

PARTIE II : PROJET

5. PLAN DIRECTEUR DES CHEMINS POUR PIETONS

5.1 Structure territoriale

A l'échelle de l'agglomération, la commune de Plan-les-Ouates se situe entre deux pénétrantes de verdure : à l'Est celle de la Drize et du nant de la Bistoquette prolongé par le bois d'Humilly, au Nord-Ouest celle de l'Aire.

Entre ces deux couloirs naturels, la structure territoriale de Plan-les-Ouates se caractérise par 3 entités morphologiquement distinctes :

- > Les secteurs urbanisés et à urbaniser de la plaine de l'Aire, dont la route de Base constitue un espace structurant en devenir situé entre la ZIPLO et les futurs développements (équipements sportifs et scolaires, nouveaux quartiers).
- > Le village de Plan-les-Ouates et ses développements de part et d'autre de la route de Saint-Julien, qui constitue l'axe structurant majeur de la commune.
- > Le coteau à caractère rural avec ses hameaux isolés, dont la route de Saconnex-d'Arve constitue le réseau principal avec un espace à restructurer à la hauteur du futur quartier des Sciers.

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

Avec les extensions urbaines planifiées dans le cadre du projet d'agglomération, la commune se trouve sur un axe de développement important en direction de Perly et Saint-Julien et l'urbanisation de Plan-les-Ouates va se poursuivre dans les années à venir. La proximité immédiate des coteaux de Bardonnex et Bernex-Confignon, espaces agricoles et ruraux de grandes qualités, contribue à maintenir la qualité de vie des habitants de Plan-les-Ouates.

Ainsi, l'axe Est-Ouest de la commune constitue un axe de développement urbain, alors que les axes Nord-Sud offrent des vues sur le grand paysage.

5.2 Réseau des espaces publics et de mobilité douce

Le schéma de la structure territoriale identifie le pôle multimodal du Bachet-de-Pesay (future gare CEVA), élément d'attractivité majeur, et les axes structurants des routes de Base, de Saint-Julien et de Saconnex-d'Arve (futur quartier des Sciers) et du Mail 2000 en tant qu'espaces publics majeurs.

Il exprime également l'idée d'une succession de places à caractère urbain en relation avec ces axes structurants. Les places identifiées constituent les points nodaux principaux du réseau des espaces publics et de mobilité douce. Il s'agit des lieux suivants :

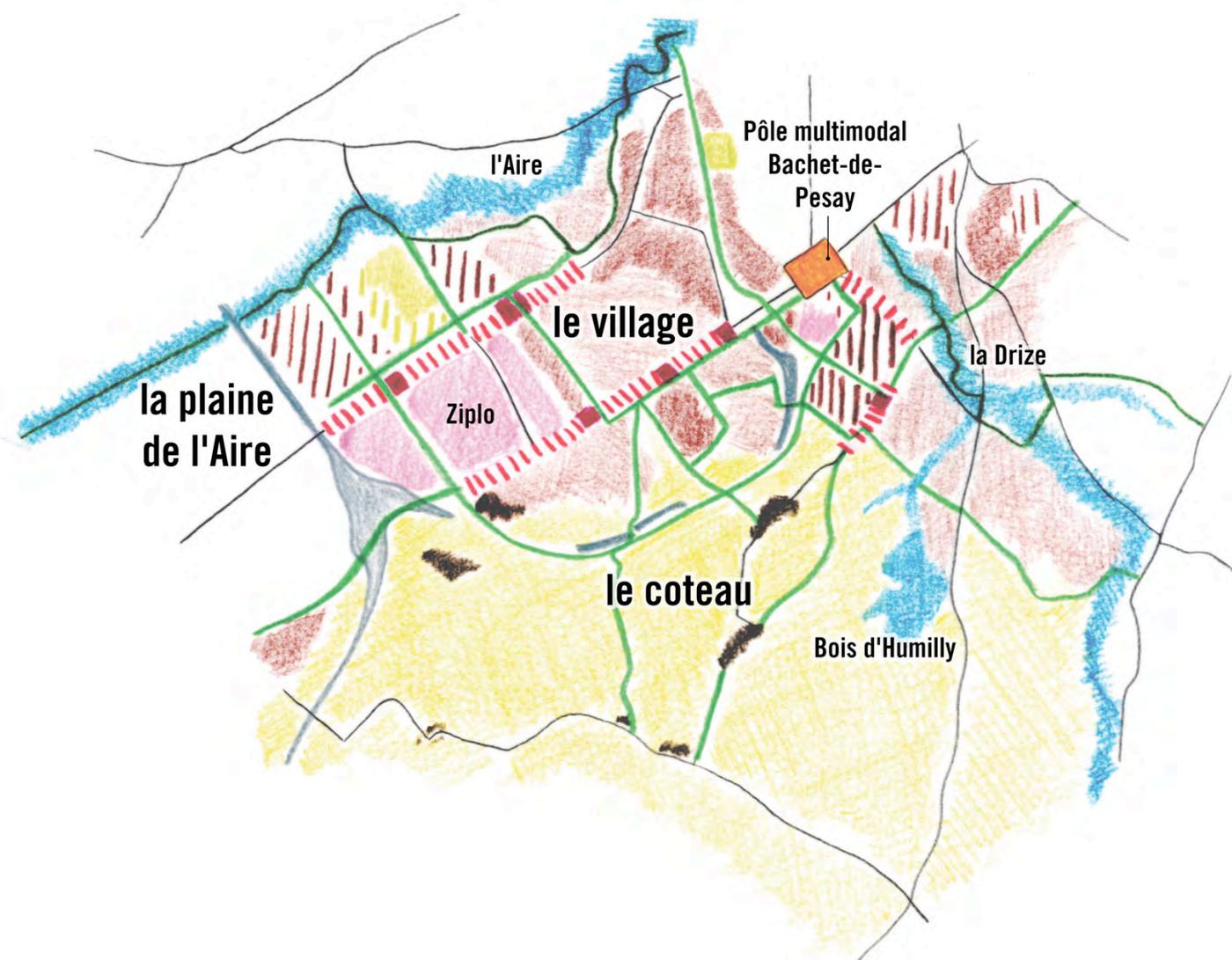
- > Route de Base : à la hauteur du collège et école de commerce A.-Stitelmann et du futur ECG 3.
- > Route de Saint-Julien : au carrefour avec le Mail 2000, en relation avec la Migros, à la hauteur de la Place des Aviateurs, en relation avec les commerces et les arrêts TPG, et à l'entrée Est de la commune, en relation avec l'avenue des Communes-Réunies et la densification potentielle du secteur.
- > Route de Saconnex-d'Arve : à la hauteur du futur quartier des Sciers, en relation avec les équipements planifiés et la future liaison piéton/vélo du Trèfle-Blanc.

