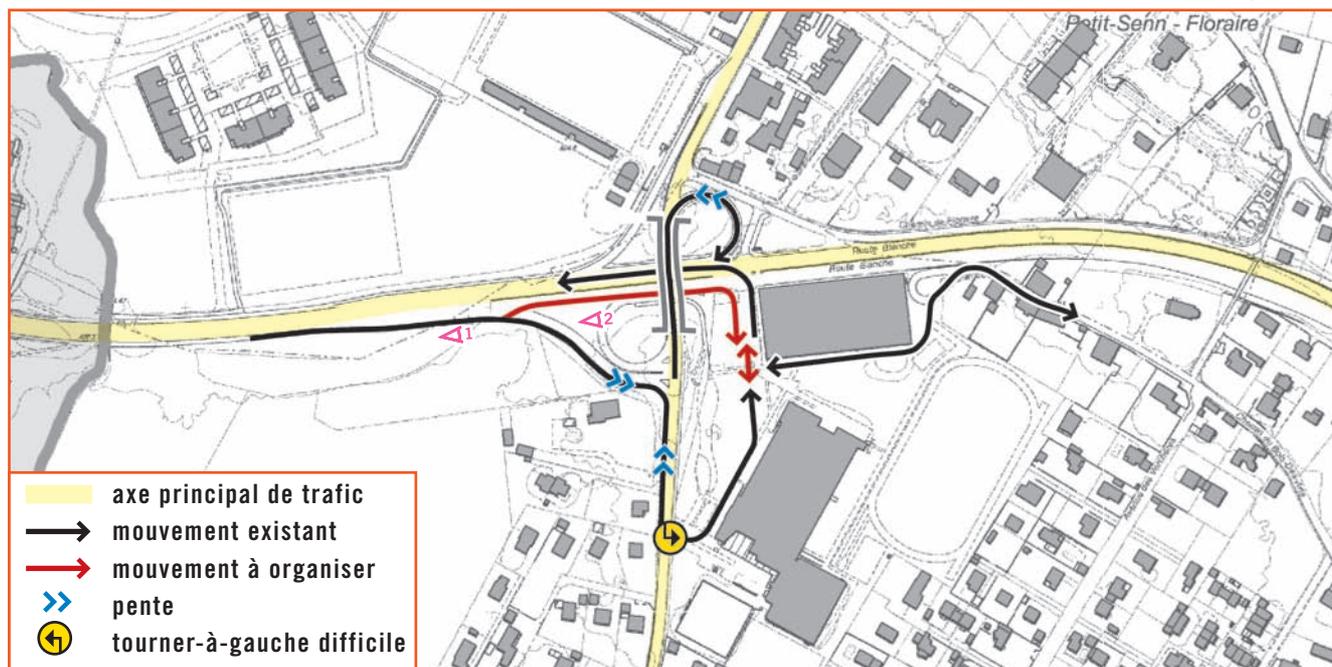
**Contexte et diagnostic**

- > La route de Malagnou est un axe du réseau primaire.
- > Sur la route de Malagnou, en provenance de la ville et en direction de Thônex, l'aménagement cyclable quitte la route à la hauteur de la bretelle routière du pont de Sous-Moulin: il n'y a pas de liaison cyclable directe avec le secteur de Sous-Moulin, le village de Thônex et le quartier des Verchères.
- > Un itinéraire alternatif par le chemin de Mapraz est possible, mais moins direct.
- > La liaison par le chemin du Bois-des-Arts permettrait de créer un itinéraire direct.
- > Il manque un passage cyclable entre l'esplanade du P+R et le périmètre du Centre Sportif.



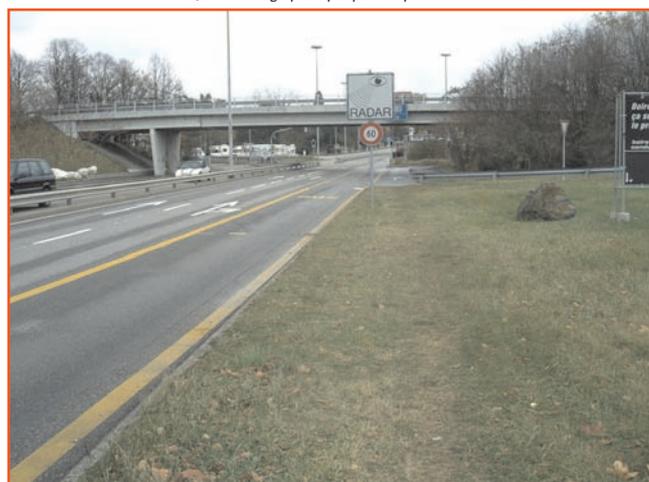
**Diagnostic ▲**

**Schéma des mouvements à organiser ▼**



▲2 La piste cyclable sur trottoir quitte la route à la hauteur de la bretelle routière. ▼

▲1 Passage pratiqué par les piétons entre les bretelles routières. ▼



**Principes et mesures d'aménagement**

- A. Aménager une liaison le long de la route de Malagnou, sous le pont et à niveau, pour rejoindre directement l'esplanade du P+R : le trottoir situé sous le pont est déplacé pour créer une bande cyclable et ainsi guider et protéger les cycles jusqu'à l'esplanade du P+R (une piste serait trop dangereuse au débouché).
- B. Aménager les traversées des deux bretelles routières de manière à assurer la sécurité des cycles et des piétons (avancée de trottoir) avec perte de priorité pour les cycles (visibilité excellente).
- C. Aménager également une liaison piétonne selon le même tracé pour répondre à un besoin observé (sentier existant entre les deux bretelles routières).
- D. Créer un passage pour les cycles entre l'esplanade du P+R et le Centre Sportif (barrière), de manière à relier le chemin du Bois-des-Arts par le cheminement piétons-vélos existant.
- E. Aménager une case avancée au débouché de l'esplanade du P+R sur la route de Malagnou pour améliorer le tourner-à-gauche des cycles (voie mixte bus-vélos existante).

**Foncier**

- > Domaine public cantonal

**Instances concernées**

- > CA, Commissions du CM
- > Communes de Chêne-Bourg et Chêne-Bougeries
- > Canton : DT (OCM), DCTI (DGC)

**Responsable de la mise en œuvre**

- > DGC

**Mesures liées / coordination**

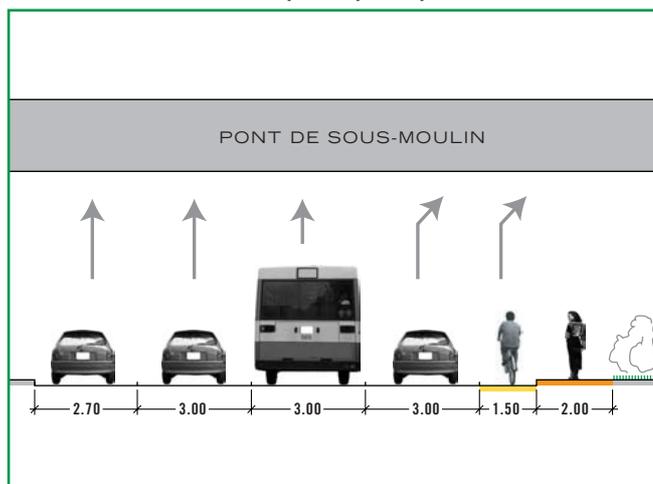
- > Fiches n° V, A5, B2
- > P+R vélos

**Horizon de réalisation**

- > Priorité communale

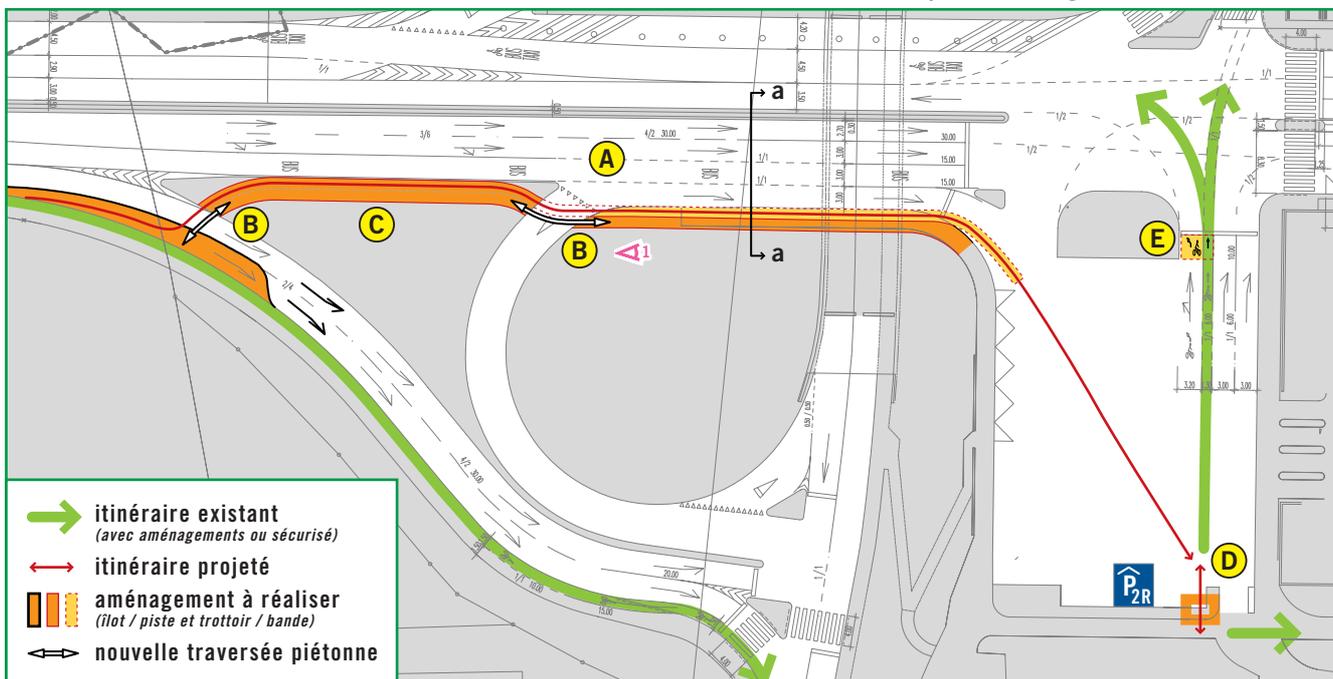


▲ Espace suffisant sous le pont pour créer une bande cyclable. ▲



Coupe de principe a-a (échelle: 1/200) ▼

**Principes d'aménagement (échelle: 1/1'000) ▼**



**Contexte et diagnostic**

**Pont de Sous-Moulin**

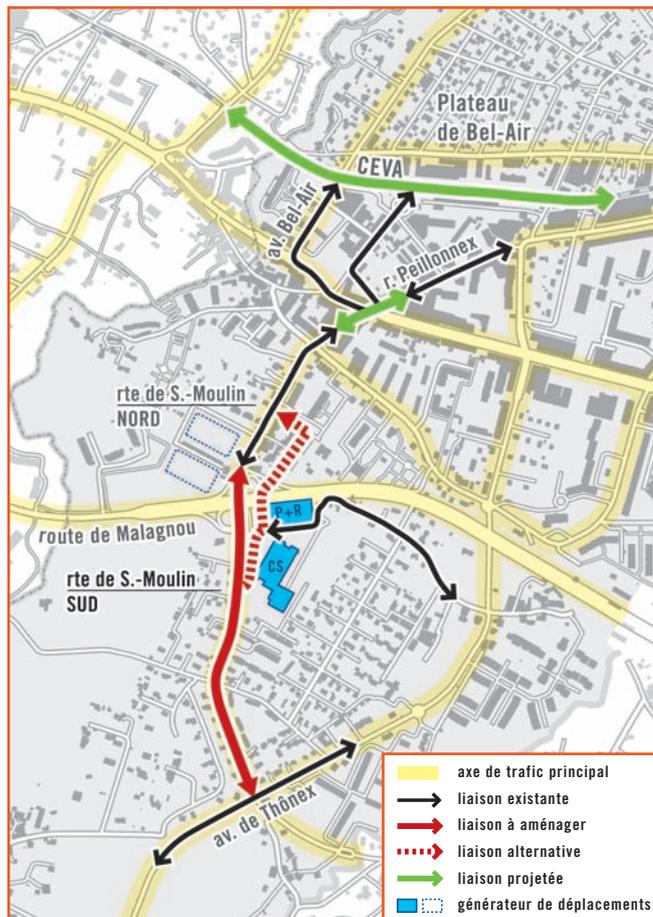
- > Le pont sur la route de Malagnou fait partie du réseau primaire (boucles d'accès à la route Blanche).
- > Ce tronçon se caractérise par : une chaussée étroite (7.00 m.), un profil en «dos-d'âne» avec visibilité médiocre, une limitation de vitesse à 50 km/h, un seul trottoir, un passage piéton non-régulé.
- > Les conditions de sécurité pour les cycles sont très insatisfaisantes (bandes cyclables étroites interrompues dans les montées).

**Accès au Centre Sportif**

- > En provenance de Chêne-Bourg, l'accès au CS est difficile depuis la route de Sous-Moulin (mouvement de tourner-à-gauche non-protégé).
- > Le stationnement véhicules sur le trottoir pour la dépose constitue un problème identifié par les associations locales (résultat de l'enquête).

**Tronçon Centre Sportif – avenue de Thônex**

- > La route de Sous-Moulin est un axe du réseau secondaire.
- > Ce tronçon se caractérise par : une chaussée étroite (env. 7.00 m.), une limitation de vitesses à 50 km/h, des conditions de sécurité médiocres pour les cycles en particulier dans les virages (manque de visibilité) et aux heures de pointe.
- > Les bandes cyclables sont interrompues avant le carrefour avec l'avenue de Thônex.
- > Un passage piéton au débouché de l'avenue Suisse est demandé par les associations locales (résultat de l'enquête).



Diagnostic ▲

◀1 Interruption des bandes cyclables sur le pont ▼



◀2 Accès au Centre Sportif (tourner-à-gauche difficile) ▼



**Principes et mesures d'aménagement**

**Pont de Sous-Moulin**

- > Envisager un élargissement du pont pour l'aménagement de pistes cyclables bilatérales (sites propres).

**A court terme**

- > Prolonger les bandes cyclables sur le pont avec une limitation à 40 km/h jusqu'au CS.

**Accès au Centre Sportif**

- > Réaménager la zone d'accès au CS à la hauteur des arrêts de bus : équiper le passage piéton d'un îlot central et le prolonger par une bande polyvalente comme présélection de tourner-à-gauche (sécurisation de tous les modes et effet de modération).
- > Interrompre la bande cyclable à la hauteur de l'îlot et de l'accès au CS pour ne pas encourager le stationnement lié à la dépose.

**Tronçon Centre Sportif- av. de Thônex**

- > faire respecter le 50 km/h avec des mesures de modération (resserments ponctuels, radars, etc.).
- > Prolonger les bandes cyclables jusqu'à 20.00 m. de la ligne d'arrêt au carrefour de l'avenue de Thônex.
- > Aménager un nouveau passage piétons à la hauteur de l'avenue Suisse.

