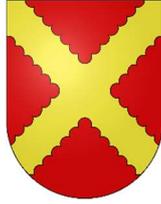


Canton de Genève
Commune de Genthod



PLAN DIRECTEUR DES CHEMINS POUR PIÉTONS

07 octobre 2024

A. Ortis // S. Robyr
architectes SIA AGA urbanistes FSU
avenue de Chamonix 3A, 1207 Genève
T.022 809 10 80, F.022 809 10 89 – info@robyrortis.ch

1. INTRODUCTION.....	1
1.1. Contexte légal	1
1.2. Eléments du réseau pour piétons	1
1.3. Instruments de mise en œuvre	2
2. PLANIFICATIONS SUPÉRIEURES ET PARALLÈLES	3
2.1. Plan directeur du réseau routier.....	3
2.2. Chemins de randonnée pédestre.....	3
2.3. Plan Directeur Cantonal.....	4
2.4. Stratégie intercommunale.....	4
2.5. Planification communale.....	5
3. OBJECTIFS	7
3.1. Sécurité	7
3.2. Continuité	7
3.3. Confort	8
4. LECTURE DU TERRITOIRE	9
4.1. Eléments repris du PDCP 2011	9
4.1.1. Les entités paysagères	9
4.1.2. Les chemins du quotidien	10
4.2. Nouveaux éléments à considérer	11
4.2.1. Liens avec les bords du lac.....	11
4.2.2. Centralités émergentes.....	11
4.2.3. Intercommunalité	12
4.2.4. Cheminements dans la zone 5.....	13
4.3. Transports collectifs.....	14
5. BILAN DU PDCP DE 2011	15
5.1. PDCP de 2011	15
5.2. PDCP 2011 versus PDCom 2023.....	16
6. PROGRAMME DE MISE EN ŒUVRE.....	17
A. Axes régionaux	18
B. Autres axes structurants.....	19
C. Espaces-rues	20
D. Zones de modération du trafic.....	21
E. Accès au lac.....	22
F. Espace agricole	23
G. Quartiers résidentiels	24

LISTE DES ABREVIATIONS

AT+M	Aménagement du territoire et mobilité (commission communale en charge du PDCom)
CDC	Concept directeur de la circulation
DI	Département des infrastructures
DT	Département du territoire
EMS	Etablissement médico-social
HPS	Heures de pointe du soir
IVS	Inventaire fédéral des voies de communication historiques de la Suisse
LAT	Loi sur l'aménagement du territoire
LaLAT	Loi d'application de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire
LCPR	Loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre
LEX	Léman Express
MD	Mobilité douce
OCT	Office cantonal des transports
OU	Office de l'urbanisme
PA / PA3	Projet d'agglomération / 3 ^{ème} génération du Projet d'agglomération du Grand Genève
PDCn	Plan directeur cantonal de Genève 2030
PDCom	Plan directeur communal
PDCP	Plan directeur des chemins pour piétons
PDCRP	Plan directeur des chemins de randonnée pédestre
PLCP	Plan localisé des chemins pour piétons
PLQ	Plan localisé de quartier
SITG	Système d'information du territoire à Genève
TC/TP	Transports collectifs / publics
TIM	Transports individuels motorisés
TPG	Transports publics genevois

1. INTRODUCTION

Le présent Plan directeur des chemins pour piétons de Genthod (PDCP) est élaboré en 2022, en parallèle de la révision du Plan directeur communal.

La révision du PDCP en vigueur depuis 2011¹ est destinée à intégrer les évolutions territoriales intervenues depuis 2011 et les nouvelles planifications cantonales, ainsi que coordonner le contenu du document avec la nouvelle version du Plan directeur communal en cours d'élaboration.

1.1. CONTEXTE LÉGAL

Le PDCP est établi conformément à la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les randonnées pédestres (LCPR, 04.10.1985) et sa loi cantonale d'application (L 1 60, 06.02.1999), qui donne aux communes la compétence et l'obligation d'élaborer leur PDCP et de le réviser tous les 10 ans (art. 10).

Il a pour but d'assurer « notamment le maintien, l'accessibilité, la création, la protection, le raccordement, la promotion et la signalisation des chemins pour piétons et des chemins de randonnée pédestre, afin de créer des réseaux cohérents et attractifs de cheminement pédestre et ainsi d'encourager les déplacements à pied » (art. 1, L 1 60).

Dans cette optique, le PDCP dresse l'inventaire de l'ensemble du réseau piétonnier de la commune. Il identifie les tronçons à améliorer en faveur de la sécurité et du confort du piéton et les tronçons à créer pour assurer la continuité des itinéraires et renforcer le maillage du réseau piétons.

1.2. ELÉMENTS DU RÉSEAU POUR PIÉTONS

Contrairement aux autres moyens de transport, la marche est souvent spontanée, rarement linéaire. Elle est à la fois un moyen de déplacement, un loisir, un sport, etc. La LCPR distingue deux types de cheminements :

- Les chemins pour piétons, reliant les quartiers résidentiels, les équipements publics, les arrêts de transports publics, les lieux de travail, de commerce et de loisirs.
- Les chemins de randonnée pédestre destinés principalement au délasserement et incluant souvent des tronçons historiques, les points en de vue, espaces naturels etc., ainsi que les arrêts de transports publics et les installations touristiques.

En agglomération, les itinéraires des deux types de cheminements susmentionnés se confondent souvent. De plus, la spontanéité du déplacement fait qu'il est difficile de hiérarchiser le réseau des chemins pour piétons. Ainsi, sans distinction de l'usage principal ni de la hiérarchie, ce réseau est constitué des éléments spatiaux et urbains suivants :

¹ Plan directeur des chemins pour piétons, mars 2011 (DeLaMa, urbanisme et aménagement du territoire)

- Les trottoirs et cheminements piétons en site propre, longeant des axes routiers, traversant des espaces agricoles ou naturels et des quartiers
- Les traversées de chaussée routière à niveau, avec ou sans feux de circulation
- Les traversées d'axes routiers ou ferroviaires par passerelle ou passage sous-voies
- Les parcs, esplanades et autres espaces publics et rues piétonnes
- Les espaces collectifs privés accessibles au public, souvent au pied d'immeubles d'habitation et partagés avec le stationnement de surface
- Les zones à trafic modéré où la chaussée est partagée entre piétons et autres véhicules.

Le PDCP représente un réseau uni qui se focalise sur la continuité des itinéraires et la sécurité et confort du piéton. Il ne fait donc pas de distinction entre les différents espaces piétonniers décrits ci-dessus.

Lors de l'établissement des tracés finaux, il faudra tenir compte de la présence éventuelle de sondages piézométriques (géothermie), pour s'assurer que ces ouvrages ne puissent pas être endommagés et restent accessibles.

1.3. INSTRUMENTS DE MISE EN ŒUVRE

Le PDCP est un outil de compétence communale qui, une fois approuvé par le Canton, permet selon la L 1 60 :

- D'exiger la réalisation et l'entretien des chemins par les propriétaires en zone de développement (art. 15 al. 4)
- D'élaborer des Plans localisés de chemins pour piétons (PLCP, art. 12-13) qui peuvent assurer le maintien et le remplacement de tronçons par voie d'expropriation si reconnus d'utilité publique (art. 14)
- De faire en sorte que les mesures de modération du trafic soient prises en compte dans toute planification cantonale, et que les mesures de continuité du réseau soient prises en compte dans toute nouvelle construction publique ou privée.

Les mesures préconisées dans le PDCP peuvent être d'ordre ponctuel (p. ex. sécurisation d'une traversée de route, limitation de vitesse) ou mener à des projets d'envergure comme le réaménagement d'une route de façade à façade.

Les tronçons à créer figurant dans le PDCP peuvent faire l'objet de négociations entre la Commune et les propriétaires pour la création de servitudes de passage public sur les parcelles privés.

2. PLANIFICATIONS SUPÉRIEURES ET PARALLÈLES

2.1. PLAN DIRECTEUR DU RÉSEAU ROUTIER

Ce document définit entre autres la hiérarchie du réseau routier en trois niveaux : réseau primaire, réseau secondaire et réseau de quartier. Les informations détaillées sur le réseau routier de Genthod figurent dans le chapitre 2.4.2 du PDCom.

Le PDCom complète le plan directeur du réseau routier à travers des mesures favorisant la sécurité et le confort des piétons sur les tronçons longeant des axes routiers.

2.2. CHEMINS DE RANDONNÉE PÉDESTRE

La planification et l'aménagement du réseau des chemins de randonnée pédestre est de compétence cantonale (art. 15 L 1 60), fixée par le Plan directeur des chemins de randonnée pédestre (PDCRP, 02.05.2018). Ce dernier identifie les itinéraires de randonnée pédestre existants et les tronçons à maintenir, sécuriser ou créer sur l'ensemble du territoire cantonal.

