



COMMUNE DE PLAN-LES-OUATES

PLAN DIRECTEUR COMMUNAL

Adopté par le Conseil municipal dans sa séance du 20.05.2025

Approuvé par le Conseil d'État dans sa séance du 29.10.2025



Ce dossier a été mis en page pour une impression facilitée en recto-verso.

LMAU

Luc Malnati
Architectes Urbanistes



ECOSCAN SA
ETUDES EN ENVIRONNEMENT

PILOTAGE

LMAU - Luc Malnati Architectes Urbanistes
Parsa Zarian

URBANISME ET PAYSAGE

LMAU - Luc Malnati Architectes Urbanistes
Parsa Zarian
Céline Baud-Lavigne
Diana Vinagre

MOBILITÉ

Citec Ingénieurs Conseils SA
Francesco Bruno
Alexandre Lopez

ENVIRONNEMENT

Ecoscan SA
Jérôme Duval

TABLE DES MATIÈRES

1. Diagnostic ciblé et enjeux	14
1.1. Chiffres clés	14
1.2. Enjeux à l'échelle communale.....	15
1.2.1.Développement d'une stratégie climatique communale.....	15
1.2.2.Colonne vertébrale d'espaces publics.....	17
1.2.3.Densification de la zone 5	19
1.2.4.Valorisation et préservation de l'espace rural.....	21
1.2.5.Intercommunalité	22
1.2.6.Patrimoine	23
1.2.7.Requalification de la route de Saint-Julien et de la route de Base.....	24
1.2.8.Développement d'une mobilité multimodale.....	25
1.2.9.Respect des normes environnementales.....	35
1.2.10.Mise en place d'un maillage écologique en lien avec la nature et l'eau en ville.....	42
1.2.11.Energies	48
2. Projet de territoire	52
2.1. Stratégies thématiques.....	52
2.1.1.Stratégie 1 – Développer et mettre en œuvre une stratégie climatique communale	52
2.1.2.Stratégie 2 – Développer un réseau d'espaces publics structurants.....	55
2.1.3.Stratégie 3 – Favoriser une densification diversifiée et qualitative.....	59
2.1.4.Stratégie 4 – Développer un maillage écologique à l'échelle de la commune.....	65
2.1.5.Stratégie 5 – Favoriser le report modal vers une mobilité durable	69
2.1.6.Stratégie 6 – Préserver et valoriser l'espace rural	79
2.2. Stratégies sectorielles	83
2.2.1.Les Cherpines	83
2.2.2.La Chapelle – Les Sciers.....	86
2.2.3.Plan-les-Ouates Centre.....	88
2.2.4.Les Voirets	90
2.2.5.Zone industrielle de Plan-les-Ouates.....	92
2.2.6.Arare / La Butte	95
2.2.7.La Bistoquette / route d'Annecy.....	97
2.2.8.Villages, hameaux et espace agricole.....	99
2.2.9.Plan de synthèse	101
3. Programme de mise en oeuvre.....	106

3.1. Fiches de mesures thématiques	106
U1 - Colonne vertébrale des espaces publics	107
M1 - Développement du réseau de transports collectifs.....	110
M2 - Accompagnement au développement du réseau des mobilités douces.....	113
M3 - Gestion du trafic motorisé.....	116
M4 - Gestion du stationnement.....	119
M5 - Développement des nouvelles formes de mobilité, digitaliser et promouvoir.....	122
E1 - Infrastructure écologique	124
E2 - Nature en ville.....	127
E3 - Patrimoine arboré.....	129
E4 - Espace agricole.....	131
E5 - Gestion des déchets	133
3.2. Fiches de mesures sectorielles	135
S1 - Route de Saint-Julien	135
S2 - Projet de planification du secteur des Vuattes	138
S3 - Développement d'Arare-Dessous.....	141
S4 - Zone industrielle de Plan-les-Ouates	144
S5 - Mise en œuvre du GP des Cherpines	148
S6 - Maintien de la qualité dans le quartier La Chapelle – Les Sciens.....	152
S7 - Mise en valeur des hameaux et des villages	155
S8 - Plan-les-Ouates Est.....	158
S9 - GP Perly.....	161
4. Densification de la zone 5	167
4.1. Condition pour l'octroi d'une dérogation en zone de densification accrue.....	168
4.2. Plan de synthèse.....	171
4.3. Synthèse par secteur.....	173
5. Annexes.....	178
5.1. Tableau de mobilité par usagers et par pôles d'attraction.....	178

Dossiers annexes :

- > Diagnostic de la zone 5
- > Plan directeur des chemins pour piétons (PDCP)
- > Schéma directeur du réseau cyclable (SDRC)
- > Plan directeur communal des énergies (PDE)

GLOSSAIRE

AVP	Avant-projet
CA	Conseil administratif
CAD	Chauffage à distance
CE	Conseil d'État
CET	Concept énergétique territorial
CM	Conseil municipal
DT	Département du territoire
EPT	Équivalent plein temps
GC	Grand Conseil
GES	Gaz à effet de serre
GP	Grand Projet
LAT	Loi fédérale sur l'aménagement du territoire
LaLAT	Loi d'application de la loi sur l'aménagement du territoire
LEX	Léman Express
MD	Mobilité douce
MZ	Modification de zone
OCAN	Office cantonal de l'agriculture et de la nature
OCT	Office cantonal des transports
OCSTAT	Office cantonal de la statistique
OFS	Office fédéral de la statistique
OPAM	Ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs
OPB	Ordonnance sur la protection contre le bruit
PA	Projet d'agglomération
PACA	Périmètre d'aménagement coordonné d'agglomération
PCC	Plan climat cantonal
PDCn	Plan directeur cantonal du canton de Genève
PDCom	Plan directeur communal
PDCom 2.0	Plan directeur communal de 2ème génération
PDGP	Plan directeur des chemins pour piétons
PDGRP	Plan directeur des chemins de randonnée pédestre
PDE	Plan directeur communal de l'énergie
PLQ	Plan localisé de quartier
PMR	Personne à mobilité réduite
PPP	Projet de Paysage Prioritaire
SPB	Surface de promotion de la biodiversité
TIM	Transports individuels motorisés
TP	Transports publics
ZAS	Zones agricoles spéciales
ZD	Zone de développement
ZIPLO	Zone industrielle de Plan-les-Ouates
Z5	Zone 5

INTRODUCTION

JUSTIFICATION DE LA RÉVISION

Le Plan Directeur Communal (PDCom) de Plan-les-Ouates en vigueur a été adopté le 27 octobre 2009 par le Conseil municipal et approuvé le 23 novembre 2009 par le Conseil d'État. Depuis, de nombreux changements ont fait évoluer le contexte local de l'aménagement du territoire.

Ainsi, l'adoption du Plan Directeur Cantonal 2030 (PDCn) par la Confédération en avril 2015 et de sa première mise à jour en janvier 2021 obligent désormais la Commune à réexaminer son PDCom et à le mettre en compatibilité avec ce dernier.

Bases légales LaLAT

Article 10, al.1 : Le plan directeur localisé fixe les orientations futures de l'aménagement de tout ou partie du territoire d'une ou plusieurs communes. Il est compatible avec les exigences de l'aménagement du territoire du canton contenues notamment dans le plan directeur cantonal.

Article 10, al. 7 : Le département vérifie que le plan est conforme notamment au plan directeur cantonal. Dès la réception de l'accord du département, le conseil municipal adopte le plan sous forme de résolution, dans un délai de 90 jours. Le Conseil d'Etat statue dans un délai de 60 jours à moins que le conseil municipal n'ait apporté des modifications non conformes.