**Foncier**

- > Domaine public cantonal

**Instances concernées**

- > CA, Commissions du CM
- > Communes de Chêne-Bourg et Chêne-Bougeries
- > Canton : DT (OCM), DCTI (DGC)
- > TPG

**Responsable de la mise en œuvre**

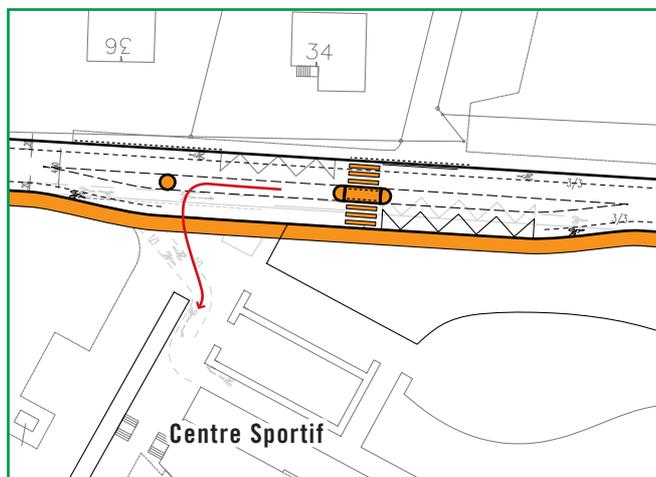
- > DGC

**Mesures liées / coordination**

- > Fiches n° V, A5, B1
- > Plan directeur piétons

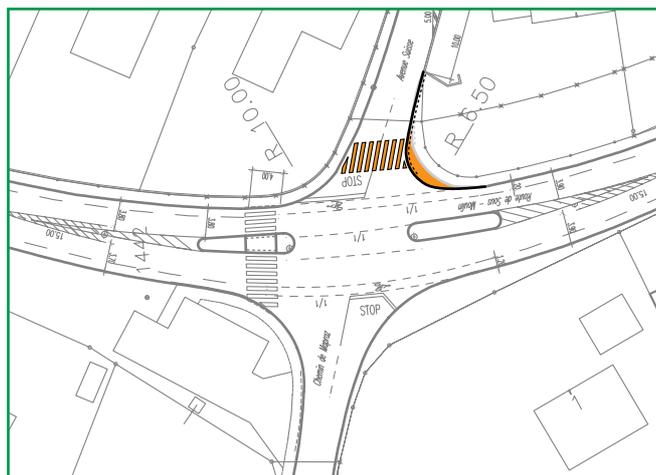
**Horizon de réalisation**

- > Priorité communale

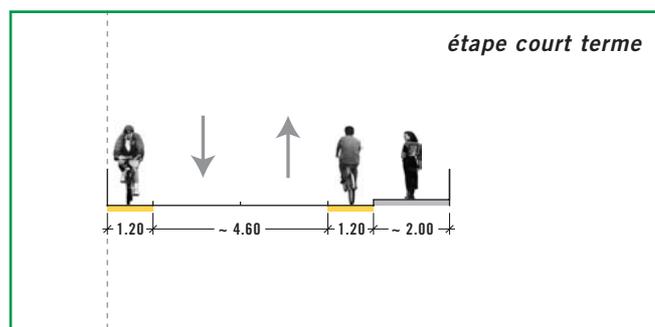
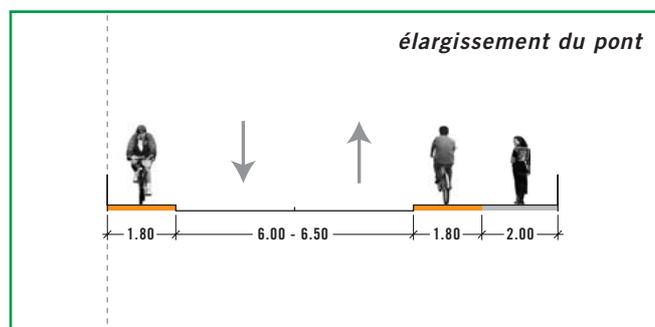
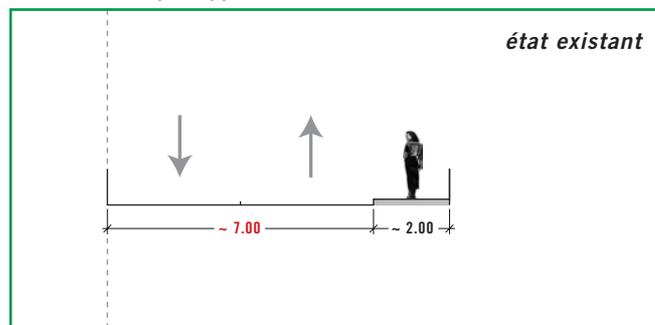


Accès au Centre Sportif (échelle 1:1'000) ▲

Traversée piétonne à la hauteur de l'avenue Suisse (échelle 1:1'000) ▼

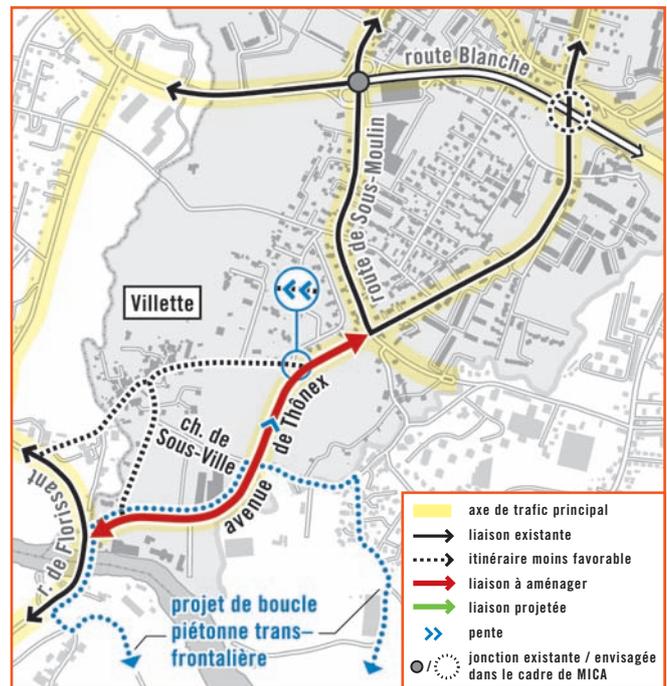


Coupes type (échelle 1:200) - le pont (chemin Floraire - CS) ▼



**Contexte et diagnostic**

- > L'avenue de Thônex est un axe du réseau primaire emprunté par du trafic de transit (liaison Nord-Sud).
- > Le développement du secteur MICA aura pour effet d'augmenter la charge de trafic sur cet axe, notamment dans l'hypothèse d'une nouvelle jonction avec la route Blanche.
- > Ce tronçon de l'avenue de Thônex (séquence « Villette ») se caractérise par une chaussée d'une largeur de 7.50 m. sans aménagement cyclable, ni trottoir, vitesse limitée à 60 km/h.
- > Les conditions de sécurité des cyclistes sont très mauvaises.
- > Le contexte est difficile et contraint à l'approche des carrefours avec la route de Florissant et avec la route de Sous-Moulin (espace à disposition limité).
- > La création d'un trottoir et l'amélioration de la visibilité (passage piéton à la hauteur du chemin de Sous-Ville) sont demandés par les associations locales (résultat de l'enquête).
- > Le Syndicat intercommunal d'aménagement et d'entretien de l'Arve et de ses berges (SIAEAB) prévoit l'aménagement d'une boucle piétonne transfrontalière entre le bois de Vernaz et le Pont de Sierne (nouvelle passerelle sur l'Arve côté Français).



Diagnostic ▲



▲1 Carrefour Sous-Moulin ▲  
▼2 Contexte routier, sans aménagement cyclable, ni trottoir ▼



▲3 Approche du carrefour Florissant ▲  
▼4 Carrefour Florissant avec passage sous-voie (rampes) ▼



**Principes et mesures d'aménagement**

- > Créer une piste cyclable bidirectionnelle et un cheminement pour piétons côté Ouest.
- > Améliorer la sécurité (éclairage, visibilité) aux abords du passage piéton reliant le chemin de Sous-Ville au chemin de La-Craz.
- > Intégrer le projet de boucle piétonne transfrontalière du SIAEAB.
- > Prise en compte des cycles aux carrefours :
  - Sous-Moulin/Thônex : élargissement du trottoir existant (2.50 min), vélos sur trottoir (mouvements bidirectionnels), gestion spécifique (feu) des mouvements cyclables en direction de Thônex (conditions de confort non-réunies en raison du contexte).
  - Thônex/Florissant : trottoir mixte piétons/vélos (ponctuellement étroit) à l'approche du carrefour, traversée des cycles en surface avec un nouveau passage piéton (introduction d'une nouvelle phase au feu), continuité des aménagements cyclables en provenance de Veyrier.

**Foncier**

- > Domaine public cantonal, privés

**Instances concernées**

- > CA, Commissions du CM
- > Canton : DT (OCM), DCTI (DGC)

**Responsable de la mise en œuvre**

- > DGC, Commune de Thônex

**Mesures liées / coordination**

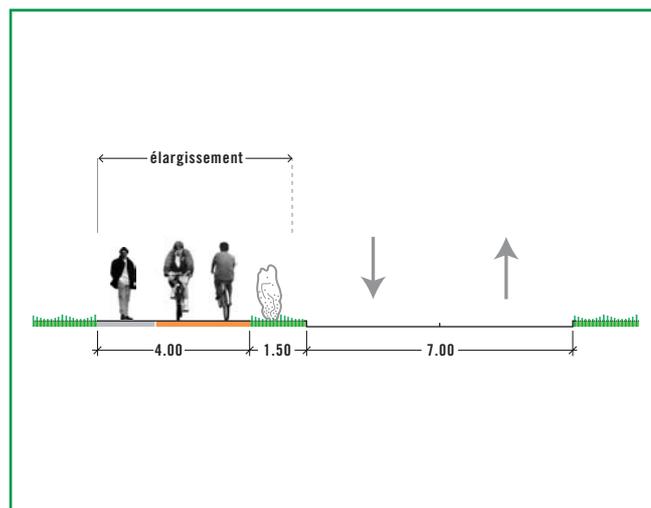
- > Projet de boucle piétonne transfrontalière entre le bois de Vernaz et le Pont de Sierne (levier pour la mise en œuvre).
- > Négociation de servitudes, cessions ou achat de terrain sur les parcelles privées côté Ouest.

**Horizon de réalisation**

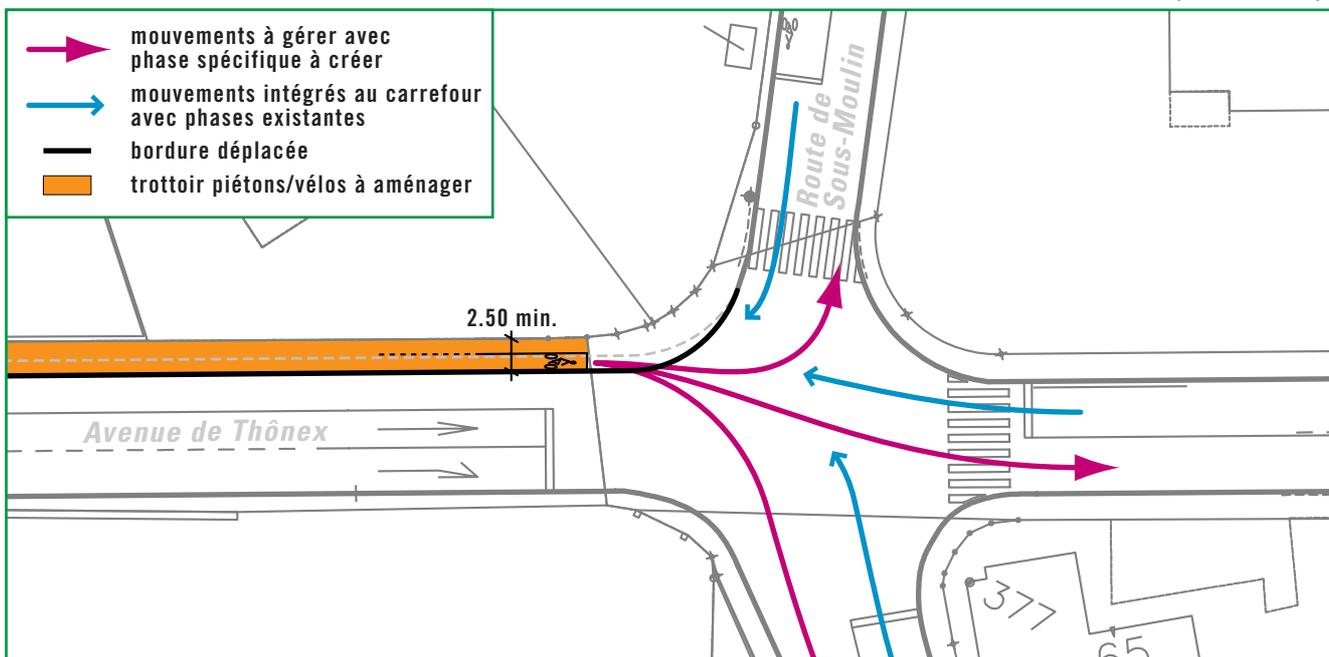
- > En relation avec le projet de boucle piétonne transfrontalière



◀ Carrefour av. Thônex - Sous-Moulin ▶

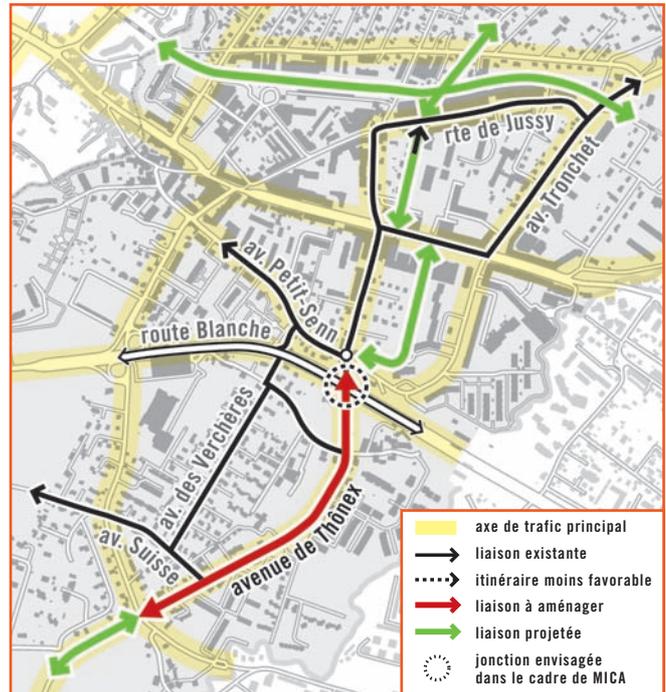


Principes d'aménagement hors carrefours (échelle: 1/200) ▲  
Carrefour av. Thônex - Sous-Moulin (échelle: 1/500) ▼



**Contexte et diagnostic**

- > L'avenue de Thônex est un axe du réseau primaire emprunté par du trafic de transit (liaison Nord-Sud).
- > Le développement du secteur MICA aura pour effet d'augmenter la charge de trafic sur cet axe, notamment dans l'hypothèse d'une nouvelle jonction avec la route Blanche.
- > L'avenue de Thônex se caractérise par des séquences aux contextes différents (voir plan au verso) :
  - Pont de Thônex, contexte routier,
  - Village, contexte urbain, partiellement modéré,
  - Verchères, contexte routier,
  - Clos des Ecornaches, contexte routier.
- > La séquence «village» se caractérise par un passage piéton régulé avec kit-école (le feu passe au rouge quand le 40 km/h est dépassé).
- > Les séquences «pont», «Verchères» et «Clos des Ecornaches» se caractérisent par une chaussée à voie centrale banalisée d'une largeur de 7.50 m. comprenant des bandes cyclables étroites (1.20 m.) de chaque côté, interrompues entre 60 et 80 m. avant les carrefours, vitesse limitée à 50 km/h.
- > Les conditions de sécurité des cyclistes ne sont pas satisfaisantes sur l'ensemble du parcours.