A Genthod, le réseau de chemins de randonnée pédestre emprunte les axes viaires suivants, pas tous équipés de trottoirs :

- Sens Nord-Sud : routes de Malagny, route de de Rennex, rue du Village, petit tronçon sur route de Saugy, chemin des Rousses et chemins de la Fermette,
- Chemin de la Petite-Voie

Le PDCRP de 2018 prévoit en outre :

- La modification du tracé du chemin dans le Bois de Machefer.
- L'inscription d'un chemin de randonnée sur le chemin des Chênes, en direction du Bois d'Avault (Bellevue).

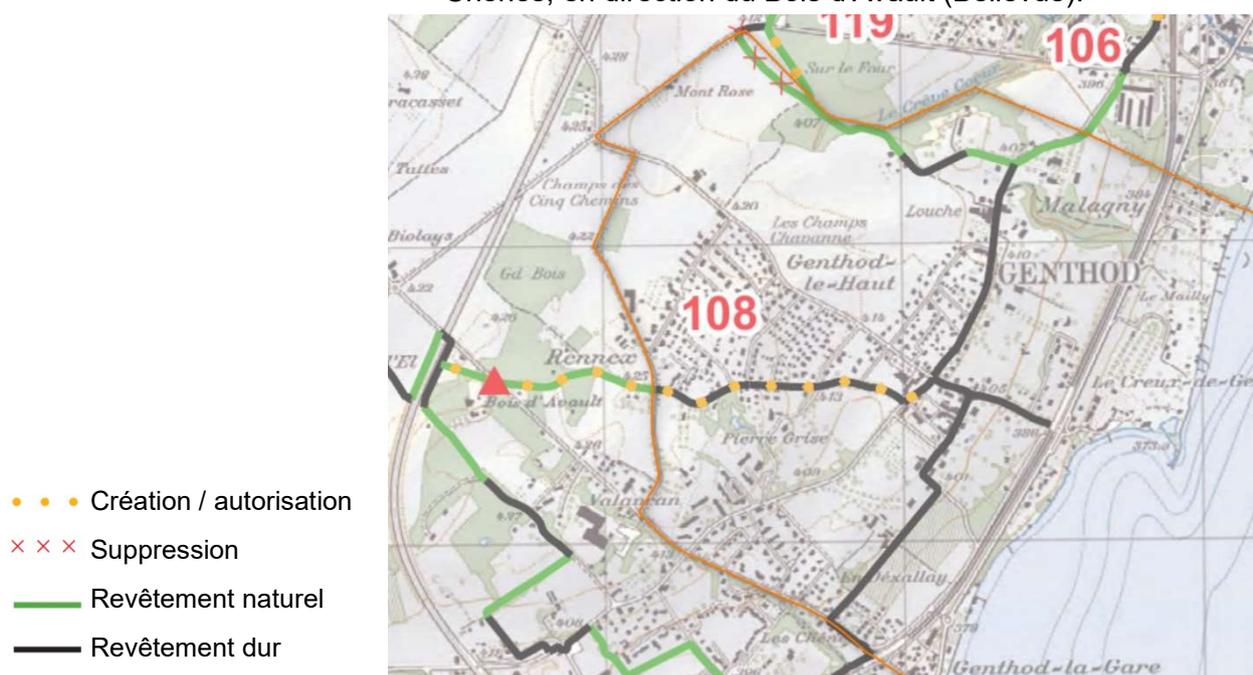


fig. 1 - Extrait du PDCRP de Genève

2.3. PLAN DIRECTEUR CANTONAL

Les planifications régionales se focalisent sur les deux axes structurants de mobilité douce qui traversent le territoire de Genthod :

- La voie verte reliant Versoix à Sécheron dont le tracé est prévu à travers le centre du village le long de la route de Malagny ;
- Des pistes cyclables rapides et sécurisées longeant les grands axes routiers. Ces pistes ont déjà été réalisées, la plus récente étant celle empruntant la route de Lausanne.

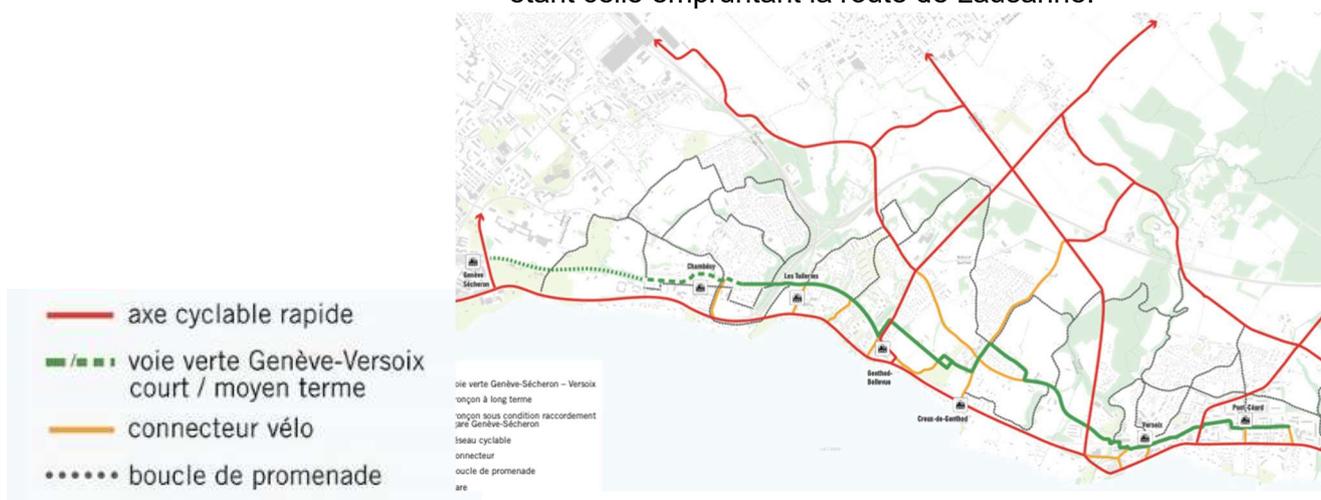


fig. 2 - Voie verte Genève-Versoix (source : DT)

2.4. STRATÉGIE INTERCOMMUNALE

La Stratégie Intercommunale de Versoix – Bellevue – Genthod – Collex-Bossy établie en 2019, identifie à Genthod deux itinéraires piétonniers prioritaires :

- L'aménagement d'un cheminement en front de lac sur l'ensemble de la Commune ;
- Valorisation du lien entre les franges urbaines et les aires agricoles environnantes par une promenade pédagogique.



fig. 3 - Itinéraires piétonniers recommandés par la Stratégie intercommunale

2.5. PLANIFICATION COMMUNALE

Le PDCP reprend les principes suivants du PDCoM :



fig. 4 – modération du trafic (extrait PDCoM)



fig. 5 – réseau piétonnier (d'après PDCoM)



fig. 6 – promenade paysagère (extrait PDCoM)

- (fig.4) Requalification de plusieurs tronçons routiers et modération du trafic (zones 30 km/h, zone de rencontre) dans le centre du village et plusieurs quartiers résidentiels. Le crédit de réalisation a été voté par le Conseil municipal, et les travaux devraient démarrer prochainement. Un abaissement des vitesses aux entrées de la commune sur les tronçons hors localité (route de Rennex, route de Malagny et route de Saugy) en cohérence avec l'instauration des zones 30 et le régime de vitesse en vigueur sur le réseau supérieur cantonal sera étudié à plus long terme,
- (fig.5) Décloisonnement du réseau piétonnier de la zone de villas de façon à constituer un réseau de quartier performant et qualitatifs ;
- (fig. 6) Aménagement d'un parcours-promenade paysager reliant les quartiers entre eux et tissant un lien avec les prolongements agricoles. A réaliser sur la base du réseau existant et quelques tronçons à créer ou améliorer.

3. OBJECTIFS

3.1. SÉCURITÉ

Le piéton est particulièrement vulnérable face au trafic routier prépondérant dans le domaine public. Ceci est d'autant plus le cas pour les enfants et les personnes âgées, raison pour laquelle une attention est apportée aux abords des écoles, sur les chemins les plus empruntés pour le déplacement à l'école (dont itinéraire Pedibus), aux abords des EMS et au droit des arrêts de transports publics, situés sur les principaux axes routiers.

Plusieurs mesures peuvent favoriser la sécurité et le renforcement du sentiment de sécurité du piéton, notamment autour des axes où ce dernier est exposé à un important flux de véhicules :

- Adaptation de la largeur des trottoirs, selon la vitesse et fréquence du trafic routier (VSS SN 640 201) ;
- Aménagement de trottoirs continus, de préférence bilatéraux ;
- Sécurisation des traversées par des feux de circulation, îlot de refuge, éclairage pour la visibilité ;
- Largeur suffisante des quais des arrêts de bus ;
- Modération de la vitesse du trafic routier et aménagement de zones 30 et de rencontre ;
- Aménagements rappelant la priorité aux piétons (obstacles, ralentisseurs, signalisation, revêtement différencié, etc.).

