

Plan directeur des chemins pour piétons n° 29'873

Schéma directeur du réseau cyclable



Rapport final

Adopté par le Conseil Municipal de Plan-les-Ouates le : **22 JANVIER 2013**

Plan directeur des chemins pour piétons approuvé par le Conseil d'Etat le : **10 AVRIL 2013**

Pour traiter: Martin WALTHER
urbaplan genève

0942-RapportFinal.doc-13.09.12-MWA

lausanne

av. de montchoisi 21
1006 lausanne
t 021 619 90 90 f 021 619 90 99
lausanne@urbaplan.ch

fribourg

rue pierre-aeby 17
cp 87 - 1702 fribourg
t 026 322 26 01 f 026 323 11 88
fribourg@urbaplan.ch

genève

rue abraham-gevray 6
cp 1722 - 1211 genève 1
t 022 716 33 66 f 022 716 33 60
geneve@urbaplan.ch

neuchâtel

rue du seyon 10
cp 3211 - 2001 neuchâtel
t 032 729 89 89 f 032 729 89 80
neuchatel@urbaplan.ch

SOMMAIRE

1.	AVANT-PROPOS	3
2.	INTRODUCTION	5
	2.1 Rôle du document	5
	2.2 Structure du document	5
	2.3 Déroulement de l'étude	6
PARTIE I : CADRE GENERAL		
3.	PLANIFICATION	9
	3.1 Planification fédérale	9
	3.2 Planification cantonale	12
	3.3 Plan directeur communal	15
	3.4 Communes voisines	16
4.	LES DEPLACEMENTS DOUX	17
	4.1 Enjeux généraux	17
	4.2 Les déplacements à pied	17
	4.3 Les déplacements à vélos	26
PARTIE II : PROJET		
5.	PLAN DIRECTEUR DES CHEMINS POUR PIETONS	35
	5.1 Structure territoriale	35
	5.2 Réseau des espaces publics et de mobilité douce	35
	5.3 Les parcours majeurs	41
	5.4 Enjeux sectoriels	45
	5.5 Instruments de mise en œuvre	52
	5.6 Hiérarchie des mesures, priorités	53
	5.7 Information et sensibilisation	54
	5.8 Synthèse	55
6.	SCHEMA DIRECTEUR DU RESEAU CYCLABLE	59
	6.1 Enjeux sectoriels	59
	6.2 Le réseau cyclable	67
	6.3 Instruments de mise en œuvre	73
	6.4 Hiérarchie des mesures, priorités	73
	6.5 Information, sensibilisation et promotion	74
PARTIE III : MISE EN ŒUVRE		
7.	MESURES D'AMENAGEMENT	79
	Annexe 1 – Intercommunalité	109
	Annexe 2 – Projets régionaux	115
	Annexe 3 – Projets locaux	121
	Annexe 4 – Publications	127

1. AVANT-PROPOS

Le présent plan directeur des chemins pour piétons et schéma directeur du réseau cyclable constitue le résultat d'une démarche en faveur de la mobilité douce, qui s'inscrit dans la lignée du programme de législature du Conseil administratif 2007-2011.

Il s'agit en particulier d'encourager la mobilité douce à l'échelon communal. Les déplacements visés concernent les relations interquartiers, les liaisons avec les communes voisines, l'accès aux équipements publics et les promenades.

En filigrane, l'objectif de la démarche est d'encourager un report modal favorable aux déplacements doux et le développement de l'intermodalité avec les transports collectifs (parcours à pied ou à vélo pour une partie du trajet à effectuer). En effet, le vélo et la marche à pied sont des moyens de locomotion particulièrement adéquats au regard de la protection contre le bruit, l'assainissement de l'air, la sécurité et la lutte contre la sédentarité. La marche et le vélo sont deux moyens de locomotion complémentaires et le traitement conjoint de ces deux volets des déplacements doux est cohérent.

A Genève, près de 40 % d'augmentation du trafic motorisé est prévue pour 2020¹. Dès lors, le report modal et une approche multimodale deviennent nettement souhaitables par rapport à l'engorgement chronique du réseau routier et à la dégradation de la qualité de notre environnement.

¹ Evolution prévisible du trafic routier (TJM entre 2000 et 2020) - DAEL, octobre 2005

2. INTRODUCTION

2.1 Rôle du document

Le plan directeur des chemins pour piétons est obligatoire pour les communes et doit suivre une procédure particulière définie dans la loi d'application de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et de randonnée pédestre (L 1 60). Cette procédure d'approbation est analogue à celle qui prévaut pour les PLQ et les plans directeurs communaux (adoption par le Conseil d'Etat).

Cette loi offre aux communes de nombreux outils facilitant la mise en œuvre des aménagements : possibilité d'imposer la réalisation et l'entretien d'un chemin à un privé en zone de développement, possibilité d'expropriation, etc. Par ailleurs, l'article 16 de la loi précise que les plans approuvés devront être pris en compte par la Direction générale de la mobilité (DGM) pour l'établissement de mesures concernant la circulation, notamment en matière de modération.

Pour les déplacements à vélos, il n'existe à ce jour aucune forme de planification prévue dans la loi. Le volet cyclable est donc traité sous la forme d'un schéma directeur validé par la commune. La consultation préalable des Services de l'Etat (DU, DIME) a toutefois été faite, de manière à coordonner les propositions avec la planification cantonale en la matière.

Ce document (plan directeur des chemins pour piétons et schéma directeur du réseau cyclable) joue plusieurs rôles :

- > instrument de **planification** et de gestion, il doit permettre aux autorités communales et cantonales de définir les actions à entreprendre, les espaces à réserver, etc.
- > instrument de **coordination**, il doit clairement identifier les différents intervenants concernés par les mesures,
- > instrument de **communication**, il doit servir à informer les citoyens, les associations, les communes voisines et le canton des options prises en matière de mobilité douce.

2.2 Structure du document

Le plan directeur des chemins pour piétons (plan 1 : 5000) accompagne le présent rapport. Ce dernier est structuré en trois parties :

- > Partie I : le cadre général – chapitres 3 et 4.
- > Partie II : le projet – chapitres 5 et 6.
- > Partie III : la mise en œuvre – chapitre 7.

La partie I fournit des données en matière de planification fédérale, cantonale et communale, explicite les enjeux liés aux déplacements doux et fixe les objectifs à atteindre et les principes d'aménagement à suivre.

La partie II établit le projet en énonçant les enjeux liés à la structure territoriale ainsi que les enjeux sectoriels, desquels découlent les mesures d'aménagement, et en décrivant les instruments de mise en œuvre.

La partie III constitue le programme de mise en œuvre, établi sous la forme de fiches de mesures sectorielles identifiant les tronçons à aménager, les mesures d'aménagement, les intervenants et la coordination avec d'autres études, projets ou fiches de mesures.

2.3 Déroulement de l'étude

L'étude du plan directeur des chemins pour piétons et du schéma directeur du réseau cyclable a été suivie par M. Thierry Durand, Conseiller administratif et Maire pour la période 2009 - 2010. Elle a en outre été suivie par la Commission aménagement du territoire du Conseil municipal, présidée par Mme Geneviève Guinand Maître.

Elle s'est déroulée en quatre phases principales :

- > Etablissement du projet entre avril 2009 et décembre 2010.
- > Consultation des services cantonaux, des communes voisines et des conseillers municipaux au printemps 2011.
- > Etablissement du projet définitif (PDCP et SDRC) et mise en consultation publique (PDCP uniquement).
- > Adoption par le Conseil municipal (PDCP et SDRC) et approbation par le Conseil d'Etat (PDCP uniquement).

La Direction générale de la mobilité (DGM) a été consultée, ainsi que l'association Pro Vélo Genève (partenaire de l'étude) et RandoGenève de manière à prendre en compte leurs propositions.

Le bureau URBAPLAN, pilote de l'étude, a travaillé en étroite collaboration avec l'association Pro Vélo pour élaborer les fiches de mesures sectorielles du dossier de mise en œuvre. Les fiches de mesures liées aux vélos ont fait l'objet d'une étude spécifique et se trouvent dans un cahier séparé.

PARTIE I : CADRE GENERAL

3. PLANIFICATION

3.1 Planification fédérale

La mobilité douce s'inscrit dans les politiques fédérales sur la protection de l'environnement, les transports, la sécurité routière et la santé.

Loi sur la Protection de l'Environnement (LPE)

La LPE (1985) énonce des principes et des moyens pour la mise en œuvre d'actions et de contrôles en matière de lutte contre la pollution de l'air et le bruit par le biais de :

- > l'Ordonnance fédérale sur la Protection de l'air (OPair, 1986), qui définit des valeurs limites d'émission pour les installations polluantes et d'immission pour protéger l'homme et son environnement,
- > l'Ordonnance fédérale sur la Protection contre le Bruit (OPB, 1987), qui fixe des valeurs limites d'exposition au bruit du trafic routier en fonction des degrés de sensibilité (I à IV).

Ces deux ordonnances font l'objet de plans de mesures au niveau cantonal (voir point 3.1.2).

Par ailleurs, le programme SuisseEnergie et la loi sur le CO2 prescrivent une réduction d'environ 10% de la consommation d'énergie fossile dans le secteur de la mobilité.

En outre, la Suisse s'est engagée sur le Protocole de Kyoto (entré en vigueur le 16 février 2005), qui fixe des objectifs chiffrés de réduction de gaz à effet de serre.

Plan directeur de la locomotion douce

Le 6 décembre 2002, le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication, le DETEC (OFROU, Office fédéral des routes), a mis en consultation un plan directeur visant à promouvoir la locomotion douce. Ce plan directeur n'a cependant jamais été approuvé.

On entend par locomotion douce le fait de se déplacer à pied, sur roues ou sur roulettes, à la seule force musculaire humaine (« human powered mobility »).

Le plan directeur crée des conditions cadre pour l'encouragement et le développement de la locomotion douce en Suisse. Il revêt un caractère de recommandation pour les partenaires de la Confédération (cantons, agglomérations, communes, institutions privées, etc.).



Projet de plan directeur de la locomotion douce (OFROU, 2002)

Une nouvelle approche pour le transport des personnes est proposée. Celle-ci met la locomotion douce (LD) sur un pied d'égalité avec les transports publics (TP) et le trafic individuel motorisé (TIM). Pour la Confédération, la locomotion douce constitue le troisième pilier d'une politique durable des transports.

Le catalogue de mesures de la locomotion douce se décline selon 13 principes directeurs. Ceux-ci traitent de différents domaines d'actions :

- 1 Aménagement du territoire et planification
- 2 Infrastructures
- 3 Villes et agglomérations
- 4 Système d'orientation et d'information
- 5 Sécurité
- 6 Mobilité combinée
- 7 Education et relations publiques
- 8 Recherche et développement, installations pilotes
- 9 Statistiques et évaluation
- 10 Système d'information sur la mobilité
- 11 Collaboration et compétences
- 12 Financement
- 13 Programme d'incitation

Par ailleurs, l'Office fédéral des routes (OFROU) publie régulièrement des guides de recommandations sur la mobilité douce (voir ci-contre).

Figure 1 : Les trois piliers du transport des personnes

<p>Trafic individuel motorisé TIM</p> <p>Voitures de tourisme Poids lourds Motocycles Cyclomoteurs Vélos électriques</p>	<p>Locomotion douce LD</p> <p>Déplacements à pied Déplacements à vélo (y compris VTT, vélos de course et vélos allongés) Tourisme pédestre Déplacements au moyen d'engins assimilés à des véhicules (par exemple patins à roulettes)</p>	<p>Transports publics TP</p> <p>Chemins de fer Tramways Autobus Transports à câbles Bateaux Trafic aérien</p>
---	---	--



Guide pour la conception d'itinéraires cyclables (OFROU, 2008)

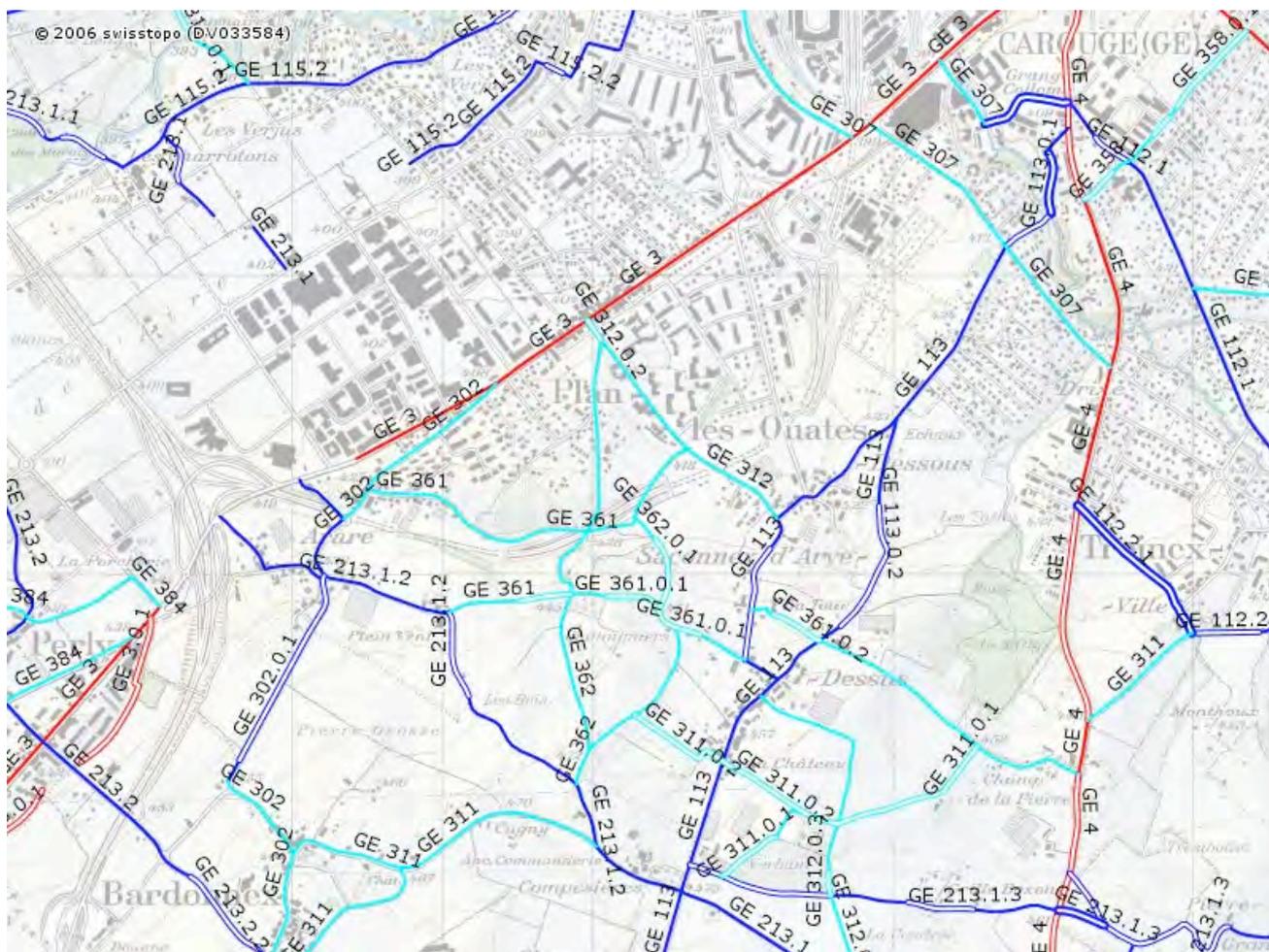


Guide pour le stationnement des vélos (OFROU, 2008)

IVS

L'inventaire fédéral des voies de communication historiques de la Suisse (IVS) est établi en application de l'article 5 de la loi fédérale sur la protection de la nature et du paysage (LPN). L'IVS distingue trois niveaux hiérarchiques d'importance de la voie (nationale en rouge, régionale en bleu foncé et locale en bleu clair) et trois degrés de préservation des traces historiques, tels que murs, végétation, bornes, croix, etc. (sans substance en trait simple, avec substance en double trait et avec beaucoup de substance en double trait gras).

Sur la commune de Plan-les-Ouates, les chemins historiques se concentrent sur le coteau. Ils sont pour la plupart d'intérêt local, à l'exception de la route de Saconnex-d'Arve, du chemin de l'Abérieru et du chemin de Plein-Vent d'intérêt régional, dont certains tronçons sont avec substance (double trait). La route de Saint-Julien constitue un axe d'intérêt national.



Extrait de l'inventaire IVS

L'IVS constitue la trame des parcours historiques sur laquelle la planification des réseaux de mobilité douce peut se superposer, voire se combiner avec la mise en valeur des éléments historiques ou paysagers de tel ou tel chemin.

Les parcours de promenade situés sur le coteau empruntent les chemins inscrits à l'IVS. Ainsi, des mesures conjointes entre les réseaux agro écologiques, les itinéraires de promenade et les chemins IVS pourraient être développées sur la commune de Plan-les-Ouates.

3.2 Planification cantonale

Les principaux documents avec lesquels le plan directeur des chemins pour piétons et le schéma directeur du réseau cyclable doivent être coordonnés sont les plans d'assainissement de l'air et du bruit routier, le plan directeur du réseau routier (définissant la hiérarchie du réseau), le plan directeur de la mobilité douce, le plan directeur du réseau de chemins de randonnée pédestre, défini dans la loi d'application et approuvé par le Conseil d'Etat le 15.12.2001, et le projet d'agglomération, notamment avec le PACA Saint-Julien – Plaine de l'Aire.

Plan de mesures OPair

En application de l'Ordonnance fédérale pour la Protection de l'air (OPair), le canton de Genève a établi un *plan de mesures OPair 2003 - 2010* (version révisée en 2008 et bilan 2007). Celui-ci contient une liste de mesures concernant les transports, l'énergie, les installations de chauffage, etc.

Parmi les mesures concernant les transports, l'objectif n°6 vise à encourager la **mobilité douce**. Les mesures proposées sont :

- 6.1 Politique du vélo : mise en œuvre de la stratégie cantonale 2007-2010, soit la définition d'un réseau d'intérêt cantonal et des « points noirs » à résoudre et le développement d'une approche intermodale facilitant l'utilisation du vélo pour une partie du trajet.
- 6.2 Encouragement des vélos à assistance électrique (VAE).
- 6.3 Normes de stationnement vélos applicables dans les autorisations de construire.

Plan d'assainissement du bruit routier

En application de l'Ordonnance fédérale sur la Protection contre le Bruit (OPB), le canton de Genève a établi un *plan pluriannuel d'assainissement des routes cantonales et nationales 2002 - 2012* (crédit voté par le GC en mars 2003).



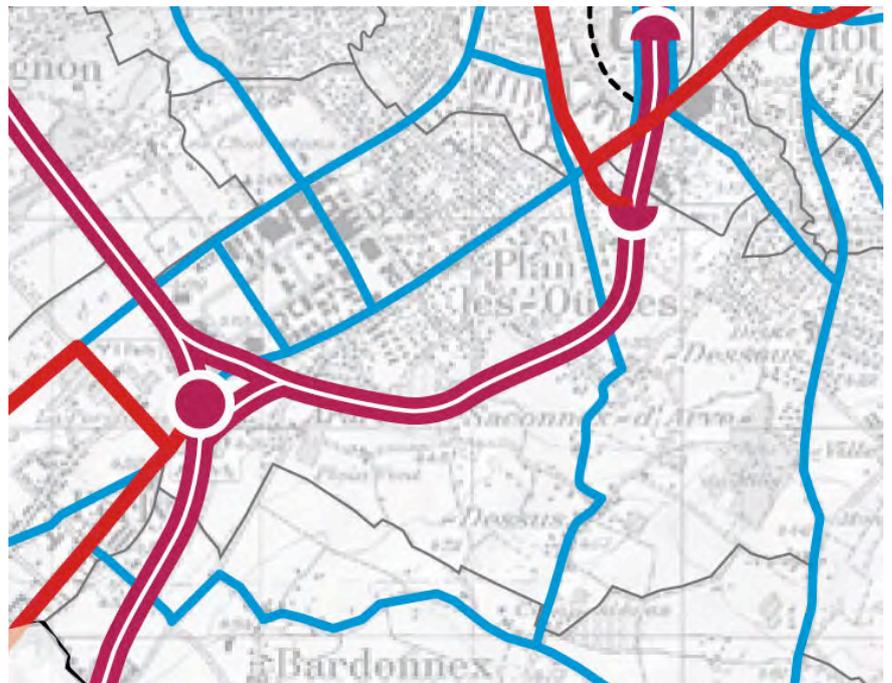
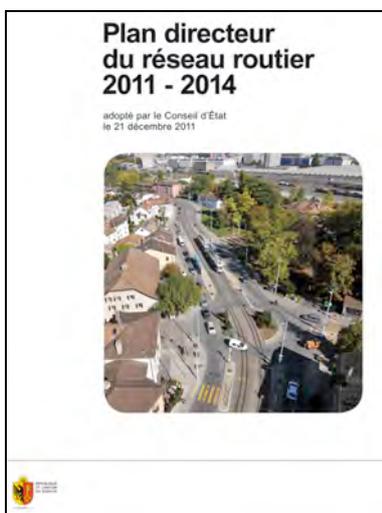
Dans ce cadre, le canton de Genève a élaboré un plan de mesures où sont identifiés six groupes de mesures. Parmi ceux-ci, relevons :

- > réaménager les chaussées (amélioration de la fluidité, revêtements phono-absorbants, etc.),
- > réorganiser les circulations (modération des circulations, encouragement aux transports non-motorisés, etc.).

Plan directeur du réseau routier

Selon le plan directeur du réseau routier 2011-2014, la hiérarchie du réseau distingue le réseau primaire (en rouge), le réseau secondaire (en bleu) et le réseau de desserte ou de quartier (en fond de plan).

Ces informations constituent des données de base auxquelles le présent document superpose des exigences en termes de sécurité et de confort des piétons et des cycles.



Extrait de la hiérarchie du réseau routier genevois pour Plan-les-Ouates

Plan directeur de la mobilité douce

Le plan directeur de la mobilité douce, en cours d'élaboration, a fait l'objet d'une consultation des communes. Le volet piéton se limite à des recommandations d'ordre général. Le réseau cyclable est illustré par une carte permettant d'identifier les parcours d'intérêt cantonal. Pour Plan-les-Ouates, il s'agit de la route de Base, de la route de Saint-Julien et de la route de Saconnex-d'Arve comme axe nord-sud et du chemin du Pont-du-Centenaire, de la route des Chevaliers-de-Malte et du chemin de Vers comme liaisons est-ouest. A relever que le parcours au-dessus de l'autoroute entre le quartier des Sciers et le village figure comme une liaison à créer (ligne de désir).

Plan directeur des chemins de randonnée pédestre

Ce réseau défini par la loi d'application est reporté dans le plan directeur des chemins pour piétons. Sur Plan-les-Ouates, plusieurs itinéraires traversent le territoire communal :

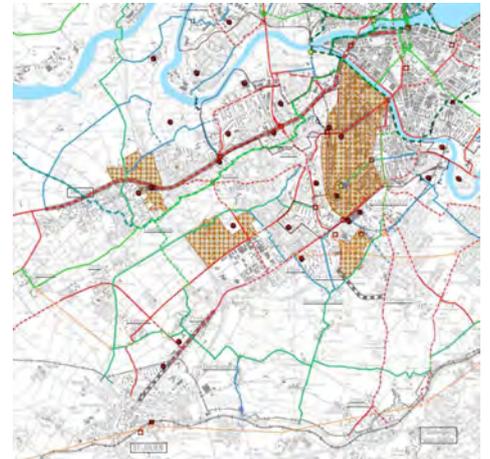
- > itinéraire n° 16 – Bernex, Verjus, Pont-Rouge
- > itinéraire n° 17 – Onex, Plan-les-Ouates, Saconnex-d'Arve, Coix-de-Rozon
- > itinéraire n° 19 - Bardonnex, Arare, Compesières, Charrot, Neydens (F)
- > **chemin de St-Jacques-de-Compostelle** – en provenance de Carouge et passant par Saconnex-d'Arve, Compesières et Charrot, il emprunte la route de Saconnex-d'Arve et le chemin de l'Abérieu.

PACA Saint-Julien – Plaine de l'Aire

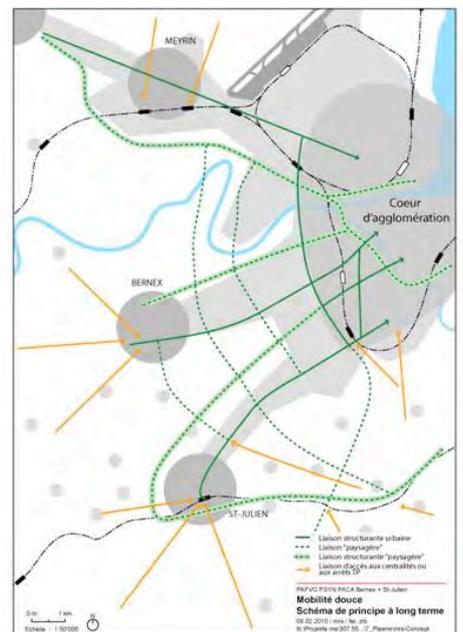
Les PACA (périmètres d'aménagement coordonné d'agglomération) constituent les études locales dans le cadre du projet d'agglomération franco-valdo-genevois (PAFVG).

Sur Plan-les-Ouates, le PACA Saint-Julien – Plaine de l'Aire prévoit notamment l'urbanisation du secteur des Cherpines et le tracé d'une nouvelle ligne de tram sur la route de Base et la route de Saint-Julien (tram ou bus en site propre).

La route de Saint-Julien est également identifiée comme une liaison majeure sur le plan du concept de la mobilité douce du plan de synthèse des PACA Genève-Bernex-Saint-Julien.