Diagnostic ▲



▲1 Pont de Thônex, trottoir, bandes cyclables et voie de circulation étroites ▲  
▼2 Village, modération du trafic ▼



▲3 Verchères, contexte routier ▲  
▼4 Clos des Ecornaches, chaussée à voie centrale banalisée ▼



**Principes et mesures d'aménagement**

**Pont de Thônex**

- > Elargir le pont en encorbellement (ou passerelle) de manière à créer des pistes cyclables bilatérales et des trottoirs confortables.

**Village**

- > Renforcer les mesures de modération (mixité des usages) par des aménagements à caractère urbain.

**Verchères**

- > Aménager des pistes cyclables bilatérales (élargissement du gabarit de la chaussée en emprise sur les terrains de la commune).
- > Remplacer le trottoir par un nouveau cheminement piétonnier du côté de la place des fêtes.
- > Aménager une nouvelle traversée piétonne avec îlot de sécurité entre le chemin du Curé-Descloups et la place des fêtes.

**Clos des Ecornaches**

- > Aménager des pistes cyclables bilatérales en supprimant le trottoir situé à l'Ouest (il y a seulement trois accès sur environ 400 m. de chaussée et des passages piétons au droit des rues transversales).

**A court terme**

- > Prolonger les bandes cyclables jusqu'aux carrefours (interruption 20 m. avant les giratoires) et le long du kit-école.

**Foncier**

- > Domaine public cantonal

**Instances concernées**

- > CA, Commissions du CM
- > Canton : DT (OCM), DCTI (DGC)

**Responsable de la mise en œuvre**

- > DGC

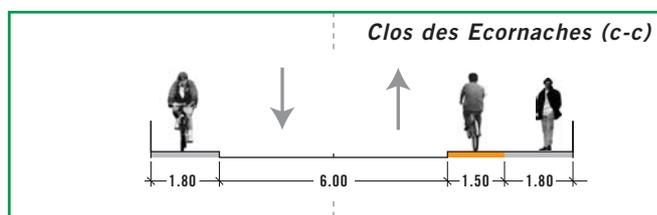
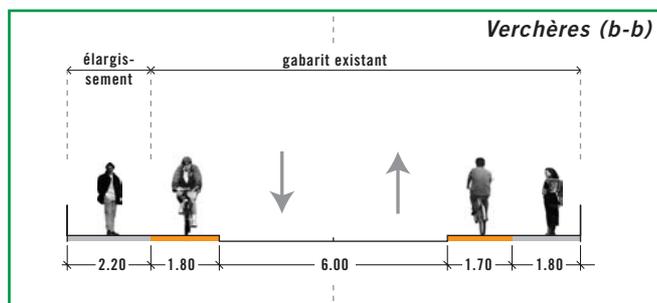
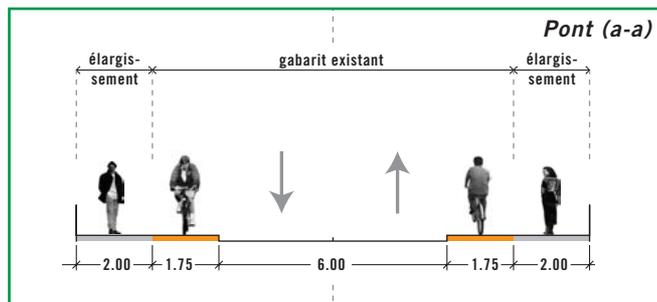
**Mesures liées / coordination**

- > Fiche n° B6
- > MICA
- > Projet d'aménagement devant la Mairie

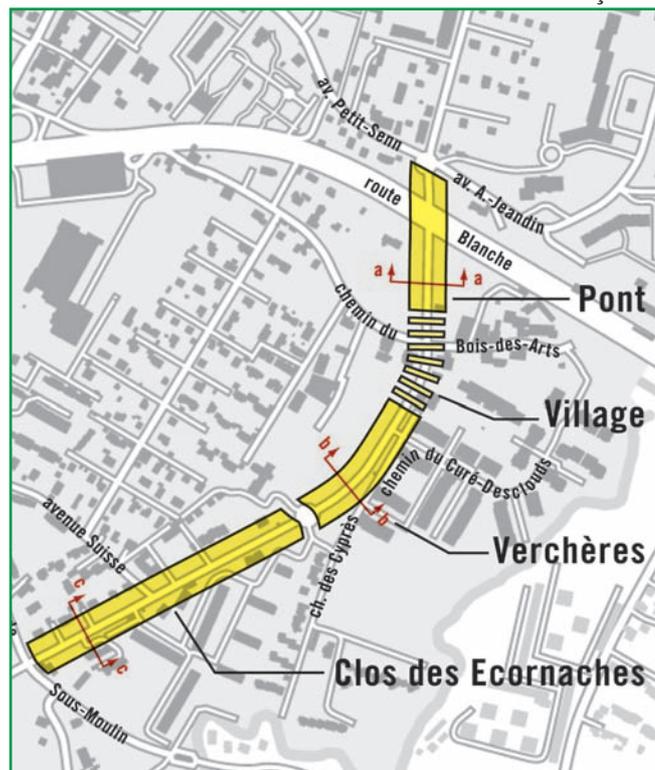
**Horizon de réalisation**

- > Priorité communale et en relation avec MICA

Coupes - principes d'aménagement (échelle: 1/200) ▼

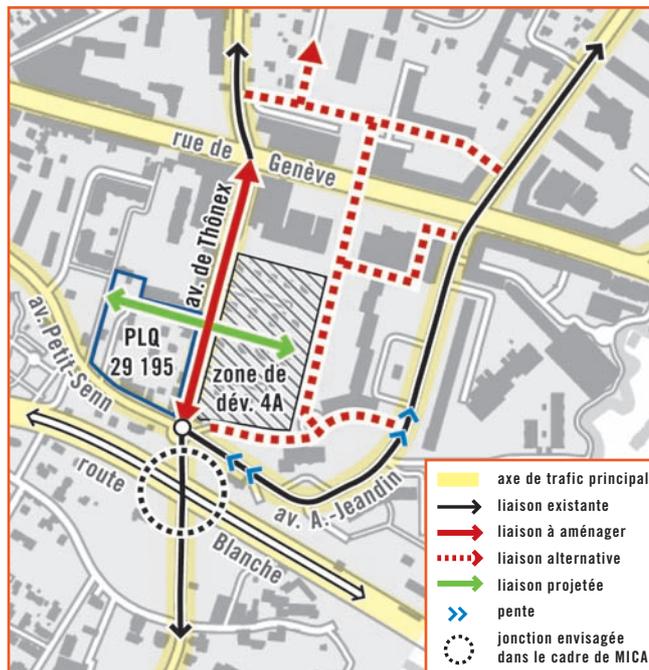


Situation des tronçons ▼



**Contexte et diagnostic**

- > L'avenue de Thônex est un axe du réseau primaire emprunté par du trafic de transit (liaison Nord-Sud).
- > Le développement du secteur MICA aura pour effet d'augmenter la charge de trafic sur cet axe, notamment dans l'hypothèse d'une nouvelle jonction avec la route Blanche.
- > Ce tronçon se caractérise par : une chaussée étroite (env. 5.50/6.00 m.), une limitation de vitesses à 50 km/h, des mauvaises conditions de confort pour les cycles (trafic élevé, pas d'aménagement), de sécurité et une arborisation (platanes) en alignement à l'Est.
- > La chaussée pourrait être élargie en emprise sur les terrains situés à l'Est (zone de dév. 4A).
- > Une cession au domaine public cantonal (env. 5.00 m.) est inscrite au PLQ situé à l'Ouest pour permettre le prolongement du trottoir existant.
- > Des liaisons cyclables alternatives sont envisageables à l'intérieur des quartiers existants et futurs (itinéraires sécurisés et confortables, moins directs).



**Diagnostic** ▲

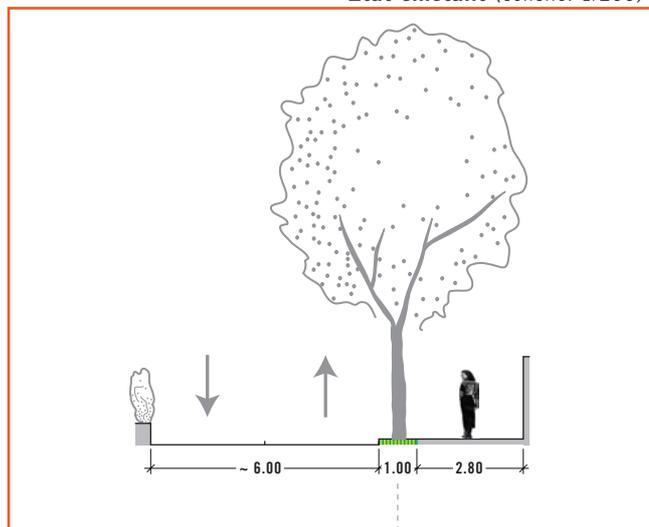
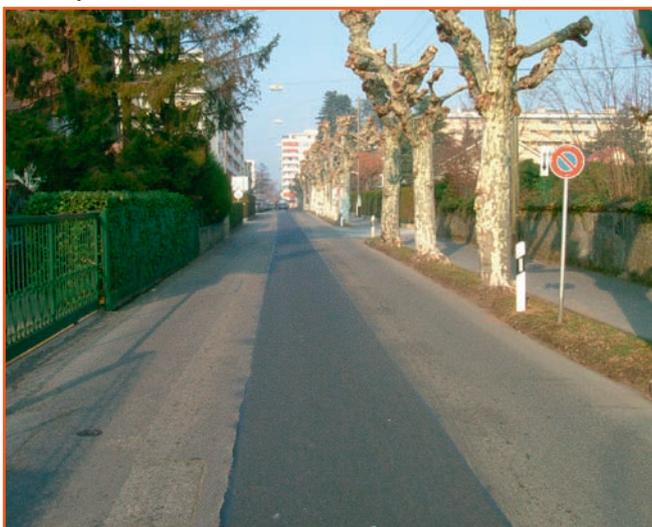


▲1 Tronçon à l'approche du carrefour avec la rue de Genève ▲

▲2 Tronçon compris entre le PLQ (Ouest) et les terrains en zone de développement 4A (Est) ▼



▼3 Trottoir large délimité par un mur à l'Est ▼  
**Etat existant** (échelle: 1/200) ▼



**Principes et mesures d'aménagement**

- > Aménager des pistes cyclables bilatérales et des trottoirs en emprise sur les terrains situés à l'Est (zone de dév. 4A) et sur le PLQ à l'Ouest (cession au domaine public) en supprimant le stationnement latéral.
- > Remplacer les arbres existants en offrant plus d'espace à leur base (min. 2.00 m.).
- > Prolonger les pistes cyclables jusqu'à la rue de Genève ou aménager un raccordement sous la forme de bandes cyclables intégrées au carrefour.
- > Aménager une liaison piétons/vélos transversale à l'Est (zone de dév. 4A) dans la continuité du cheminement prévu à l'Ouest (PLQ).

**A court terme**

- > Aménager ou améliorer les liaisons alternatives au travers du quartier (hors trafic) et à niveau (éviter le dénivelé de l'av. A.-Jeandin).

**Foncier**

- > Domaine public cantonal

**Instances concernées**

- > CA, Commissions du CM
- > Commune de Chêne-Bourg
- > Canton : DT (DAT, OCM), DCTI (DGC)

**Responsable de la mise en œuvre**

- > DGC

**Mesures liées / coordination**

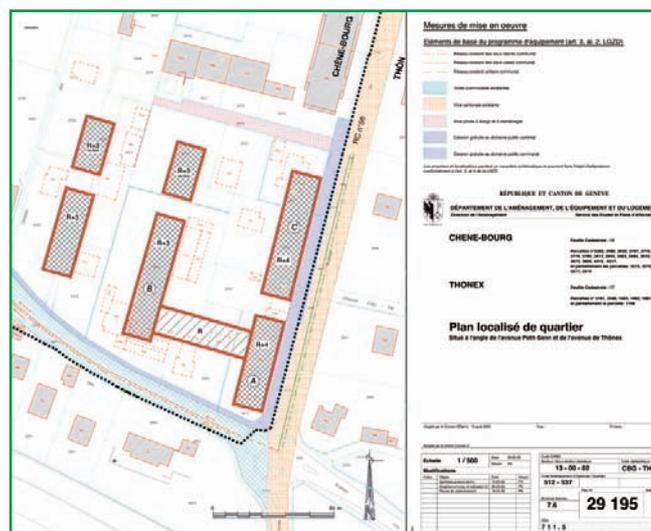
- > Fiches n° A1, B4, B6, B7
- > MICA (nouvelle jonction route Blanche)
- > PDir piétons
- > Développement du secteur Est (zone de dév. 4A)
- > PLQ n° 29 195 à l'Ouest

**Horizon de réalisation**

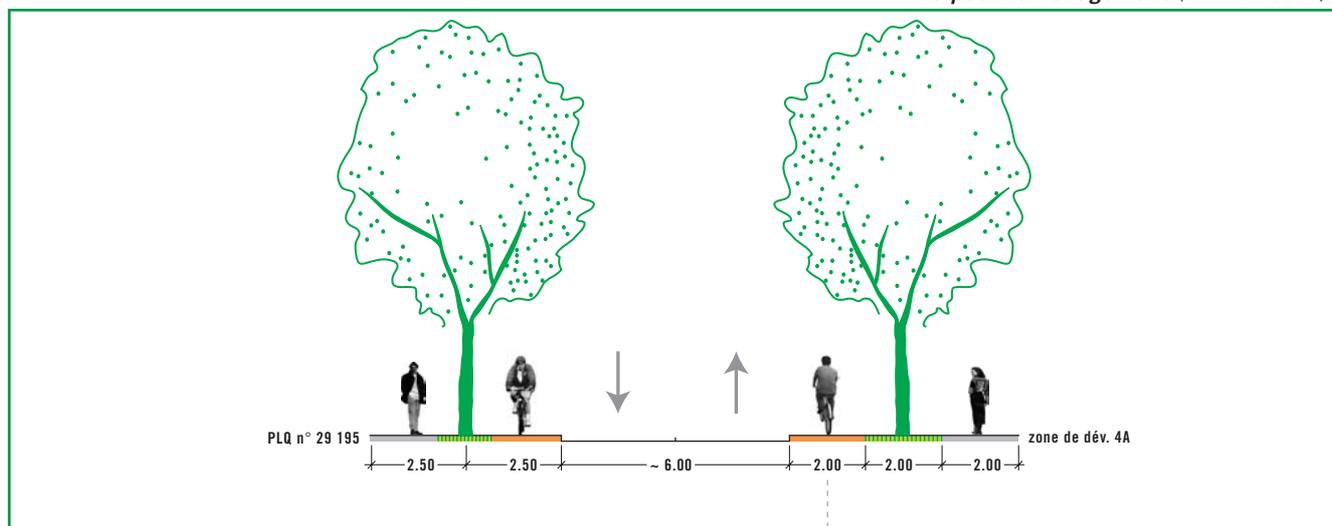
- > En relation avec MICA et le développement des secteurs Est et Ouest.