3.2. CONTINUITÉ

La marche est un mode de déplacement à la fois lent et encourageant l'appropriation du territoire. Les détours dus une discontinuité du réseau peuvent prolonger le trajet et sont sources de désagréments dissuadant de la marche. Les obstacles à la continuité sont généralement des chemins sans issue et les clôtures ou des axes routiers, ferroviaires ou cours d'eau) sans traversée.

Dans les milieux urbanisés, les mesures favorisant la continuité et le maillage de l'ensemble du réseau piétonnier sont :

- Création de chemins en site propre pour le renforcement du maillage du réseau piétons ;
- Négociation de servitudes de passage public sur les chemins privés existants et des bandes en bordure de parcelles ;
- Aménagement de traversées des axes sous forme de passerelles, passages sous voies ou passage à niveau ;
- Coordination avec les communes voisines pour l'aménagement des réseaux piétonniers.

3.3. CONFORT

La sécurité et la continuité des cheminements piétons ne suffisent pas à elles seules pour favoriser la marche et les mobilités douces. Le déplacement à pied doit également être pratique et plaisant. Le confort est donc une notion qui comporte deux volets :

Le **volet objectif du confort** concerne les mesures mises en place pour assurer l'aisance du piéton dans son déplacement. Il s'agit notamment de la mise en œuvre des normes VSS relatives au trafic piétonnier et l'accessibilité (dont VSS 640 070 et 640 075). Ces mesures peuvent inclure :

- La mise à distance du piéton du trafic avec des éventuels éléments séparateurs de la chaussée (par exemple un marquage au sol pour les rues peu fréquentées, la surélévation des trottoirs, l'installation de barrières ou de haies le long des grands axes routiers).
- L'abaissement au niveau des franchissements pour l'accessibilité, les mains courantes le long des rampes ;
- Des revêtements adaptés à toute saison ;
- Des éléments de mobilier urbain comme les bancs et les poubelles. Il est recommandé qu'un banc soit installé tous les 100 m, notamment en faveur des personnes âgées ;
- Le désencombrement des trottoirs (bennes de déchets ménagers, panneaux de signalisation, signalétique de chantiers, etc.) ;
- L'amélioration de la qualité de l'éclairage nocturne ;
- La réduction de la vitesse augmente la visibilité et diminue la distance de freinage pour les automobilistes ainsi que le bruit et les émissions des moteurs, ce qui permet de diminuer les nuisances et dangers auxquels sont confrontés les piétons :
 - En zone 30, les carrefours et les trottoirs sont automatiquement sécurisés, sans aménagement supplémentaire.
 - En zone 20, appelée également zone de rencontre, les piétons sont prioritaires sur la chaussée et les véhicules (TIM et MD) roulent au pas.

En zones 20/30, certains aménagements rappelant la modération du trafic sont nécessaires pour réellement apaiser l'espace public. Il s'agit par exemple d'obstacles à la circulation, de mobilier urbain (bancs, tables), de végétalisation, marquage au sol et revêtement différencié (asphalte décoloré, pavés, etc.)

Le **volet subjectif du confort** concerne la qualité et l'embellissement des cheminements, qui contribuent au plaisir des usagers et à la mise en valeur des itinéraires. Ces mesures peuvent inclure par exemple :

- La minimisation de l'exposition aux nuisances sonores et/ou olfactives (par exemple par des itinéraires courts éloignés des grands axes routiers) ;
- Les dégagements visuels et paysagers sur certains tronçons ;
- L'atténuation de la monotonie, évitant les cheminements droits sur de très longues distances.

4. LECTURE DU TERRITOIRE

4.1. ELÉMENTS REPRIS DU PDCP 2011

L'actuel PDCP de 2011 contient deux chapitres qui proposent une lecture fine du territoire. Ces derniers permettent une compréhension du réseau des cheminements piétonniers de Genthod à partir de deux lignes directrices et sont repris tels quels ci-après.

4.1.1. Les entités paysagères

Le relief renseigne sur les modes d'organisation du territoire et la structure de certaines voies de circulation. La ligne de crête principale est perceptible au chemin des Rousses et la route de Malagny. A partir de cette ligne de niveau, s'organisent dans la pente des voies montantes et des coulées vertes accompagnant les voies descendantes au lac.

Sur la ligne dite de niveau se sont disposées les maisons patriciennes dévoilant la richesse des points de vue ouverts sur le lac. Aujourd'hui, le cheminement piéton qui prend naissance au parc Lullin et se prolonge sur le chemin des Rousses permet au public d'apprécier ces larges panoramas dégagés.

Cinq parcours continus descendant au lac perpendiculairement aux courbes de niveau sont repérables, avec une perméabilité accrue à hauteur du chemin des Rousses et plusieurs passages sous voies sont possibles vers l'eau : accès aux ports de Lullin-Genthod et au Creux-de-Genthod. Mais actuellement, la descente par le chemin Vert reste sans issue, coupée par les voies ferrées ce qui contraint le piéton non averti à faire demi-tour en bas ; le chemin des Dézalley à l'ouest s'interrompt aussi à la rencontre de celui des Rousses.



fig. 7 - Ligne de crête et ouvertures paysagères



fig. 8 - Cheminements descendant au lac

4.1.2. Les chemins du quotidien

Des quartiers à l'école

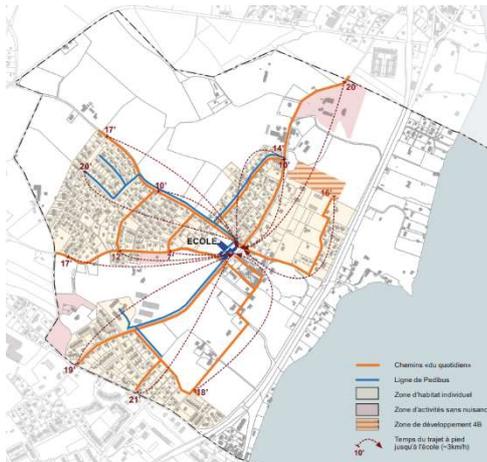


fig. 9 - Parcours des quartiers à l'école

Parmi les types de cheminements que nous pouvons distinguer, il y a ceux dits « du quotidien » qui sont empruntés par les habitants des quartiers et surtout les enfants pour se rendre chaque jour à l'école.

Les temps de parcours à pied sont raisonnables, aux alentours des 20 minutes pour les zones les plus excentrées de l'école.

Un « Plan de mobilité scolaire » a été établi en 2021, qui a permis de consolider ces appréciations de 2011, les renforçant par des recommandations spécifiques dont la commune tient compte progressivement :

- Adaptation de la hauteur des haies : réalisé
- Modification de certains carrefours : en cours
- Diminution des vitesses : en cours

Des quartiers à la gare

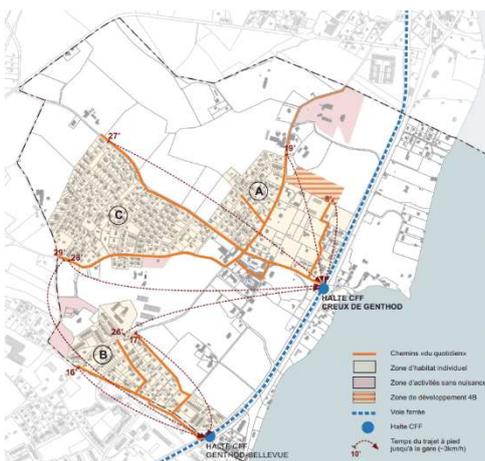


fig. 10 - Parcours des quartiers aux gares

Les deux haltes CFF offrent une fréquence identique de quatre trains par heure pour Genève avec un temps de parcours cumulé réduit à moins de trois quarts d'heure depuis chacun des quartiers principaux d'habitation.

