

10. PLAN DIRECTEUR DES CHEMINS POUR PIETONS

10.1 Introduction

Les exigences légales...

L'élaboration du plan directeur des chemins pour piétons découle de l'article 5 de la loi sur l'application de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre, L 1 60 (ci-après, loi d'application) qui précise :

"Les projets de plans directeurs fixant le réseau des chemins pour piétons sont dressés par la commune concernée sur la base de directives élaborées par le département."

Le contenu d'un plan directeur des chemins pour piétons est fixé dans l'article 4 :

"Les chemins pour piétons sont fixés par des plans directeurs, qui en établissent le réseau pour les agglomérations."

Les plans directeurs fixant le réseau des chemins pour piétons indiquent les chemins existants et le tracé de ceux dont la création paraît souhaitable, ainsi que les traversées à réaménager.

Ils comportent des propositions de mesures de circulation favorisant la liberté de déplacement des piétons."

...et leur traduction dans le plan directeur.

Tel que défini dans la loi, le contenu du plan directeur des chemins pour piétons soulève un certain nombre de questions :

- > Question d'échelle : il n'est guère envisageable de déterminer de manière précise l'ensemble des liaisons manquantes et surtout des traversées piétonnes à réaménager sur l'ensemble du territoire communal.
- > Question de niveau de planification : le plan directeur doit-il définir des mesures précises ou des objectifs et des principes ?
- > Question plus fondamentale de ce qu'est un réseau de chemins pour piétons sachant que la liberté qu'offre la marche à pied fait que tous les espaces,

planifiés ou non, sont utilisés par les piétons. De fait le plan directeur des chemins pour piétons traite de toute la ville.

Le plan directeur des chemins pour piétons de Versoix répond à ces questions en mettant en avant les exigences spécifiques aux piétons dans les différents domaines qui concernent le territoire urbanisé : circulations, urbanisme, aménagement des espaces publics et paysage.

C'est pourquoi, le plan directeur définit des objectifs et des options en faveur des piétons. De ces options découlent des principes d'aménagement qui concernent ces différents domaines.

La mise en œuvre des principes d'aménagement se fait au travers d'études sectorielles qui permettent de préciser les mesures d'aménagement. Ainsi, le rôle du plan directeur est avant tout d'identifier les problèmes et les déficits de liaisons. Les solutions et les détails étant abordés au niveau des projets particuliers.

Dans cet esprit, le plan directeur doit être considéré comme un document évolutif. Les mesures qui sont décrites ne sont ni exhaustives, ni définitives. A l'occasion d'études sectorielles, de nouveaux besoins peuvent surgir ou être précisés et le réseau pourra ainsi être complété et enrichi de nouvelles liaisons.

C'est le propre même de la ville que d'être un système en constante évolution nécessitant une adaptation continue des mesures.

Relations avec d'autres documents de planification

Planification de niveau cantonal

Le principal document avec lequel le plan directeur des chemins pour piétons interfère est le réseau de chemins de randonnée pédestre défini dans la loi d'application et la hiérarchie du réseau routier défini dans C 2000 et dans le projet de plan directeur routier.

Les données du plan directeur des chemins de randonnée pédestre sont reportées dans le plan directeur.

La hiérarchie du réseau routier est conforme aux documents de planification de l'Etat.

Planification de niveau communal

Le plan directeur des chemins pour piétons constitue une pièce parmi un ensemble de documents qui s'articulent entre eux et assurent ainsi une continuité de la planification à la réalisation et une cohérence entre aménagement du territoire et politique des déplacements.

Par ailleurs, le plan directeur des chemins pour piétons reprend et complète des éléments de planification déjà définis dans d'autres études, notamment :

- > le plan directeur communal et le plan directeur des déplacements,
- > le projet d'image directrice (ACAU, 1995),
- > l'étude d'aménagement de la route de Suisse,
- > l'étude du prolongement du chemin de la Scie et de l'aménagement du quartier de la Scie,
- > le plan directeur de quartier "Versoix-Centre",
- > les PLQ,
- > le plan de site d'Ecogia,
- > le plan de protection du vallon de la Versoix.

10.2 Enjeux généraux et locaux

Les enjeux généraux

La planification d'un réseau piétonnier relève du paradoxe, de l'évidence et de la nécessité :

- > du *paradoxe* parce que le piéton est multiple, ses motivations diverses et qu'il utilise tous les espaces à disposition pour se déplacer selon ses besoins : raccourcis périlleux ou détours bucoliques. La liberté qu'offre la marche à pied est précisément celle du choix du parcours, improvisé, détourné ou réfléchi ;
- > de l'*évidence* parce que sur le terrain on ne peut que constater la multiplication des barrières de toutes natures : clôtures, routes à grand trafic, dénivellations, jardins privés, etc., sont autant d'éléments qui tendent à rendre le territoire de plus en plus imperméable ;
- > de la *nécessité* car, d'une part, les piétons sont particulièrement vulnérables dans le trafic et, d'autre part, la marche à pied est un mode de déplacement favorable au maintien de la forme physique des individus et totalement respectueux de l'environnement.