Article 10, al. 9 : Le plan directeur localisé peut être réexaminé et, si nécessaire, adapté selon la même procédure. Le plan directeur communal doit faire l'objet d'un nouvel examen au plus tard trois ans après l'approbation d'un nouveau plan directeur cantonal par le Conseil fédéral.

Par ailleurs, la démarche de projet d'agglomération du Grand Genève s'est poursuivie avec la 3ème puis la 4ème génération, signée par les partenaires français, genevois et vaudois du Grand Genève en juin 2021, et les « PACA » qui ont continué à être élaborés pour l'alimenter, avec la création de grands projets.

Sur le territoire de Plan-les-Ouates se développent deux de ces grands projets décidés par le Canton afin de pallier au manque de logements, le quartier des Sciers et celui des Cherpines. Le quartier des Sciers est en cours de finalisation, une grande partie des habitants ayant déjà emménagé. Le PDQ des Cherpines a été adopté en 2013, et le premier PLQ pour la partie du Rolliet en 2018. Le deuxième PLQ pour le reste du périmètre devrait être adopté courant 2025.

De nouvelles planifications directrices sont également venues étoffer le contexte genevois, avec des répercussions sur le territoire de Plan-les-Ouates : Mobilités 2030, Environnement 2030, projet d'agglomération de 4ème génération, etc. En parallèle, le Canton a publié des « directives pour l'élaboration des plans directeurs communaux de 2e génération ».

Le Plan climat cantonal 2030 2ème génération a été adopté en avril 2021. Ses objectifs globaux, qui sont d'arriver à la neutralité carbone en 2050, de réduire de 60 % les émissions de gaz à effet de serre par rapport à 1990 d'ici 2030 et de mitiger les effets du changement climatique sur le territoire cantonal, sont intégrés au PDCom 2.0.

En outre, avec « Grand Genève en transition », l'agglomération franco-valdo-genevoise place désormais la transition écologique au cœur du projet transfrontalier. Le but de cette démarche est d'élaborer un programme

d'actions concerté pour la transition écologique du Grand Genève (PACTE Grand Genève) en impliquant les acteurs et les habitants du territoire. Cela permettra l'élaboration d'un scénario de transition écologique pour le Grand Genève et d'outils d'orientation pour la mise en cohérence des PA5 et suivants avec ces ambitions.

Enfin, la commune de Plan-les-Ouates a elle-même élaboré un certain nombre de documents de planification comme le Plan Directeur des Chemins Pédestres adopté en 2013, ou encore un Plan Directeur des Énergies, finalisé en septembre 2016.

Au vu de ce contexte dynamique et des nouveaux objectifs politiques de la Commune de Plan-les-Ouates, il est dès lors nécessaire de mettre à jour le PDCom 2009.

VISION TERRITORIALE ET ORIENTATIONS POLITIQUES COMMUNALES

La commune de Plan-les-Ouates met à jour son plan directeur de 2009 pour les 15 années à venir sur la base des orientations politiques suivantes :

- > Prendre des mesures à l'échelle communale pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions ;
- > Valoriser et renforcer la colonne vertébrale d'espaces publics, mettre en réseaux les places et les espaces de référence. Mieux connecter les équipements, les services et les nouveaux projets à travers le maillage des espaces publics ;
- > Requalifier, en étroite collaboration avec le Canton, la route de Saint-Julien et la route de Base par séquences en renforçant la centralité principale de la commune ;
- > Promouvoir la diversité des secteurs bâtis en proposant une stratégie pour la densification de certains secteurs, tout en préservant et valorisant les espaces agricoles et naturels non-bâtis ;
- > Poursuivre la mutation de la ZIPLO en « ecoParc industriel urbain », mieux la connecter au reste de la commune et intégrer la « nature en ville » au centre du processus de mutation ;
- > Encourager le report modal des transports individuels vers les transports en commun et les mobilités douces, notamment au sein de la ZIPLO en accompagnant l'arrivée du tram 15 connecté au Léman Express ;
- > Valoriser, renforcer et densifier le maillage piéton et cyclable, notamment en lien avec les arrêts de transports publics dont les haltes du LEX du Bachet et de Lancy Pont-Rouge ;
- > Maîtriser le trafic routier et les nuisances grâce à la poursuite de la mise en place de zones de vitesse modérée, la requalification des principaux axes ainsi que la mise en place d'une stratégie de régulation sur les axes pénétrants de la commune (rétention, reports, canalisations) ;
- > Promouvoir la diversité et la complémentarité des espaces ouverts tout en optimisant leur valeur paysagère, naturelle et productive ;
- > Développer un maillage écologique sur l'ensemble du territoire communal et intégrer le principe de nature en ville sur les territoires à caractère urbain ;
- > Favoriser l'intercommunalité ;
- > Développer de nouveaux quartiers exemplaires (Cherpines, Les Sciers, etc.).







1

DIAGNOSTIC CIBLÉ ET ENJEUX

1. DIAGNOSTIC CIBLÉ ET ENJEUX

Ce chapitre présente un diagnostic ciblé de la situation communale et identifie les principaux enjeux propres à la commune de Plan-les-Ouates.

1.1. CHIFFRES CLÉS

Les chiffres clés suivants permettent de souligner les caractéristiques spécifiques de la commune de Plan-les-Ouates.

Chiffres habitants / emplois

Statistiques OCSTAT 2022	Plan-les-Ouates
Habitants	2022 : 12'115 2016 : 10'600 2006 : 9'000
Âge de la population	2022 : 32% de moins de 25 ans
Emplois	2022 : 17'560 EPT 2014 : 12'300 EPT 2005 : 9'000 EPT
Secteurs d'emplois	2022 : 48.5% secteur secondaire 51.4% secteur tertiaire

Plan-les-Ouates a passé le cap des 10'000 habitants en 2010 et reste une commune jeune en comparaison avec la moyenne cantonale (27% de moins de 25 ans pour l'ensemble du canton). C'est également l'une des rares communes qui compte plus d'emplois que d'habitants, en grande partie grâce à la ZIPLO. La construction des quartiers des Sciers et des Cherpines va toutefois sensiblement modifier la balance démographique, avec 1000 logements prévus au Rolliet, 700 aux Sciers et presque autant sur la deuxième partie des Cherpines.

Chiffres sur les surfaces urbanisées

Statistiques OCSTAT 2022	Plan-les-Ouates
Hectares au total	585.4 ha
Hectares d'habitat et infrastructures	268 ha = 45.8% de la surface totale de la commune
Hectares de surfaces agricoles et surfaces boisées	279.7 ha et 18.6 ha = 51% de la surface totale de la commune
Type d'habitat (mars 2023)	2'035 bâtiments d'habitation dont 1'370 habitations individuelles (villas) (4'687 logements) = 67% de villas

Le territoire de Plan-les-Ouates se caractérise par une partie urbanisée au nord et une partie agricole et boisée au sud ce qui en fait une commune moitié ville – moitié campagne. Le tissu bâti est, pour une grande partie, voué à de l'habitat individuel (villas).

Les chiffres concernant l'utilisation du sol sont issus du portrait statistique réalisé par l'OCSTAT en 2022 (relevé OFS), ils ne comprennent donc pas les quartiers planifiés, en projet ou en cours de construction, tels que les Cherpines et Arare-Dessous.

Ces développements auront un impact très important sur l'équilibre espace bâti et espace naturel, car environ 26 hectares vont encore s'urbaniser (environ 20 ha avec le GP Cherpines et 6 ha à Arare-Dessous). Toutefois, cette urbanisation se localisera, certes sur des terrains anciennement agricoles, mais situés au sein même de l'espace déjà urbanisé, n'empiétant donc pas directement dans l'espace agricole. La gestion de la transition entre l'espace urbanisé et l'espace naturel au niveau du projet des Cherpines est néanmoins un enjeu central.

