

### **Philosophie de travail**

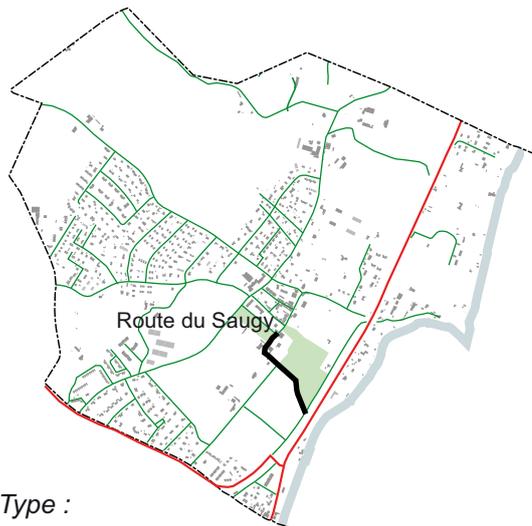
A notre sens, le territoire nous renseigne sur les différentes actions à mener en particulier à travers la compréhension de ses fondements historiques, l'analyse de ses formes et traces naturelles ou construites qui, au fil du temps, ont forgé l'identité du village. Il s'agit pour nous de révéler ces éléments existants, parfois cachés, comme point de départ d'une structure d'ensemble cohérente et rattachée aux spécificités locales (système des haies, type d'arborisation, morphologie des chemins, gestion de la pente...). Deux échelles de réflexion se dessinent alors sur le territoire communal : l'une relative au centre avec des questions plus urbaines de seuil et d'entrée de village, l'autre plus étendue positionne les limites d'un aménagement de transition entre l'urbanisation et les aires agricoles.

#### ***Nota Bene :***

- Les propositions présentées dans la lecture par tronçons suivante sont au stade de l'esquisse et doivent faire l'objet d'études ultérieures notamment par des ingénieurs de la mobilité.
- La carte de toponymie p.17 sert de référent pour le repérage des noms de voie.

## **6** Lecture par tronçons Fiches analytiques

## A.1 Analyse des qualités et dysfonctionnements



Type :  
Route de quartier



1 Accès au mail Lullin / Passage piéton en projet



2 Manque de lisibilité piétonne / Trottoir en projet



3 Sortie du parc Lullin sur la chaussée / Manque de sécurité



4 Entrée du village - route de Saugy / Trottoir en projet

La Route du Saugy constitue l'entrée principale du village depuis l'arrivée au sud par la Route de Lausanne ; elle fait l'objet d'un projet d'aménagement (Cf. 4.8 Aménagement de voirie en réalisation et projet, p.26) pour la doter d'un trottoir et améliorer la sécurité des piétons dans le virage en angle droit caractérisé aujourd'hui par un manque de visibilité.

Un nœud difficile est également relevé au niveau de l'accès au Parc Lullin dans l'axe du Chemin des Rousses, actuellement dépourvu de passage piéton au tout autre dispositif signalant la traversée de la Route du Saugy. C'est par ailleurs à cet endroit que s'effectue l'entrée au village : le champ visuel quitte la grande étendue, se resserre, et devient bordé de part et d'autre par un haut mur de soutènement et une haie arborisée marquant le début des maisons de maîtres. Une modification de la chaussée est à prévoir devant cette sortie du parc pour à la fois traiter de manière significative l'entrée physique au centre, en modérer le trafic et tranquilliser le passage des mobilités douces.



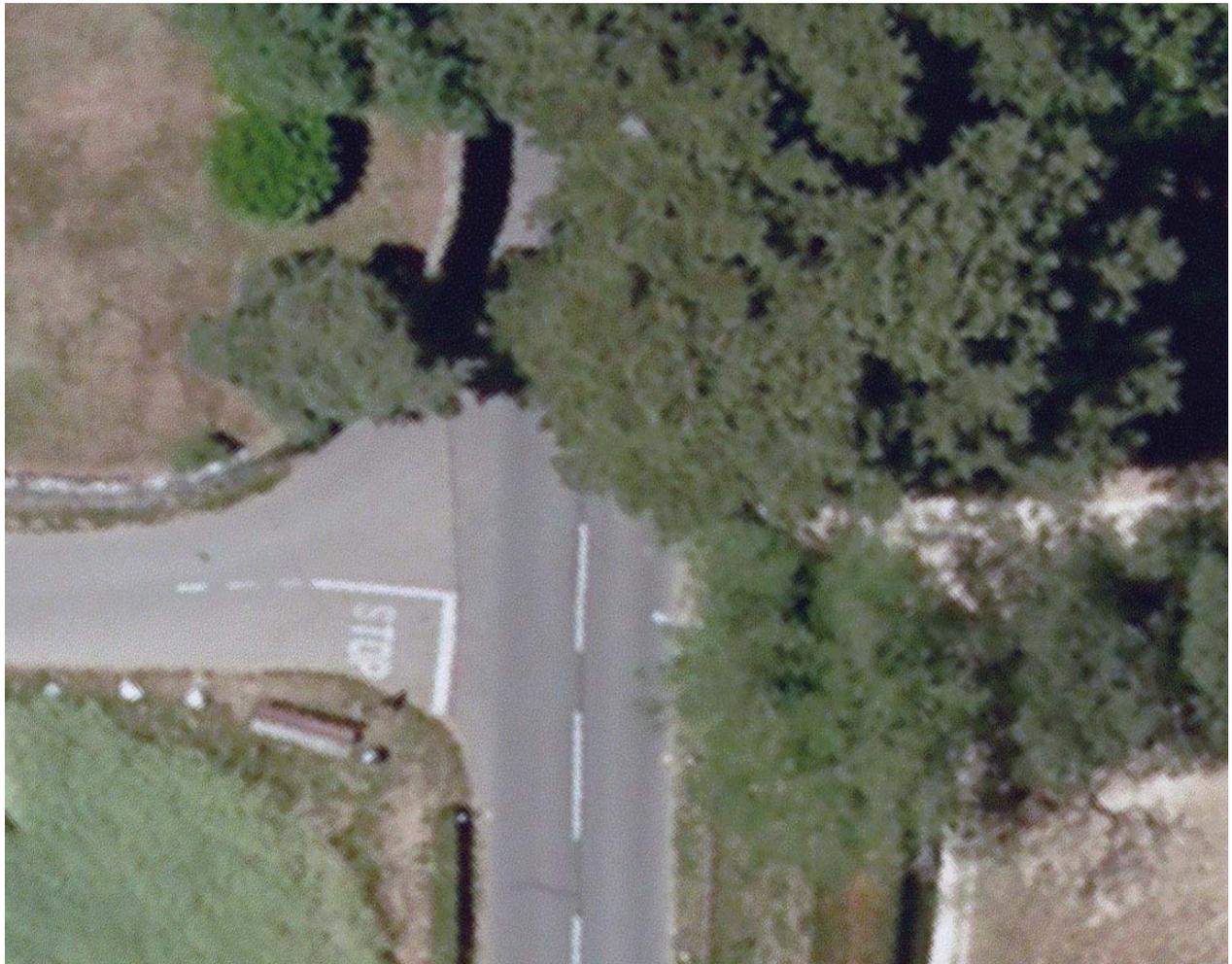
ROUTE DU SAUGY  
A

## A.2 Etat actuel



L'entrée du parc Lullin se manifeste par un portail qui débouche sur la chaussée sans seuil pour le piéton ni lisibilité donnée aux automobilistes.

Le banc public situé de l'autre côté en bordure du Chemin des Rousses apparaît peu appropriable compte tenu du caractère routier accordé au croisement.

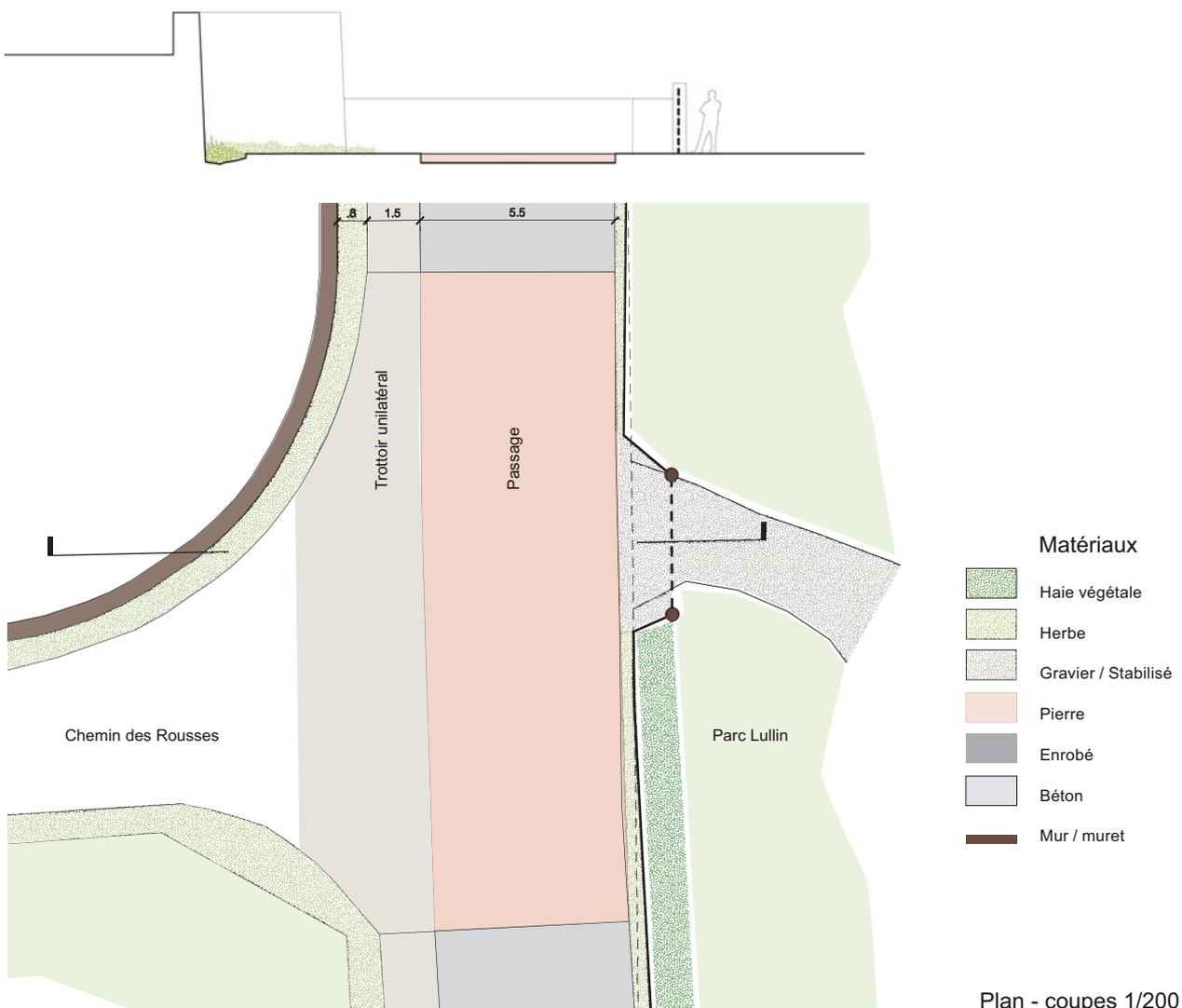


### A.3 Propositions

Il s'agit ici d'établir un passage avec un changement de matérialité à l'image de ceux existants déjà au centre (Cf. Photo ci-contre) afin de rompre la continuité de la route, ralentir la vitesse et faciliter le passage transversal des piétons. Ce dispositif fait partie d'un langage identitaire qu'il serait intéressant de généraliser à l'ensemble de la commune pour ainsi créer une unité de traitement des entrées.

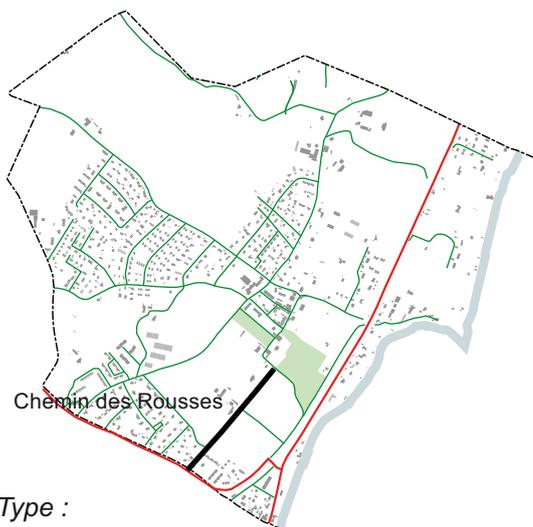
Cet aménagement doit être vu dans le détail notamment dans son adéquation avec le passage d'une ligne de bus (problème de croisement des bus avec le trafic et dégradation de sa vitesse commerciale).

Des noues végétales peuvent être aussi positionnées au pied des murs pour la récupération des eaux de ruissellement et comme élément de transition. Ce sont des aménagements de «trottoirs écologiques» qui peuvent caractériser les cheminements situés en périphérie du centre, aux abords de la campagne.