Ce triple constat détermine les principales options du plan directeur, soit la mise en place d'un réseau piétonnier qui réponde à quatre critères :

La sécurité



Parce qu'ils sont l'espace privilégié des enfants et des personnes âgées notamment, les cheminements piétonniers doivent répondre à un haut degré de sécurité que ce soit au niveau des aménagements eux-mêmes (par exemple, visibilité aux traversées piétonnes) ou au niveau de l'usage de l'espace public en général (empêcher le stationnement sauvage sur les trottoirs,

abaisser les vitesses à certains carrefours ou sur des tronçons, etc.).

L'amélioration de la sécurité est une tâche continue à mener sur l'ensemble du réseau, quel que soit le niveau hiérarchique de la voie.

La continuité



La notion de réseau implique celle de continuité, qui consiste à interconnecter différents cheminements pour former un maillage irriguant le territoire. Le réseau comprend donc les sentiers, les trottoirs, les places (de jeux, de parking), les jardins, les cours d'école, les passages piétons, etc. qui constituent chacun le maillon d'un parcours (utilitaire, quotidien, de délasserment, etc.).

La continuité des parcours est à rechercher principalement au travers des opérations d'urbanisation qui permettront de créer de nouveaux cheminements.

Le confort



Outre la sécurité, le confort des cheminements piétonniers constitue également un facteur important pour favoriser la marche à pied. Or, le confort tient souvent à des détails qui généralement échappent aux circuits traditionnels de décision.

La notion de confort se décline en effet au travers de multiples éléments qui peuvent apparaître comme de petits détails, mais qui se révèlent déterminants dans la pratique et l'usage des cheminements : abaissements de trottoirs devant les passages piétons, mains courantes le long des rampes ou d'escaliers, éclairage suffisant, revêtement qui ne devient pas impraticable à la première pluie, trottoirs "désencombrés" de tout ce qui fait obstacle, bancs pour se reposer, etc. Toutes ces mesures permettent de rendre plus agréable la pratique de la marche.

Tous les piétons sont concernés par l'amélioration du confort des cheminements. Toutefois, les personnes âgées et à mobilité réduite ainsi que les enfants sont particulièrement sensibles à ces aspects qui peuvent constituer plus facilement une entrave au déplacement. C'est pourquoi les principes développés tiennent tout particulièrement compte des besoins de ces catégories de personnes.

A ces trois critères "fonctionnels", on peut ajouter un quatrième qui est l'embellissement. Le réseau des chemins pour piétons est l'espace de la ville. Il doit donc aussi répondre à des exigences de qualité et d'esthétique qui sont le moteur même du plaisir de cheminer à travers la ville.



Ces critères constituent le fil rouge qui a guidé la conception du document et apparaissent en filigrane dans les principes définis.

Les enjeux locaux

Versoix à la particularité d'avoir un territoire urbain situé le long du lac, clairement circonscrit par un territoire "rural" et naturel. Au-delà de l'autoroute, le territoire communal est largement occupé par des bois et forêts offrant de nombreuses possibilités de promenade.

Les chemins pour piétons se concentrent dans la partie la plus habitée de la commune. C'est pourquoi le contenu du plan directeur est principalement développé en relation avec le territoire urbanisé.

A l'intérieur de ce territoire, les **enjeux majeurs** en vue d'une amélioration du réseau des cheminements piétonniers sont :

Le franchissement des voies CFF



Au Nord de la commune, les points de passage sont relativement bien situés, tous les 300 mètres en moyenne. Par contre, au Sud, entre le passage sous-voies de la Gare et le route de Sauvigny, il y a plus de 600 mètres de distance, ce qui constitue une coupure territoriale très forte.

La route de Suisse



Le gabarit de la chaussée, la vitesse des véhicules et le volume du trafic rendent

difficile et dangereux la traversée de cet axe qui par ailleurs coupe l'accès au lac.

L'accès aux haltes CFF



Ce sont des points de convergence et de dispersion d'importants flux piétonniers et à ce titre, tant le réseau d'accès que l'aménagement des stations doit répondre à un haut niveau de performance.

Les établissements scolaires



La sécurité sur le réseau d'accès doit être optimale. De plus, des itinéraires en dehors du trafic principal sont à rechercher pour desservir ces équipements.

Les espaces publics



Les places, placettes et parcs publics constituent des lieux privilégiés pour les

piétons et contribuent à rendre la marche plus attractive.

Le réseau de promenades



Le réseau de promenades vise à mettre en relation les habitations avec les espaces naturels proches. Il offre des parcours aux caractéristiques paysagères et naturelles de grande qualité.

L'accès aux bâtiments publics

L'accès aux bâtiments publics pour les personnes à mobilité réduite ne relève pas directement du plan directeur des chemins pour piétons tel que défini dans la loi, mais constitue néanmoins une importante mesure visant à prendre en compte les besoins de l'ensemble de la population en termes de facilités de déplacement et d'accès aux services.

