

C - PLAN DIRECTEUR DES CHEMINS POUR PIÉTONS

9.1. Enjeux généraux autour de la mobilité piétonne

9.1.1. Objectifs d'une planification communale des déplacements piétons

La loi d'application de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (L1 60) demande à chaque commune de réaliser un plan directeur des chemins pour piétons (voir annexe).

Selon la loi, l'ambition première du plan directeur est de forger une image directrice des aménagements futurs en matière de chemins pour piétons. Il s'agit ainsi à terme de composer un réseau cohérent, dense et continu, sûr et attractif, reliant les lieux bâtis au réseau de randonnée et aux infrastructures communales (écoles, mairie, terrains de sport, etc.) et aux réseaux de transports publics.

En outre, le plan directeur des chemins pour piétons permet aux autorités communales de préciser certaines options prises dans le plan directeur communal, de les étayer et de promouvoir rapidement des actions concrètes sur le terrain, peu onéreuses, dont les retombées se font directement sentir dans la vie de tous les jours.

Le plan directeur des chemins pour piétons ne doit pas se borner à une résolution fonctionnelle et technique des déplacements piétons sur la commune. Il s'agit de saisir à travers lui l'occasion de produire un réseau d'espaces publics de qualité, et ce d'autant plus que le réseau constitue déjà un patrimoine pour Choulex, comme cela a été démontré dans le chapitre relatif à l'inventaire IVS.

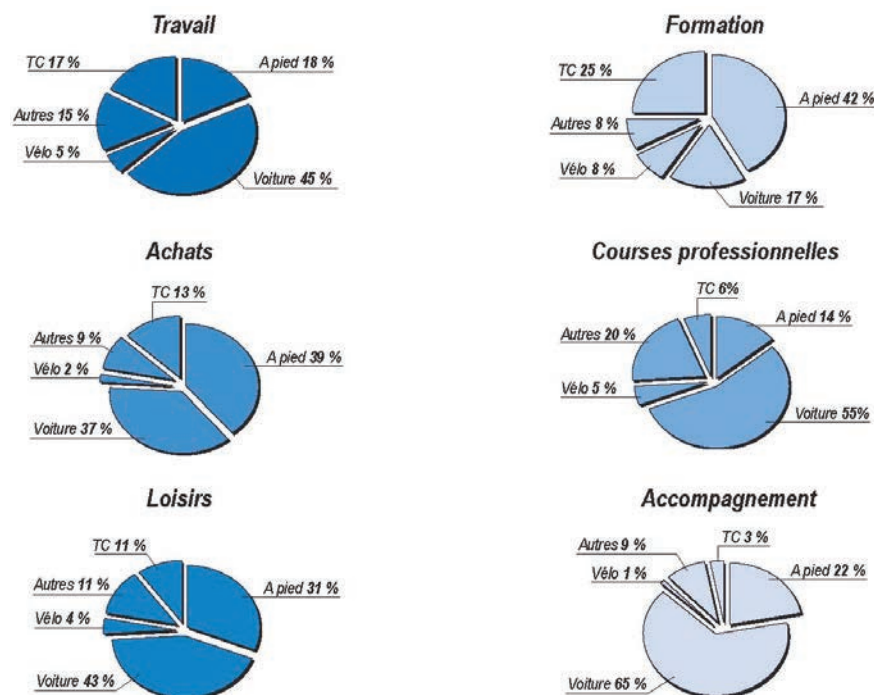
9.1.2. Un réseau et des espaces piétons: Pourquoi? Pour qui? Sur quel territoire?

La promotion de la marche à pied constitue un défi majeur des villes et villages genevois aujourd'hui, dans une optique d'amélioration du cadre de vie d'une part et de diminution de la pression des véhicules motorisés d'autre part. En effet, dans toute démarche intermodale, la priorité accordée aux piétons est la solution la plus simple et la plus efficace pour rendre un lieu de vie plus convivial et plus attractif.

Pourtant, un constat s'impose: lorsque l'on évoque le terme de **politique urbaine des déplacements**, c'est d'abord à des **problèmes de circulation et de stationnement** que l'on pense («comment limiter le transit?», «quels itinéraires doivent être protégés et lesquels doivent rester voués au trafic?», «comment régler l'accessibilité de tel ou tel pôle important?», etc.). La **gestion des transports publics** intervient alors le plus souvent dans un deuxième temps («quels sont les besoins en transports collectifs?», «quelles lignes peuvent répondre à ces besoins?», «quelle est l'offre minimale nécessaire pour assurer un transfert modal?», etc.). Enfin, depuis quelques années, le vélo, notamment dans sa variante électrique, **est redevenu à la mode** et il est ainsi classique d'intégrer un réseau cyclable dans les réflexions ayant trait à la mobilité.

De quelle manière le piéton est-il finalement pris en compte? **Le plan directeur des chemins piétons cherche précisément à éviter la démarche du "cas par cas"** en résolvant les problématiques de façon généralisées et non pas de façon ponctuelle. Si la prise en compte des piétons et de leurs enjeux est fondamentale dans l'élaboration d'une politique des déplacements globale, respectueuse des prin-

Illustration 8.1 :
Moyen de transport selon le motif de déplacement (Genève 2000)



Sources : Déplacements tous modes ; Microcensement Transports 2000. C. Jemelin, V. Kaufmann, LaSur - EPFL, 2003
1 déplacements >100m uniquement

Pendant des années le territoire a été façonné pour la voiture et la vitesse. Les espaces publics sont devenus essentiellement des lieux de transit ou de passage, dans lesquels il n'est souvent même plus possible de s'arrêter. En ce sens, ces espaces ont perdu leurs qualités d'accueil et d'attractivité. Dès lors, comment leurs redonner une dimension humaine, si ce n'est en plaçant le piéton au centre de leur réflexion? Le but du plan piéton consiste précisément à analyser le territoire sous l'angle du piéton, afin de rendre à ce dernier ses lettres de noblesses et de lui restituer l'espace nécessaire à une déambulation confortable et sûre.