### B.1 Analyse des qualités et dysfonctionnements

CHEMIN DES ROUSSES



Type :  
Route de quartier



Entrée du Chemin des Rousses depuis la Route du Saugy



Mur d'enceinte des maisons de maître et banc public



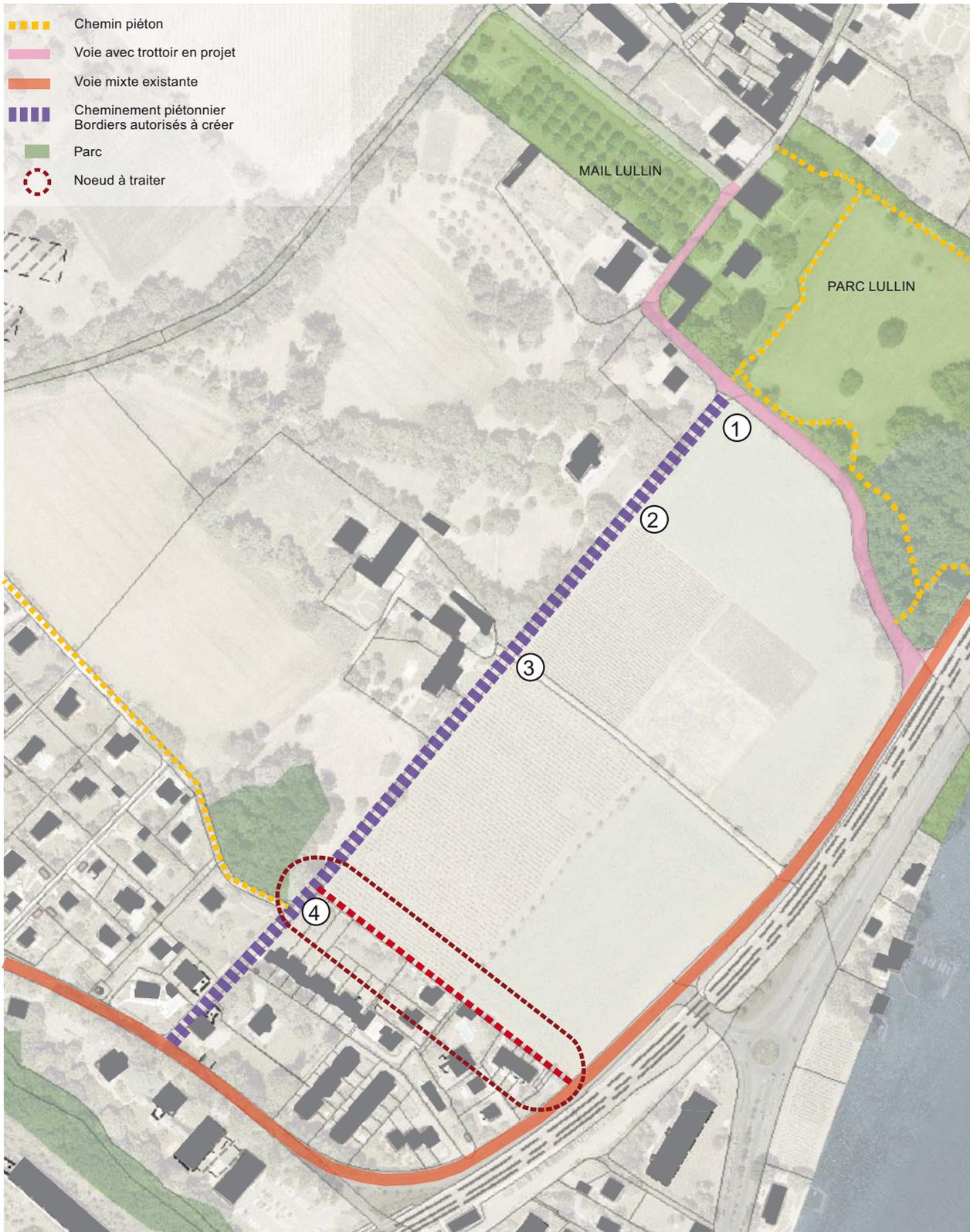
Chemin perpendiculaire de la Grand Vigne



Manque de continuité du Chemin du Dézalley

Le Chemin des Rousses constitue un axe majeur de randonnées et de mobilité douce en général par le remarquable dégagement qu'il ouvre à l'horizon sur les Alpes et le lac et la qualité paysagère des domaines privés qu'il dessert. Situé en continuité direct avec la traversée piétonne du parc Lullin, il relie le long d'une ligne de niveau la Route de Collex à l'ouest et reçoit en perpendiculaire la descente du Chemin du Dézalley.

L'intérêt est alors manifesté pour qu'il puisse conserver cet atout d'un cheminement piéton structurant les promenades au sein du village en étant libéré du trafic motorisé de transit. La mise en place du statut "Bordiers autorisés" aux entrées de la voie permet d'effectuer cette restriction de véhicules et de valoriser l'ensemble du parcours par du mobilier urbain pour le confort des piétons.



## B1.1 Etat actuel



Banc existant 1



Banc existant 2

Deux bancs publics ponctuent aujourd'hui la partie ouest du Chemin des Rousses, disposés le long du mur ou en limite des terres agricoles.



## B1.2 Propositions



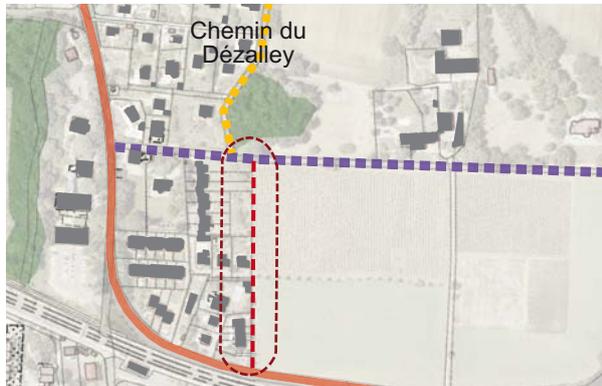
Référence : Cheminement paysager avec bordiers autorisés  
(source : <http://maternal-dementia.com/2010/03>)



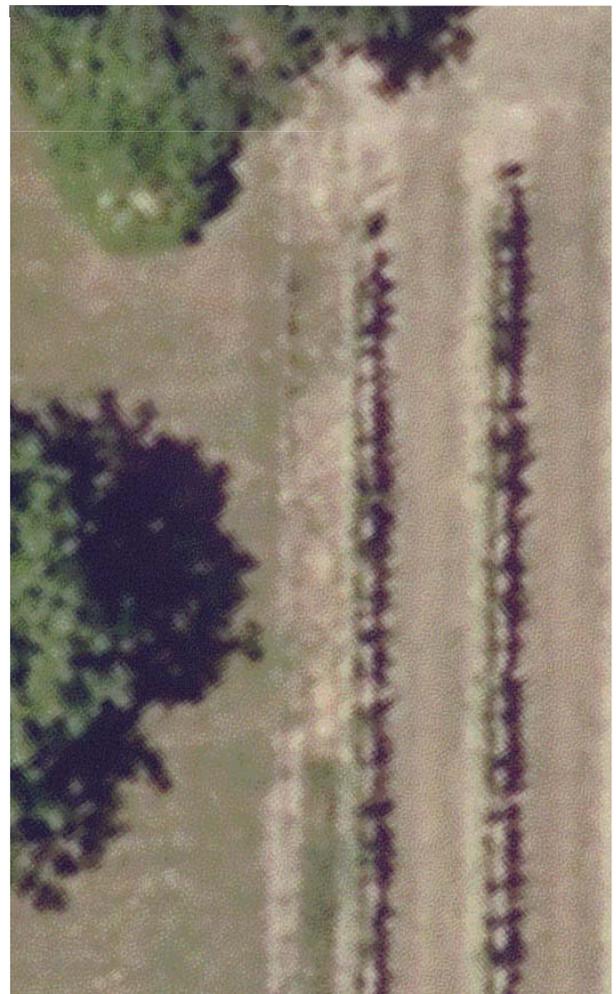
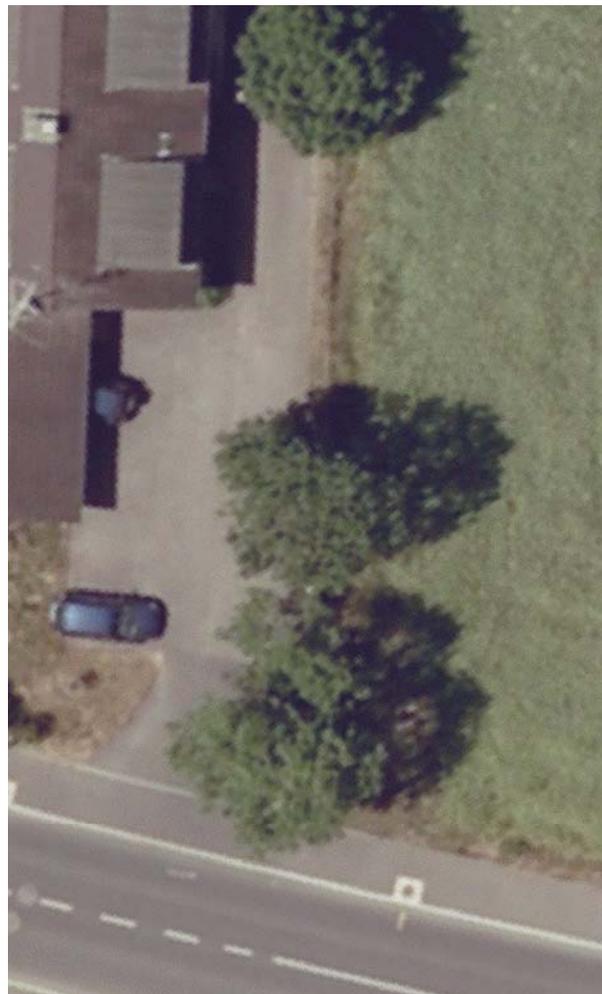
Bancs existants au Parc Lullin et sur le Chemin des Chênes

La mise en place du statut "Bordiers autorisés" sur le Chemin des Rousses peut s'accompagner d'une série de bancs publics en complément de ceux existants pour ponctuer le parcours et favoriser les pauses.



**B2.1 Etat actuel**

A la rencontre du Chemin des Rousses, le Chemin du Dézalley s'interrompt. Il serait intéressant de le poursuivre en exploitant la limite parcellaire entre la zone d'habitat et les vignes comme élément de continuité en bordure d'urbanisation.



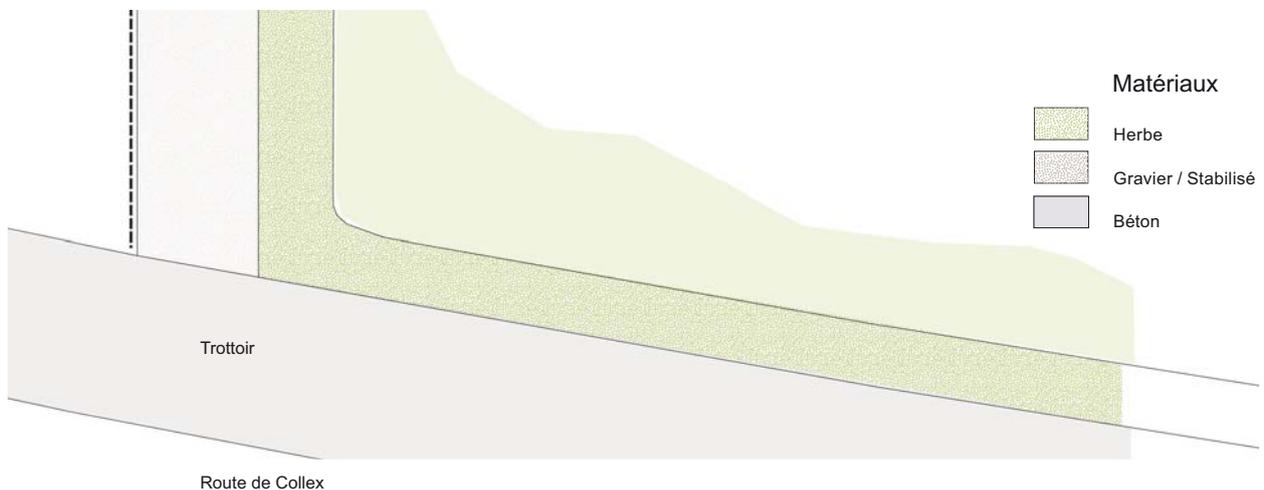
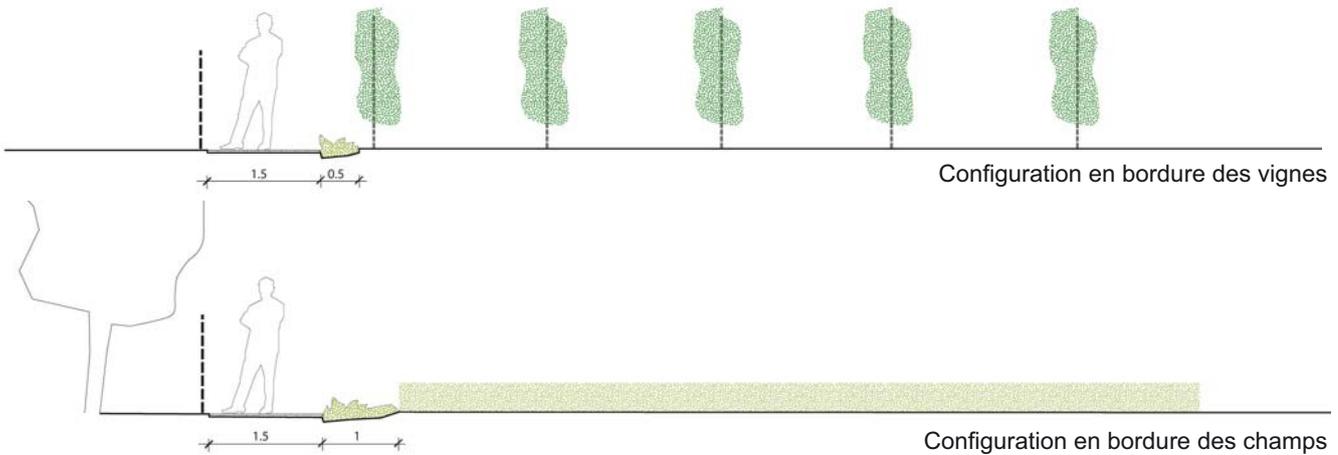
## B2.2 Propositions



De manière générale, les cheminements créés en marge des aires agricoles utilisent le même langage: ils s'accompagnent de bordures enherbées qui leur confèrent un statut plus sauvage et tiennent les promeneurs à l'écart des cultures.

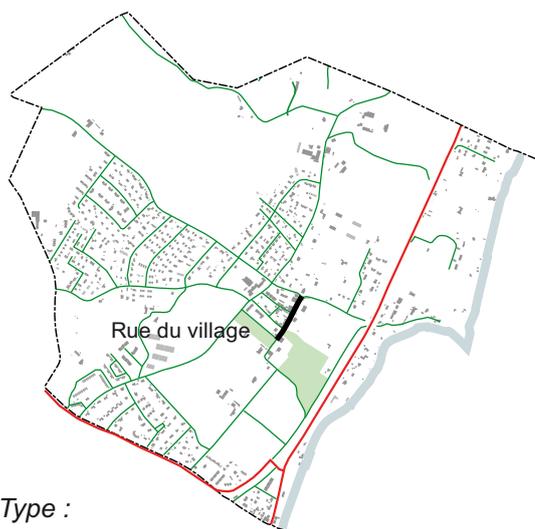
Le Chemin du Dézalley peut ainsi se continuer sous forme d'un simple tracé en gravier qui suit la limite des terrains habités et qui doit prendre en compte les caractéristiques du lieu (ancien cours d'eau...).