Ces développements participeront également à réduire le déséquilibre habitants / emplois, en faveur des habitants. La Commune devra anticiper l'accueil de cette nouvelle population en adaptant notamment son offre en équipements.

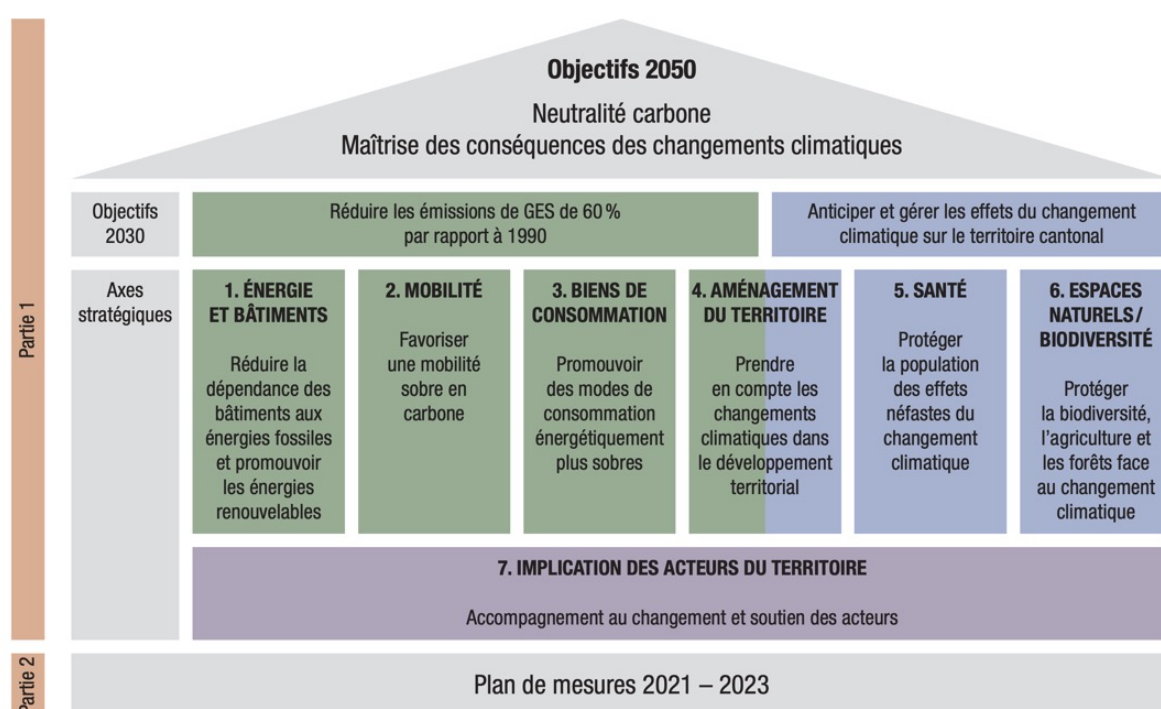


Espace agricole, jardins familiaux, quartier des Sciers et autoroute

1.2. ENJEUX À L'ÉCHELLE COMMUNALE

1.2.1. DÉVELOPPEMENT D'UNE STRATÉGIE CLIMATIQUE COMMUNALE

La stratégie climatique du Canton de Genève a été révisée en 2021 dans le cadre du plan climat cantonal 2030 – 2ème génération (PCC 2030). Celui-ci définit des objectifs ambitieux qui seront atteints grâce à des mesures concrètes et à l'implication de l'ensemble des acteurs du territoire.



Stratégie climatique cantonale, Plan climat cantonal 2030 2ème génération

Il est important de rappeler que l'objectif du canton à l'horizon 2030 est de réduire les GES de 60% par rapport à la référence de 1990. Cet objectif est confirmé par le projet d'agglomération de 4ème génération du Grand Genève.

Selon le PCC 2030, l'aménagement du territoire constitue l'un des leviers importants pour réduire les émissions de GES en s'assurant notamment que les futurs développements urbains soient compatibles avec la neutralité carbone à l'horizon 2050.

Les mesures du PCC 2030 relatives à l'aménagement du territoire s'inscrivent dans la vision du projet de territoire du PDCom, actuellement en cours de refonte pour être mis en compatibilité avec les objectifs climat : une agglomération compacte, multipolaire et verte, visant un rééquilibrage de la répartition de l'habitat et des emplois et la valorisation des atouts spécifiques des sites locaux.

Le futur plan climat communal sera un outil de déclinaison transversale du PCC 2030, dont la dimension territoriale est traduite dans le PDCom.

Situation sur le territoire communal

Sur la commune de Plan-les-Ouates, les entités territoriales suivantes représentent les principaux postes d'émissions de GES :

- > La ZIPLO, qui accueille les principales entreprises émettrices de carbone, de par leur fonctionnement et le trafic automobile qu'elles génèrent ;
- > Les quartiers denses et le territoire urbanisé à faible densité dont le principal mode de déplacement est le TIM ;
- > Les grands projets qui génèrent un changement de l'occupation du sol important (Sciers, Cherpines) ;
- > Les infrastructures majeures de mobilité, notamment l'autoroute de contournement ;
- > Les équipements sportifs majeurs (de type piscine etc.) construits et planifiés.

Et les points de vulnérabilité du territoire communal sont les suivants :

- > Le territoire agricole, notamment les vergers ;
- > Les milieux naturels : aires forestières et lisières, zones humides, nants, et étangs, etc. ;
- > Les zones densément bâties, sujettes aux îlots de chaleur ;
- > Les espaces végétalisés en poche situés à l'intérieur de milieux urbanisés.

Inscription des objectifs Plan climat cantonal dans le PDCom

Les objectifs du PCC 2030 sont intégrés dans la vision stratégique et les fiches de mesures du PDCom 2.0, suivant notamment les recommandations de la fiche 4.2 du PCC « Intégrer des aspects opérationnels relatifs au climat dans les plans directeurs et les projets énergétiques territoriaux des communes genevoises ».

Les objectifs du PCC suivants sont notamment pris en compte dans les stratégies et mesures du PDCom :

AXE 1 – ÉNERGIE ET BÂTIMENTS

- > Réduire la consommation d'énergie primaire fossile par habitant ;
- > Stabiliser la consommation d'électricité ;
- > Augmenter la production d'électricité renouvelable.

AXE 2 – MOBILITÉ

- > Réduire de 5 % à 10 % les kilomètres moyens parcourus en TIM ;
- > Réduire d'environ 40 % le nombre des déplacements en TIM restants en les reportant vers d'autres modes ;
- > Atteindre un taux d'électrification (et / ou technologie équivalente) d'environ 40 % du parc de véhicules restants.

AXE 4 – AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

- > Intégrer mieux la nature au cœur des quartiers ;
- > Prendre en compte les multiples composantes du territoire (le sol, le paysage, l'eau, le patrimoine, la cohésion sociale...) ;
- > Éviter ou réduire les îlots de chaleur, notamment au regard de l'arborisation des espaces ouverts, la végétalisation, la préservation des sols naturels, la lutte contre l'imperméabilisation ou la gestion de l'eau en ville.

