



**COMMUNE DE PERLY-CERTOUX**  
**PLAN DIRECTEUR DES CHEMINS**  
**POUR PIÉTONS**  
26 Avril 2018

Tanari Architectes + Urbanistes FAS - SIA  
Citec Ingénieurs Conseils SA  
Bureau de Travaux et d'Études en Environnement SA



## TABLE DES MATIÈRES

### 1. ENJEUX GÉNÉRAUX DE LA MOBILITÉ PIÉTONNE

1.1. Objectifs d'une planification communale des déplacements piétons .....	5
1.2. Un réseau et des espaces piétons : Pourquoi? Pour qui? Sur quel territoire? .....	5
1.3. Enjeux pour des catégories cibles : étudiants, élèves, personnes âgées..	7
1.4. Enjeux sur l'intermodalité et le potentiel de la combinaison piéton - TC ...	8
1.5. Lutter contre les maladies et la sédentarité.....	8
1.6. Embellir l'espace public.....	10
1.6.1. Enjeux.....	10
1.6.2. Réalisation .....	10
1.7. Préservation du régime hydraulique des cours d'eau.....	11

### 2. OBJECTIFS DE LA PROMOTION DE LA MOBILITÉ PIÉTONNE

2.1. Rééquilibrer l'espace public autour du piéton .....	12
2.2. Décloisonner l'espace pour le piéton.....	13
2.3. Objectifs chiffrés de parts modales.....	13

### 3. APPLICATION À PERLY-CERTOUX

3.1. L'identité de la commune.....	15
3.2. La route cantonale de St-Julien en traversée du village .....	15
3.3. Accessibilité aux arrêts de transports en commun .....	16
3.4. Connectivité du réseau piéton .....	17
3.5. Information et sensibilisation.....	18

### 4. SYNTHÈSE ET FICHES DE COORDINATION

Synthèse .....	19
----------------	----

<b>Plan de Synthèse.....</b>	<b>21</b>
<b>Fiches de coordination .....</b>	<b>23</b>
FICHE PDCP - Réseau fonctionnel des mobilités douces.....	23
FICHE PDCP - Réseau de promenades.....	25

# 1. ENJEUX GÉNÉRAUX DE LA MOBILITÉ PIÉTONNE

## 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 (PDCP).

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 urbanisés tant au réseau de randonnées pédestres cantonal qu'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, pas trop 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 piétonniers 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 les possibilités à Perly-Certoux sont importantes, de par le grand nombre de chemins agricoles et le potentiel de mise en valeur du réseau viaire dans les tissus urbains anciens des villages.

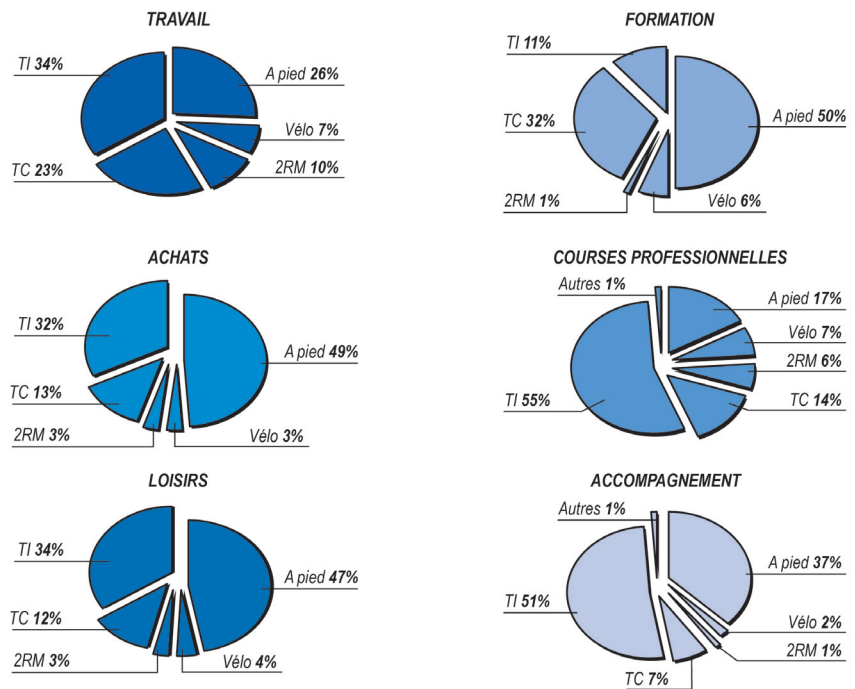
## 1.2. Un réseau et des espaces piétons : Pourquoi? Pour qui? Sur quel territoire?

La promotion de la marche à pied constitue de nos jours un défi majeur des villes et villages genevois, 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 l'espace urbain plus convivial et plus sain.

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 sont absolument à protéger et lesquels peuvent être dévolus 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.

Mais le piéton, lui, de quelle manière est-il pris en compte? Eh bien il est malheureusement en général oublié ou traité “au cas par cas”, quand surgit une difficulté. **Le plan directeur des chemins piétons cherche alors précisément à éviter cette démarche du “cas par cas”**. Car si la prise en compte des piétons et de leurs enjeux est fondamentale dans l’élaboration d’une politique des déplacements globale, respectueuse des principes de développement durable, c’est que de nombreux aspects liés à la sécurité (vulnérabilité des usagers), aux comportements en matière d’achat, à l’intermodalité, à la santé, à l’environnement et à la qualité de vie se dissimulent sous la problématique piétonne.

Illustration 1.1 :  
Moyen de transport selon le motif de déplacement  
(Genève 2010)



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, ils ont perdu leurs qualités d’accueil et de sociabilité. Dès lors, comment leurs redonner une dimension humaine, si ce n’est en plaçant le piéton au centre de la 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.

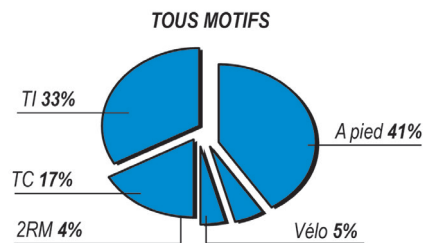
Les modes doux sont particulièrement performants en milieu urbain. D’une manière générale, les déplacements à pied sont attractifs pour des distances inférieures à 1 kilomètre ou une durée inférieure à 15 minutes. Les déplacements visés par le PDCP concernent ainsi les relations entre les différentes entités urbanisées de la commune, les liaisons avec les communes voisines, l’accès aux équipements publics et les promenades.

### 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 à la déambulation des piétons: trottoirs, places, passages piétons, etc., sont utilisées quotidiennement par tout un chacun. Elles sont en effet le support de nos activités multiples et font ainsi partie intégrante de l'espace public.

Le piéton est également multiple et il utilise tous les espaces à sa disposition. Toutefois, nous ne sommes pas tous égaux dans nos déplacements. Différentes catégories de personnes sont ainsi à prendre en compte pour répondre aux exigences d'un réseau piétonnier performant. Les exigences d'un réseau piétonnier performant concernent à la fois la sécurité, les continuités et le confort. A ces critères correspondent des objectifs et des principes d'aménagement. Ceux-ci constituent le cadre dans lequel les mesures en faveur des piétons doivent s'inscrire.

Illustration 1.2 :  
Répartition modale tous motifs  
confondus  
(Genève 2010 – en pourcentage du  
nombre de déplacement)



Dans 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.

Pour les personnes âgées, la présence de **bancs** le long des parcours est indispensable. En effet, selon une étude réalisée par la ville de Londres, parmi les personnes à mobilité réduite – mais toujours en mesure de marcher – environ 30 % ne peut pas effectuer plus de 50 mètres sans s'arrêter ou sans souffrir de douleurs aiguës, tandis qu'un autre 20 % ne peut effectuer qu'entre 50 et 200 mètres sans s'arrêter.