Orthophoto ▲

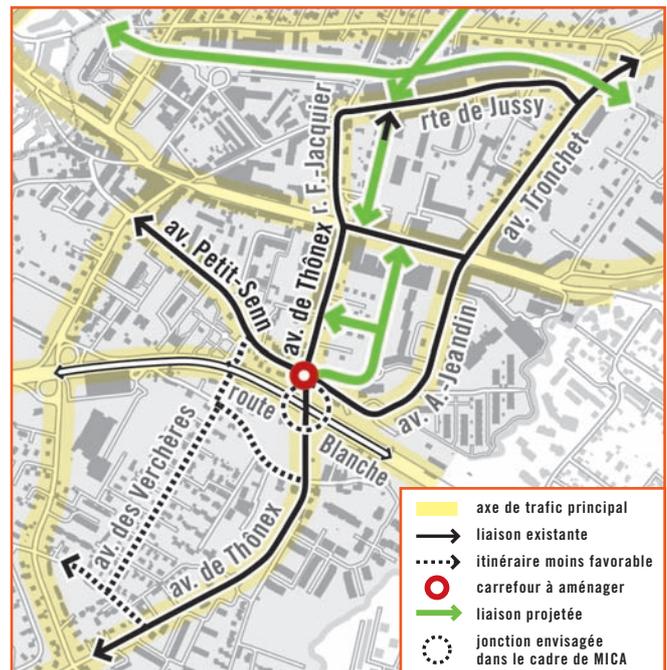


Extrait du PLQ N° 29 195 ▲  
Principes d'aménagement (échelle: 1/200) ▼



**Contexte et diagnostic**

- > Le giratoire Petit-Senn - avenue de Thônex est un carrefour du réseau primaire emprunté par du trafic de transit (liaison Nord-Sud).
- > Le développement du secteur MICA aura pour effet d'augmenter la charge de trafic sur ce carrefour.
- > Dans l'hypothèse de l'aménagement d'une nouvelle jonction avec la route Blanche (MICA), ce carrefour pourrait être complètement réaménagé.
- > Le giratoire actuel se caractérise par une géométrie désaxée par rapport aux branches d'accès (donc une faible déflexion des véhicules selon la trajectoire adoptée, en particulier A.-Jeandin - Petit-Senn et pont - av. de Thônex), des axes d'approches très étroits et deux traversées piétonnes sans refuge.
- > Les conditions de sécurité des cyclistes et des piétons sont mauvaises.
- > Une cession au domaine public cantonal et communal est inscrite au PLQ situé à l'Ouest pour permettre l'aménagement de trottoirs confortables.
- > Le giratoire pose des problèmes de sécurité (vitesse trop élevée, visibilité des piétons, traversées dangereuses) soulevés par les associations locales (résultat de l'enquête).

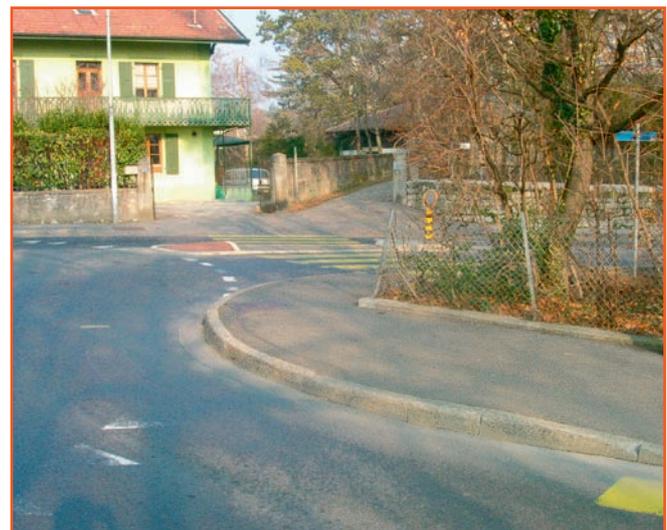


Diagnostic ▲



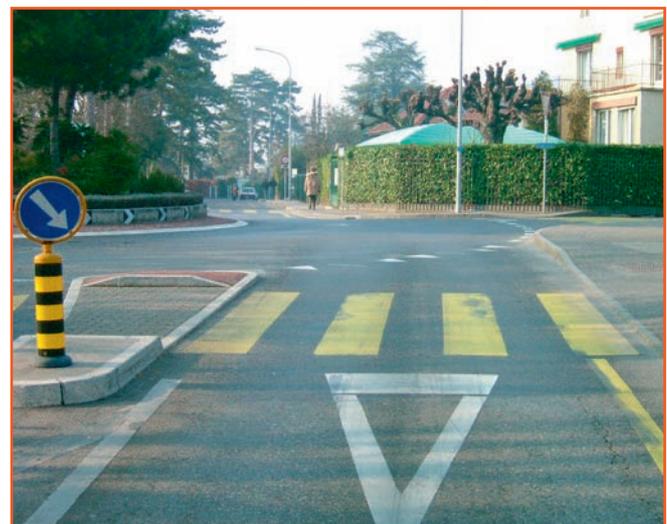
▲1 Traversée piétonne sans refuge (avenue de Thônex) ▲

▲2 Traversée piétonne sans refuge physique (avenue Petit-Senn) ▼



▲3 Manque de visibilité pour les piétons ▲

▲4 Très faible déflexion depuis l'avenue A.-Jeandin ▼



**Principes et mesures d'aménagement**

- > Améliorer la sécurité des piétons par l'aménagement de traversées piétonnes avec refuge (la cession de terrain du PLQ n° 29 195 à l'Ouest permet d'envisager un élargissement ponctuel de l'avenue de Thônex).
- > Renforcer la déflexion des véhicules en agrandissant la pastille centrale du giratoire (forme elliptique).
- > Améliorer la visibilité et le confort des piétons en reculant la végétation à l'angle entre le pont et l'avenue A.-Jeandin.
- > Revoir complètement la gestion et l'aménagement du carrefour dans le cadre de MICA en tenant compte des modes de déplacements doux.

**Foncier**

- > Domaine public cantonal

**Instances concernées**

- > CA, Commissions du CM
- > Commune de Chêne-Bourg
- > Canton : DT (OCM), DCTI (DGC)

**Responsable de la mise en œuvre**

- > DGC

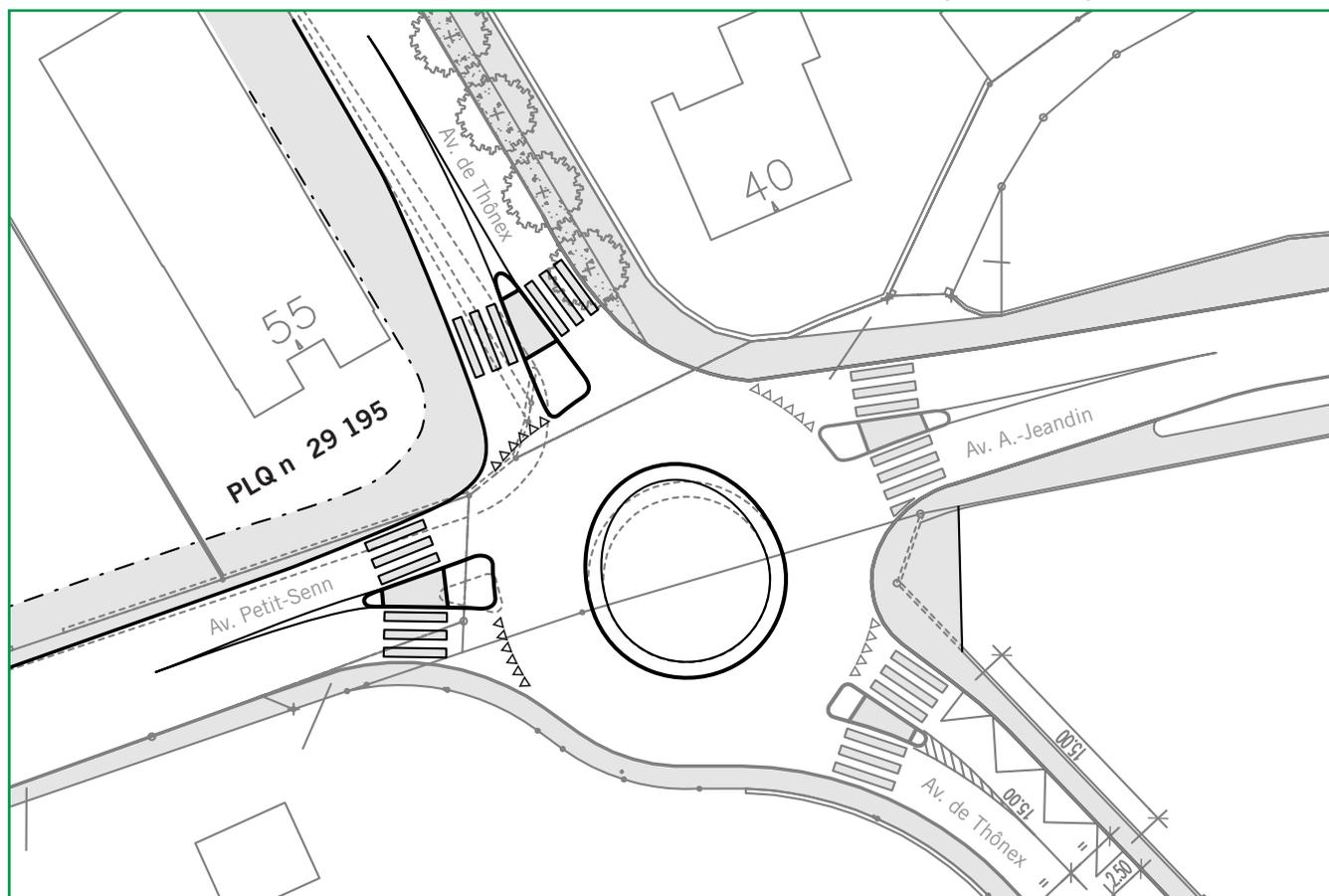
**Mesures liées / coordination**

- > Fiches n° B4 et B5
- > PLQ n° 29 195 à l'Ouest
- > MICA (nouvelle jonction route Blanche)

**Horizon de réalisation**

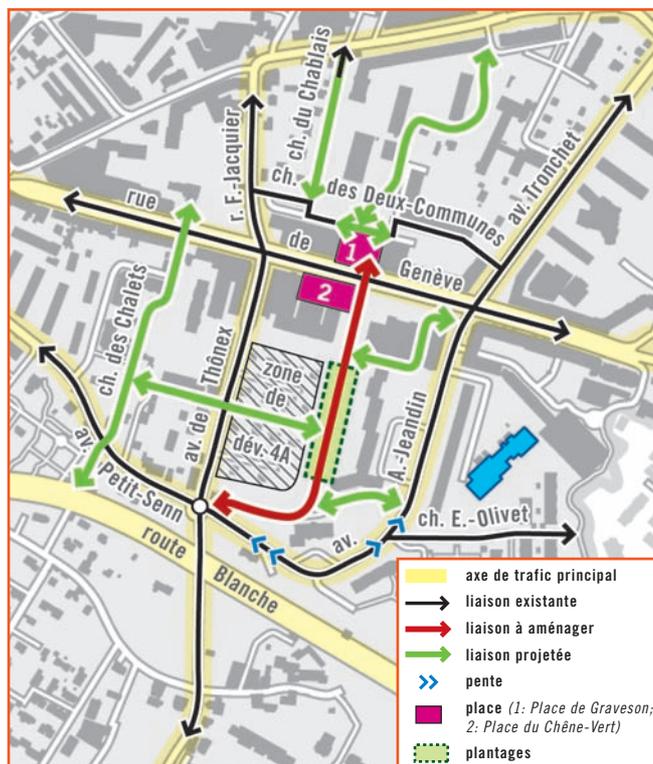
- > En relation avec le développement du secteur Ouest et MICA.

*Principes d'aménagement (échelle: 1/500) ▼*



**Contexte et diagnostic**

- > La Place de Graveson, la place du Chêne-Vert et la rue de Genève font partie du projet transfrontalier «Espace-rue», dont les principes d'aménagement sont énoncés dans la charte de 1999 regroupant les cinq communes concernées : Chêne-Bougeries, Chêne-Bourg, Thônex, Gaillard (F) et Ambilly (F).
- > Dans le cadre du projet d'aménagement de la rue de Genève et des places de Graveson et du Chêne-Vert (application de la charte d'aménagement), les arrêts de tram actuels «F.-Jacquier» et «Thônex» seront regroupés à la hauteur de la place de Graveson et une nouvelle traversée de la rue de Genève sera aménagée.
- > Cette nouvelle traversée constituera une liaison Nord-Sud entre le chemin des Deux-Communes et l'avenue Petit-Senn, qui permettra d'éviter les avenues de Thônex et A.-Jeandin par un itinéraire situé en dehors des axes de trafic principaux et à niveau (évitement de la descente et montée de l'avenue A.-Jeandin).
- > La zone de dév. 4A située à l'Est de l'avenue de Thônex permettra d'aménager une nouvelle liaison de proximité en direction de la commune de Chêne-Bourg.
- > D'autres liaisons à niveau devraient être aménagées depuis l'avenue A.-Jeandin.
- > Le cheminement piétons existant entre la rue de Genève et l'avenue Petit-Senn (à travers les plantages) n'est pas ouvert aux cyclistes (propriété privée, barrières).



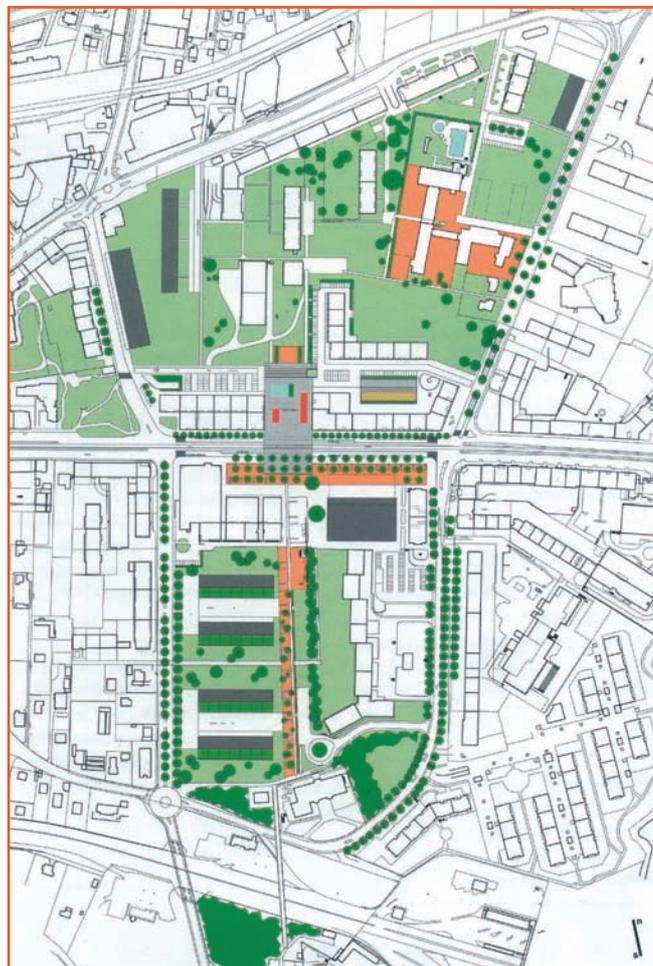
Diagnostic ▲

Extrait du projet «Espace-rue» pour le secteur Graveson (ADR architectes associés, 2001) ▼



▲1 Place du Chêne-Vert ▲

▲2 Cheminement piétons existant à travers les plantages ▼



## Principes et mesures d'aménagement

- > Aménager la traversée de la rue de Genève à la hauteur de la place de Graveson en faveur des cycles.
- > Négocier des servitudes de passage sur les parcelles privées (n° 5212, 5213, 5214) et aménager la liaison entre la rue de Genève et les plantages pour permettre aux cyclistes d'emprunter le cheminement existant.
- > Adapter les barrières existantes sur terrains privés en faveur des cycles.
- > Ouvrir un passage entre l'arrière du centre commercial (parcelle n° 5338) et la liaison Graveson - Petit-Senn.
- > Négocier une servitude de passage sur le chemin privé (parcelle n° 4746) débouchant sur l'avenue A.-Jeandin à la hauteur du chemin E.-Olivet.
- > Dans le cadre du futur développement de la zone de dév. 4A, prévoir la liaison Est-Ouest en direction du chemin des Chalets (traversée de l'avenue de Thônex).
- > Améliorer la liaison du chemin des Deux-Communes à la hauteur de la place de Graveson.