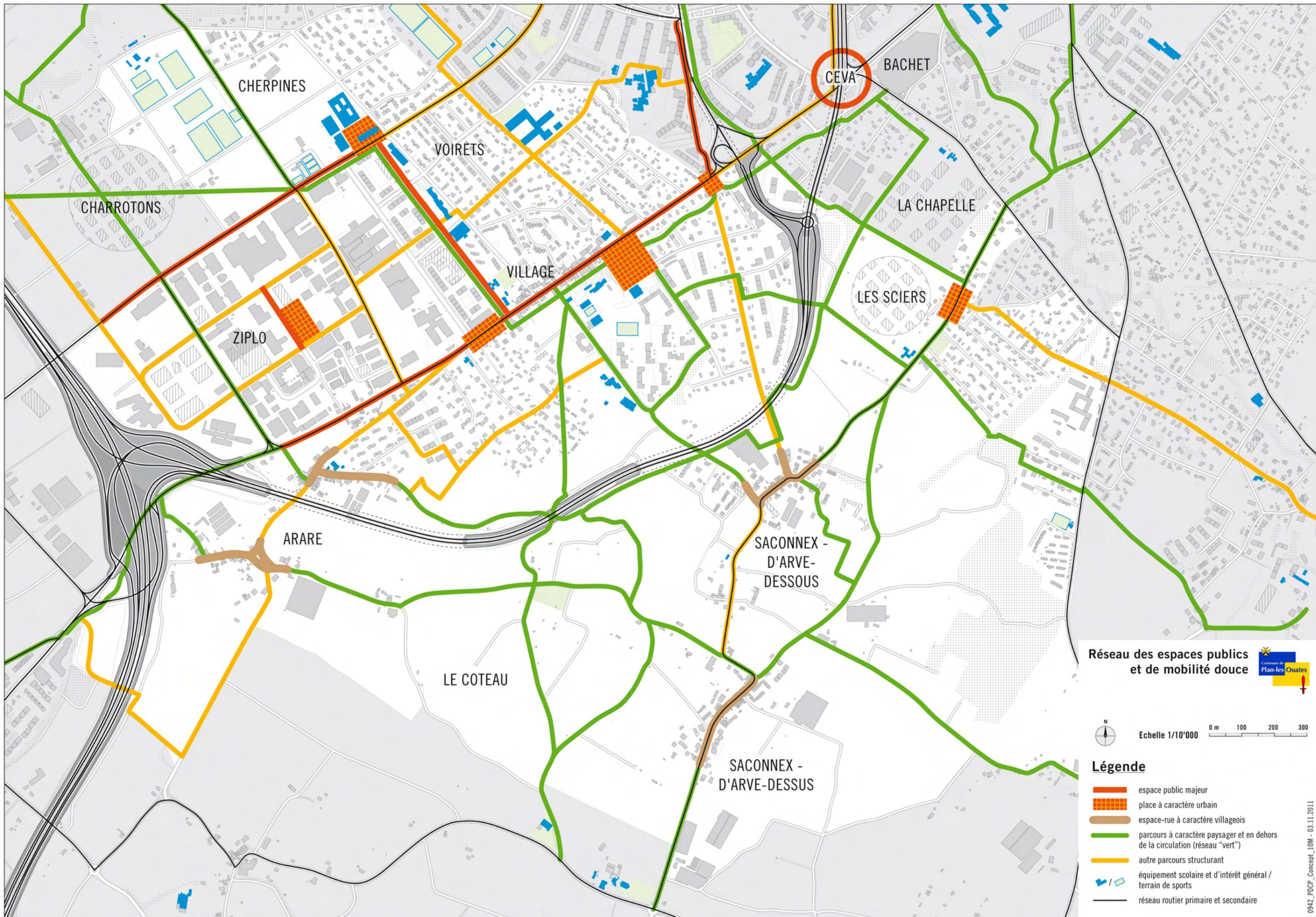
Ces éléments sont reliés entre eux par un réseau majeur de mobilité douce. Ce réseau peut se définir comme un réseau « vert », soit un réseau en site propre ou, selon les cas, empruntant des routes à faible trafic, accompagné par un traitement paysager soigné et emblématique.

Le réseau « vert » figuré sur le schéma de la structure territoriale et le réseau des espaces publics et de mobilité douce s'appuient pour partie sur des liaisons existantes (le Mail, le Mail 2000, pistes cyclables bidirectionnelles le long de la route des Chevaliers-de-Malte, des chemins du Pré-du-Camp et de Vers, ...) et pour d'autres sur des tronçons à aménager (quartier des Sciers, plaine de l'Aire, route de la Galaise, ...). L'ensemble de ce réseau permet en outre de relier les grands équipements publics entre eux.