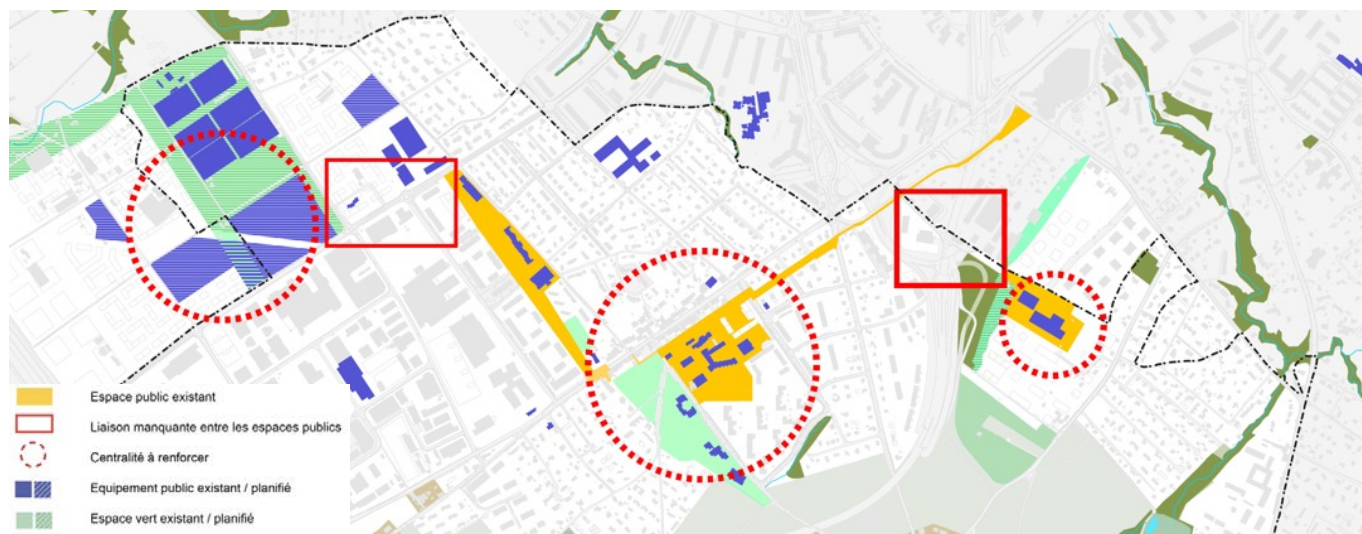
AXE 6 – ESPACES NATURELS / BIODIVERSITÉ

- > Biodiversité : protéger et renforcer les systèmes environnementaux, et prévenir des dégradations ;
- > Forêts : protéger les forêts, qui sont des réservoirs de biodiversité, mais aussi des puits de carbone et favorise la résilience du territoire face aux changements climatiques ;
- > Agriculture : gérer l'évolution de l'espace rural et le protéger face aux changements climatiques.

1.2.2. COLONNE VERTÉBRALE D'ESPACES PUBLICS

1

Plan-les-Ouates est composée de plusieurs espaces publics majeurs (place des Aviateurs, mail ancien, mail 2000, promenade tordue, etc.) qui forment une colonne vertébrale traversant la partie urbanisée de la commune depuis la route de Base, à travers la zone 5, jusqu'à la route de Saint-Julien. Cette colonne relie également les différents équipements publics et les centralités mais forme un maillage encore discontinu dans certains secteurs, notamment en direction des grands projets et de l'espace agricole.



Espaces publics existants à relier et centralités à renforcer – LMAU (2021)

Le principaux éléments relevés sont les suivants :

- > Des équipements accompagnés d'espaces publics de qualité mais pas toujours connectés entre eux ;
- > Un réseau de cheminements de mobilité douce non continu pour relier les centralités et équipements ;
- > Une liaison verte entre l'Aire et la plaine agricole à recréer ;
- > Des coupures importantes générées par la route de Base, la route de Saint-Julien et l'autoroute.

L'enjeu du PDCom 2.0 est de renforcer cet axe public structurant et de le compléter par le réaménagement et/ou la valorisation des espaces publics existants et par la création de nouveaux espaces publics, notamment jusqu'aux nouveaux développements, les Cherpines à l'ouest et La Chapelle-Les Sciens à l'est. Au niveau de la gare du Bachet, la « liaison manquante entre espaces publics » est déjà en partie comblée par les nouveaux aménagements autour de la gare du LEX.

La colonne vertébrale, dont les différents usages doivent être valorisés, permettra de créer un fil rouge d'espaces publics entre les différents secteurs. Il s'agira également d'accompagner ce réseau d'espaces publics par un axe paysager structurant destiné à des usages divers (détente, loisirs, contemplation...) selon les besoins, dans l'optique de les rendre attractifs pour les habitants de Plan-les-Ouates, mais également de mieux connecter l'espace bâti à l'espace agricole en atténuant l'effet de coupure créé par l'autoroute et faire pénétrer davantage la nature dans la ville.



Mail 2000 : axe de mobilité douce d'importance communale

Enjeux

Développement de la colonne vertébrale d'espaces publics par :

- > La mise en réseau des quartiers, des centralités, des équipements de la commune par la réalisation d'une colonne vertébrale d'espaces publics et définition des usages ;
- > L'accompagnement de la colonne vertébrale d'espaces publics par la valorisation et la création d'équipements publics notamment scolaires, sportifs et culturels ;
- > La prise en compte des places de jeux, des parvis des écoles et des espaces intergénérationnels des quartiers (et des parcours des usagers de ces espaces) dans l'aménagement de la charpente des espaces publics ;
- > Le réaménagement et la requalification de plusieurs axes majeurs de la commune tels que la route de Saint-Julien (projet en cours) et la route de Base ;
- > La réalisation d'un cheminement optimum de mobilité douce entre les principales centralités afin d'assurer des distances raisonnables de marche / vélo ;
- > Le renforcement des axes verts structurants et diversification de leurs usages et de leur gestion (y compris les bordures herbeuses et les pieds d'arbres isolés) selon les principes de nature en ville (gestion différenciée, étagage des entretiens, fauche alternée, privilégier les aménagements extensifs partout où cela est réalisable) ;
- > L'utilisation des axes de mobilité douce et de la requalification des axes routiers pour assurer un maillage écologique à l'échelle de la commune en priorité sur l'axe nord-sud (franchissement des axes routiers principaux) ;
- > La mise en place d'une campagne de sensibilisation de la population, notamment au niveau des zones 5 (réouverture des milieux, disparition des haies de thuyas et lauriers, etc.). Cette campagne pourrait aborder les sujets suivants : qu'est-ce qu'une gestion différenciée, ses objectifs, quel type de haie vive pour les zones villa, pourquoi lutter contre les plantes invasives y. c. dans les jardins privés et les zones de plantation, etc.



Route de Saint-Julien et Mail 2000



Route de Base

1.2.3. DENSIFICATION DE LA ZONE 5

1

Comme relevé dans sa résolution relative à l'adoption de la 1^{ère} mise à jour du Plan directeur cantonal 2030 (16 mai 2017), la Commune n'est pas en mesure d'assumer plus de projets de développement simultanément, sans compromettre la qualité de chacun d'eux. Aujourd'hui, seuls les secteurs des Vuattes (nommé secteur « Plan-les-Ouates » dans la stratégie pour la zone 5 de 2020), d'Arare-Dessous (classé en zone de développement 4A en 2011), situés tous deux en entrée de commune sont propices à une densification avec modification de zone, à long terme. L'enjeu principal se situe donc dans l'accompagnement de la densification de la zone 5 de manière qualitative, sans modification de zone.