## Foncier

- > Domaine public cantonal et communal
- > Privé

## Instances concernées

- > CA, Commissions du CM
- > Canton : DT (OCM), DCTI (DGC)

## Responsable de la mise en œuvre

- > DGC, commune de Thônex

## Mesures liées / coordination

- > Fiches n° V, B5, B6

## Horizon de réalisation

- > Priorité communale



◀1 Traversée de la rue de Genève à aménager (place de Graveson) ▲

◀2 Liaison entre la rue de Genève et les plantages à aménager ▼



◀1 Barrières sur terrains privés à adapter en faveur des cycles ▲

◀2 Passage à ouvrir entre l'arrière du centre commercial et la liaison Graveson - Petit-Senn ▼



**Contexte et diagnostic**

- > L'avenue A.-Jeandin fait partie du réseau secondaire et est empruntée par un trafic de transit.
- > En 1992, elle a fait l'objet d'un réaménagement et la largeur de chaussée a été réduite dans l'objectif de modérer les vitesses.
- > Cet objectif n'a pas été atteint : vitesses élevées, mauvaises conditions de sécurité pour les cycles, insécurité sur le chemin de l'école.
- > L'avenue A.-Jeandin se caractérise par : un caractère très routier, une chaussée relativement étroite (5.75 m.) et en pente (cuvette), des traversées piétonnes avec îlot de sécurité, pas de stationnement, des trottoirs confortables de chaque côté de la rue et parfois séparés de la chaussée (berme latérale plantée), l'absence d'aménagements cyclables.
- > La visibilité est mauvaise dans le virage situé à la hauteur du chemin E.-Olivet.
- > Sur le tronçon Nord, le DP communal jouxte un terrain privé appartenant à la commune.
- > Le tronçon Sud constitue la sortie de l'autoroute Blanche en direction de l'avenue de Thônex.
- > l'approche du giratoire Petit-Senn/Thônex n'est pas aisée (pente, véhicules en attente).
- > Des itinéraires alternatifs et à niveau permettraient d'éviter l'avenue A.-Jeandin ; les cycles ne sont toutefois pas autorisés à les emprunter.
- > Les vitesses élevées et l'insécurité qui en découle pour les piétons et les cyclistes représentent des problèmes soulevés par les associations locales (résultat de l'enquête).



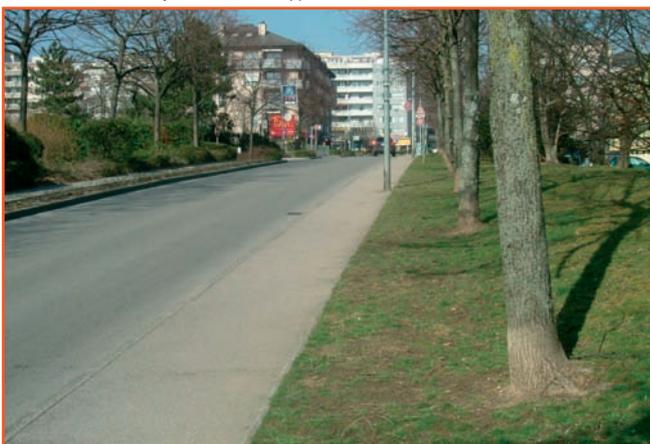
**Diagnostic** ▲



◀1 Aménagement routier avec berme latérale ▲  
 ▶3 Le DP communal jouxte un terrain appartenant à la commune ▼



◀2 Vitesses élevées dues au caractère routier de l'avenue ▲  
 ▶4 Le tronçon Sud constitue la sortie de l'autoroute Blanche ▼



**Principes et mesures d'aménagement**

- > Aménager les itinéraires alternatifs au travers du secteur Graveson - Petit-Senn (à niveau) pour les liaisons Nord-Sud (voir fiche n° B7).
- > Sur le tronçon Nord compris entre la rue de Genève et le bas de l'avenue A.-Jeandin, évaluer la faisabilité des solutions suivantes dans la montée :
  1. aménager une bande cyclable de 1.25 m. et supprimer le marquage central sur la chaussée (largeur libre de 4.50 m.),
  2. autoriser les vélos sur trottoir,
  3. aménager un cheminement piétonnier à côté du trottoir existant (DP communal) et transformer le trottoir en piste cyclable,
  4. permettre le passage des cyclistes sur la contre-allée d'accès à l'immeuble Jeandin (propriété communale).
- > Sur le tronçon Sud compris entre l'accès à la traversée piétonne de la route Blanche et le giratoire Petit-Senn/Thônex, autoriser le trottoir Nord aux cycles dans la montée.

**Foncier**

- > Domaine public communal

**Instances concernées**

- > CA, Commissions du CM
- > Canton : DT (OCM)

**Responsable de la mise en œuvre**

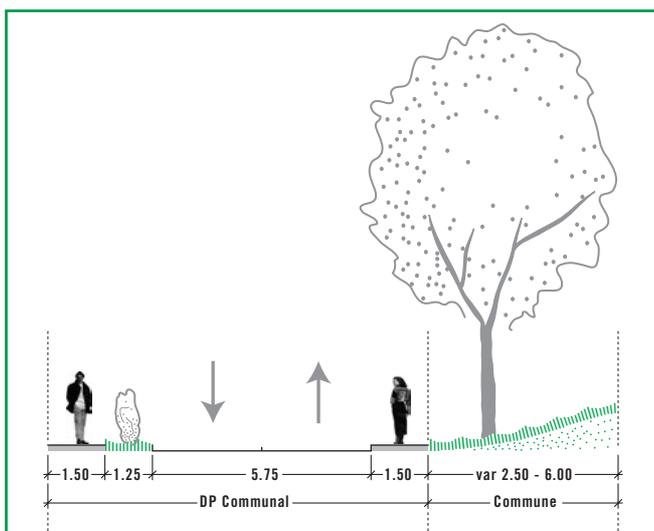
- > Commune de Thônex

**Mesures liées / coordination**

- > Fiches n° V, B6, B7, B9, B14

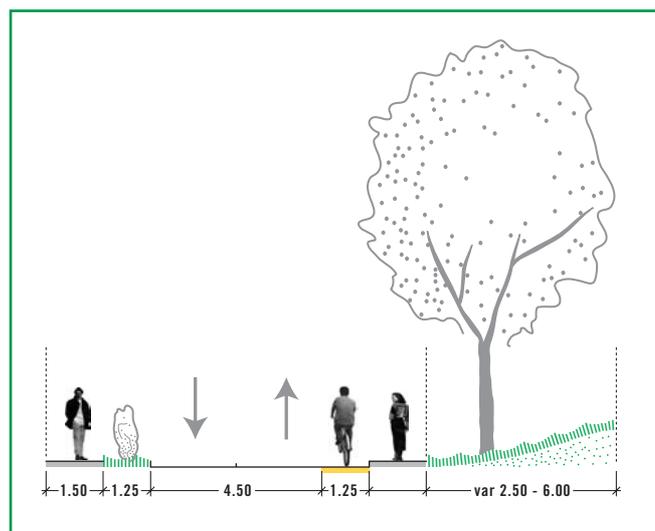
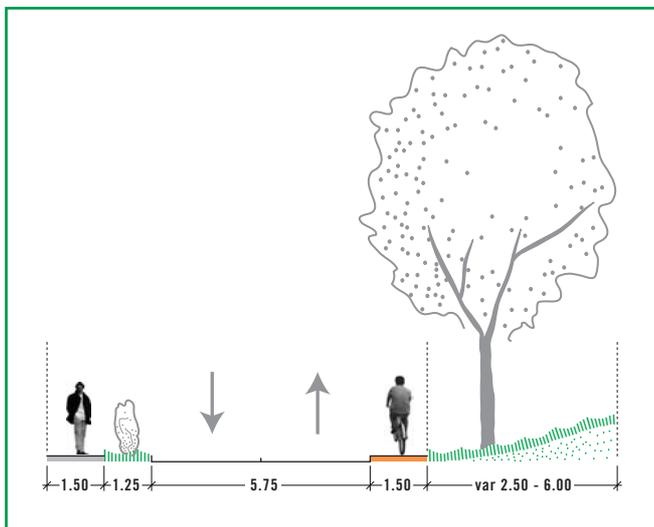
**Horizon de réalisation**

- > Dès que possible



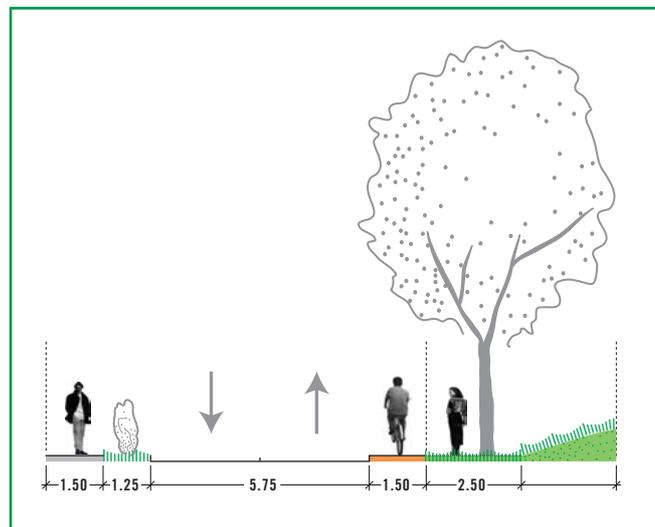
Etat existant (échelle 1:200) ▲

Variante 2: autoriser le trottoir aux cycles (échelle 1:200) ▼



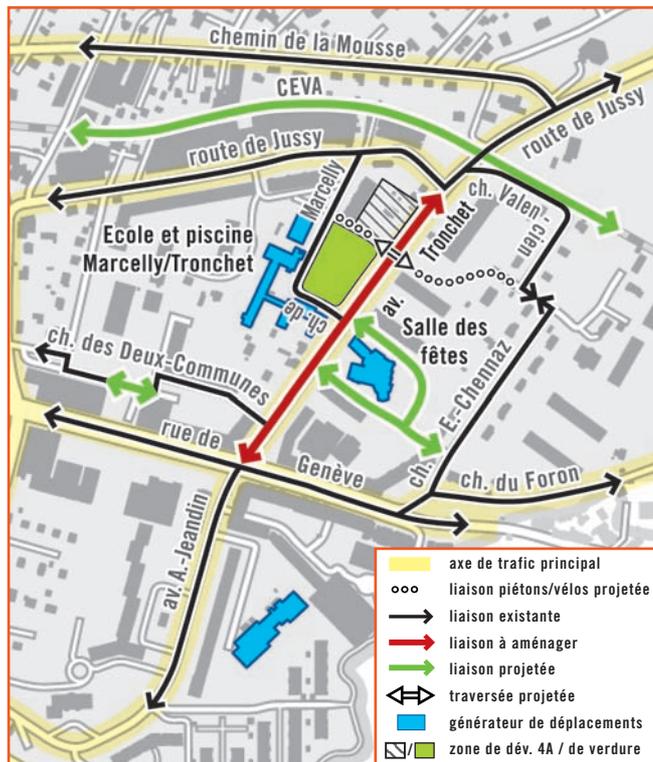
Variante 1: aménager une bande cyclable (échelle 1:200) ▲

Variante 3: aménager un nouveau cheminement piétonnier et une piste cyclable (échelle 1:200) ▼



**Contexte et diagnostic**

- > L'avenue Tronchet fait partie du réseau secondaire.
- > Elle constitue l'accès principal à la salle des Fêtes, au chemin de Marcelly (école, piscine) et à CEVA.
- > L'avenue Tronchet se caractérise par : un contexte routier avec une chaussée très large (12.00 m.), une traversée piétonne avec îlot, du stationnement latéral d'un seul côté de la rue, des arrêts de bus et une voie bus sur la partie aval (en direction de la rue de Genève), des trottoirs de chaque côté, des bandes cyclables bilatérales sur la partie amont (côté route de Jussy) mais l'absence d'aménagements cyclables sur la partie aval.
- > La sécurité des cycles n'est pas assurée sur tout le tronçon, en particulier entre le chemin de Marcelly et la rue de Genève.
- > Il manque du stationnement vélos devant la salle des Fêtes.
- > Une nouvelle liaison piétonne est à prévoir entre le chemin L.-Valencien et les zones de dév. 4A et de verdure situées à l'Ouest de l'avenue Tronchet.
- > La liaison entre l'avenue Tronchet et le chemin E.-Chennaz est à sens-unique (parking de la salle des Fêtes).
- > A l'horizon MICA, le carrefour avenue Tronchet / route de Jussy devrait être réaménagé en rendant prioritaire la route de Jussy (réseau primaire).



Diagnostic ▲



◀1 Tronçon compris entre le chemin de Marcelly et la rue de Genève ▲  
 ▶2 Bande cyclable unilatérale alors que la chaussée est très large ▼



◀3 Carrefour avec la route de Jussy ▲  
 ▶4 Bandes cyclables bilatérales dans le prolongement de la route de Jussy ▼



**Principes et mesures d'aménagement**

- > Envisager un réaménagement complet de l'avenue pour lui donner un caractère urbain et modérer les vitesses :
  - réduction de la largeur de chaussée,
  - élargissement des trottoirs,
  - plantations, arbres,
  - mesures de modération compatibles avec le passage d'un bus, ...
- > Aménager une nouvelle traversée piétonne avec îlot de sécurité au milieu du tronçon compris entre le chemin de Marcelly et la route de Jussy.

**A court terme**

- > Aménager des bandes cyclables bilatérales continues sur l'ensemble du tronçon, en particulier entre la rue de Genève et le chemin de Marcelly et à la hauteur du carrefour avec la route de Jussy.
- > En direction de la rue de Genève, ouvrir la voie bus aux vélos et aménager une présélection pour aller tout droit au carrefour.
- > Aménager des places de stationnement vélos devant la salle des Fêtes.
- > Sur la route de Jussy, améliorer les conditions de sécurité au débouché de l'avenue Tronchet, comme pour le chemin de la Mousse (carrefour à redimensionner avec aménagements cyclables; voir fiche A10).
- > Aménager une bonne liaison entre les chemins L.-Valencien et de la Mousse (continuité du réseau cyclable) dans l'attente du projet CEVA.