Cette conception directrice reflète la structure du réseau à mettre en place pour constituer un véritable réseau cohérent et attractif pour la mobilité douce. La mise en place d'un réseau « vert » est particulièrement adaptée à la commune de Plan-les-Ouates, compte tenu des aménagements en site propre existants, de la qualité paysagère de certains tronçons et des distances relativement importantes séparant les équipements entre eux.

Cette structure est illustrée sur le plan de réseau des espaces publics et de mobilité douce (page 37).





5.3 Les parcours majeurs

Le réseau des espaces publics

Parallèlement à une amélioration du réseau piétonnier, la mise en valeur des espaces publics est favorable à l'encouragement des déplacements à pied.



Place des Aviateurs

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

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

Le réseau « vert »

Le réseau « vert » est constitué par des parcours à caractère paysager et situés en dehors de la circulation. Il emprunte des itinéraires aménagés en site propre (mail ou trottoir séparé de la chaussée) ou des chemins accueillant un trafic très faible.



Promenade Tordue

Le réseau « vert » n'est pas assimilable à une « voie verte », dont l'envergure se mesure à l'échelle de l'agglomération. Il est néanmoins composé d'itinéraires continus traversant toute la commune. Certaines portions du réseau sont à aménager ou à créer, comme la route de la Galaise, la ceinture verte ou les chemins planifiés dans les grands secteurs de développement (Les Sciers, les Cherpines), d'autres parties sont existantes (Mail 2000, route des Chevaliers-de-Malte, promenade Tordue, ...).

Autres parcours structurants

Les autres parcours structurants complètent la trame des itinéraires majeurs de la commune. Ils constituent en quelque sorte un maillage complémentaire au réseau « vert ». Avec ce dernier, ils permettent de couvrir l'ensemble du territoire de Plan-les-Ouates par une structure régulière de cheminements piétonniers mis en réseau. Ils constituent ainsi la charpente du réseau des espaces publics.

Les parcours majeurs

Les parcours majeurs du réseau piétonnier sont des itinéraires orientés sur un thème en relation avec la localisation géographique de leurs destinations. De part leur tracé dépassant les limites communales, ils constituent des liaisons d'intérêt intercommunal. A ce titre, la collaboration avec les communes voisines devra être engagée pour permettre une mise en œuvre cohérente.

Au nombre de sept, ils se superposent partiellement au réseau « vert » et permettent d'effectuer des parcours continus et attractifs. Certains tronçons sont à aménager ou à créer.

Il s'agit donc d'une trame des parcours à réaliser en fonction des opportunités. 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.

Les parcours majeurs peuvent également être ponctués par un type de mobilier particulier (banc, éclairage), de manière à créer une signalétique propre à tel ou tel itinéraire et à en baliser le chemin, comme par exemple la coquille Saint-Jacques du chemin de Compostelle..

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

Les parcours majeurs sont les suivants :

- 1 Route de Saint-Julien**
- 2 Bachet – Cherpines**
- 3 Ceinture verte**
- 4 Sciers – Grand-Lancy**
- 5 Chemin de Saint-Jacques-de-Compostelle**
- 6 Village – Bistoquette**
- 7 Village - Coteau**