9.1.3. Enjeux pour des catégories cibles : étudiants, élèves, personnes âgées ...

Depuis quelques années, de nombreuses collectivités locales ont mesuré l'importance et le soin qu'il faut apporter à l'aménagement de l'espace public. Les diverses voies de circulation piétonne ou autres parties de la voie publique affectées principalement ou accessoirement au cheminement des piétons: trottoirs, places, passages piétons, etc., sont utilisées chaque jour par tous. Elles sont en effet le support de nos activités multiples et font partie intégrante de l'espace public.

Cependant, pour les utilisateurs réguliers de la marche à pied, les catégories d'âge les plus représentées sont les jeunes de moins de 30 ans et les personnes de plus de 70 ans. Cette dernière catégorie est aussi une de celle qui nécessite une **mobilité piétonne sécurisée**, que ce soit lors de traversées de chaussée ou pour remédier au sentiment d'insécurité que certains cheminements procurent, à tort ou à raison d'ailleurs.



Mobilités douces - réseau piéton actuel

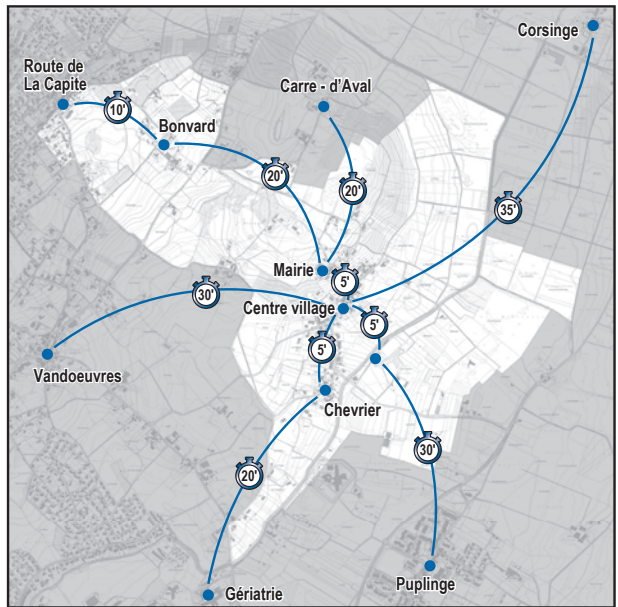
Illustration 8.10



ECHELLE 1/13'500

0 100 200 500

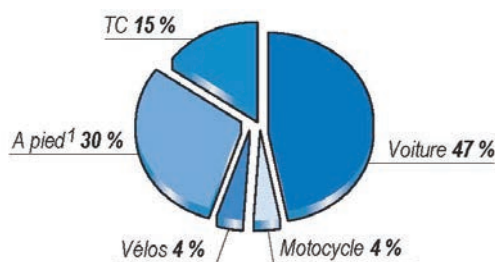
- Réseau routier principal : routes au trafic important
 - ➔ traversées piétonnes sécurisées (îlot central / feux); trottoirs continus de part et d'autre de la chaussée
- Réseau routier secondaire : routes au trafic moyen
 - ➔ traversées piétonnes avec passages piétons; trottoirs ou bandes piétonnes continus sur au moins un côté de la chaussée
- Réseau routier de desserte : routes à faible trafic
 - ➔ mesures de modération des vitesses et partage de la voirie entre voitures et piétons
- Traversée du village : routes au gabarit étroit modération des vitesses (zone 20/30)
 - ➔ partage de la voirie entre les différents modes; suppression du stationnement gênant
- Réseau agricole : routes carrossables non goudronnées
 - ➔ garantir la praticabilité des itinéraires
- Trottoirs existants
- - - Bandes piétonnes existantes
- Sites propres piétons



temps de parcours piétons

Données : Citec Ingénieurs Conseils
Image : Citec Ingénieurs Conseils

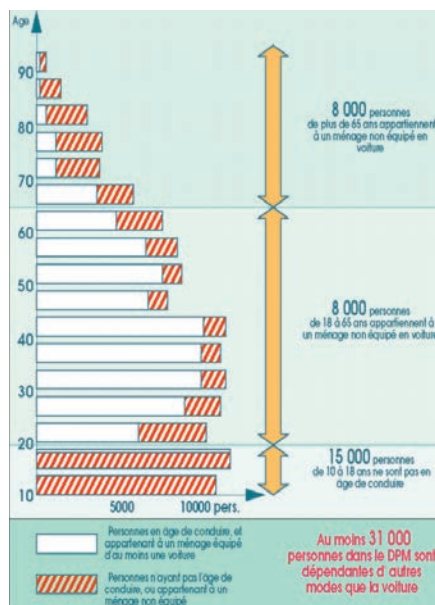
Illustration 8.2 :
Répartition modale tous motifs
confondus (Genève 2000 – en
pourcentage du nombre de
déplacement)



Par ailleurs, dans certains groupes spécifiques, comme celui des **élèves**, la mobilité douce (marche à pied, trottinette, vélo, etc.) est là encore largement prédominante. Ceci tend à justifier le rétablissement de la priorité du piéton sur la voiture et l'aménagement de dispositifs de sécurité aux abords des établissements scolaires. Tout le monde s'accorde en effet à dire aujourd'hui que les entrées et sorties des écoles doivent devenir plus sûres. C'est alors logiquement autour des établissements scolaires et sur les cheminements les desservants qu'il peut être utile de commencer des opérations de réaménagement.