**Foncier**

- > Domaine public cantonal

**Instances concernées**

- > CA, Commissions du CM
- > Canton : DT (OCM), DCTI (DGC)

**Responsable de la mise en œuvre**

- > DGC, Commune de Thônex

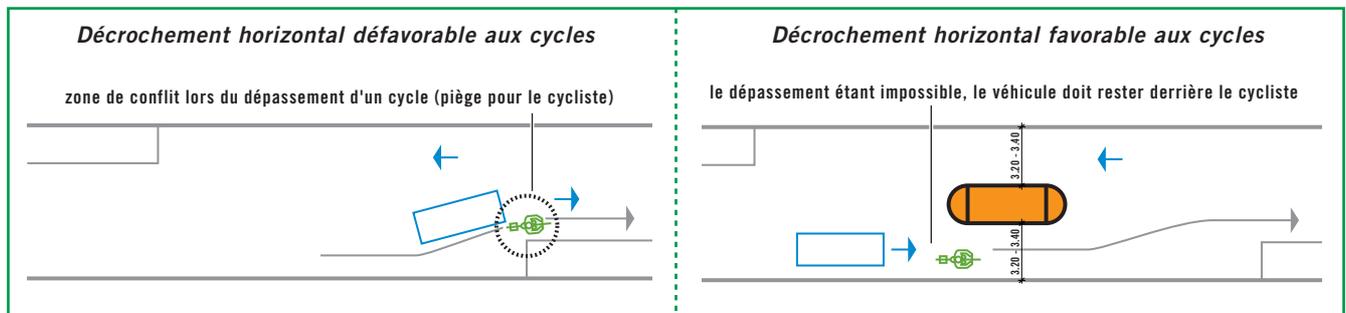
**Mesures liées / coordination**

- > Fiches n° I, II, V
- > CEVA

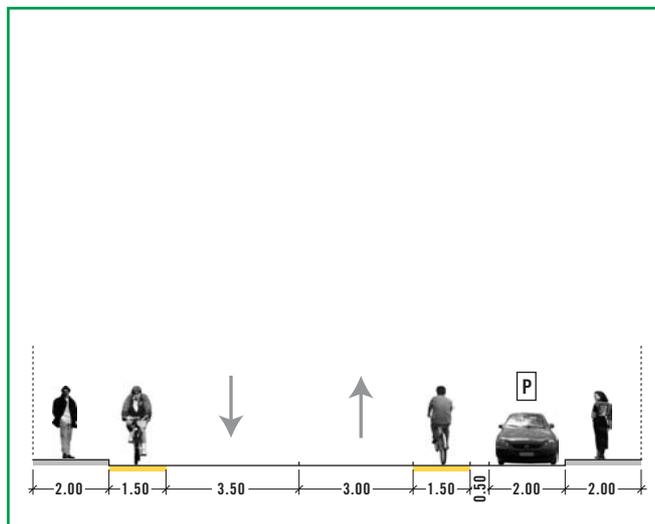
**Horizon de réalisation**

- > Dès que possible et en relation avec CEVA

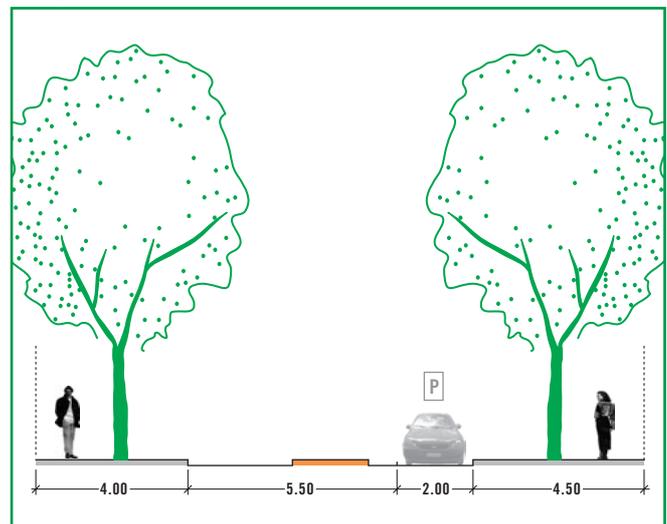
**Principes d'aménagement pour le stationnement alterné ▼**



**Aménagement de bandes cyclables bilatérales - à court terme (échelle 1:200) ▼**



**Aménagement à caractère urbain avec stationnement alterné (échelle 1:200) ▼**



**Contexte et diagnostic**

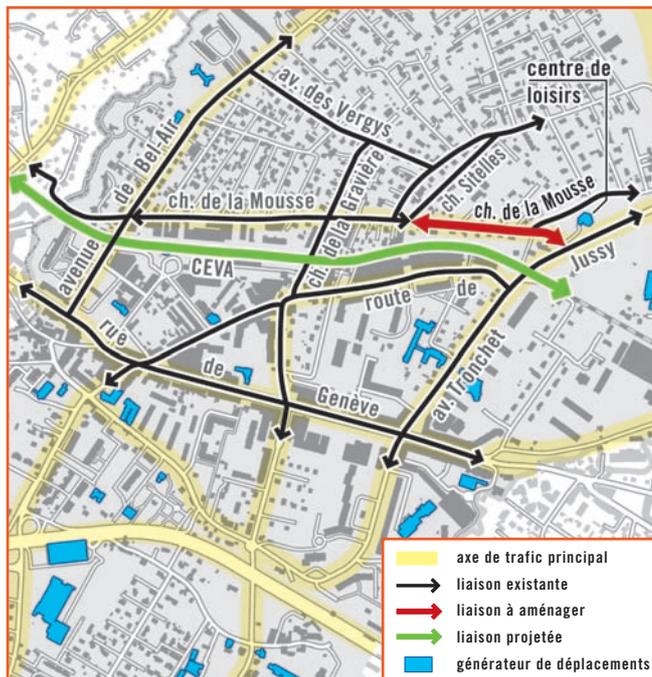
- > Le chemin de la Mousse fait partie du réseau secondaire.
- > Il constitue un itinéraire Est-Ouest reliant la route de Jussy à l'avenue de Bel-Air.
- > A l'horizon du projet CEVA (voie verte), un itinéraire confortable et sécurisé pourra être emprunté parallèlement au chemin de la Mousse.

**Tronçon ch. des Sittelles - ch. de la Mousse (Centre des loisirs)**

- > Ce tronçon se caractérise par : un contexte routier (quartier de villas au Nord et au Sud), une chaussée au large gabarit (8.00 m.) sans traversée piétonne, du stationnement latéral d'un seul côté (au Sud), des trottoirs étroits de chaque côté de la rue (au Nord, entre 1.50 et 1.00 m.), l'absence d'aménagements cyclables.
- > Chaussée rectiligne sans élément de modération : les conditions de sécurité des cycles sont mauvaises.

**Tronçon chemin de la Mousse (Centre des loisirs) - route de Jussy**

- > Ce court tronçon s'intègre au carrefour avec la route de Jussy et se caractérise par : un gabarit de chaussée s'élargissant en direction de la route de Jussy (double présélection), un trottoir confortable au Sud, l'absence d'aménagements cyclables.



Diagnostic ▲



◀1 Tronçon chemin des Sittelles - chemin de la Mousse ▲  
 ▶3 Passage piétons reliant le centre des loisirs ▼



◀2 Tronçon chemin de la Mousse - route de Jussy ▲  
 ▶4 Carrefour avec la route de Jussy ▼



**Principes et mesures d'aménagement**

- > Le CEVA permettra d'aménager une liaison parallèle en dehors des axes de trafic principaux.
- > Le chemin de la Mousse constituera alors un itinéraire de proximité pour l'accès au plateau de Bel-Air.

**Tronçon ch. des Sittelles - ch. de la Mousse (Centre des loisirs)**

- > Aménager du stationnement alterné en déplaçant certaines places au Nord, de manière à modérer les vitesses.
- > Appliquer les recommandations d'aménagement pour le parage alterné (voir le dispositif pour le décrochement).

**Tronçon chemin de la Mousse (Centre des loisirs) - route de Jussy**

- A. Aménager une bande cyclable et une préselection cyclable pour tourner à gauche (mouvement principal).
- B. Aménager un îlot de sécurité au droit du passage piétons situé à l'Ouest (sécurité de la traversée pour les piétons et les cycles, modération des vitesses).
- C. Modifier la géométrie du carrefour avec la route de Jussy (angle d'entrée dans le chemin réduit avec effet de modération, îlot élargi, traversée piétonne raccourcie).

**Foncier**

- > Domaine public communal

**Instances concernées**

- > CA, Commissions du CM
- > Commune de Chêne-Bourg
- > Canton : DT (OCM)

**Responsable de la mise en œuvre**

- > Commune de Thônex

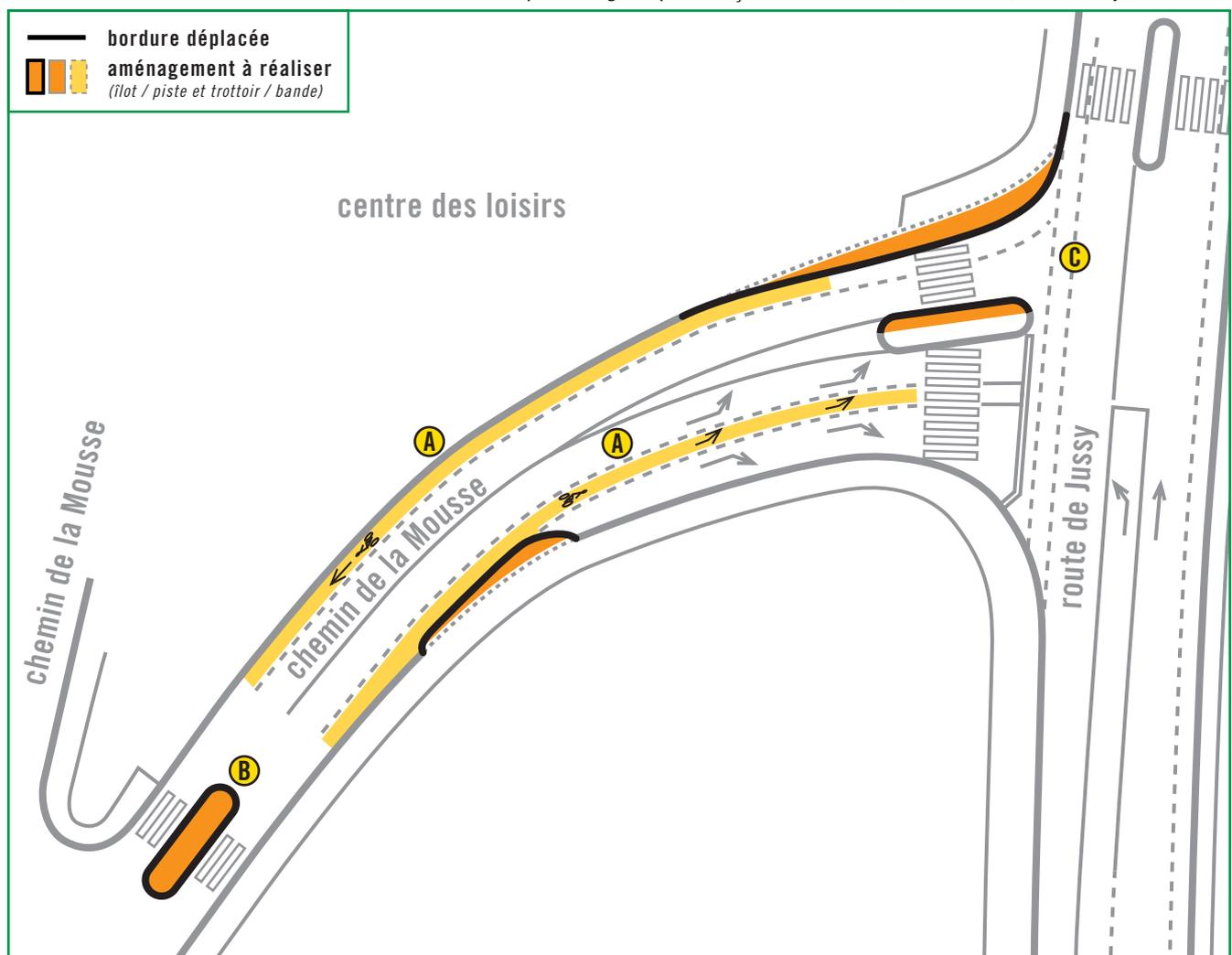
**Mesures liées / coordination**

- > Fiches n° II, A10
- > CEVA

**Horizon de réalisation**

- > Dès que possible

Principes d'aménagement pour le tronçon chemin de la Mousse (centre de loisirs) - route de Jussy (échelle 1:500) ▼



**Contexte et diagnostic**

- > Le chemin du Foron fait partie du réseau secondaire et est emprunté par un trafic de transit (accès au P+R de Moillesulaz et évitement des files d'attente sur l'avenue Tronchet).
- > Il constitue l'accès principal au CO Foron et permet l'accès à Moillesulaz pour le quartier « Bédex - Pont-Noir ».
- > Des aménagements provisoires ont été réalisés en 2004 avec kit-école (vitesse limitée à 40 km/h) à la hauteur du CO Foron.
- > Des mesures de vitesses (2005) montrent que la modération devant le CO Foron n'est pas suffisante (V 85% = 58 km/h) ; un projet d'aménagement est en cours d'élaboration.

**Tronçon route de Jussy - CEVA**

- > Ce tronçon se caractérise par : un caractère routier, une largeur de chaussée d'environ 7.00 m. avec trottoir (1.50 m.) de chaque côté, des bandes cyclables bilatérales, des éléments provisoires de modération sans gêne pour les cyclistes.
- > Les conditions de sécurité des cycles sont suffisantes, mais la vitesse des véhicules est trop élevée.

**Tronçon CEVA - rue de Genève**

- > Ce tronçon se caractérise par : un caractère routier, une largeur de chaussée de 7.00 m. (8.00 m. dans les virages), un trottoir (1.50 m.) de chaque côté, l'absence d'aménagements cyclables, une pente depuis Moillesulaz (montée).
- > Les conditions de sécurité des cycles sont mauvaises.



Diagnostic ▲



◀1 Tronçon route de Jussy - CEVA avec aménagements provisoires ▲  
 ▶3 Tronçon CEVA - rue de Genève ▼



◀2 Montée en direction des voies ferrées (CEVA) ▲  
 ▶4 Carrefour avec la rue de Genève (Moillesulaz) ▼



**Principes et mesures d'aménagement**

- > Une liaison directe depuis le chemin des Piverts est à aménager pour permettre aux élèves du CO provenant du plateau de Bel-Air d'éviter la route de Jussy et le chemin du Foron.
- > A l'horizon CEVA, une nouvelle liaison par le chemin E.-Chenaz pourra être aménagée pour permettre aux élèves du CO d'éviter le chemin du Foron.

**Tronçon route de Jussy - CEVA**

- > Améliorer les conditions de sécurité par des aménagements de modération définitifs sur tout le tronçon.
- > Maintenir le principe de bandes cyclables indépendantes des mesures de modération.