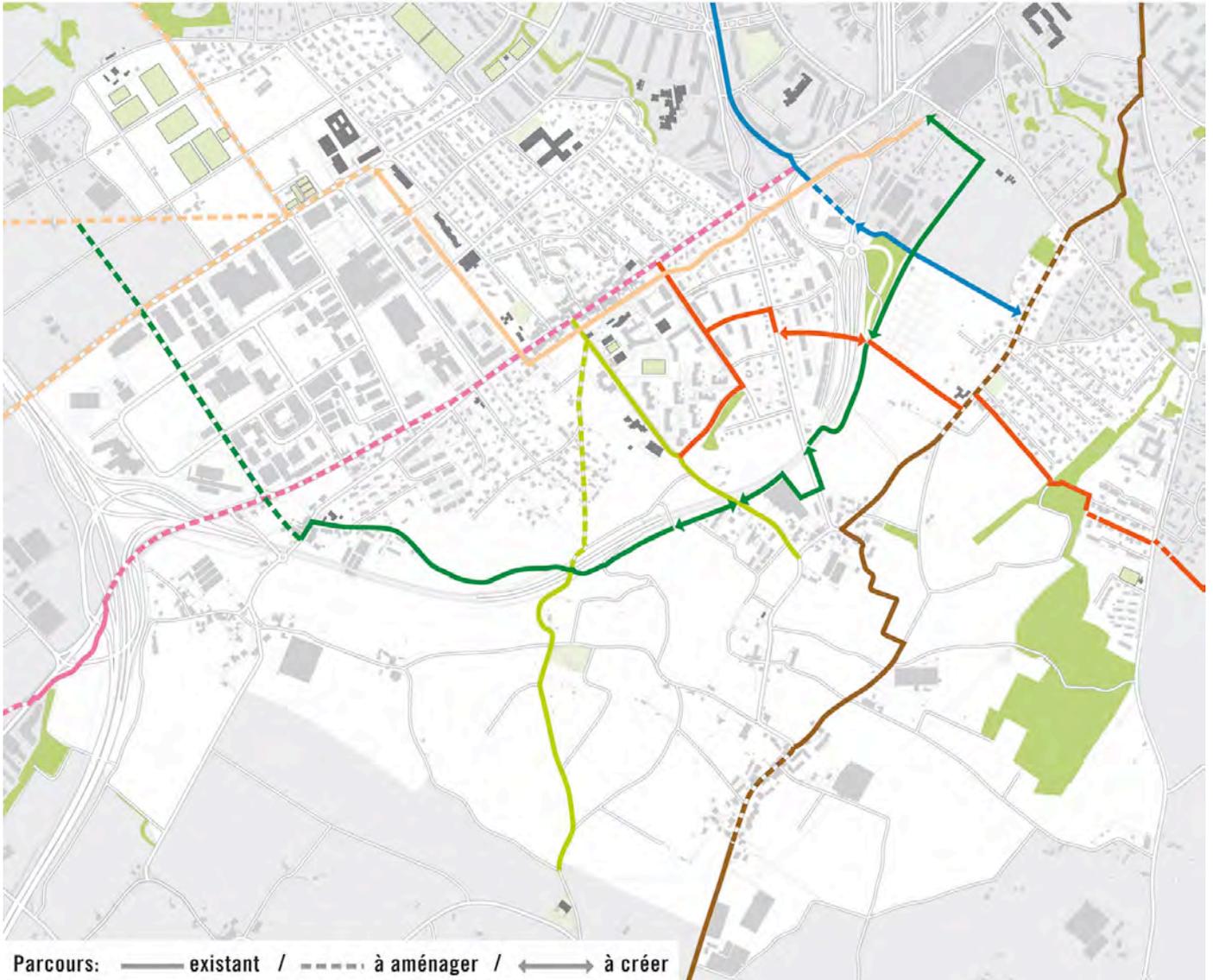


Mail village



Mail 2000

- Route de St-Julien Bachet - Cherpines Ceinture verte Sciers - Gd-Lancy
- Chemin de St-Jacques-de-Compostelle Village - Bistoquette Village - Coteau



Localisation des parcours majeurs

5.4 Enjeux sectoriels

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

Le contexte des études et projets touchant la commune de Plan-les-Ouates est décrit et illustré en annexes 2 « Projets régionaux » et 3 « Projets locaux ».

Les enjeux sectoriels sont regroupés selon trois grands périmètres : Plan-les-Ouates Sud, Plan-les-Ouates Nord et la route de Saint-Julien. Par secteur, les mesures d'aménagement sont détaillées dans les fiches de mesures (voir partie III – mise en œuvre) dont il est fait mention pour chaque secteur.

5.4.1 Plan-les-Ouates Sud

Les Sciers (fiche n° 1)



Chemin de l'Essartage (les Sciers)

Le quartier des Sciers constitue un potentiel à bâtir important sur la commune. Une attention particulière devra être portée aux aménagements extérieurs, espaces publics et réseaux de mobilité douce.

Pour les piétons, le développement de ce quartier devra tenir compte des principes suivants :

- > Grande perméabilité du secteur et liaisons directes avec le pôle multimodal du Bachet-de-Pesay et le village (passerelle au-dessus de l'autoroute).
- > Interconnexions avec les quartiers voisins, notamment le quartier des Serves.
- > Réaménagement de la route de Saconnex-d'Arve (larges trottoirs) et création d'une place à caractère urbain.
- > Aménagement de la promenade du Trèfle-Blanc comme parcours majeur.

La Milice (fiches n° 1, 9)



Sentier de la Bataille (Milice)

La future jonction autoroutière de la Milice et la liaison avec la route de Saconnex-d'Arve constituent de nouvelles infrastructures routières pour lesquelles la mobilité douce doit être intégrée dans les aménagements planifiés.

Pour ces infrastructures, les éléments à prendre en compte sont les suivants :

- > Franchissement de l'autoroute à la hauteur du futur quartier des Sciers (passerelle piéton/vélo).
- > Aménagement des continuités piétonnes en direction de Saconnex-d'Arve.
- > Maintien des liaisons existantes par le chemin de l'Essartage, le chemin de l'Abérieu et le sentier de la Bataille.

Les Serves (fiche n° 2)

Le quartier des Serves est traversé par le nant de la Bistoquette. Il est très enclavé et constitué de nombreux chemins sans issue, pour la plupart privés.

Pour désenclaver ce quartier, les mesures à prendre sont les suivantes :

- > Aménagement des continuités piétonnes entre la promenade du nant de la Bistoquette et les chemins privés.
- > Connexion directe à la route d'Annecy au travers du quartier, notamment au travers du PLQ n° 28'391 et dans le prolongement du chemin Massenet (à long terme).



Plan du nant de la Bistoquette (Les Serves)

Les hameaux (fiches n° 4, 5, 6)

Pour Saconnex-d'Arve-Dessous, le plan de site fixe les cheminements piétonniers publics maintenus et à créer avec servitude de passage. En traversée du village, la sécurité et le confort des piétons est à améliorer par des mesures de modération des vitesses et l'aménagement des espaces publics.

A Saconnex-d'Arve-Dessus, de nouvelles continuités sont à créer en relation avec le réseau de promenade. La traversée du village est également à aménager en faveur des piétons.

Le hameau d'Arare-Dessous est en zone de rencontre (20km/h, priorité piétonne) et le hameau d'Arare-Dessus en zone 30. A priori, aucune mesure complémentaire n'est nécessaire pour les piétons.



Route du Camp (Saconnex-d'Arve-Dessous)

Le coteau (fiches n° 7, 8, 10)

Les routes et chemins sur le coteau constituent un réseau de circulation de campagne utilisé comme réseau de promenade, dont l'attractivité dépasse la commune. Emprunté par un trafic de transit, la sécurité des piétons n'est pas suffisante sur un grand nombre de ces chemins.

De manière à préserver le caractère rural de ces chemins sans trottoir tout en améliorant la sécurité des promeneurs, il est souhaitable de modifier le réseau de circulation par la fermeture de certains tronçons, comme le pont des Vaulx ou le chemin de Verbant. La route de Bardonnex (allée des poiriers) étant un axe plus important, la sécurité des piétons doit être assurée par un cheminement en site propre (chemin de randonnée pédestre).