10.3 Objectifs et principes

Le plan directeur est découpé en 5 volets afin de faciliter sa présentation et lisibilité. Ces volets correspondent aux principaux enjeux liés à la planification du réseau piétonnier :

- 10.3.1 La sécurité
- 10.3.2 Les continuités
- 10.3.3 Le confort
- 10.3.4 Les promenades
- 10.3.5 Les espaces publics

10.3.1 Sécurité

SITUATION / DIAGNOSTIC

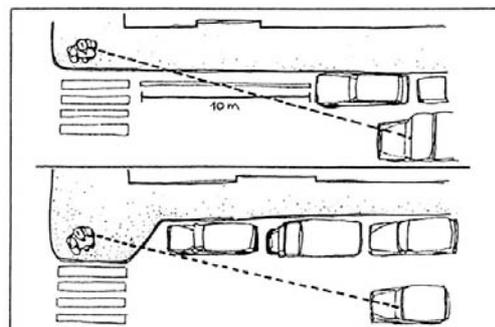
La sécurité doit être assurée partout. Mais elle est particulièrement importante à proximité des écoles et des homes pour personnes âgées (populations fortement exposées aux risques) et sur les axes principaux (milieux souvent hostiles aux piétons et pourtant fortement fréquentés pour rejoindre les arrêts de transports publics, par exemple).

Les besoins spécifiques des personnes âgées doivent être pris en compte. En 2002, la population âgée de 65 ans et plus représentait 11,2 % de la population communale. En 2025, cette proportion pourrait atteindre 17 à 18 %.

L'amélioration de la sécurité nécessite des interventions qui concernent principalement :

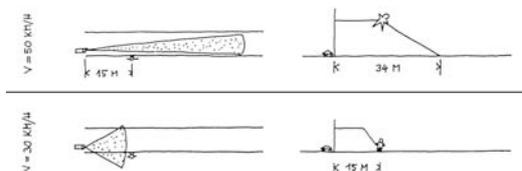
La visibilité (de jour comme de nuit)

Visibilité avec ou sans avancée de trottoir



La vitesse des véhicules

Relation entre la vitesse et l'angle de vue



A 50 km/h, le conducteur est obligé de se concentrer sur ce qui se passe loin devant lui : son champ de vision est étroit. S'il roulait à 30km/h, il ouvrirait son champ de vision et il apercevrait le piéton. Les distances de freinage diminuent de façon exponentielle avec la vitesse. A 50 km/h, l'automobiliste ayant vu le piéton s'engager à une distance de 15 m n'aurait même pas commencé à freiner avant le choc. A 30 km/h, il aurait eu le temps de s'arrêter.

Le niveau d'équipement des cheminements (largeur de trottoirs, refuges, feux, etc.).

Les refuges constituent un équipement de première importance pour assurer la sécurité des piétons dans la traversée des chaussées.

Lieu de l'accident					Total
~ 39 %	~ 36 %	~ 4 %	~ 4 %	~ 17 %	100%

Part des accidents mortels : sur les passages sans refuge, il y a presque autant de piétons tués que sans passage. Le passage avec refuge est aussi sûr (en nombre de tués) que le passage avec feux.

D'autres mesures, liées notamment au confort (abaissement du trottoir, qualité du revêtement, etc.) contribuent également à l'amélioration de la sécurité, notamment pour les personnes à mobilité réduite. Toutefois, le présent volet traite plus particulièrement de la sécurité liée au trafic automobile, car il s'agit de la principale cause d'accidents impliquant les piétons et de plus, ce sont des accidents graves.

Statistique des accidents

Une analyse des statistiques d'accidents a été effectuée¹. Celle-ci relève que les accidents ont principalement lieu sur la route de Suisse, dans les grands carrefours et sur le tronçon compris entre la rue de l'Industrie et la rte de Sauvigny. Selon le rapport de police pour la période 1995-2000, certains tronçons cumulent des accidents avec des piétons et cyclistes (carrefour rte des Fayards / rte de Malagny, ch. de Pont-Céard à la hauteur de la cité Choiseul, rte de Sauvigny, rue des Moulins - rue de l'Industrie) et d'autres sont favorables aux vitesses élevées (le ch. du Grand-Monfleury, la rte de Sauvigny, le haut de la rte de St-Loup, la rue de l'Industrie, la rue des Moulins et la rte des Fayards).

OBJECTIFS

Améliorer la sécurité des piétons sur tous les axes routiers.

Sécuriser tout particulièrement les traversées des routes principales.

Modérer la vitesse des véhicules, en particulier par la création de zones 30 dans les secteurs qui s'y prêtent.

Renforcer la sécurité des enfants sur le chemin de l'école.

Exemple de "pédibus"



¹ Analyse des statistiques d'accidents, RR&A, 28.11.02

PRINCIPES

- > *Traversées piétonnes du réseau régional principal* (route des Fayards, route de l'Etraz) : avec refuges.
- > *Traversées piétonnes du réseau interne de base* : selon les cas, refuge, avancées de trottoir (notamment lorsqu'il y a du stationnement le long de la rue), trottoir continu, surélévation, etc. A l'intérieur des zones 30, les traversées piétonnes ne sont en principe pas marquées. Dans ces cas, des dispositifs particuliers doivent éventuellement être mis en place pour garantir la sécurité des piétons aux endroits critiques.
- > *Traversées piétonnes* : elles doivent être éclairées selon les directives de l'Association suisse pour l'éclairage (SLG). Dans les secteurs centraux, elles ne devraient pas être éloignées de plus de 50-60 mètres.
- > *Modération des vitesses* : mise en place des dispositifs permettant de diminuer la vitesse en fonction des situations particulières (zone 30 et de rencontre, mesures d'aménagement). Les portes d'entrée dans les zones 30 doivent notamment être aménagées de manière à imposer une réduction des vitesses.
- > *Refuges* : largeur minimum de 2 mètres afin de permettre à une personne avec une poussette ou une chaise roulante d'être à l'abri.
- > *Trottoirs* : le réseau régional principal et interne de base devrait être équipé de trottoirs des deux côtés en milieu densément urbanisé. Quant au réseau de quartier, selon l'aménagement, on peut envisager 1, 2 ou pas de trottoir (mixité complète, par exemple dans le cas de rues résidentielles ou zones de rencontre).
- > *Eclairage* : l'ensemble du réseau des cheminements pour piétons doit être éclairé, en particulier les tronçons situés en marge du réseau des circulations automobiles.
- > *Mise en place de "Pédibus"* (ramassage scolaire à pied) entre le domicile et l'école.