Temps de parcours cumulés jusqu'aux haltes CFF :

Halte Creux-de-Genthod

Halte Genthod-Bellevue

A → Cornavin

t = 32' (pied 19' + train 13')

B → Cornavin

t = 39' (pied 26' + train 13')

C → Cornavin

t = 41' (pied 28' + train 13')

B → Cornavin

t = 34' (pied 26' + train 12')

C → Cornavin

t = 41' (pied 29' + train 12')

Des quartiers au centre

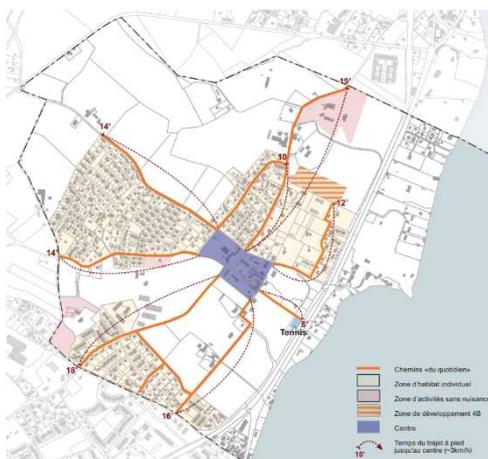


fig. 11 - Parcours des quartiers au centre

Parmi les parcours du quotidien, ceux qui rejoignent directement le centre village pour atteindre les équipements, administration et autres services dans une pratique de tous les jours sont proches du quart d'heure. Les chemins empruntés sont particulièrement intéressants d'un point de vue de la qualité paysagère et d'aménagement qu'ils proposent. Leur rayonnement depuis le centre permet d'irriguer aisément les trois quartiers d'habitat individuel répartis sur le territoire.

4.2. NOUVEAUX ÉLÉMENTS À CONSIDÉRER

Le présent PDCP, révision partielle du PDCP de 2011, vise à le mettre à jour en tenant compte des évolutions du territoire intervenues depuis son entrée en force, en coordination avec le PDCom élaboré en parallèle.

Il est aussi l'occasion de faire un point de situation par rapport à la mise en œuvre du document en vigueur depuis 2011.

4.2.1. Liens avec les bords du lac

Les deux principaux équipements publics au bord du lac sont le Creux-de-Genthod et les bains de Saugy.

Le Creux-de-Genthod est accessible à pieds :

- Depuis Genthod par la route passant sous la route de Lausanne et les voies CFF au niveau de la halte ferroviaire
- Depuis le trottoir côté lac de la route de Lausanne, longeant la bretelle d'accès voiture
- Depuis le trottoir côté Jura de la route de Lausanne, il n'existe pas de liaison piétonne. Un réaménagement de la halte CFF désaffectée (au niveau de la route) et une réouverture de la rampe d'accès aux quais qui rejoint le passage sous-voie, permettrait d'envisager de relier le Creux-de-Genthod à pied depuis ce côté également.



fig. 12 - Equipements du bord du lac

Les bains de Saugy ont été inaugurés en 2015, donc après l'entrée en vigueur du PDCP 2011. Ce lieu ajoute un accès au bord du lac, par un passage souterrain depuis le parc Lullin. Il bénéficie ainsi du même accès piétons que le parc Lullin lui-même. A noter que l'absence d'accès depuis la route de Lausanne oblige les piétons venant depuis cette route, à un long détour vers l'un des autres passages sous voies existants.

4.2.2. Centralités émergentes

Le PDCom identifie deux secteurs qui méritent d'être valorisés en tant que centralités complémentaires (en rose ci-contre) au centre du village (en violet ci-contre) :

- Au nord, le secteur de Malagny, qui accueille plusieurs services et activités dont une école privée et des établissements de soins à l'entrée nord de Genthod. Le secteur présente des enjeux de continuité piétonnière, dont la traversée de la route de Malagny, et le chemin Vert actuellement sans issue au niveau de la voie ferrée.
- Au sud, le secteur de la Printanière, voisin de la gare de Genthod-Bellevue, propice à être développé en continuité avec le centre de Bellevue le long de la route de Lausanne, avec un renforcement du maillage piétonnier en particulier.

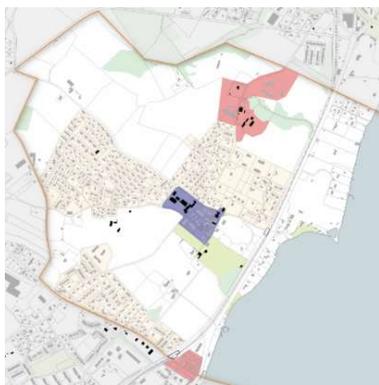


fig. 13 - Centralités émergentes à Genthod

4.2.3. Intercommunalité

Certains équipements sportifs localisés sur les territoires de communes voisines, et situés à proximité des quartiers résidentiels de Genthod, complètent les équipements sportifs gentousiens : terrains de tennis, bains du Saugy et port du Creux-de-Genthod en particulier.

Figurés sur la carte ci-dessous, ils justifient de réfléchir à la qualité des connexions existantes ou à leur amélioration.

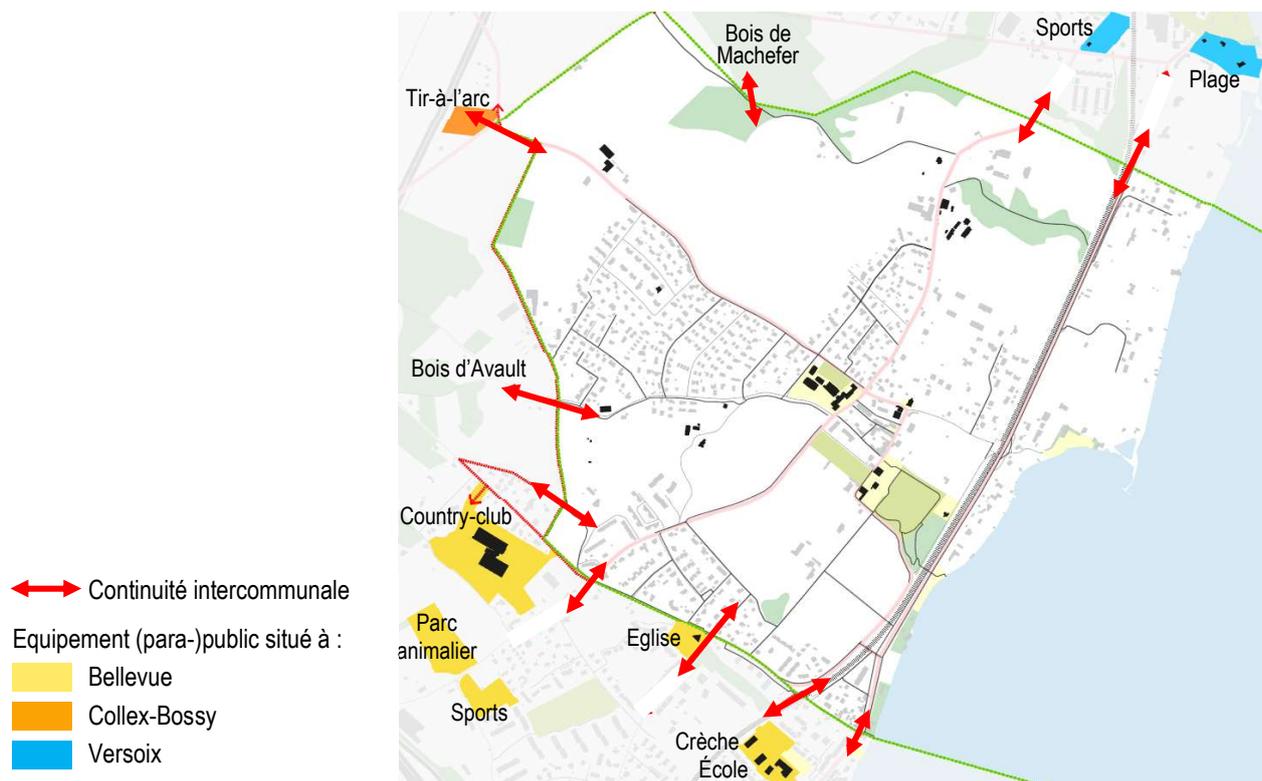


fig. 14 – Parcours piétonniers à coordonner avec les communes voisines

Certains quartiers de Genthod situés en limite de la commune de Bellevue, forment par ailleurs un tissu bâti continu avec les quartiers situés sur Bellevue, justifiant de porter une attention particulière à la continuité des cheminements.

En effet, Il s'agit d'une part de garantir les échanges inter-quartier intercommunaux mais aussi de faciliter l'accès des populations respectives aux divers équipements situés sur les territoires des deux communes.

4.2.4. Cheminement dans la zone 5

La zone 5 (zone de villas) souffre souvent d'un manque de porosité piétonne, lié à la présence d'impasses de barrières diverses (cloisonnement des propriétés, haies, etc).

Tout projet de constructions et/ou de réaménagements (en particulier lorsqu'il correspond à une densification) constitue une opportunité de discussion et négociation avec les requérants, en vue de renforcer le maillage du réseau piétonnier par l'ouverture de passages au bénéfice du public ou élargissements destinés à les aménager.

Compte tenu du contexte spécifique de la zone 5 à Genthod, le PDCom identifie essentiellement les tronçons du réseau à conforter et qualifier.

La carte ci-dessous montre ainsi que la plupart des tronçons à créer peut donc bénéficier, d'une façon ou d'une autre, de tout projet amené à se développer en zone 5.