Toute nouvelle création de parcours en zone agricole devra être réalisée sur base volontaire des propriétaires et des exploitants. Les surfaces nécessaires à ces cheminements devront sortir de la surface agricole utile dans le cadre des paiements directs. Les impacts sur la zone agricole doivent être minimisés au maximum.



Plan - coupes 1/100

### C.1 Analyse des qualités et dysfonctionnements



Type :  
Route de quartier

*“Dans le premier tiers du XVIIIe siècle, trois maisons de maître avec dépendances agricoles viennent s’implanter au cœur même du village, mais en retrait par rapport à la rue. Ces trois domaines sont entourés de hauts murs qui modifient complètement l’aspect du village. Ces murs cloisonnent et délimitent l’espace, tout en masquant les propriétés de maître. Des portails monumentaux en ferronnerie offrent cependant quelques percées visuelles.”  
(In Situ n°7, février 2006)*

La Rue du Village dévoile une qualité des revêtements de sol, traités de manière filante de façade à façade, parfois juste séparés de la chaussée par un traitement pavé à niveau. La comparaison avec des photos historiques (Cf. p. 50) montre que cette rue est restée très proche de son état d’origine, avec un peu moins de végétalisation et l’arrivée du stationnement sauvage des habitants.

Les murs et portails identitaires des maisons patriciennes protègent l’accès au parc Lullin au nord en soulevant la curiosité du piéton.

Concernant les enjeux de mobilité, une portion du Chemin de la Mairie est souhaitée par la commune en “bordiers autorisés”, tandis que des propositions de réaménagement pour minimiser l’emprise des voitures, en lien avec l’histoire, sont envisagés sur l’espace de la rue faisant face au Temple.



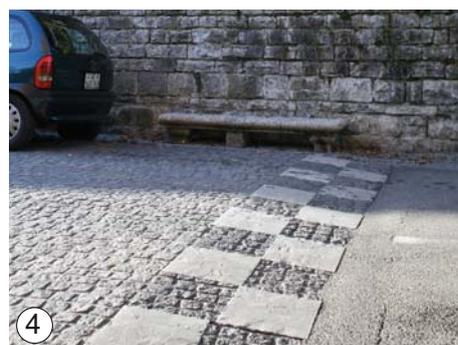
Chaussée filante sans trottoir



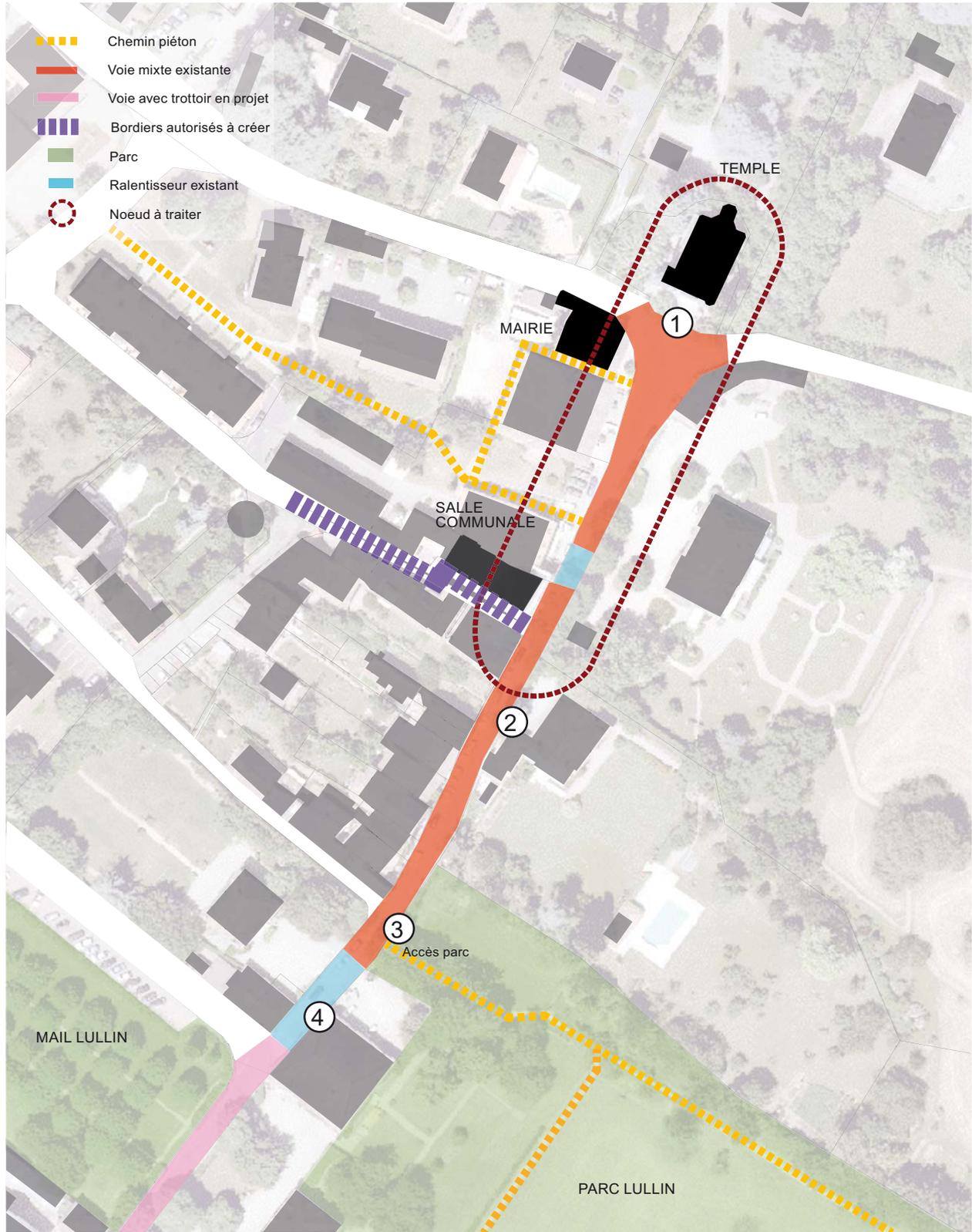
Ambiguïté sur statut / Parking sauvage



Accès nord au parc Lullin / Portail opaque



Passage surélevé pour marquer l’entrée



## C.2 Etat actuel

RUE DU VILLAGE



**Photo Molly**

Extrait de : FATIO G., *Histoire de Genthod et de son territoire*, Mairie de Genthod 1943 et 1988, pl. V.



a



**Ancien château et Temple de Genthod**

Dessin d'Ed. Elzingre d'après une esquisse de 1830, Idem, pl. III.

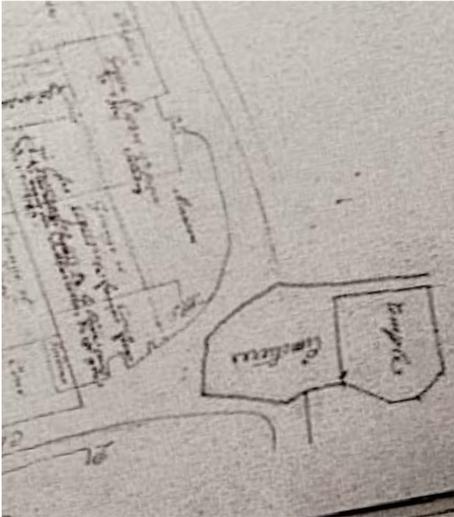


b

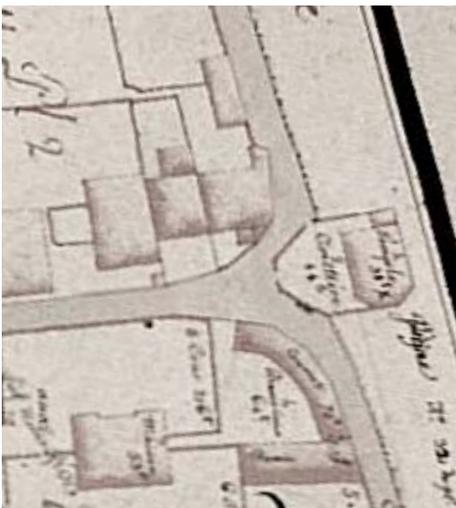


C.3 Propositions





a. Plan cadastral de 1720  
AEG, cadastre B19



b. Plan cadastral de 1784  
AEG, cadastre B76

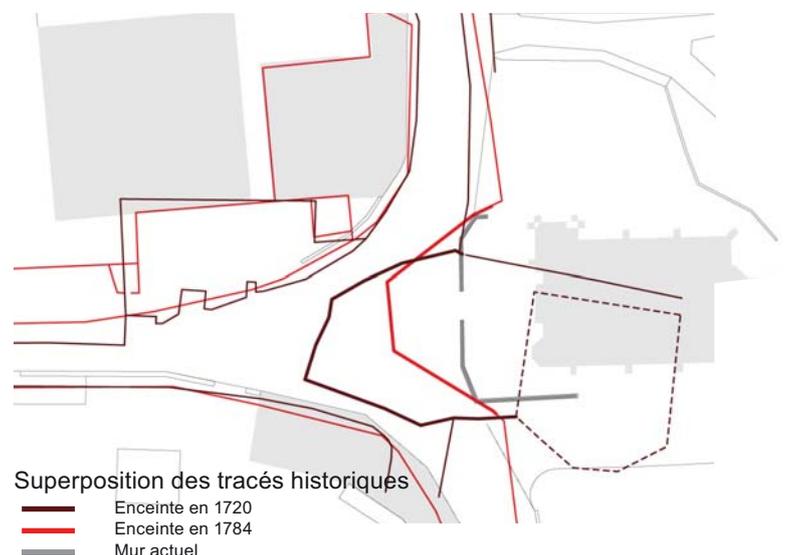


c. Cadastre napoléonien  
1800

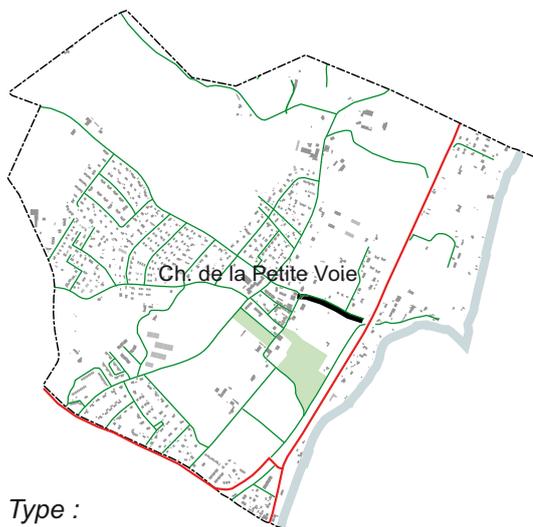
La configuration actuelle de la chaussée en Y face au nouveau Temple tend à donner une priorité à la voiture au détriment des piétons. L'accès au Chemin de la Petite Voie est rendu dangereux pour les personnes se dirigeant vers la gare CFF. En même temps, les marquages routiers en font plus un carrefour qu'un lieu référent pour les monuments et édifices publics environnants.

L'analyse des tracés historiques nous donne des solutions d'aménagement qui renouent avec la mémoire des lieux et l'existence à l'origine des grandes cours minérales autour des maisons patriciennes. (Cf. Cadastre napoléonien ci-contre) En effet, historiquement, les parcelles de part et d'autre de la Rue du Village étaient en étroite relation: en vis-à-vis des maisons patriciennes se trouvaient les dépendances sur fond d'un sol minéral qui unifiait l'ensemble. Les murs d'enceinte ont par suite coupés cette relation de proximité avec une voie qui s'est élargie au point d'en faire aujourd'hui un espace central au statut indéfini. L'objectif de cette proposition est de réinstaurer un resserrement de la chaussée en requalifiant les abords.

Devant le Temple, le cimetière occupait jadis une enceinte murée en avancée délimitant ainsi précisément les deux accès latéraux à la Rue du Village. Puis cette enceinte s'est reculée et avec la construction du nouveau Temple et le déplacement du cimetière, le dessin du carrefour s'est distendu. La reconstruction d'un enclos végétal, sorte de parvis bas pour le Temple permet, tout en rappelant l'histoire, de redonner une hiérarchie aux voies. Chacune des entrées serait matérialisée, comme sur la Route du Saugy, par des passages surélevés afin de modérer sans marquage le trafic ; la descente piétonne vers le Chemin de la Petite Voie est rendue plus sûre au travers de l'esplanade. Enfin les murets restitués redéfinissent une entrée pour la mairie pouvant accueillir une signalisation. Les murs le long de la rue sont mis en valeur comme patrimoine de ces lieux par un éclairage rasant en pied qui évite l'implantation de lampadaires au caractère plus routier.