MESURES

Les mesures particulières sont décrites dans le programme de mise en œuvre.

10.3.2 Les continuités

SITUATION / DIAGNOSTIC

Le réseau piétonnier doit garantir une bonne accessibilité à l'ensemble du territoire, notamment aux équipements publics. Un maillage fin et continu permet de rendre la marche à pied plus attractive.

La continuité du réseau piétonnier est liée à la densité de l'urbanisation. En effet, les besoins et le nombre de déplacements sont plus importants lorsque la population est dense et le taux d'équipement élevé. C'est pourquoi les améliorations possibles de la continuité du réseau se concentrent principalement dans le périmètre compris entre la route de l'Etraz et le lac.

Ces améliorations se concrétisent par des compléments à certains tronçons et la création de nouvelles liaisons. La réalisation de ces cheminements se fera notamment au travers des PLQ planifiés ou à planifier. Une coordination étroite entre Canton et Commune est indispensable, non seulement lors de la planification, mais également lors de la réalisation.

Le bord du lac n'est accessible que par le quai de Versoix, Port Choiseul et le parc de la Bécassine. La frange urbanisée entre la route de Suisse et le bord du lac constitue un obstacle difficilement franchissable. Le plan directeur communal inscrit dans les parcours majeurs la réalisation d'un cheminement entre le quai et la plage sous la forme d'un encorbellement afin de limiter les emprises sur les parcelles privées.

OBJECTIFS

Assurer la continuité du réseau et une bonne irrigation de tout le territoire.

Densifier le réseau des chemins ouverts au public pour éviter les détours.

Offrir plus d'accès au lac et un lien entre le lac et les bois de Versoix.

PRINCIPES

- > Aménagement de nouveaux chemins pour piétons.
- > Négociation de servitudes de passage pour la réalisation de tronçons sur terrains privés.
- > Inscription de servitudes de passage dans le cadre d'opérations d'urbanisation (PLQ ou densification sectorielle). Dans les zones de développement, la loi (L 1 60) indique que la réalisation et l'entretien des chemins incombent aux propriétaires.
- > Etablissement, si nécessaire, de plans localisés de chemin pédestre (voir chapitre 4.1).
- > Aménagement de nouveaux accès publics au lac.

Exemple de continuité des cheminements entre différents PLQ



MESURES

Les mesures particulières sont décrites dans le programme de mise en œuvre.



existant Réseau piétonnier

— Chemin pour piétons (*trottoir, site propre*)