Finalement, il est ainsi trop souvent oublié que la dénomination «piéton» n'inclut pas uniquement l'individu lambda qui franchit aisément les obstacles sur son parcours, mais également **les enfants, les personnes âgées ou handicapées, les personnes à mobilité réduite, chargées ou poussant un landeau**. Pour ces catégories particulièrement sensibles, la qualité des aménagements piétons détermine souvent leur degré de mobilité. Ainsi, pour aboutir à un espace public «pour tous», l'accessibilité est la pierre angulaire qui détermine ce qu'un environnement construit peut offrir. Chacun doit être capable d'y accéder, d'y circuler et de l'utiliser de manière égale et en toute autonomie. **Développer un territoire pour les mobilités douces devient alors un enjeu d'équité devant la mobilité.**

Illustration 8.3 :
Enjeux de la mobilité piétonne pour les
catégories cibles sans voiture (source:
PDU de Montbéliard)



9.1.4. Enjeux sur l'intermodalité et le potentiel de la combinaison piéton-TC

La marche à pied et les transports collectifs constituent une **synergie naturelle**, puisque la marche à pied reste inévitablement le commencement et la fin d'un trajet en transport collectif. Les aménagements piétons sont ainsi bénéfiques aux transports publics (augmentation des usagers) et, réciproquement, la planification d'un pôle TC crée un important générateur de piétons. **L'accessibilité piétonne aux arrêts de bus doit donc impérativement constituer une priorité dans la politique des déplacements de la commune.**

Une attention particulière doit être notamment portée sur la problématique de la traversée piétonne en relation avec l'arrêt (avant ou après l'arrêt, en fonction des conditions locales), au même titre que les conflits entre piétons de passage et piétons en attente. Un arrêt coincé contre des voies de circulation où le volume de trafic est important, telle que la route de la Capite par exemple, sera toujours un arrêt peu sûr, bruyant et donc inutilisable. Dans ce genre de situation, la solution passe obligatoirement par une répartition de l'espace plus favorable au piéton.

Illustration 8.4 :
Mauvais exemples d'aménagement
d'un arrêt de bus: manque d'espace
d'attente et d'abri bus à gauche (route
de Choulex), de trottoir suffisamment
large à droite (route de la Capite).



9.1.5. Lutter contre les maladies et la sédentarité

Quel que soit l'âge ou le sexe, il est recommandé d'exercer une activité physique ou sportive chaque jour pendant au moins une demi-heure. Cette activité physique devrait essouffler légèrement sans toutefois faire transpirer. Si elle est suivie, cette recommandation est un gage de bien-être physique et psychologique. (*Recommandation de l'Organisation Mondiale de la Santé contre les conséquences des modes de vie trop sédentaires*).

Selon les estimations de l'Office fédéral de la santé publique, le manque d'activité physique quotidien occasionne chaque année en Suisse:

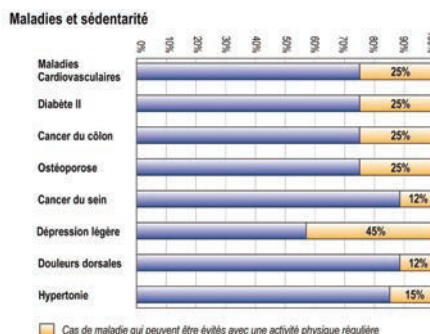
- 2'000 décès prématurés ;
- 1,4 million de cas de maladie pour 7,2 millions d'habitants, soit un rapport de 1 cas de maladie par année pour 5 habitants ;
- 1,6 milliard CHF de frais de traitement, soit l'équivalent de 10% des primes d'assurance-maladie.

Pourtant, une **pratique quotidienne de la marche à pied** est à même de réduire sensiblement les risques de maladie cardio-vasculaire, le diabète gériatrique, certains cancers ou une atrophie des os. De surcroît, elle permet de



Illustration 8.5 :

Maladie et sédentarité (source: Office fédéral de la santé publique, Office fédéral du sport, Promotion Santé Suisse)



9.1.6. Embellir l'espace public

Comme évoqué précédemment, la qualité des espaces publics a également beaucoup à gagner des aménagements réalisés pour les piétons. Pour que ces derniers se sentent à l'aise dans leurs déplacements, il est nécessaire de créer une atmosphère incitant à la pratique de la marche à pied.

Cette atmosphère est modelée par un choix concerté dans les matériaux, la végétation et l'éclairage, qui, lorsqu'il est planifié, permet la création d'espaces publics de qualité en contribuant à leur embellissement. Il s'agit en premier lieu de rendre le réseau viaire de meilleure qualité, en faisant notamment des efforts au niveau de l'éclairage ou de la propreté, en supprimant les places de stationnement qui gêneraient la progression des piétons ou en rénovant encore les chaussées de trottoirs des rues les plus fréquentées.



Illustration 8.6 :

Exemples de réaménagement de la chaussée permettant une requalification des voies de circulation (photo de gauche : Corsier ; photo de droite : Chancy)

D'un point de vue touristique, des espaces publics de qualité et un réseau piéton sûr et confortable sont les garants d'une bonne image de la commune. Ainsi, certaines villes ont associé au développement de leur réseau piéton une politique de rénovation ou de mise en valeur de leur patrimoine historique et architectural.

Il faut également veiller à ce que les habitants trouvent, près de chez eux, des espaces de détente qui les inciteront à réduire leur utilisation de la voiture pour les loisirs. Outre les facilités d'itinéraires (chemins de randonnées pédestres, parcours sportifs mesurés), la perception d'un environnement intact et d'un paysage attractif



Illustration 8.7 :
Le revêtement du chemin de Bonnard,
itinéraire de randonnée pédestre
cantonal, pourrait être amélioré (photo :
Citec)

y contribue largement. Le maintien de chemins agricoles de qualité, au revêtement confortable et bien entretenu joue, à cet égard, un rôle déterminant pour la commune de Choulex.



9.2. Objectifs de la promotion de la mobilité piétonne

9.2.1. Rééquilibrer l'espace public autour du piéton

Souvent, l'espace réservé aux piétons est révélateur du rapport de force inéquitable qui s'est installé entre les différents usagers d'un même espace public. Or, la tendance à supprimer l'utilisateur piéton des espaces de mobilité est néfaste pour l'esprit démocratique et l'image de la commune.