### D.1 Analyse des qualités et dysfonctionnements



Type :  
Route de quartier



1 Impasse ombragée, peu motorisée



2 Sentiment de «cul-de-sac»



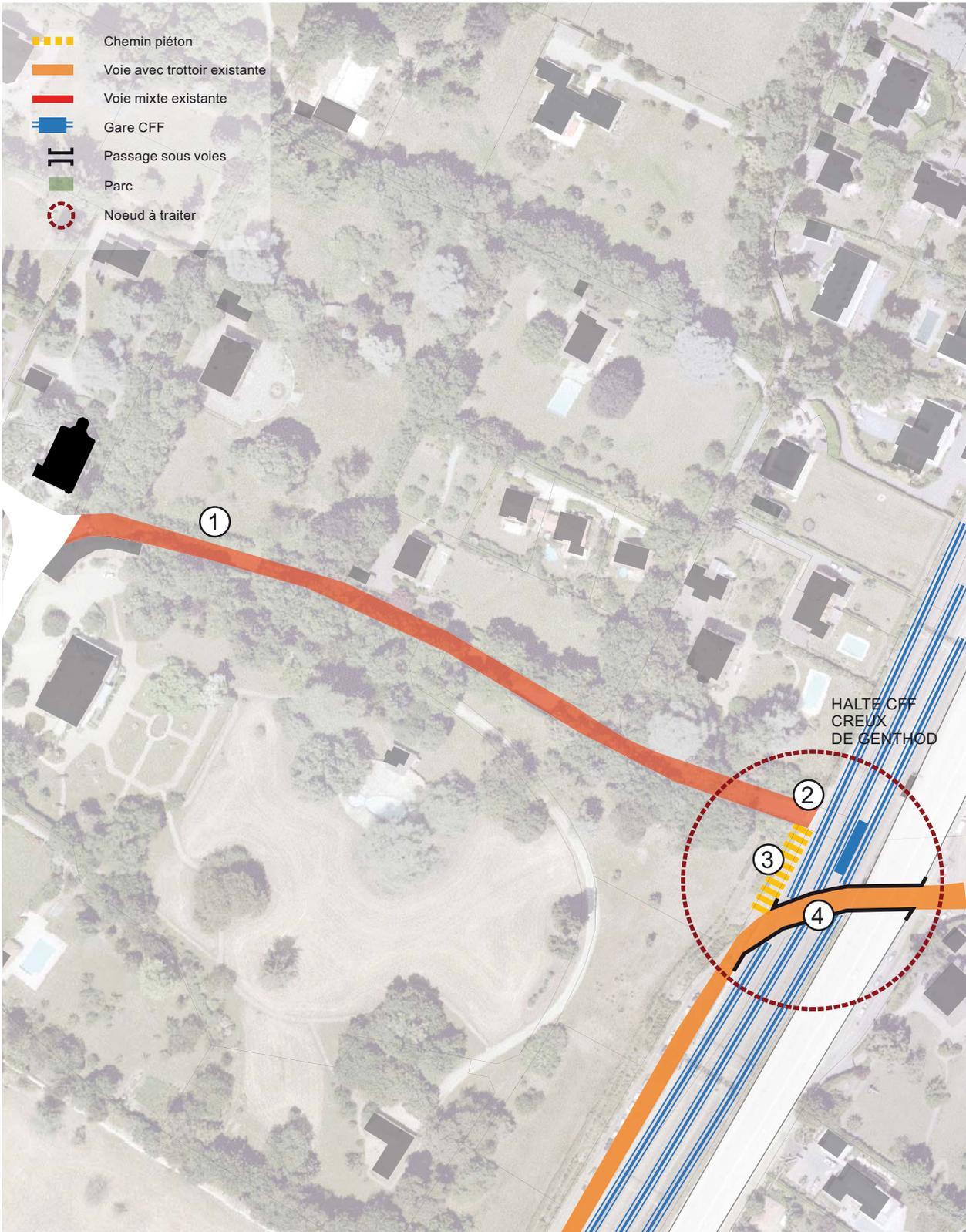
3 Aménagement souhaité : mur de verdure



4 Aménagement souhaité : éclairage ludique

Le Chemin de la Petite Voie est assez remarquable pour ses atouts paysagers : sous une voûte végétale, bordé de murets et avec une chaussée filante sans trottoir ni ressaut, il apparaît comme un axe perpendiculaire propice aux mobilités douces. Cette descente peu motorisée aboutit sur la halte CFF avec un sentiment plus problématique de “cul-de-sac” dû à la coupure du chemin de fer et au manque d’agrément et de visibilité donné au passage latéral qui rejoint en contrebas la route du Creux de Genthod. Ce passage entre des murs bétons laissés bruts reste très austère et contraste avec le tronçon verdoyant du Chemin de la Petite Voie.

De même, la traversée sous les voies du train et de l’autoroute nécessite un traitement d’embellissement afin de lui donner un caractère moins routier. Dans les deux cas ce pourrait faire l’objet d’interventions d’artistes ou autres dispositifs ludiques.



## D.2 Etat actuel

Au bout du Chemin de la Petite Voie, la halte CFF est visible sans manifester de manière immédiate le parcours pour y accéder. L'abri vélos métallique est aussi peu attractif ; ce sont des aménagements aujourd'hui purement fonctionnels qui peuvent être enrichis d'une valeur paysagère plus forte.



Le passage étroit jusqu'à la route du Creux de Genthod manque également d'agréments (végétation, éclairage) alors qu'il constitue l'unique accès piéton vers le lac depuis le centre du village.



Le passage sous voies sur lequel est greffé l'accès aux quais de la gare est traité de manière routière: chevrons blancs au sol, éclairage sommaire, murs bruts et trottoirs étroits.



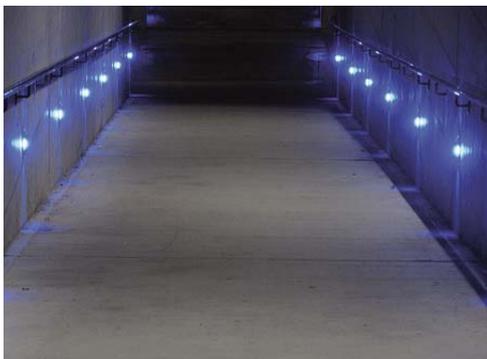
## D.3 Propositions



Référence : Parking vélos avec aménagements végétaux  
(source : inconnue)

Une végétalisation des murs est souhaitable avec la possibilité de plantes grimpantes (vigne vierge, lierre...) plantées dans des rainures au sol, en préconisant les essences indigènes comme il en existe déjà sur certains murs de la commune et aussi de plantes retombantes disposées au sommet des murs ainsi protégées de tous types de dégradation.

En continuité, le passage sous voies est à traiter avec un éclairage ludique qui habille les murs, coloré de bleu ou de vert pour annoncer les thèmes du lac au sud et des allées verdoyantes en amont.



Référence : Eclairage passage sous voies, Bern Bümpliz-Sud  
(source : <http://www.flickr.com/photos/40826712>)

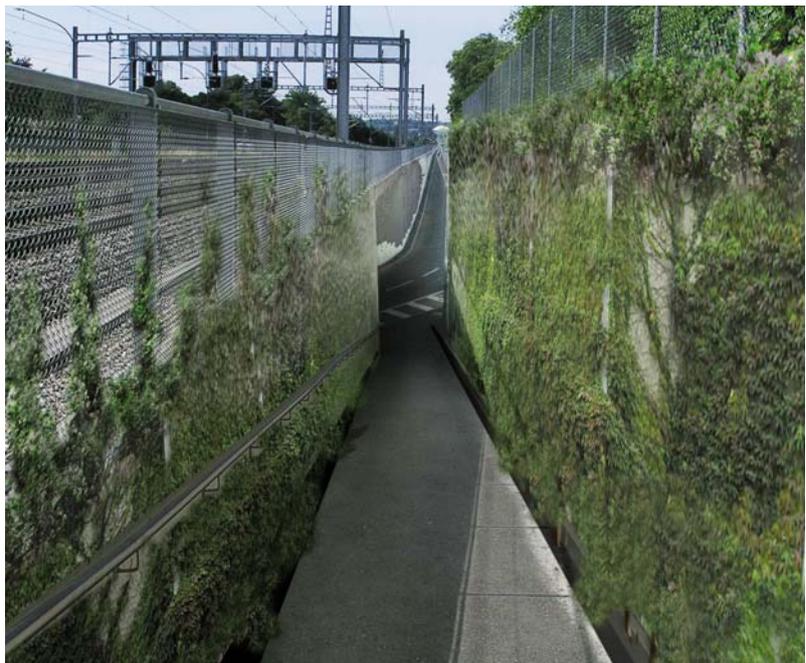
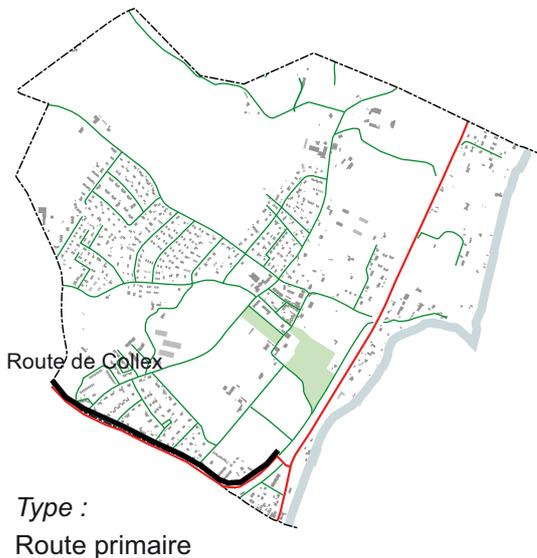


Photo montages

## E.1 Analyse des qualités et dysfonctionnements



Aménagement confortable, peu utilisé?



Traversée dangereuse vers la gare



Traversée à aménager pour rejoindre le chemin piéton

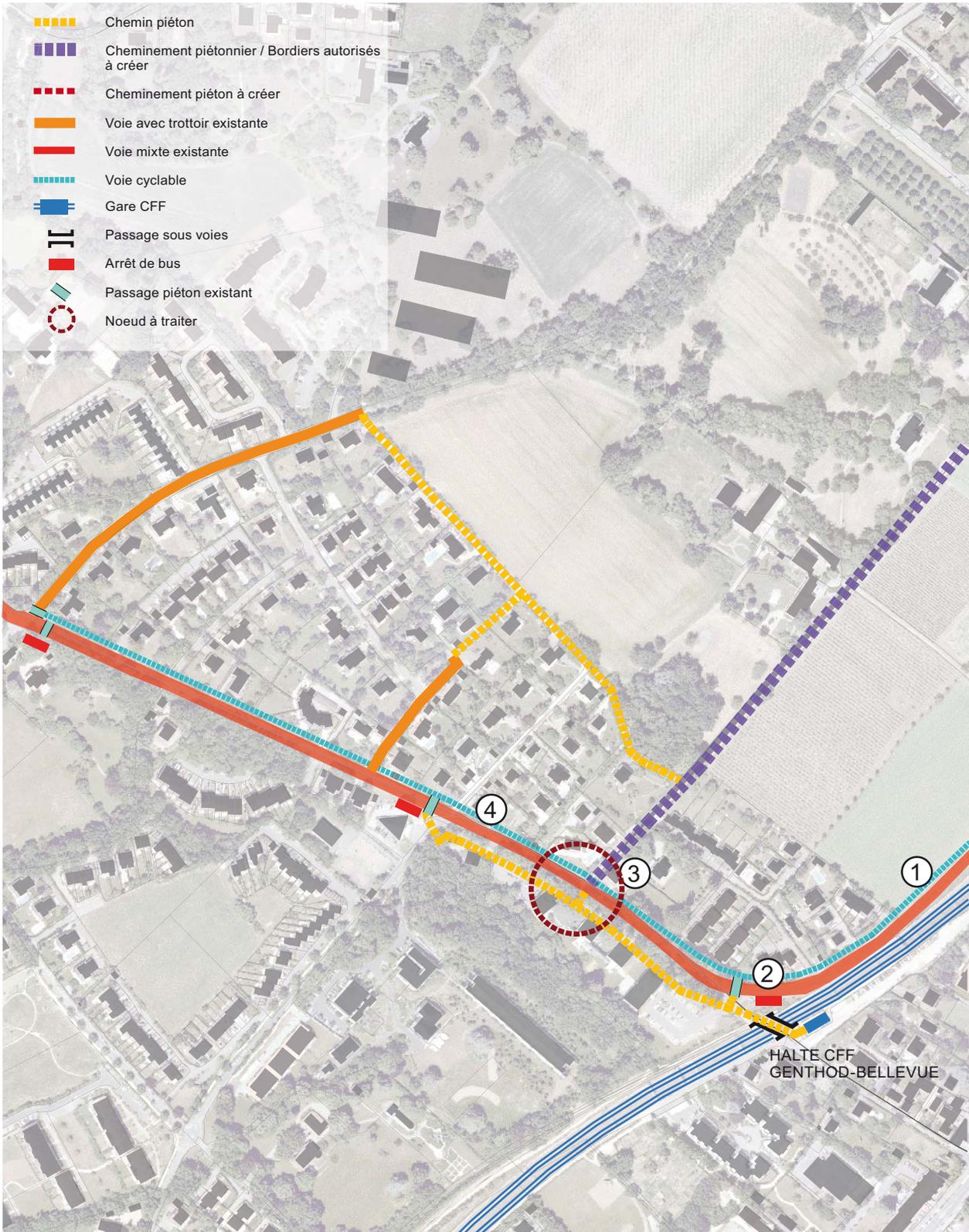


Bande cyclable existante

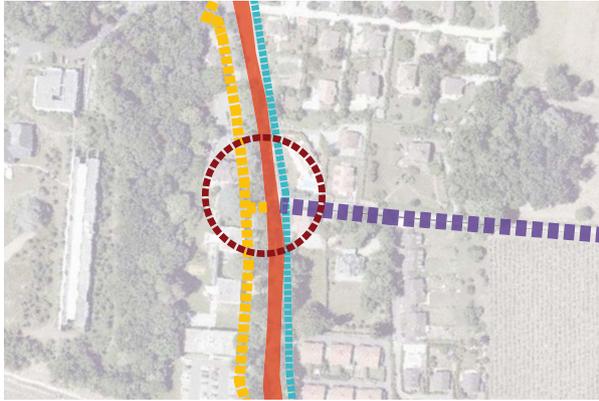
La Route de Collex, en limite avec la commune de Bellevue est une voie primaire très fréquentée qui accueille la ligne principale de transport public desservant le village. Elle dispose déjà d'une bande cyclable qui se transforme en trottoir aux abords des voies du chemin de fer et draine des mouvements de mobilité douce issus des quartiers d'habitation individuel adjacents vers la gare Genthod-Bellevue.

De ce point de vue, un noeud important est à traiter à l'endroit de l'arrivée du Chemin des Rousses : il s'agit de sécuriser la traversée piétonne visant à rejoindre, de l'autre côté de la Route de Collex, un chemin existant séparé et protégé de la chaussée qui mène au passage sous voies CFF.

Ainsi, le parcours des usagers depuis la gare et le lac est garanti sur un réseau continu de chemins piétons qui évite les virages dangereux et la forte circulation le long de la Route de Collex.