Ainsi, pour ces personnes âgées qui entrent dans une période dite de «fragilisation», un aménagement urbain inhospitalier peut représenter un véritable frein à leur mobilité.

Dans certains groupes spécifiques, comme celui des **élèves**, la mobilité douce (marche à pied, trottinette, vélo, etc.) est largement prédominante, ce qui justifie pleinement le rétablissement de la priorité du piéton par rapport à 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 de ces dernières

et sur les cheminements les desservants qu'il peut être utile de commencer des opérations de réaménagement.

Finalement, il est trop souvent oublié que la dénomination «piéton» n'inclut pas uniquement l'individu valide qui franchit aisément les petits obstacles qui peuvent se dresser sur son parcours, mais également **les enfants, les personnes âgées ou handicapées, les personnes à mobilité réduite, chargées ou poussant un landau**. Pour ces catégories particulièrement sensibles, la qualité des aménagements piétonniers détermine en effet 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.**

#### **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 et de tram doit donc impérativement constituer une priorité dans la politique des déplacements de la commune.**

Ainsi, l'objectif en filigrane de la démarche du PDCP est d'encourager un report modal favorable aux déplacements doux et le développement de l'intermodalité avec les transports collectifs (parcours à pied pour une partie du trajet à effectuer). En effet, la mobilité piétonne et les transports publics sont complémentaires et présentent des synergies évidentes à développer.

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 d'un bus ou d'un tram.

#### **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.

L'infrastructure des transports (déplacements individuels motorisés, transports publics, mobilité douce) est étroitement liée au développement urbain. Elle influence directement le comportement en matière d'activité physique : la décision d'aller à pied ou à vélo dépendant en partie de la quantité de transports à disposition et de leur rapidité. Cela vaut en particulier pour les enfants. Un environnement plaisant



avec des structures mixtes, combinant logement et services, favorise ainsi la mobilité quotidienne.

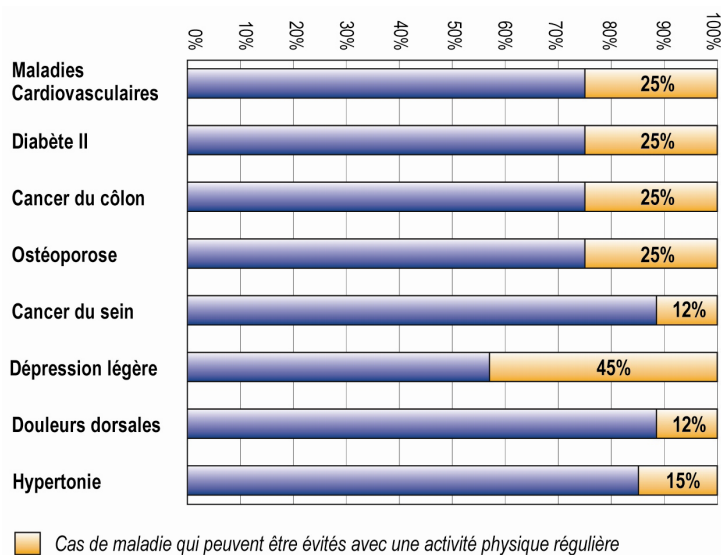
Pourtant, ces dernières décennies en Suisse, des zones urbanisées se sont développées en maints endroits avec un environnement de travail et d'habitation peu, voire pas du tout, propice à la mobilité douce. Quantité de personnes sont ainsi privées de toute occasion de marcher, passant du garage souterrain à l'ascenseur pour se rendre au bureau ou faire leurs courses dans un centre commercial.

Les conséquences de ce sédentarisme grandissant ne sont pas anodines. Selon les estimations de l'Office fédéral de la santé publique, le manque d'activité physique quotidien occasionne chaque année en Suisse:

- > 2'900 décès prématurés ;
- > 2,1 million de cas de maladie pour près de 8 millions d'habitants, soit un rapport de 1 cas de maladie par année pour 4 habitants ;
- > 2.4 milliard CHF de frais de traitement, auquel il faut encore ajouter des coûts indirects, notamment ceux liés à la baisse de la production.

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 diminuer sensiblement les trajets inutiles en voiture et de réduire ainsi la pollution atmosphérique, elle-même responsable de nombreuses maladies (troubles et maladies des voies respiratoires, vulnérabilité accrue aux infections et aux allergies, irritations des muqueuses oculaires, nasales et de la gorge, ainsi que décès prématurés).

Illustration 1.3 :  
Maladie et sédentarité  
Source : Office fédéral de la santé publique, Office fédéral du sport, Promotion Santé Suisse



## 1.6. Embellir l'espace public

### 1.6.1. Enjeux

Comme évoqué précédemment, la qualité des espaces publics a également beaucoup à gagner des aménagements réalisés pour les piétons. En effet, 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**. Ainsi, les aspects paysagers d'un itinéraire sont impérativement à prendre en compte pour agrémenter les cheminements piétons. Il s'agit notamment d'intégrer 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 par le biais de mesures d'améliorations ponctuelles, ainsi qu'au travers de l'embellissement général des itinéraires pratiqués par les piétons. Ainsi, parallèlement à l'amélioration de la sécurité, de la continuité et du confort des chemins pour piétons, le traitement des espaces publics et leur organisation en réseau font partie intégrante des mesures à mettre en œuvre en faveur des piétons.

Cette atmosphère est modelée par un choix concerté et coordonné pour l'ensemble du **mobilier urbain**, mais aussi des matériaux, de la végétation. 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.

D'un point de vue touristique, des espaces publics de qualités et un réseau piéton sûr et confortable sont les garants d'une bonne perception 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 limiter leur mobilité voiture liée aux loisirs. Outre les facilités d'itinéraires (chemins de randonnées pédestres, parcours sportifs mesurés), la perception d'un environnement intact et d'un paysage attractif peut également y contribuer. A Perly-Certoux, le maintien de chemins agricoles de qualité, au revêtement confortable et bien entretenu, joue à cet égard un rôle déterminant.

Le caractère rural de la commune justifie de faire une distinction dans l'aménagement des cheminements en zone urbaine ou zone rurale. Dans cette dernière, le revêtement doit être naturel et le cheminement exempt d'éclairage. A ce titre, la volonté de conserver des chemins agricoles de qualité est soutenable.

### 1.6.2. Réalisation

Entre 2015 et 2017, la commune de Perly-Certoux a réaménagé une partie de ses espaces publics, avec notamment la mise en valeur de deux fontaines historiques au chemin du Relai et dans le bas du village au chemin du Village-de-Perly. Dans le même temps ces chemins sont devenus des zones à vitesse modérée (20 km/h) où le piéton est donc prioritaire sur les véhicules.



Illustrations 1.4, 1.5 et 1.6 :  
Bons exemples de réaménagement  
de la chaussée permettant une  
requalification des voies de  
circulation : Corsier (en haut),  
Chemin du Relai à Perly-Certoux  
(au milieu) et chemin du Pré-de-Lug  
(en bas).  
Source : Citec



Illustrations 7 :  
Place de la Mairie, phase finale du  
chantier, juillet 2017  
Source: Commune de Perly-Certoux

La Place de la Mairie a également subi une grande transformation : l'espace public a été étendu sur son pourtour et fermé à la circulation par une borne rétractable pour faciliter le passage des véhicules agricoles, mais pas celui des voitures. La place possède un enrobé de couleur et des insertions de pavés, en harmonie avec les aménagements des autres places. Des bancs en bois sont installés autour des arbres afin d'offrir un aspect de place publique et permettre aux passagers de la ligne de bus 42 de patienter.