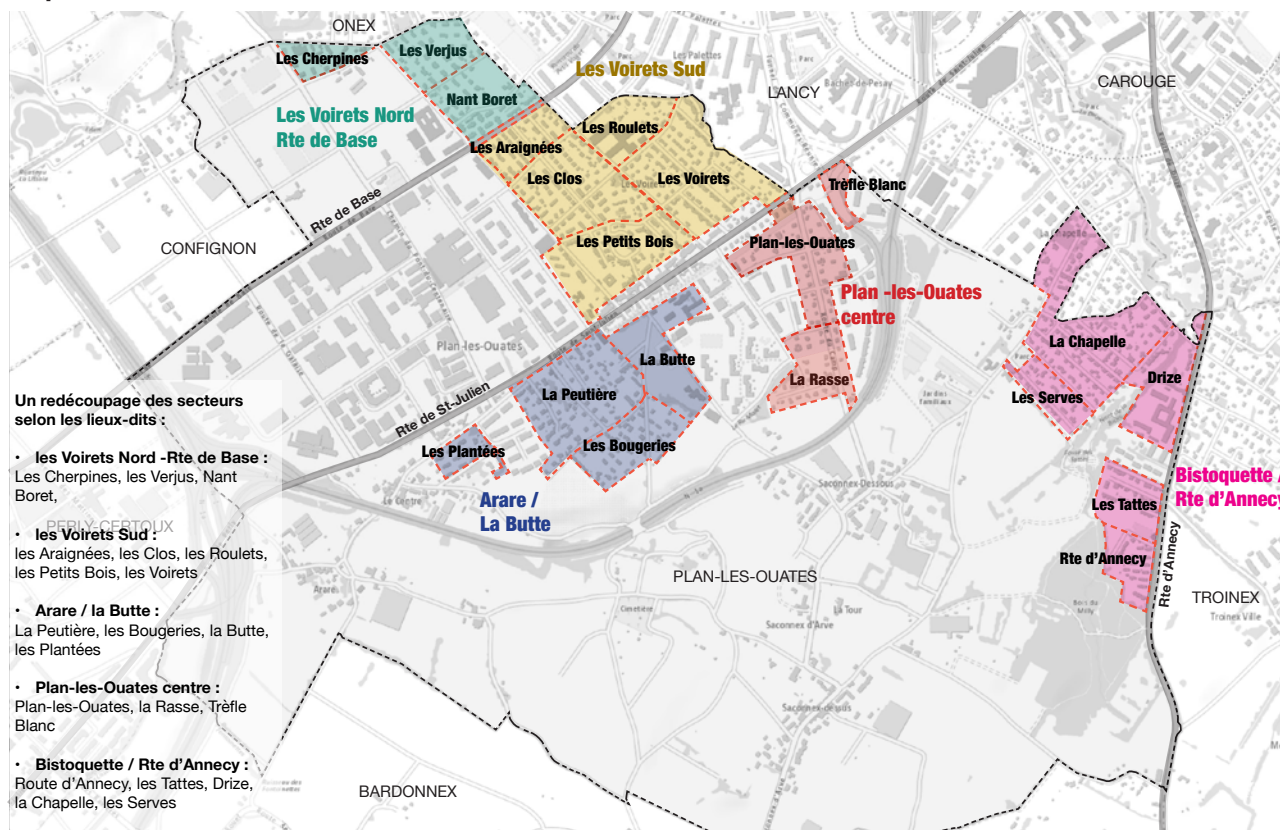
En effet, le tissu bâti de la commune se compose principalement de zones 5 dont certaines, de par leur localisation stratégique (à proximité des axes forts de transports publics notamment), sont soumises à une forte pression de densification qu'il convient de maîtriser afin de préserver certaines de leurs qualités et offrir un tissu diversifié.

Suite au constat que les zones 5 se densifiaient par opportunité, sans réflexion d'ensemble ou transversale en termes d'aménagement, d'accessibilité, de perméabilité, de stationnement, d'énergie, de paysage et de nature, la Commune a élaboré en 2020 une « stratégie pour la zone 5 ».

Cette stratégie a été élaborée en croisant notamment les planifications supérieures à la vision stratégique de la Commune et aux opportunités et contraintes du territoire.

La commune est découpée en plusieurs secteurs et sous-secteurs dans la stratégie pour la zone 5 :

Répartition des sous-secteurs de la zone villa de Plan-les-Ouates



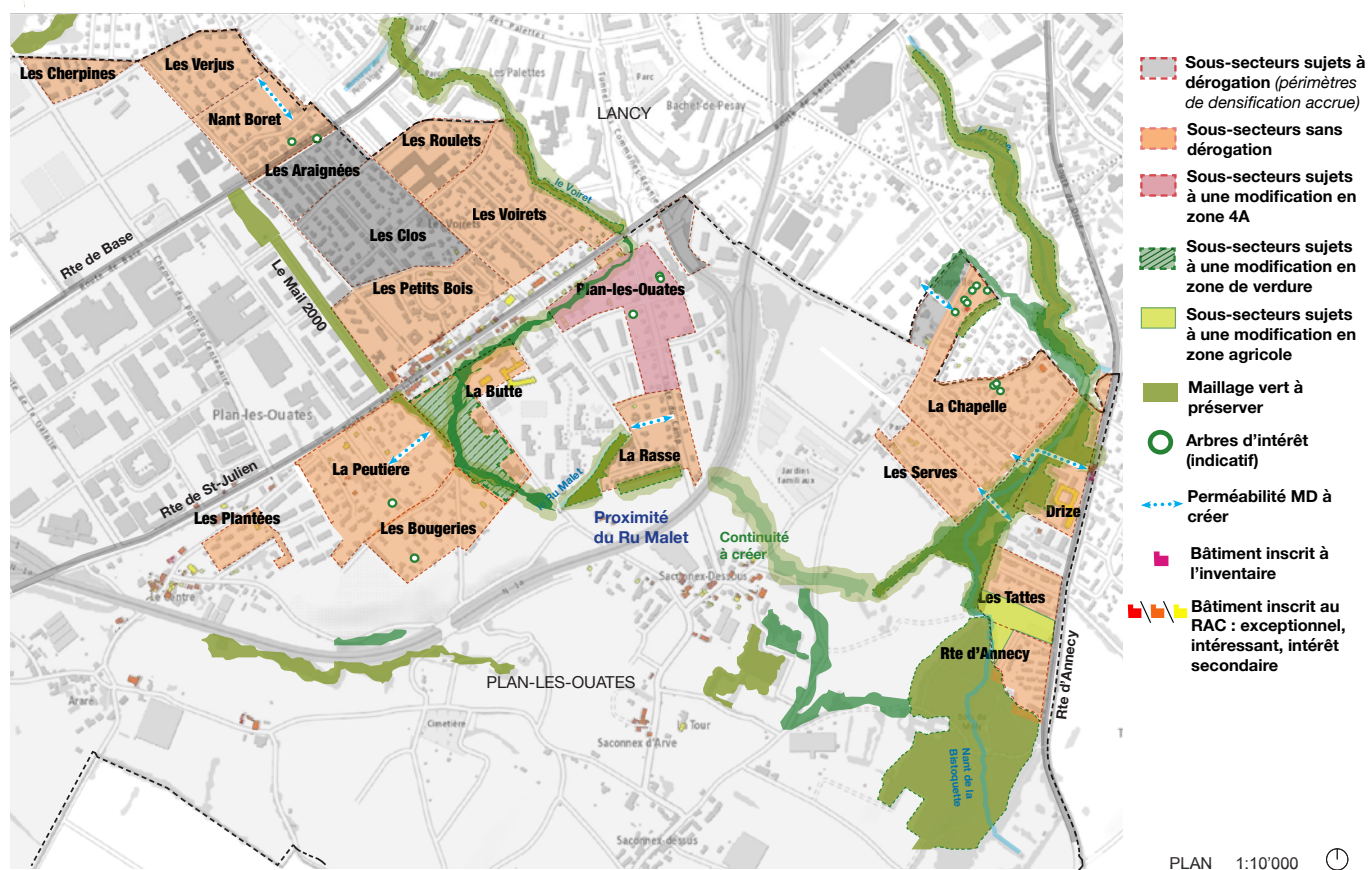
Secteurs et sous-secteurs de la zone 5 – Stratégie pour la zone 5 (2020)

Enjeux

L'enjeu principal est d'intégrer dans le PDCom 2.0 la stratégie élaborée en 2020, dans le but de promouvoir une densification différenciée des zones 5.