Extrait du plan directeur de la mobilité douce, 2010 (en rouge, itinéraires sur les axes routiers principaux ; en bleu, itinéraires sur le réseau de quartier ; en vert, itinéraires Suisse Mobile)



PAFVG - Schéma de principe de la mobilité douce, 2010

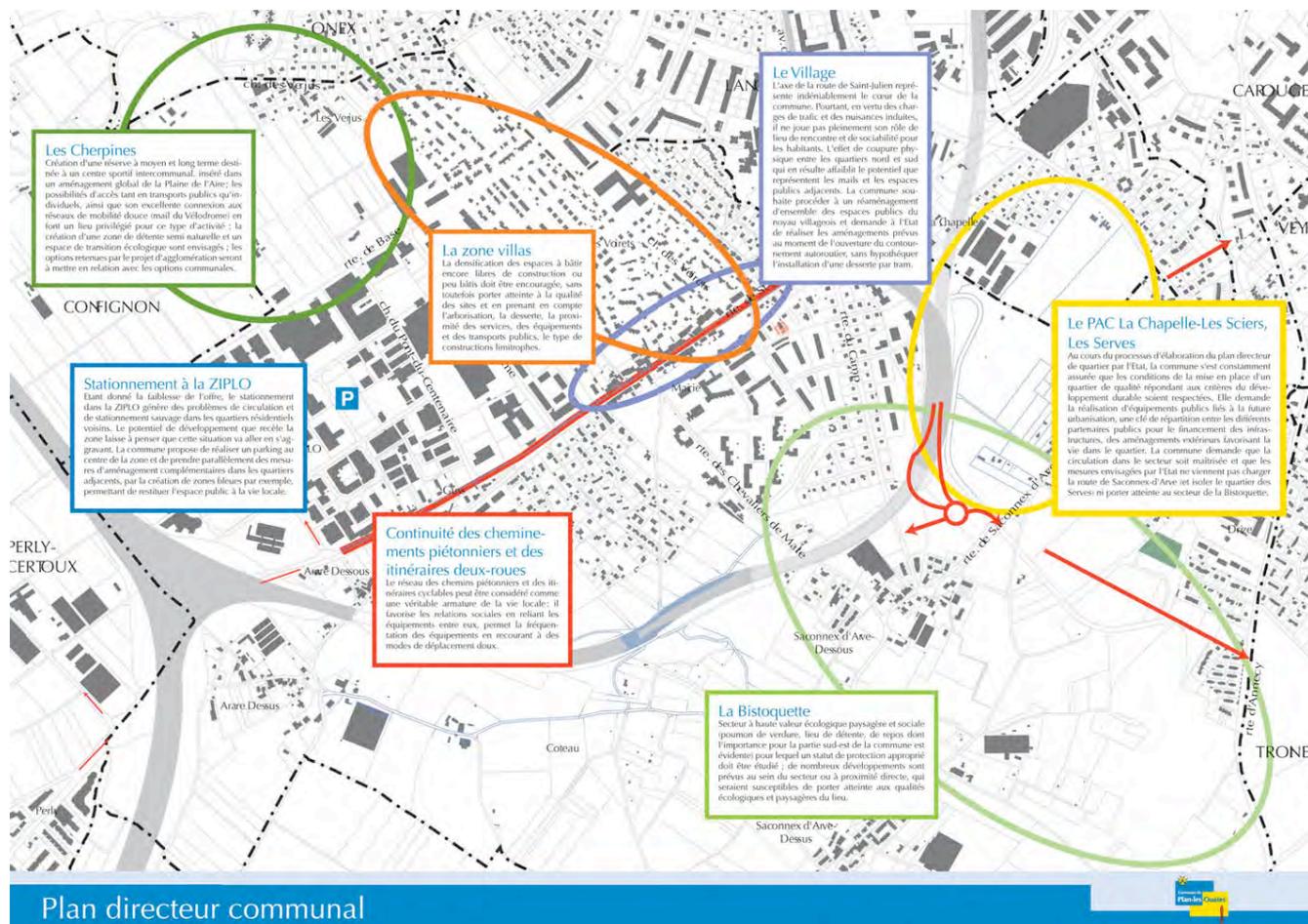
3.3 Plan directeur communal

Le plan directeur de la commune de Plan-les-Ouates a été adopté par le Conseil municipal le 27 octobre 2009 et approuvé par le Conseil d'Etat le 23 novembre 2009.

Le plan directeur communal mentionne un certain nombre d'options en rapport avec la mobilité douce :

- > Mise en réseau des espaces publics.
- > Aménagement de la route de Saint-Julien en faveur des modes doux.
- > Amélioration des continuités piétonnes et cyclables.
- > Prise en compte de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR).
- > Modération du trafic.
- > Valorisation du paysage.

Ces options sont confirmées dans le présent document et pour partie concrétisées par les mesures d'aménagement proposées dans le programme de mise en œuvre.



Plan directeur communal
PDCom, synthèse des mesures d'aménagement (Ortis-RGR-Eco21, janvier 2009)

3.4 Communes voisines

Les plans directeurs des communes voisines sont brièvement présentés en annexe 1 « Intercommunalité ». Les éléments de coordination à développer avec Plan-les-Ouates sont également identifiés.

En résumé, les points principaux à relever sont les suivants :

- > **Bardonnex** : mise en valeur du « Grand Chemin », ancien tracé de Carouge au Mont-de-Sion (chemin de St-Jacques-de-Compostelle), aménagement de la route de Saconnex-d'Arve, de la route de Bardonnex (allée des poiriers) et des chemins des Chouettes et de Pierre-Grosse.
- > **Perly-Certoux** : réaménagement du cheminement situé le long du ruisseau de La Lissole (tracé IVS d'importance nationale avec substance) et connexion au chemin du Pré-Berghem.
- > **Confignon** : développement de la plaine de l'Aire et itinéraire de promenade des chemins des Marais et des Verjus.
- > **Onex** : itinéraire piéton/vélo des chemins du Pont-du-Centenaire et des Verjus avec aménagement à créer.
- > **Lancy** : coordination à effectuer pour le quartier des Serves, le secteur La Chapelle – Les Sciers, la Milice (parc des Communes-Réunies), la route de Saint-Julien, le quartier des Voirets et le quartier des Verjus.
- > **Carouge** : prolongement du réseau de promenade du chemin du Bief-à-Dance.
- > **Troinex** : réaménagement de la route d'Annecy (pistes cyclables) et prolongement des itinéraires piéton/vélo des chemins de Drize, de Saussac, de Roday et de la route de Moillebin.

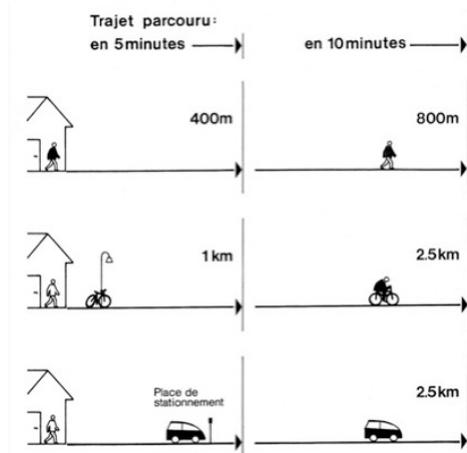
Toutes les communes voisines sont consultées dans le cadre de l'enquête technique liée au plan directeur des chemins pour piétons.

4. LES DEPLACEMENTS DOUX

4.1 Enjeux généraux

Les déplacements à pied et à vélo (DPV) sont le mode de déplacement le plus écologique et naturel (dans le sens originel). Ils répondent aux trois piliers du développement durable :

- > écologique : sans pollution, ni bruit,
- > économique : réduction des coûts liés aux transports et gain de surface et d'espace,
- > social : liens plus directs et conviviaux avec son environnement (ses voisins, sa ville, etc.).



Comparaison des temps de parcours à pied, en vélo et en voiture (source : plan de ville, Genève la Vélo-Cité, 1998)

Les DPV cumulent de nombreux bénéfices pour son utilisateur, dont en particulier l'occasion de pratiquer régulièrement de l'activité physique (30 minutes d'effort physique par jour en moyenne suffisent pour améliorer sa santé et prévenir les maladies)².

Les DPV 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 à vélos sont adaptés à des distances allant jusqu'à 5 kilomètres ou une durée ne dépassant pas 20 minutes.

Parmi les déplacements urbains en voiture, plus de la moitié sont inférieurs à 3 kilomètres³. Ce constat montre le potentiel que représentent les DPV lors des déplacements urbains. A l'intérieur des agglomérations, le report modal vers le vélo représente un grand potentiel de la mobilité des personnes.

4.2 Les déplacements à pied

Nous sommes tous piétons ! Tout le monde se déplace à pied à un moment ou à un autre de la journée. Pourtant, les déplacements à pied sont encore peu valorisés par les politiques publiques et dans l'esprit d'un large public.

La marche à pied constitue cependant un défi majeur pour l'avenir des villes et des agglomérations. En effet, la mobilité à pied fait partie intégrante de la ville en tant que pratique de l'espace public. L'ambiance d'une ville est intimement liée à la perception que l'on en a en tant que piéton. De plus, la mobilité piétonne et les

² Selon les recommandations de l'OMS à l'occasion de la Journée mondiale de la santé 2002.

³ La Mobilité en Suisse, résultat du microrecensement 2005, OFS 2007.

transports publics sont complémentaires et présentent des synergies évidentes à développer.

Le piéton est 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 à prendre en compte pour répondre aux exigences d'un réseau piétonnier performant.

Catégories d'usagers

Différentes catégories d'usagers peuvent être identifiées, auxquelles les exigences liées aux déplacements à pied sont parfois spécifiques.

- > les enfants : sécurité sur le chemin de l'école,
- > les jeunes et les étudiants : convivialité et espaces de rencontre,
- > les personnes avec poussettes : continuité des parcours sans obstacle,
- > les personnes âgées : confort des parcours, disposition de bancs,
- > les personnes à mobilité réduite (PMR) : continuité des parcours et mesures spécifiques (bande podotactile, signal sonore, ...),
- > les personnes chargées : dimensionnement généreux des espaces.

Les exigences d'un réseau piétonnier performant concernent la sécurité, les continuités et le confort. A ces critères correspondent des objectifs et principes d'aménagement. Ceux-ci constituent le cadre dans lequel les mesures en faveur des piétons doivent s'inscrire.

4.2.1 La sécurité

Les cheminements piétonniers doivent répondre à un haut degré de sécurité que ce soit au niveau des aménagements eux-mêmes (par exemple, visibilité aux traversées piétonnes) ou au niveau de l'usage de l'espace public en général (empêcher le stationnement sauvage sur les trottoirs, abaisser les vitesses à certains carrefours ou sur des tronçons, etc.). L'amélioration de la sécurité est une tâche continue à mener sur l'ensemble du réseau, quel que soit le niveau hiérarchique de la voie.

La sécurité et le confort des piétons sont fortement dépendants des mesures de circulation. Cette réalité est ainsi traduite dans la loi (L 1 60) qui dans son article 16, précise : « *Les plans adoptés en vertu de la présente loi seront pris en compte par le département de justice et police et des transports pour l'établissement de mesures concernant la circulation, notamment en matière de modération du trafic* ».



Zone de rencontre place des Bourneaux (mairie)



Traversée sécurisée (route de Saconnex-d'Arve)

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

Les besoins spécifiques des personnes âgées doivent être pris en compte. En 2009, la population âgée de 65 ans et plus représentait 15,6 % de la population communale. En 2025, cette proportion pourrait atteindre 18 à 20 %.

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

L'exemple de Chambéry (France)



Giratoire à Chambéry (photo François Cepas)

La ville de Chambéry est pionnière en matière de sécurité routière. Dès les années 1980, cette ville s'est dotée de plusieurs dispositifs visant à redonner droit de cité au piéton et aux deux-roues :

- > Zone à priorité piétonne, première ville à créer une telle zone sur une voie à fort trafic.
- > Trottoir continu, c'est aux voitures de traverser et non l'inverse.
- > Une signalétique intégrée, et non l'omniprésence du code de la route.

Avant, les piétons descendaient du trottoir pour traverser la chaussée réservée aux véhicules. À présent, la voiture monte pour entrer chez les piétons. C'est toute la perception du domaine routier qui a été inversée. Les résultats sont spectaculaires. En 20 ans, le nombre d'accidents a été divisé par 22 !



Traversée à Chambéry (photo François Cepas)

L'exemple de Chambéry met en évidence la nécessité de prendre en compte les usagers des modes doux lors des traversées de chaussée, en particulier aux carrefours. La technique consiste à créer un partage de l'espace (seuil, revêtement différencié, signalétique, ...) de manière à rendre les usagers plus attentifs mutuellement.

LA SECURITE

Objectifs

Améliorer la sécurité des piétons sur tous les axes routiers.

Sécuriser tout particulièrement les traversées des routes principales et les carrefours.

Modérer la vitesse des véhicules, en particulier par la création de zones 30 et zones de rencontre.

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

Principes d'aménagement

- > *Traversées piétonnes du réseau primaire et secondaire* : avec refuges.
- > *Traversées piétonnes du réseau de quartier* : selon les cas, refuge, avancées de trottoir (notamment lorsqu'il y a du stationnement le long de la rue), trottoir continu, surélévation, etc. A l'intérieur des zones 30, les traversées piétonnes ne sont en principe pas marquées. Dans ces cas, des dispositifs particuliers doivent éventuellement être mis en place pour garantir la sécurité des piétons aux endroits critiques.
- > *Eclairage des traversées piétonnes* : elles doivent être éclairées selon les directives de l'Association suisse pour l'éclairage (SLG).
- > *Refuges* : largeur recommandée minimum 1,50 m. si possible 2,00 m. afin de permettre à une personne avec une poussette ou une chaise roulante d'être à l'abri.
- > *Application de la directive sur l'abaissement des bordures⁴* : résultat de longues études et nombreux essais, cette directive définit la hauteur des bordures abaissées et les aménagements (abaissement muni d'une bande d'éveil de vigilance ou bande podotactile) pour améliorer la sécurité des PMR, en particulier les aveugles et malvoyants.
- > *Trottoirs* : le réseau primaire et secondaire devrait être équipé de trottoirs des deux côtés. Quant au réseau de quartier, selon l'aménagement, on peut envisager 1, 2 ou pas de trottoir (mixité complète, par exemple dans le cas de rues résidentielles ou zones de rencontre).
- > *Dimensions* : la largeur minimum des trottoirs devrait être de 2 mètres. A proximité des écoles ou sur les parcours proches des grands générateurs de déplacement des piétons, une largeur supérieure peut s'avérer indispensable.
- > *Arrêts de transports publics* : les trottoirs doivent être suffisamment larges pour que les usagers en attente ne débordent pas sur la chaussée.

⁴ Directive sur l'abaissement des bordures. Ville de Genève 2007

- > *Eclairage* : l'ensemble du réseau des cheminements pour piétons doit être éclairé, en particulier les tronçons situés en marge du réseau des circulations automobiles.
- > *Modération des vitesses* : mise en place des dispositifs permettant de diminuer la vitesse en fonction des situations particulières (zones 30 et de rencontre, mesures d'aménagement).

4.2.2 La continuité

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

La continuité des parcours est à rechercher principalement au travers des opérations d'urbanisation qui permettront de créer de nouveaux cheminements et par la suppression des obstacles à la marche à pied. Dans les quartiers de villas qui sont particulièrement étanches, il importe de saisir les opportunités de nouvelles constructions pour négocier les servitudes de passage qui progressivement permettront de décroiser 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 la création de nouvelles liaisons. La réalisation de ces cheminements se fera notamment au travers des plans directeurs de quartier (PDQ) et 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 indispensable, non seulement lors de la planification, mais également lors de la réalisation.

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.



Bonne perméabilité piétonne (quartier Vélo-drome)

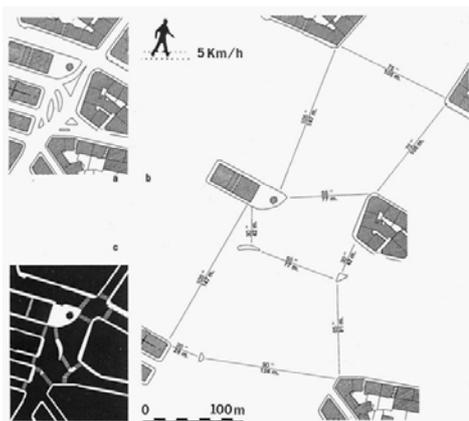


Illustration de la dilatation de l'espace par rapport aux temps d'attente et de parcours et les distances à franchir (plan directeur de la Ville de Genève, 2001)

LA CONTINUITE

Objectifs

Assurer la continuité du réseau et une bonne irrigation de l'ensemble du territoire.

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

Principes d'aménagement

- > Aménagement de nouveaux chemins pour piétons.
- > Négociation de servitudes de passage pour la réalisation de tronçons sur terrains privés.
- > Inscription de servitudes de passage dans le cadre d'opérations d'urbanisation (PLQ ou densification sectorielle). Dans les zones de développement, la loi (L 160) indique que la réalisation et l'entretien des chemins incombent aux propriétaires.
- > Etablissement, si nécessaire, de plans localisés de chemin pédestre.

4.2.3 Le confort

Outre la sécurité et la continuité, le confort des chemins piétonniers constitue également un facteur important pour favoriser la marche. Or, le confort tient souvent à des détails qui généralement échappent aux circuits traditionnels de décision dans les administrations.

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

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



Banc le long du sentier Sous-la-Tour

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

La prise en compte des usagers à mobilité réduite est un critère déterminant dans la notion de confort. Pour ceux-ci, le confort se traduit par des chemins dégagés de tout obstacle pouvant provoquer une gêne sur le parcours. Il s'agit des barrières architecturales obstruant le passage ou le réduisant à moins de 1.20 m. (largeur minimum pour le croisement entre piéton et fauteuil roulant), du mobilier urbain placé au milieu du trottoir, des parcours chaotiques imposant des détours, du revêtement de sol mal entretenu, etc.



Placette et banc (chemin du Pré-du-Camp)

Pour les personnes âgées, la présence de **bancs** le long des parcours est indispensable. En effet, selon une étude réalisée par la ville de Londres⁵, 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. Un autre 20 % ne peut effectuer qu'entre 50 et 200 mètres sans s'arrêter. Or les personnes âgées se déplacent plus fréquemment à pied que la moyenne de la population. A partir de 75 ans environ, moment où elles entrent dans une période dite de « fragilisation », un aménagement urbain inhospitalier peut représenter un frein à leur mobilité.

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



Cheminement bien dimensionné (Rolex)

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

⁵ Inclusive Mobility, Departement For Transport - London, septembre 2003

LE CONFORT

Objectifs

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

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

Principes d'aménagement

- > *Dimensions* : la largeur du trottoir doit être suffisante (2,00 m. minimum) pour permettre la cohabitation entre tous les usagers (croisement de deux fauteuils roulants, parage d'une bicyclette sur le trottoir, etc.).
- > *Revêtements* : prévoir des matériaux de surface non glissants ainsi qu'un traitement unifié par séquence de manière à obtenir une lecture claire de l'espace.
- > *Mobilier urbain* : implanter les éléments de mobilier urbain en dehors des flux piétonniers, notamment aux abords des principaux lieux de convergence (arrêt TPG, écoles, commerces, etc.).
- > *Obstacles* : supprimer les obstacles architecturaux, notamment pour les accès aux équipements publics.
- > *Eclairage* : il doit être généralisé sur tous les parcours et adapté en fonction de chaque situation.
- > *Entretien* : assurer un suivi régulier de l'entretien des trottoirs et autres cheminements pour une satisfaction optimale des usagers.
- > *Passages piétons et carrefours* : des abaissements de trottoir doivent être aménagés aux passages piétons et carrefours.
- > *Application des directives pour les voies piétonnes adaptées aux handicapés*⁶ lors de la réalisation ou l'amélioration des cheminements piétonniers : revêtements adaptés, pentes, guidage sonore ou optique, lieux pour se reposer, etc.
- > *Paysage* : privilégier les parcours offrant des perspectives visuelles variées ainsi qu'une qualité paysagère attractive.
- > *Bancs publics* : l'importance des lieux pour s'asseoir est souvent négligée en dehors des espaces qui ont clairement une fonction de place ou de jardin. Ils jouent pourtant un rôle essentiel qui est de permettre un usage plus domestique de l'espace public. Permettre au passant de s'arrêter, de se reposer c'est en fin de compte la manifestation d'une certaine « politesse des villes ».

⁶ Directives pour les voies piétonnes adaptées aux handicapés. Centre suisse pour la construction adaptée aux handicapés, 2003.

4.2.4 L'embellissement de l'espace public

Le réseau des chemins pour piétons permet l'appropriation du territoire. Il doit donc aussi répondre à des exigences de qualité et d'esthétique qui sont le moteur même du plaisir de marcher.

Dès lors, 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.

L'embellissement des espaces publics vise à rendre la marche à pied agréable et attractive. L'ambiance d'un espace public est le résultat de la combinaison de plusieurs éléments mis ensemble, dont les matériaux utilisés, les revêtements de sol, l'éclairage, le mobilier urbain, la végétation, ...

Chaque lieu identifié devra faire l'objet d'une démarche et d'un projet spécifique dans le cadre d'une conception globale du réseau des espaces publics. Le présent document identifie les principaux lieux pouvant faire partie à terme du réseau des espaces publics de Plan-les-Ouates.



Place des Aviateurs



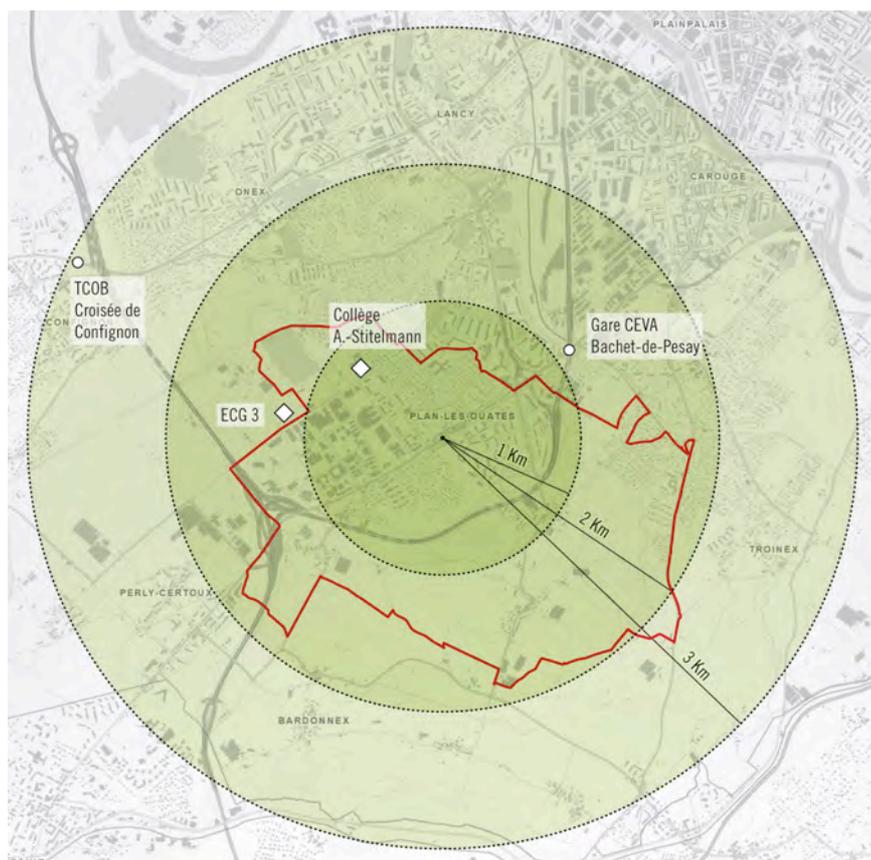
Mail 2000

4.3 Les déplacements à vélos

Le vélo est un mode de déplacement rapide et efficace en milieu urbain. Il est le moyen de transport le plus performant pour les déplacements de moins de 3 km. Il constitue donc une réelle alternative à la voiture.

En Suisse, environ 5,3% des déplacements (en terme d'étapes⁷) se font à vélo. A Genève, cette proportion correspond à seulement 3% du total des étapes parcourues (à titre de comparaison elle atteint 7% à Bâle)⁸.

L'objectif général est d'encourager le report modal en faveur du vélo. L'encouragement au report modal nécessite donc l'amélioration et le développement des itinéraires cyclables sur la commune de Plan-les-Ouates pour offrir plus de visibilité au vélo et ainsi plus de légitimité.



Rayons de 1, 2 et 3 km à partir du village de PLO et grands générateurs de déplacements

⁷ Une étape est la portion d'un déplacement effectuée avec un mode de transport spécifique.

⁸ La Mobilité en Suisse, résultat du microrecensement 2005, OFS 2007.

Campagne 2009 de comptages vélos

La Ville et l'Etat de Genève réalisent tous les deux ans depuis 1987 une campagne de comptages vélos et deux-roues motorisés. Selon la campagne 2009⁹, le trafic vélo comptabilisé sur l'ensemble des points d'enquête entre 2007 et 2009 est stable en été et a augmenté de 16% en hiver. Cette augmentation mesurée au mois de décembre confirme que le vélo constitue un moyen de déplacement de plus en plus utilisé, indépendamment de la saison.

En Ville de Genève (écran Rhône), entre 1987 et 2009 les déplacements à vélo ont progressé d'environ 400%, passant de 3'820 à 15'330 trafic journalier (2 sens) sur l'ensemble des points de comptage (écrans).

Motivations et obstacles à l'usage du vélo

Une étude de l'OUM¹⁰ réalisée en 2002 dans le cadre du programme cantonal de santé publique « planification sanitaire qualitative » (1999-2002), a permis d'identifier les motivations et les obstacles à l'usage du vélo à Genève.

Concernant les motifs de choix du vélo pour se déplacer, les enquêtes réalisées dans le cadre de la recherche susmentionnée révèlent qu'il s'agit principalement et dans l'ordre :

- > de sa rapidité, pour 44% des cyclistes,
- > de l'activité physique (34%),
- > de son aspect pratique et sa souplesse d'utilisation (33%),
- > du respect de l'environnement (25%),
- > de son faible coût (19%),
- > de son côté agréable (16%),
- > de la facilité de parcage (15%).

Concernant les obstacles à l'utilisation du vélo, la recherche susmentionnée donne les réponses suivantes :

- > **la sécurité** : la dangerosité de la pratique du vélo en milieu urbain est de loin l'obstacle principal. Cependant, il existe un certain décalage entre la représentation de dangerosité que la pratique du vélo véhicule et le risque objectif qu'elle comporte. Ce décalage se reflète dans les statistiques d'accidents,
- > **la cohabitation avec les scooters** : problème d'incivilité relativement nouveau, mais reconnu unanimement, l'utilisation par les scootéristes de certains aménagements cyclables augmente le risque d'accidents et constitue une source d'inconfort pour le cycliste,

⁹ Campagne 2009 de comptages vélos et deux-roues motorisés, DIM - DGM, juin 2010.

¹⁰ Observatoire Universitaire de la Mobilité (OUM), Représentations du vélo et obstacles à son utilisation à Genève, rapport de synthèse, UNIGE avril 2002.

- > **le vol et les déprédations** : problème très souvent négligé par les non-cyclistes, c'est pourtant un obstacle important à l'usage du vélo,
- > **le changement d'habitudes** : la fidélité aux moyens de transport autres que le vélo est significative comme obstacle à l'usage du vélo,
- > **les intempéries** : souvent surestimées par les non-cyclistes.

D'autres obstacles peuvent encore être cités, mais à titre secondaire : la distance à parcourir trop longue, l'effort à fournir, la tenue vestimentaire, ...

Catégories d'usagers

L'usage du vélo correspond à des besoins différents selon les motifs de déplacements¹¹. Quatre types d'utilisation peuvent être identifiés :

- > **transport**, les usagers quotidiens (travail, loisirs, achats, études), les professionnels (cyclomessagerie),
- > **chemin de l'école**, les enfants fréquentant l'école primaire et dans une moindre mesure le Cycle d'Orientation,
- > **loisirs**, les familles, les touristes,
- > **sport**, les coureurs cyclistes.

Pour chacune de ces catégories, les comportements des cyclistes correspondent à des besoins différents en termes d'aménagements, d'itinéraires, d'information, etc.