Par ailleurs, les itinéraires de promenade peuvent se combiner avec le réseau agro-environnemental (RAE) de Compesières et les voies de communication historiques inscrites à l'IVS pour maintenir et valoriser la dimension paysagère du coteau. Les parcours de promenade et le RAE peuvent être mis en relation à travers des me-



Chemin de la Vironde (le coteau)

sures conjointes d'aménagement en faveur de la mobilité douce et du paysage traditionnel du coteau (verger, alignement d'arbres, haie et bosquet le long des cheminements existants et futurs).

Compte tenu des qualités paysagères et du contexte rural de cette partie sud du territoire communal, le traitement de surface de ces chemins est à prévoir avec des matériaux perméables et sans éclairage dans la mesure du possible.

Pour tous les chemins situés en zone agricole, leur réalisation sera négociée avec les propriétaires et les exploitants. En ce sens, une compensation financière relative à la diminution de la surface agricole utile (SAU) est à prévoir dans ce cas.



Sentier forestier (bois d'Humilly)

Le bois d'Humilly (fiche n° 11)

Le bois d'Humilly est également un site prisé pour la promenade et la détente. Le chemin du Champ-Cordier traverse le bois et est aménagé pour les piétons. Les autres chemins le parcourant sont des sentiers peu praticables.

Certains parcours à travers bois mériteraient un entretien plus soutenu, dans les limites du régime forestier auquel est soumis ce secteur de bois et forêt.

5.4.2 Plan-les-Ouates Nord

Les Cherpines (fiches n° 12, 13)

Ce futur quartier est actuellement en phase de planification et constitue également un grand potentiel de développement sur la commune.



Route de Base à la hauteur du collège

Pour les piétons, le développement de ce quartier devra tenir compte des principes suivants :

- > Grande perméabilité piétonne du secteur et liaisons directes avec le collège A.-Stitelmann.
- > Interconnexions avec les quartiers voisins, notamment la ZIPLO et le Vélodrome.
- > Aménagement paysager des axes piétonniers structurants, notamment le chemin du Pont-du-Centenaire.
- > Aménagement de la route de Base sous la forme d'un boulevard urbain avec des espaces publics paysagers et des trottoirs largement dimensionnés.

La ZIPLO (fiches n° 14, 15, 16)

La zone industrielle de Plan-les-Ouates (ZIPLO) s'étend sur une surface de 64 hectares. Elle est quadrillée par un réseau de rues équipées de trottoirs formant un maillage d'environ 200 par 200 mètres. A l'intérieur de la ZIPLO, les déplace-

ments à pied sont assurés partout. Par contre, la zone est mal reliée au futur quartier des Cherpines et certains axes routiers sont insuffisamment aménagés.

Pour améliorer les continuités et les conditions de sécurité des piétons à l'intérieur de la ZIPLO, les mesures à prendre sont les suivantes :

- > Création de nouvelles liaisons avec la route de Base au travers des parcelles situées le long du chemin des Aulx.
- > Aménagement des espaces publics en relation avec les services et les équipements de la ZIPLO, par exemple le secteur de la « piscine ».
- > Aménagement de nouvelles traversées piétonnes sur la route de la Galaise.

Par ailleurs, le plan de mobilité de la ZIPLO prévoit de promouvoir la mobilité douce et de faciliter les déplacements internes par la réalisation d'aménagements cyclables et piétonniers et la mise à disposition d'une flotte de vélos et vélos à assistance électrique (VAE).



Chemin des Aulx (ZIPLO)



Route de la Galaise (ZIPLO)

Les Voirets (fiche n° 17)

Le quartier des Voirets est en zone 30. Outre le C.O. des Voirets, il accueille essentiellement des habitations individuelles et quelques petits immeubles. Certaines continuités piétonnes sont interrompues ou parfois simplement marquées au sol (peinture jaune), d'autres traversent des fonds privés en étant trop proche des habitations.

L'amélioration du réseau piétonnier à l'intérieur du quartier doit tenir compte des éléments suivants :

- > Prolongement des trottoirs par servitudes ou cession sur fond privé dans les cas d'interruption.
- > Aménagement de trottoirs franchissables dans le cas de marquage au sol.
- > Recherche de liaison alternative dans les cas des parcours traversant des secteurs sensibles sur fonds privé.



Chemin de la Plamatte (Voirets)

5.4.3 La route de Saint-Julien

La route de Saint-Julien constitue l'axe central et historique de Plan-les-Ouates. Espace-rue du village, il regroupe les principaux services et équipements et concentre les activités liées à la vie politique et culturelle de la commune.

La route de Saint-Julien appartient au réseau secondaire selon la hiérarchie du réseau routier. C'est une route cantonale empruntée par un trafic de l'ordre de 10 à 15'000 véhicules/jour (TJOM 2003) selon les tronçons, la charge de trafic étant plus élevée du côté de Lancy et dans le village.



Route de Saint-Julien (place des Bourneaux)

Le tracé d'une nouvelle ligne de transports publics (tram ou bus en site propre) est planifié à terme et modifiera considérablement l'aménagement de la chaussée et des espaces publics adjacents.

L'aménagement de la route de Saint-Julien a fait l'objet d'une étude en 2001 (Documents 1, 2 et 3 - Mayor-Beusch/S+D/B+C).

La route de Saint-Julien est structurée en séquence selon les caractéristiques des aménagements situés de part et d'autre de l'axe. Les enjeux spécifiques à chaque séquence sont énoncés ci-dessous.

Entrée Sud-Ouest de la commune (fiche n° 18)

Le tronçon compris entre la route de la Galaise et le chemin de l'Hermine constitue l'entrée Sud-Ouest de la commune en provenance de Perly. Le carrefour avec la route de la Galaise marque l'entrée de la commune et l'effet de porte devrait être plus marqué. La sécurité, le confort et les continuités des cheminements piétonniers sont à améliorer.