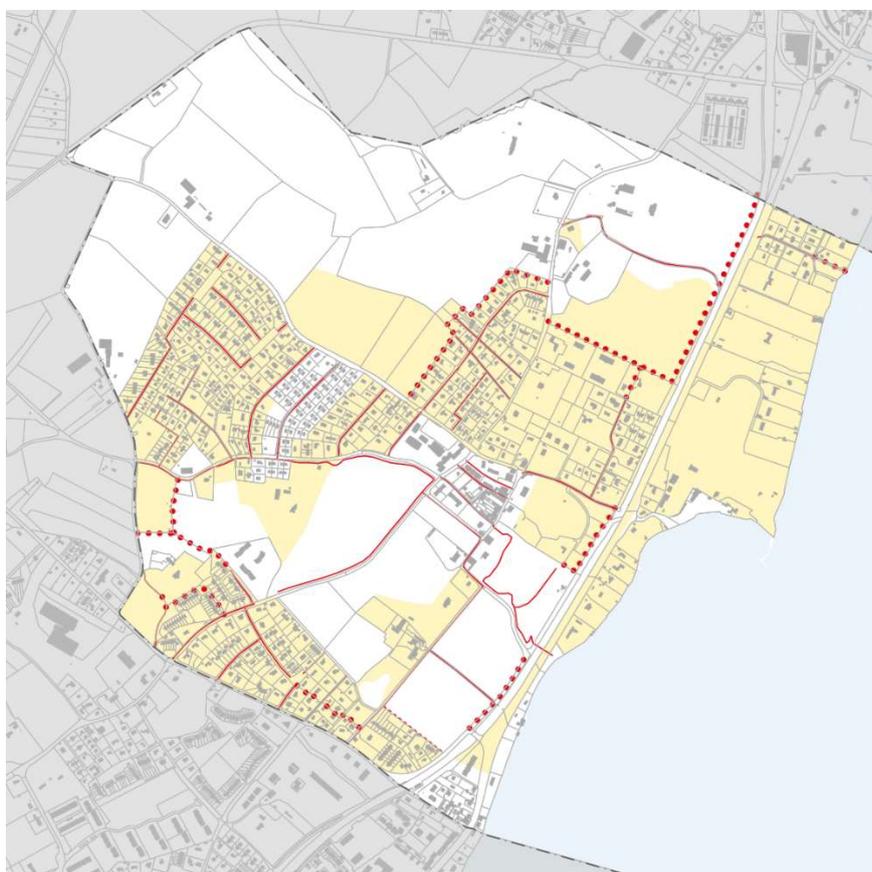


fig. 15 - Réseau piétonnier à conforter dans la zone 5

4.3. TRANSPORTS COLLECTIFS

La qualité de la desserte en transports publics dépend, en plus de la fréquence, d'une proximité des arrêts aux lieux d'habitat, de travail, de loisirs, etc. ainsi que d'une bonne accessibilité aux arrêts.

La grande majorité du territoire communal bâti bénéficie d'un arrêt de bus situé à moins de 300 m à vol d'oiseau, à l'exception des propriétés situées au bord du lac contre la commune de Versoix (chemin de Malagny-le-Lac) et qui ne disposent d'aucune desserte TP.

Les arrêts sont situés sur les axes routiers structurants (routes de Collex, de Valavran, de Malagny et de Rennex) et le chemin des Chênes depuis 2022, ce qui nécessite d'aménager une traversée sécurisée permettant de rejoindre les arrêts depuis les deux côtés de la route (norme VSS 640.075).

L'accessibilité est garantie sur l'ensemble des arrêts des TPG. Elle manque toutefois sur le quai de la halte CFF du Creux-de-Genthod, où seul un escalier permet d'y accéder.

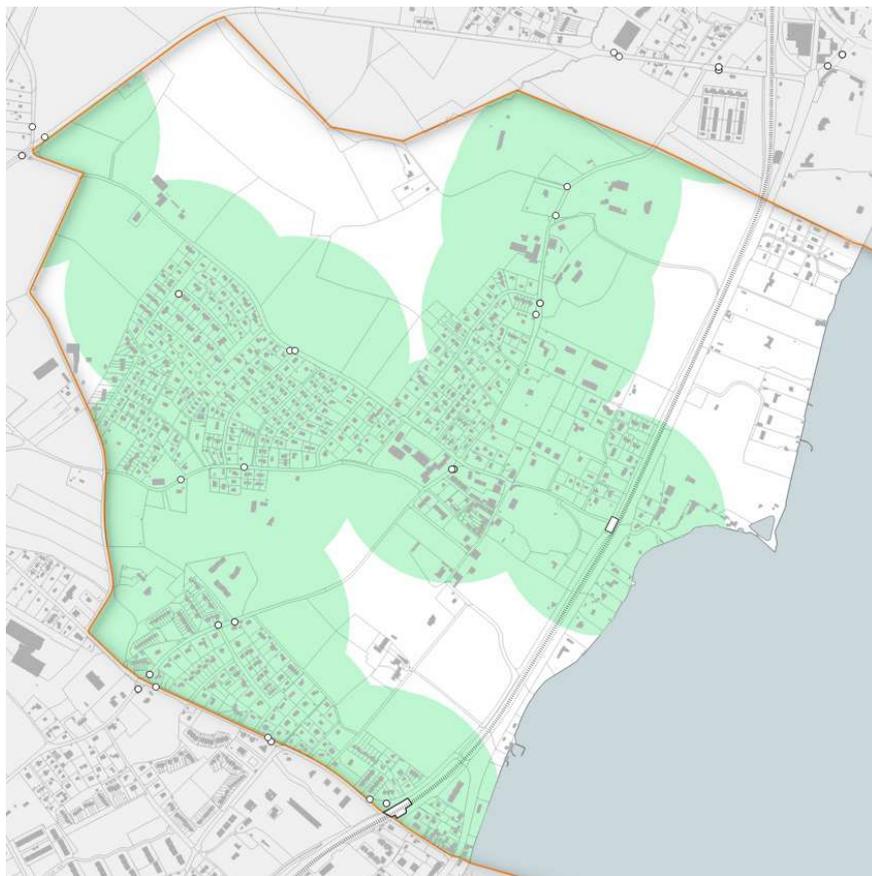


fig. 16 - Desserte TC à moins de 300 m à vol d'oiseau d'un arrêt de bus ou train

5. BILAN DU PDCP DE 2011

5.1. PDCP DE 2011

Le PDCP en vigueur, réalisé en 2011², place la sécurité, la continuité et le confort au cœur de ses enjeux et objectifs, y ajoutant des mesures à prendre en compte pour la récupération des eaux de surface dans tout aménagement et au voisinage de cours d'eau.

Le plan de synthèse annexé au document localise les mesures envisagées, avec un renvoi aux fiches analytiques (lecture par tronçon) qui constituent le corps du document. Ces dernières comprennent une analyse des qualités et dysfonctionnements identifiés en 2011, ainsi que des propositions.

Le volet opérationnel est traité par un tableau qui résume les mesures et mentionne les instances concernées et la temporalité.

- EXISTANT**
- Route de quartier
 - Voie cyclable
 - Equipement public
 - Parc public
 - Renvoi aux fiches p.37 de la lecture par tronçons
 - Renvoi aux détails p.27 des tronçons en projet
 - Passage sous voies
 - Voies ferrées
 - Gare CFF
 - Parcelle propriété de la Commune en rive du lac
 - Parcelle propriété de l'Etat en rive du lac
- A AMENAGER**
- Route de quartier
 - Voie cyclable
 - Chemin piéton
 - Traversée
 - Continuité du parcours
 - Espace public
 - Bordiers autorisés
 - Perméabilité piétonne et voie cyclable sur la RC1 en coordination avec les autres communes
- A PRESERVER**
- Chemin piéton
- A CREER**
- Chemin piéton
- A CONSIDERER**
- Continuité vers communes voisines