- > **transport**, tracé direct, peu d'arrêts,
- > **chemin de l'école**, passages protégés sur les routes à fort trafic, itinéraires d'évitement,
- > **loisirs**, sécurité élevée, itinéraire attrayant, bonne information, signalisation,
- > **sport**, tracé direct, bons revêtements, signalisation appropriée.

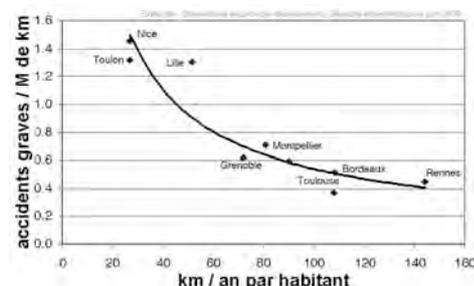
4.3.1 Exigences auxquelles doivent répondre les aménagements cyclables

Pour satisfaire les besoins fondamentaux de tous les types d'usagers, les aménagements cyclables doivent répondre à un certain nombre d'exigences. Les itinéraires cyclables doivent être¹² :

- > **sûrs**, faible risque d'accident, conception simple, visibilité,
- > **cohérents**, continuité, fluidité, tracé adapté, homogénéité,
- > **directs**, tracé favorable, sans détour, sans interruption,
- > **confortables**, profil en long favorable, peu d'entraves, surface plane, revêtement adapté, environnement attractif, stationnement approprié.

¹¹ Source: Trafic deux-roues légers, norme VSS 640 060, 1994.

¹² Source: Trafic deux-roues légers, norme VSS 640 060, 1994.



Corrélation entre le nombre de cyclistes et le nombre d'accidents : plus il y a de cyclistes sur la route, moins il y a d'accidents (Observatoire sécurité des déplacements, Grenoble, juin 2009)

La sécurité est évidemment l'exigence majeure qui doit être assurée partout et pour toutes les catégories de cyclistes. C'est l'un des objectifs principaux du présent schéma directeur visant la planification des itinéraires à l'échelle communale et locale.

RESEAU CYCLABLE

Objectifs

Densifier le réseau des itinéraires cyclables par des aménagements cohérents, des parcours directs et des itinéraires en dehors des axes routiers principaux.

Améliorer la sécurité des cycles sur tous les axes routiers, en particulier le long des axes de trafic principaux (réseau primaire et secondaire).

Assurer la continuité des itinéraires, en particulier pour les liaisons Est-Ouest.

Rendre les itinéraires cyclables attractifs afin de favoriser les déplacements à vélo.

Principes d'aménagement

Recommandations générales

D'une manière générale, la conception des aménagements cyclables devrait suivre les recommandations suivantes :

- > Préférer des solutions simples, légères et compréhensibles.
- > Rechercher une certaine souplesse d'utilisation favorable à la cohabitation entre les deux-roues légers et les autres usagers (automobiles, piétons).
- > Agir de préférence sur la modération de l'ensemble du trafic.
- > Renforcer les contrôles, en particulier :
 - stationnement sauvage sur les bandes/pistes cyclables,
 - arrêt non autorisé sur les pistes cyclables,
 - utilisation abusive des aménagements par les motos/scooters,
 - respect des règles de circulation par les cycles.
- > Entretien et nettoyage régulier des pistes et bandes cyclables.

Itinéraires le long des axes de trafic principaux

- > Réseau primaire : aménagement systématique de pistes cyclables.
- > Réseau secondaire : aménagement systématique de pistes ou bandes cyclables selon le contexte, sauf exception (par exemple traversée du village ou des ha-meaux).
- > Bandes cyclables bilatérales sur chaussée à voie centrale banalisée dans certains cas (gabarit étroit).

- > Prise en compte des cycles aux carrefours principaux (case/bande avancée, feu anticipé, tourner-à-gauche indirect).
- > Traversée des carrefours non régulés en deux ou trois temps (flots de sécurité).
- > Prise en compte des cycles aux points de franchissement de la route de Saint-Julien et de l'autoroute (passerelle).
- > Grilles d'écoulement des eaux situées en dehors de la piste ou bande cyclable ; au minimum, prévoir des grilles de dimension réduite (avec partie pleine).

Itinéraires en dehors des axes de trafic principaux

- > Modération de la circulation (zone 30, zone de rencontre, coussin berlinois, etc.).
- > Contresens cyclable.
- > Négociation de servitudes de passage sur les chemins privés.
- > Inscription de servitudes de passage dans le cadre d'opérations d'urbanisation (PLQ, PDQ ou densification sectorielle).
- > Site propre, cohabitation avec les piétons.
- > Utilisation des trottoirs dans certains cas (proximité école, manque d'espace suffisant) avec la pose de la plaque complémentaire « cycles autorisés » ajoutée au signal « chemin pour piétons ».
- > Barrières en chicanes avec réservation pour le passage des cycles, y compris les carrioles et sièges enfants.

4.3.2 Stationnement pour vélos

Le stationnement est un élément clé pour encourager l'usage du vélo. Abris et sécurisés aux points d'origine et de destination, il favorise les trajets « porte-à-porte ».

Le rôle de la commune est déterminante pour inciter à la création de ce type d'équipements. Par ailleurs, une identité visuelle forte et homogène des installations de parcage et de la signalétique associée est un bon moyen d'assurer la visibilité des efforts entrepris en faveur du vélo sur la commune.

Les exigences d'aménagement pour le stationnement vélos sont :

- > une protection des intempéries (abri),
- > une possibilité de cadenasser le vélo à un support,
- > un éclairage suffisant,
- > une capacité en rapport avec son utilisation,
- > une localisation sur les lieux de passage,
- > un accès aisé, ...

STATIONNEMENT POUR VELOS

Objectifs

Aménager des places de parcage en suffisance, à domicile et à destination, et en relation avec les arrêts de transports en communs.

Principes d'aménagement

L'offre de parcage doit être développée principalement :

- > A proximité des immeubles d'habitation. L'aménagement de parcs à vélos sécurisés et couverts, d'accès aisés (de plain-pied) et en nombre suffisant à proximité des entrées d'immeubles est une exigence à inscrire dans les réglementations des PLQ. Parallèlement, des mesures d'incitation sont à envisager pour l'aménagement de parcs à vélos au pied des immeubles existants.
- > A proximité des grands générateurs de déplacements tels que les équipements publics (écoles, administration, ...), les équipements commerciaux (alimentation, poste, ...), les grandes entreprises (pendulaires et visiteurs).
- > A proximité des arrêts de transports en commun, en particulier en relation avec le futur tram, de manière à favoriser le transfert modal.

PARTIE II : PROJET

5. PLAN DIRECTEUR DES CHEMINS POUR PIETONS

5.1 Structure territoriale

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

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

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

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

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

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

5.2 Réseau des espaces publics et de mobilité douce

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

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

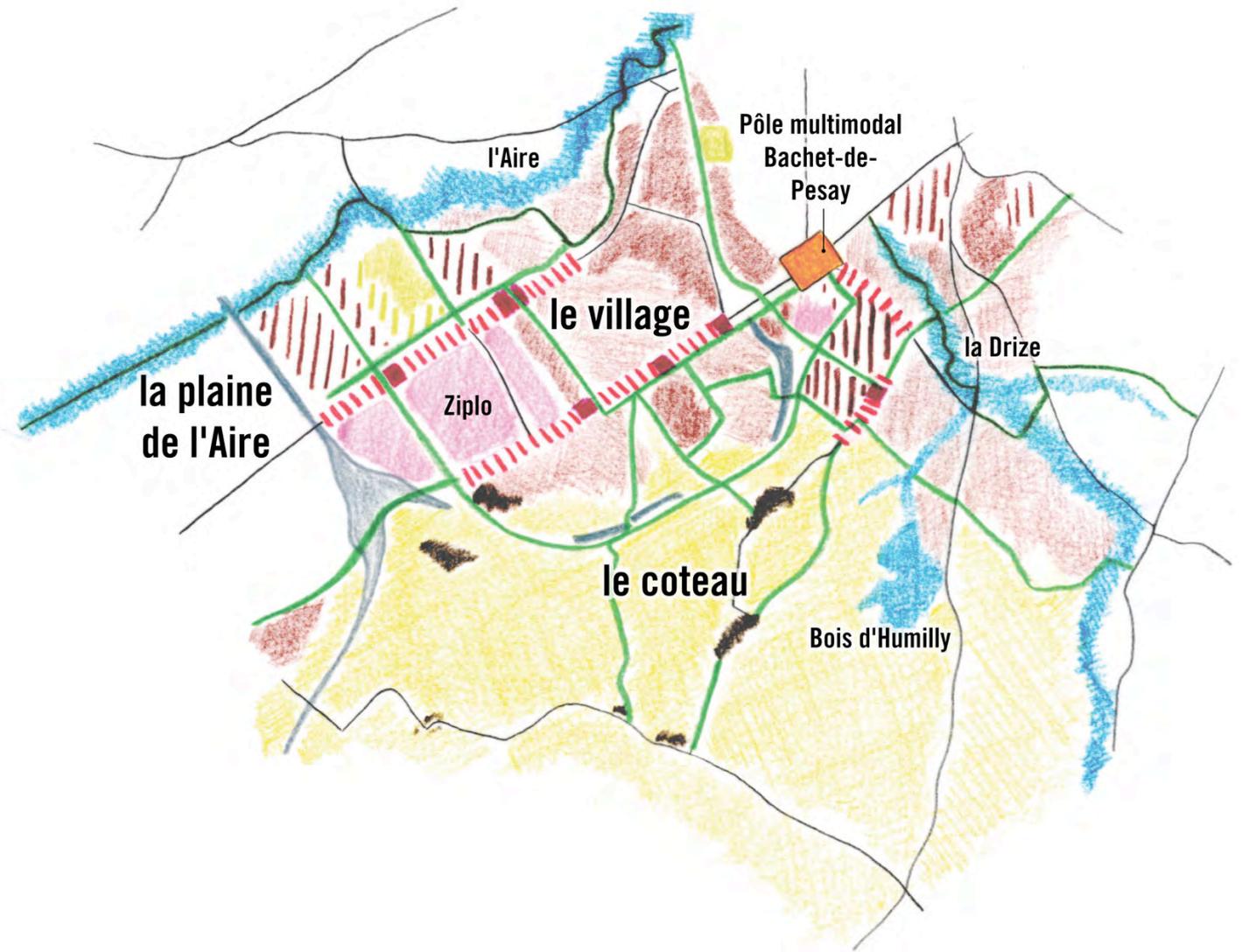
- > Route de Base : à la hauteur du collège et école de commerce A.-Stitelmann et du futur ECG 3.
- > Route de Saint-Julien : au carrefour avec le Mail 2000, en relation avec la Migros, à la hauteur de la Place des Aviateurs, en relation avec les commerces et les arrêts TPG, et à l'entrée Est de la commune,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

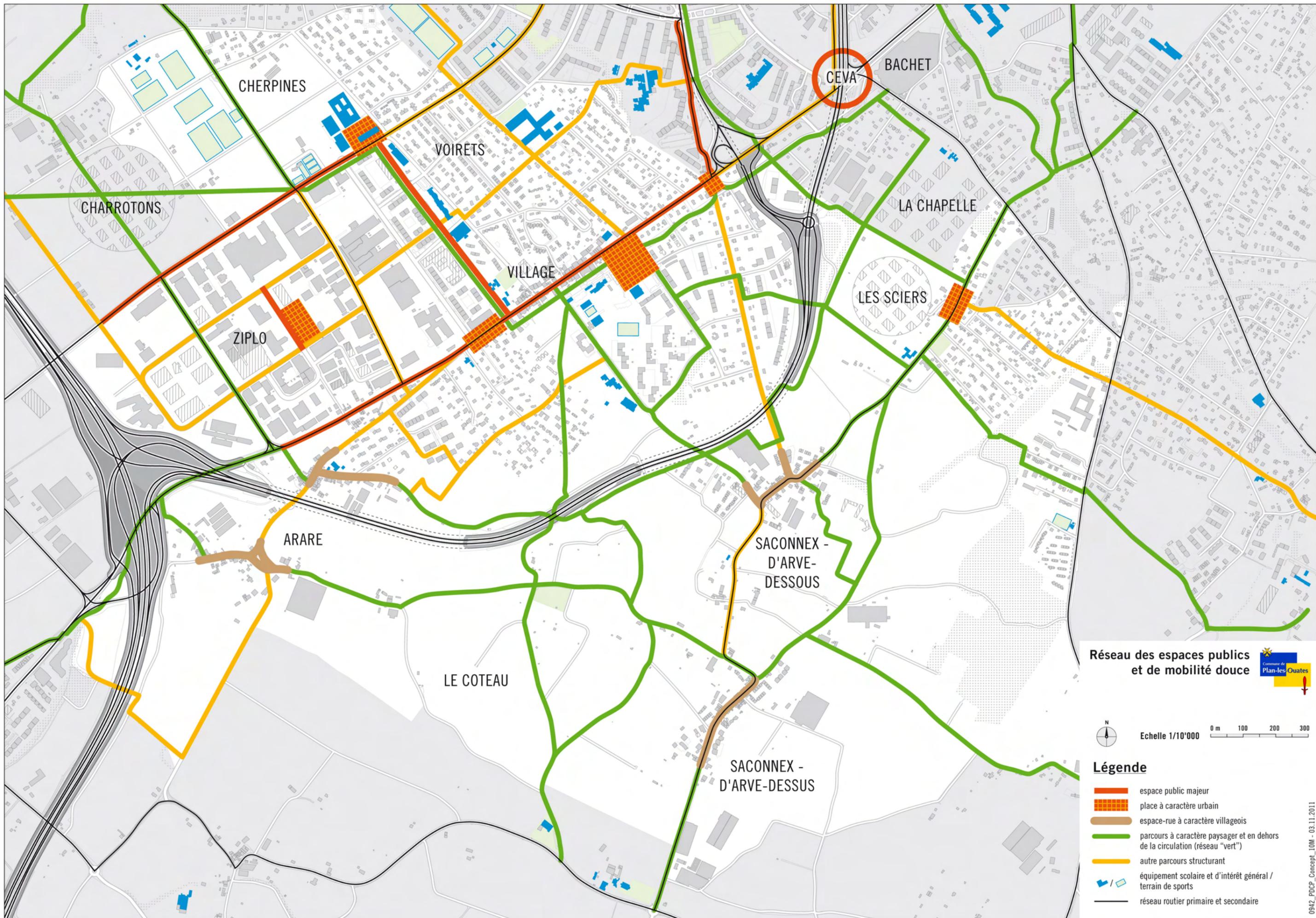
Ces éléments sont reliés entre eux par un réseau majeur de mobilité douce. Ce réseau peut se définir comme un réseau « vert », soit un réseau en site propre ou, selon les cas, empruntant des routes à faible trafic, accompagné par un traitement paysager soigné et emblématique.

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

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

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





5.3 Les parcours majeurs

Le réseau des espaces publics

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



Place des Aviateurs

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

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

Le réseau « vert »

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



Promenade Tordue

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

Autres parcours structurants

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

Les parcours majeurs

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

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

Il s'agit donc d'une trame des parcours à réaliser en fonction des opportunités. La définition de ces parcours permet de mettre l'accent sur les liaisons et continuités à assurer selon une cohérence d'ensemble. Selon les cas, cela peut également permettre de fixer les priorités d'aménagement.

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

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

Les parcours majeurs sont les suivants :

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

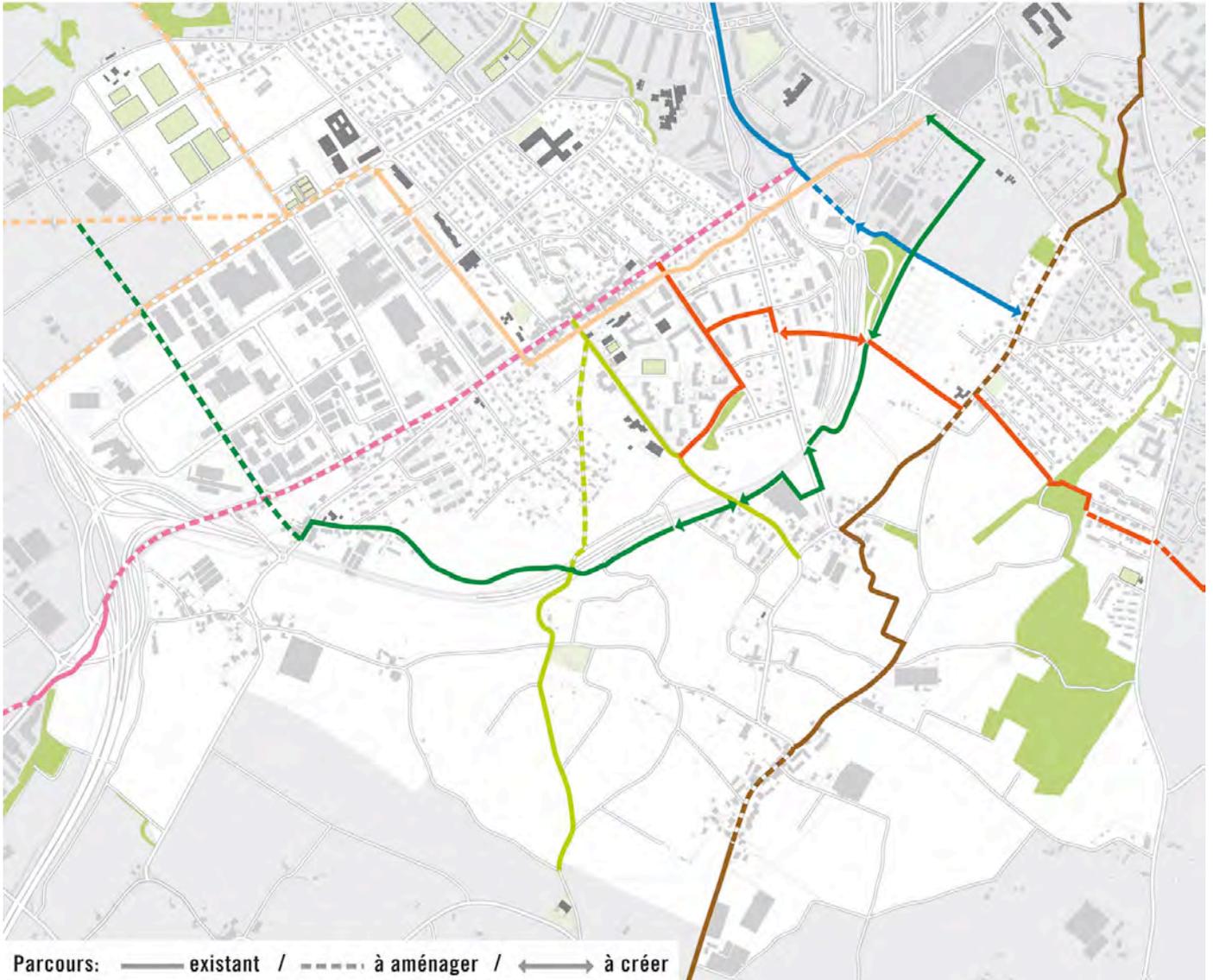


Mail village



Mail 2000

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



Localisation des parcours majeurs

5.4 Enjeux sectoriels

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

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

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

5.4.1 Plan-les-Ouates Sud

Les Sciers (fiche n° 1)



Chemin de l'Essartage (les Sciers)

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

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

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

La Milice (fiches n° 1, 9)



Sentier de la Bataille (Milice)

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

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

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

Les Serves (fiche n° 2)

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

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

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



Plan du nant de la Bistoquette (Les Serves)

Les hameaux (fiches n° 4, 5, 6)

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

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

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



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

Le coteau (fiches n° 7, 8, 10)

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

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



Chemin de la Vironde (le coteau)

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

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

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

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



Sentier forestier (bois d'Humilly)

Le bois d'Humilly (fiche n° 11)

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

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

5.4.2 Plan-les-Ouates Nord

Les Cherpines (fiches n° 12, 13)

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



Route de Base à la hauteur du collège

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

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

La ZIPLO (fiches n° 14, 15, 16)

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

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

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

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

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



Chemin des Aulx (ZIPLO)



Route de la Galaise (ZIPLO)

Les Voirets (fiche n° 17)

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

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

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



Chemin de la Plamatte (Voirets)

5.4.3 La route de Saint-Julien

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

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



Route de Saint-Julien (place des Bourneaux)

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

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

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

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

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

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

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



Route de Saint-Julien (entrée Sou-Ouest)

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

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

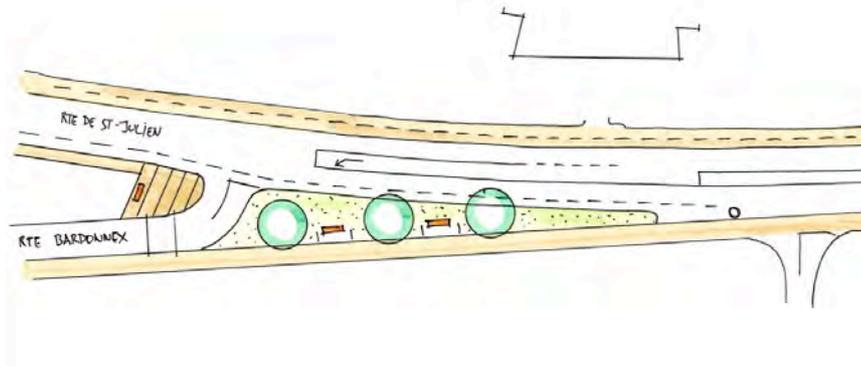
Pour améliorer les conditions de déplacement des piétons, les mesures à prendre sont les suivantes :

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



Route de Saint-Julien (séquence de transition)

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



Route de Saint-Julien (Carrefour rte de Bardonnex)

Centre commercial et Mail 2000 (fiche n° 20)

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

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

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



Route de Saint-Julien (entrée du village)

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



Esplanade du centre commercial



Route de Saint-Julien (traversée du village)

Le village (fiche n° 21)

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

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

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



Route de Saint-Julien (traversée du village)

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

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

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

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



Route de Saint-Julien (entrée Nord-Est)

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

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

5.5 Instruments de mise en œuvre

Instruments de droit public

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

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

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

Instruments de droit privé

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

La coordination intercommunale

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

5.6 Hiérarchie des mesures, priorités

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

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

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

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

5.7 Information et sensibilisation

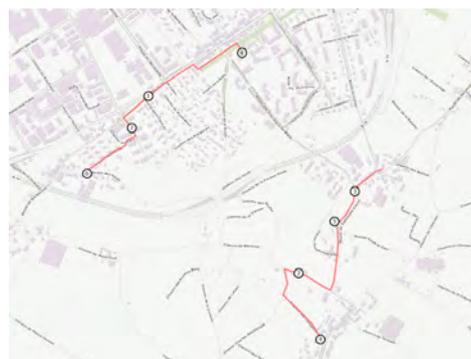
L'amélioration du réseau piétonnier nécessite différentes mesures d'aménagement. Celles-ci ne sont toutefois pas toujours suffisantes, car le comportement des automobilistes constitue un facteur essentiel pour la sécurité et le confort des piétons. C'est pourquoi, des campagnes d'information et de sensibilisation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

Différents groupes-cibles spécifiques peuvent être identifiés :

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



Pédibus (www.pedibus-geneve.ch)

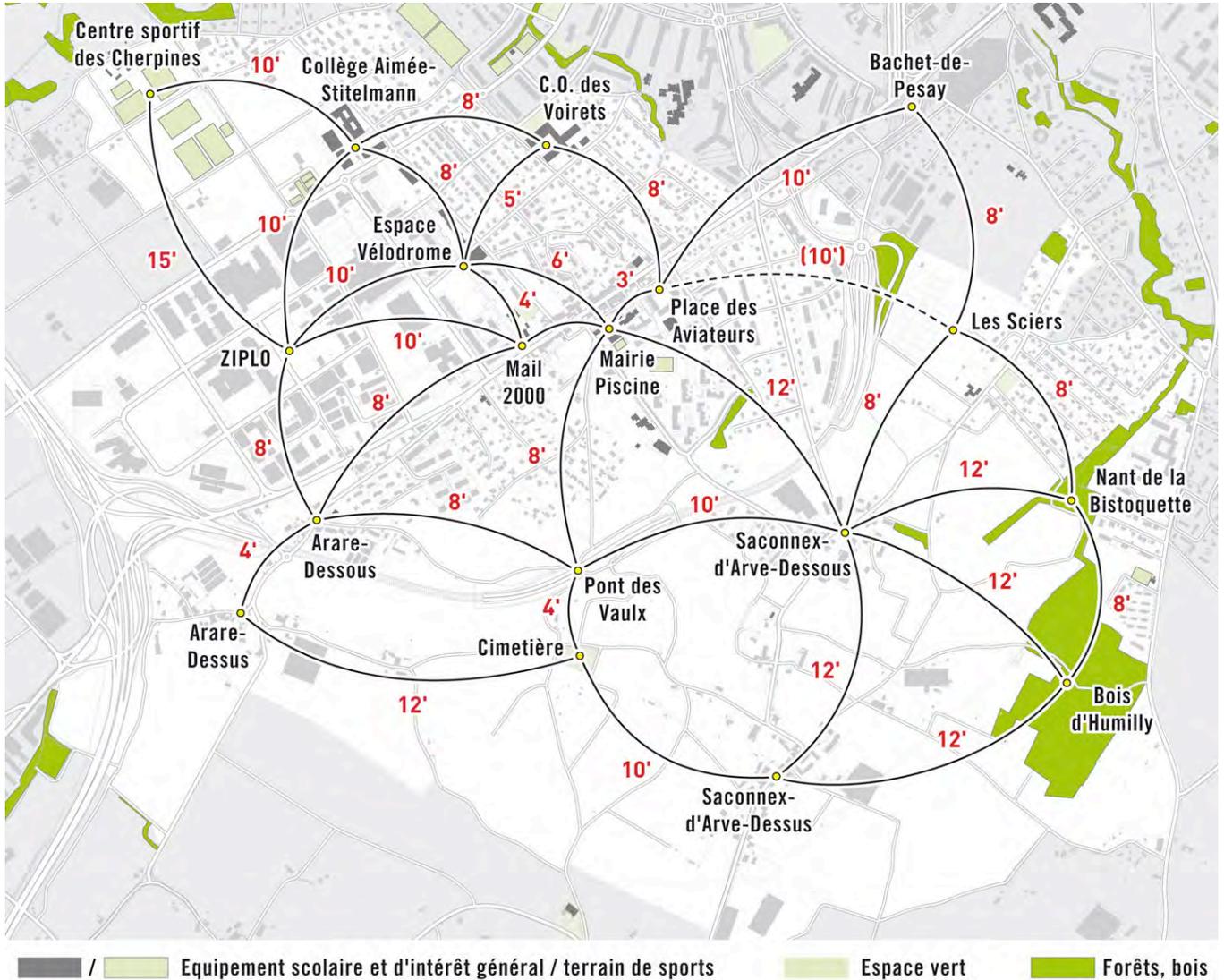


2 lignes de Pédibus, Arare et Saconnex-d'Arve (www.pedibus-geneve.ch)



Semaine de la mobilité (route de Saint-Julien)

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



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

5.8 Synthèse

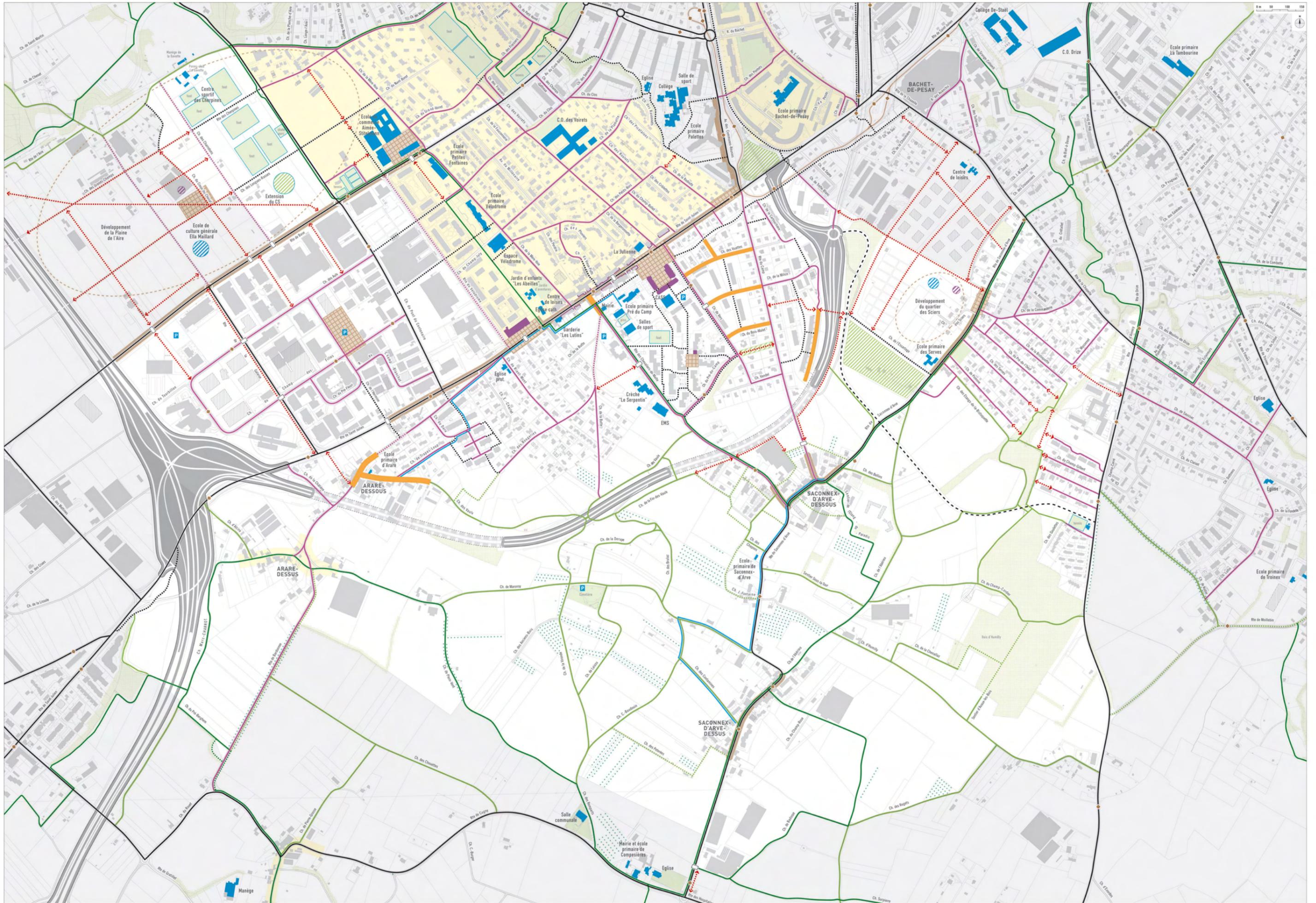
La synthèse du plan directeur des chemins pour piétons est constituée d'un plan à l'échelle 1 : 5000 (réduction page suivante).