- - - Route avec peu de trafic

- - - - Limite communale

à créer / à améliorer

↔

- - -

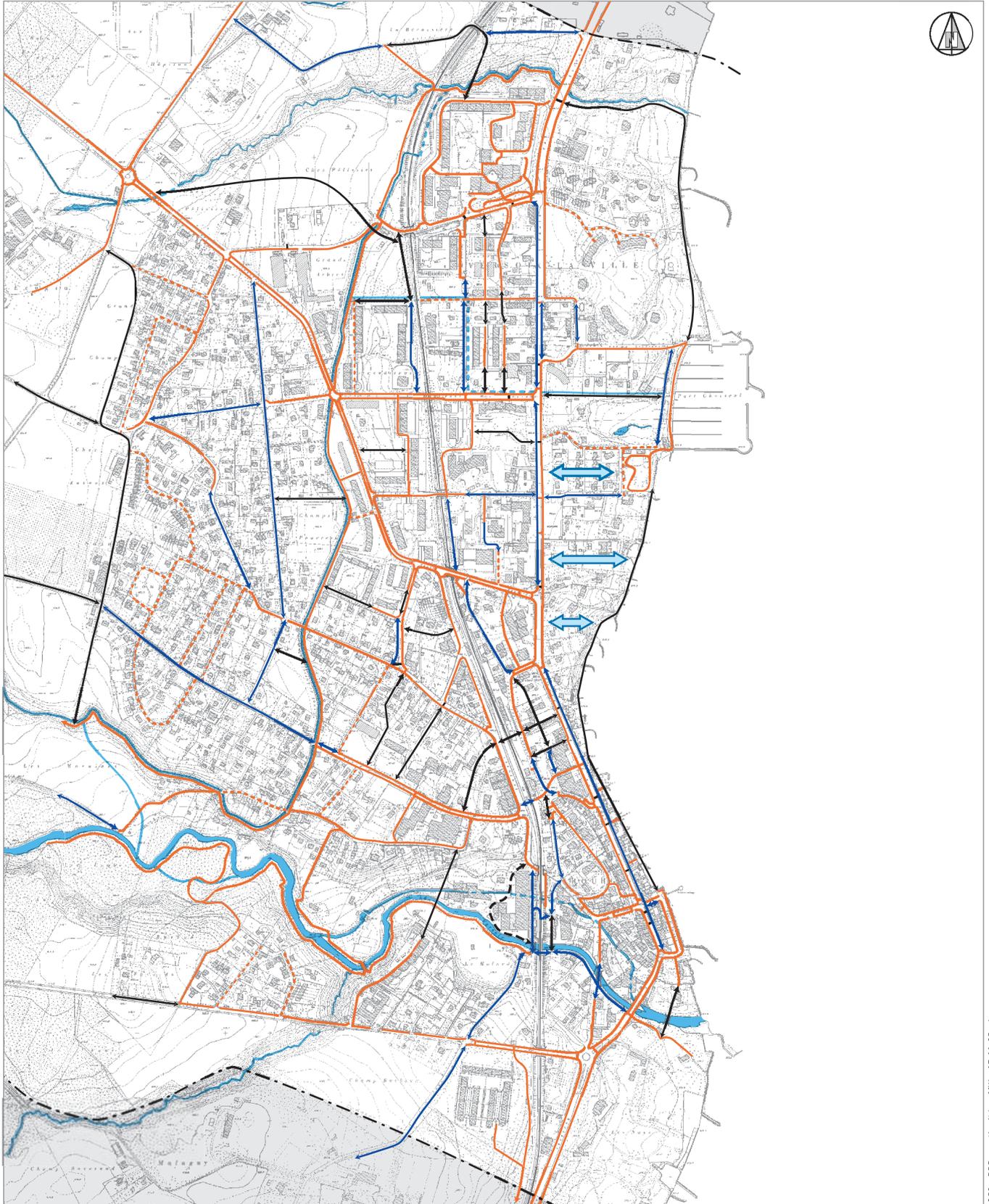
↔

Continuités

Trottoir, cheminement

Variante de tracé

Accès au lac à développer



10.3.3 Le confort

SITUATION / DIAGNOSTIC

Le confort est une notion à la fois objective et subjective : objective par rapport aux attentes de certains usagers quant à l'aisance de leurs déplacements et subjective par rapport à la qualité spatiale, environnementale et paysagère des itinéraires.

La prise en compte des usagers à mobilité réduite est un critère déterminant dans la notion de confort. Pour ceux-ci, le confort se traduit par des chemins dégagés de tout obstacle pouvant provoquer une gêne sur le parcours.

Il s'agit des barrières architecturales obstruant le passage ou le réduisant à moins de 1.20 m (largeur minimum pour le croisement entre piéton et fauteuil roulant), du mobilier urbain placé au milieu du trottoir, des parcours chaotiques imposant des détours, du revêtement de sol mal entretenu, etc.

La qualité des itinéraires est aussi un critère important, lié au plaisir d'emprunter tel ou tel parcours. Ainsi, les aspects paysagers d'un itinéraire sont à prendre en compte pour agrémenter les cheminements piétons. Il s'agit ainsi de prendre en compte : la qualité environnementale (nuisances sonores et olfactives), la présence ou non d'éléments naturels, les dégagements visuels, la richesse spatiale des séquences successives, etc.

Dès lors, le confort des parcours piétonniers est à envisager au travers de mesures d'améliorations ponctuelles ainsi qu'au travers de l'embellissement général des itinéraires pratiqués par les piétons. Les volets concernant la sécurité et la continuité complètent bien-entendu ces aspects de confort.

La voie de chemin de fer constitue une barrière franchissable en certains lieux qui sont des passages obligés (passerelle ou dénivelé). Ceux-ci ainsi que le réseau d'accès doivent répondre à un haut niveau de confort et de sécurité.

L'éclairage des passages sous-voies est à ce titre particulièrement important.

OBJECTIFS

Améliorer le confort du réseau piétonnier pour l'ensemble des usagers.

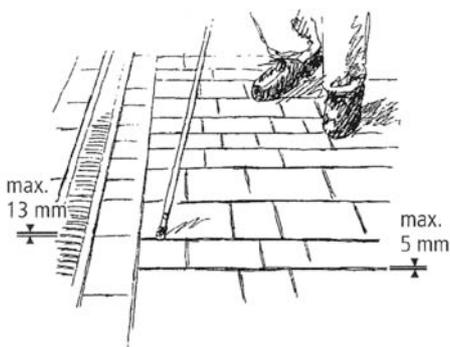
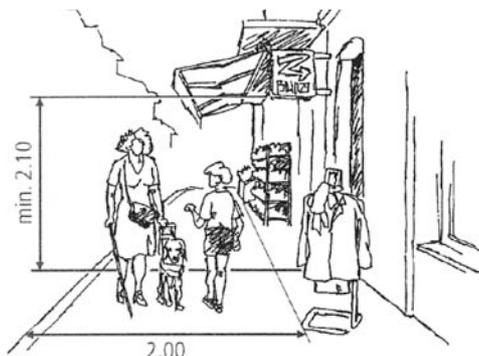
Rendre les itinéraires piétons attractifs afin de favoriser la marche à pied.