Pour répondre à ces enjeux, les mesures à prendre sont les suivantes :

- > Réaménagement du carrefour avec la route de la Galaise de manière à favoriser le mouvement du trafic sur la route de la Galaise et renforcer l'effet de porte d'entrée dans le village.
- > Aménagement de trottoirs des deux côtés de la route. Au Nord, une emprise sur l'écran de verdure de la ZIPLO est à envisager.



Route de Saint-Julien (entrée Sou-Ouest)

Transition entre la ZIPLO et le village (fiche n° 19)

Le tronçon compris entre le chemin de l'Hermine et le village constitue une séquence de transition bordée par une urbanisation dispersée, mais accueillant des activités. Les trottoirs sont étroits et les conditions de sécurité et de confort pour les piétons ne sont pas suffisantes. A terme, le développement du secteur des Guys pourrait transformer les abords de la route.

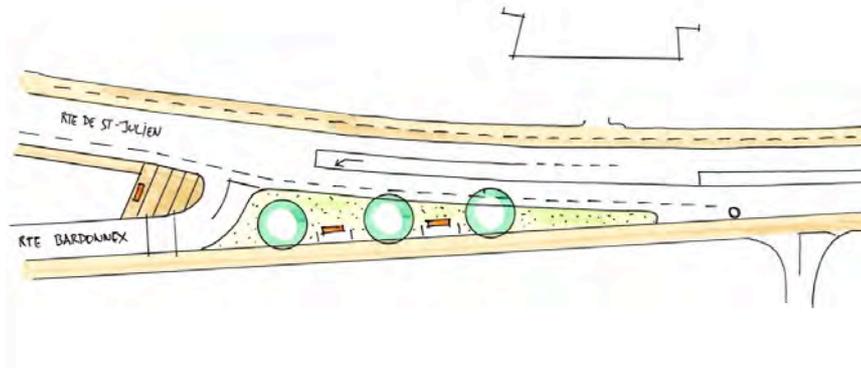
Pour améliorer les conditions de déplacement des piétons, les mesures à prendre sont les suivantes :

- > Aménagement de trottoirs confortables des deux côtés de la route.
- > Réaménagement du carrefour du Pont-du-Centenaire en faveur des piétons (réorganisation du carrefour et traversée aux quatre branches).
- > Réaménagement des espaces publics au carrefour avec la route de Bardonnex et création d'un petit parc.



Route de Saint-Julien (séquence de transition)

Illustration de l'aménagement du carrefour avec la route de Bardonnex



Route de Saint-Julien (Carrefour rte de Bardonnex)

Centre commercial et Mail 2000 (fiche n° 20)

Situé juste avant l'entrée du village, le périmètre comprenant le centre commercial, le débouché du Mail 2000 et les arrêts TPG constitue un espace public majeur le long de la route de Saint-Julien. En effet, ce lieu concentre à la fois des activités commerciales, des liaisons de mobilité douce et des arrêts de transports publics. L'accessibilité à pied et à vélo au centre commercial n'est pas satisfaisante et les conditions de sécurité et de confort pour les piétons sont à améliorer.

Pour rendre le lieu attractif, convivial et sécurisé, les mesures à prendre sont les suivantes :

- > Aménagement des espaces publics en complémentarité avec les traversées piétonnes et les arrêts TPG.
- > Amélioration des relations entre les deux côtés de la route et élargissement des trottoirs.
- > Réaménagement de l'esplanade du centre commercial et des accès pour la mobilité douce.



Route de Saint-Julien (entrée du village)

Illustration de l'aménagement du secteur du Mail 2000 et centre commercial



Esplanade du centre commercial



Route de Saint-Julien (traversée du village)

Le village (fiche n° 21)

La séquence du village constitue le centre historique de la commune et concentre de nombreux équipements et services. L'espace à disposition est relativement faible et laisse peu de marge de manœuvre pour son réaménagement. Les trottoirs sont pour la plupart trop étroits et la sécurité n'est pas assurée partout.

L'aménagement du village de Plan-les-Ouates représente un enjeu majeur. A ce titre, il mérite un traitement des espaces publics soigné et emblématique. L'arrivée du tram pourrait en être le déclencheur, mais sa réalisation étant prévue à un horizon lointain, des mesures à court terme sont à envisager pour répondre aux besoins de sécurité et de confort des piétons.

Par ailleurs, une motion communale a été déposée pour exiger une vraie centralité à Plan-les-Ouates. L'aménagement d'une zone de rencontre a été énoncé comme hypothèse à étudier.



Route de Saint-Julien (traversée du village)

Bien que l'arrivée du tram ou d'un bus en site propre bouleversera totalement l'aménagement de la route de Saint-Julien, des aménagements relativement simples ou de type provisoire pourraient être envisagés, de manière à rendre le centre du village plus convivial et pour répondre aux besoins de relation entre les deux côtés de la rue.

Les mesures d'aménagement sont à étudier dans le détail, par exemple :

- > Aménagement d'une bande centrale polyvalente facilitant les traversées piétonnes tout en maintenant les îlots de sécurité aux endroits indispensables.
- > Elargissement des trottoirs dans la mesure du possible, parfois au détriment de quelques places de stationnement.
- > Mise en zone de rencontre de la totalité ou d'une portion de la rue.

Entrée Nord-Est de la commune (fiche n° 22)



Route de Saint-Julien (entrée Nord-Est)

Le tronçon compris entre le village et la route du Camp constitue l'entre Nord-Est de la commune en provenance de Lancy. Ce tronçon est bordé de trottoirs généreux de part et d'autre de la route.

Dans le cadre du développement du secteur des Voirets, une requalification des espaces publics est à envisager, de façon à bien marquer l'entrée dans la commune. Ces aménagements devront être mis en relation avec le réaménagement de la pointe des Palettes (café Chappuis) sur la commune de Lancy.