Bien que de nombreuses **normes** ou préconisations existent, la largeur des trottoirs ou des bandes piétonnes est avant tout liée à **sa fréquentation**. En fait, une seule règle absolue prime sur toutes les autres : la **sécurité**. La règle idéale admise du partage de la voirie est la suivante : **50% d'espace pour circuler et 50% d'espace pour se tenir**. Le stationnement, à cheval entre ces deux catégories est alors traité au cas par cas. Il peut être compris dans "l'espace pour se tenir", moyennant des aménagements particuliers (arborisation, avancée des trottoirs, etc.).

Toutes les rues et routes devraient au moins comporter un trottoir ou un cheminement piéton praticable. Ce dernier devant en outre offrir une largeur libre d'au minimum 1,50m, afin de permettre une circulation aisée des usagers, le déplacement d'un fauteuil roulant et le croisement de celui-ci avec d'autres piétons.

Illustration 8.8 :
Conflit d'usage entre stationnement,
circulation routière et déambulation des
piétons sur la rue centrale du village de
Choulex (photo : Citec)



Illustration 8.9 :
Exemple de modération drastique des vitesses mais l'aménagement permet-il réellement de sécuriser l'endroit ?
Village d'Arare, Plan-les-Ouates
(photo : Citec)



Dès lors, au niveau de l'espace réservé à la déambulation, il s'agit d'être particulièrement attentif au manque de place provoqué par les encombrements divers que sont les poteaux d'éclairage, les signaux routiers, le mobilier urbain tel que les abris bus ou encore le stationnement illicite.

Cependant, sur la rue, la juste part à attribuer au piéton ne doit pas s'exprimer uniquement selon la largeur de trottoir qui lui est dévolue, mais aussi par sa **situation et son profil**. A largeur de cheminement égale, marcher en devant raser les murs ne procure évidemment pas la même sensation que si l'on peut déambuler à distance des façades. Le sentiment d'oppression du piéton vient en effet largement de ce qu'il se sent acculé contre une des faces de la rue, ce qui induit du même coup une perception asymétrique de l'espace. Dans le même ordre d'idée, la modération des vitesses de circulation des véhicules agit également de manière favorable sur le sentiment d'insécurité des piétons.

Une bonne politique des déplacements et des aménagements piétons répond donc aux principes suivants:

- garantir des trottoirs ou des cheminements confortables, dégagés, sécurisants et accessibles pour tous;
- proposer des itinéraires continus;
- lutter contre le stationnement illicite;
- favoriser l'aménagement de «zones 30» ou de zones de rencontre.

9.2.2. Décloisonner l'espace pour le piéton

A l'échelle de la marche à pied, l'enjeu majeur consiste à garantir la **continuité des itinéraires**. Il s'agit de lever les coupures, de relier et d'assurer l'accessibilité aux différents lieux de vie, en aménageant le réseau piétonnier de manière à ce que son usager rencontre le moins d'obstacles possibles lors de sa progression et puisse continuer à se déplacer à pied. Décloisonner nécessite aussi de créer de **nouveaux raccourcis**. Sans aller jusqu'au «vol d'oiseau», **les parcours piétons doivent en effet être les plus directs possible**. Des itinéraires continus devraient ainsi permettre de relier les zones d'habitants à l'école, la mairie, les commerces et autres points clés de la commune.

Certains secteurs, géographiquement proches, voir même adjacents, ne bénéficient parfois d'aucune liaison directe, comme c'est le cas par exemple entre le centre sportif communal et le cœur du village à Choulex. Il est alors fondamental, à travers le plan piéton, d'essayer de les créer ou de les rétablir le cas échéant. Le réseau ainsi constitué a la vocation de garantir une certaine continuité des aménagements piétons, en installant divers équipements destinés à remédier

aux obstacles naturels que constituent les dénivelés, les obstacles naturels ou les coupures physiques liées à la circulation routière.

La figure de la page ci-après brosse le portrait du réseau piéton actuel de la commune de Choulex, en identifiant la typologie des cheminements et en proposant des principes d'aménagement en fonction de la hiérarchie du réseau routier.

Trois niveaux d'aménagements piétonniers sont recensés:

1^{er} niveau: les trottoirs et bandes piétonnes (*traits fins bordeaux continus / en traitillés*)

Il n'est pas réaliste de croire qu'un réseau de chemins piétons en site propre soit à même d'irriguer l'ensemble d'un territoire donné. Dès lors, les trottoirs ou les bandes piétonnes, s'ils sont suffisamment larges et bien entretenus, constituent les éléments de liaisons assurant la continuité du réseau piéton.

Notons que les passages piétons sont assimilés à ce niveau d'aménagement, puisqu'ils mettent, la plupart du temps, deux trottoirs en relation.

2^{ème} niveau: les routes à faible trafic

Sur ce type de routes, les véhicules circulent très lentement et partagent la voirie avec les piétons, ce qui ne nécessite pas d'aménagement spécifique. Il s'agit de routes agricoles (*traits épais bruns*), des chemins de desserte (*traits épais bleus*), ou encore des rues centrales des noyaux villageois (*traits épais jaunes*).