PRINCIPES

- > *Dimensions* : la largeur du trottoir doit être suffisante (2 m minimum) pour permettre la cohabitation entre tous les usagers (croisement de deux fauteuils roulants, parcage d'une bicyclette sur le trottoir, etc.).
- > *Revêtements* : prévoir des matériaux de surface non glissants ainsi qu'un traitement unifié par séquence de manière à obtenir une lecture claire de l'espace.
- > *Mobilier urbain* : implanter les éléments de mobilier urbain en dehors des flux piétonniers, notamment aux abords des principaux lieux de convergence (arrêt TPG, écoles, commerces, etc.).
- > *Obstacles* : supprimer les obstacles architecturaux, notamment pour les accès aux bâtiments publics.
- > *Eclairage* : il doit être généralisé sur tous les parcours et adapté en fonction de chaque situation (bon éclairage dans les passages sous-voies CFF et aux débouchés de ceux-ci).
- > *Entretien* : assurer un suivi régulier de l'entretien des trottoirs et autres cheminements pour une satisfaction optimale des usagers.
- > *Paysage* : privilégier les parcours offrant des perspectives visuelles variées ainsi qu'une qualité paysagère attractive.
- > *Bancs publics* : L'importance des lieux pour s'asseoir est souvent négligée en dehors des espaces qui ont clairement une fonction de place ou de jardin. Ils jouent pourtant un rôle essentiel qui est de permettre un usage plus domestique de l'espace public. Permettre au passant de s'arrêter, de se reposer c'est en fin de compte la manifestation d'une certaine "politesse des villes".
- > *Abaissements* : aux passages piétons et carrefours, les trottoirs doivent être abaissés.

- > Application des directives pour les voies piétonnes adaptées aux handicapés¹ lors de la réalisation ou l'amélioration des cheminements piétonniers : revêtements adaptés, pentes, guidage sonore ou optique, lieux pour se reposer, etc.

Extraits des Directives pour les voies piétonnes adaptées aux handicapés



10.3.4 Les promenades

SITUATION / DIAGNOSTIC

Le réseau de promenades et de délasserment se développe en général en marge des voies de circulation. Il est constitué de parcours traversant majoritairement des milieux au caractère naturel et paysager. Les itinéraires de promenade empruntent des chemins aux revêtements variés, soit en bitume ou en béton, soit en matière stabilisée ou en terre.

Les chemins de promenade doivent offrir à la population des espaces de détente et de tranquillité en relation avec la nature. La commune de Versoix est riche en espaces boisés à l'intérieur desquels le promeneur peut se délasser selon divers itinéraires possibles. Le vallon de La Versoix complète et enrichit ces possibilités de promenade par des espaces variés en termes de parcours et de biotopes.

Le territoire urbanisé de Versoix est situé entre le lac et les bois. Afin que la population puisse pleinement profiter de ces entités naturelles, des cheminements agréablement aménagés doivent être réalisés. Les chemins de randonnée pédestre, dans la continuité des chemins situés sur le Canton de Vaud, sont répertoriés sur le plan directeur des chemins pour piétons.

Un réseau de promenades doit être attractif et clairement balisé pour accueillir un grand nombre d'utilisateurs tout en respectant les milieux naturels traversés. Il est d'autant plus attractif s'il permet de relier les parties urbanisées de la commune avec les espaces naturels des alentours et s'il offre des parcours en boucle. Le parcours aménagé le long du canal de Versoix constitue à ce titre un élément majeur du réseau de promenades.

Sentier nature le long de la Versoix (extrait de la fiche-rivière n° 2, DIAE, juillet 2001)



¹ Directives pour les voies piétonnes adaptées aux handicapés. Centre suisse pour la construction adaptée aux handicapés.

OBJECTIFS

Développer le réseau de promenades à proximité directe de la partie urbanisée du territoire communal.

Garantir une bonne relation avec le lac et les bois de Versoix.

PRINCIPES

- > Aménagement de parcours en boucle et de liaisons Nord – Sud et Lac – Bois de Versoix. Pour renforcer le réseau de promenades de Versoix, l'aménagement d'un cheminement le long de la limite ouest de la partie urbanisée est prévu. Ce cheminement permettrait de faire la transition entre la zone villas et le territoire "rural" et créerait une boucle entre la Versoix, le Nant de Braille et le canal.
- > Mise en valeur des caractéristiques paysagères du site.
- > Aménagement des abords des cheminements par la plantation d'une végétation généreuse par endroits, ponctuelle à d'autres pour obtenir une variété spatiale.
- > Liaison des itinéraires de promenade avec le bord du lac.
- > Balisage des chemins à emprunter pour canaliser les promeneurs et les maintenir en dehors des espaces naturels à préserver.
- > Dans la mesure du possible, le réseau de promenades sera composé de chemins en site propre, sentiers, etc. Des raccords empruntant le réseau routier de quartier sont possibles pour autant que le trafic y soit fortement modéré.