Enfin, la Communale a créé une quatrième place avec fontaine, dénommée Place de la Croix, à proximité du carrefour entre les chemins des Mollex et des Crues. Toutes les places sont de même facture que la place devant la Mairie, avec toutefois un éclairage et des bancs différents. La place de la Croix est équipée d'arceaux pour le stationnement des vélos.

## 1.7. Préservation du régime hydraulique des cours d'eau

Toute création ou remaniement de surface perméable (piste cyclable ou chemin piétonnier notamment), dont les eaux pluviales sont collectées pour évacuation, doit faire l'objet d'une gestion quantitative des eaux pluviales en fonction de la sensibilité du milieu naturel récepteur (LEaux, art.7, al.2). En ce sens, la préférence doit être donnée soit au traitement des nouvelles surfaces en matière perméable, soit au ruissellement sur le terrain naturel adjacent (vers un fossé drainant par exemple) là où cela est possible.

Concernant **les dangers dus aux crues des cours d'eau et la préservation de leur espace de bon fonctionnement écologique**, il convient d'être attentif aux dangers notamment pour les cheminements qui seraient en zone inondable ou pour l'éventuelle création de passerelle.

De plus, la création ou le maintien de cheminements aux abords des cours d'eau ne doit impliquer, dans l'immédiat ou à terme, ni renforcement des berges préjudiciables à la morphologie du cours d'eau, ni la mise en place de mesures d'accompagnement (clôtures, etc.) dans son espace de bon fonctionnement écologique.

## 2. OBJECTIFS DE LA PROMOTION DE LA MOBILITÉ PIÉTONNE

### 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 désaffectation forcée du piéton pour son espace de mobilité est dangereuse pour l'esprit démocratique et l'image même de la commune.



Illustration 2.1 :  
Des chemins agricoles bien entretenus, comme ici le chemin de la Gravière, sont propices à leur utilisation dans un cadre récréatif.  
Source : Citec Ingénieurs Conseils



Illustration 2.2 :  
Exemple de conflit d'usage entre stationnement, circulation routière et déambulation des piétons dans le centre du village de Perly (chemin du Relai avant réaménagement)  
Source : Citec Ingénieurs Conseils, 2011

Bien que de nombreuses **normes** ou préconisations existent, la largeur des trottoirs ou des bandes piétonnes est avant tout essentiellement **fonction du nombre de piétons**. 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 (espace réservé à d'autres usages que circuler)**. 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.).

Hormis dans les zones piétonnes et les zones de rencontre, toutes les rues et routes devraient au moins comporter un trottoir ou un cheminement piéton praticable. Ce dernier devrait en outre offrir une **largeur libre d'au minimum 1.50 m**, afin de permettre une circulation aisée des usagers, le déplacement d'un fauteuil roulant et le croisement de celui-ci avec d'autres piétons. La commune favorisera toutefois une largeur supérieure là où cela sera possible.

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, les abris bus ou encore le stationnement illicite.

Cependant, dans l'espace de la rue, la juste part attribuée au piéton ne s'exprime pas uniquement par la largeur de trottoir qui lui est dévolue, mais aussi par sa **situation dans le profil disponible**. 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 de sécurité 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.

## 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 en effet 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 parfois 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'habitats à l'école, au centre sportif, aux commerces et autres points clés de la commune.

La continuité des parcours est à rechercher principalement au travers des opérations d'urbanisation qui permettront de créer de nouveaux cheminements et par la suppression des obstacles à la marche à pied. Dans les quartiers d'habitat qui sont particulièrement étanches, il importe ainsi de saisir les opportunités de nouvelles constructions pour **négoier les servitudes de passage** qui, progressivement, permettront de décloisonner ces quartiers.

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

Ces améliorations se concrétisent par des compléments à certains tronçons et par la création de nouvelles liaisons. La réalisation de ces cheminements se fera notamment au travers des plans localisés de quartier (PLQ) planifiés ou à planifier et par la négociation de servitudes de passage lors de projets de construction. Une coordination étroite entre canton et commune est à cet égard indispensable, non seulement lors de la planification, mais également lors de la réalisation.

Enfin, il faut relever que la continuité n'est pas uniquement un facteur spatial. **Le facteur temps est également très important**, notamment lors de la traversée de grands carrefours. En effet, le fait de devoir traverser un carrefour en plusieurs fois avec des feux non coordonnés (phases vertes non harmonisées) constitue un rallongement du temps de parcours équivalent à un détour.

## 2.3. Objectifs chiffrés de parts modales

En plus des objectifs précédemment énoncés, le PDCP propose de quantifier les reports modaux envisagés dans le cadre du Plan Directeur. Pour cela, on utilise ici le modèle multimodal transfrontalier (MMT 2.2) qui donne les tendances à l'horizon 2030 en matière de déplacements.

Le modèle tient compte du prolongement du tram 15 jusqu'à St-Julien, des nouvelles infrastructures prévues, mais aussi de l'évolution des modes de vie et des changements de comportement. Le modèle ne tient en revanche pas compte des améliorations des réseaux de mobilités douces. C'est pourquoi ses projections relatives aux déplacements internes à la commune en mobilités douces ne sont pas très volontaristes.

Malgré le fait que ces projections soient discutables (représentativité de l'échantillonnage), le Plan Directeur communal propose de les considérer comme une base pour se fixer des objectifs à atteindre et met en place les moyens d'y parvenir grâce à ses fiches de mesures.

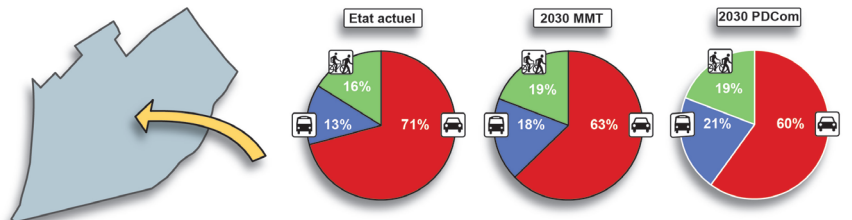
Les efforts consistent à réduire la part de la voiture dans les déplacements au profit des transports publics et des mobilités douces. Le modèle prévoit que seuls les déplacements internes à la commune ne voient pas leur part modale modes doux augmenter. Le Plan directeur propose qu'au moins un statu quo soit observé pour ces déplacements.

En résumé, il est attendu d'ici à 2030 que la proportion des déplacements en voiture baisse d'environ 10 points pour les déplacements de/vers Perly-Certoux au profit des déplacements en transports publics. Pour les déplacements internes à la commune, le Plan Directeur vise un statu quo des parts modales qui sont déjà très majoritairement des déplacements en modes doux (78%).

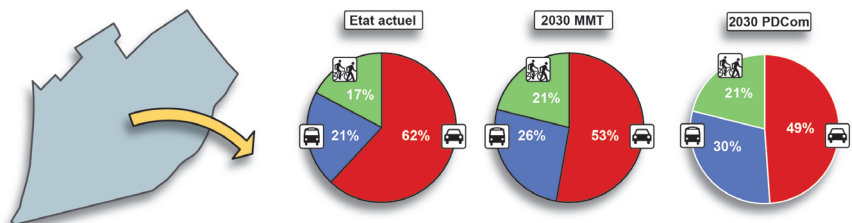
Pour atteindre ces objectifs ambitieux, des actions déjà planifiées seront prises sur le réseau routier et le réseau de transports publics, et de nouvelles mesures proposées par le Plan Directeur devront être mises en place dans le domaine du stationnement notamment (mise en place d'une politique volontariste de gestion du stationnement afin de préserver la qualité de vie et d'encourager les reports modaux), ainsi que sur les réseaux cyclables et pédestres, et enfin sur la qualité des interfaces de transports publics.