RÉSEAUX PIÉTONNIERS

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

LIEUX

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



6. SCHEMA DIRECTEUR DU RESEAU CYCLABLE

6.1 Enjeux sectoriels

Les enjeux sectoriels du réseau cyclable se recoupent pour partie aux enjeux du réseau piétonnier (voir chapitre 5.4). Toutefois, les enjeux spécifiques aux déplacements à vélo concernent plus particulièrement les axes de circulation à fort trafic, la continuité des aménagements et la cohérence globale du réseau.

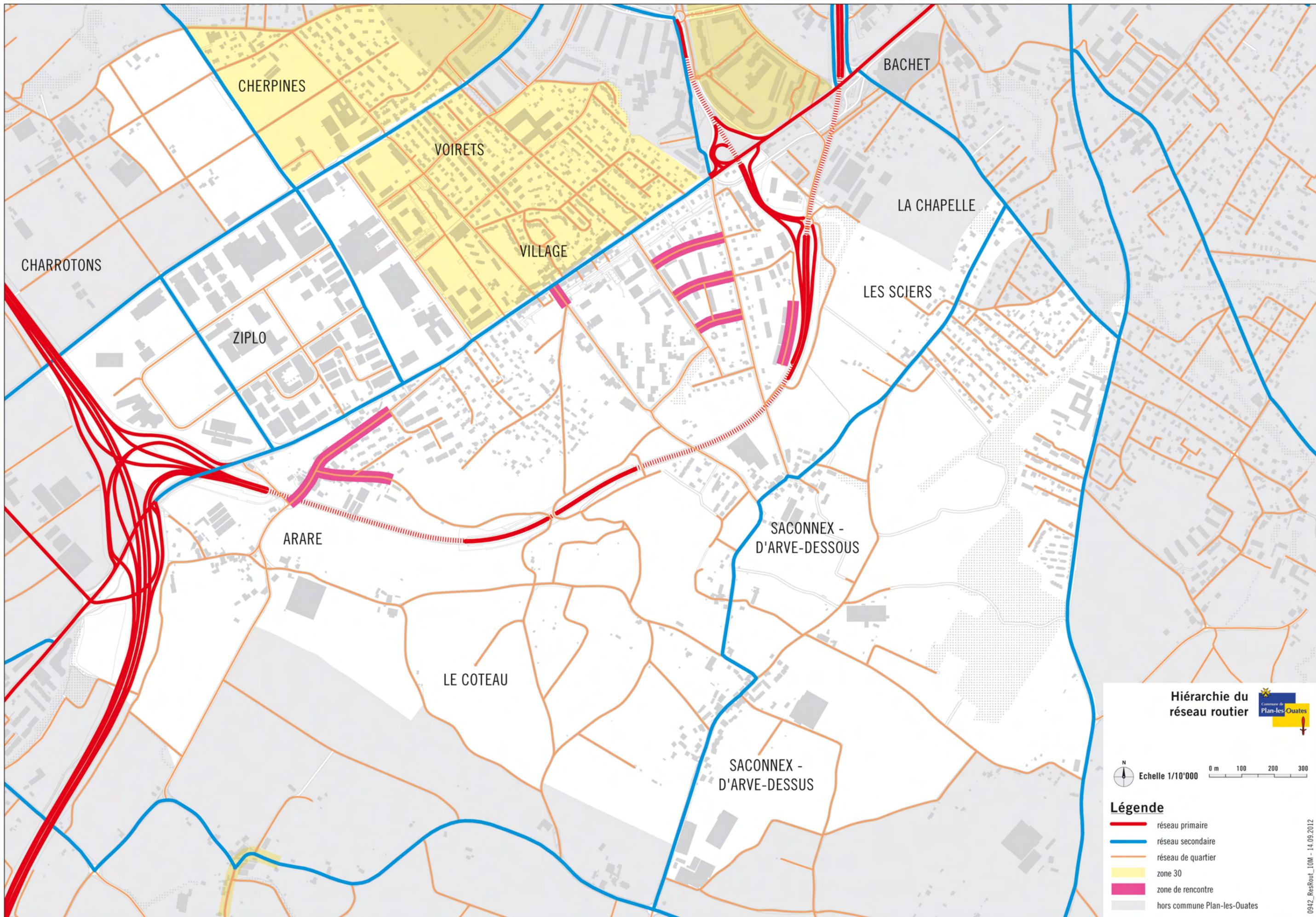
A ce titre, la hiérarchie du réseau routier (plan page 59) constitue une donnée de base pour la définition des exigences d'aménagement à planifier.

La carte des aménagements existants (plan page 61) montre les interruptions dans la continuité des parcours sécurisés. Ces discontinuités constituent également un des enjeux pour la planification du réseau cyclable.

Relevons cependant que la commune de Plan-les-Ouates bénéficie déjà d'un réseau cyclable aménagé relativement étendu et continu sur certains parcours (Mail du village et Mail 2000, route des Chevaliers-de-Malte et chemin de Vers, chemin du Pont-du-Centenaire, ...).

Par contre, plusieurs tronçons orientés trafic sont équipés de bandes cyclables, pour lesquels des pistes cyclables seraient mieux adaptées (route de Base, route de Saconnex-d'Arve, route d'Annecy, ...).

Les enjeux sectoriels du réseau cyclable sont ainsi énoncés par secteurs particuliers ou par axe de circulation. Comme pour le volet piéton, ils sont regroupés selon trois grands périmètres : Plan-les-Ouates Sud, Plan-les-Ouates Nord et la route de Saint-Julien.



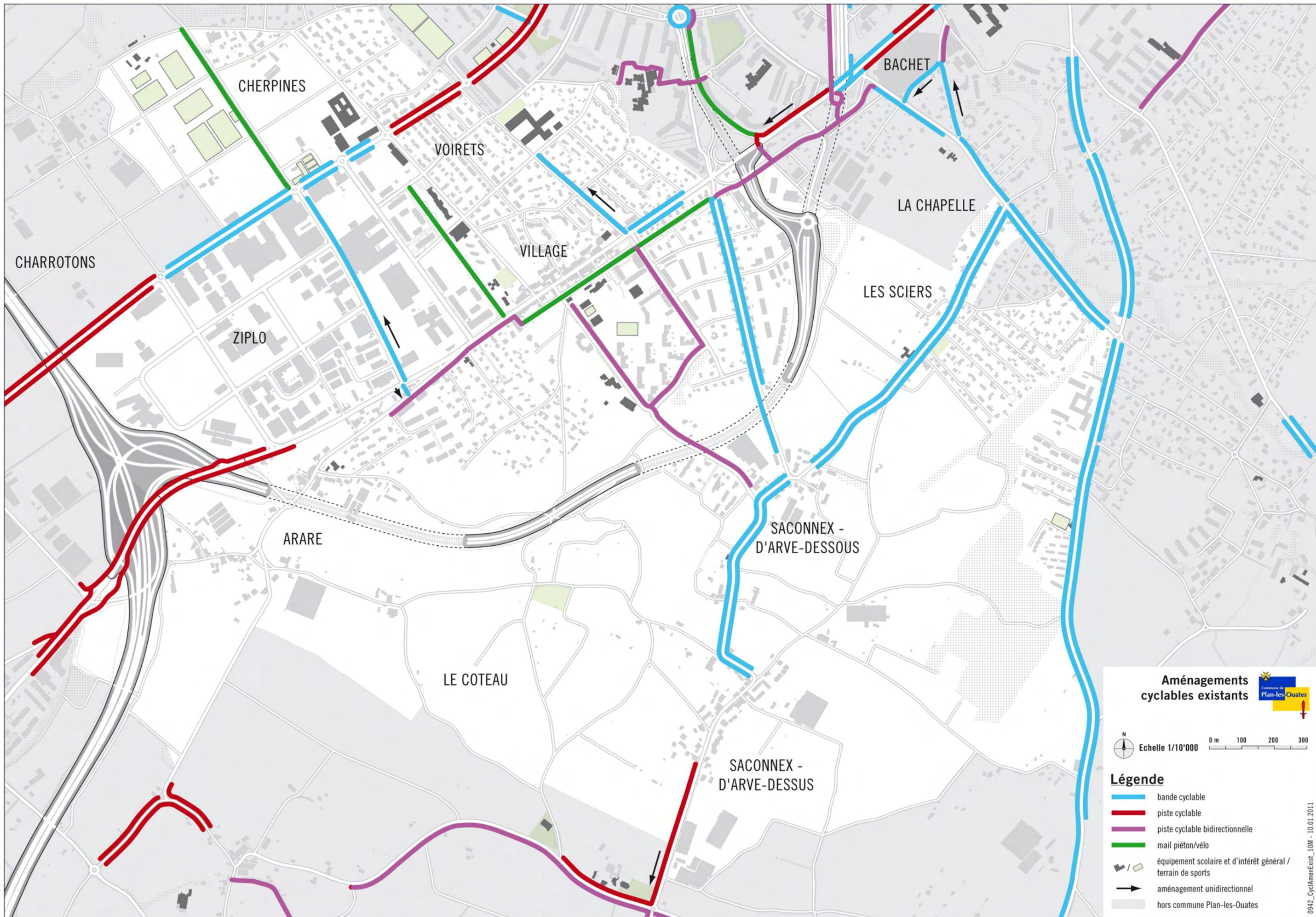
Hiérarchie du réseau routier



N
Echelle 1/10'000 0 m 100 200 300

Légende

- réseau primaire
- réseau secondaire
- réseau de quartier
- zone 30
- zone de rencontre
- hors commune Plan-les-Ouates



6.1.1 Plan-les-Ouates Sud

Les Sciers

Dans le cadre du développement du quartier des Sciers, des liaisons directes avec le pôle multimodal du Bachet-de-Pesay (promenade du Trèfle-Blanc) et le village (passerelle au-dessus de l'autoroute) sont à prévoir.

Route d'Annecy

La route d'Annecy est un axe à fort trafic actuellement équipé avec des bandes cyclables bilatérales. Celles-ci devraient à terme être remplacées par des pistes cyclables pour améliorer la sécurité des cyclistes.

Route de Saconnex-d'Arve

Compte tenu de la hiérarchie du réseau routier (axe secondaire) et des distances à parcourir, le remplacement des bandes cyclables par des pistes est également à prévoir sur cet axe.

En traversée de hameaux (Saconnex-d'Arve-Dessous et Dessus), une étude spécifique sera nécessaire pour définir les aménagements adéquats compte tenu de l'espace à disposition et du caractère particulier du site

Route de Bardonnex

La route de Bardonnex est un axe orienté trafic, qui n'est actuellement pas équipé en faveur des vélos. L'aménagement de pistes cyclables est à prévoir. En première étape, des bandes cyclables peuvent être facilement aménagées (voie centrale banalisée).

6.1.2 Plan-les-Ouates Nord

Les Cherpines

Dans le cadre du développement de ce futur quartier, un maillage de cheminements ouverts aux vélos ainsi que des liaisons directes avec le collège A.-Stitelmann et le futur établissement de l'ECG3 sont à prévoir.

Route de Base

Parallèlement au développement du quartier des Cherpines, la route de Base sera complètement réaménagée sous la forme d'un boulevard urbain avec pistes cyclables.

Route de la Galaise

Axe du réseau primaire, dont le déclassement au réseau secondaire est envisagé, la route de la Galaise permet de relier la route de Saint-Julien au futur quartier



Route d'Annecy



Route de Saconnex-d'Arve



Route de Base

des Cherpines. Des aménagements en faveur de la mobilité douce sont dès lors indispensables (mail piéton/vélo).

Chemin du Pont-du-Centenaire

Le chemin du Pont-du-Centenaire est également une liaison importante entre la route de Saint-Julien et les Cherpines. Actuellement équipé d'une bande cyclable unilatérale, l'aménagement de bandes cyclables bilatérales (pistes cyclables à évaluer) est à prévoir.

Route du Vélodrome

La route du Vélodrome se trouve à la limite entre la ZIPLO et le quartier d'habitations du vélodrome. Cet axe relie directement le collège A.-Stitelmann depuis la route de Saint-Julien. Un aménagement cyclable est à prévoir, au minimum sous la forme d'une bande cyclable dans le sens de la montée.

6.1.3 Route de Saint-Julien

Espace central de la commune, la route de Saint-Julien est un axe à fort trafic constituant un itinéraire direct vers la ville et Carouge. L'arrivée du tram (ou bus en site propre) dans quelques années impliquera le réaménagement complet de cet axe. Dès lors, des aménagements cyclables devront être prévus conjointement au projet tram.

Dans l'immédiat, des aménagements de part et d'autre de la route sont néanmoins indispensables pour assurer de bonnes conditions de sécurité et de confort aux cyclistes, en particulier en amont et en aval du village. D'une manière générale, des pistes cyclables devraient pouvoir être réalisées sur la route de Saint-Julien.

La séquence du village laisse toutefois peu d'espace à disposition et une étude spécifique sera nécessaire pour définir les mesures d'aménagement les plus adaptées au contexte compte tenu des multiples contraintes en présence (TIM, TP, stationnement, piétons, vélos, livraisons, ...).



Chemin du Pont-du-Centenaire

6.2 Le réseau cyclable

Le schéma directeur du réseau cyclable (page suivante) fait la distinction entre trois types d'itinéraires :

- > sur route avec trafic,
- > en dehors des grands axes de trafic,
- > en site propre.

Cette distinction permet de répondre aux besoins des différentes catégories d'usagers en offrant des itinéraires directs, moins directs mais plus tranquilles, en site propre, etc. Elle permet également de définir les principes d'aménagement correspondant à chacune de ces situations (voir chapitre 4.3).

D'une manière générale, les itinéraires cyclables de la commune de Plan-les-Ouates se caractérisent par :

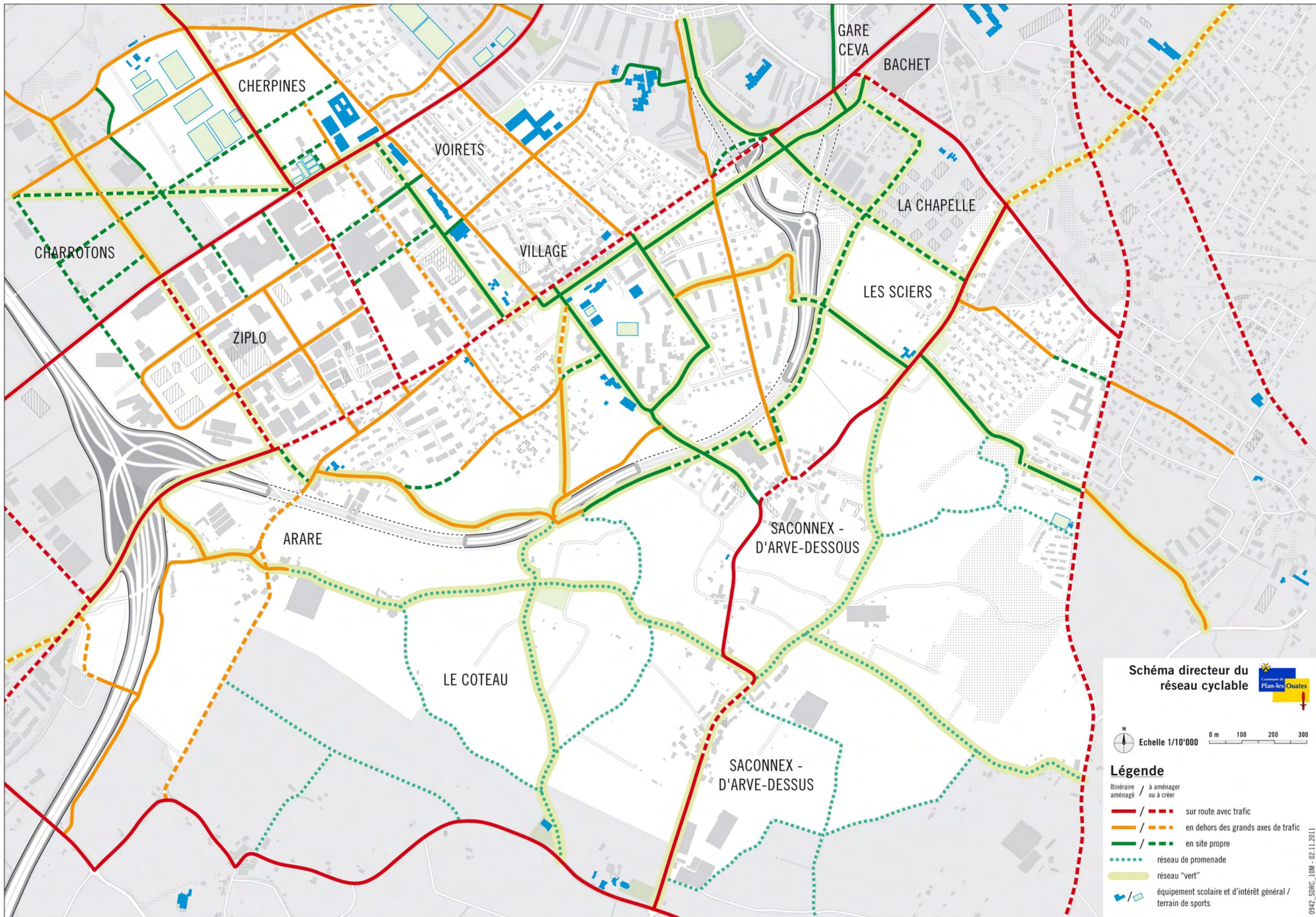
- > un réseau routier à fort trafic constituant les grands axes de liaison, sur lesquels la circulation des cycles est difficile en l'absence d'aménagements sécurisés (route de Base, route de Saint-Julien, route de Saconnex-d'Arve).
- > des liaisons entre les différents quartiers rendues difficiles par les coupures des axes orientés trafic et la présence de l'autoroute dans certains cas.
- > un grand potentiel de parcours situés en dehors des axes routiers principaux, favorables aux itinéraires alternatifs.

Dans ce contexte, il est nécessaire d'améliorer la circulation des cycles sur les axes du réseau primaire et secondaire et les liaisons interquartiers.

Par ailleurs, l'offre en stationnement pour vélos est aujourd'hui relativement lacunaire. L'aménagement d'installations de parcage à domicile (immeubles) et à destination (équipements publics, commerces et services, grandes entreprises, etc.) est essentiel au développement du vélo et la commune joue un rôle déterminant à cet effet.

Les objectifs et principes d'aménagement énoncés au chapitre 4.3 constituent les conditions cadre pour la réalisation des mesures. Le plan des mesures d'aménagement (page suivante) permet de localiser les interventions et de définir le type d'aménagement prévu par tronçon (piste, bande, ...).

Certaines mesures sont également décrites dans les fiches sectorielles regroupées au chapitre 7 et d'autres mesures établies par Pro Vélo Genève sous la forme de fiches de détail figurent dans un cahier séparé du présent rapport.



CHERPINES

VOIRETS

GARE
CEVA

BACHET

LA CHAPELLE

CHARROTONS

VILLAGE

LES SCIERS

ZIPLO

ARARE

SACONNEX -
D'ARVE-DESSOUS

LE COTEAU

SACONNEX -
D'ARVE-DESSUS

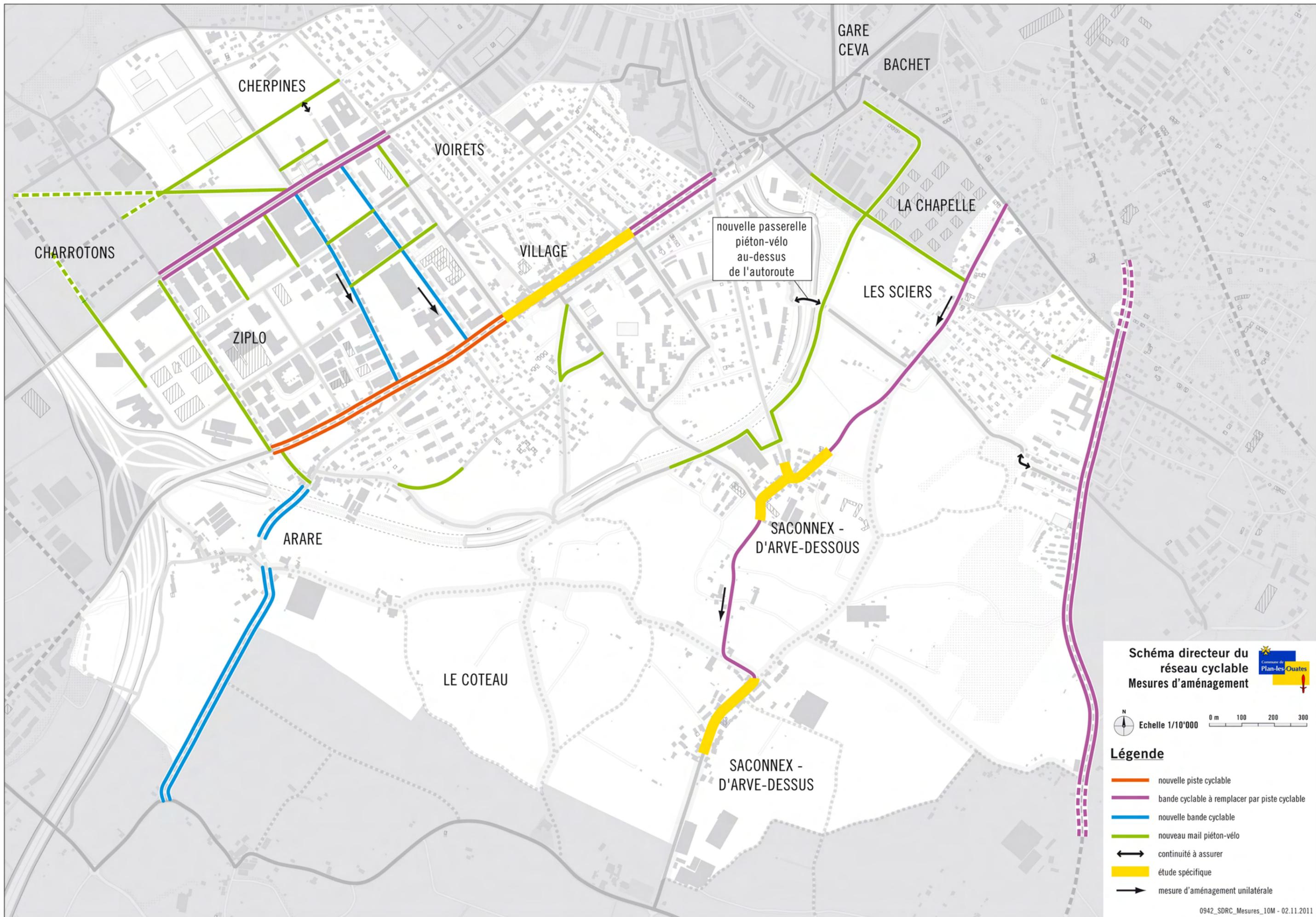


Schéma directeur du réseau cyclable
Mesures d'aménagement



N
 Echelle 1/10'000 0 m 100 200 300

Légende

- nouvelle piste cyclable
- bande cyclable à remplacer par piste cyclable
- nouvelle bande cyclable
- nouveau mail piéton-vélo
- ↔ continuité à assurer
- étude spécifique
- mesure d'aménagement unilatérale

6.3 Instruments de mise en œuvre

Instruments de droit public

Lors de l'élaboration de nouveaux plans localisés de quartier (PLQ) ou plan directeur de quartier (PDQ), le schéma directeur des itinéraires cyclables devra être pris en compte de manière à prévoir les nouvelles liaisons au travers des parcelles concernées (servitudes ou cessions).