Promenade du canal





existant / à créer / à améliorer

 **Chemin de randonnée pédestre**
(selon la loi d'application de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre du 4.12.1998 - L 160)

   **Chemin de promenade**

 **Accès au lac à développer**

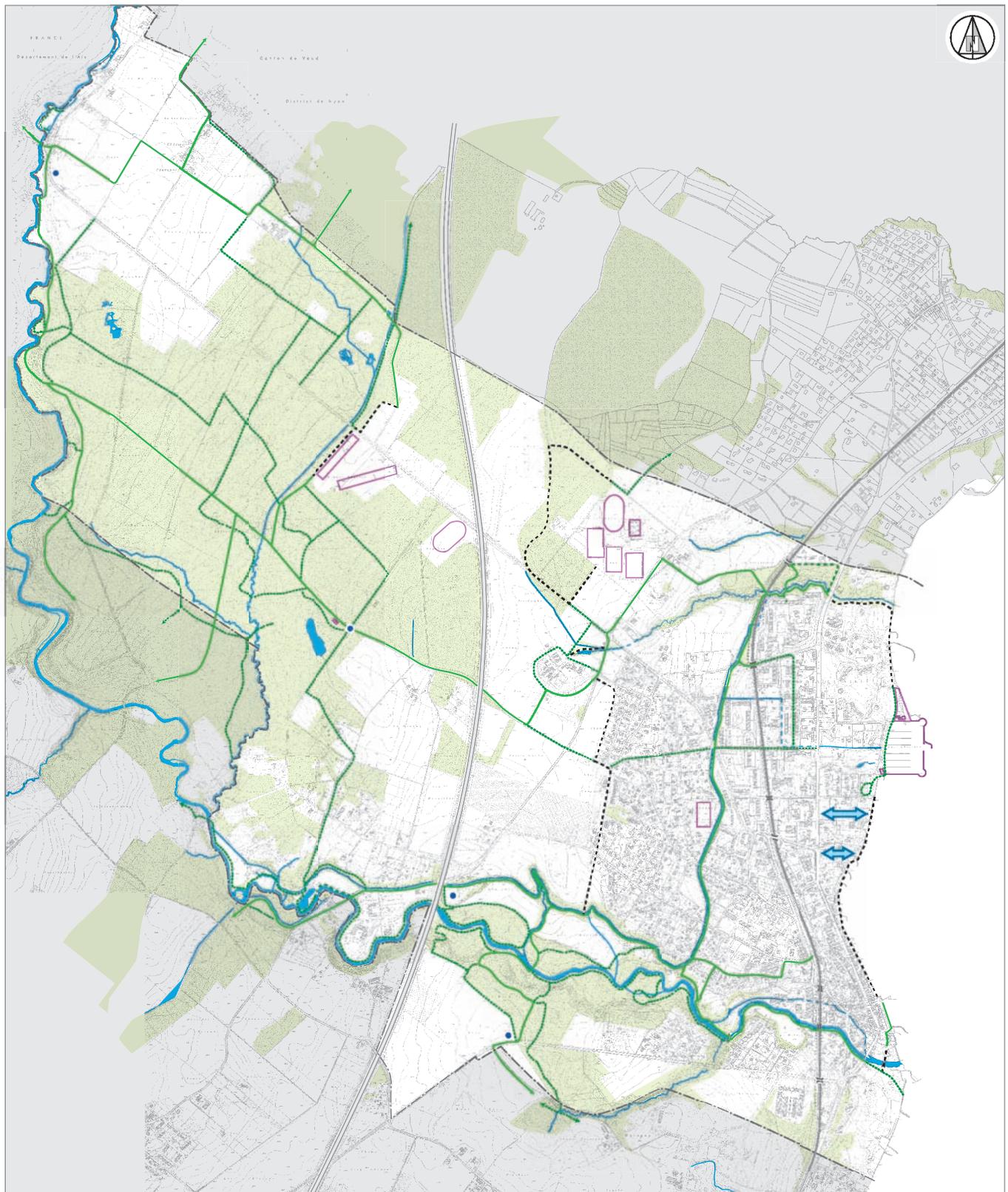
existant

 **Bois et forêt**

 **Equipement public lié aux loisirs**

 **Lieu d'accueil** (parking, information, signalétique)

 **Limite communale**



10.3.5 Les espaces publics

SITUATION / DIAGNOSTIC

L'espace public comprend l'espace entre façades ainsi que les places, parcs et jardins. Pour le réseau piétonnier, les trottoirs constituent la majeure partie de l'espace parcouru. Cependant, toute une série de sous espaces le complètent et participent à la composition de l'espace public. Ce sont par exemple les squares, les places aménagées par quelques bancs, le parvis des églises et les abords des entrées des équipements publics ; à une autre échelle, les arrêts de transports publics, les marquises abritant un trottoir, les décrochements dans l'alignement des façades, l'ombre d'un arbre, etc. Ces sous-espaces diversifient l'usage et la qualité des lieux.

En milieu urbain, l'ensemble de ces espaces contribue à caractériser les lieux, leur ambiance et leur image. Encadrées par le tissu bâti, rues et places constituent l'interface entre les activités urbaines et les usagers. Le caractère des espaces publics est également donné par la morphologie des bâtiments qui constituent l'environnement urbain et par le type et le nombre des activités qu'ils accueillent.

L'attractivité des parcours piétonniers est donc indissociable de la qualité des espaces publics. Les aménagements extérieurs participent à favoriser et encourager les déplacements à pied, en particulier en direction et à l'intérieur des secteurs concentrant les activités commerciales et les équipements publics.