Illustration 2.3, 2.4 et 2.5 :  
Déplacements  
Image: CITEC Ingénieurs Conseils

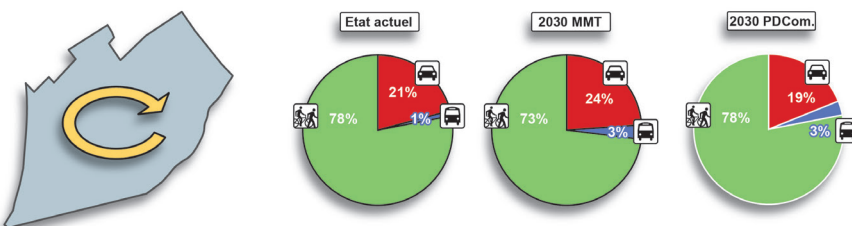
Déplacements vers Perly-Certoux



Déplacements depuis Perly-Certoux



Déplacements internes à Perly-Certoux



## 3. APPLICATION À PERLY-CERTOUX

### 3.1. L'identité de la commune

L'identité de la commune de Perly-Certoux se définit par :

- > Une bipolarité entre les deux noyaux villageois de Perly d'une part et de Certoux d'autre part. Certains sites sont générateurs de déplacements, il faut donc favoriser le renforcement d'un réseau piétonnier entre les villages.
- > Une morphologie différenciée entre le nord de la commune, dévolu aux activités agricoles dans la plaine de l'Aire, et le sud-est constitué par le plateau et son coteau où sont concentrées les urbanisations.

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

Ainsi, l'axe Est-Ouest de la commune constitue un axe de développement urbain, alors que les axes Nord-Sud offrent des vues sur le grand paysage. Il convient de tenir compte de ces caractéristiques qui structurent les déplacements piétonniers sur la commune, qu'ils soient quotidiens et fonctionnels ou occasionnels et récréatifs.

### 3.2. La route cantonale de St-Julien en traversée du village

Le réaménagement de la route cantonale de St-Julien en traversée du village, qui concentre de nombreuses activités et commerces, représente un enjeu majeur de la commune. L'espace à disposition est toutefois relativement faible et ne laisse que peu de marge de manœuvre : les trottoirs sont pour la plupart trop étroits et la sécurité n'est pas assurée partout. A ce titre, cette séquence mérite un traitement des espaces publics soigné et emblématique.

L'arrivée du tram pourrait en être le déclencheur, mais sa réalisation n'étant prévue qu'à moyen terme (horizon 2023), des mesures à court terme sont à envisager pour répondre aux besoins de sécurité et de confort des piétons. En effet, bien que l'arrivée du tram ou d'un bus en site propre bouleversera totalement l'aménagement de la route de Saint-Julien, des aménagements relativement simples ou de type provisoire pourraient être envisagés, de manière à rendre l'espace public plus convivial et pour répondre aux besoins de relation entre les deux côtés de la rue.

Une mesure d'aménagement provisoire à étudier pourrait ainsi être la suivante: élargissement des trottoirs dans la mesure du possible, parfois au détriment de quelques places de stationnement.

### 3.3. Accessibilité aux arrêts de transports en commun

Comme mentionné précédemment, les arrêts de transports en commun constituent des générateurs importants de déplacements piétons. Leur desserte doit donc être assurée de manière optimale et sécurisée.

Établi en 2015, Le tableau suivant caractérise chaque arrêt situé sur la commune selon plusieurs critères d'évaluation :

- > La **continuité** des cheminements piétons utilisés pour rejoindre l'arrêt,
- > La **qualité** de ces cheminements en termes de gabarit disponible et de revêtement,
- > Les aménagements situés à proximité de l'arrêt qui définissent la sécurité, notamment pour le franchissement de la rue,
- > L'**aménagement** de l'arrêt en lui-même, que ce soit en termes d'espace de stockage à disposition ou de mobilier urbain.

Illustration 3.1 :  
Tableau d'évaluation des arrêts de bus, 2015  
Source : Citec Ingénieur Conseils

	Desserte TC	Direction	Continuité	Qualité	Sécurité	Aménagement	Evaluation Etat actuel	Etat futur
Perly-Douane	Lignes 4 et D	P+R Perly	Site propre complet	Trottoir <1.5m direction France	Traversée piétonne	Aucun espace de stockage, aucun mobilier urbain	Moyenne	DP cantonal - en lien projet tram
		Bel-Air	Site mixte direction Genève	Bonne	Traversée piétonne mais située en avant de l'arrêt	Aucun espace de stockage, aucun mobilier urbain	Moyenne	DP cantonal - en lien projet tram
Ravières	Lignes 4 et D	P+R Perly	Site propre complet	Bonne	Traversée piétonne régulée	Espace de stockage mais pas de mobilier urbain	Bonne	DP cantonal - en lien projet tram
		Bel-Air	Site propre complet	Bonne		Abribus complet	Bonne	DP cantonal - en lien projet tram
En Louche (rte de St Julien)	Lignes 4 et D	P+R Perly	Site propre complet	Bonne	Traversée piétonne	Faible espace de stockage, aucun mobilier urbain	Bonne	DP cantonal - en lien projet tram
		Bel-Air	Site propre complet	Bonne		Abribus complet	Bonne	DP cantonal - en lien projet tram
En Louche (rte de Certoux)	Ligne 42	Lully	Aucun aménagement direction centre de Perly	Trottoir <1.5m direction rte de St-Julien	Traversée piétonne	Faible espace de stockage, aucun mobilier urbain	A améliorer	Projet en cours
		Carouge	Site propre complet	Trottoir peu large	Traversée piétonne distante de plus de 30 mètres	Aucun espace de stockage, aucun mobilier urbain	Moyenne	Projet en cours
Perly-Village	Ligne 42	Lully	Site mixte direction Mairie	Trottoir peu large	Traversée piétonne avec kit école	Aucun espace de stockage, aucun mobilier urbain	Moyenne	Projet
		Carouge	Site propre complet	Trottoir peu large	Traversée piétonne distante de plus de 30 mètres	Aucun espace de stockage, aucun mobilier urbain	Moyenne	Projet
Perly Mairie	Ligne 42	Lully	Arrêt en bordure de place mais pas de trottoir	Moyenne	Traversée piétonne	Espace de stockage mais pas de mobilier urbain	Moyenne	Projet
		Carouge	Site propre complet	Bonne		Espace de stockage mais pas de mobilier urbain	Bonne	Projet
Foulon	Ligne 42	Confignon	Site propre complet	Trottoir peu large	Aucune traversée	Aucun espace de stockage, aucun mobilier urbain	Moyenne	Projet en cours
		Carouge	Site mixte de part et d'autre	-		Aucun espace de stockage, aucun mobilier urbain	A améliorer	Projet en cours

On notera que depuis 2015, les lignes 4 et D ont fusionné, et la ligne 42 effectue maintenant le parcours complet entre Carouge et le P+R Bernex.

Pour la plupart des arrêts l'analyse ci-dessus est encore valable. Ainsi, les arrêts de transports en commun localisés le long de la route de Saint-Julien sont globalement de bonne facture et accessibles de manière sécurisée.

En revanche, les arrêts desservis par la ligne 42 et situés sur la route de Certoux ont été totalement revus dans le cadre de la réfection de cette route. Ainsi, les arrêts dissociés En Louche (direction Carouge ou direction Lully) sur cette route proposent des zones d'attente et trottoirs beaucoup plus généreux qu'avant réaménagement. La vitesse sur cette route a été abaissée à 30 km/h, tout en maintenant les passages pour piétons, ce qui améliore la sécurité des traversées.