Instruments de droit privé

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

La coordination intercommunale

La coordination intercommunale est un facteur essentiel pour l'amélioration des itinéraires cyclables. A ce titre, la collaboration avec les communes voisines est particulièrement importante pour assurer la continuité des liaisons cyclables.

6.4 Hiérarchie des mesures, priorités

Les mesures prévues dans le schéma directeur du réseau cyclable concernent les tronçons à aménager ou améliorer et les nouvelles liaisons à aménager. Dans certains cas, elles sont simples à réaliser (marquage, îlot, adaptation de barrières, etc.) et peuvent se concrétiser à court terme. Dans d'autres cas, elles nécessitent des travaux plus conséquents (pistes cyclables, élargissement de chaussée, réorganisation d'un carrefour, etc.) et sont à réaliser à moyen ou long terme.

Un même tronçon peut faire l'objet d'une mesure à court terme, en général insuffisante, et d'une mesure optimale à terme.

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.

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 identifiés sur le territoire communal.

Indépendamment de l'importance des mesures à mettre en œuvre, l'aménagement de certains axes peuvent être prioritaires en regard à l'importance des itinéraires,

la connexion interquartier ou la relation avec les grands générateurs de déplacements. Il s'agit en particulier des parcours suivants :

- > La route de Saint-Julien (axe majeur des liaisons interquartier et vers les pôles d'attraction).
- > La route de Base (en relation avec le quartier des Cherpines).
- > La route de la Galaise (liaison interquartier vers les Cherpines et l'ECG3).
- > La passerelle au-dessus de l'autoroute (liaison entre le quartier des Sciers et le village).

6.5 Information, sensibilisation et promotion

L'amélioration du réseau cyclable nécessite différentes mesures d'aménagement. Celles-ci ne sont toutefois pas suffisantes pour générer un report modal significatif. De même, le comportement des automobilistes constitue un facteur essentiel pour la sécurité et le confort des deux-roues légers. C'est pourquoi, des campagnes d'information, de sensibilisation et de promotion sont nécessaires.

La communication

- > Réaliser une carte des itinéraires cyclables recommandés à l'échelle intercommunale (liaisons vers les équipements de quartier).
- > Inviter le personnel communal (APM, services techniques, ...) à « montrer l'exemple » en proposant des vélos de fonction.
- > Associer les milieux de la santé (praticiens, responsable de la santé publique, ...) pour sensibiliser la population sur les bienfaits du vélo pour la santé (activité physique quotidienne ou occasionnelle).
- > Agir sur la jeune génération, par exemple via l'éducation scolaire, les centres de loisirs, ...

Plan de mobilité d'entreprise

- > Identifier un porteur de projet motivé au sein de l'entreprise.
- > Appuyer l'entreprise (au besoin avec l'aide de spécialistes de la mobilité) pour la définition d'un plan d'action visant à privilégier les modes doux et les transports publics pour les déplacements professionnels et domicile-travail.
- > Expliquer les avantages pour l'entreprise, soit :
 - diminution des surfaces occupées par le stationnement automobile,
 - réduction du parc de véhicules de services,
 - amélioration de la santé du personnel, moins de stress,
 - image de l'entreprise,
 - respect de l'environnement, ...

- > Utiliser le Plan de mobilité comme outil de négociation de l'offre de stationnement exigible dans le cadre de nouvelles constructions.
- > Inclure des avantages concrets pour le personnel (stationnement vélo approprié, vestiaires avec douches, soutien financier (participation à l'achat du vélo, abonnement TPG, ...).
- > Elaborer un plan d'action au sein de l'administration communale pour « montrer l'exemple ».

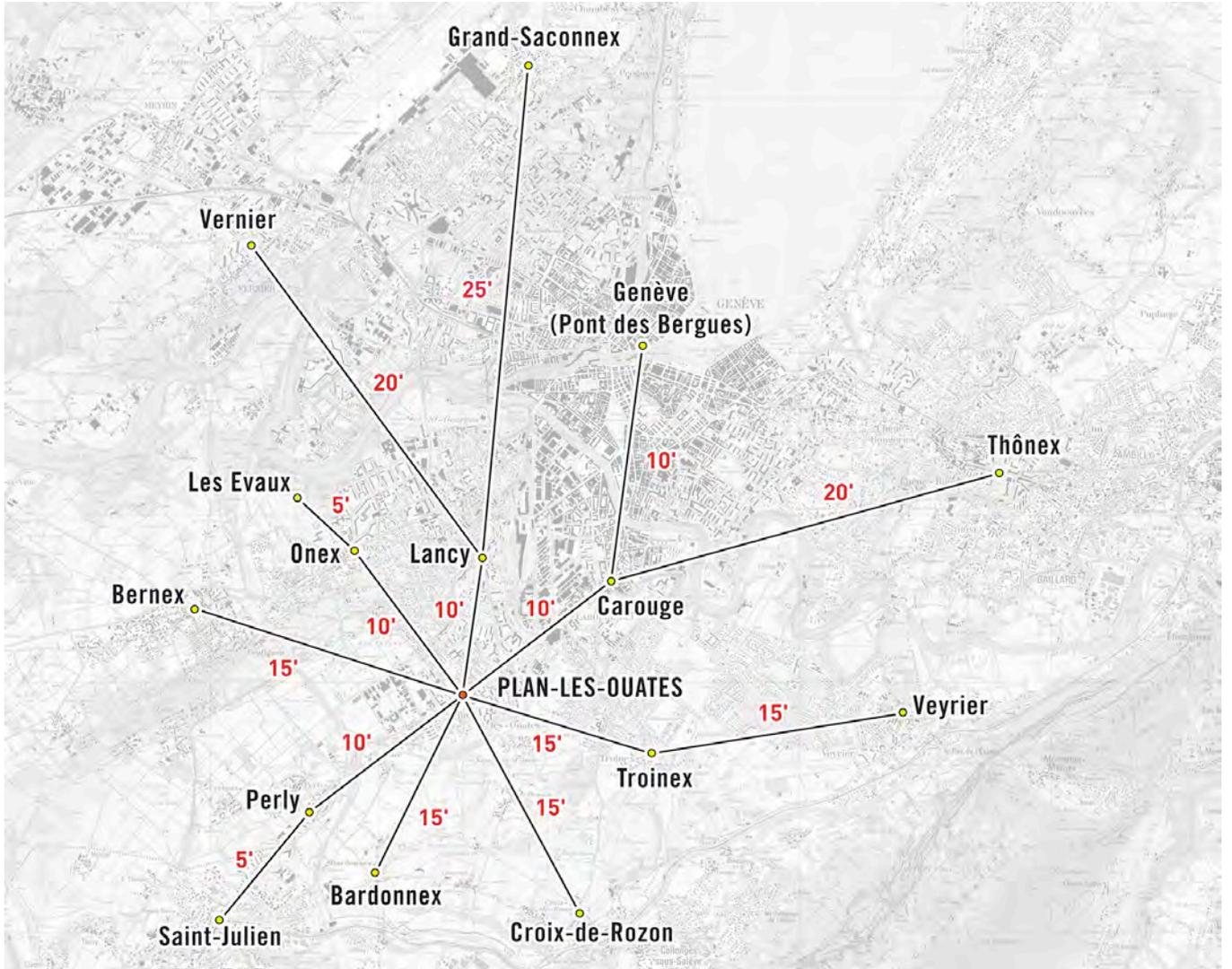
Pour la ZIPLO, un **plan de mobilité de site** est à envisager en collaboration avec la FTI, de manière à mettre en place les mesures sur le site et avec les entreprises de la ZIPLO.

Stratégies de promotion

Des stratégies de promotion doivent être adoptées de manière à suivre sur la durée une politique en faveur de la mobilité douce.

Ces stratégies sont de natures diverses :

- > Définir des aménagements « phare », qui montrent l'engagement des Autorités par rapport au développement du réseau cyclable communal. Il peut s'agir soit d'une réalisation ponctuelle remarquable du point de vue de sa qualité, soit d'un itinéraire particulièrement adapté aux déplacements cyclables ; par exemple :
 - l'aménagement de la « ceinture verte »,
 - l'aménagement de la route de Saint-Julien,
 - la passerelle des Sciers au-dessus de l'autoroute.
- > Inaugurer les nouveaux aménagements pour faire connaître l'action menée en faveur du vélo.
- > Tirer parti d'événements pour proposer des animations autour du vélo (par exemple Semaine de la mobilité, fêtes locales, ...).
- > Engager des actions communales symboliques (offrir la vignette vélo aux habitants, bourse aux vélos, ...).
- > Nommer un responsable (« Monsieur » ou « Madame » vélo).



Temps de parcours en minutes à la vitesse moyenne de 15 à 20 km/h

PARTIE III : MISE EN ŒUVRE

7. MESURES D'AMENAGEMENT

Les fiches de mesures sont établies par secteurs ou dans certains cas pour un axe en particulier. La route de Saint-Julien est découpée en séquences, chacune faisant l'objet d'une fiche de mesures.

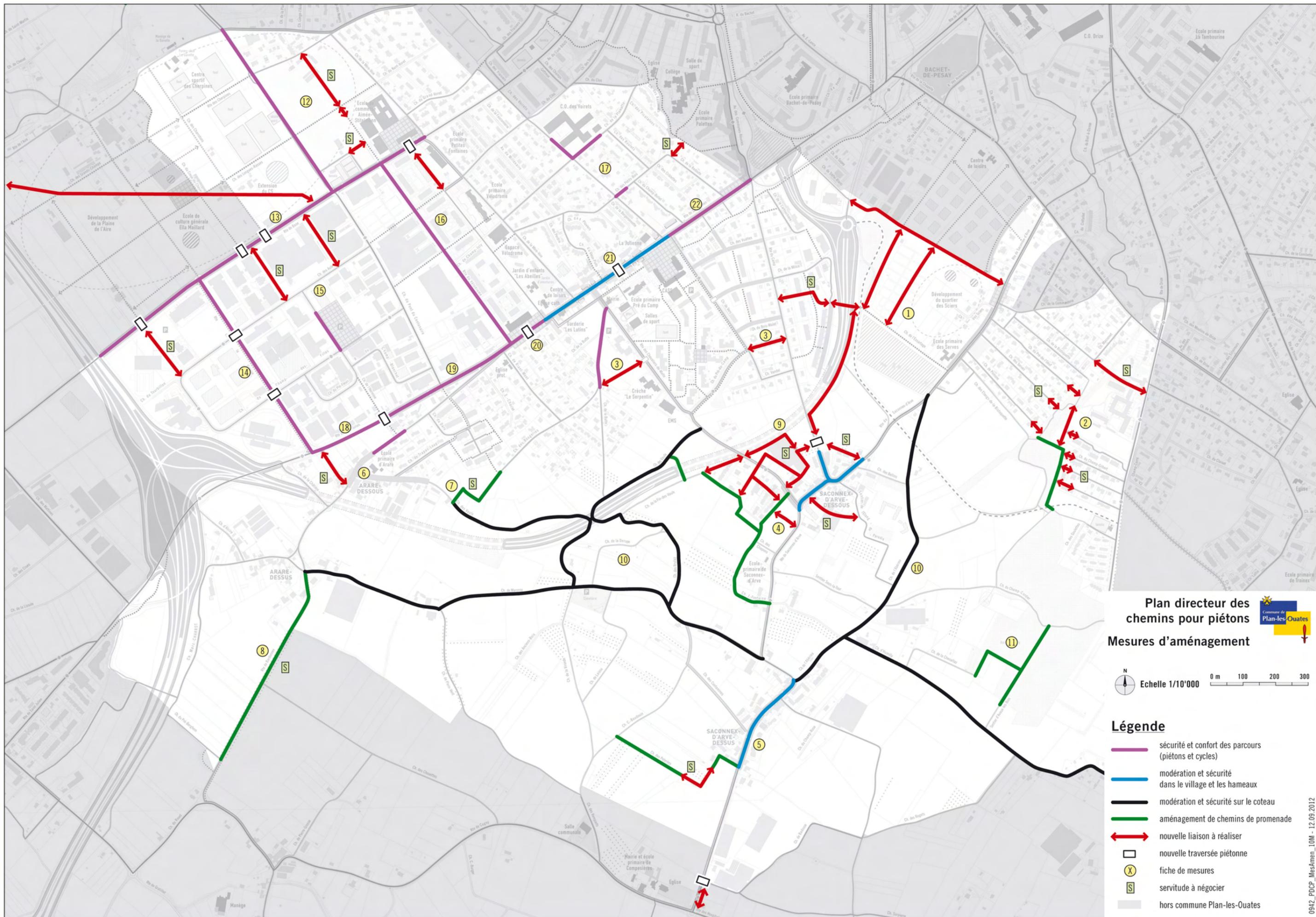
Chaque fiche de mesures comporte les mêmes informations, soit :

- > Contexte et diagnostic
- > Principes et mesures d'aménagement
- > Mise en œuvre (instances concernées, coordination, foncier, responsable de la mise en œuvre, horizon de réalisation)

Les fiches de mesures numérotées de 1 à 22 sont les suivantes :

- 1 **Les Sciers** (nouveau quartier d'habitations)
- 2 **Les Serves** (quartier résidentiel et site du nant de la Bistoquette)
- 3 **Pré-du-Camp et Butte** (promenade et continuité des parcours)
- 4 **Saconnex-d'Arve-Dessous** (hameau et alentours)
- 5 **Saconnex-d'Arve-Dessus** (hameau et alentours)
- 6 **Arare-Dessous** (accès piéton et nouvelle liaison)
- 7 **Coteau des Vaulx** (promenade à travers les vignes)
- 8 **Route de Bardonnex** (itinéraire pédestre de l'allée des Poiriers)
- 9 **Ceinture verte** (voie verte périphérique)
- 10 **Le coteau** (réseau de circulation), A et B
- 11 **Le bois d'Humilly** (itinéraire de promenade)
- 12 **Les Cherpines** (nouveaux développements résidentiels et sportifs)
- 13 **Route de Base** (espace-rue)
- 14 **Route de la Galaise** (entre rte de Saint-Julien et rte de Base), A et B
- 15 **ZIPLO** (quartier industriel)
- 16 **Vélodrome** (quartier résidentiel et équipements publics)
- 17 **Les Voirets** (quartier résidentiel et accès au C.O. des Voirets)
- 18 **Route de Saint-Julien** (entre rte de la Galaise et ch. de l'Hermine), A et B
- 19 **Route de Saint-Julien** (entre le chemin de l'Hermine et le village), A et B
- 20 **Route de Saint-Julien** (centre commercial et Mail 2000)
- 21 **Route de Saint-Julien** (village)
- 22 **Route de Saint-Julien** (entre le village et la route du Camp)

Lors de la mise en œuvre des fiches, il est recommandé de faire des observations sur le comportement des usagers afin de pouvoir identifier les cheminements effectifs des piétons et, le cas échéant, d'adapter les aménagements en conséquence.



Plan directeur des chemins pour piétons
Mesures d'aménagement



Echelle 1/10'000

Légende

- sécurité et confort des parcours (piétons et cycles)
- modulation et sécurité dans le village et les hameaux
- modulation et sécurité sur le coteau
- aménagement de chemins de promenade
- ↔ nouvelle liaison à réaliser
- nouvelle traversée piétonne
- X fiche de mesures
- S servitude à négocier
- hors commune Plan-les-Ouates

LES SCIERS (nouveau quartier d'habitations)

Contexte et diagnostic

- > Quartier résidentiel en devenir.
- > Perméabilité piétonne et cyclable interne au quartier à prévoir.
- > Liaisons de mobilité douce à garantir en relation avec les quartiers périphériques et au-delà.
- > Nouveau quartier à relier au village de Plan-les-Ouates.
- > Espaces publics à aménager le long de la route de Saconnex-d'Arve.



Extrait du PDCP (localisation des mesures en rouge)

Principes et mesures d'aménagement

- 1 Aménagement de cheminements sur fonds privés à travers le quartier (liaison avec chemins existants).
- 2 Etude et réalisation d'une passerelle piéton/vélo au-dessus de l'autoroute dans le prolongement du chemin de l'Essartage (parcours majeur).
- 3 Aménagement d'un cheminement pour piétons sur fonds privés entre la passerelle et la route du Camp.
- 4 Aménagement de la promenade du Trèfle-Blanc (parcours majeur).
- 5 Réaménagement de la route de Saconnex-d'Arve (centre de quartier), larges trottoirs et piste cyclable.

Mise en œuvre

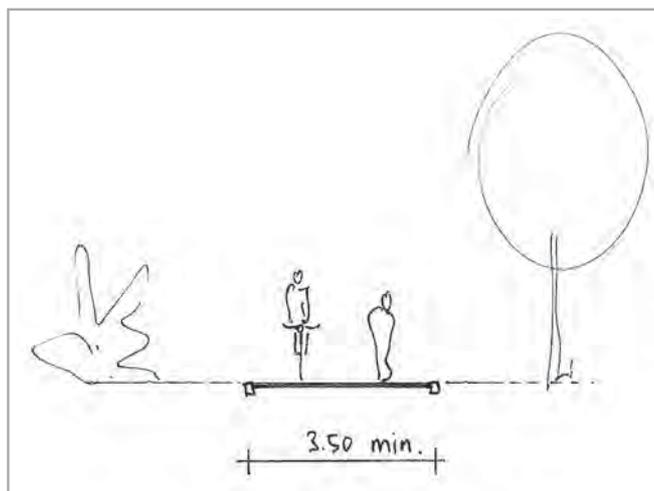
Instances concernées

- > CA, Commissions du CM
- > Canton : DU (OU), DIME (DGGC)
- > OFROU (mesure 2)

Coordination

- > PLQ Les Sciars en cours d'élaboration
- > PLQ 29'591 (La Chapelle) adopté par CE le 26 août 2009
- > Fiche n° 2

Mesures		1	2	3	4	5
Foncier	- privé	x		x	x	
	- public		x			x
Responsable	- PLO	x		x	x	x
	- canton - privé		x		x	x
Type de mesure	- étude		x			x
	- servitude	x		x	x	x
	- aménagement	x		x	x	x
Horizon de réalisation	- court terme	x	x		x	x
	- moyen terme			x		
	- long terme					



Coupe de principe sur la promenade du Trèfle-Blanc



Route de Saconnex-d'Arve

LES SERVES (quartier résidentiel et site du nant de la Bistoquette)

Contexte et diagnostic

- > Quartier à cheval sur les communes de Plan-les-Ouates et Lancy, nant de la Bistoquette.
- > Chemin des écoliers se rendant à l'école des Serves.
- > Nombreux chemins en cul-de-sac, sans continuité piétonne avec le nant de la Bistoquette (quartier enclavé).
- > Liaison piétonne avec la route d'Anncy sur fonds privés (les lofts de Drize).



Extrait du PDCP (localisation des mesures en rouge)

Principes et mesures d'aménagement

- 1 Aménagement de liaisons piétonnes entre les chemins du Pré-de-l'Oeuf, des Serves, de Pomone, du Champ-Gilbert et la promenade du nant de la Bistoquette.
- 2 Aménagement d'un cheminement au travers de la parcelle n° 6661 (servitude inscrite au PLQ 28'391).
- 3 Aménagement d'une nouvelle liaison pétonne et cyclable entre le chemin Massenet et la route d'Anncy (à évaluer en tenant compte du nant de la Bistoquette).
- 4 Aménagement de pistes cyclables sur la route d'Anncy (IVS - GE 4 d'importance nationale avec substance).

Mise en œuvre

Instances concernées

- > CA, Commissions du CM
- > Commune de Lancy

Coordination

- > PLQ 28'391 adopté par CE le 30 mai 1994
- > DG eau (nant de la Bistoquette), CMNS (route d'Anncy)
- > Fiche n° 1

Mesures		1	2	3	4
Foncier	- privé	x	x	x	
	- public				x
Responsable	- PLO	x	x	x	
	- canton				x
	- privé				
Type de mesure	- étude			x	x
	- servitude	x		x	
	- aménagement	x	x	x	x
Horizon de réalisation	- court terme		x		
	- moyen terme	x			x
	- long terme			x	



Extrait du PLQ 28'391 route d'Anncy



Passage à ouvrir entre Champ-Gilbert et la Bistoquette

PRE DU CAMP et BUTTE (promenade et continuité des parcours)

Contexte et diagnostic

- > Promenade du Ru Malet.
- > Propriété communale (parcelle n° 4326) située entre le chemin de Vers et la route du Camp.
- > Chemin de la Butte sans trottoir (cheminement parallèle aménagé en retrait).
- > Nouvelles liaisons à développer.



Extrait du PDPC (localisation des mesures en rouge)

Principes et mesures d'aménagement

- 1 Aménagement d'une liaison piétonne et d'un parc sur la parcelle communale n° 4326, dans le prolongement de la promenade du Ru Malet, par exemple en organisant un concours d'aménagement.
- 2 Création d'un trottoir ouvert aux cycles (en montée) le long du chemin de la Butte et réorganisation du stationnement.
- 3 Aménagement d'un nouveau cheminement piétonnier dans le prolongement du chemin des Bougeries.



Placette reliant la promenade du Ru Malet et la parcelle n° 4326

Mise en œuvre

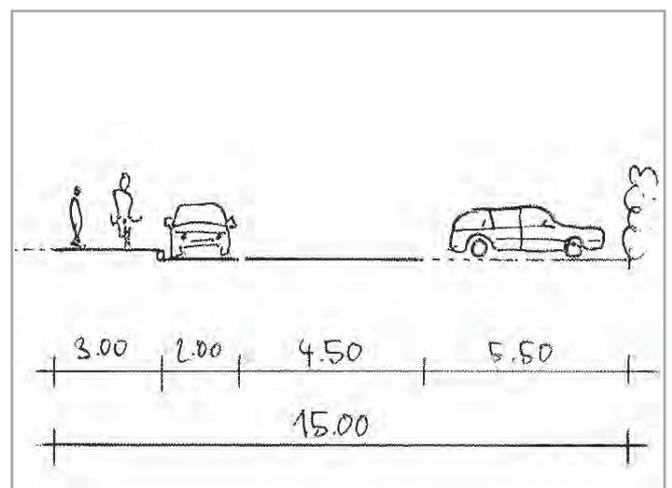
Instances concernées

- > CA, Commissions du CM

Coordination

- > Fiche n° 7

Mesures		1	2	3
Foncier	- privé - public	x	x	x
Responsable	- PLO - canton - privé	x	x	x
Type de mesure	- étude - servitude - aménagement	x	x	x
Horizon de réalisation	- court terme - moyen terme - long terme	x	x	x



Coupe de principe sur le chemin de la Butte

SACONNEX-D'ARVE-DESSOUS (hameau et alentours)

Contexte et diagnostic

- > Hameau traversé par une route secondaire à fort trafic.
- > Plan de site adopté fixant les cheminements piétonniers publics maintenus et à créer sur domaine privé.
- > Nombreux cheminements piétonniers existants (sentier de l'Étang-du-Paradis, sentier Sous-la-Tour, ...).
- > Chemin de Saint-Jacques de Compostelle traversant le hameau.

Principes et mesures d'aménagement

- 1 Aménagement des espaces publics du hameau en faveur des piétons, en particulier le secteur compris entre le chemin des Bellins et la route du Camp (élargissement des trottoirs, éclairage, place, ...).
- 2 Aménagement des liaisons piétonnes prévues au plan de site (servitudes de passage à négocier selon les cas).
- 3 Elargissement du sentier du Pré-Jardinier (sur DP communal de 1,50 m) avec ouverture aux cycles (accès à l'école), revêtement perméable.
- 4 Prolongement du chemin des Chapons jusqu'au chemin de la Fin-des-Vaulx avec ouverture aux cycles (DP communal existant).
- 5 Maintien du chemin J.-Fontaine ouvert aux piétons.

Mise en œuvre

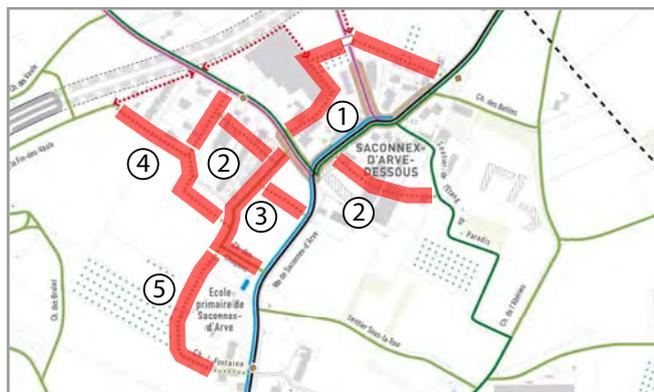
Instances concernées

- > CA, Commissions du CM
- > Canton : DIME (DGM, DGGC)

Coordination

- > Plan de site n° 29'718
- > Fiche n° 9

Mesures		1	2	3	4	5
Foncier	- privé		x			x
	- public	x		x	x	
Responsable	- PLO	x	x	x	x	x
	- canton	x				
	- privé		x			x
Type de mesure	- étude	x				
	- servitude		x			x
	- aménagement	x	x	x	x	
Horizon de réalisation	- court terme		x	x	x	x
	- moyen terme	x				
	- long terme					



Extrait du PDCP (localisation des mesures en rouge)



Hameau de Sacconnex-d'Arve-Dessous



Sentier du Pré-Jardinier

SACONNEX-D'ARVE-DESSUS (hameau et alentours)

Contexte et diagnostic

- > Hameau traversé par une route secondaire à fort trafic.
- > Plan de site en cours d'élaboration.
- > Continuités piétonnes à développer avec les chemins alentours.
- > Chemin de Saint-Jacques de Compostelle traversant le hameau.



Extrait du PDCP (situation du tronçon en rouge)

Principes et mesures d'aménagement

- 1 Etablissement d'un projet global d'aménagement des espaces publics du hameau en faveur des piétons (élargissement des trottoirs, éclairage, ...).
- 2 Prolongement du chemin des Peterées jusqu'au hameau (servitude de passage à négocier sur parcelles n° 5833 et 5836).
- 3 Nouvelle traversée piétonne sur la route de Saconnex-d'Arve à la hauteur du chemin de la Badosse (liaison entre le trottoir côté Jura et le chemin).
- 4 Prolongement du trottoir de l'arrêt de bus "Compesières" jusqu'au chemin de la Badosse.