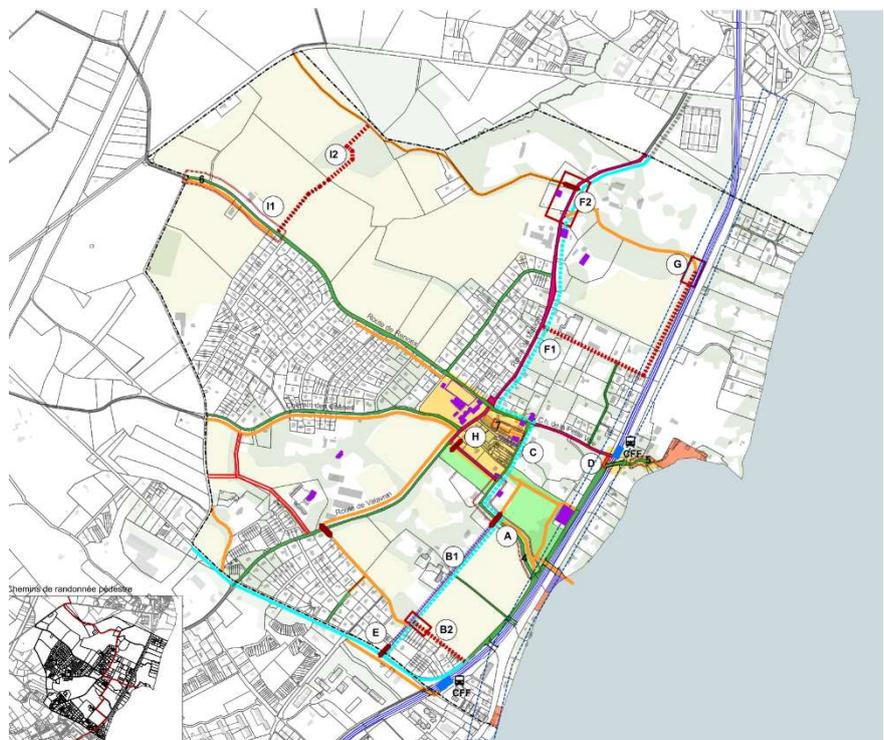


fig. 17 - Extrait du PDCP 2011 en vigueur (plan de synthèse)

² bureau DeLaMa, urbanisme et aménagement

5.2. PDCP 2011 VERSUS PDCOM 2023

Plusieurs mesures prévues en 2011 n'ont pas été réalisées et demeurent pertinentes. Certaines ont été abandonnées.

Le plan ci-dessous superpose la synthèse du bilan du PDCP 2011 en orange et les compléments correspondant aux options développées dans le PDCom 2023 (y compris Stratégie de la zone 5) en bleu.



fig. 18 - Superposition des données du PDCP 2011 avec les objectifs du PDCom 2024

PDCP 2011	PDCom 2024		
		Cheminement existant à préserver	
		Cheminement à aménager	
		Cheminement à créer	Enjeu de continuité du parcours
		Continuité avec communes voisines	
			Equipement

6. PROGRAMME DE MISE EN ŒUVRE

Les mesures à mettre en œuvre sont regroupées dans des fiches sectorielles et/ou thématiques. Elles comprennent :

- Les mesures du PDCP 2011 maintenues ;
- Les mesures correspondant aux options du PDCom en cours (y compris stratégie d'aménagement de la zone 5) ;

Plusieurs mesures consistent à la mise en conformité de tronçons existants (normes d'accessibilité et de sécurité piétonne VSS 640 070, 640 075 et SN 640 201).

Pour chaque fiche, les mesures sont organisées selon les trois objectifs du PDCP : sécurité, continuité, confort.

Synthèse des fiches de mesures :

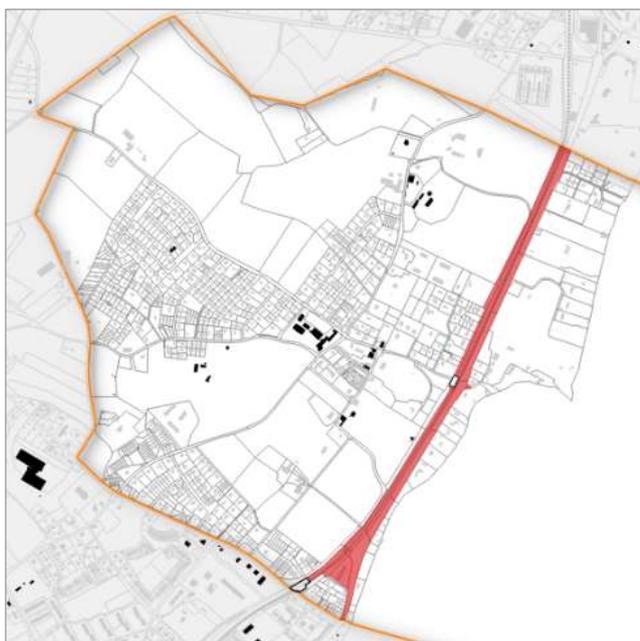
Fiche	Titre	Lieu	Délai			Foncier principal
			0-5 ans	5-10 ans	10-15 ans	
A	Axes régionaux	Route de Lausanne et voies CFF	X	X	X	DP, CFF
B	Autres axes structurants	Routes de Saugy, de Collex, de Valavran et de Rennex	X	X		DP, dp
C.1	Espaces-rues	Route de Malagny	X	X		dp
C.2		Secteur de la Printanière		X		dp
D.1	Modération du trafic	Zones 30 km/h	X		X	dp, privé
D.2		Zones de rencontre	X		X	dp, privé
E.1	Accès au lac	Bord du lac	X	X		DP, dp, privé, privé cantonal
E.2		Parc Lullin		X	X	dp, privé
F.1	Espace agricole	Pénétrante de verdure		X		dp, privé
F.2		Promenade pédagogique		X		privé
G.1	Zone 5	Secteur Pralay / Troiselles		X	X	dp, privé
G.2		Secteur route de Collex		X	X	dp, privé
G.3		Secteur Hauts-de-Genthod	X	X	X	dp, privé

Foncier principal :

DP = domaine public cantonal
privé = domaine privé

dp = domaine public communal,
privé cantonal = propriété de l'Etat de Genève

A. AXES RÉGIONAUX



Les axes route de Lausanne / voies ferroviaires constituent un obstacle majeur en termes de continuité du réseau piétonnier, en particulier pour l'accès au bord du lac.

La route de Lausanne elle-même est bien aménagée pour les Modes Doux.

Les voies CFF sont franchissables en quatre endroits, par des passages sous voies parfois peu accueillants au piéton.

Enjeux :

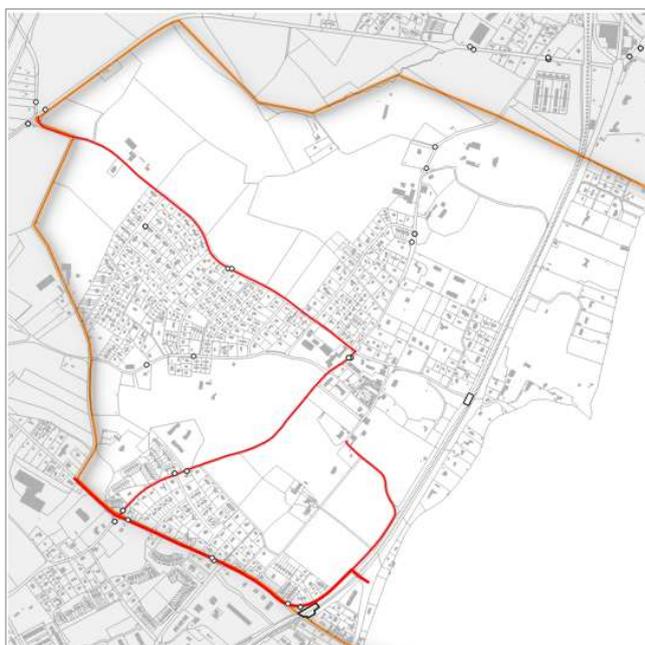
- Sécurité des passages piétons à niveau
- Continuité des tracés coupés par les axes régionaux
- Accessibilité des passages sous voies

Description de la mesure		Délais			Foncier principal
		0 à 5 ans	5 à 10 ans	10 à 15 ans	
Sécurité					
A.1	Création d'une traversée piétonne sécurisée de la route de Lausanne au niveau du Lacustre (à coordonner/demander dans le cadre du projet d'aménagement route de Lausanne).			X	DP, privé
A.2	Sécurisation des traversées piétonnes près du carrefour reliant la route de Lausanne à la route de Collex : - Déplacement du passage piéton sous les voies CFF vers le refuge existant, actuellement utilisé pour la piste cyclable. - Aménagement d'un nouveau passage piéton sécurisé dans le prolongement du passage sous-voies au croisement de la route de Collex.		X		DP, CFF
A.3	Sécurisation (visibilité réduite) de la traversée existante de la rampe de sortie de la route du Creux-de-Genthod vers la route de Lausanne (dir. Versoix).	X			dp
Confort					
A.4	Amélioration des accès à la halte ferroviaire du Creux-de-Genthod : - Aménagement qualitatif du passage sous voies de la route du Creux-de-Genthod en faveur des piétons (éclairage, trottoirs, etc.) - Création d'un accès pour PMR aux quais de la halte ferroviaire)		X		dp, CFF
A.5	Amélioration qualitative du passage sous-voies dans le prolongement du chemin de la Grande-Vigne (éclairage, peinture, séparation vélos-piétons p.ex.).			X	dp, CFF

Foncier principal : DP = domaine public cantonal
privé = domaine privé

dp = domaine public communal
CFF = chemins de fer fédéraux

B. AUTRES AXES STRUCTURANTS



Les routes de Collex, Valavran, Saugy et Rennex sont les axes principaux de l'accès au village central et aux quartiers résidentiels de la commune. Les chemins débouchant sur ces routes ne bénéficient pas toujours d'une traversée sécurisée. C'est notamment le cas pour accéder à certains équipements dont la halte de Genthod-Bellevue et le parc Lullin. De plus, les trottoirs sur certains tronçons sont parfois trop étroits, empêchant par exemple le croisement entre deux poussettes ou chaises roulantes.