Les propriétaires dont la parcelle est située en zone de densification accrue devront respecter les conditions fixées par la Commune pour obtenir une dérogation à l'article 59 al.4 de la LCI. Ces conditions ont pour but de :

- > Préserver la qualité écologique de la zone villa (arborisation, perméabilité du sol, etc.) ;
- > Aménager la zone de façon cohérente, en conciliant développement urbain et préservation des qualités bâties et paysagères ;
- > Veiller à la qualité et à la diversité des projets de construction ;
- > Améliorer les perméabilités entre les quartiers et faciliter les accès aux espaces communs de verdure, de délasserment et aux équipements communaux.



Synthèse de la stratégie pour la zone 5 (2024)



Zone 5 - Secteur Les Clos

La stratégie de densification de la zone villa est détaillée dans le chapitre 4 du présent plan directeur.

1.2.4. VALORISATION ET PRÉSERVATION DE L'ESPACE RURAL

Le territoire communal est divisé entre une partie urbanisée au nord et l'espace agricole et boisé au sud. Les espaces non bâtis en bordure de zone urbanisée sont soumis à une forte pression liée à des projets de développement urbain ou d'infrastructures routières. D'autre part, ils constituent des espaces de loisirs pour les habitants des communes alentours, ce qui tend à engendrer des conflits d'usages entre exploitants agricoles et promeneurs. La Commune manifeste clairement son besoin de gérer l'espace rural, notamment sur les fonctions de production agricole et de loisirs doux pour la population. L'enjeu du PDCom 2.0 est donc de préserver et de valoriser cet espace, non seulement en termes d'utilisation du sol mais aussi en termes d'usages.



Espace rural - vue depuis la route de Saconnex-d'Arve



Espace urbain et espace agricole / boisé – Ecoscan (2017)

Enjeux

Préservation et valorisation des espaces agricoles et boisés, notamment par :

- > Le développement d'une vision stratégique pour l'activité agricole;
- > La gestion de la cohabitation entre les usages de loisirs et agricoles ;
- > Le renforcement de la liaison verte Aire – espace agricole et l'amélioration des corridors biologiques identifiés dans le PPP Arande Lathoy ;
- > La préservation des villages et de leurs qualités paysagères (plan de site pour Saconnex-d'Arve-Dessus) ;
- > L'encouragement de projets de développement pour optimiser les emprises sur les sols naturels ;
- > Le traitement des transitions entre zone agricole et zones 5 voisines (gestion de la frange urbaine) ;
- > Le maintien des dégagements et perspectives sur la plaine agricole ;
- > La maîtrise des eaux pluviales « à la parcelle » pour limiter les apports d'eau dans les cours d'eau.

1.2.5. INTERCOMMUNALITE

La Commune de Plan-les-Ouates travaille activement avec les autres communes genevoises, et plus spécifiquement les communes riveraines, pour les projets relatifs à l'aménagement de son territoire. Tous les grands projets construits sur Plan-les-Ouates sont en réalité des grands projets intercommunaux, qui ont nécessité - et nécessitent encore - des coordinations régulières avec les autres communes concernées.

- > La Chapelle - Les Sciens : ce quartier, à cheval entre les communes de Plan-les-Ouates et de Lancy, comporte environ 1'400 logements auxquels s'ajoutent des commerces, crèches, une école (Le Sapay) et des équipements sportifs. Un contrat de quartier commun à la Chapelle et aux Sciens a par ailleurs été signé en 2022, entérinant le souhait des deux communes de réaliser des projets partagés ;
- > GP Cherpines : sur un total de 58 ha, partagés entre Plan-les-Ouates et Confignon, ce sont près de 3'700 logements et 2'500 emplois qui verront le jour. La première partie du secteur, le quartier du Rolliet, étant en phase de réalisation, les deux communes travaillent désormais ensemble à l'élaboration des PLQ sur le reste du périmètre ;
- > GP Perly : le Canton et les communes de Perly-Certoux, Bardonnex et Plan-les-Ouates ont lancé un processus d'image directrice intercommunale qui servira de base à la réalisation de ce futur quartier, étroitement lié au prolongement du tram 15 et à la réalisation de la route de contournement de Perly.

D'autres projets sont également réalisés de façon intercommunale à Plan-les-Ouates :

- > Vallon de l'Aire : l'élaboration d'une image directrice pour un cours d'eau et son bassin versant est une démarche pilote, menée conjointement par plusieurs services cantonaux et six communes (Plan-les-Ouates, Onex, Confignon, Perly-Certoux, Bernex et Lancy) ;
- > Secteur de Trèfle-Blanc : une coordination fine est en cours dans ce secteur, qui voit naître une multitude de projets (nouvelle patinoire, requalification du CASTOR, projet Chapelle-Gui, etc.). Les aménagements de mobilité nécessaires au bon fonctionnement de ce nouveau pôle font également l'objet d'échanges réguliers entre les communes et services cantonaux concernés ;
- > Gestion de l'espace rural : afin d'avoir une gestion cohérente et coordonnée de l'espace agricole fonctionnel (qui ne se limite pas aux frontières administratives), les communes de Plan-les-Ouates et Bardonnex travaillent main dans la main pour les questions concernant l'espace rural du coteau ;
- > Prolongement du tram 15 : ce projet intercommunal et transfrontalier a conduit la Commune de Plan-les-Ouates à collaborer étroitement avec les services cantonaux mais également les communes de Lancy et de Perly-Certoux. Un projet intercommunal connexe est également en cours avec Lancy afin de réaliser des aménagements de mobilité douce sur le chemin des Semailles et chemin du Clos.

Par ailleurs, la Commune de Plan-les-Ouates travaille étroitement avec les autres communes du secteur dans le cadre de diverses planifications (p.ex : Genève-Sud, Vision territoriale transfrontalière) et continuera à le faire pour les projets à venir.

Enjeux

Poursuite de la collaboration intercommunale, notamment par :

- > L'aménagement concerté de l'espace rural avec la Commune de Bardonnex ;
- > La coordination régulière avec les communes voisines pour la réalisations des Grands Projets ainsi que pour le développement des infrastructures de mobilité et des équipements publics ;
- > La réalisation d'études intercommunales pour les territoires à cheval sur plusieurs communes.