L'arrêt de la Mairie est en cours de modification dans le cadre de la mise en zone 30 de ce tronçon de la route de Certoux mais aussi de la réfection de la Place dite de la Mairie. Ces travaux améliorent grandement les critères évalués négativement en 2015 tels que la zone d'attente, la continuité des cheminements pour rejoindre l'arrêt et l'aménagement de l'arrêt qui utilisera le mobilier de la Place notamment.

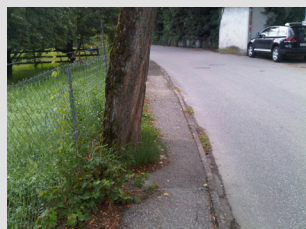


### 3.4. Connectivité du réseau piéton

Les ruptures dans la continuité des aménagements de mobilité douce sont souvent des lieux accidentogènes. De plus, il n'est jamais agréable pour un piéton de passer d'un site propre à un site mixte, ou de perdre du temps (attente à une traversée piétonne et/ou détour) afin de rester sur un site propre. Il est alors fondamental, à travers le plan piéton, de chercher à assurer des cheminements directs et continus, dégagés de tout obstacle.

Le réseau ainsi constitué à 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, tout en créant des axes piétons reliant sans interruption les différents lieux de vie de la commune. 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 : avancées de trottoirs, trottoirs traversant, rampes pour personnes à mobilité réduite, traitement différencié des revêtements et autre sont dans cette optique autant de bonnes pratiques à promouvoir lors de réaménagements routiers ou de nouvelles constructions.

Grâce à l'important réseau de chemins agricoles qui maille le territoire de la commune, la connectivité du réseau semble globalement assurée. Il est ainsi aisé de rejoindre le réseau pédestre cantonal et la promenade le long de l'Aire. Quelques lacunes restent toutefois à combler :



*Illustrations 3.2 et 3.3 : Exemples d'obstacle sur un cheminement piéton. Que ce soit sur la route des Ravières (en bas) où sur le chemin du Pont (en haut) les obstacles à la déambulation des piétons peuvent être pénalisants, spécialement pour les personnes à mobilité réduite ou les poussettes.*

*Ces exemples sont utilisés dans le but d'illustrer les propos et ne visent donc pas des projets d'aménagement (notamment l'exemple ci-dessus qui est situé sur une parcelle privée).  
Source : Citéc Ingénieurs Conseils*

> La route des Ravières assure la liaison avec la commune de Bardonnex et voit passer environ 5'000 véhicules par jour. Elle ne dispose aujourd'hui que d'un trottoir unilatéral (côté sud) qui est peu propice au cheminement des personnes à mobilité réduite (cf. illustration 3.2). De plus, le chemin de promenade le long de la Lissole, élément majeur du réseau piéton communal, traverse cette route sans aucun aménagement. Une réflexion globale sur cet axe est nécessaire. Par ailleurs, un projet concernant la traversée de la route des Ravières est actuellement en cours.

> Le chemin des Mattines, axe du réseau primaire avec des charges de trafic importantes (plus de 6'000 uv/j), est totalement dépourvu de tout aménagement pour les piétons. Ceci est fort dommageable car cet axe dessert plusieurs entreprises et permet de rejoindre les jardins familiaux. La création de trottoirs de part et d'autres ainsi que d'au moins une traversée piétonne, au droit du chemin des Crues, est nécessaire. Dans l'attente de cette réalisation, une réhabilitation du chemin des Ecuets (avec sécurisation, jalonnement et promotion) serait une mesure efficace, simple à mettre en œuvre et peu coûteuse. Elle n'est cependant pas réalisable en l'état car ce chemin est fortement utilisé pour du trafic agricole.

> Avec l'extension du complexe sportif sur la parcelle En Mouraz, les flux de piétons sur le chemin de la Mairie vont croître. La réalisation de ce projet doit être l'occasion d'améliorer les équipements de cet axe avec la création de passages piétons et réfléchir à un éventuel trottoir côté sud.

Illustrations 3.4 et 3.5 :

À gauche, route de Base au croisement avec le chemin du Pré-de-Lug, en direction de Certoux.

À droite, chemin du Foulon.

Source: Citec Ingénieurs Conseils, août 2017



> La route de Base, bien qu'étant le principal axe de desserte dans Certoux, est aujourd'hui très mal équipée pour la circulation piétonne en dehors du village de Certoux. Cependant, à l'intérieur du village, des continuités piétonnes ont été créées, en lien avec la modification du régime des vitesses sur le chemin du Foulon et le chemin du Pré-de-Lug (zones de rencontre).

### 3.5. Information et sensibilisation

D'autres pistes ne rentrant pas directement dans le cadre d'un plan directeur des chemins piétons mais apportant une grande plus-value pour cette catégorie d'utilisateurs méritent d'être mentionnées. En effet, 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.

Il s'agit :

- > Du développement du réseau d'un pédibus (ramassage scolaire à pied), avec la proposition d'ouvrir deux nouvelles lignes en sus de celle existante qui relie le village de Perly à l'école, afin d'offrir également un accès sécurisé à cette dernière depuis le village de Certoux et depuis les logements situés au sud de la route de St-Julien.
- > De la promotion de la marche pour les déplacements quotidiens auprès des habitants et de la sensibilisation sur les bienfaits en découlant.
- > De l'édition d'une brochure présentant les itinéraires de promenade thématiques envisagés par la commune (Promenade villageoise et promenade des grandes cultures) et du jalonnement de ces itinéraires.
- > De la mise en place d'un programme d'entretien des chemins pour piétons.

## 4. SYNTHÈSE ET FICHES DE COORDINATION

Si la cohabitation entre piétons et véhicules motorisés est acceptable sur certains axes à faible trafic, la mise en site propre doit prévaloir sur cette mixité. La sécurité des piétons peut également être assurée lorsque la priorité leur est accordée, comme à l'intérieur des zones de rencontre. A ce titre, les projets d'extension des zones à vitesse modérée sur l'ensemble de la commune sont tout à fait opportuns et donneront plus de confort aux piétons, pour autant que la modération des véhicules motorisés soit assurée par des aménagements adéquats.

La carte ci-après présente la synthèse du plan piéton de la commune de Perly-Certoux.

Deux fiches de coordination viennent compléter cette synthèse : sur la première, traitant du réseau fonctionnel des mobilités douces, sont représentés les aménagements actuels (trottoirs, traversées piétonnes,...) et projetés, les améliorations à apporter ainsi que le statut des différents cheminements.

La carte des aménagements existants sur la fiche montre ainsi les interruptions dans la continuité des parcours sécurisés et indique les interventions à mener sur les différents axes, en fonction de la nature du réseau viaire :

> Le réseau routier principal : Les routes à fortes charges de trafic motorisé, fréquentées par un nombre important de piétons ou desservant des sites sensibles (écoles, arrêts TC, aires de jeux, centre sportif,...) doivent nécessairement être équipées en trottoirs de largeur suffisante ainsi qu'en passages piétons (îlot central / feux).

A noter qu'entre 2015 et 2017 la route de Certoux a été réaménagée : zone 30 km/h, éléments de décrochement horizontaux, amélioration des zones d'attente des arrêts de bus. Autant d'éléments qui facilitent les cheminements piétonniers et les sécurisent.

Les chemins du Pré-de-Lug et de Foulon sont devenus des zones de rencontre propices au cheminement des piétons et écoliers.