## E.2 Etat actuel



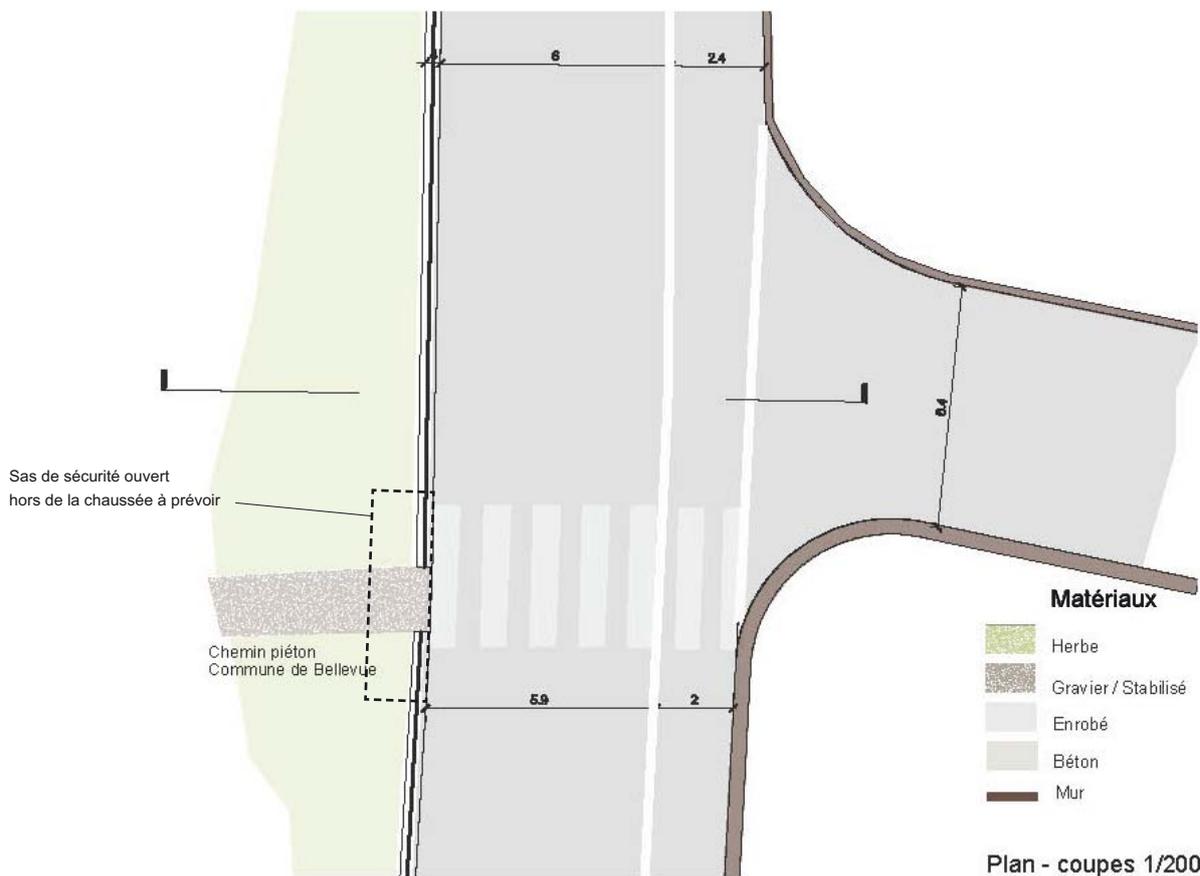
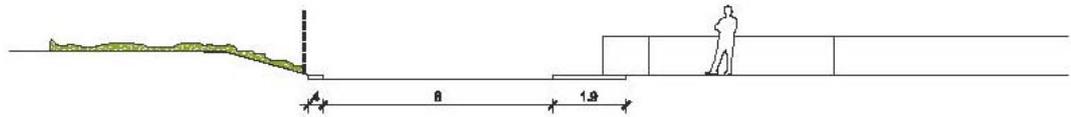
L'arrivée depuis le Chemin des Rousses se heurte à une clôture qui borde le cheminement piéton arborisé en commune de Bellevue. Toutefois une portelle peu visible actuellement peut être exploitée pour établir la connexion.



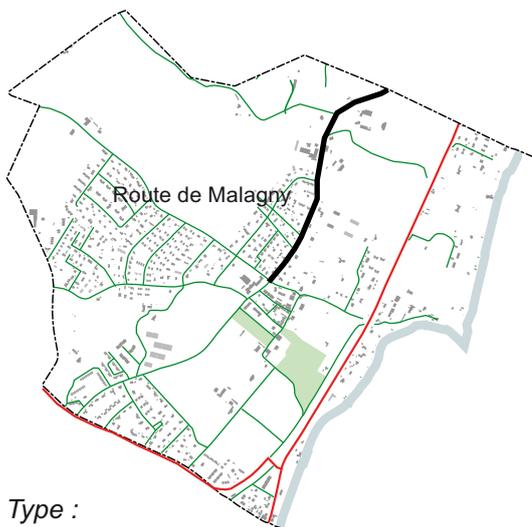
### E.3 Propositions



Un passage piéton est à créer dans l'axe de la portelle existante afin de rendre évidente et sûre la traversée depuis le Chemin des Rousses, en accord avec la commune de Bellevue. Un espace sécurisé sous forme d'un sas hors de la chaussée est à prévoir du côté de la barrière.



### F.1 Analyse des qualités et dysfonctionnements



Type :  
Route de quartier



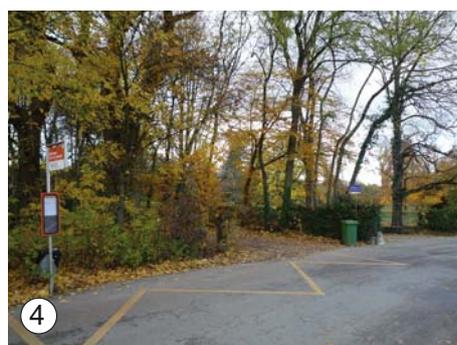
1  
Trottoir unilatéral délimité par 2 rangs de pavés



2  
Chicanes et trottoir en pavés irréguliers



3  
Aménagement récent avec bande cyclable

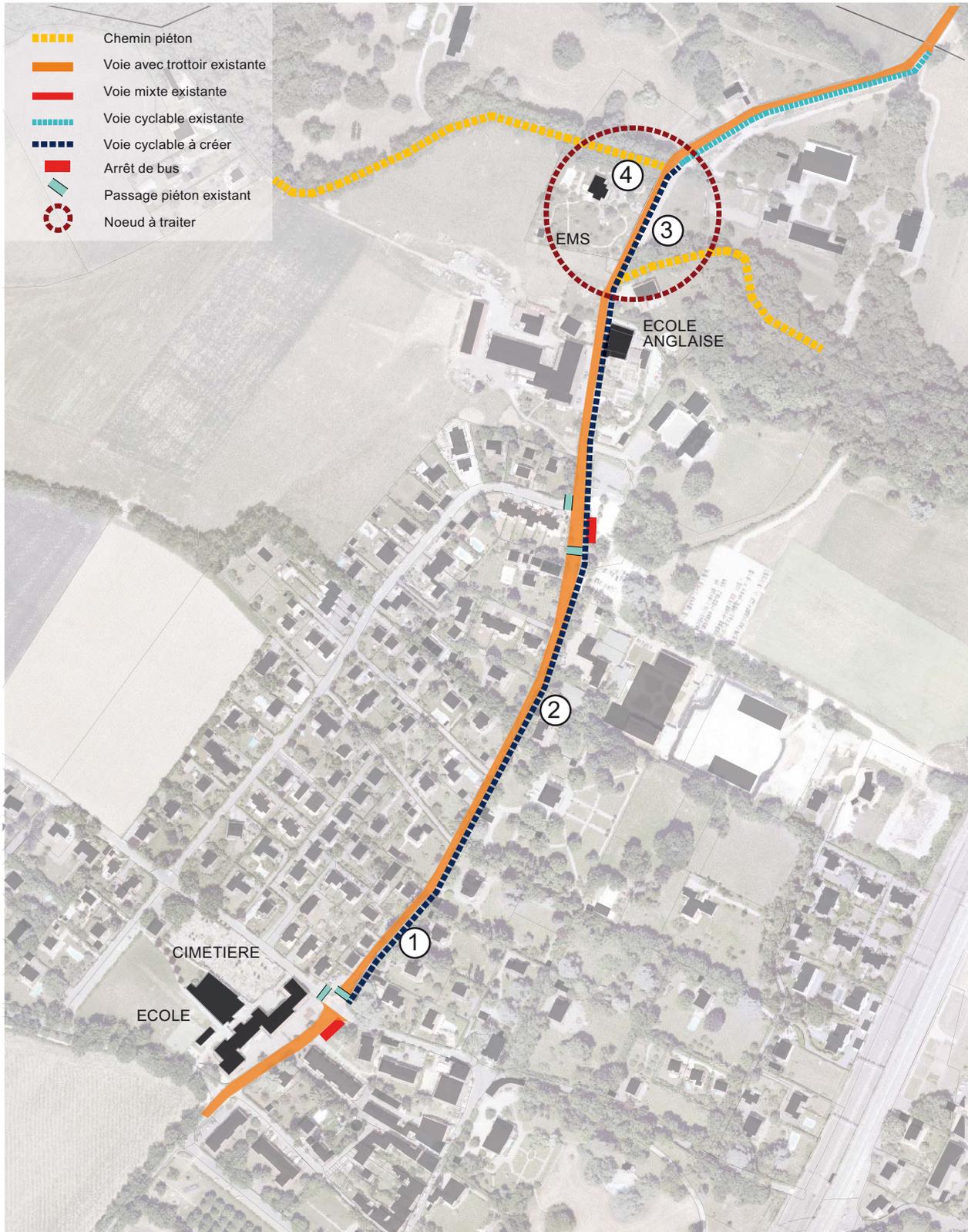


4  
Accès au Chemin de la Fermette / Manque de continuité

La Route de Malagny, bien qu'étant une voie de quartier, accueille un trafic soutenu aujourd'hui modéré par la mise en place de chicanes ponctuelles. Mais l'absence de bandes cyclables sur la majeure partie du tracé rend cet axe difficilement sécurisé pour les mobilités douces alors qu'il s'agit d'un itinéraire important de randonnée pédestre (Chemin de St Jacques de Compostelle) et swiss vélos. Une portion de piste cyclable est déjà réalisée au nord et doit être généralisée comme spécifié dans le Plan directeur communal en vigueur.

Du point de vue de la qualité paysagère, c'est une route bordée de part et d'autre d'éléments végétaux denses -haies, grands arbres- qui lui donnent un caractère spécifique.

Un aménagement de la chaussée est à effectuer entre le Chemin de la Fermette et le Chemin Vert : ils constituent à eux deux un même parcours piéton traversant la commune en perpendiculaire mais leur continuité n'est pas suffisamment exprimée à la rencontre de la Route de Malagny.



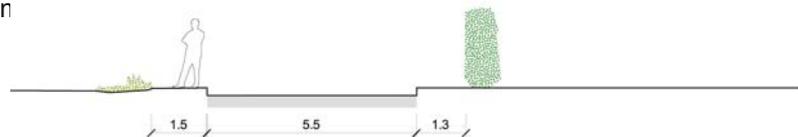
ROUTE DE MALAGNY

### F1.1 Etat actuel

F1 ROUTE DE MALAGNY



Le trottoir unilatéral et le système de chicanes doivent être reconsidérés pour permettre l'intégration de bandes cyclables sur l'emprise de la chaussée. La largeur de la voie étant variable, il convient de baser le futur aménagement sur une largeur minimale de 8.30m, trottoirs con



## F1.2 Propositions



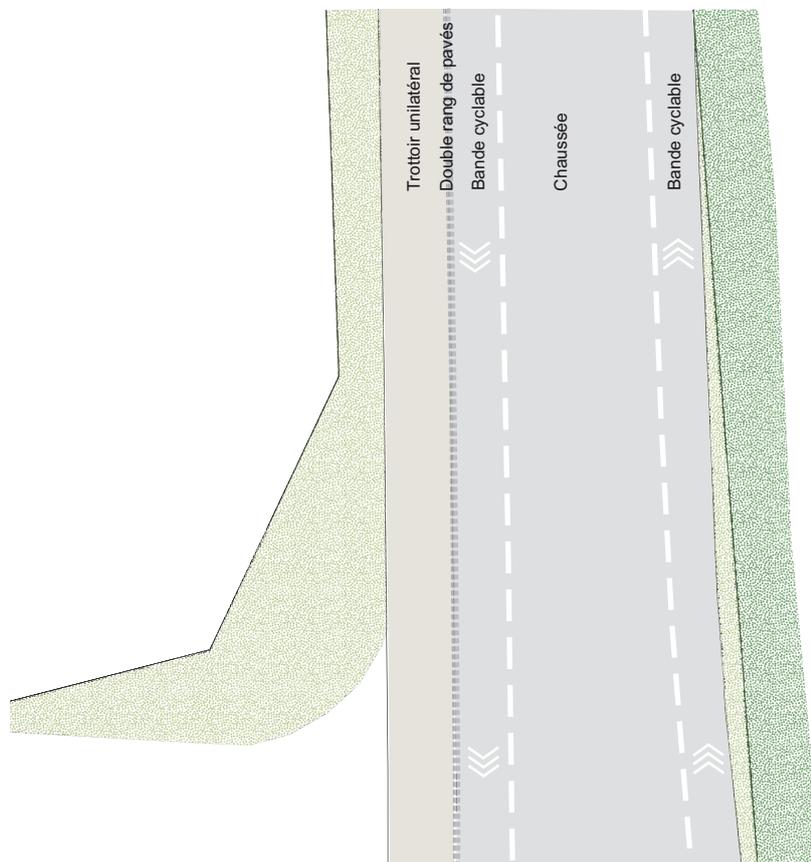
Référence : Cohabitation cyclistes-voitures sur la chaussée - Hollande  
(source : <http://velobuc.free.fr/faq.html>)

La requalification de la voie comprend:

- la généralisation d'un trottoir unilatéral séparé de la chaussée par un double rang de pavés acceptant ainsi le croisement des bus ou des véhicules encombrants,
- une chaussée principale réduite à 4m pour une circulation en double sens ce qui permet de modérer son trafic,
- une bande cyclable en sens unique de part et d'autre à niveau de la voie permettant le croisement des voitures.

(Proposition à vérifier dans le détail. Principes de mobilité étudiés avec le bureau Team+, ingénieurs de la mobilité, Bulle.)

Tous ces aménagements sont à réaliser sur l'emprise actuelle de la chaussée afin de réduire au maximum l'impact sur la végétation limitrophe.