En termes de politique communale, l'aménagement des espaces publics constitue des enjeux :

- > socioculturels : la ville n'est pas seulement un lieu, c'est aussi un système de communication. Tissu urbain et tissu social sont étroitement liés, l'espace public étant un vecteur de vie sociale. Son aménagement exprime des valeurs, des symboles et des signes de la culture urbaine. Il favorise les rencontres spontanées et permet l'identification des habitants à leur quartier,
- > économiques : la qualité d'un espace joue un rôle de valorisation économique,
- > urbanistiques : l'espace public est un élément ordonnateur du tissu urbain. Il joue un rôle structurant de l'espace

collectif et peut être utilisé comme un levier pour l'aménagement urbain,

- > environnementaux : la convivialité entre les différents modes de déplacement, la modération de la circulation, permettent d'améliorer la qualité de l'environnement urbain.

Dans la partie urbaine de Versoix, les secteurs relevés comme étant des espaces particulièrement attractifs sont :

- > les rues et places du Bourg qui constituent un espace au caractère essentiellement minéral ,
- > les chemins et parcs de Versoix-la-Ville, espaces à caractère essentiellement végétal.

Un effort particulier dans le traitement des espaces publics est à envisager pour affirmer leur mise en valeur à l'échelle de la commune.

Avec le développement du secteur de la gare et la mise en service de la 3^{ème} voie CFF , la Place de la Gare est appelée à devenir un espace emblématique. Son aménagement représente un enjeu majeur pour Versoix.

Le parcours de la route de Suisse est ponctué de placettes qui peuvent être mises en valeur avec des moyens simples, comme la pose de bancs pour rendre l'espace public "domestique". Les lieux identifiés dans l'étude d'aménagement de la route de Suisse sont repris dans le présent plan directeur.

OBJECTIFS

Aménager avec soin les espaces publics pour favoriser et encourager les déplacements à pied.

Mettre en valeur les espaces publics centraux par un aménagement qui révèle leur caractère emblématique et leur fonction sociale de lieu de rencontre.

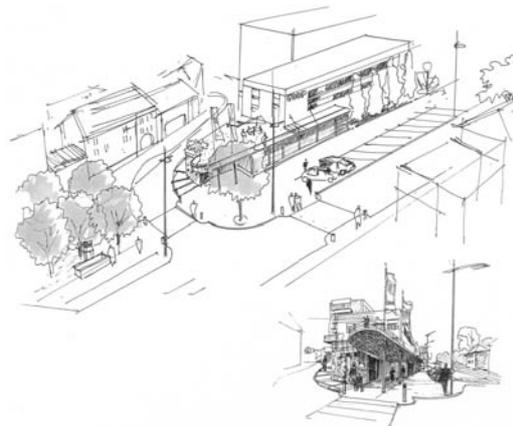
PRINCIPES

Les principes d'aménagement des espaces publics doivent découler de projets spécifiques tenant compte de la particularité des lieux. Quelques illustrations sont présentées dans les esquisses ci-après.

Place Louis-Simond
(avant-projet Urbaplan, 1999)



Rte de Suisse / Rampe de la Gare
(avant-projet Urbaplan, 1999)



Esplanade du Lac
(avant-projet Urbaplan, 1999)



Place Bordier
(avant-projet Urbaplan, 1999)



10.4 Mise en œuvre et priorités

10.4.1 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 :

- > Elaborer 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, l'OCM devra tenir compte de ces mesures dans toute sa planification.

En outre, lors de l'élaboration de nouveaux plans localisés de quartier (PLQ), l'application du plan directeur des chemins pour piétons devra être respectée 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.

10.4.2 La coordination intercommunale

Le plan directeur cantonal des chemins de randonnée pédestre assure la continuité des cheminements de promenades sur les communes de Genthod et Collex-Bossy. La relation en direction de la commune de Genthod peut se faire par la route de Malagny, qui n'est cependant pas encore aménagée pour les piétons. Sur ce tronçon, un projet de réaménagement devra être coordonné avec Genthod.

Pour la commune de Mies, aucun chemin de randonnée pédestre n'a été recensé sur le plan cantonal. Le plan directeur communal, quant à lui, identifie le réseau de desserte (trafic modéré) et certains tronçons en site propre en relation directe avec la commune de Versoix. La continuité avec le cheminement des rives du lac (plan directeur cantonal des rives vaudoises du lac Léman) est possible uniquement par la route de Suisse. Celle-ci constitue la liaison principale entre les communes de Mies et de Versoix.

La liaison entre le Centre sportif de la Bécassière et le polo de Mies est en cours de réalisation.

Plus au Nord, du côté de la commune de Chavannes-des-Bois, la continuité du réseau des chemins de randonnée pédestre est assurée et inscrite sur les plans cantonaux.

10.4.3 Hiérarchie des mesures et 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 rue.

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 pour la plupart aux principaux enjeux identifiés sur le territoire communal.

- > La réalisation du projet d'aménagement de la route de Suisse, en priorité la création des nouvelles traversées piétonnes et la réfection des trottoirs.
- > L'amélioration des liaisons entre les quartiers situés au Nord et au Sud de la Versoix (nouveau franchissement de la Versoix et aménagement du chemin du Molard).
- > La mise en place des mesures de circulation (principalement les zones 30 et de rencontre) prévues par le plan directeur des déplacements.

10.4.4 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* : participation aux "journées sans voitures", 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), informer (valoriser les exemples réussis), associer d'autres partenaires à la démarche, 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;
- animations de l'espace public (concours, fêtes, etc.).

Exemples d'actions communales de promotion de la marche à pied