> Les sites mixtes (ouverts à tous les véhicules ou aux ayants droits seulement): ce réseau est le plus dense à Perly-Certoux, principalement parce que plusieurs chemins à vocation agricole (chemins des Marsins ou des Vignes) ont été revêtus d'un enrobé. Il n'y a pas de précaution particulière à retenir pour ces chemins à faible trafic. En revanche, dans le cas de sites mixtes avec des charges plus importantes (piéton ou motorisé), il faut s'assurer que les vitesses soient modérées, par la mise en zone de rencontre des noyaux villageois par exemple. Le stationnement gênant doit être éradiqué et le mobilier urbain ne doit pas entraver la déambulation.

> Le réseau agricole : routes carrossables mais non goudronnées. Sur ce réseau, il faut garantir la praticabilité des itinéraires.

> Les cheminements piétons en site propre : ce sont les chemins piétons en tant que tel. Ils sont à l'écart de la chaussée et réservés exclusivement aux piétons. Ils peuvent cependant être occasionnellement partagés avec les



*Illustrations 4.1 et 4.2 :  
Connectivité des réseaux piétons.  
La connexion avec la promenade  
le long de l'Aire est assurée,  
notamment grâce au chemin de  
Damian (en haut) ou au chemin des  
Marsins (en bas).*



*Illustration 4.3 :  
Connectivité des réseaux piétons,  
bis. En revanche, la connectivité  
avec la promenade le long de la  
Lissole est inexistante.*

vélos. Ils offrent ainsi le maximum de sécurité et constituent bien souvent des itinéraires particulièrement agréables. Le maintien d'une bonne praticabilité sur ces chemins doit être recherché.

La deuxième fiche du PDCP traite des itinéraires piétons de délasserment, sous l'angle de la valorisation paysagère du réseau de promenades sur le territoire communal.

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

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

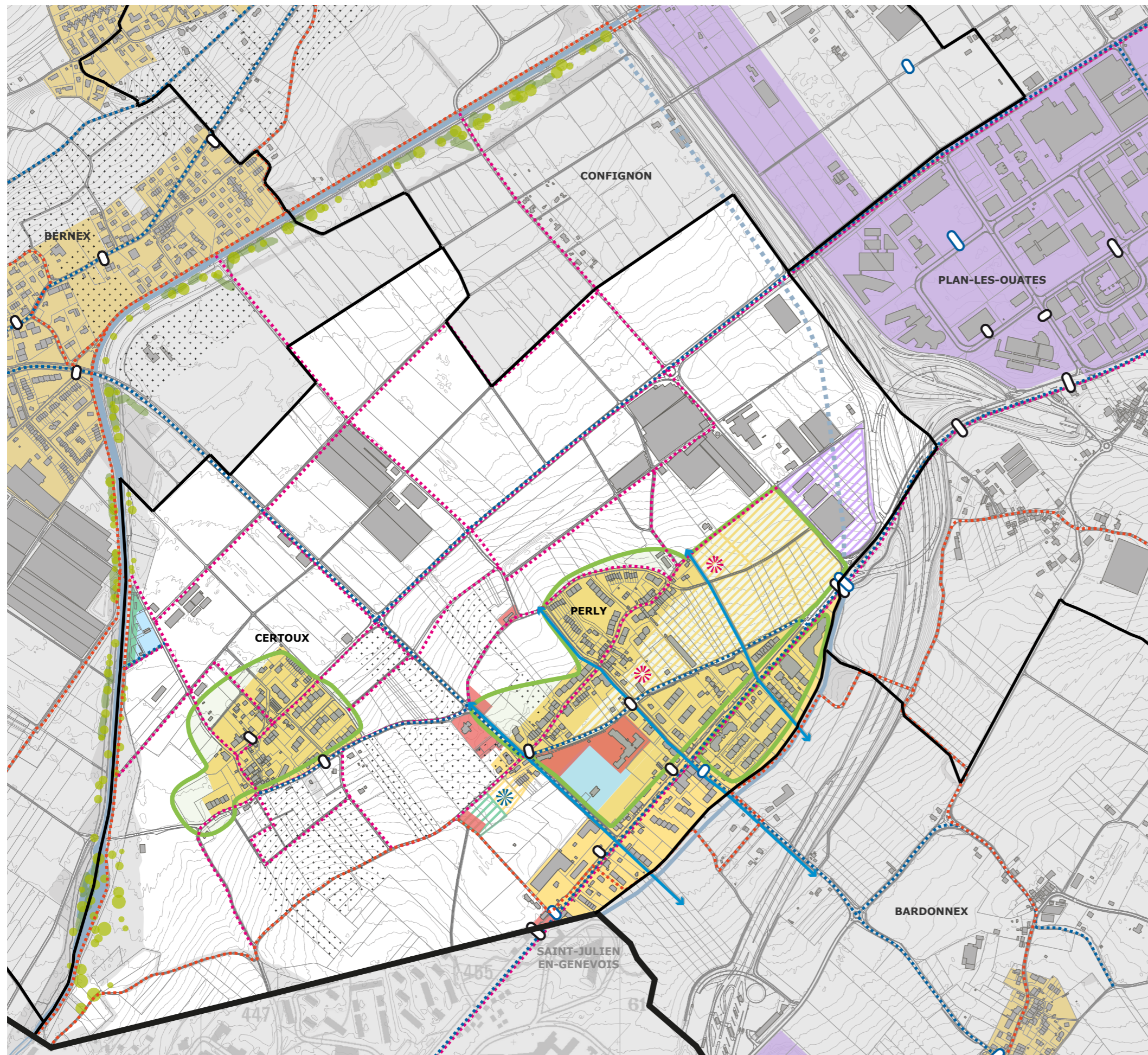
Il n'est dès lors pas aisé de hiérarchiser les mesures. Il importe surtout de **saisir chaque opportunité pour appliquer les principes préconisés par le plan directeur des chemins pour piétons**. Dans cette optique, chaque PLQ ou projet d'aménagement ou de construction devra être examiné par rapport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

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

# PLAN DE SYNTHÈSE DES CHEMINS POUR PIÉTONS

Illustration 4.4

Source : Tanari Architectes + Urbanistes



## Urbanisme et cadre bâti

### Contexte

- Limites communales / Frontière
- Village / Extension
- Zone industrielle et artisanale / Extension
- Zone de Verdure / Extension
- Zone sportive
- Secteur d'équipements publics existants

### Concept

- Transversale de perméabilité piétonne à renforcer
- Site indicatif envisagé pour l'accueil d'équipements publics
- Site destiné à l'accueil d'un équipement public

## Éléments paysagers

- Cours d'eau / enterré
- Renaturation de l'Aire
- Valeur paysagère à préserver

## Mobilité

### Contexte

- Arrêts de transport en commun existants
- Réseau cyclable
- Réseau de mobilité douce
- Chemins de randonnée pédestre

### Concept

- Zone à vitesse modérée dans son état final (Zone 30 ou zone de rencontre)
- Arrêts de transport en commun futurs



## Description

Il est trop souvent oublié que la dénomination «piéton» n'inclut pas uniquement l'individu valide, mais également les enfants, les personnes âgées ou handicapées, les personnes chargées ou poussant un landau. Pour ces catégories particulièrement sensibles, la qualité des aménagements piétonniers fonctionnels détermine en effet souvent leur degré de mobilité. En effet, 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.

## Intérêts/Conflits/Contraintes

A l'échelle de la marche, l'enjeu majeur consiste à garantir la continuité des itinéraires. Il s'agit de lever les coupures, relier les quartiers et assurer l'accessibilité des différents lieux, 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 parfois aussi de créer de nouveaux raccourcis. Des itinéraires continus doivent en effet exister et relier les zones d'habitats à l'école, la mairie, les commerces et autres points clés de la commune.