### Matériaux

- Haie végétale
- Herbe
- Enrobé
- Béton

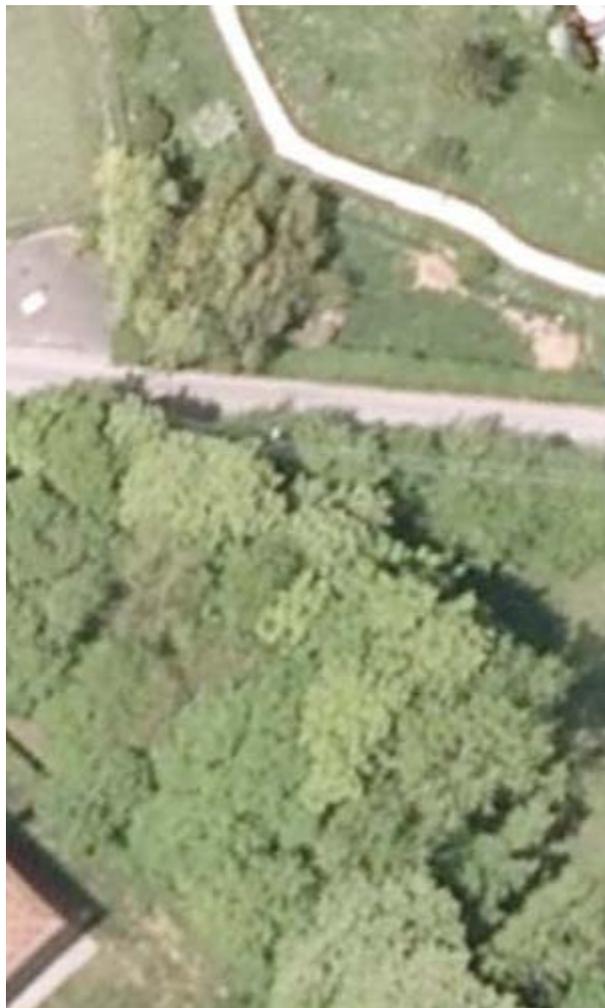
Plan - coupes 1/200

### F2.1 Etat actuel



Aménagement piéton existant - Grand Malagny

La continuité à instaurer entre le Chemin de la Fermette et le Chemin Vert nécessite de poursuivre l'aménagement piéton qui existe déjà devant le quartier du Grand Malagny.



## F2.2 Propositions

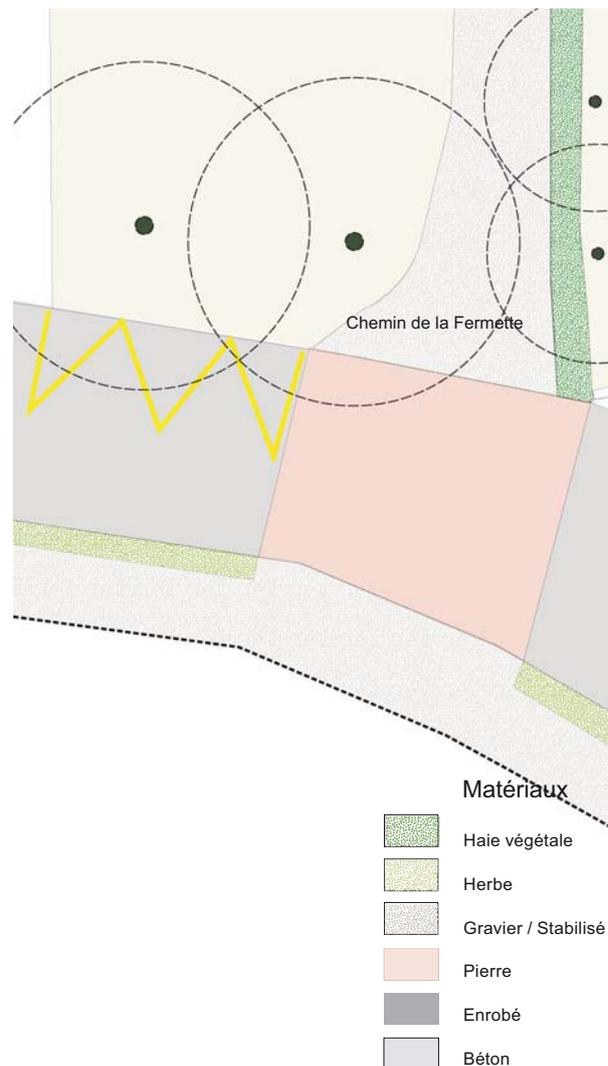
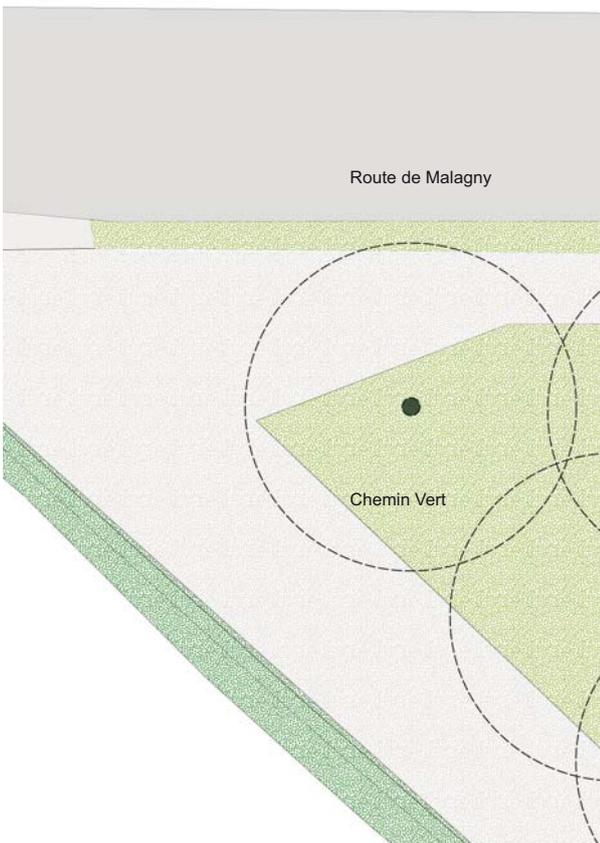


Entrée du chemin Vert



Arrivée du Chemin de la Fermette

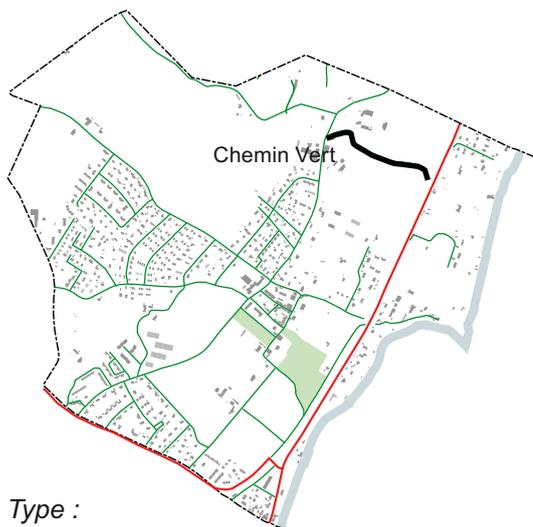
Au niveau du Chemin de la Fermette, un seuil d'entrée est établi sous forme d'un passage avec changement de matériau (élément de modulation) à l'image de ceux du centre sur lequel vient se raccorder le chemin en stabilisé existant. L'arrêt de bus est déplacé en alignement. L'entrée au Chemin Vert est également matérialisée par un parcours en gravier détaché de la chaussée.



Matériaux	
	Haie végétale
	Herbe
	Gravier / Stabilisé
	Pierre
	Enrobé
	Béton

Plan - coupes 1/200

**G.1 Analyse des qualités et dysfonctionnements**



Type :  
Chemin piéton



Entrée - sentier non rattaché aux aménagements existants



Forte arborisation - qualité paysagère



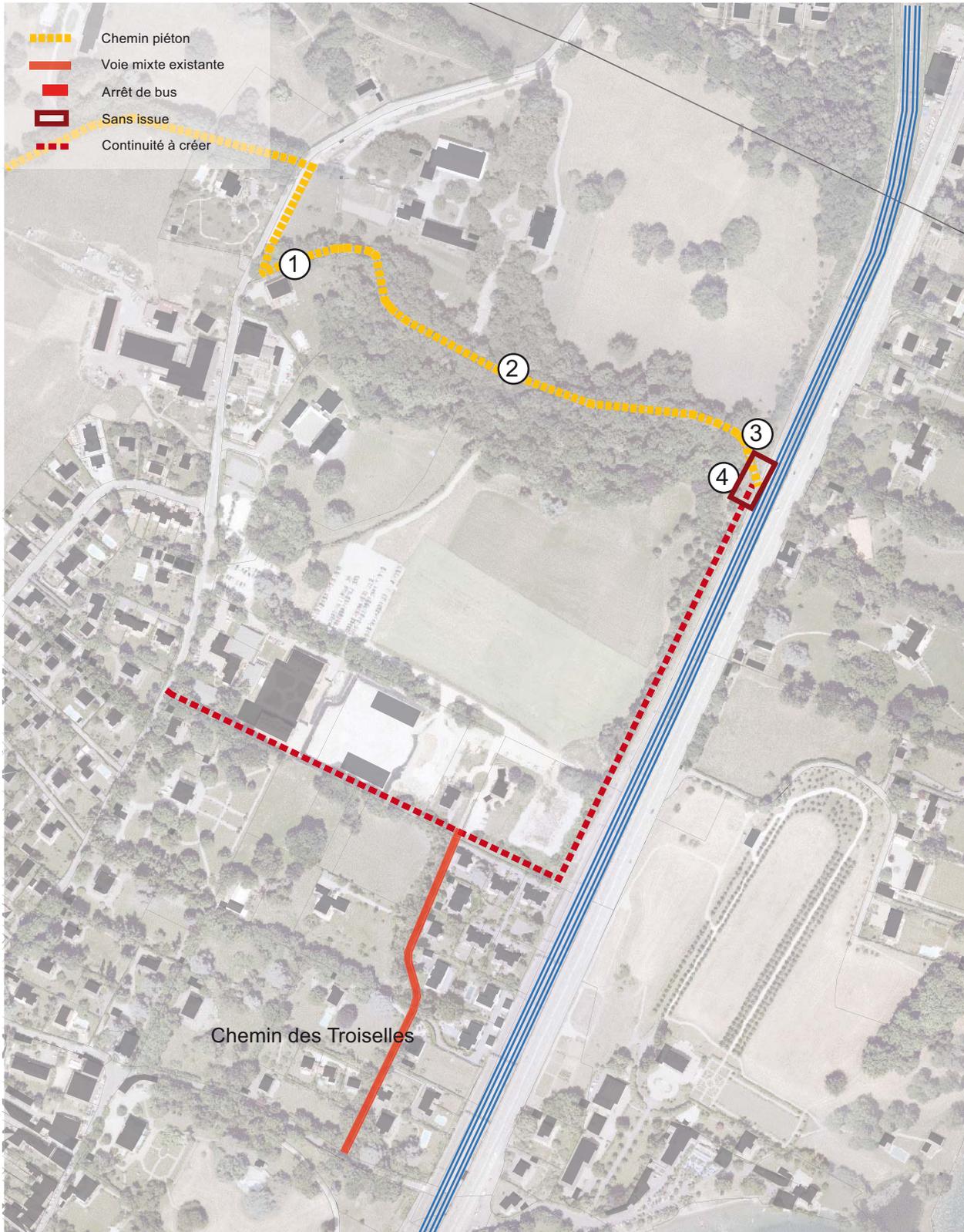
Arrivée en «Cul-de-sac» devant les voies CFF



Traversée à établir à travers les bois

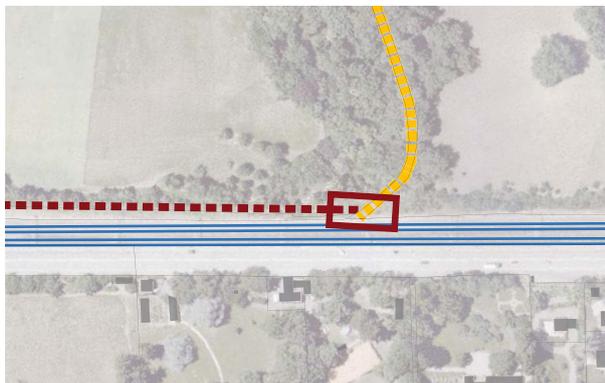
Cet itinéraire piéton offre de grandes qualités paysagères en bordure d'un cours d'eau, mais s'arrête actuellement de façon brutale et sans indication en amont, au devant des voies CFF.

Pour garantir sa continuité, un chemin est à créer le long des lignes CFF en limite parcellaire sur le domaine privé Franck Müller afin de rejoindre le Chemin des Troiselles qui amène les promeneurs au centre du village. Un deuxième raccordement sur la Route de Malagny est envisageable également au contact de terrains privés.