1.2.6. PATRIMOINE

La commune de Plan-les-Ouates bénéficie d'un riche patrimoine bâti et paysager, reflet de son identité à la fois urbaine et rurale. Les nombreux villages qui parsèment le coteau agricole - Saconnex-d'Arve-Dessus et Dessous, Arare Dessus et Arare-Dessous – témoignent d'une histoire et d'une identité agricole encore bien présente. Plusieurs bâtiments de ce secteur figurent par ailleurs dans les recensements cantonaux :

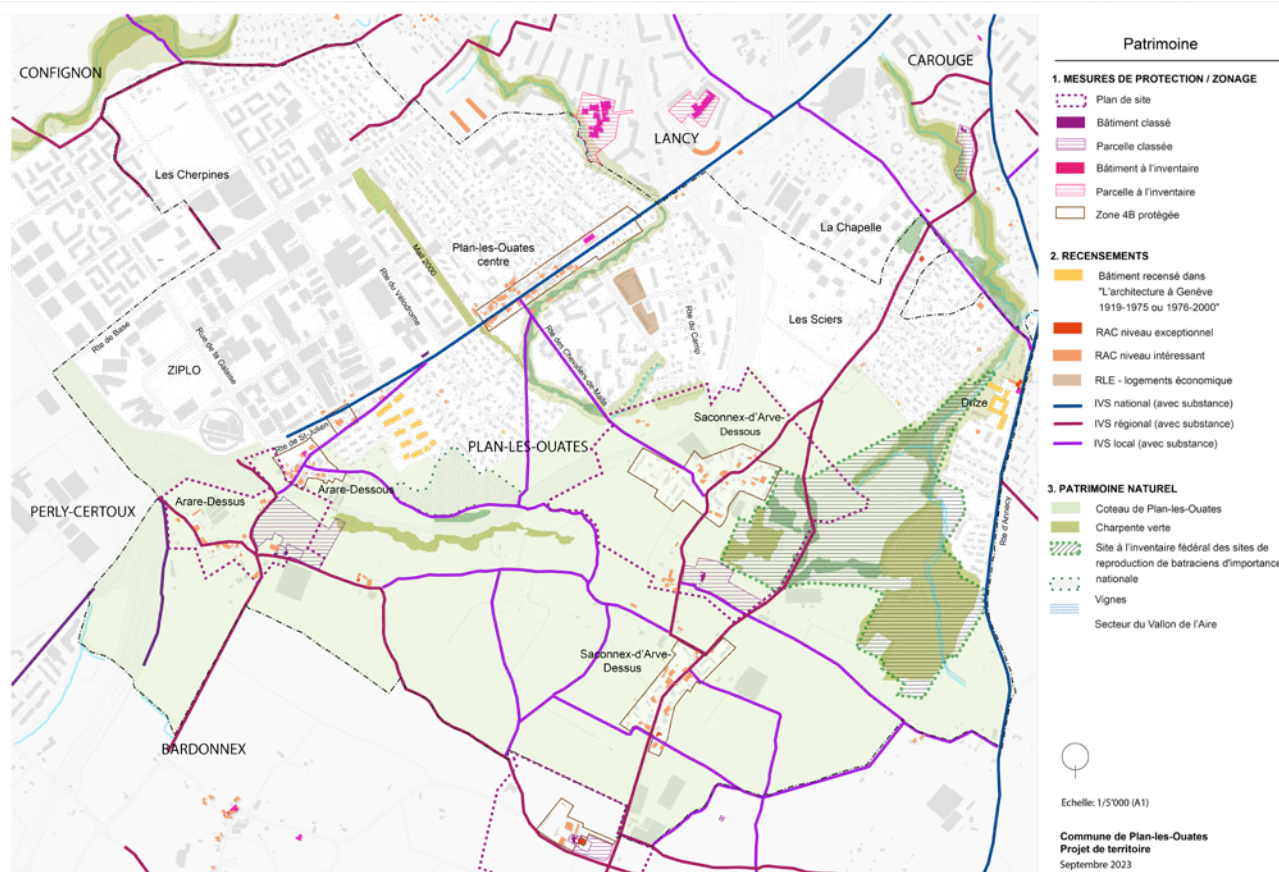
- > La maison forte d'Arare, bâtisse typique des demeures seigneuriales médiévales des XVe-XVIe siècles. Le bâtiment, ainsi que la parcelle, sont par ailleurs classés au patrimoine cantonal ;
- > La tour de l'ancien château, à Saconnex-d'Arve-Dessous, figurant parmi les biens culturels d'importance régionale. La tour est l'ultime vestige d'un château médiéval construit dans les années 1300.

Les villages précédemment cités sont par ailleurs affectés en zone 4B protégée, tout comme le centre-village, garantissant ainsi la préservation de leurs qualités bâties. D'autres bâtiments du territoire communal ont également été reconnus pour leur architecture et leur histoire. Parmi ceux-ci :

- > L'ancien laboratoire pharmaceutique Vifor à la route d'Annecy, qui figure au patrimoine industriel. Ce bâtiment a également été répertorié dans l'ouvrage de référence : « L'architecture à Genève – 1919 à 1975 » ;
- > Le château de Plan-les-Ouates qui, malgré son appellation féodale, date en réalité du 18^e siècle. Il offre un contraste intéressant avec la zone industrielle qui le jouxte ;
- > Les immeubles dit « Honneger », recensés pour leur architecture de qualité, typique des réalisations des frères Honegger. Cet ensemble constitue également un « remarquable exemple d'extension villageoise » (fiche 58 du RLE).

Plan-les-Ouates se distingue par un riche patrimoine naturel et paysager qui connecte les différents villages et le centre de la commune : bois d'Humilly (dont une partie figure à l'inventaire fédéral des sites de reproduction de batraciens d'importance nationale), parc de la Butte, étang du Paradis, Ru Malet, etc. Le coteau agricole offre quant à lui des vues remarquables sur le Salève, le Jura et le centre-ville de Genève.

Afin de garantir la préservation de son patrimoine bâti et paysager, la Commune de Plan-les-Ouates a mis en œuvre plusieurs plans de site : Arare-Dessus (2015) et Saconnex-d'Arve-Dessous (2018) sont déjà en force, un nouveau plan de site pour le secteur de Saconnex-d'Arve-Dessus est en cours d'élaboration. L'urbanisation croissante de la Commune et le développement de nouveaux quartiers font de la protection de ce patrimoine un enjeu majeur et la transition entre espaces bâtis et espaces naturels doit être soignée sur l'entier du territoire, en coordination avec les communes riveraines.



Carte du patrimoine bâti et paysager à Plan-les-Ouates

1.2.7. REQUALIFICATION DE LA ROUTE DE SAINT-JULIEN ET DE LA ROUTE DE BASE

La route de Saint-Julien est un axe très chargé, notamment aux heures de pointe et crée un effet de coupure important. Il s'agit pourtant d'un axe historique au cœur du village structuré par un bâti patrimonial de qualité. En 2023, la desserte en transports en commun est assurée par la ligne D et la ligne 62. Les arrêts sur la route de Saint-Julien sont très proches les uns des autres. Le maillage piéton est déjà très présent, mais ponctuellement manquant avec des défauts de discontinuité ou de confort. Les aménagements vélos sont quant à eux incomplets et pas suffisamment sécurisés. La réflexion sur la requalification de la route devra en partie porter sur la manière d'optimiser l'utilisation de l'autoroute comme « route de contournement » de la commune afin de gérer le trafic aux extrémités de la route de Saint-Julien, tout en garantissant un accès satisfaisant pour les poches résidentielles qui se connectent sur cet axe. Le projet devra également permettre de soulager le cœur du village, faciliter son réaménagement au profit des transports publics et de la mobilité douce et mettre en valeur le bâti patrimonial. Un projet de requalification de la route est actuellement en cours d'élaboration, en partenariat avec le Canton.

Bien que la Commune et le Canton soient conscients de la nécessité de renforcer les espaces publics le long de la route de Saint-Julien, le gabarit de la route limite passablement leur réalisation. En effet, dans le village les 15m de façade à façade ne permettent pas d'aménager de nouveaux espaces publics en plus d'une voie de bus, d'une bande cyclable et de trottoirs sécurisés.