Mise en œuvre

Instances concernées

- > CA, Commissions du CM
- > Canton : DIME (DGM, DGGC)
- > Commune de Bardonnex

Coordination

- > Plan de site
- > Fiche n° 9



Route de Saconnex-d'Arve



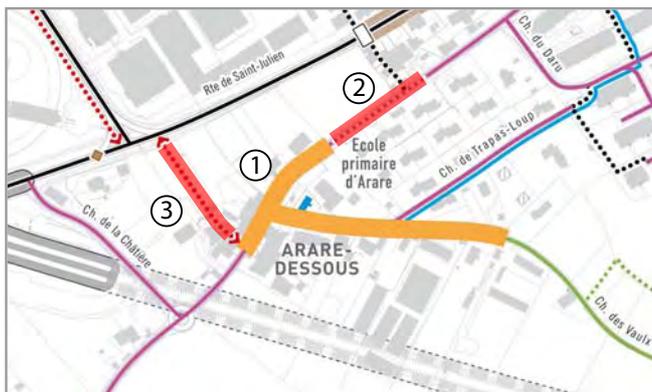
Route de Saconnex-d'Arve (carrefour avec le ch. des Contamines)

Mesures		1	2	3	4
Foncier	- privé		x		
	- public	x		x	x
Responsable	- PLO	x	x		
	- canton			x	x
	- privé				
Type de mesure	- étude	x			
	- servitude		x		
	- aménagement	x		x	x
Horizon de réalisation	- court terme	x		x	x
	- moyen terme		x		
	- long terme				

ARARE-DESSOUS (accès piéton et nouvelle liaison)

Contexte et diagnostic

- > Hameau en zone de rencontre.
- > Au sud, itinéraire d'évitement du village privilégié par le chemin de la Châtière.
- > Au nord, piste cyclable bidirectionnelle interrompue sur la route de Bardonnex à la hauteur du chemin du Daru.
- > Tracé de chemin existant entre la route de Saint-Julien et Arare (sur fond privé).



Extrait du PDCP (localisation des mesures en rouge)

Principes et mesures d'aménagement

- 1 Mesure de circulation supplémentaire à l'intérieur du hameau (par exemple fermeture partielle de la route de Bardonnex) pour supprimer le trafic de transit.
- 2 Continuité cyclable à aménager entre le chemin du Daru et Arare (dans le sens de la montée).
- 3 Aménagement d'une liaison piéton/vélo entre Arare et la route de Saint-Julien (servitude à négocier).



Liaison à aménager entre Arare et la route de Saint-Julien

Mise en œuvre

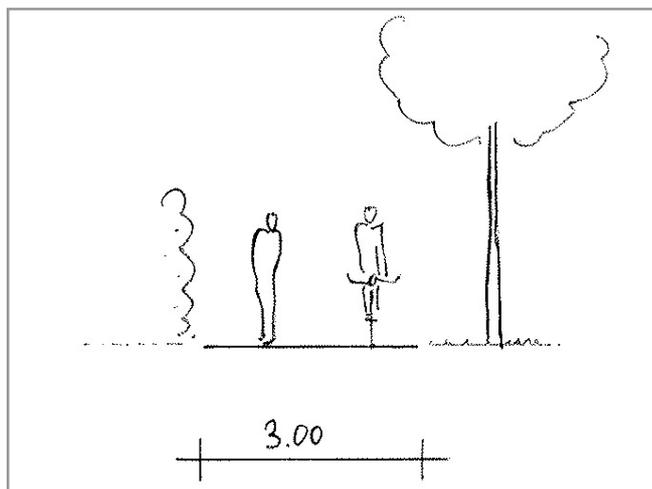
Instances concernées

- > CA, Commissions du CM
- > Canton : DIME (DGM)

Coordination

- > Fiche n° 9

Mesures		1	2	3
Foncier	- privé			x
	- public	x	x	
Responsable	- PLO		x	x
	- canton	x	x	
	- privé			
Type de mesure	- étude	x		
	- servitude			x
	- aménagement		x	x
Horizon de réalisation	- court terme	x	x	
	- moyen terme			
	- long terme			x



Coupe de principe sur la liaison avec la route de Saint-Julien

COTEAU DES VAULX (promenade à travers les vignes)

Contexte et diagnostic

- > Coteau viticole.
- > Cheminements de promenade existants, à bien plaie.
- > Liaison cyclable difficile entre le quartier des Bougeries et le hameau d'Arare-Dessous.
- > Cohabitation entre promeneurs et activités agricoles à prendre en compte.



Extrait du PDCP (localisation des mesures en rouge)

Principes et mesures d'aménagement

- 1 Cheminement à améliorer (revêtement, ouverture aux cycles) entre le chemin des Bougeries et le chemin des Vaulx (liaison vers Arare).
- 2 Servitudes de passage à négocier sur chemins existants en accord avec les propriétaires et exploitants.



Chemin des Bougeries en direction du coteau des vignes

Mise en œuvre

Instances concernées

- > CA, Commissions du CM

Coordination

- > Fiche n° 3

Mesures

		1	2
Foncier	- privé - public	x	x
Responsable	- PLO - canton - privé	x	x
Type de mesure	- étude - servitude - aménagement	x	x
Horizon de réalisation	- court terme - moyen terme - long terme	x	x



Cheminement existant à travers les vignes

ROUTE DE BARDONNEX (itinéraire pédestre de l'allée des Poiriers)

Contexte et diagnostic

- > Route cantonale (largeur 7,00 m), sans trottoir.
- > Allée des Poiriers (itinéraire de randonnée pédestre et chemin IVS GE 302.0.1) à cheval entre les communes de Plan-les-Ouates et de Bardonnex.
- > Liaison avec Arare.
- > Demandes (2008, 2009) de l'association GenèveRando pour la réalisation d'un trottoir entre le chemin Pierre-Grosse et Arare.



Extrait du PDCP (localisation des mesures en rouge)

Principes et mesures d'aménagement

- 1 Aménagement d'un cheminement pour piétons le long de la route entre Arare et la route de Cugny.
- 2 Réalisation du cheminement côté Salève en accord avec les propriétaires et exploitants (cession de terrain à négocier avec les privés et la Direction de l'agriculture pour déplacer la limite des cultures).
- 3 Etablissement d'un projet paysager et de mise en valeur du chemin IVS (allée des Poiriers) en relation avec le RAE de Compesières.
- 4 Aménagements cyclables à prévoir dans le gabarit routier actuel sous la forme de bandes cyclables bilatérales.



Route de Bardonnex (allée des Poiriers)

Mise en œuvre

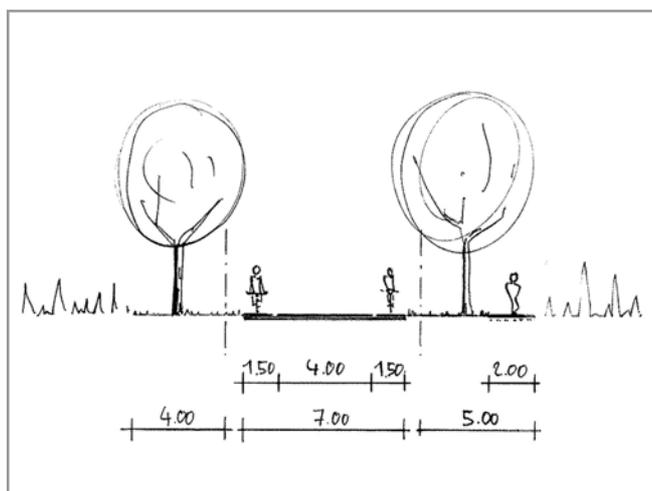
Instances concernées

- > CA, Commissions du CM
- > Canton : DIME (DGGC, DGAgr)

Coordination

- > Réseau de randonnée pédestre
- > Fiche n° 10

Mesures		1	2	3	4
Foncier	- privé	x	x	x	
	- public	x			x
Responsable	- PLO		x		
	- canton	x	x	x	x
	- privé			x	
Type de mesure	- étude	x			
	- servitude		x	x	
	- aménagement	x	x	x	x
Horizon de réalisation	- court terme	x	x	x	
	- moyen terme				x
	- long terme				



Coupe de principe sur l'allée des Poiriers

CEINTURE VERTE (voie verte périphérique)

Contexte et diagnostic

- > Cheminement parallèle à l'autoroute partiellement existant.
- > Liaison « à plat » et en dehors de la circulation entre le futur quartier des Sciers et Arare.
- > Prolongement de la ceinture verte vers le quartier des Cherpines (via la route de la Galaise) et en direction du Bachet-de-Pesay (via le quartier de La Chapelle).



Extrait du PDCP (localisation des mesures en rouge)

Principes et mesures d'aménagement

- 1 Liaison entre le quartier des Sciers et la route du Camp (à réaménager en relation avec la nouvelle jonction de la Milice).
- 2 Aménagement d'un cheminement au-dessus de l'autoroute entre la route du Camp et la route des Chevaliers-de-Malte en accord avec les propriétaires et les exploitants.
- 3 Prolongement du chemin de la Fin-des-Vaulx jusqu'à la route des Chevaliers-de-Malte.
- 4 Aménagement d'une liaison directe entre Arare et la route de Saint-Julien.

Mise en œuvre

Instances concernées

- > CA, Commissions du CM
- > Canton : DIME (DGGC, DGAgr)
- > OFROU (autoroute)

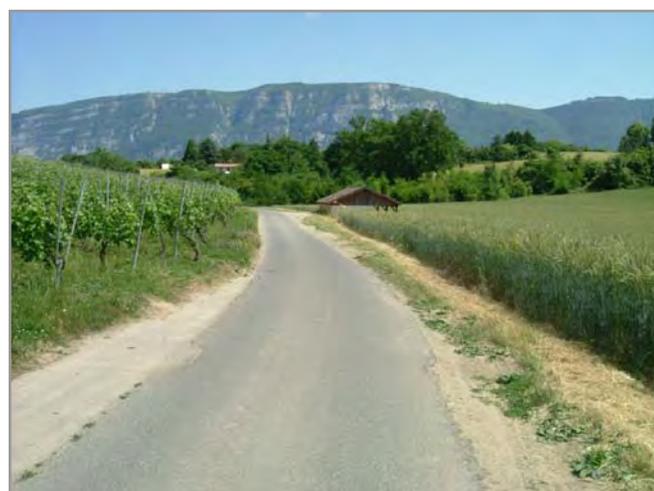
Coordination

- > Nouvelle jonction de la Milice et route d'accès
- > Fiches n° 1 et 6

Mesures		1	2	3	4
Foncier	- privé	x	x	x	x
	- public	x	x		
Responsable	- PLO		x	x	x
	- canton	x			
	- privé				
Type de mesure	- étude	x			
	- servitude		x	x	x
	- aménagement	x	x	x	x
Horizon de réalisation	- court terme			x	
	- moyen terme	x	x		x
	- long terme				



Chemin de la Fin-des-Vaulx à prolonger



Chemin des Vaulx (voie verte)

LE COTEAU (réseau de circulation)

Contexte et diagnostic

- > Réseau de circulation de campagne emprunté par un trafic de transit.
- > Certaines routes et chemins sont partiellement fermés à la circulation (chemins de la Dérupe, de la Vironde, de Plein-Vent).
- > Fermeture saisonnière (grenouilles) du chemin de l'Abérieu.
- > Cimetière (parking) situé sur le coteau.



Extrait du PDCP (localisation des mesures en rouge)

Principes et mesures d'aménagement

- 1 Suppression du trafic de transit par une limitation de la circulation (voir plan fiche 10B), riverains et trafic agricole exceptés.
- 2 Fermeture du Pont des Vaulx (coupure des itinéraires de transit).
- 3 Fermeture du chemin de l'Abérieu entre le chemin Champ-Cordier et le chemin des Bellins.
- 4 Fermeture du chemin de Verbant entre le chemin du Champ-Rose et le chemin Surpierre.
- 5 Fermeture du chemin de Badosse.

Mise en œuvre

Instances concernées

- > CA, Commissions du CM
- > Canton : DIME (DGM, DGAgr)

Coordination

- > Circulation sur la commune de Bardonnex
- > Fiche n° 11

Mesures		1	2	3	4	5
Foncier	- privé					
	- public	x	x	x	x	x
Responsable	- PLO	x				
	- canton	x	x	x	x	x
	- privé					
Type de mesure	- étude	x	x	x	x	x
	- servitude					
	- aménagement		x	x		
Horizon de réalisation	- court terme	x	x	x	x	x
	- moyen terme					
	- long terme					



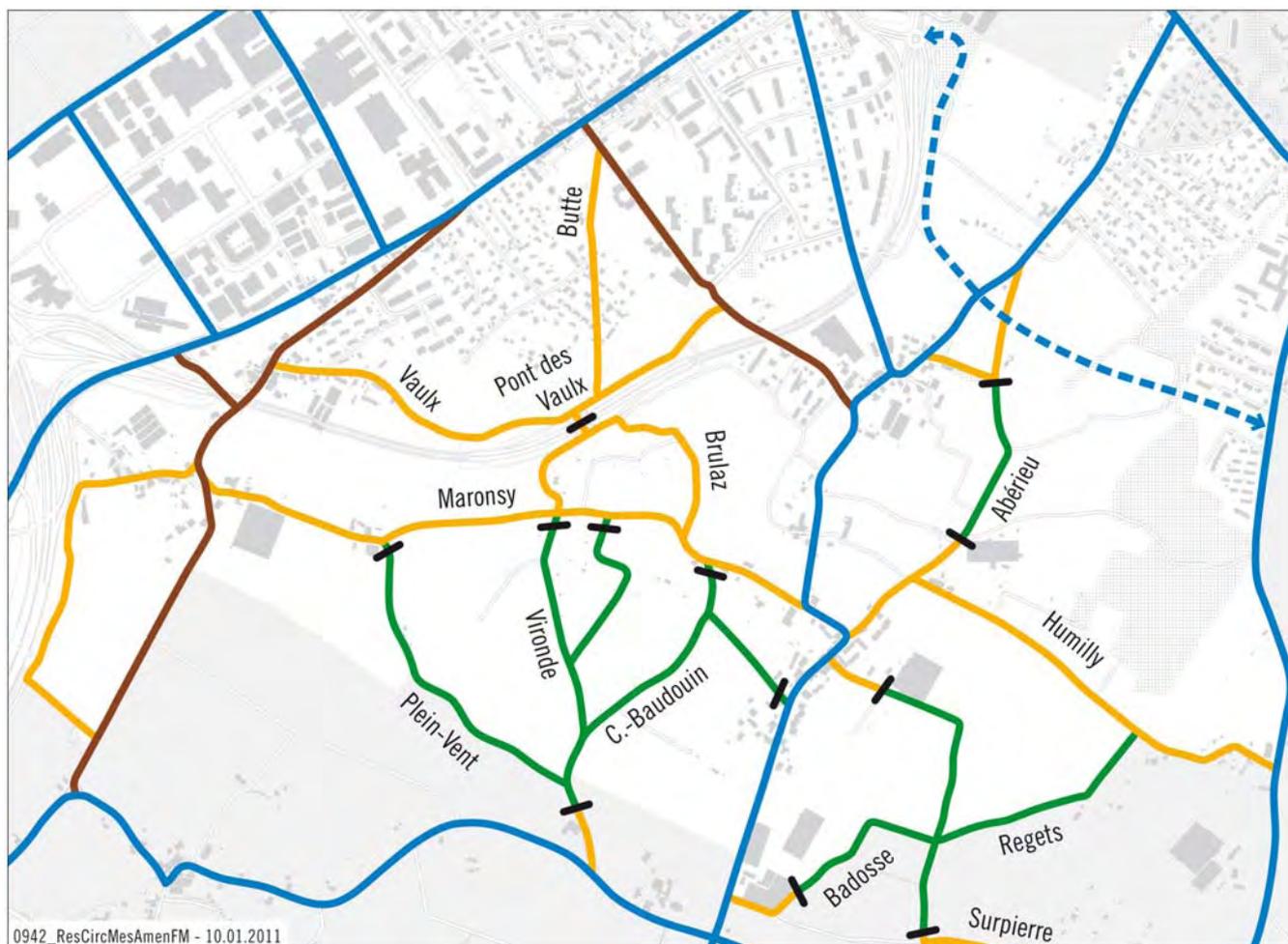
Chemin d'Humilly (itinéraire de promenade)



Chemin de l'Abérieu (passage de grenouilles)

LE COTEAU (réseau de circulation)

Mesures de circulation sur le coteau



0942_ResCircMesAmenFM - 10.01.2011

Légende	 réseau routier principal	 réseau de desserte	 réseau sans transit
	 réseau routier fermé à la circulation	 fermeture à la circulation	

Exemple de fermeture du pont des Vaux au moyen de bacs à plantes et de bornes.

Passage pour les cycles et les piétons maintenu.

Passage riverains et trafic agricole à régler par bornes escamotables.



LE BOIS D'HUMILLY (itinéraires de promenade)

Contexte et diagnostic

- > Bois traversé par le Nant de la Bistoquette.
- > Présence de plusieurs cheminements piétonniers à travers bois et en lisière.
- > Continuité des cheminements pas toujours assurée.
- > Cheminements à travers bois parfois impraticables.

Principes et mesures d'aménagement

- 1 Aménagement d'un cheminement (d'ores et déjà emprunté) en lisière du bois entre le chemin du Champ-Cordier et le chemin des Etangs-de-la-Bistoquette en accord avec les propriétaires et exploitants (servitude à négocier sur parcelles n° 5767 et 5771).
- 2 Amélioration (entretien et élagage) de certains chemins à travers bois avec un minimum d'aménagement.
- 3 Réaménagement du chemin du Champ-Cordier en faveur des cycles (surface de roulement et écoulement des eaux), revêtement perméable.

Mise en œuvre

Instances concernées

- > CA, Commissions du CM
- > Canton : DIME (DGNP, DGAgr)

Coordination

- > Promenade du nant de la Bistoquette
- > Fiche n° 10

Mesures		1	2	3
Foncier	- privé	x	x	
	- public		x	x
Responsable	- PLO	x	x	x
	- canton	x	x	x
	- privé			
Type de mesure	- étude			
	- servitude	x	x	
	- aménagement	x	x	x
Horizon de réalisation	- court terme			x
	- moyen terme	x	x	
	- long terme			



Extrait du PDCP (localisation des mesures en rouge)



Cheminement emprunté en lisière du bois d'Humilly



Chemin du Champ-Cordier traversant le bois d'Humilly

Les Cherpines (nouveaux développements résidentiels et sportifs)

Contexte et diagnostic

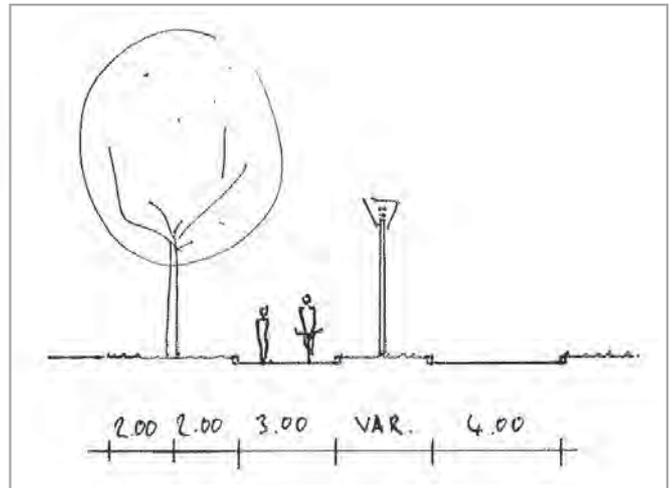
- > Secteur de développement à l'échelle régionale (Plaine de l'Aire) en cours d'étude.
- > Extension du centre sportif et développement d'un pôle culturel et de loisirs.
- > Allée piéton/vélo le long du chemin du Pont-du-Centenaire.
- > Continuité des cheminements à améliorer, notamment aux abords du collège A.-Stitelmann et du futur ECG3.



Extrait du PDCP (localisation des mesures en rouge)

Principes et mesures d'aménagement

- 1 Perméabilité piétonne et cyclable à prévoir sur l'ensemble du secteur dans le cadre du développement du quartier des Cherpines, liaison entre le chemin des Cherpines et le collège A.-Stitelmann.
- 2 Aménagement paysager de l'allée piéton/vélo (alignement d'arbres) le long du chemin du Pont-du-Centenaire.
- 3 Aménagement des continuités piétonnes et cyclables entre le collège A.-Stitelmann et les chemins des Petites-Fontaines et des Longues-Rasses.



Coupe de principe sur l'allée piéton/vélo du Pont-du-Centenaire

Mise en œuvre

Instances concernées

- > CA, Commissions du CM
- > Canton : DU (OU)

Coordination

- > Développement de la Plaine de l'Aire (PDQ)
- > Planification du secteur des Cherpines
- > Fiche n° 13

Mesures		1	2	3
Foncier	- privé - public	x	x	x
Responsable	- PLO - canton - privé	x	x	x
Type de mesure	- étude - servitude - aménagement	x	x	x
Horizon de réalisation	- court terme - moyen terme - long terme	x	x	x

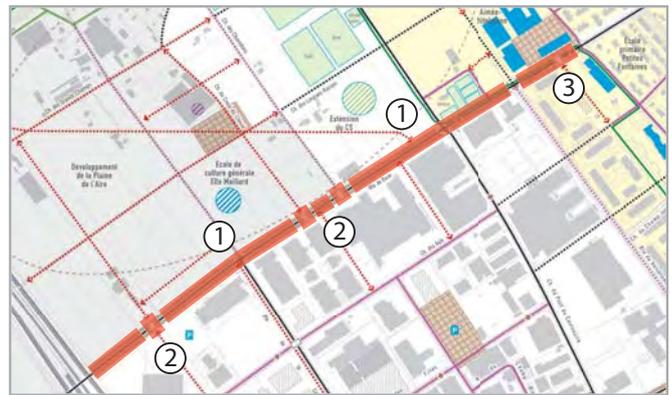


Continuité piétonne à aménager avec le collège A.-Stitelmann

Route de Base (espace rue)

Contexte et diagnostic

- > Route du réseau secondaire à fort trafic.
- > Aménagement des espaces publics planifié dans le cadre du développement urbain de la plaine de l'Aire.
- > Secteur du collège A.-Stitelmann comme espace public majeur.
- > Absence de trottoirs le long de la route entre la route de la Galaise et le chemin des Mattines.
- > Aménagements cyclables discontinus, passage de pistes à bandes cyclables.



Extrait du PDCP (localisation des mesures en rouge)

Principes et mesures d'aménagement

- 1 Aménagement des espaces publics sous la forme d'un espace-rue à caractère urbain avec larges trottoirs et pistes cyclables bilatérales en coordination avec le projet tram et les projets de développement urbain.
- 2 Aménagement de nouvelles traversées piétonnes dans la continuité des cheminements existants et futurs perpendiculaires à la route (liaison entre la ZIPLO et le futur quartier des Cherpines).
- 3 Aménagements payagers sous la forme d'une place urbaine à la hauteur du collège A.-Stitelmann et dans la continuité de l'esplanade du collège.



Route de Base

Mise en œuvre

Instances concernées

- > CA, Commissions du CM
- > Canton : DIME (DGM), DU (OU)

Coordination

- > Développement de la Plaine de l'Aire (PDQ)
- > Projet tram
- > Fiches n° 12,14,15 et 16

Mesures		1	2	3
Foncier	- privé			
	- public	x	x	x
Responsable	- PLO	x	x	x
	- canton	x	x	x
	- privé			
Type de mesure	- étude	x		x
	- servitude			
	- aménagement	x	x	x
Horizon de réalisation	- court terme			
	- moyen terme	x	x	x
	- long terme			



Espace public à aménager à la hauteur du collège A.-Stitelmann

Route de la Galaise (entre la route de Saint-Julien et la route de Base)

Contexte et diagnostic

- > Route du réseau primaire, vitesses élevées.
- > Desserte ZIPLO avec trafic poids-lourds important.
- > Trottoirs existants (largeur 1,50 m) de part et d'autre de la route.
- > Absence de traversée piétonne à la hauteur des rues perpendiculaires (continuité des parcours à assurer).
- > Absence d'aménagements cyclables.

Principes et mesures d'aménagement

- 1 Aménagement de 2 traversées piétonnes au droit des chemins des Aulx et du Champ-des-Filles.
- 2 Suppression du stationnement et aménagement d'une piste cyclable côté Perly dans le sens de la montée (trottoir mixte à 3,00 m).
- 3 Aménagement d'un mail piéton/vélo côté Perly, accompagné par un aménagement paysager (arbres d'alignement); emprise d'environ 4,00 m. à négocier avec les propriétaires privés et la FTI.
- 4 Coordination avec le projet tram pour l'aménagement des espaces publics (trottoirs larges et pistes cyclables).

Mise en œuvre

Instances concernées

- > CA, Commissions du CM
- > FTI, privés
- > Canton : DIME (DGM, DGGC)

Coordination

- > Plan directeur ZDIA 26'650 et extension 28'667
- > Projet tram
- > Fiches n° 13, 15

Mesures		1	2	3	4
Foncier	- privé			x	
	- public	x	x		x
Responsable	- PLO		x	x	x
	- canton	x			x
	- privé			x	
Type de mesure	- étude			x	x
	- servitude		x	x	
	- aménagement	x	x	x	x
Horizon de réalisation	- court terme	x			
	- moyen terme		x	x	
	- long terme				x



Extrait du PDCP (localisation des mesures en rouge)



Route de la Galaise (en direction de la route de Saint-Julien)



Route de la Galaise (en direction de la route de Base)

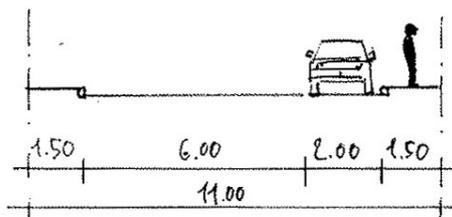
Route de la Galaise (entre la route de Saint-Julien et la route de Base)

Coupes de principe Echelle 1: 200

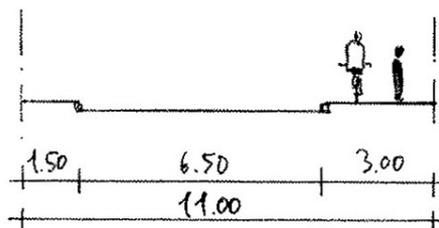
PLO

PERLY

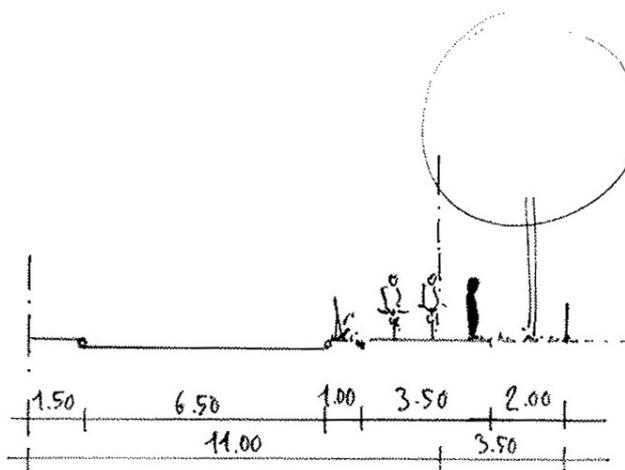
Situation existante



Court terme : piste cyclable côté Perly, dans le sens de la montée



Moyen terme : mail piéton/vélo côté Perly avec alignement d'arbres



ZIPLO (quartier industriel)

Contexte et diagnostic

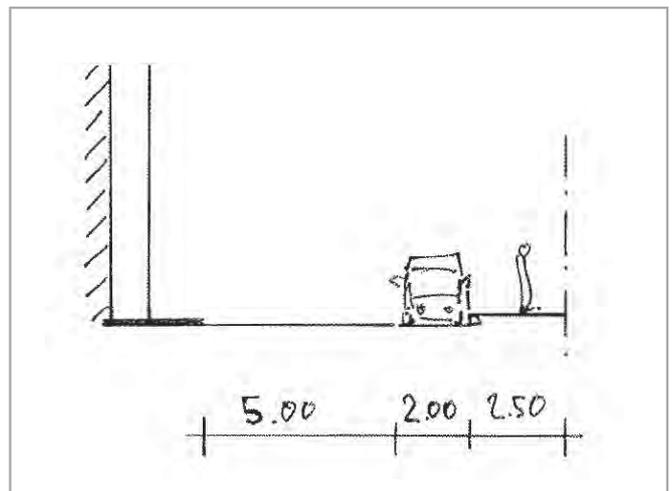
- > La zone industrielle de Plan-les-Ouates (ZIPLO) est structurée par un réseau routier formant un maillage d'environ 200 m par 200 m.
- > Un projet de parking public avec équipements est planifié par la commune au lieu dit « la piscine ».
- > Entre la route de Base et la ZIPLO, il n'y a pas de perméabilité piétonne autre que les rues.
- > L'ensemble des voiries est équipé de trottoirs (largeur 1,50 m).