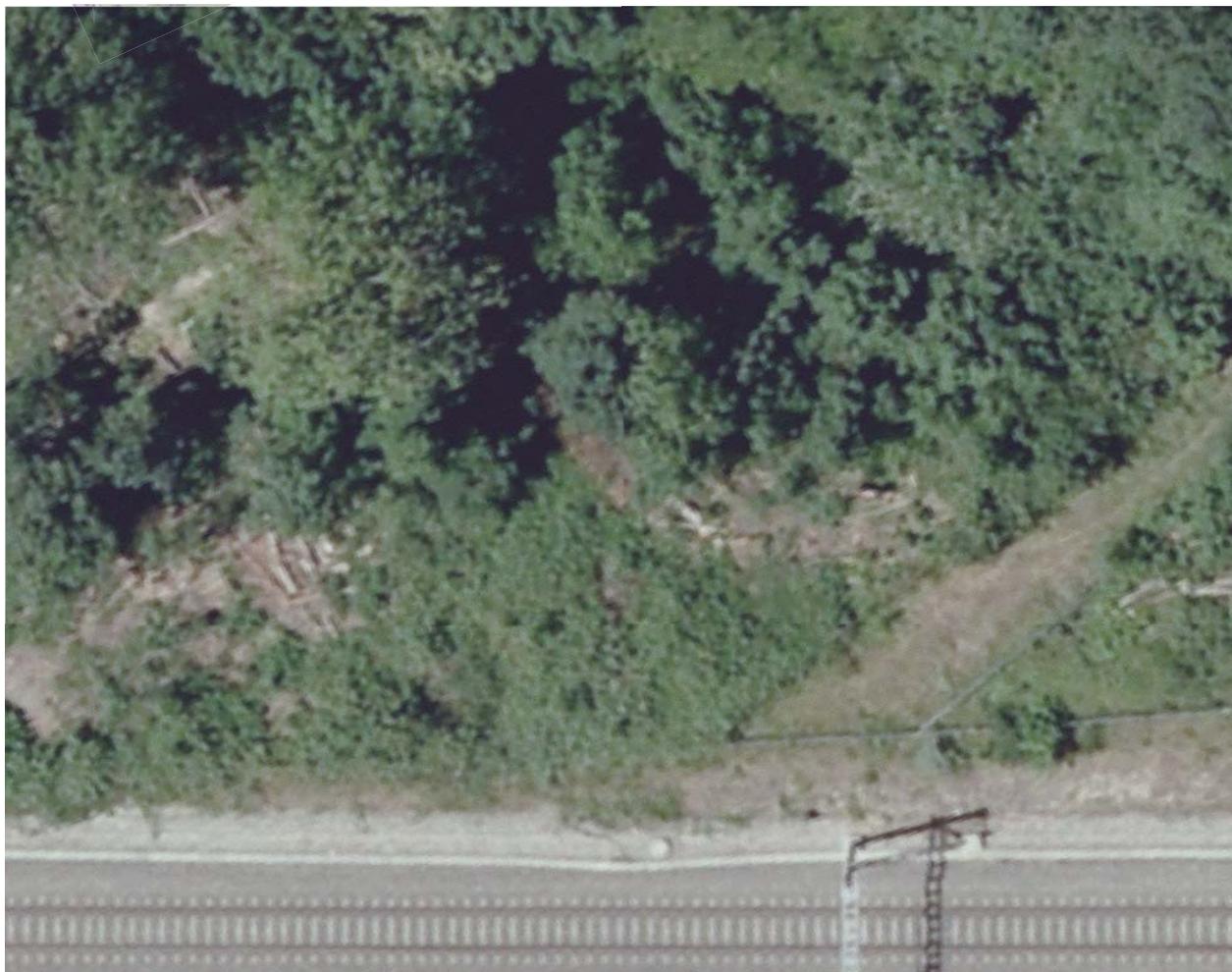


CHEMIN VERT  
G

## G.2 Etat actuel



L'absence de passage souterrain ne permet pas d'établir une descente directe jusqu'au lac : la continuité doit s'effectuer en limite des voies CFF.



### G.3 Propositions



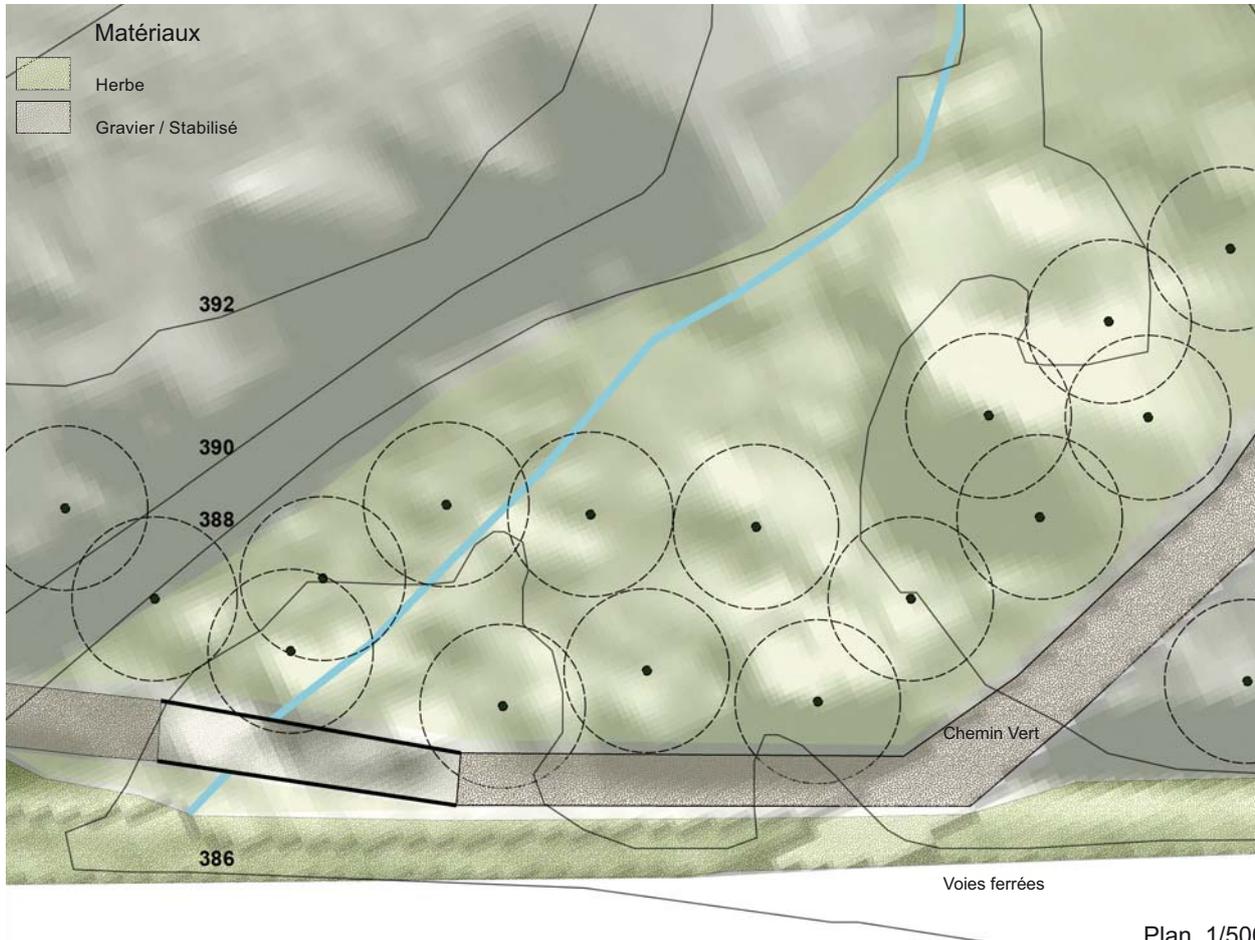
Référence : Franchissement de ruisseaux  
(source : <http://vppyr.free.fr/>)



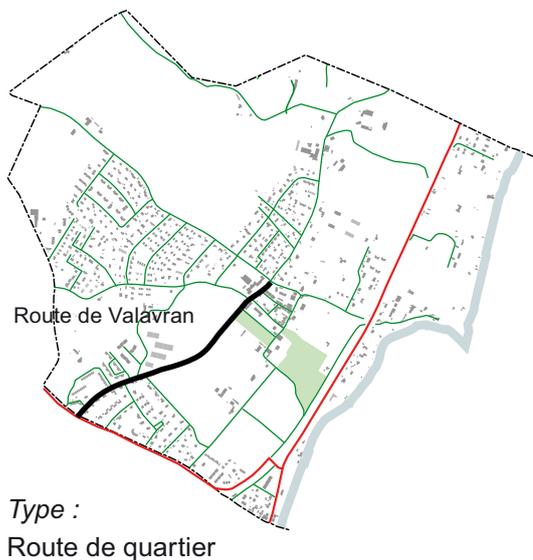
Référence : Franchissement de ruisseaux  
(source : <http://capucyne.over-blog.com/>)

Le franchissement du cours d'eau et la déclivité du terrain implique la mise en oeuvre d'une passerelle et d'escaliers qui doivent préserver le caractère sauvage et naturel du site, respecter l'espace du cours d'eau et prendre en compte les risques de crues.

La réalisation de ces mesures doit respecter les procédures forestières, notamment en ce qui concerne les autorisations de défrichement ou d'exploitation préjudiciable.



### H.1 Analyse des qualités et dysfonctionnements



Accès au chemin piéton : mobilier peu agréable



Cheminement séparé avec qualité paysagère

La Route de Valavran se caractérise par deux tronçons différenciés : à l'ouest il s'agit d'une voie mixte équipée en parallèle d'un agréable et confortable cheminement piéton sous les chênes, séparé de la chaussée par des haies, tandis qu'aux abords de l'école, la voie est plus urbaine, aménagée avec un trottoir bilatéral et une protection par des barrières métalliques pour les enfants.

En terme de sécurité, la rencontre entre ce cheminement pédestre des chênes et le carrefour à l'angle du mail Lullin nécessite quelques aménagements afin de renforcer la fluidité des parcours piétons (Cf. photo 3) : aujourd'hui, la configuration du trottoir au devant de la haie oblige l'utilisateur à traverser à l'intérieur d'un parking privé.

De manière générale, les mobiliers en chicane (Cf. photo 1) utilisés pour signaler que le chemin débouche sur un axe routier apparaissent peu efficaces car souvent contournés sur leurs extrémités. Une solution peut être apportée par l'utilisation des haies végétales, très identitaires dans ce village.

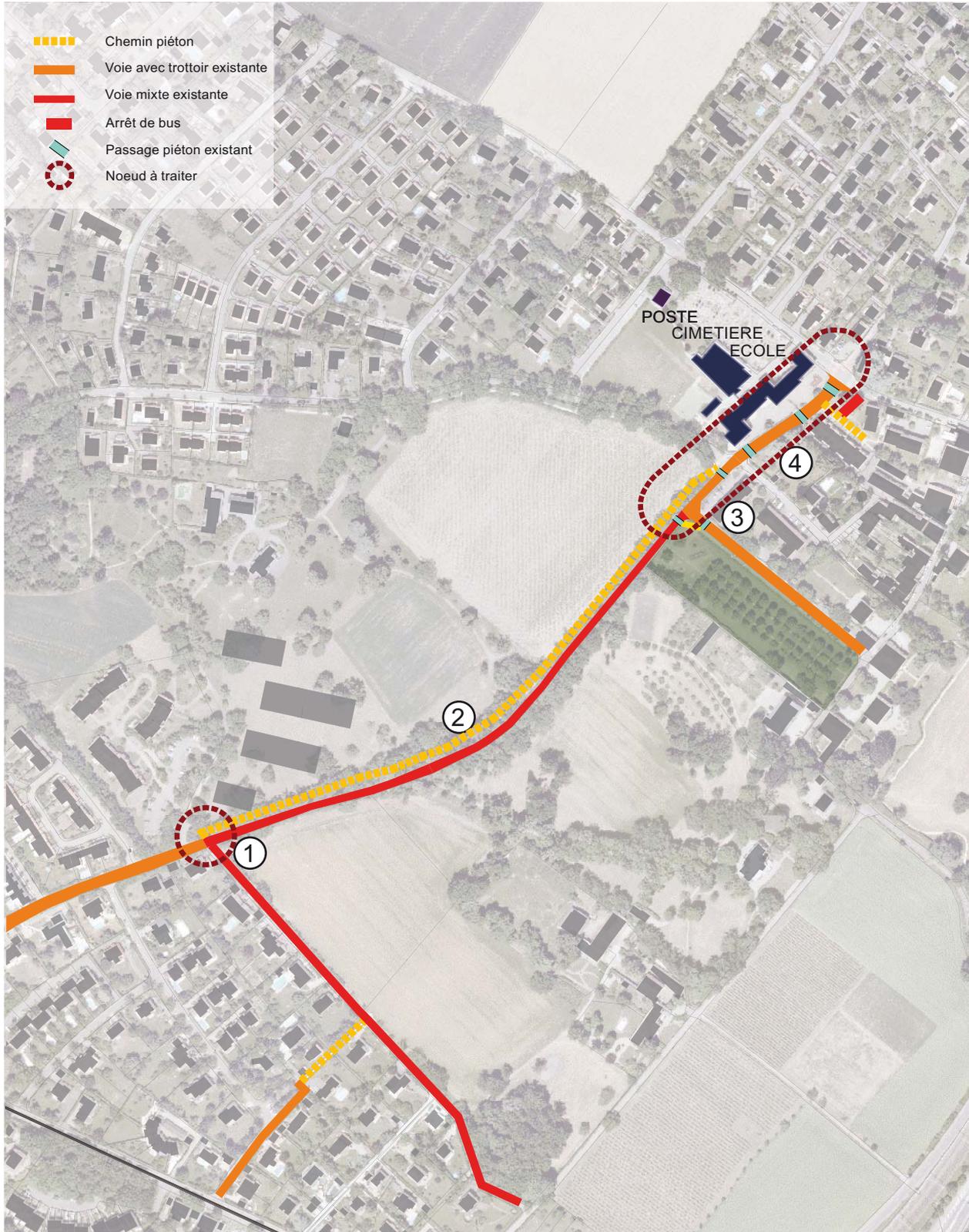
En vue de préserver la qualité des alignements végétaux en bordure de la voie, une démarche est à mener -déjà en partie engagée par la commune- pour protéger, remplacer ou compléter les arbres existants.



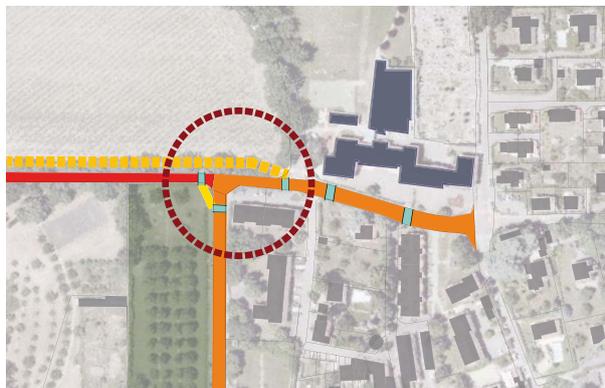
Trottoir dangereux, passage obligé à travers le parking



Ligne de barrières peu accueillantes le long de l'école



## H.2 Etat actuel



A l'angle du mail Lullin, le cheminement piéton pour rejoindre l'école est interrompu par la présence d'un parking : la traversée du carrefour manque de clarté.



### H.3 Propositions



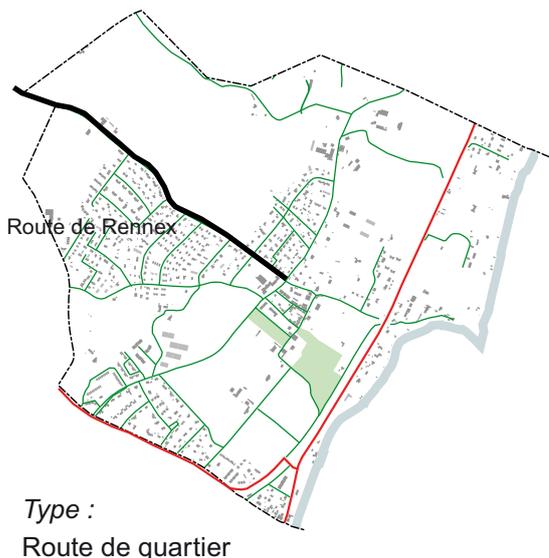
Référence : Revêtement de sol pierreux - île de Nantes, France

Ce carrefour marque la transition entre une route de Valavran contenue dans la végétation à l'ouest et un tronçon plus urbain au pied de l'école, positionnant une nouvelle forme d'entrée dans le centre.