Enjeux

- Sécurité des traversées de carrefours
- Sécurité / continuité / confort des trottoirs
- Coordination des itinéraires avec les communes voisines

Description de la mesure		Délais			Foncier principal
		0 à 5 ans	5 à 10 ans	10 à 15 ans	
Sécurité					
B.1	Sécurisation du croisement entre la route de Collex et la route de Valavran (passages piétons des 2 côtés, ilots refuge p.ex.).		X		DP, dp (Genthod et Bellevue)
B.2	Elargissement des trottoirs sur la route de Valavran entre le chemin du Pré-Félix et le croisement avec la route de Collex.		X		dp
B.3	Sécurisation de la traversée de la route de Valavran au niveau du chemin du Pré-Félix (nouveau passage piéton, position à préciser selon normes de distance par rapport à l'arrêt de bus).	X			dp
B.4	Facilitation de l'accessibilité au chemin longeant la route de Valavran depuis le chemin des Dézalley et sécurisation de la traversée piétonne).	X			dp
B.5	Sécurisation du carrefour au croisement entre le chemin de la Gandole et la route de Valavran	X			dp
B.6	Sécurisation de la traversée de la route de Saugy entre le chemin des Rousses et l'entrée au parc Lullin (nouveau passage piéton).	X			DP, dp
B.7	Sécurisation du carrefour au croisement entre les routes de Saugy et du Creux-de-Genthod (nouveau passage piéton).	X			dp
B.8	Elargissement des trottoirs sur l'axe route de Saugy / route du Creux-de-Genthod à 1,80m (du croisement avec la route de Collex jusqu'à la halte ferroviaire du Creux-de-Genthod).		X		dp
B.9	Sécurisation de la traversée de la route de Collex au niveau du chemin de la Cressonnière.	X			DP, dp (Genthod et Bellevue)
Continuité					
B.10	Coordonner la continuité des cheminements avec Collex-Bossy et Bellevue (chemin de Bois-d'Amont, chemin des Limites, route de Valavran, route de Rennex et chemin de la Chênaie au-delà de la route de Collex)		X		dp (Genthod et Bellevue)

Foncier principal : DP = domaine public cantonal dp = domaine public communal (de Genthod si pas précisé)

C. ESPACES-RUES

On entend par « espace-rue » une rue animée au cœur de quartiers denses, dont le trafic motorisé est apaisé par plusieurs traversées piétonnes. Il peut être bordé d'équipements publics et/ou commerciaux et se caractérise par des aménagements plus « agréables » pour les piétons (trottoirs bilatéraux, sans obstacles, avec mobilier public (bancs, végétalisation) ou privé (terrasses) p.ex).



Plusieurs activités et services bordent la route de Malagny, subissant trafic de transit important : l'école primaire au centre du village, l'école anglaise, la ferme-boucherie Creteigny et plusieurs établissements sociaux et médicaux.

La rue de la Printanière est un axe mixte et en zone 30. Elle relie la halte ferroviaire de Genthod-Bellevue au port de Bellevue. Sa requalification en tant qu'espace-rue s'inscrit dans l'image directrice (étude en cours).

Enjeux :

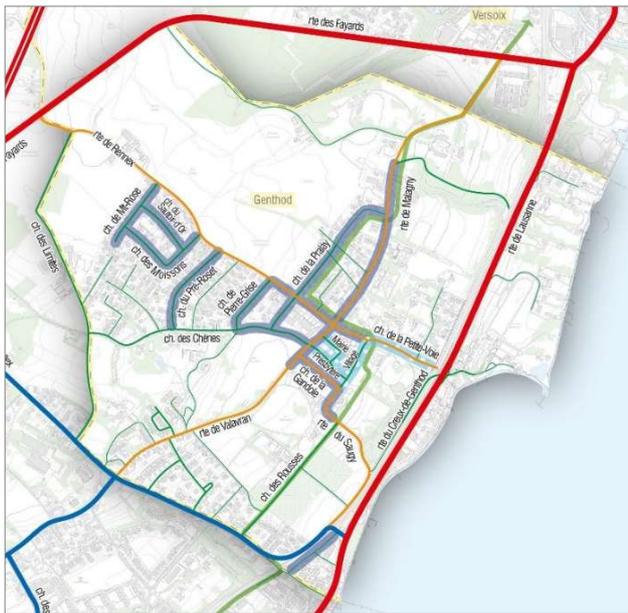
- Apaisement de la route de Malagny
- Aménagement d'espaces rues

Description de la mesure		Délais			Foncier principal
		0 à 5 ans	5 à 10 ans	10 à 15 ans	
Route de Malagny					
Sécurité					
C.1.1	Sécurisation du carrefour « route de Malagny – chemin de la Pralay »	X			dp
C.1.2	Sécurisation de la traversée de la route de Malagny au niveau du chemin Vert et du chemin de la Fermette.	X			dp
Confort					
C.1.3	Elargissement du trottoir sur la route de Malagny entre le chemin de la Fermette et la route des Fayards (Versoix).		X		dp (Genthod et Versoix)
C.1.4	Elargissement des trottoirs à 1,8 m sur la route de Malagny, entre le chemin de la Pralay au nord et le chemin des Hutins-Goulus au sud.			X	dp
C.1.5	Aménagement d'un espace-rue mixte sur la route de Malagny entre le croisement avec le chemin de la Pralay et le croisement avec le chemin de la Fermette.		X		dp
Secteur de la Printanière					
Confort					
C.2.1	Aménagement d'une placette publique au droit de la halte ferroviaire de Genthod-Bellevue (collaboration intercommunale avec Bellevue).		X		dp, privé

Foncier principal : dp = domaine public communal (de Genthod si pas précisé)

privé = domaine privé

D. ZONES DE MODÉRATION DU TRAFIC



Dans les prolongements du PDCOM et en parallèle de ce dernier, la commune de Genthod a décidé de la mise en place de zones 20 et 30 km/h destinées à modérer le trafic.

Il sera important d'accompagner les mesures de modération de façon à ce qu'elles bénéficient pleinement aux usagers et d'en profiter pour apporter un soin particulier aux cheminements ou espaces dévolus au piéton.

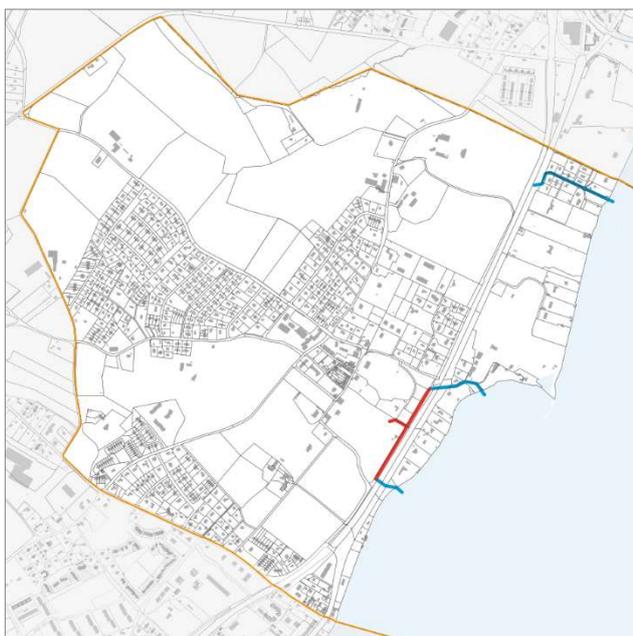
Enjeux :

- Sécurité des quartiers résidentiels
- Confort et convivialité sur les rues apaisées

Description de la mesure		Délais			Foncier principal
		0 à 5 ans	5 à 10 ans	10 à 15 ans	
en zone 30 km/h					
Sécurité et confort					
D.1.	En suivi et en parallèle de la mise en zone 30 km/h, mise en place de dispositifs qualitatifs pour les piétons, appropriés au contexte et incitatifs pour modérer les vitesses : revêtements différenciés, mobilier urbain, végétation etc. (chemin de la Gandole, des Moissons, du Sautoir-d'Or, de Mont-Rose, chemin de la Pralay, chemin du Pré-Félix, chemin de Pougny.	X			dp
en zone de rencontre					
Confort					
D.2	En suivi et en parallèle de la mise en zone de rencontre (20 km/h), mise en place de dispositifs qualitatifs pour les piétons, appropriés au contexte : revêtements, mobilier urbain, éclairage, etc. (rue du Village, chemin du Presbytère, chemin de la Mairie et chemin de la Petite-Voie).	X			dp

Foncier principal : dp = domaine public communal de Genthod privé = domaine privé

E. ACCÈS AU LAC



Sur les plus de 2'000 m de rives du lac, 400 m sont en mains publiques, principalement au Creux-de-Genthod.