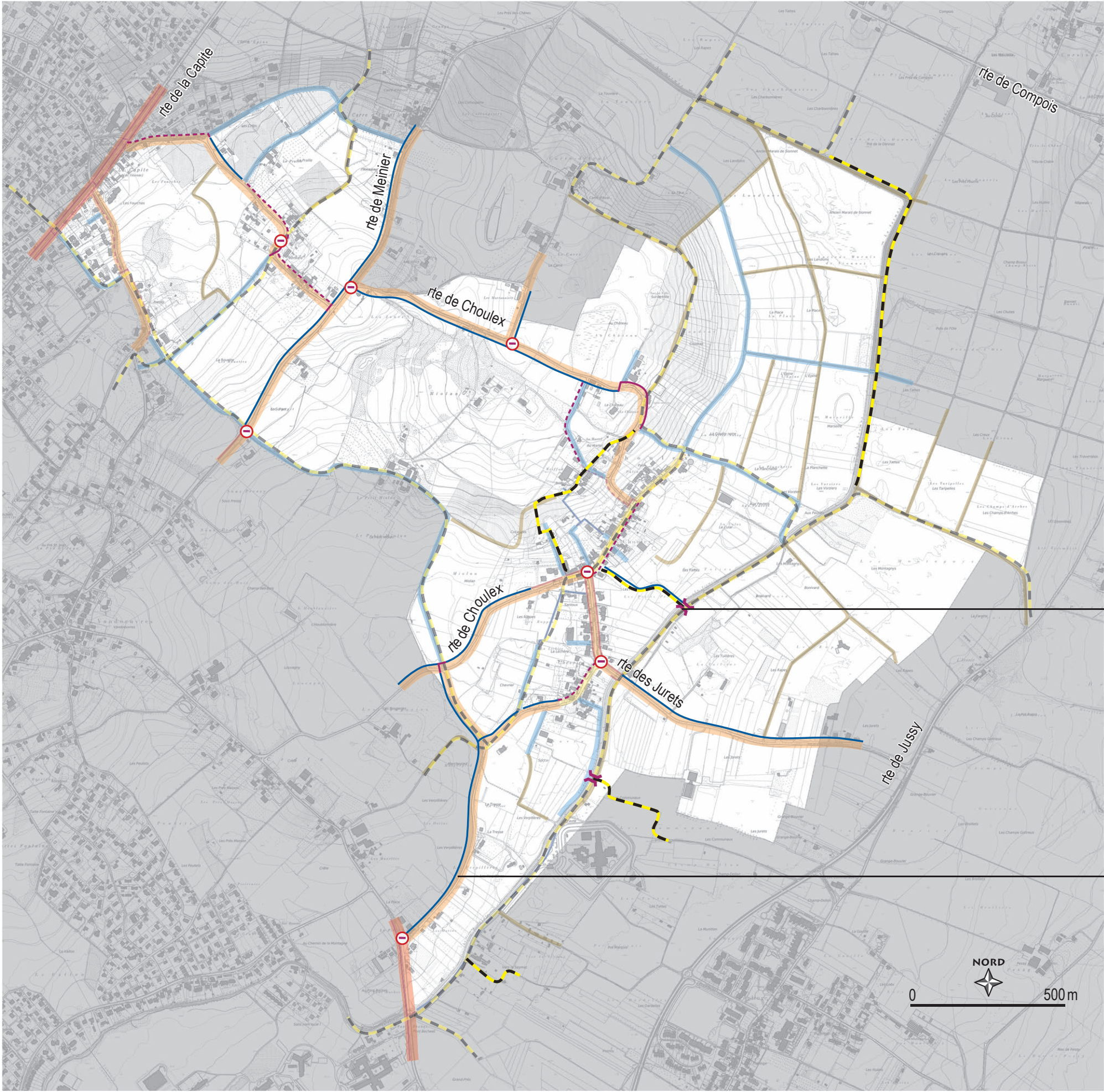
3^{ème} niveau: les cheminements piétons en site propre (*traits fins bleus*)

Ce sont les chemins piétons en tant que tel. Ils sont à l'écart de la chaussée et réservés exclusivement aux piétons. Ils offrent ainsi le maximum de sécurité et constituent bien souvent des itinéraires particulièrement agréables. Ils peuvent quelque fois être partagés avec les cyclistes.



Plan de synthèse

Illustration 8.11



- Réseau routier principal : routes au trafic important**
→ traversées piétonnes sécurisées (îlot central / feux); trottoirs continus de part et d'autre de la chaussée
- Réseau routier secondaire : routes au trafic moyen**
→ traversées piétonnes avec passages piétons; trottoirs ou bandes piétonnes continus sur au moins un côté de la chaussée
- Réseau routier de desserte : routes à faible trafic**
→ mesures de modération des vitesses et partage de la voirie entre voitures et piétons
- Traversée du village : routes au gabarit étroit**
modération des vitesses (zone 20/30)
→ partage de la voirie entre les différents modes ; suppression du stationnement gênant
- Réseau agricole : routes carrossables non goudronnées**
→ garantir la praticabilité des itinéraires
- Trottoirs existants / à créer**
- Bandes piétonnes existantes / à créer**
- Sites propres piétons existants / à créer**
- Traversées piétonnes à créer ou sécuriser**
- Itinéraires de randonnées existants / à baliser**



Projet de franchissement piéton sur la Seymaz



Aménagement piéton sur le chemin des Princes

Description

Le réseau de chemins pour piétons, comme son nom l'indique, doit offrir des connexions entre les différents pôles communaux, de façon à former un véritable maillage du territoire.

Il s'agit donc d'identifier les liaisons manquantes pour assurer la continuité et de proposer des améliorations pour offrir des connections entre les éléments existants par le biais de sentiers, de sites propres, de trottoirs, de places, de jardins, de passages pour piétons, etc. En outre, il s'agit d'éviter les détours inutiles.