Extrait du PDCP (localisation des mesures en rouge)

Principes et mesures d'aménagement

- 1 Aménagement du chemin du Pré-Fleuri en relation avec les futurs espaces publics liés au projet de parking et d'équipements communaux.
- 2 Aménagement d'une nouvelle liaison piétonne à travers la parcelle n° 10'812.
- 3 Aménagement d'une nouvelle liaison piétonne à travers la parcelle n° 11'138 avec réorganisation du stationnement et trottoir en limite de parcelle au nord-est.
- 4 Aménagement d'une nouvelle liaison piétonne à travers la parcelle n° 16'569, dans le prolongement du chemin du Champ-des-Filles.



Aménagement d'un trottoir sur la parcelle n° 11'138

Mise en œuvre

Instances concernées

- > CA, Commissions du CM
- > Canton : DIME (DGM), FTI

Coordination

- > Plan directeur ZDIA 26'650 et extension 28'667
- > Projet de parking communal
- > Fiche n° 14

Mesures		1	2	3	4
Foncier	- privé		x	x	x
	- public	x			
Responsable	- PLO	x	x	x	x
	- canton				
	- privé		x	x	x
Type de mesure	- étude	x			
	- servitude		x	x	x
	- aménagement	x	x	x	x
Horizon de réalisation	- court terme	x			
	- moyen terme		x	x	x
	- long terme				



Passage aménagé entre la route de Base et la ZIPLO

Vélodrome (quartier résidentiel et équipements publics)

Contexte et diagnostic

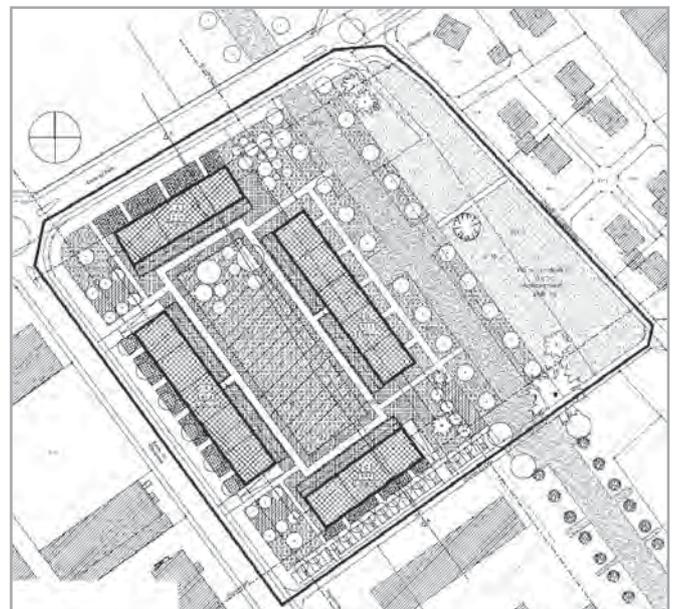
- > Quartier récent en cours de développement.
- > Présence d'équipements publics le long du Mail 2000, espace public majeur réservé aux piétons et vélos.
- > Des liaisons piétonnes transversales ont été créées sur fonds privés, offrant ainsi une meilleure perméabilité.
- > La route du Vélodrome constitue un accès au centre commercial Migros.
- > Absence d'aménagements cyclables continus le long de la route du Vélodrome.



Extrait du PDCP (localisation des mesures en rouge)

Principes et mesures d'aménagement

- 1 Prolongement du Mail 2000 jusqu'à la route de Base conformément au PLQ 29'117.
- 2 Aménagement de la traversée de la route de Base en relation avec le collège A.-Stitelmann.
- 3 Négociation systématique de servitudes de passage au travers des parcelles privées selon les opportunités.
- 4 Elargissement du trottoir situé du côté ouest de la route du Vélodrome pour améliorer le confort des piétons (suppression du stationnement).
- 5 Aménagements cyclables sous la forme d'une piste dans le sens de la montée et d'une bande en descente.



Extrait du PLQ 29'117 Les Petites-Fontaines

Mise en œuvre

Instances concernées

- > CA, Commissions du CM
- > Canton : DIME (DGM)

Coordination

- > PLQ 29'117 adopté par CE le 23 juillet 2003
- > Fiches n° 12

Mesures		1	2	3	4	5
Foncier	- privé	x		x	x	
	- public		x			x
Responsable	- PLO	x	x	x	x	x
	- canton		x			x
	- privé	x			x	
Type de mesure	- étude					x
	- servitude			x	x	
	- aménagement	x	x		x	x
Horizon de réalisation	- court terme	x	x	x		
	- moyen terme				x	
	- long terme					x



Liaison piétonne sur fond privé (exemple à suivre)

Les Voirets (quartier résidentiel et accès au C.O. Voirets)

Contexte et diagnostic

- > Quartier actuellement en zone 30.
- > Accès au C.O. Voirets (chemins des Pluviers, des Voirets, de la Plamatte).
- > Cheminements piétonniers parfois matérialisés par du marquage jaune, trottoirs interrompus.
- > Liaison piétonne en direction des Palettes sur fonds privés, dans le prolongement du chemin des Petits-Bois, dont les nuisances (bruit, risque de dégradations) sont difficiles à gérer.



Extrait du PDCP (localisation des mesures en rouge)

Principes et mesures d'aménagement

- 1 Renforcement des portes d'entrée dans la zone 30 (notamment depuis la route de Saint-Julien).
- 2 Amélioration de la sécurité autour du C.O. des Voirets par l'aménagement des espaces publics le long des chemins des Voirets et de la Plamatte (trottoir élargi, revêtement différencié, mobilier urbain, ...).
- 3 Prolongement des trottoirs interrompus (chemin des Voirets n° 17 et chemin des Petits-Bois n° 35).
- 4 Remplacement du passage étroit sur fond privé en direction des Palettes par une nouvelle liaison entre le chemin de la Redoute et les Palettes.



Trottoir interrompu le long du chemin des Voirets

Mise en œuvre

Instances concernées

- > CA, Commissions du CM
- > Canton : DIME (DGM), DU (OU)

Coordination

- > C.O. Voirets
- > Commune de Lancy
- > Fiche n° 21, 22

Mesures		1	2	3	4
Foncier	- privé			x	x
	- public	x	x		
Responsable	- PLO	x	x	x	x
	- canton	x			
	- privé			x	x
Type de mesure	- étude	x			x
	- servitude			x	x
	- aménagement	x	x	x	x
Horizon de réalisation	- court terme	x		x	x
	- moyen terme		x		
	- long terme				

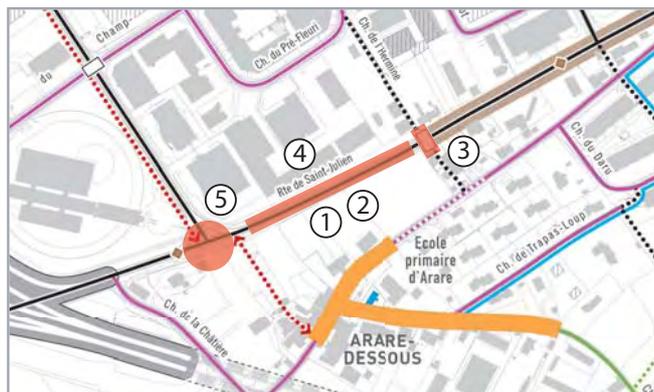


Passage étroit entre les Voirets et les Palettes, à remplacer

Route de Saint-Julien (entre la route de la Galaise et le chemin de l'Hermine)

Contexte et diagnostic

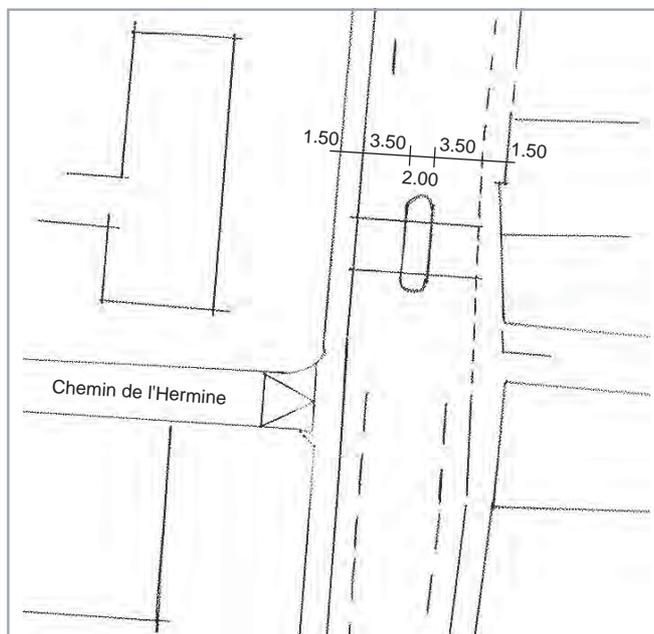
- > Route du réseau secondaire à fort trafic.
- > Entrée sud-ouest de la commune.
- > Absence de trottoir de part et d'autre de la chaussée.
- > Tronçon situé le long d'un talus côté Jura (écran de verdure de la ZIPLO).
- > Continuités cyclables à améliorer, actuellement une bande cyclable en direction de Genève.



Extrait du PDCP (localisation des mesures en rouge)

Principes et mesures d'aménagement

- 1 Variante 1 : aménagement d'un trottoir côté Jura et bandes cyclables bilatérales.
- 2 Variante 2 : aménagement d'un trottoir côté Salève et bandes cyclables bilatérales.
- 3 Aménagement d'une traversée piétonne avec îlot de sécurité au carrefour avec le chemin de l'Hermine.
- 4 Réaménagement de la route avec emprise sur l'écran de verdure de la ZIPLO (voir étude 2001).
- 5 Aménagement du carrefour de la route de la Galaise (voir étude 2001).



Nouvelle traversée piétonne à la hauteur du chemin de l'Hermine

Mise en œuvre

Instances concernées

- > CA, Commissions du CM
- > Canton : DIME (DGM, DGGC)

Coordination

- > Plan directeur ZDIA 26'650 (écran de verdure)
- > Projet tram
- > Etude d'aménagement Mayor et Beusch (2001)
- > Fiches n° 14 et 19

Mesures		1	2	3	4	5
Foncier	- privé				x	
	- public	x	x	x		x
Responsable	- PLO					
	- canton	x	x	x	x	x
	- privé				x	
Type de mesure	- étude		x			x
	- servitude			x	x	x
	- aménagement	x	x	x	x	x
Horizon de réalisation	- court terme	x	x	x		
	- moyen terme				x	
	- long terme					x



Carrefour avec le chemin de l'Hermine

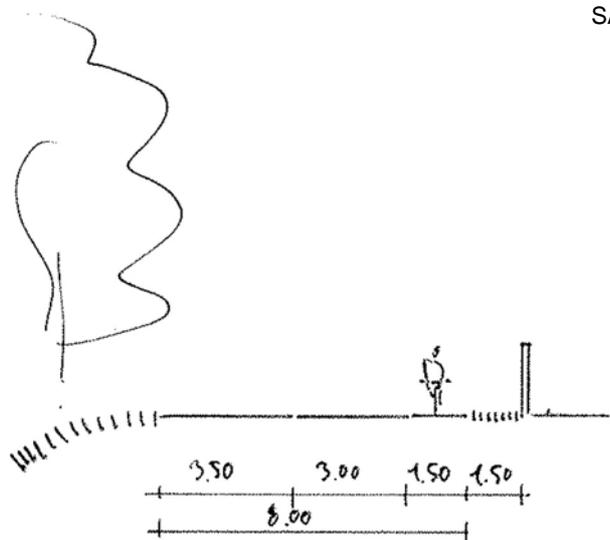
Route de Saint-Julien (entre la route de la Galaise et le chemin de l'Hermine)

Coupes de principe Echelle 1 : 200

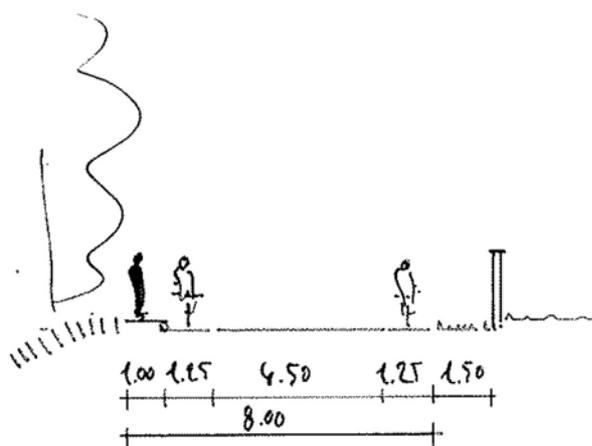
JURA

SALEVE

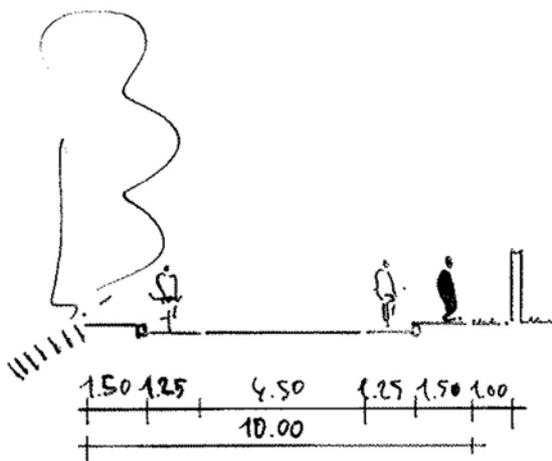
Situation existante



Variante 1 : trottoir côté Jura et
bandes cyclables bilatérales
(empise actuelle)



Variante 2 : trottoir des deux
côtés et bandes cyclables
bilatérales



Route de Saint-Julien (entre le chemin de l'Hermine et le village)

Contexte et diagnostic

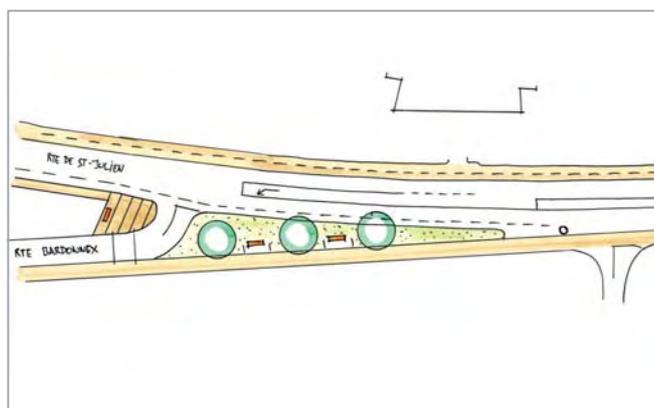
- > Route du réseau secondaire à fort trafic.
- > Tronçon constituant un espace de transition entre la ZIPLO et le village, caractérisé par un espace routier largement dimensionné.
- > Présence d'activités et de commerces.
- > Les aménagements cyclables se concentrent côté Salève (piste bidirectionnelle).
- > Côté Jura, l'Etat de Genève est propriétaire d'une bande de terrain d'environ 5 mètres de large.



Extrait du PDCP (localisation des mesures en rouge)

Principes et mesures d'aménagement

- 1 Tronçon A : aménagement d'un trottoir côté Salève (espace à disposition) et bande cyclable, élargissement du trottoir côté Jura avec piste cyclable.
- 2 Tronçon B : élargissement du trottoir côté Jura avec piste cyclable en emprise sur le terrain de l'Etat.
- 3 Aménagement des espaces publics au carrefour avec la route de Bardonnex (voir illustration).
- 4 Réaménagement du carrefour avec le chemin du Pont-du-Centenaire (voir étude 2001).



Aménagement du carrefour avec la route de Bardonnex

Mise en œuvre

Instances concernées

- > CA, Commissions du CM
- > Canton : DIME (DGM, DGGC)

Coordination

- > Développement du secteur des Guys
- > Projet tram
- > Etude d'aménagement Mayor et Beusch (2001)
- > Fiches n° 18 et 20

Mesures		1	2	3	4
Foncier	- privé - public	x	x	x	x
Responsable	- PLO - canton - privé	x	x	x	x
Type de mesure	- étude - servitude - aménagement	x	x	x	x
Horizon de réalisation	- court terme - moyen terme - long terme	x	x	x	x



Carrefour avec la route de Bardonnex

Route de Saint-Julien (entre le chemin de l'Herminie et le village)

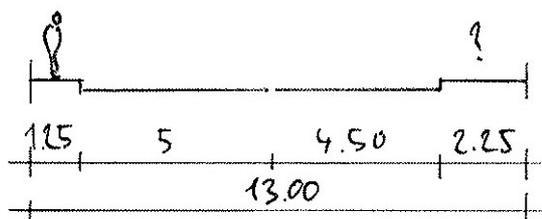
Coupes de principe Echelle 1 : 200

JURA

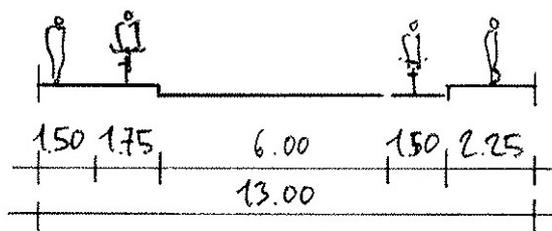
SALEVE

Tronçon A

Situation existante

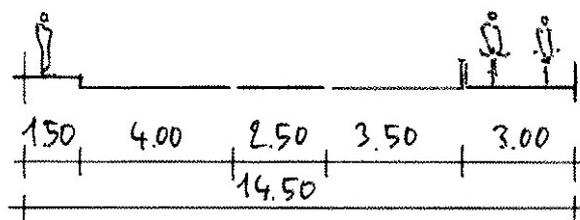


Situation projetée

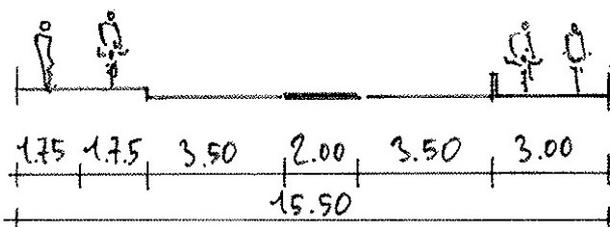


Tronçon B

Situation existante



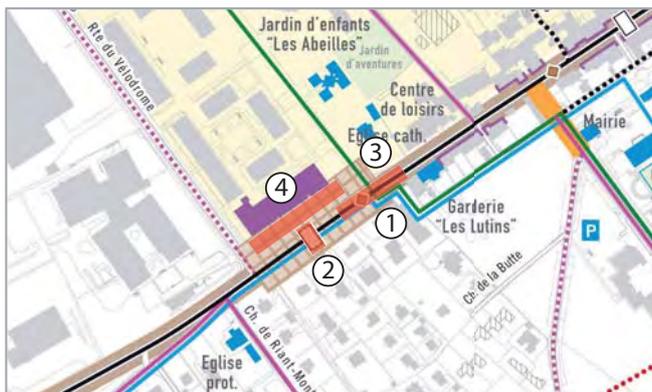
Situation projetée



Route de Saint-Julien (centre commercial et Mail 2000)

Contexte et diagnostic

- > L'entrée du village à la hauteur du Mail 2000 constitue un espace public majeur compte tenu de sa situation et des besoins de franchissement de la route (centre commercial, liaison entre le Mail village et le Mail 2000, arrêts TPG).
- > L'accessibilité à pied et à vélo au centre commercial n'est pas suffisamment attractive et sécurisée.
- > L'esplanade devant l'entrée du centre commercial n'offre pas un dégagement suffisant pour les piétons.



Extrait du PDCP (localisation des mesures en rouge)

Principes et mesures d'aménagement

- 1 Traitement des espaces publics en renforçant le lien entre les deux côté de la route (voir illustration).
- 2 Création d'une nouvelle traversée piéton/vélo sécurisée à la hauteur du centre commercial.
- 3 Elargissement de l'espace situé au débouché du Mail 2000, du trottoir côté Jura avec création d'une piste cyclable et du trottoir piste cyclable côté Salève.
- 4 Réaménagement de l'esplanade du centre commercial par agrandissement du trottoir (suppression d'environ 10 places de stationnement) et aménagement de nouvelles places de stationnement pour vélos.



Aménagement des espaces publics et nouvelle traversée piétonne

Mise en œuvre

Instances concernées

- > CA, Commissions du CM
- > Canton : DIME (DGM, DGGC)

Coordination

- > Projet tram
- > Etude d'aménagement Mayor et Beusch (2001)
- > Fiches n° 19 et 21

Mesures		1	2	3	4
Foncier	- privé - public	x	x	x	x
Responsable	- PLO - canton - privé	x	x	x	x
Type de mesure	- étude - servitude - aménagement	x	x	x	x
Horizon de réalisation	- court terme - moyen terme - long terme	x	x	x	x



Route de Saint-Julien et centre commercial

Route de Saint-Julien (village)

Contexte et diagnostic

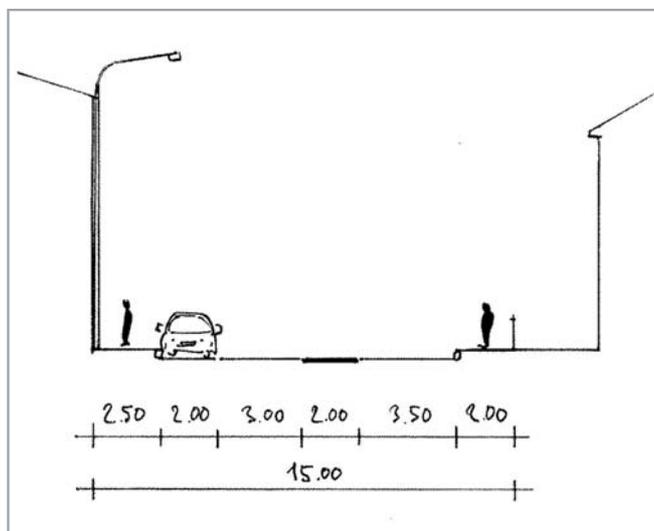
- > Route du réseau secondaire à fort trafic.
- > Tronçon constituant l'espace central de la commune avec un grand nombre d'équipements et de services.
- > Espace-rue relativement étroit (entre 12 et 16 m).
- > Conditions de confort et de sécurité pour les piétons pas satisfaisantes (trottoirs étroits, traversée piétonne à faciliter, ...).
- > Motion demandant le réaménagement de la route en faveur des piétons (zone de rencontre).



Extrait du PDCP (localisation des mesures en rouge)

Principes et mesures d'aménagement

- 1 Elargissement du trottoir côté Jura (suppression d'environ 15 places de stationnement) et aménagement d'une bande centrale polyvalente.
- 2 Amélioration du trottoir à la hauteur de la place des Bourneaux (suppression des obstacles architecturaux, différences de niveau, bordure mal placée).
- 3 Aménagement d'une nouvelle traversée piétonne.
- 4 Réaménagement de la place des Aviateurs en incluant la route de Saint-Julien.
- 5 A évaluer : aménagement de la rue du village avec traversée libre pour les piétons (voir expériences à Berne) ou en zone de rencontre (20 km/h, priorité piétonne).



Coupe de principe avec bande centrale polyvalente

Mise en œuvre

Instances concernées

- > CA, Commissions du CM
- > Canton : DIME (DGM, DGGC)

Coordination

- > Motion M 27-2009 P - la route de Saint-Julien : une vraie centralité à Plan-les-Ouates
- > Projet tram, concours place des Aviateurs
- > Etude d'aménagement Mayor et Beusch (2001)
- > Fiches n° 20 et 22

Mesures		1	2	3	4	5
Foncier	- privé					
	- public	x	x	x	x	x
Responsable	- PLO			x	x	x
	- canton	x	x	x	x	x
	- privé					
Type de mesure	- étude	x			x	x
	- servitude					
	- aménagement	x	x	x	x	x
Horizon de réalisation	- court terme	x	x	x	x	x
	- moyen terme					
	- long terme					



Route de Saint-Julien en traversée du village

Route de Saint-Julien (entre le village et la route du Camp)

Contexte et diagnostic

- > Route du réseau secondaire à fort trafic.
- > Tronçon constituant l'entrée nord-est de la commune de Plan-les-Ouates.
- > Présence de trottoirs confortables entre l'avenue des Communes-Réunies et le chemin de Vers.
- > Caractère routier dominant avec aménagements de type provisoire.
- > Discontinuité des aménagements cyclables.



Extrait du PDCP (localisation des mesures en rouge)

Principes et mesures d'aménagement

- 1 Aménagement d'une piste cyclable par élargissement du trottoir côté Jura.
- 2 Prolongement de la bande cyclable côté Salève jusqu'au carrefour de l'avenue des Communes-Réunies
- 3 Elargissement de la voie bus pour créer une voie mixte bus/vélos.
- 4 Requalification des espaces publics en relation avec le réaménagement de la pointe des Palettes (café Chapuis) et le développement du secteur des Voirets.