5.5 Instruments de mise en œuvre

Instruments de droit public

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

- > élaborer un plan localisé de chemin pédestre. Celui-ci permet une déclaration d'utilité publique permettant d'ouvrir une procédure d'expropriation en vue de la réalisation d'un cheminement ou d'un tronçon manquant,
- > exiger qu'en zone de développement les chemins soient réalisés et entretenus par les privés,
- > inclure dans son plan, des mesures liées à la circulation (zones 30, modération de la circulation, etc.). Dès lors, la DGM devra tenir compte de ces mesures dans toute sa planification.

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

Instruments de droit privé

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

La coordination intercommunale

La coordination intercommunale est un facteur essentiel pour l'amélioration des réseaux piétonniers. A ce titre, la collaboration avec la commune de Bardonnex est particulièrement importante pour assurer la continuité des réseaux de promenade, ainsi qu'avec la commune de Confignon dans le cadre du projet des Cherpines.

5.6 Hiérarchie des mesures, priorités

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

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

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

S'il n'y a pas à proprement parler de hiérarchie des mesures (toutes les mesures sont importantes et nécessaires), il y a par contre des priorités. Celles-ci correspondent aux principaux enjeux sectoriels identifiés sur le territoire communal (voir chapitre 5.3).

5.7 Information et sensibilisation

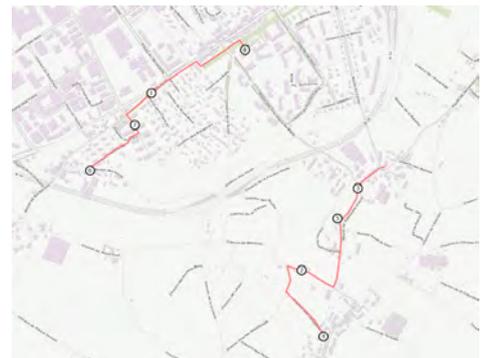
L'amélioration du réseau piétonnier nécessite différentes mesures d'aménagement. Celles-ci ne sont toutefois pas toujours suffisantes, car le comportement des automobilistes constitue un facteur essentiel pour la sécurité et le confort des piétons. C'est pourquoi, des campagnes d'information et de sensibilisation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

Différents groupes-cibles spécifiques peuvent être identifiés :

- > *Parents d'élèves* : accompagnement non motorisé des enfants à l'école; comportement adéquat devant les écoles; mise en place d'un Pédibus.
- > *Ecoliers* : parcours de découverte (sentier-nature, sentier didactique).
- > *Résidents des quartiers en zone 30* : le respect des zones 30 dépend en grande partie de l'adhésion de la population concernée. Il est donc indispensable qu'une large information et participation soit organisée préalablement à la mise en place de ces mesures.
- > *Commerçants* : respect des trottoirs lors des livraisons.
- > *Employés et actifs sur la commune* : possibilités et facilités de déplacements à pied.
- > *Automobilistes* : encourager une conduite calme; éviter le stationnement sauvage sur les trottoirs, etc.
- > *Population en général* : importance de la marche à pied pour la santé, itinéraires de promenade au travers de la commune. Pour induire un changement de comportement, il est nécessaire d'inscrire les aménagements réalisés dans le cadre de véritables **stratégies de promotion de la marche à pied**. Dans cet esprit, les recommandations suivantes constituent des pistes à explorer :
 - agir sur plusieurs fronts : aménager la rue en faveur du piéton, communiquer (tant vers l'extérieur : la population, que vers l'intérieur : l'administration, par exemple par la publication de cartes, dépliants, etc.), informer (valoriser les exemples réussis), associer d'autres partenaires à la démarche (entreprises, associations de quartier), etc.
 - mettre en avant le côté positif de la marche (liberté, simplicité, confort, santé, etc.),
 - agir sur la jeune génération, par exemple via l'éducation scolaire,
 - baliser des itinéraires de découverte, animer l'espace public (concours, fêtes, etc.),
 - nommer un responsable (« Monsieur » ou « Madame » piéton),
 - signer la « charte internationale de la marche »¹³.



Pédibus (www.pedibus-geneve.ch)