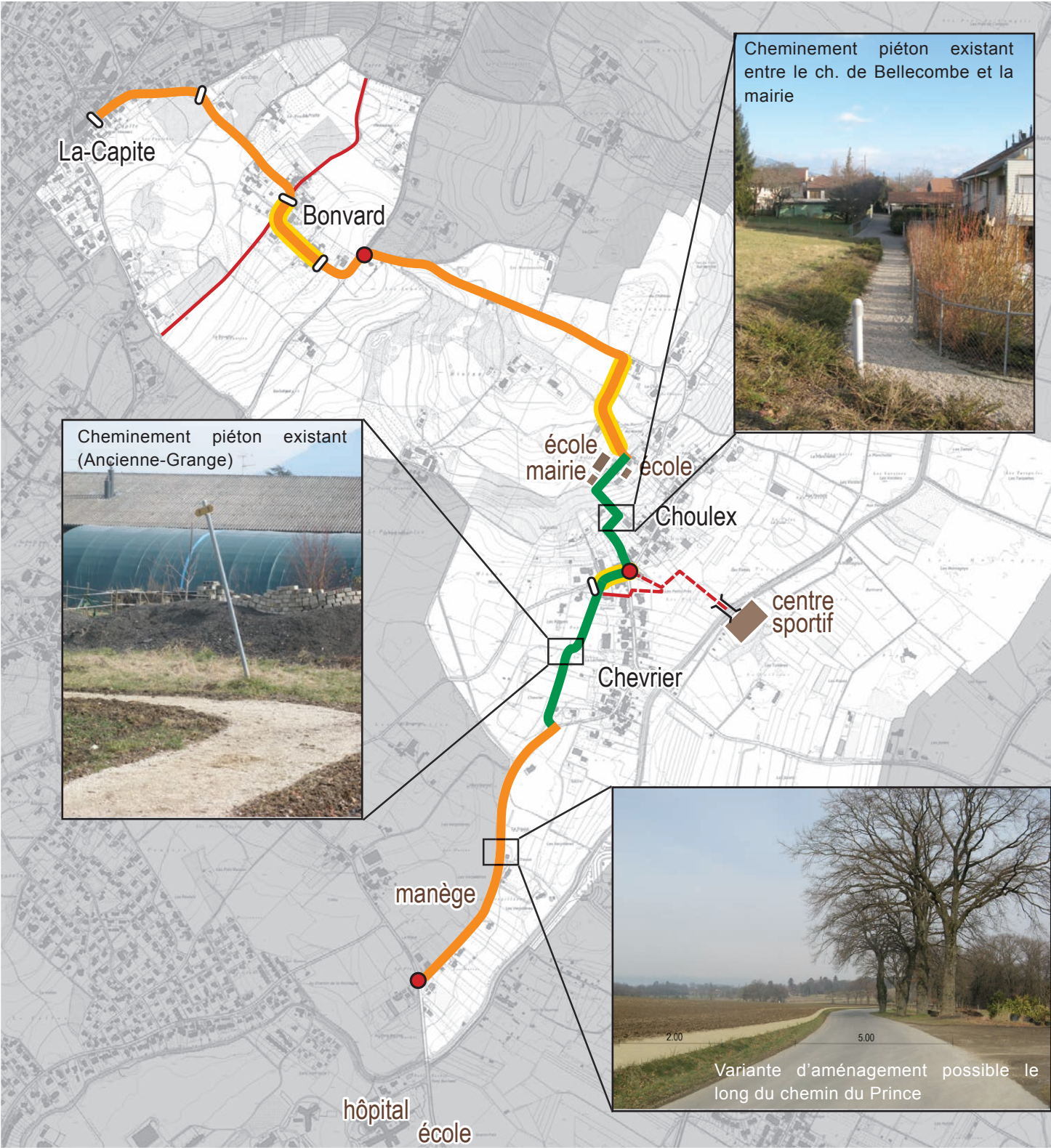
A l'heure actuelle, les quatre entités urbanisées de la commune ne sont pas reliées entre elles de manière satisfaisante du point de vue des mobilités douces. Notamment, certains axes routiers communaux avec des vitesses de circulation parfois élevées, sont aujourd'hui totalement dépourvus d'aménagement pour les piétons.

Intérêts / Conflits / Contraintes

- Les critères d'aménagement doivent s'adapter au contexte routier rencontré : les cheminements piétons situés le long d'un axe routier ne seront pas appréciés de la même manière que ceux situés dans une zone modérée ou sur un sentier piéton.
- La réalisation de cette véritable «colonne vertébrale» du réseau piéton peut constituer un projet fédérateur entre les diverses entités urbanisées de la commune qui sont actuellement quelque peu déconnectées les unes des autres.
- Le projet pourrait s'appuyer sur la thématique du cheminement des écoliers et favoriser les déplacements en modes doux en lien avec l'école.
- Les cheminements proposés en marge des chaussées (en dehors des localités) se situent majoritairement sur des parcelles privées (champs agricoles). Cela implique des négociations avec les propriétaires agricoles (droits de superficie ou de passage, cession au domaine public?).

Mesures proposées

- Prolongement de l'armature centrale existante (cheminement piéton en prolongement du ch. de l'Ancienne-Grange et cheminement piéton entre le ch. de Bellecombe et la mairie) vers le nord (cheminement piéton en marge de la chaussée le long de la route de Choulex en direction de Bonvard) et vers le sud (cheminement piéton en marge de la chaussée le long du ch. du Prince)
- Prolongement ultérieur possible entre Bonvard et la Capite, également par le biais d'un cheminement en marge de la chaussée (par exemple en terre du Sa-lève).



- Légende :**
- Tronçon de la «colonne vertébrale piétonne» déjà aménagé
 - Tronçon à aménager (intégration cheminement piéton en marge de la chaussée)
 - Réaménagement de la chaussée souhaitable (projet de modération)
 - Connexion avec cheminements piétons transversaux existants / à créer
 - Traversée route à traiter
 - Passerelle piétonne à créer
 - Principaux équipements publics et de loisir
 - Arrêt TPG



Exemple d'aménagement d'un cheminement piéton en marge de la chaussée (route de Chevrens à Anières)

Fiche de coordination E7
Colonne vertébrale du réseau communal de chemins pour piétons



Situation:
E - Globalité de la commune

Localisation:
Tronçons La-Capite - Bonvard, Bonvard - Choulex et Chevrier - Mon Idée

Statut légal actuel:
Toutes zones

Relation avec fiches :
Fiches A6 et C2

A consulter :
Plan directeur communal:
chapitre C annexe - pp. 136-144

PD Cantonal:
4.10 Plans directeurs communaux des chemins pour piétons

Principales instances concernées :
Commune de Choulex
Direction générale de l'aménagement du territoire DGAT-DU
Direction générale de la mobilité DGM-DIM
Office du patrimoine et des sites OPS-DU
Direction générale de l'agriculture DGA
Propriétaires
Exploitants agricoles

Description

L'accessibilité au centre sportif de Choulex n'est actuellement pas optimale depuis le centre du village de Choulex (trajet de 750m, soit près de 10min à pied, alors que le site n'est distant que de 320m à vol d'oiseau). Cet état de fait n'incite évidemment pas les communi-ers à se déplacer vers le centre sportif à pied.