**Tronçon CEVA - rue de Genève**

- > Aménager des bandes cyclables bilatérales dans le prolongement du tronçon amont.
- > Aménager des îlots de sécurité pour les piétons au droit des passages piétons situés à proximité de la rue de Genève.

**Foncier**

- > Domaine public communal

**Instances concernées**

- > CA, Commissions du CM
- > Canton : DT (OCM)

**Responsable de la mise en œuvre**

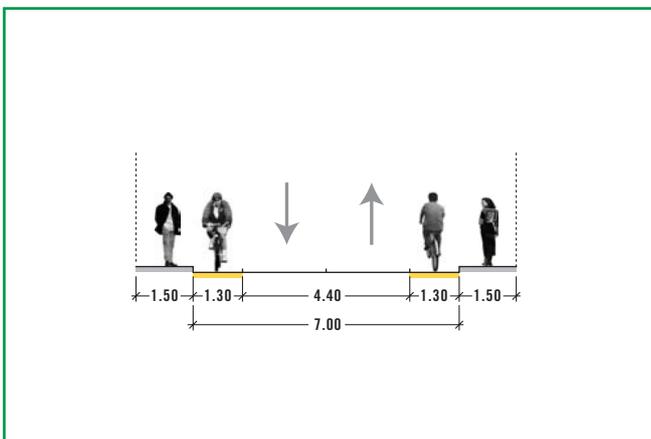
- > Commune de Thônex

**Mesures liées / coordination**

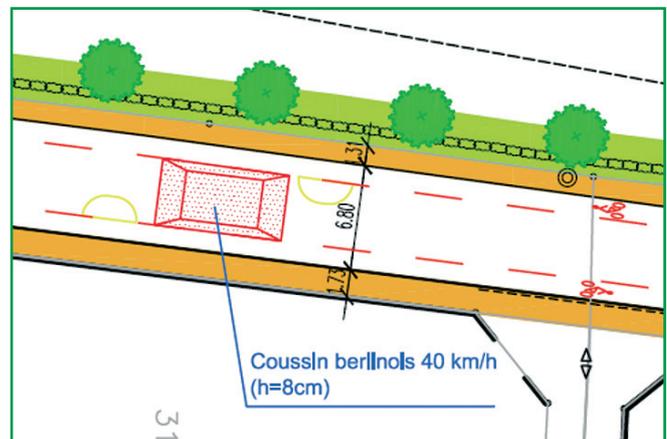
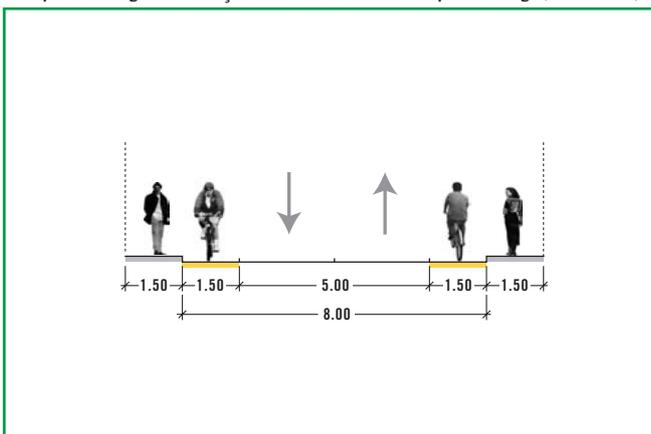
- > Fiches n° IV

**Horizon de réalisation**

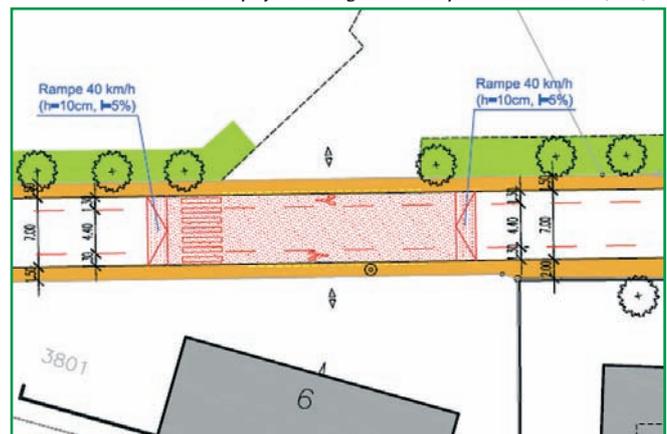
- > Priorité communale



Principes d'aménagement / Tronçon CEVA - rue de Genève / coupe type (échelle 1:200) ▲  
Principes d'aménagement / Tronçon CEVA - rue de Genève / coupe dans virage (échelle 1:200) ▼



Extrait du projet d'aménagement établi par le bureau Trafitec (coussin berlinois) ▲  
Extrait du projet d'aménagement établi par le bureau Trafitec (seuil) ▼



**Contexte et diagnostic**

- > La route d'Ambilly fait partie du réseau secondaire.
- > A l'horizon MICA, cette route pourrait faire partie du réseau primaire (continuité avec la nouvelle voirie).
- > Le développement du secteur MICA aura pour effet d'augmenter la charge de trafic sur ce tronçon.
- > La route d'Ambilly se caractérise par : un contexte routier (peu de relation entre la rue et le bâti riverain) et sinueux, une chaussée étroite (5.50 m.), des trottoirs confortables de chaque côté, des seuils de ralentissement (3 carrefours surélevés), l'absence d'aménagements cyclables.
- > Le tronçon compris entre le Parc du Martin-Pêcheur et la douane est rectiligne avec un trottoir d'un seul côté.
- > Le dimensionnement des trottoirs assure un bon confort des piétons; par contre, la faible largeur de la chaussée et la sinuosité de la route ne sont pas favorables aux cycles, malgré les éléments de modération ponctuels.
- > Le gabarit de la chaussée est trop faible pour pouvoir intégrer des aménagements cyclables.



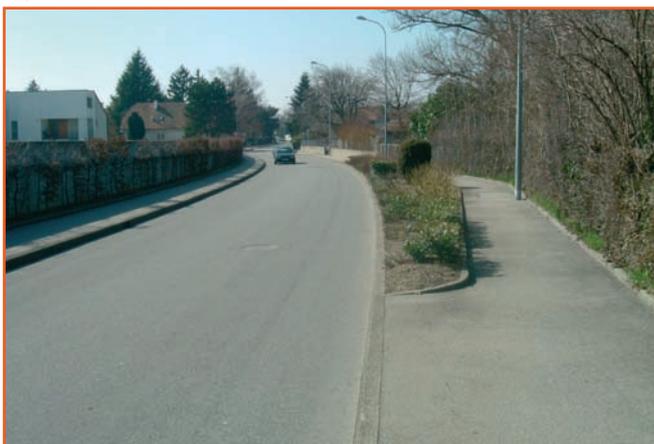
Diagnostic ▲



◀1 Contexte routier et sinueux ▲  
 ▶2 Trottoirs confortables ▼



◀3 Seuil de ralentissement ▲  
 ▶4 Tronçon compris entre le Parc du Martin-Pêcheur et la douane ▼



**Principes et mesures d'aménagement**

- > Dans l'hypothèse d'un passage au réseau primaire, un élargissement du gabarit de la chaussée est indispensable pour pouvoir réaliser des aménagements cyclables confortables et sécurisés.
- > Décloisonner les quartiers riverains en aménageant des itinéraires de proximité (chemin de la Ceriseraie, liaison entre les chemins de Bédex et du Pont-Noir).

**A court terme**

- A. Renforcer les mesures de modération de la circulation par l'aménagement de coussins berlinois ou de resserrements ponctuels (mesures permettant de laisser le passage des cycles à côté).
- B. Envisager la possibilité de tracer une bande cyclable sur chaussée dans un seul sens de circulation en autorisant les vélos sur trottoir dans le sens inverse ou autoriser les vélos sur trottoir de chaque côté de la chaussée.

**Foncier**

- > Domaine public communal

**Instances concernées**

- > CA, Commissions du CM
- > Canton : DT (OCM)

**Responsable de la mise en œuvre**

- > Commune de Thônex

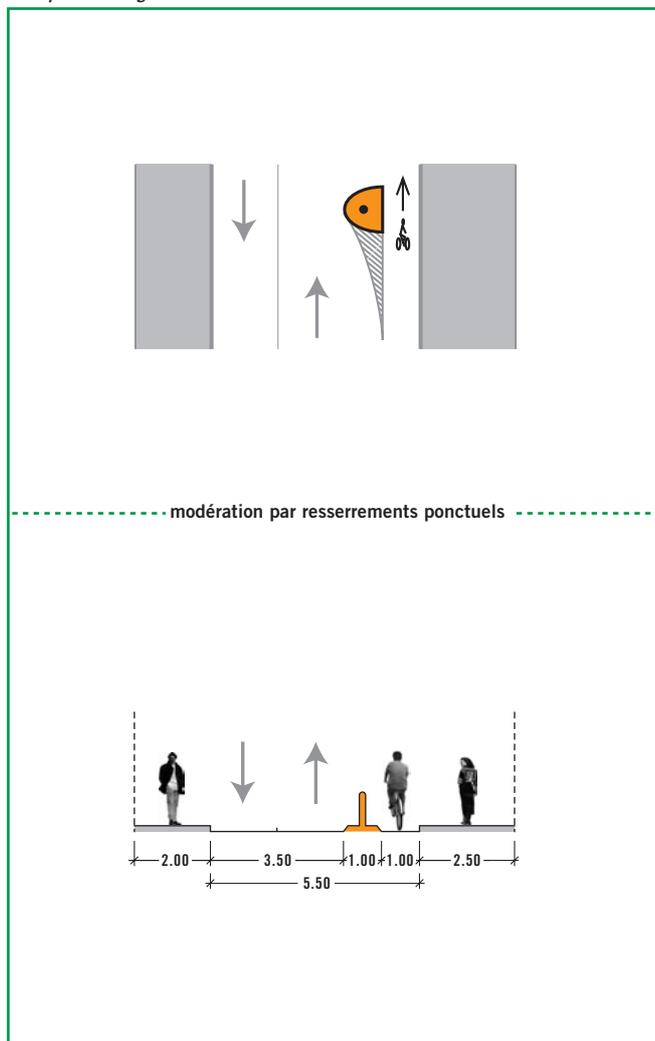
**Mesures liées / coordination**

- > Fiches n° I, B14b
- > MICA

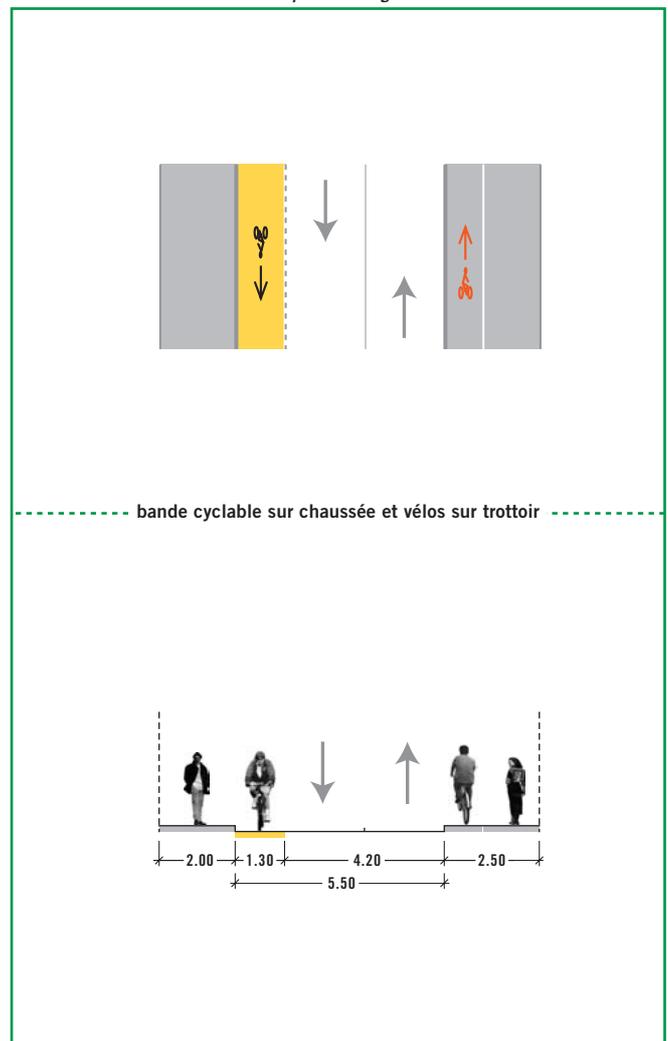
**Horizon de réalisation**

- > En relation avec MICA

Principes d'aménagement - à court terme - variante A

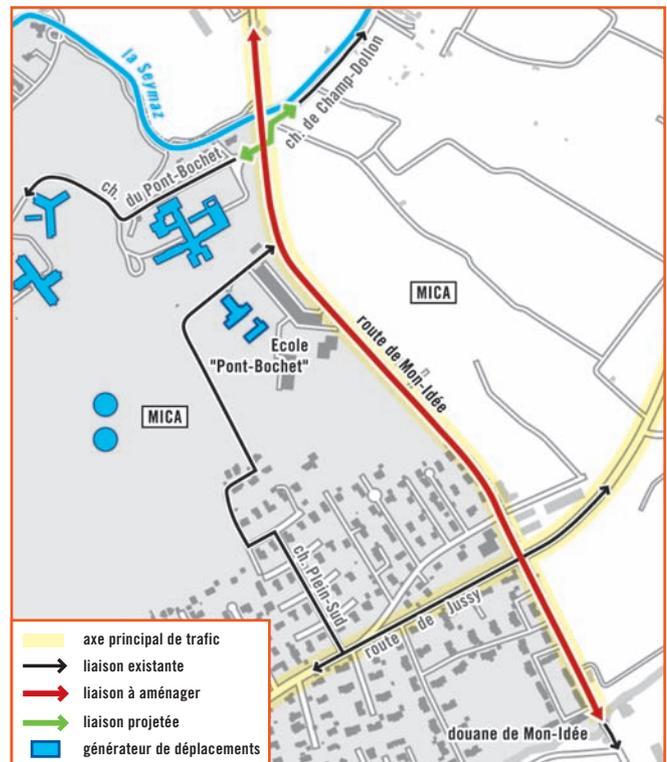


Principes d'aménagement - à court terme - variante B



**Contexte et diagnostic**

- > La route de Mon-Idée fait partie du réseau primaire.
- > A l'horizon MICA, la route de Mon-Idée fera partie du réseau secondaire.
- > Elle se caractérise par : un contexte très routier, une chaussée de 7.00 m. de largeur, un trottoir (1.50 m.) côté Sud, une vitesse limitée à 50 km/h (peu respectée), un arrêt de bus à la hauteur des bâtiments d'habitations de Pont-Bochet, l'absence d'aménagements cyclables.
- > Le tronçon route de Jussy - douane de Mon-Idée n'est pas non plus aménagé en faveur des cycles ; la marge de manœuvre reste faible si le stationnement en épi est maintenu.
- > La traversée entre les chemins du Pont-Bochet et de Champ-Dollon représente un «point noir» sur l'itinéraire de promenade longeant la Seymaz (futur itinéraire «Cyclévasion» cantonal).
- > Le passage piétons du pont Bochet sur la Seymaz pose des problèmes de sécurité (vitesses trop élevées) soulevés par les associations locales (résultat de l'enquête).
- > L'école «Pont-Bochet» est accessible par un itinéraire situé en dehors des axes de trafic principaux



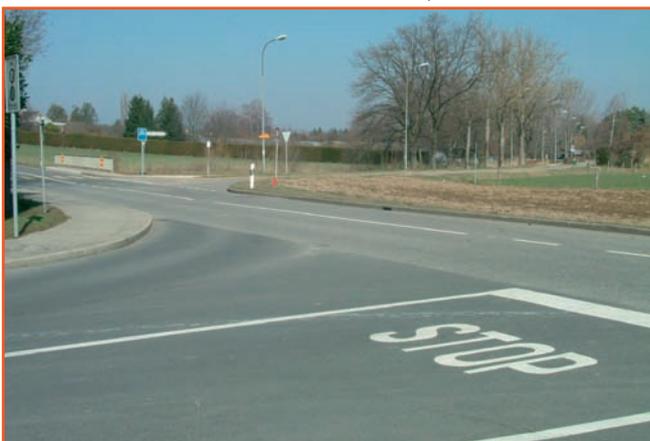
Diagnostic ▲



◀1 Traversée piétonne du pont Bochet sur la Seymaz ▲  
 ▶3 Traversée entre les chemins du Pont-Bochet et de Champ-Dollon ▼



◀2 Contexte très routier ▲  
 ▶4 Stationnement en épi sur le tronçon route de Jussy - douane de Mon-Idée ▼



**Principes et mesures d'aménagement**

- > Dans le cadre de MICA, il est prévu d'aménager la route de Mon-Idée sous la forme d'une avenue paysagère (double alignement d'arbres) avec trottoirs confortables de chaque côté et pistes cyclables bilatérales.
- > Veiller à prolonger les aménagements cyclables sur le tronçon route de Jussy - douane de Mon-Idée, en relation avec la France (pôle «Etoile Annemasse-Genève»).