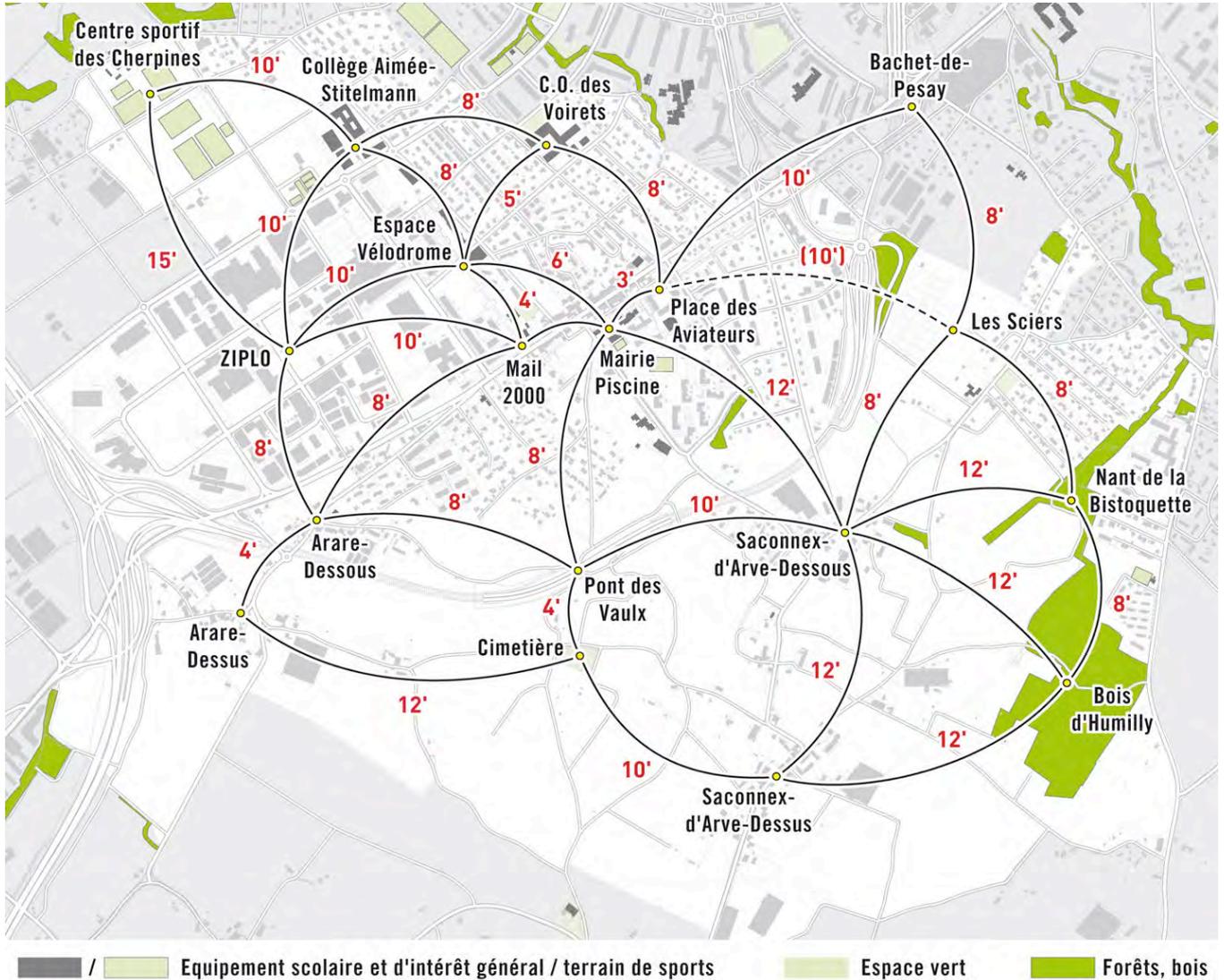


2 lignes de Pédibus, Arare et Saconnex-d'Arve (www.pedibus-geneve.ch)



Semaine de la mobilité (route de Saint-Julien)

¹³ Engagement en faveur d'une culture de la marche, voir www.walk21.com



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

5.8 Synthèse

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

RÉSEAUX PIÉTONNIERS

-  Réseau routier principal existant / nouvelle route d'accès à la jonction autoroutière de la Milice
Réseau primaire et secondaire. Route au trafic important. Traversées piétonnes sécurisées (refuges ou feux). Trottoirs larges et sans interruption. Suppression des obstacles architecturaux.
-  Réseau routier de quartier existant / à aménager *Réseau de desserte à circulation modérée.*
Mesures de réduction des vitesses. Suppression des obstacles architecturaux.
-  Zone 30 existante *Poche modérée ou à modérer.*
Portes d'entrée bien marquées. Mesures de réduction des vitesses. Traitement conjoint des espaces publics en faveur des piétons (éclairage, mobilier, placette,...).
-  Zone de rencontre existante *20 Km/h, priorité piétonne.*
Portes d'entrée bien marquées. Suppression des trottoirs. Traitement paysager et convivial de l'espace public.
-  Espace-rue *Rue à caractère central. Présence d'équipements et services en bordure. Besoin important de transversalité.*
Nombreuses possibilités de traverser la rue par la densité des passages piétons et l'abaissement de la vitesse des véhicules. Facilités pour traverser la rue (peu de temps d'attente en cas de traversée avec feux). Trottoirs larges et libres d'obstacles. Trottoirs des deux côtés de la rue. Qualité d'aménagement. Accompagnement végétal lorsque l'endroit s'y prête.
-  Cheminement en site propre existant / nouvelle liaison *Chemin pour piétons sur domaine public ou privé en dehors de la circulation automobile. Traitement paysager de l'espace public. Accompagnement de bancs publics.*
-  Chemin de randonnée pédestre *Réseau défini par le plan directeur des chemins de randonnée pédestre approuvé par le Conseil d'Etat le 15.12.2001.*
-  Chemin de promenade existant / à créer ou améliorer *Route et chemin du coteau.*
Mesures de réduction des vitesses sur les routes ouvertes au trafic. Fermeture temporaire ou définitive de certaines routes. Aménagement en relation avec le réseau agro-environnemental de Compsières et l'IVS. Aménagement de lieux de repos (bancs, espace de détente) le long des parcours.
-  Traversée piétonne à créer ou améliorer *Important point de passage et de jonction.*
Traversées piétonnes sécurisées et facilitées en termes de trajectoire (trajectoires directes, possibilités de traverser en diagonale) et en termes de temps d'attente. Traitement de l'espace prenant en compte l'échelle du piéton et visant à donner un caractère plus urbain et moins routier.
-  Itinéraire de pédibus

LIEUX

-  Place, placette *Lieux de passage et de rencontre.*
Sécurité sur les points d'accès. Qualité d'aménagement permettant une appropriation de l'espace.
-  Services et commerces existants / projetés
-  Equipement public existant / projeté *Important point de convergence.*
Sécurité sur le réseau d'accès et les traversées piétonnes. Aménagement par exemple de kit-école.
Recherche de tracés en site propre (internes au quartier) en tant qu'alternatives aux trottoirs le long des axes principaux. Générosité de l'espace à disposition pour les piétons.
-  Espace vert existant / projeté ou réserve *Accessible au public.*
Sécurité sur le réseau d'accès et les abords. Attractivité des cheminements intérieurs.
-  Arrêt TPG *Point de convergence concentré dans le temps.*
Sécurité et confort sur le réseau d'accès et à proximité de l'arrêt. Générosité de l'espace d'attente. Signalisation.
-  Forêts, bois / vergers / arbres d'alignement
- Territoire hors commune