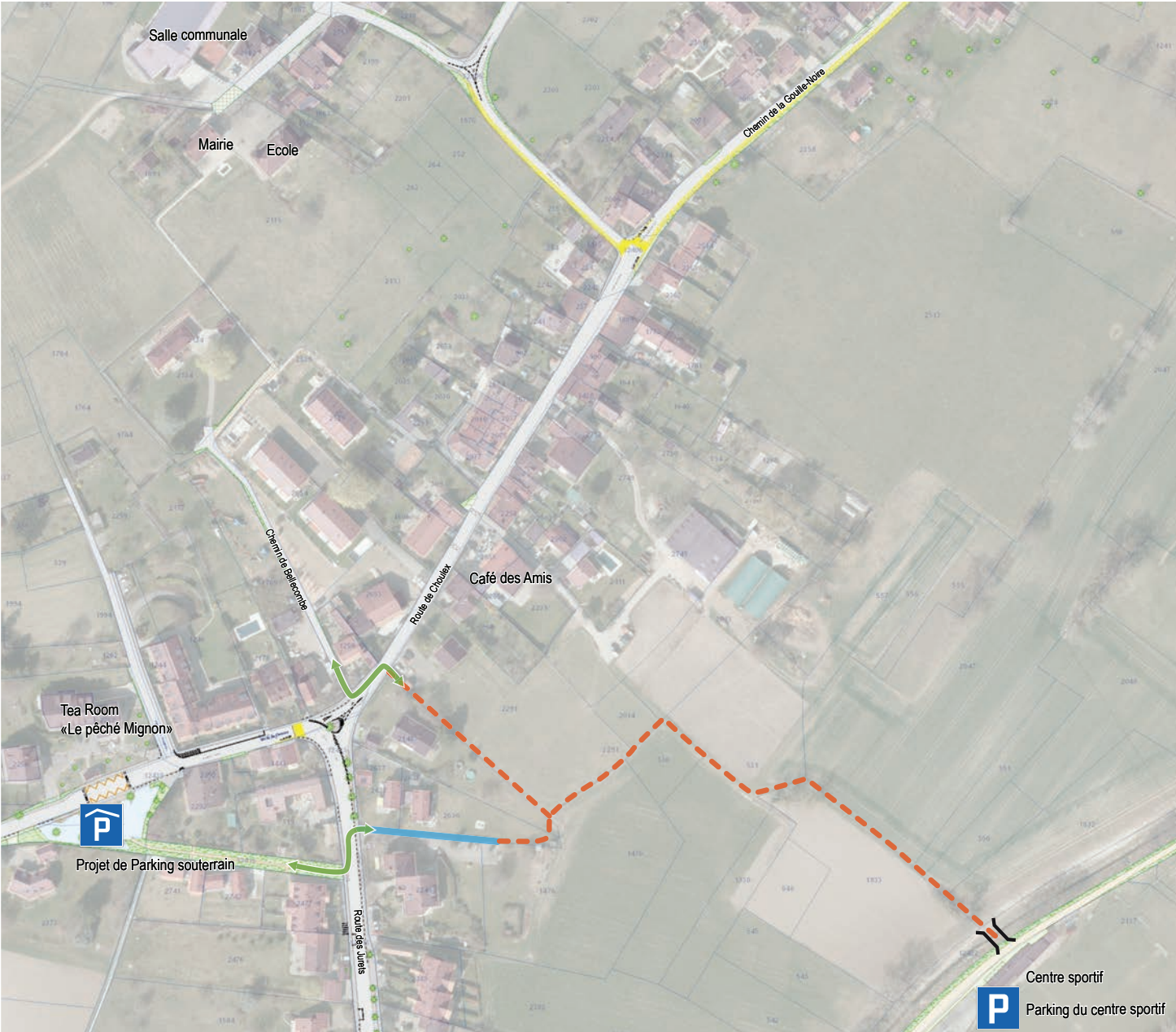
La commune a ainsi exprimé sa volonté de créer un nouveau cheminement piéton plus direct à travers la zone agricole située entre le village et la Seymaz.

Intérêts / Conflits / Contraintes

- Une nouvelle liaison piétonne plus directe en direction du centre sportif permettrait de diviser par deux les temps de parcours à pied (5min au lieu des 10min actuelles).
- La nouvelle liaison permet en outre de « rapprocher » du village le parking public du centre sportif, dont l'attractivité s'en verrait ainsi renforcée. Dans l'optique d'une réduction des possibilités de parage sur la rue centrale du village en lien avec le réaménagement de cette dernière, un parking du centre sportif situé à moins de 5min à pied du centre du village pourrait constituer une alternative intéressante.
- Bien que le cheminement serait créé en bordure de champs, le long des lignes de séparation des parcelles agricoles, des réflexions seront nécessaires pour faire en sorte de bien « canaliser » les flux piétons afin d'éviter tout empiétement sur les champs en culture.
- L'ensemble du cheminement devant être créé sur fonds privés, des négociations avec les propriétaires privés concernés devront être impérativement menées dès le début de la démarche.

Mesures proposées

- Ouverture d'un nouveau cheminement piéton entre la route de Choulex (en traversée du village) et les vestiaires du centre sportif, à travers champs.
- Ouverture d'un embranchement complémentaire en direction de la route des Jurets à envisager, afin de connecter le cheminement piéton existant et reliant la placette à l'entrée ouest du village (avec son arrêt de bus) à la route des Jurets.
- Construction d'une passerelle pour piéton légère pour franchir la Seymaz au droit des vestiaires du centre sportif.
- Installation du jalonnement ad hoc.