La Stratégie Intercommunale évoque le principe d'aménager une promenade en front de lac entre Bellevue et Versoix, principe repris dans le PDCom ainsi que le PDCP et qui devra faire l'objet d'une étude de détail spécifique pour en préciser l'assiette (élargissements, pontons, enrochements, etc). Le tracé figuré en plan est indicatif.

Cette promenade devra être accompagnée de l'aménagement d'accès depuis la route cantonale et/ou au-delà (village).

Le parc Lullin joue à ce titre un rôle important d'interface avec le village et la halte du Creux-de-Genthod, permettant d'améliorer l'accès aux Bains de Saugy et au Creux-de-Genthod.

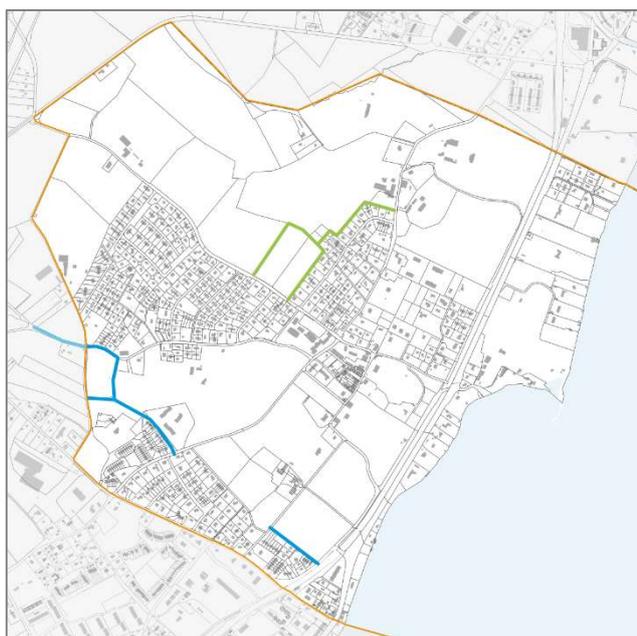
Enjeu :

Accès du public au bord du lac

Description de la mesure		Délais			Foncier principal
		0 à 5 ans	5 à 10 ans	10 à 15 ans	
— Bord du lac					
Sécurité					
E.1.1	Elargissement du trottoir sur la route du Creux-de-Genthod, de la halte CFF jusqu'au port.		X		dp
E.1.2	Limitation de la vitesse sur le chemin de Malagny-le-Lac à 30 km/h		X		privé
Continuité					
E.1.3	Ouverture de l'accès au lac depuis le chemin de Malagny-le-Lac (servitude de passage)		X		dp, privé
E.1.4	Aménagement des liaisons avec les bords du lac.			X	dp, privé
— Parc Lullin					
Sécurité					
E.2.1	Aménagement d'un cheminement en site propre entre le chemin de la Petite-Voie et le parc (servitude)	X			privé

Foncier principal : DP = domaine public cantonal dp = domaine public communal privé = domaine privé

F. ESPACE AGRICOLE



La commune souhaite valoriser des parcours paysagers en limite de zone agricole pour favoriser les liens inter-quartier et entre l'espace bâti et l'espace agricole.

Les parcours (parfois à compléter) s'appuient sur plusieurs tracés :

- Des chemins existants (domaine privé) dans la pénétrante de verdure, dont plusieurs ont déjà un usage collectif
- La promenade pédagogique en frange urbaine (fiche 10 du PDCom)

Enjeu :

Qualité des cheminements piétons dans les espaces agricoles de la commune

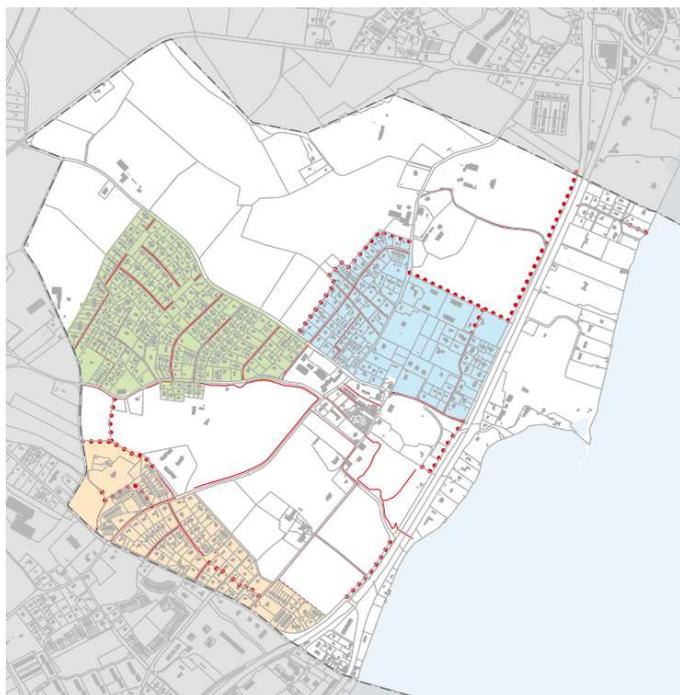
Liaisons inter-quartiers

Description de la mesure		Délais			Foncier principal
		0 à 5 ans	5 à 10 ans	10 à 15 ans	
— dans la pénétrante de verdure					
Sécurité					
F.1.1	Sécurisation de la traversée du chemin des Limites en direction du bois d'Avault par amélioration de la visibilité au virage.	X			dp (Genthod, Bellevue)
Continuité					
F.1.2	Aménagement de cheminements publics dans le prolongement de la partie aménagée du chemin de la Pièce au sud, en direction du chemin des Chênes et du chemin des Limites.		X		dp, privé
F.1.3	Aménagement d'un chemin le long des vignes entre le chemin des Rousses et la route de Collex, en continuité du chemin des Dézalley.		X		privé
— Parcours pédagogique					
Continuité					
F.2.1	Création d'un sentier pédestre longeant la limite entre les parcelles bâties et l'espace agricole, entre la route de Malagny au nord et la route de Rennex au sud (à coordonner avec mesures G.1.3).		X		dp, privé

Foncier principal : dp = domaine public communal (de Genthod si pas précisé)

privé = domaine privé

G. QUARTIERS RÉSIDENTIELS



Les quartiers résidentiels sont caractérisés par un réseau de cheminements discontinu et cloisonné par des barrières, ainsi que des rues de quartier à caractère routier malgré un trafic rare. Parmi les conditions pour la densification mises en place par la stratégie zone 5, figure la création de cheminements accessibles au public régularisés par le biais de servitudes ou cession.

Enjeux :

- Désengorgement de la zone de villas
- Renforcement de la maille du réseau piétonnier
- Aménagement d'espaces publics

Description de la mesure		Délais			Foncier principal
		0 à 5 ans	5 à 10 ans	10 à 15 ans	
 Secteur Pralay / Troiselles					
Continuité					
G.1.1	Création d'un bouclage dans le prolongement nord du chemin des Troiselles, reliant à la fois la route de Malagny et la promenade du Chemin Vert.		X		dp, privé
G.1.2	Création d'un sentier piétonnier le long des voies CFF, reliant le chemin Vert au chemin des Troiselles au sud et à la limite de la commune de Versoix au nord.	X			dp, CFF, privé

 Secteur route de Collex					
Continuité					
G.2.1	Création d'une liaison entre le chemin des Rousses et le chemin Pré-Félix (tracé indicatif à préciser au gré des opportunités).			X	privé
Confort					
G.2.3	Requalification de la placette sur la boucle sud du chemin du Pré-Félix.			X	dp, privé

G. Quartiers résidentiels (suite)

Description de la mesure		Délais			Foncier principal
		0-5 ans	5-15 ans	10-15 ans	
 Secteur Hauts-de-Genthod					
Sécurité					
G.3.1	Clarifier la limite entre domaines public et privé sur le chemin des Boulangers pour améliorer la lisibilité du cheminement public.	X			dp, privé
Confort					
G.3.6	Réaménagement qualitatif des élargissements des chemins du Mont-Rose et des Moissons, réservés au parking des visiteurs. Requalification en placettes publiques (équipements de proximité, collecte des déchets, mobilier, arborisation, places de jeux, etc).		X		dp, privé

Foncier principal : dp = domaine public communal (de Genthod si pas précisé)
CFF = chemins de fer fédéraux

privé = domaine privé