**A court terme**

- A. Aménager des bandes cyclables bilatérales sur le tronçon reliant les chemins du Pont-Bochet et de Champ-Dollon, de manière à améliorer la sécurité des cycles sur l'itinéraire de promenade le long de la Seymaz.
- B. Introduire des éléments de modération entre les chemins de Champ-Dollon et du Pont-Bochet, y compris un îlot de sécurité au droit de la traversée piétonne du pont Bochet sur la Seymaz.

**Foncier**

- > Domaine public cantonal

**Instances concernées**

- > CA, Commissions du CM
- > Canton : DT (OCM), DCTI (DGC)

**Responsable de la mise en œuvre**

- > DGC

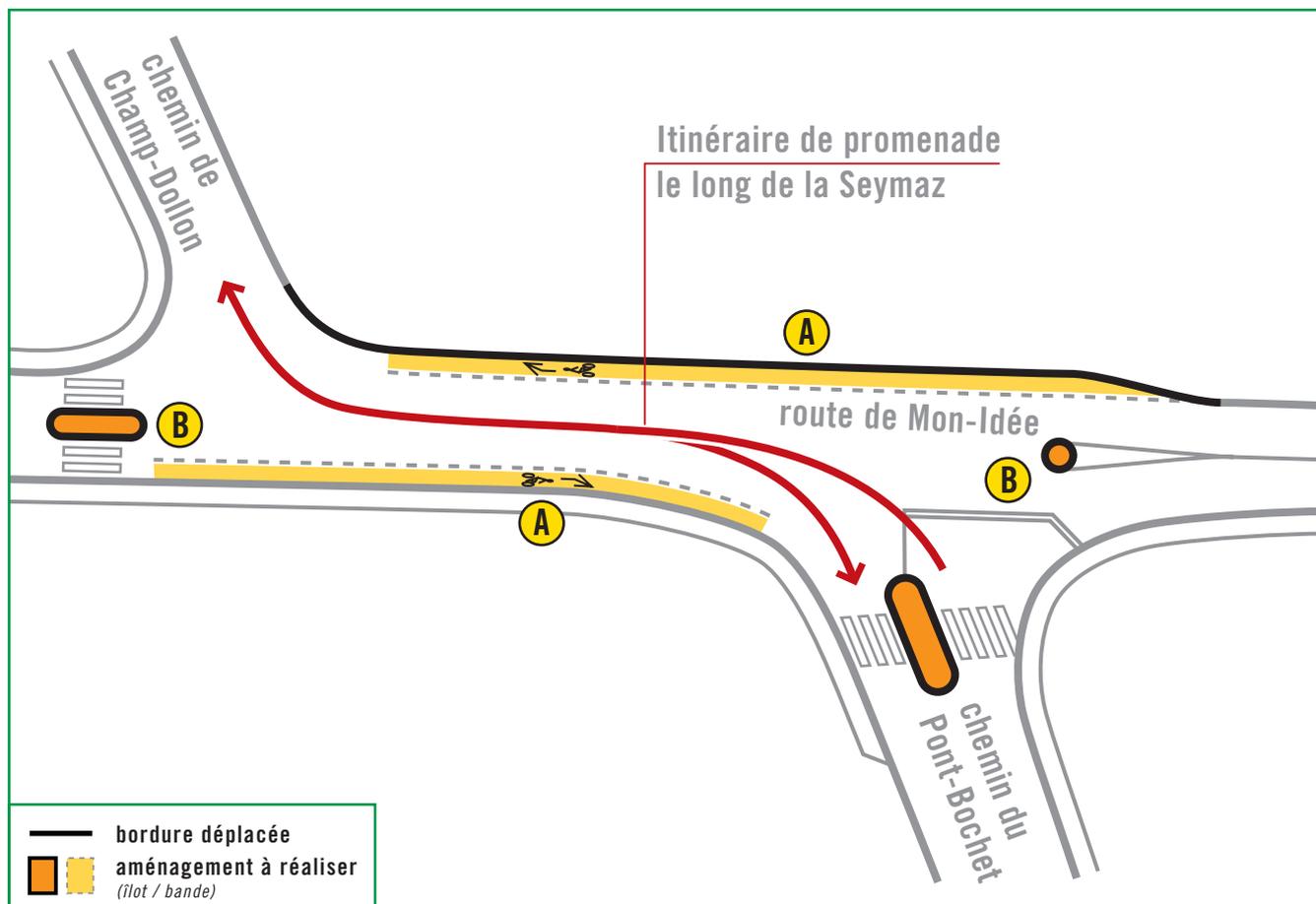
**Mesures liées / coordination**

- > Fiche n° 1
- > MICA

**Horizon de réalisation**

- > En relation avec MICA

Principes d'aménagement pour le tronçon reliant les chemins du Pont-Bochet et de Champ-Dollon (échelle 1:500) ▼



**Contexte et diagnostic****Chemin de la Beraïlle**

- > Le chemin de la Beraïlle (privé) constitue un itinéraire en dehors des axes de trafic principaux, parallèle à l'avenue de Thônex, reliant la route de Sous-Moulin à la route de Florissant.
- > Une servitude de passage à pied existe, mais les deux roues légers ne sont pas autorisés à passer.

**Route Blanche**

- > La route Blanche (DP cantonal) constitue une barrière entre les quartiers des Verchères et Adrien-Jeandin, dont le seul point de passage est le pont de Thônex.
- > Une traversée piétonne régulée par des feux a été aménagée en 2005 en relation avec les arrêts de bus, mais les cycles n'ont pas été pris en compte.

**Clos des Ecornaches**

- > Entre le hameau de Fossard et le chemin du Curé-Desclouds, la liaison par le clos des Ecornaches constitue un itinéraire de proximité.

**Chemin du Chablais**

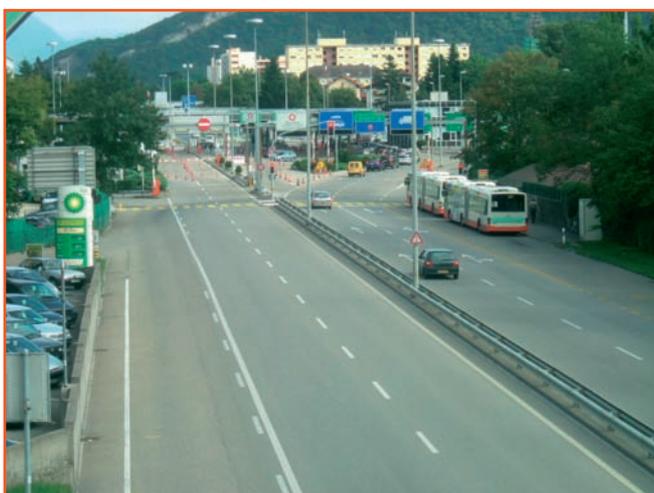
- > Le chemin du Chablais (DP communal) constitue un itinéraire en dehors des axes de trafic principaux reliant la place de Graveson à la route de Jussy.
- > Rue de quartier à sens unique (en direction de la route de Jussy) dont la largeur de chaussée est de 6.00 m. avec du stationnement.

**Chemin de Marcellly**

- > Le chemin de Marcellly (privé) constitue un itinéraire d'accès à l'école «Marcellly-Tronchet» et la piscine de Thônex.
- > Rue à sens unique (accès au parking d'immeuble depuis la route de Jussy) d'une largeur d'environ 4.00 m.

**Promenade des Oiseaux**

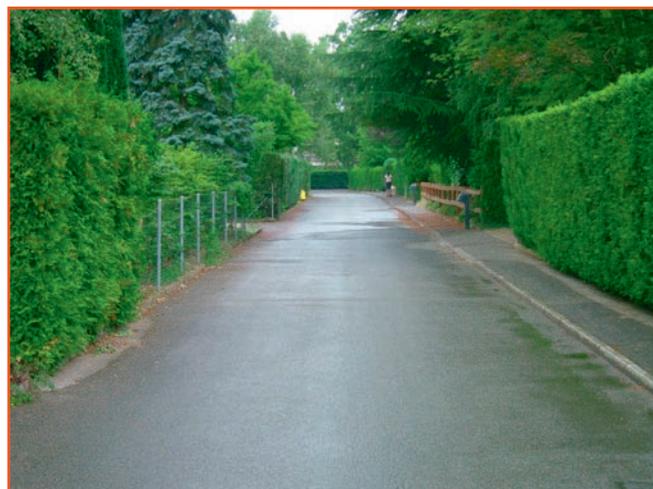
- > La promenade des Oiseaux (privé) constitue un itinéraire de proximité entre le chemin des Deux-Communes, la route de Jussy et l'école Marcellly-Tronchet.



◀1 Traversée piétonne de la route Blanche ▲  
 ▶2 Chemin du Chablais à sens unique ▼



◀3 Chemin du Curé-Desclouds ▲  
 ▶4 Chemin de la Beraïlle: servitude de passage à pied, les cycles ne sont pas autorisés ▼



**Principes et mesures d'aménagement**

**Chemin de la Beraille**

- > Négocier une servitude de passage pour les cycles.
- > Aménager une barrière adaptée au passage des cycles.

**Route Blanche**

- > Négocier une servitude de passage pour les cycles sur la parcelle n° 6164.
- > Aménager une traversée cyclable parallèlement à la traversée piétonne.

**Clos des Ecornaches**

- > Négocier une servitude de passage pour les cycles sur les chemins privés.

**Chemin du Chablais**

- > Aménager un contresens cyclable (marquages ponctuels).

**Chemin de Marcelly**

- > Aménager un contresens cyclable entre le parking de la piscine et la route de Jussy (marquages ponctuels).

**Promenade des Oiseaux**

- > Négocier une servitude de passage pour les cycles.
- > Aménager des barrières adaptées au passage des cycles.

**Instances concernées**

- > CA, Commissions du CM
- > Canton: DCTI (DGC)
- > Commune de Gaillard (F)
- > SIFOR (Syndicat du Foron)

**Responsable de la mise en œuvre**

- > Commune de Thônex, DGC

**Mesures liées / coordination**

- > Plan directeur Piétons
- > Projet de l'école «Marcelly-Tronchet»
- > Projet de chemin pour piétons le long du Foron côté français (SIFOR)

**Horizon de réalisation**

- > Dès que possible et selon les opportunités



◀1 Traversée cyclable à aménager parallèlement aux piétons sur la route Blanche ▲  
 ▶2 Contre sens cyclable et barrière à aménager en faveur des cycles sur le chemin de Marcelly ▼



◀3 Barrière à aménager en faveur des cycles au débouché du chemin de la Beraille ▲  
 ▶4 Servitude de passage pour les cycles à négocier à la Promenade des Oiseaux ▼



**Contexte et diagnostic**

**Route de Jussy**

- > Entre les chemins de Chantemerle et Plein-Sud (200 m.), les enfants souhaitant se rendre à l'école Pont-Bochet à vélo doivent traverser deux fois la route de Jussy pour emprunter la piste cyclable.
- > La route de Jussy est un axe très chargé du réseau primaire, équipé de trottoirs et pistes cyclables en site propre de chaque côté de la chaussée (séparation par des bermes latérales plantées d'une largeur d'environ 1.00 m).

**Chemin de la Ceriseraie**

- > Les chemins de la Ceriseraie et de la Pommeraie (privés) constituent des itinéraires de proximité entre la route d'Ambilly et la route de Jussy.
- > Ils sont interrompus par le prolongement des jardins privés.

**Chemin des Piverts**

- > Le chemin des Piverts (privé) constitue un itinéraire en dehors des axes de trafic principaux reliant le plateau de Bel-Air au centre de loisirs de Thônex et au CO Foron.
- > Il est coupé en deux par une barrière gênant le passage des cycles.

**Chemin de Bédex**

- > Le chemin de Bédex (privé) constitue un itinéraire de proximité parallèle au Foron reliant la route d'Ambilly au chemin du Foron.
- > Il n'y a pas de continuité entre les chemins de Bédex et du Pont-Noir.



◀1 La route de Jussy est un axe du réseau primaire avec pistes cyclables bilatérales ▲

◀2 Chemin privé interrompu (Pommerai) ▼



◀3 Le chemin des Piverts relie le plateau de Bel-Air au centre des loisirs ▲

◀4 Le chemin de Bedex est en cul-de-sac ▼



**Principes et mesures d'aménagement**

**Route de Jussy**

- > Autoriser les vélos sur trottoirs côté Jura (pose de la plaque complémentaire « cycles autorisés »), de manière à permettre aux vélos de circuler à contre-sens sur une distance de 200 m.

**Chemin de la Ceriseraie**

- > Négocier une servitude de passage pour les cycles et les piétons.
- > Aménager un passage pour les cycles et les piétons.

**Chemin des Piverts**

- > Négocier une servitude de passage pour les cycles.
- > Aménager une barrière mieux adaptée au passage des cycles.

**Chemin de Bédex**

- > Négocier une servitude de passage pour les cycles.
- > Aménager une liaison entre les chemins de Bédex et du Pont-Noir.

**Instances concernées**

- > CA, Commissions du CM
- > Canton: DT (OCM)

**Responsable de la mise en œuvre**

- > Commune de Thônex, OCM

**Mesures liées / coordination**

- > Plan directeur Piétons

**Horizon de réalisation**

- > Dès que possible et selon les opportunités



◀1 Route de Jussy: vélos sur trottoir à autoriser sur 200 m en contresens de la piste cyclable ▲  
 ▶2 Servitude de passage à négocier au chemin de la Ceriseraie ▼



◀3 Servitude de passage à négocier et barrière à aménager au chemin des Piverts ▲  
 ▶4 Liaison à aménager entre les chemins de Bédex et du Pont-Noir ▼