Certains secteurs, géographiquement proches, ne bénéficient pourtant parfois d'aucune liaison directe (barrière ou haie en limite de propriété). Il est alors fondamental, au travers du plan piéton, de les rétablir. 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 ou la circulation routière, tout en créant des axes piétons reliant sans interruption les différents quartiers de la commune.

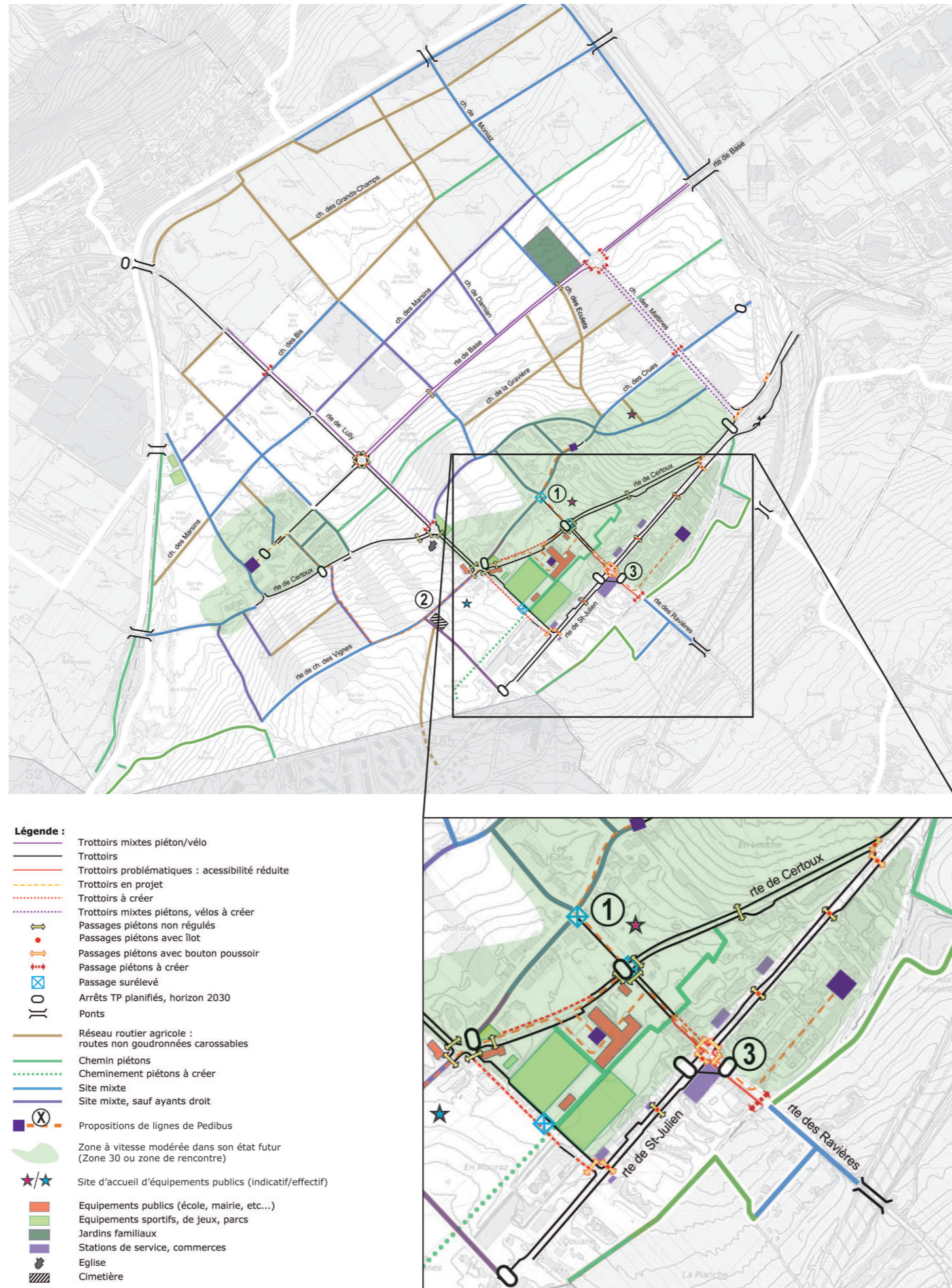
Par ailleurs, dans certains groupes spécifiques, comme celui des élèves, la mobilité douce (marche à pied, trottinette, vélo, etc.) est largement prédominante, ce qui justifie pleinement le rétablissement de la priorité du piéton par rapport à la voiture et l'aménagement de dispositifs de sécurité aux abords des établissements scolaires.

Enfin, une attention particulière doit être portée sur la problématique des liaisons piétonnes vers les arrêts de transport public, et notamment sur la question de la sécurisation des traversées piétonnes en relation avec les arrêts (avant ou après l'arrêt, en fonction des conditions locales).

## Mesures proposées

Compléter le maillage du réseau piéton fonctionnel tel que le propose la figure ci-contre, qui identifie les tronçons qui nécessitent des améliorations et les chaînons manquants.

Créer trois itinéraires Pédibus (système d'accompagnement des enfants à pied à l'école, sous la conduite des parents) sur le territoire communal, permettant de relier à l'école en toute sécurité à la fois le village de Certoux et le quartier au sud de la route de St-Julien.



## FICHE PDCP - RÉSEAU FONCTIONNEL DES MOBILITÉS DOUCES

### Situation :

C - Globalité de la commune

### Localisation :

Ensemble du territoire communal

### Statut légal :

Toutes zones

### A consulter :

Plan Directeur Communal :

- > Chapitre 5.2 Réseau routier
- > Chapitre 6.3 Circulation et mobilités

Plan Directeur des Chemins pour Piétons :

- > Chapitre 2 Objectifs
- > Chapitre 3.2 Route cantonale de St-Julien
- > Chapitre 3.3 Accessibilité aux arrêts de TC
- > Chapitre 3.4 Connectivité du réseau piéton

Plan Directeur Cantonal :

- > Fiche B05 : Promouvoir la mobilité douce

- > Loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR)

- > Ordonnance fédérale sur les chemins pour piétons et de randonnée pédestre (OCPR)

- > Loi sur l'application de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (L 160)

### Principales instances concernées :

- > Commune de Perly-Certoux
- > Direction générale des transports (DGT-DETA)
- > Office de l'urbanisme (OU-DALE)
- > Office du patrimoine et des sites (OPS-DALE)

### Mesures du PDcom liées :

- > Fiches A - Urbanisme et cadre bâti
- > Fiche C2 - Réseau de transports publics
- > Fiche C3 - Réseau cyclable





## Description

Ayant précédemment identifié des espaces agricoles et bâtis d'intérêt, la constitution d'un réseau de cheminements piétons aux abords d'axes routiers stratégiques dans la commune offre une mise en valeur du patrimoine agricole local.

Ce réseau de chemins de délaçement s'organise principalement selon des données liées au patrimoine, au paysage et aux milieux naturels de la commune. D'autre part, ces itinéraires sont connectés au réseau des transports publics genevois.

La structure de base de ce plan est composée du réseau cantonal de randonnée pédestre, qui ne prévoit aucun projet sur la commune de l'accroissement de la micro-mobilité entre quartiers et Choulex. Le plan propose cependant le tracé de nouveaux itinéraires pédestres balisés, en lien avec le développement touristique communal.

Ce réseau permet également une augmentation de l'offre de mobilité douce au sein de la commune et offre un potentiel de synergie avec le cœur public du village. (Voir fiche C3).

## Intérêts / Conflits / Contraintes

Relier les différentes zones de délaçement d'intérêt communal par des cheminements sûrs, continus et confortables.

Mettre en valeur les itinéraires de promenade en tant que lieux fédérateurs de la vie communale.