En exploitant le langage établi pour les autres seuils du village, deux passages minéraux sont créés pour rendre lisible la traversée des chemins piétons et modérer la vitesse. Un chemin est aussi créé en front du parking conservant la haie en protection de la chaussée. Les haies sont ainsi utilisées comme moyen de mise à distance du piéton vis à vis des voitures, sous forme de lignes continues ou de chicanes, en utilisant des essences indigènes.



### I.1 Analyse des qualités et dysfonctionnements



1 Parcours piétons non sécurisés - trottoir en projet



2 Absence de trottoir pour les cheminements piétons



3 Alignement d'arbres en bordure de chaussée

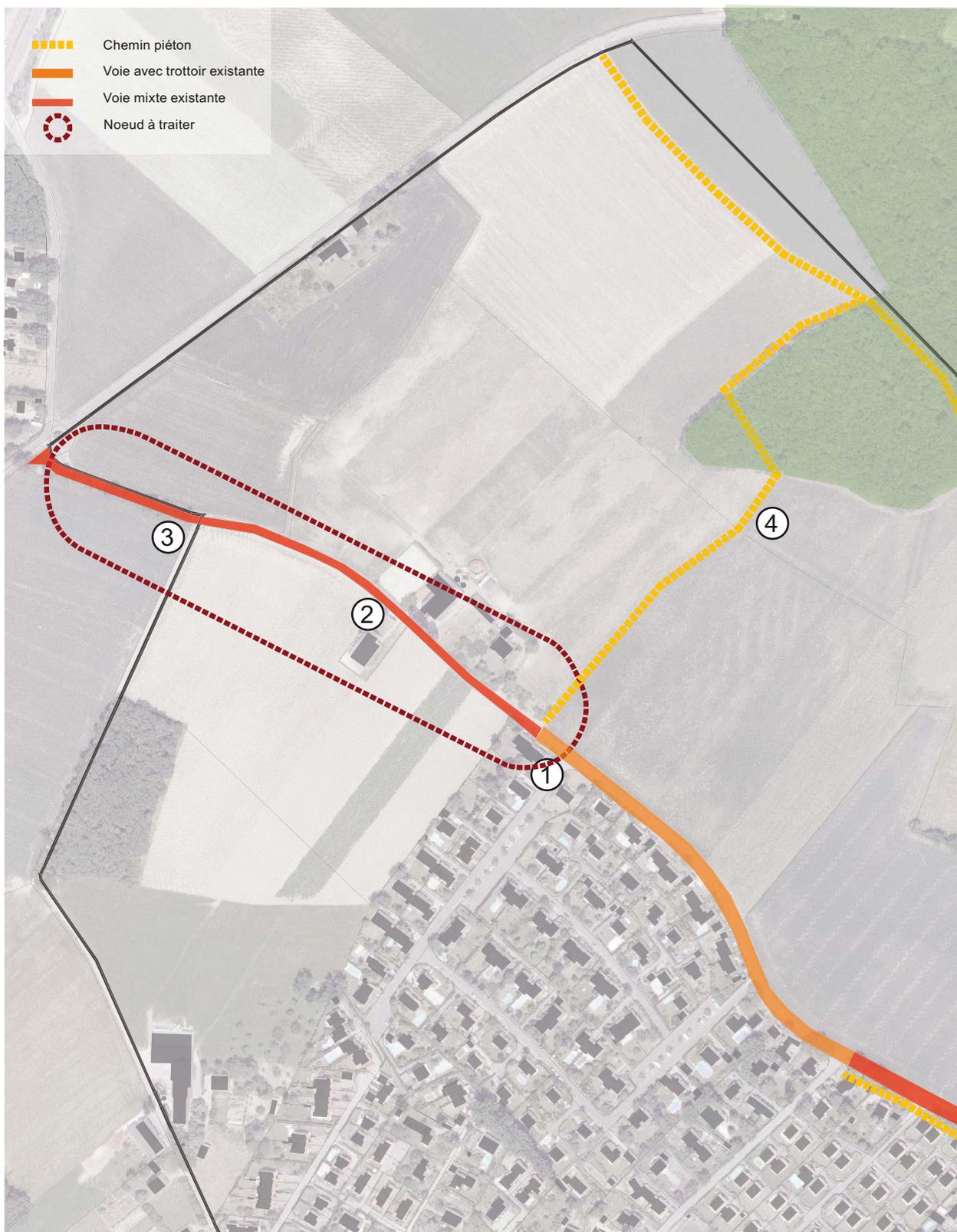


4 Cheminement transversal vers chemin de la Fermette

La commune a récemment aménagé un trottoir sur la portion de la Route de Rennex longeant la zone d'habitat individuelle avec un projet pour sa prolongation jusqu'au Chemin des Limites. De plus, un cheminement piéton dissocié de la route existe sur certaines portions permettant un déplacement confortable pour les différentes mobilités douces vers l'école.

Au delà de la zone habitée, la Route de Rennex prend un autre statut, délimitée de part et d'autre de terrains agricoles puis d'une imposante ligne de chênes aux abords de la commune voisine de Collex. Dès lors, la poursuite du trottoir sur ce tronçon est à adapter au contexte agricole environnant notamment pas la mise en place de bandes herbeuses et de matériaux perméables.

L'alignement d'arbres existants doit également faire l'objet d'une réflexion sur sa protection ou son renouvellement afin de conserver ces qualités paysagères.

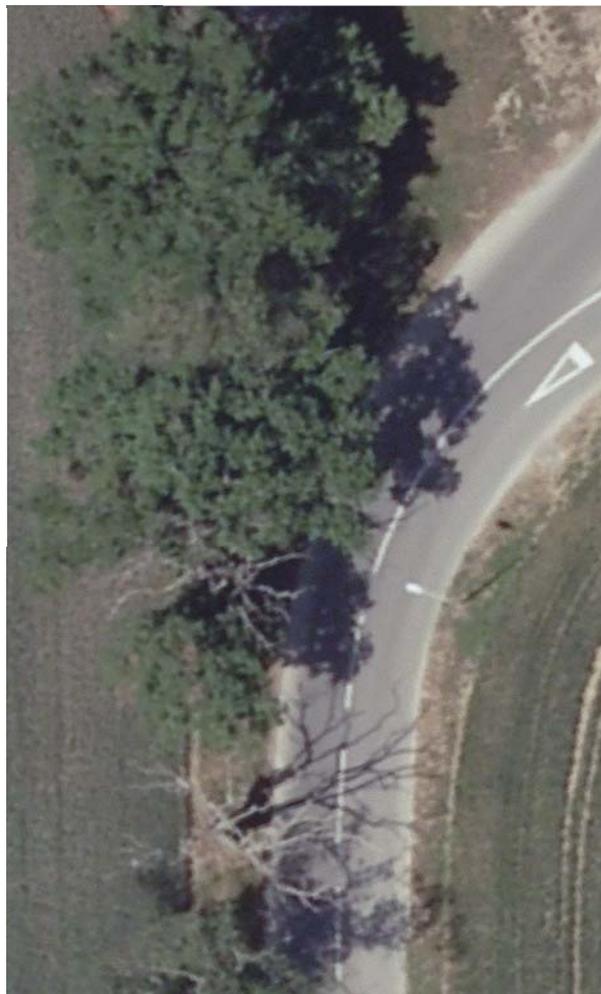


## 11.1 Etat actuel



Deux situations sont à considérer pour l'aménagement d'une continuité piétonne au delà de la zone habitée:

- le tronçon en limite des cultures,
- le tronçon au pied de la ligne des grands arbres.



## I1.2 Propositions



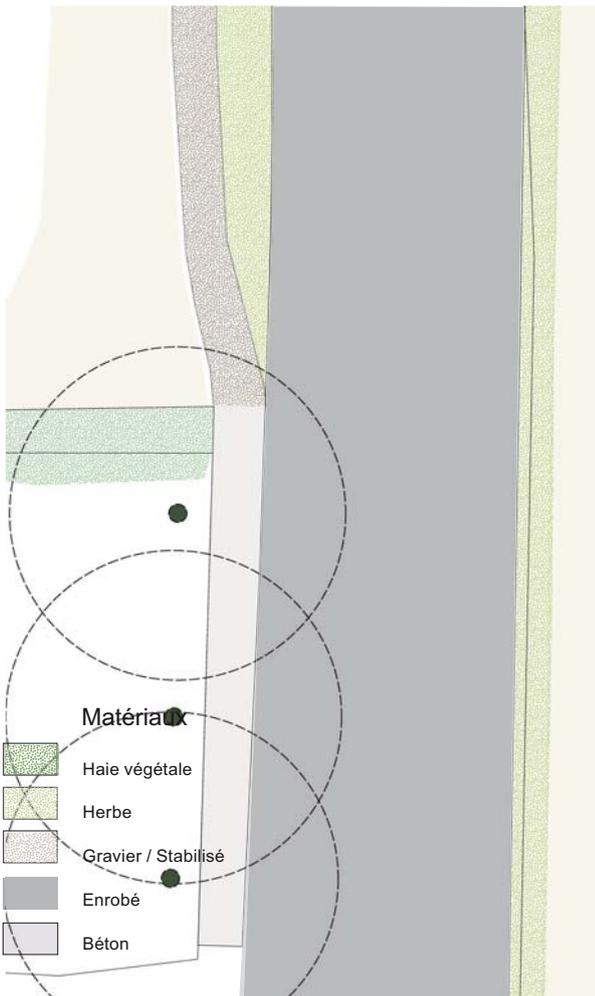
Référence : Noue végétale en bordure de trottoir - France

Dans les deux cas, le chemin en gravier ou stabilisé se protège du trafic par une bande herbeuse qui, pour conserver le caractère rural de la commune reprend aussi des variétés indigènes.

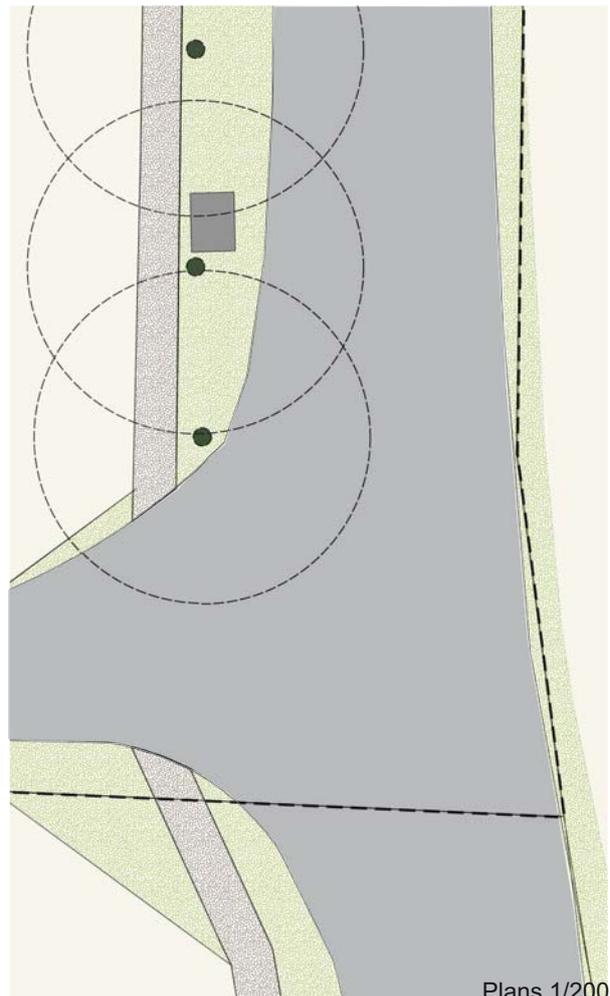
La mise en oeuvre de ces aménagements doit aussi veiller à garantir le maintien d'un espace de protection de la végétation arborée, ainsi que le renouvellement des chênes.

Toute nouvelle création de parcours en zone agricole devra être réalisée sur base volontaire des propriétaires et des exploitants. Les surfaces nécessaires à ces cheminements devront sortir de la surface agricole utile dans le cadre des paiements directs. Les impacts sur la zone agricole doivent être minimisés au maximum.

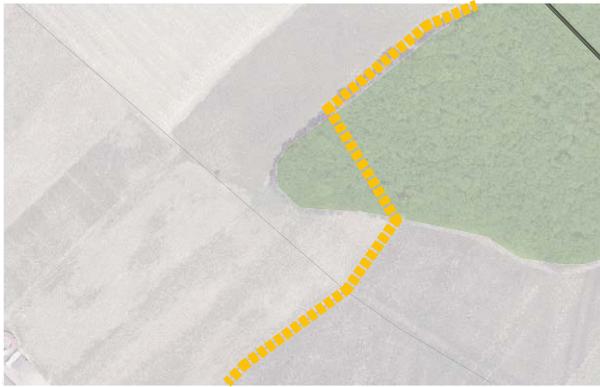
Section en sortie de zone villas



Section avec champs de part et d'autre



## I2.1 Etat actuel



Un chemin de terre vient se greffer sur la Route de Rennex et permet aux promeneurs d'accéder à l'itinéraire de randonnée du Chemin de la Fermette. Son tracé devient par suite ambigu, se dispersant dans la forêt.



## I2.2 Propositions



(Tracé à titre indicatif : projet d'aménagement basé sur des matériaux perméables dont la faisabilité doit être établie lors d'une étude de détail ultérieure.)

L'analyse du cadastre napoléonien révèle la trace historique d'un sentier dans les bois, qui se retrouve partiellement aujourd'hui en limite de champs. Il est à conserver comme le lien principal vers le Chemin de la Fermette.

Cette proposition doit être conforme aux dispositions légales en matière forestière (justification du besoin et de la localisation, impact). Si elle venait à être réalisée elle pourrait impliquer une éventuelle demande de défrichement.

Toute nouvelle création de parcours en zone agricole devra être réalisée sur base volontaire des propriétaires et des exploitants. Les surfaces nécessaires à ces cheminements devront sortir de la surface agricole utile dans le cadre des paiements directs. Les impacts sur la zone agricole doivent être minimisés au maximum.

*Cadastre napoléonien, 1800*