Mise en œuvre

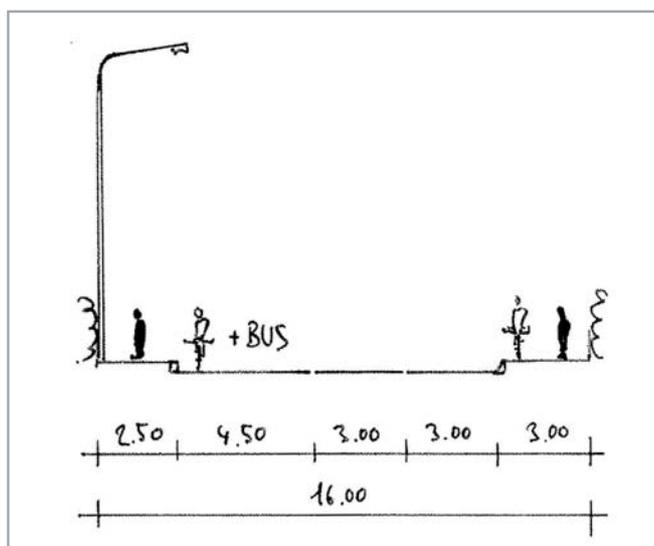
Instances concernées

- > CA, Commissions du CM
- > Canton : DIME (DGM, DGGC)

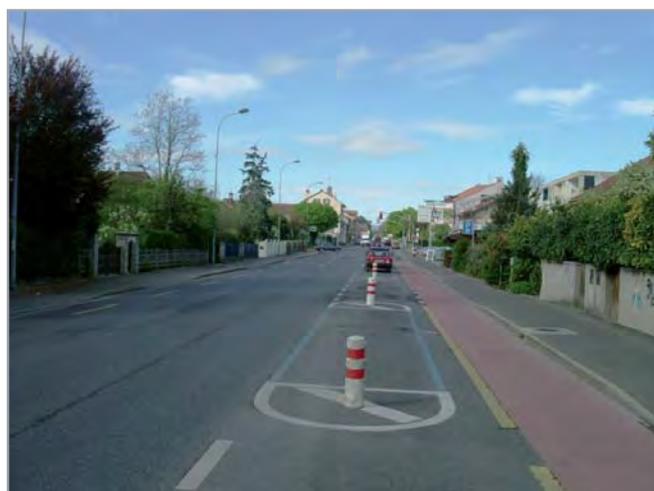
Coordination

- > Etude de développement du secteur des Voirets situé le long de la route de Saint-Julien (Collectif d'architectes, 2005)
- > Projet tram
- > Etude d'aménagement Mayor et Beusch (2001)
- > Fiche n° 21

Mesures		1	2	3	4
Foncier	- privé - public	x	x	x	x
Responsable	- PLO - canton - privé	x	x	x	x
Type de mesure	- étude - servitude - aménagement	x	x	x	x
Horizon de réalisation	- court terme - moyen terme - long terme	x	x	x	x



Coupe de principe avec piste cyclable et voie mixte bus/vélos



Aménagement de type provisoire sur la route de Saint-Julien

ANNEXE 1 – INTERCOMMUNALITE

Coordination avec les plans directeurs communaux

La coordination intercommunale en relation avec la planification directrice des communes voisines est explicitée au chapitre 3.4.

Commune de Bardonnex

Bardonnex est en relation directe avec l'ensemble du coteau de Plan-les-Ouates. Le plan directeur communal de Bardonnex a été approuvé par le Conseil d'Etat le 17 juin 2009.

En matière de mobilité douce, le plan directeur vise à favoriser les modes de déplacement doux en relation avec la mise en place d'un réseau des espaces publics. En lien avec Plan-les-Ouates, la colline équipée de Compesières est identifiée comme lieu fédérateur d'où part un éventail de chemins. A relever que tous les chemins situés sur le coteau de Plan-les-Ouates figurent au plan directeur comme cheminements piéton/vélo (chemins de Plein-Vent, de la Vironde, Charles-Baudoin, de Verbant, ...).



Extrait du PDCOM de Bardonnex (Mayor&Frei)

La mise en valeur du « Grand Chemin », ancien tracé de Carouge au Mont-de-Sion (chemin de St-Jacques-de-Compostelle), représente un projet spécifique inscrit au plan directeur (projet déjà proposé dans le cadre de l'étude transfrontalière St-Julien-Neydens-Archamps-Bardonnex de novembre 1999). Il constitue un projet intercommunal pour lequel une charte pourrait être établie. Sur Plan-les-Ouates, le « Grand-Chemin » emprunte la route de Saconnex-d'Arve et le chemin de l'Abérieu. Les mesures envisagées consistent à planter des lignes de fruitiers et de compléter les aménagements pour piétons et cyclistes.

La route de Saconnex-d'Arve comprise entre les villages de Saconnex-d'Arve-Dessus et Charrot, la route de Bardonnex (allée des poiriers) et les chemins des Chouettes et de Pierre-Grosse figurent sur le plan du réseau des espaces publics comme tronçons à aménager.

Commune de Perly-Certoux

Le plan directeur communal de Perly-Certoux a été approuvé par le Conseil d'Etat le 1^{er} novembre 2000. Sa révision a été engagée.

Les communes de Perly-Certoux et de Plan-les-Ouates sont séparées par l'autoroute. En terme de continuités piétonnes et cyclables, il y a donc peu de relations entre elles, hormis les points de passage obligés (ponts) de la route de Base, la route de Saint-Julien et le chemin du Pré-Berghem.

Le plan directeur prévoit le réaménagement pour les piétons du tracé IVS d'importance nationale avec substances situé le long du ruisseau de La Lissole,

cours d'eau marquant la limite communale avec Plan-les-Ouates et Bardonnex. Ce cheminement pourrait être connecté au chemin du Pré-Berghem.

Commune de Confignon

Le plan directeur communal de Confignon a été approuvé par le Conseil d'Etat le 4 octobre 2006.

Les communes de Confignon et de Plan-les-Ouates sont reliées entre elles par la Plaine de l'Aire (voir le projet de développement de la Plaine de l'Aire, chapitre 4.1).

En outre, le chemin des Marais prolongé par le chemin des Verjus figure sur le plan de synthèse comme itinéraire principal pour piétons et vélos (chemin de promenade).



Extrait du PDCOM de Confignon (urbaplan)

Commune d'Onex

Le plan directeur communal d'Onex a été approuvé par le Conseil d'Etat le 21 avril 2004. Sa révision sera engagée en 2011.

Le chemin des Verjus constitue la limite entre les communes d'Onex et de Plan-les-Ouates. Le seul point de liaison entre les deux communes est le chemin du Pont-du-Centenaire. Ces deux chemins sont des itinéraires de randonnée pédestre.

De plus, le chemin du Pont-du-Centenaire est identifié au plan directeur comme faisant partie du réseau cyclable régional et le chemin des Verjus comme réseau cyclable local, tous deux avec aménagement à créer.



Extrait du PDCOM d'Onex (Collectif d'architectes)

Commune de Lancy

Lancy est en contact direct avec l'ensemble du territoire urbanisé de Plan-les-Ouates. Le plan directeur communal de Lancy a été approuvé par le Conseil d'Etat le 9 mars 2009.

Plusieurs secteurs se trouvent ainsi en relation étroite et pour lesquels une coordination devra être engagée dans divers domaines. Il s'agit notamment :

- > Quartier des Serves, modération de trafic et aménagement.
- > PAC La Chapelle – Les Sciers, continuité des cheminements piéton/vélo.
- > La Milice, réalisation et aménagement du parc des Communes-Réunies.
- > Route de Saint-Julien, aménagement et transports publics.
- > Quartier des Voirets, accessibilité au C.O. des Voirets.
- > Quartier des Verjus, continuité des cheminements piéton/vélo.



Extrait du PDCOM de Lancy (D. Golchan)

Selon la fiche de mesures n°9 du plan directeur, le parc des Communes-Réunies devra faire l'objet d'une étude directrice d'aménagement à moyen terme en coordination avec Plan-les-Ouates.

Par ailleurs, le chemin des Semailles figure au plan directeur comme cheminement piéton utilitaire à créer.

Commune de Carouge

Le plan directeur communal de Carouge a été approuvé par le Conseil d'Etat le 14 septembre 2009. La limite communale de Carouge touche Plan-les-Ouates uniquement sur une toute petite partie située à la hauteur du pont sur la Drize.



Extrait du PDCP de Carouge (urbaplan)

Néanmoins, les liaisons piéton/vélo en direction de Carouge se font par la route de Saint-Julien (tronçon critique selon le plan directeur des chemins pour piétons) et le chemin du Bief-à-Dance. Ce dernier est situé dans le prolongement de la route de Saconnex-d'Arve, en relation directe avec le futur quartier de La Chapelle – Les Sciers, et permet de relier directement les quartiers de Battelle et de Drize.

A noter que la liaison piétonne avec les chemins Baumgartner et Vert en direction de Battelle est également possible via le chemin du Bief-à-Dance (réseau de promenade).

Commune de Troinex

Le plan directeur communal de Troinex est actuellement à l'étude.

La route d'Annecy constitue la limite entre les communes de Troinex et Plan-les-Ouates. Les liaisons en direction de Troinex se font par les chemins de Drize, de Saussac, de Roday et la route de Moillebin.

Selon le rapport de l'étude intermédiaire (avril 2003), le seul élément identifié en relation avec Plan-les-Ouates est l'aménagement d'une piste cyclable sur le chemin de Saussac entre la route d'Annecy et le chemin du Champ-Carré.

ANNEXE 2 – PROJETS REGIONAUX

Etudes et projets à l'échelle de l'agglomération

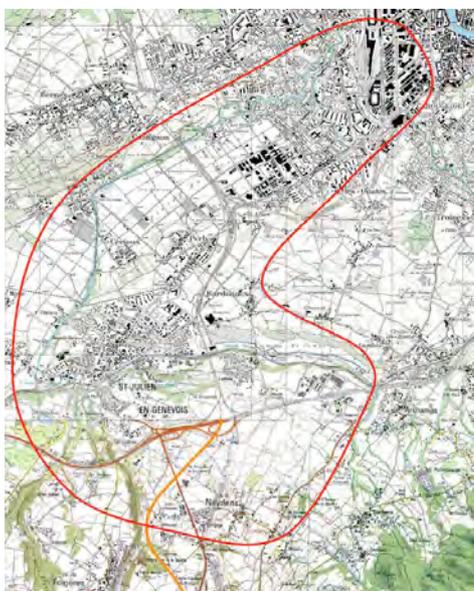
PACA Saint-Julien – Plaine de l'Aire

Dans le cadre du projet d'agglomération franco-valdo-genevois, plusieurs périmètres d'aménagement coordonné d'agglomération (PACA) sont en cours d'étude.

Le PACA Saint-Julien – Plaine de l'Aire implique directement 7 communes : Saint-Julien, Neydens, Archamps, Confignon, Bardonnex, Perly-Certoux et Plan-les-Ouates.

Sur 8 km de long, il identifie des potentiels d'urbanisation importants (développement du pôle régional de Saint-Julien) et relève un déséquilibre entre les infrastructures de transports (réseau autoroutier et transports collectifs).

Pour la commune de Plan-les-Ouates, les enjeux de ce PACA sont en particulier liés au développement de la plaine de l'Aire (étude en cours) et au tracé d'une nouvelle ligne de tram (ou bus en site propre) sur la route de Base et/ou la route de Saint-Julien. Les déplacements doux devront être intégrés de manière optimale lors de l'élaboration des projets.



Situation du PACA St-Julien – Plaine de l'Aire

Plaine de l'Aire – Les Cherpines

Le développement de la plaine de l'Aire a fait l'objet d'une étude d'aménagement lancée par l'Etat, puis d'un mandat d'études parallèles (MEP) sur le secteur des Cherpines – Charrotons. La modification des limites de zones (MLZ n° 29'711) pour la création d'une zone de développement 3 et d'une zone de développement industriel et artisanal a été votée par le Grand Conseil et a fait l'objet d'un référendum qui a abouti.

Le site se situe à cheval sur les communes de Plan-les-Ouates et Confignon, Il est prévu la construction d'environ 3'000 logements, un centre sportif et de loisirs, l'établissement ECG3 et une zone industrielle.

La zone d'activités sportives et de loisirs permettra de répondre à des besoins communaux, intercommunaux et régionaux.

Pour la commune de Plan-les-Ouates, les enjeux du projet de la plaine de l'Aire sont liés à l'accessibilité des équipements sportifs, aux continuités des liaisons piétonnes et cyclables et à la mise en place d'aménagements urbains et paysagers structurants et de qualité.



Projet lauréat du MEP (FHY)

Etude Genève-Sud

Dans le cadre d'une politique coordonnée de transports, d'urbanisation et de protection de l'environnement pour le secteur de Genève-Sud (Veyrier, Troinex, Carouge, Lancy, Plan-les-Ouates et Bardonnex), les différentes phases de l'étude ont permis de définir un certain nombre d'orientations à suivre :

- > Amélioration du passage en douane de Bardonnex.
- > Complément à la jonction autoroutière de la Milice.
- > Nouvel accès à cette jonction par une nouvelle route intercommunale (comparaison de variantes).

Par ailleurs, le programme de mesures de l'étude propose aussi l'établissement d'une planification intercommunale des réseaux cyclables et piétonniers.

La nouvelle jonction autoroutière de la Milice et la liaison avec la route de Saconnex-d'Arve est en cours d'étude. La réalisation de ces infrastructures routières devrait intervenir à l'achèvement de la première étape du quartier La Chapelle sur la commune de Lancy.

Par ailleurs, les réserves foncières pour la réalisation d'une nouvelle route entre la route d'Annecy et la route de Saconnex-d'Arve sont maintenues, bien que traversant le site du nant de la Bistoquette. Cette future infrastructure routière est inscrite au plan directeur routier 2007-2010.

En terme de mobilité douce, les projets devront tenir compte des liaisons piétonnes et cyclables, notamment le franchissement de l'autoroute à la hauteur du futur quartier des Sciers (passerelle piéton/vélo).

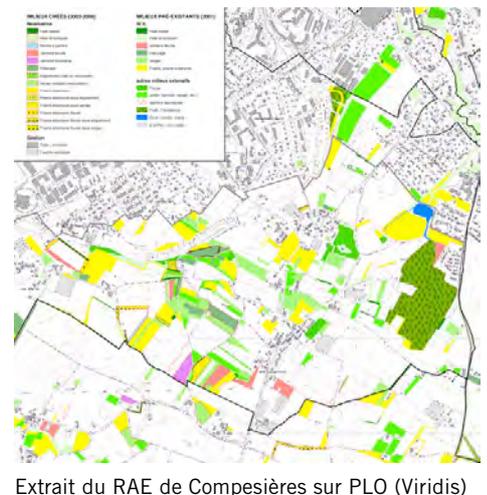
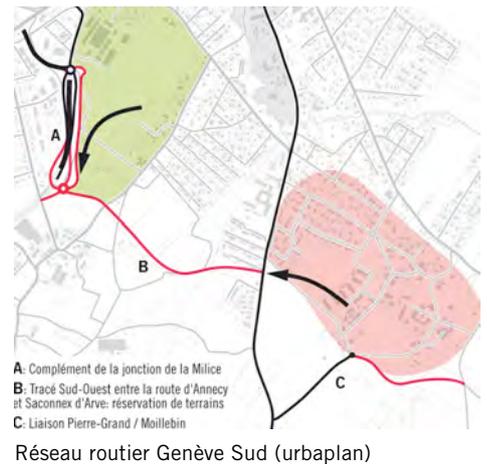
Réseau agro-environnemental de Compesières

Le réseau agro-environnemental (RAE) de Compesières est l'un des cinq réseaux que compte le canton de Genève. Sa mise en place a débuté en 2002, à cheval sur les territoires de Bardonnex et Plan-les-Ouates.

L'objectif principal d'un RAE est le maintien et le développement des valeurs paysagères, naturelles et agricoles de l'espace rural en tenant compte des besoins de la population résidente, en particulier ceux des agriculteurs.

La mise en réseau des espaces écologiques constitue la dimension fondamentale du projet vis-à-vis de la faune et de la flore à une plus large échelle.

Sur la commune de Plan-les-Ouates, le projet de RAE constitue une opportunité pour maintenir et valoriser la dimension paysagère du coteau. Les parcours de promenade et le RAE peuvent être mis en relation à travers des mesures con-



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

Secteur Praille-Bachet

Le secteur Praille-Bachet a fait l'objet d'une étude d'aménagement : un projet urbain pour le secteur de Praille- Bachet (2e phase de l'étude: DAEL, mandataire groupe gp-b janvier 2000).



Extrait de l'étude Praille-Bachet (gp-b)

L'image directrice identifie plusieurs secteurs à aménager : le cours Saint-Julien, le parc des Communes-Réunies, le Grand Médiateur, la Place du Bachet et la Plaine des Sports.

La commune de Plan-les-Ouates est directement concernée par le projet de parc des Communes-Réunies, considéré comme une coulée verte entre la ville dense et la campagne. En outre, le parc doit permettre de relier les quartiers entre eux tout en étant le support à de multiples activités programmées ou spontanées.

Afin de jouer son rôle de liaison, plusieurs passerelles sont prévues à l'intérieur du parc pour franchir les infrastructures routières existantes, notamment l'autoroute, sur la base d'un réseau de promenades qui assure la continuité nord-sud entre ville et campagne.

Ce réseau de promenades (chemins et passerelles) exprime clairement le besoin de relier le futur quartier des Sciers au village de Plan-les-Ouates.

ANNEXE 3 – PROJETS LOCAUX

Etudes et projets à l'échelle communale

Plan de mobilité de la zone industrielle de Plan-les-Ouates (ZIPLO)

L'accessibilité à la ZIPLO et le stationnement à l'intérieur de la zone ont fait l'objet d'un diagnostic et d'une enquête auprès des entreprises (mobilidée avril 2007 et février 2009). Le résultat de cette étude montre que :

- > entre 80 et 90 % des employés viennent en voiture (2/3 en provenance de France et du canton de Vaud et 1/3 de Genève),
- > 85 % d'entre eux restent sur le lieu de travail à midi,
- > le déficit actuel du nombre de places de stationnement s'élève à plus de 1'000 places.

Pour tendre vers un report modal des pendulaires et améliorer les conditions de déplacement à l'intérieur de la zone, les pistes proposées sont les suivantes :

- > *Optimiser la gestion du stationnement par une réglementation (places attirées au covoiturage, ...) et une tarification pour financer des mesures incitatives et dissuader l'utilisation individuelle de la voiture.*
- > *Promouvoir le covoiturage interentreprises et au sein de chaque entreprise.*
- > *Créer une liaison TP directe entre le parking relais du Macumba et la ZIPLO.*
- > *Créer des navettes ZIPLO en provenance de la France voisine.*
- > *Améliorer la desserte de la ZIPLO par TP (renforcement des lignes 23, D et 48), subventionner l'achat d'abonnements TP (entreprise et commune).*
- > *Promouvoir la mobilité douce et faciliter les déplacements internes par la réalisation d'aménagements cyclables et piétonniers et la mise à disposition d'une flotte de vélos et vélos à assistance électrique (VAE).*

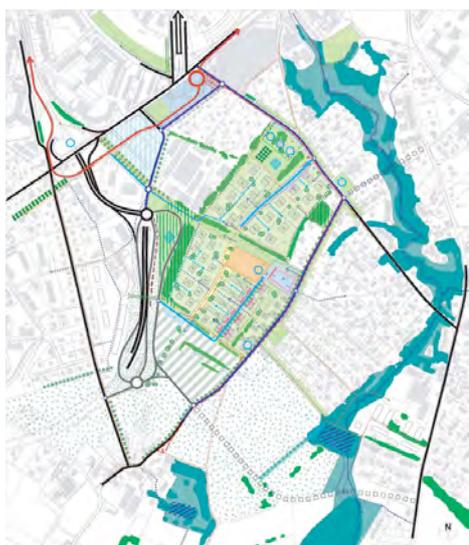
Image directrice du quartier des Sciers

Le plan directeur de quartier (PDQ n° 29'298) du PAC La Chapelle – Les Sciers a été approuvé par le Conseil d'Etat le 27 juin 2007.

Sur le territoire de Plan-les-Ouates, le secteur des Sciers a fait l'objet d'une étude complémentaire lancée par la commune. Cette étude a débouché sur une image directrice qui servira de base à l'élaboration du ou des PLQ à mettre en œuvre pour la réalisation de ce nouveau quartier.

En terme de mobilité douce, les enjeux pour ce secteur sont les suivants :

- > *Offrir une grande perméabilité du secteur et des liaisons directes avec le pôle multimodal du Bachet-de-Pesay et le village.*
- > *Prévoir des interconnexions avec les quartiers voisins.*
- > *Réaménager la route de Saconnex-d'Arve (larges trottoirs et piste cyclable).*
- > *Offrir des places de stationnement abritées pour vélos à proximité immédiate des entrées d'immeubles.*



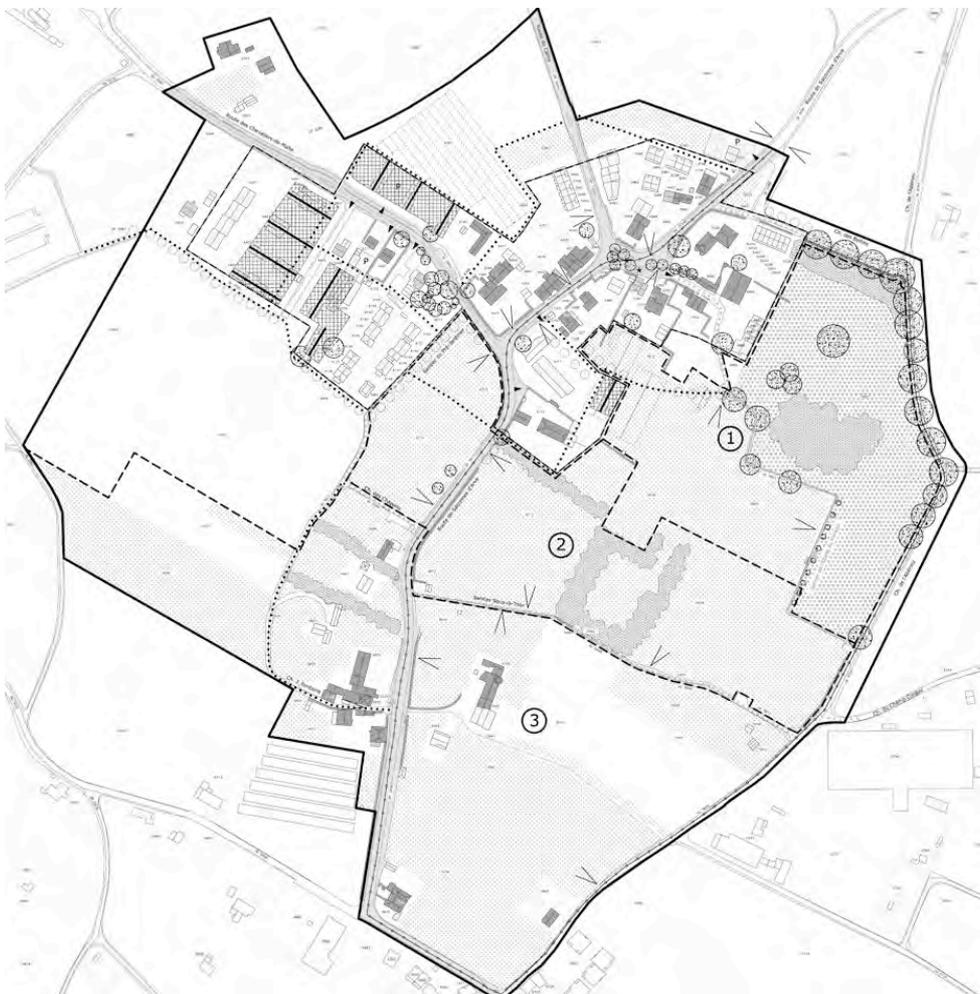
Extrait du PDQ La Chapelle – Les Sciers (DLM)

Plan de site du village de Saconnex d'Arve-Dessous

Le plan de site du village de Saconnex d'Arve-Dessous (PS n° 29'718) est en cours de procédure.

Outre l'aménagement du domaine bâti et des espaces libres (paysage), le plan de site fixe les cheminements piétonniers publics maintenus et à créer avec servitude de passage.

Ces cheminements sont reportés sur le plan directeur des chemins pour piétons.



Plan de site du village de Saconnex d'Arve-Dessous (Triporteur)

Route de Saint-Julien

La route de Saint-Julien a fait l'objet d'une étude d'aménagement sur le tronçon route du Camp - échangeur autoroutier (DAEL - commune de Plan-les-Ouates, mandataires : Mayor-Beusch/S+D/B+C 2001).

L'étude est regroupée en 3 documents (1 - données et objectifs, 2 - description du projet, 3 - implication de l'insertion d'un tram).

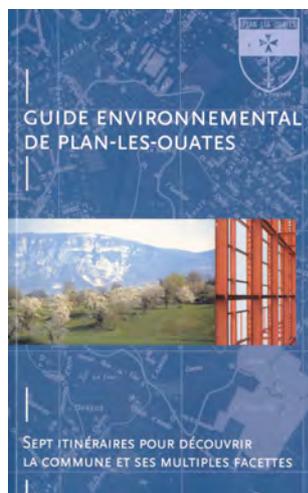
Le projet propose le réaménagement complet de l'axe pour créer une centralité affirmée comme support à l'identité communale et améliorer les déplacements à pied et à vélo.



Extrait de l'étude d'aménagement de la route de Saint-Julien (Mayor-Beusch)

ANNEXE 4 – PUBLICATIONS

Ouvrages et cartes de référence



Guide environnemental

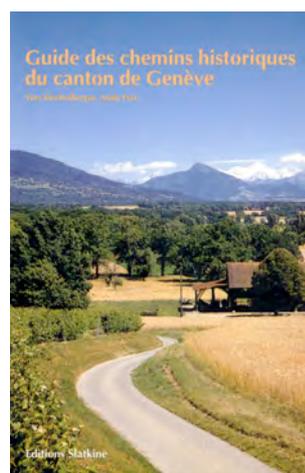
Guide environnemental de Plan-les-Ouates

Publié en mai 2003 par la commune de Plan-les-Ouates, ce guide propose 7 itinéraires de promenade pour découvrir la commune et ses multiples facettes. Il est également conçu comme une source d'information et de sensibilisation à l'environnement en général et de la commune en particulier.

Les itinéraires proposés couvrent l'ensemble de la commune et ses environs. Ils empruntent des cheminements pour la plupart situés en dehors des axes de trafic et incitent à la balade.

Guide des chemins historiques du canton de Genève

Publié en 1998 aux éditions Slatkine, ce guide recense l'ensemble de voies historiques du canton de Genève par secteur géographique.



Guide des chemins historiques

La commune de Plan-les-Ouates se trouve dans le secteur intitulé « de la plaine de l'Aire au Salève ». Les parcours sont ponctués de lieux et objets historiques remarquables. Sur la commune, les éléments suivants sont identifiés :

- > Croix et fontaine à Plan-les-Ouates (route de Saint-Julien)
- > Mail de Plan-les-Ouates
- > Croix et fontaine d'Arare
- > Maison forte d'Arare
- > Route de Bardonnex (allée des poiriers)
- > Fontaine de Saconnex-d'Arve-Dessous
- > Château à Saconnex-d'Arve
- > Chemin de l'Abérieu
- > Croix de Saconnex-d'Arve-Dessus

Cartes de référence

D'autres documents ont été pris en compte dans l'élaboration du plan directeur des chemins pour piétons et le schéma directeur du réseau cyclable.

- > Carte de tourisme pédestre du canton de Genève, Swisstopo, 2010.
- > Carte vélo - Genève ville et environs, 2010.
- > Carte cycliste - Genève, ATE, 2010.
- > Parcours cyclo-loisirs du TCS.



Cartes de référence