Apporter de la plus-value à certains itinéraires particulièrement attractifs en aménageant des promenades thématiques et didactiques.

Inciter la population et les visiteurs à parcourir et découvrir les paysages exceptionnels de la commune.

La sécurisation des accotements, aux abords des routes, est nécessaire afin de rendre possible l'aménagement de cheminements de ce type.

## Mesure engagée

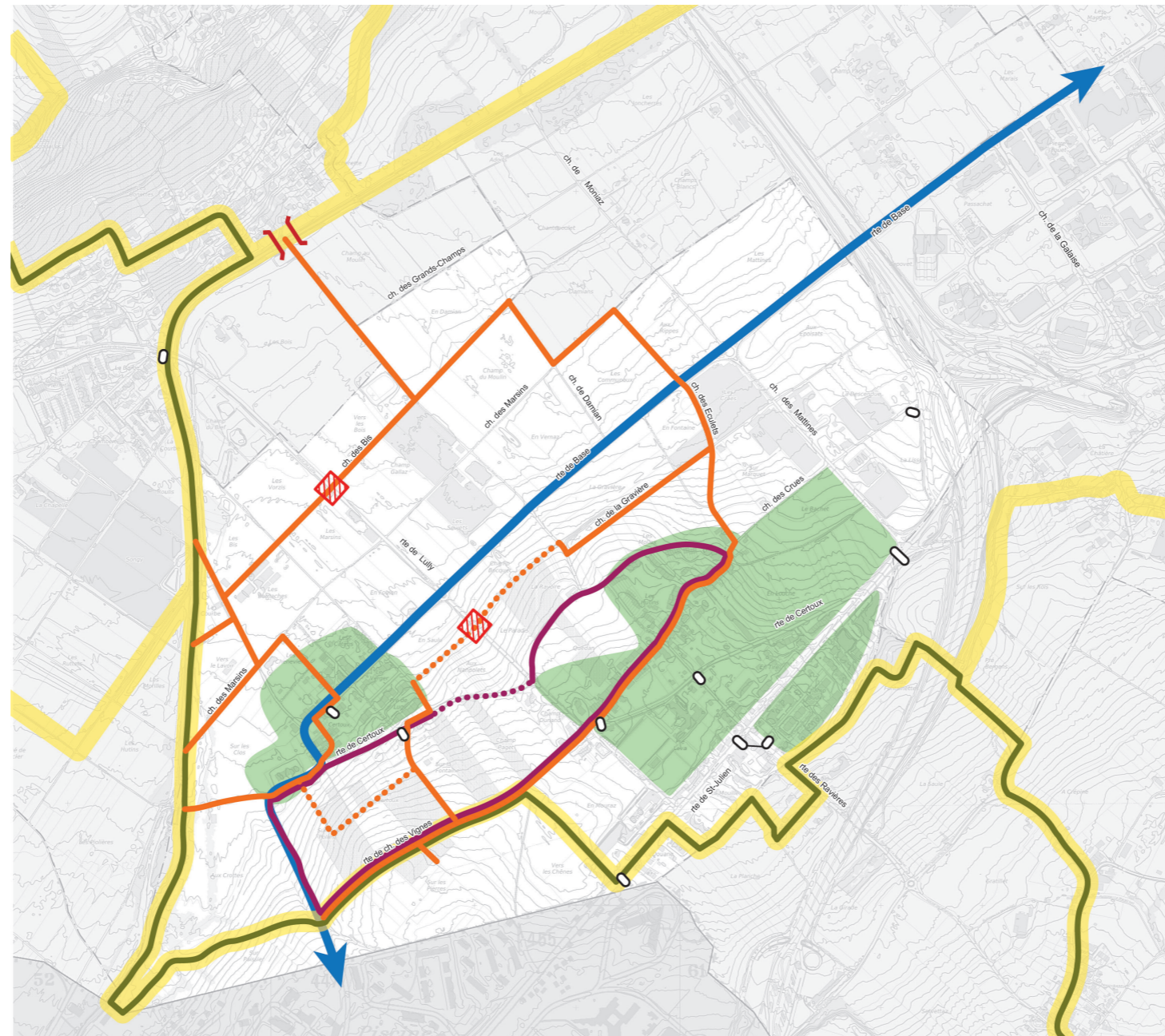
Une série d'études paysagères engagées sur la valorisation des chemins pour piétons au sein de la commune par le bureau Hoffmeyer paysage & communication.

## Mesures proposées

Définir une armature appelée «Promenade villageoise» s'appuyant sur les voies historiques.

Définir une armature appelée «Promenade des grandes cultures», plus ramifiée, profitant des axes structurants desservant les secteurs d'intérêts identifiés.

Ces nouvelles promenades thématiques peuvent faire l'objet d'une action particulière de promotion et d'information auprès des habitants de la commune, mais aussi à l'échelle du canton, voire au-delà, sous la forme d'un dépliant ou de pages consultables sur le site internet communal, etc.



### Légende :

- Arrêts TP planifiés, horizon 2030
- Passerelle piétonne à créer
- Passage piéton à créer
- Chemins de randonnées pédestres existants
- Itinéraire local SwissMobile «Entre Arve et Rhône»
- «Promenade Villageoise» à créer / baliser

- «Promenade des grandes cultures» à créer / baliser
- Liaison structurante de mobilité douce
- Zone à vitesse modérée dans son état futur (Zone 30 ou zone de rencontre)

**Ci-dessous :** Exemple d'aménagement de cheminements et promenades au sein de la trame verte et bleue



Les cheminements seront traduits au travers d'aménagements stabilisés perméables sur les abords.

Les itinéraires proposés sont existants mais nécessitent des réhabilitations et des réaménagements. Les projets de cheminements devront tenter d'appliquer au mieux les principes suivants relatifs à l'environnement : recourir à des surfaces en matière perméable et favoriser le ruissellement des eaux météoriques sur le terrain naturel adjacent.

Le balisage des itinéraires de promenades pourra se référer aux normes édictées par l'OFROU et Suisse-Rando.

## FICHE PDCP - RÉSEAU DE PROMENADES

### Situation :

C - Globalité de la commune

### Coordination avec d'autres planifications

Plan Directeur Communal :

- > Chapitre 5.3 Inventaire IVS
- > Chapitre 6.3 Circulation et mobilités

Plan Directeur des Chemins pour Piétons :

- > Chapitre 1.7 Préservation du régime hydraulique des cours d'eau
- > Chapitre 2 Objectifs de la promotion de la mobilité piétonne
- > Chapitre 3.1 L'identité de la commune
- > Chapitre 3.4 Connectivité du réseau piéton

Plan Directeur Cantonal :

- > Fiche B05 : Promouvoir la mobilité douce

Plan d'actions de la mobilité douce 2015-2018

- > Mesure 1.6 Pénétrante cyclable d'intérêt cantonal St-Julien - Soral - Certoux - Genève
- > Mesure 1.7 Pénétrante cyclable prioritaire route de St-Julien

Projet de territoire du Grand Genève (PA3) :

- > Mesure 35-6 Liaison rurale St-Julien - certoux - Genève (réalisée)

Liste indicative de recommandations pour des constructions nouvelles en zone 4b protégée (en regard des articles 106 à 107 LCI) CMNS-DPS-DU- juin 2005

### Principales instances concernées :

- > Commune de Perly-Certoux
- > Office de l'urbanisme (OU-DALE)
- > Office du patrimoine et des sites (OPS-DALE)
- > Direction générale de la Nature et du Paysage (DGNP-DETA)
- > Direction générale des transports (DGT-DETA)

### Mesures du PDcom liées :

- > Fiches A - Urbanisme et cadre bâti
- > Fiche C3 - Réseau cyclable