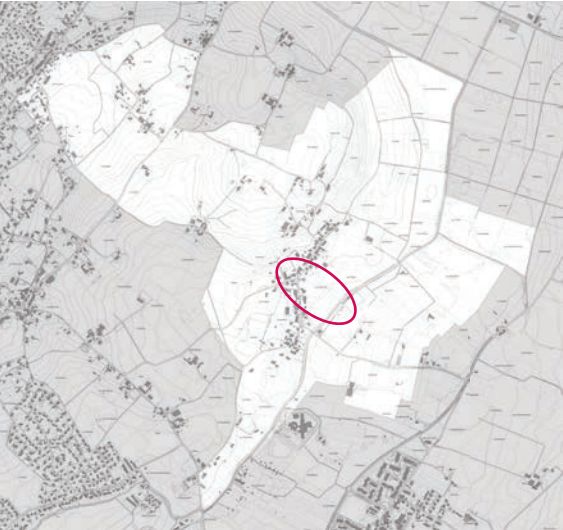
Légende

- Cheminement piéton en terre du Salève à créer
- Servitude de passage à négocier sur voirie de desserte privée
- Passerelle de franchissement de la Seymaz à créer
- Bandes piétonnes latérales et passages piétons existants
- Connexion avec cheminements piétons existants
- Parkings publics en surface et souterrains existants



Exemple de réalisation d'une passerelle piétonne au-dessus d'une rivière renaturée (Passerelle piétonne des Bis franchissant l'Aire entre Certoux et Lully)

Fiche de coordination A6
Liaison piétonne directe entre le village et le centre sportif



Situation:
A - Choulex

Localisation:
Tronçons La-Capite - Bonvard, Bonvard - Choulex et Chevrier - Mon Idée

Statut légal actuel:
Z5B

Relation avec fiches :
Fiches A4, D1, D2, E2 et E7

A consulter :
Plan directeur communal:
chapitre 4.1.2, p. 80
chapitre 4.4.1, p. 91
chapitre 4.6.2, p. 97
chapitre C, pp. 104-105

PD Cantonal:
4.10 Plans directeurs communaux des chemins pour piétons

Principales instances concernées :
Commune de Choulex
Direction générale de la mobilité DGM-DIM
Direction générale de l'agriculture DGA
Propriétaires
Exploitants agricoles

Description

La commune souhaite modérer les vitesses dans les lieux de vie afin de préserver et redonner une qualité aux espaces publics. L'objectif est de favoriser la réduction du bruit de la circulation dans les localités, de diminuer l'accidentologie en sécurisant les cheminements piétons et de permettre aux habitants de se réapproprier l'espace public

Intérêts / Conflits / Contraintes

- A l'échelle communale, il s'agit de mettre en valeur les places et les rues des trois entités urbanisées de la commune et de leur conférer à terme une identité d'ensemble par la mise en place d'un concept global de modération de la circulation et d'aménagement des espaces publics. Il est en effet essentiel que les interventions ne se limitent pas à de simples mesures de réduction des vitesses du trafic mais s'inscrivent dans une approche globale visant à améliorer aussi les conditions de déplacement des modes doux.
- Sur le hameau de Bonvard, la chaussée du chemin de Bonvard n'est pas en très bon état et présente un caractère très routier. Si deux arrêts de bus desservent le hameau, leurs aménagements est très sommaires et les zones d'attente peu sécurisées.
- Le projet de réfection du réseau d'assainissement pourrait être l'occasion de réaménager l'espace-rue du hameau en conférant au chemin un aspect moins routier afin d'influer positivement sur les vitesses de circulation pratiquées et de sécuriser les déplacements des modes doux

Mesures proposées

- Etudier la mise en place des dispositifs de modération du trafic et de signalisation les plus appropriés.
- Privilégier une mise en zone 30 en traversée du village, car plus compatible avec le passage de bus qu'une mise en zone de rencontre.
- Réaliser en priorité les aménagements des portes d'entrée de la zone (ralentissement du trafic, sécurité et confort des piétons, signalisation) et les zones d'arrêts des transports publics, ces derniers constituant de petites centralités qu'il est recommandé de souligner par un traitement différencié des surfaces (plateaux verticaux ou changement de matériau pour le revêtement de la chaussée).



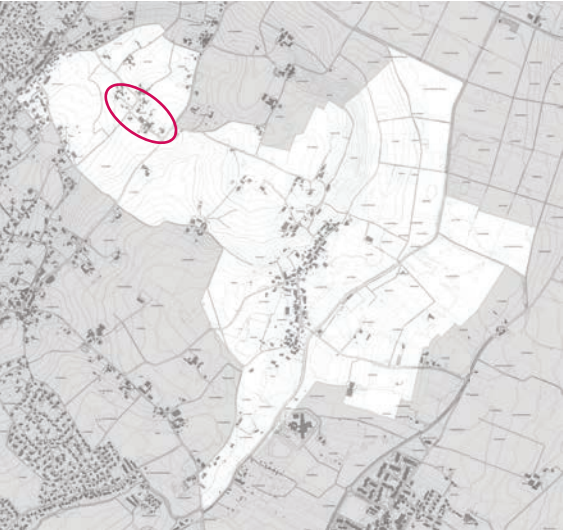
Légende

- Chaussée réaménagée (zone 30)
- Plateau avec zone d'arrêt pour bus
- Porte d'entrée de la zone modérée



Exemple de réaménagement de chaussée dans une zone 30 (route de Valleiry à Chancy)

Fiche de coordination C2
Modération de la traversée de
Bonvard



Situation:
C - Bonvard

Localisation:
Limite du hameau de Bonvard

Statut légal actuel:
Z4BP (actuel) - Z4BD (projeté)

Relation avec fiches :
Fiches A4 et E7

A consulter :
Plan directeur communal:
chapitre A pp. 27-28 et p.55
chapitre A, pp. 79-80, 86-87 et 90-91
chapitre B pp.100,101
chapitre C annexe - pp. 136-144

PD Cantonal:
2.06 Villages,
4.06 Traversées de localités,
4.10 Plans directeurs communaux des chemins pour piétons

Principales instances concernées :
Commune de Choulex
Direction générale de l'aménagement du territoire DGAT-DU
Direction générale de la mobilité DGM-DIM
Office du patrimoine et des sites OPS-DU