L'aménagement d'espaces publics se concentre donc principalement sur les espaces adjascent à la route de Saint-Julien (p.ex. le parvis devant l'association Dituria). La densification de quartiers en bordure de la route de Saint-Julien (Arare-Dessous et les Vuattes) permettra à termes d'offrir de nouveaux espaces à proximité de cet axe.

Le réaménagement de la route de Base (prévu dans le cadre du projet tram) prévoit un élargissement à 2x2 voies, tandis que le chemin du Pont-du-Centenaire et la route de Saint-Julien doivent être améliorés afin d'accueillir de manière confortable et sécuritaire les flux multimodaux nécessaires. Cette dernière fait actuellement l'objet d'un projet de requalification tandis que le chemin du Pont-du-Centenaire est réaménagé dans le cadre de la planification des voiries du quartier du Rolliet. L'enjeu du PDCom est de prendre en compte et d'assurer la cohérence entre tous les projets et d'intégrer leur impact sur le territoire de la commune.



Route de Saint-Julien

Enjeux

- > La requalification de l'espace-rue (route de Saint-Julien) notamment en direction de la gare Léman Express, en favorisant l'avancement des bus sur cet axe (l'objectif est d'avoir un bus à haut niveau de service), en optimisant la localisation des arrêts de bus, en améliorant les aménagements pour la mobilité douce et en aménageant de nouveaux espaces publics, par exemple dans le cadre de projets de densifications aux extrémités ;
- > Le réaménagement de la route de Base prévu dans le cadre du développement de la ligne de tram en direction de Saint-Julien et en coordination avec le grand projet des Cherpines, nécessite notamment de veiller aux coutures de cet axe avec les quartiers qui le bordent comme la ZIPLO et les Voirets ;
- > La sécurisation des traversées piétonnes et cyclables sur la route de Saint-Julien afin de permettre une meilleure perméabilité entre le nord et le sud de la Commune.

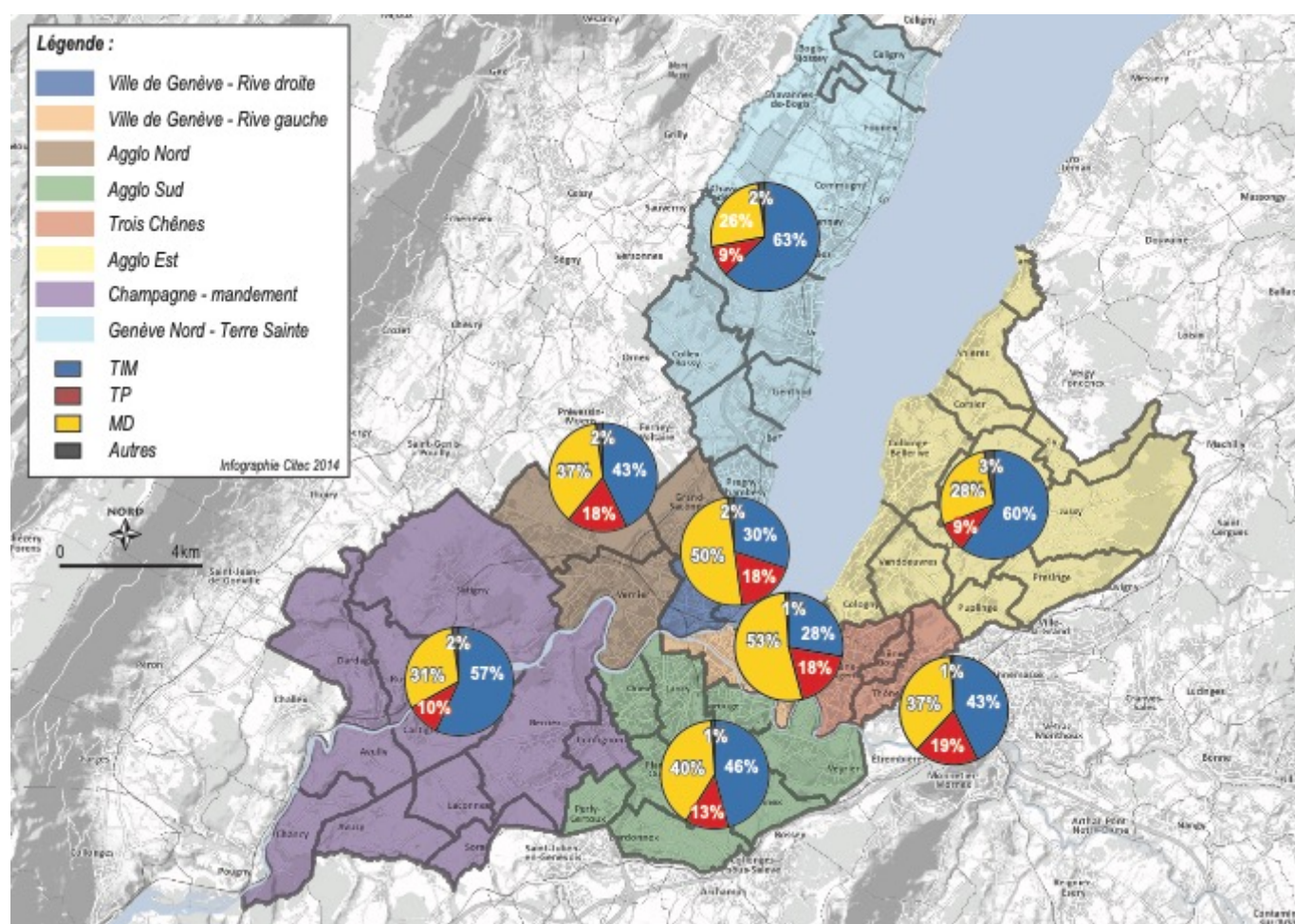
1.2.8. DÉVELOPPEMENT D'UNE MOBILITÉ MULTIMODALE

1

La mobilité, en lien avec l'évolution socio-économique, est en constante augmentation. Chaque habitant réalise en moyenne 3 à 4 déplacements par jour, ce qui implique un total d'environ 30'000 à 40'000 déplacements par jour générés par les habitants de la commune. En effet, la ZIPLO génère moins de 4 déplacements par jour par emploi.

Par exemple, près de 90% des employés déjeunent sur leur lieu de travail et n'effectuent que 2 déplacements par jour. À cela s'ajoutent les déplacements générés par les visiteurs des activités présentes dans la ZIPLO, notamment les activités tertiaires. La génération de trafic induite par ces déplacements n'est pas prépondérante dans la ZIPLO.

D'après les analyses techniques, les parts des déplacements depuis et vers PLO sont sensiblement identiques. Cependant, les parts modales sont bien différenciées. Selon l'enquête mobilité réalisée dans la ZIPLO en 2019, la part modale des TI pour les emplois de la ZIPLO est de 84% (dont 56% pour les TIM individuels, 20% pour le covoiturage et 7% pour les deux roues motorisées). Selon les résultats du Microrecensement 2015, les parts modales actuelles des habitants de Genève sud sont de 48.9% TI pour les habitants (comportement correspondant à la 2ème couronne et non au centre-ville). La part TIM des habitants du secteur de PLO est, elle, supérieure à 46% (cette part modale intègre les villes de Lancy, Onex et Carouge). Étant donné que la commune comptait environ 17'500 emplois en 2022, les déplacements générés par les entreprises localisées sur la commune se répercutent majoritairement aux heures de pointe.



Parts modales actuelles des habitants – CITEC (Microrecensement 2015)

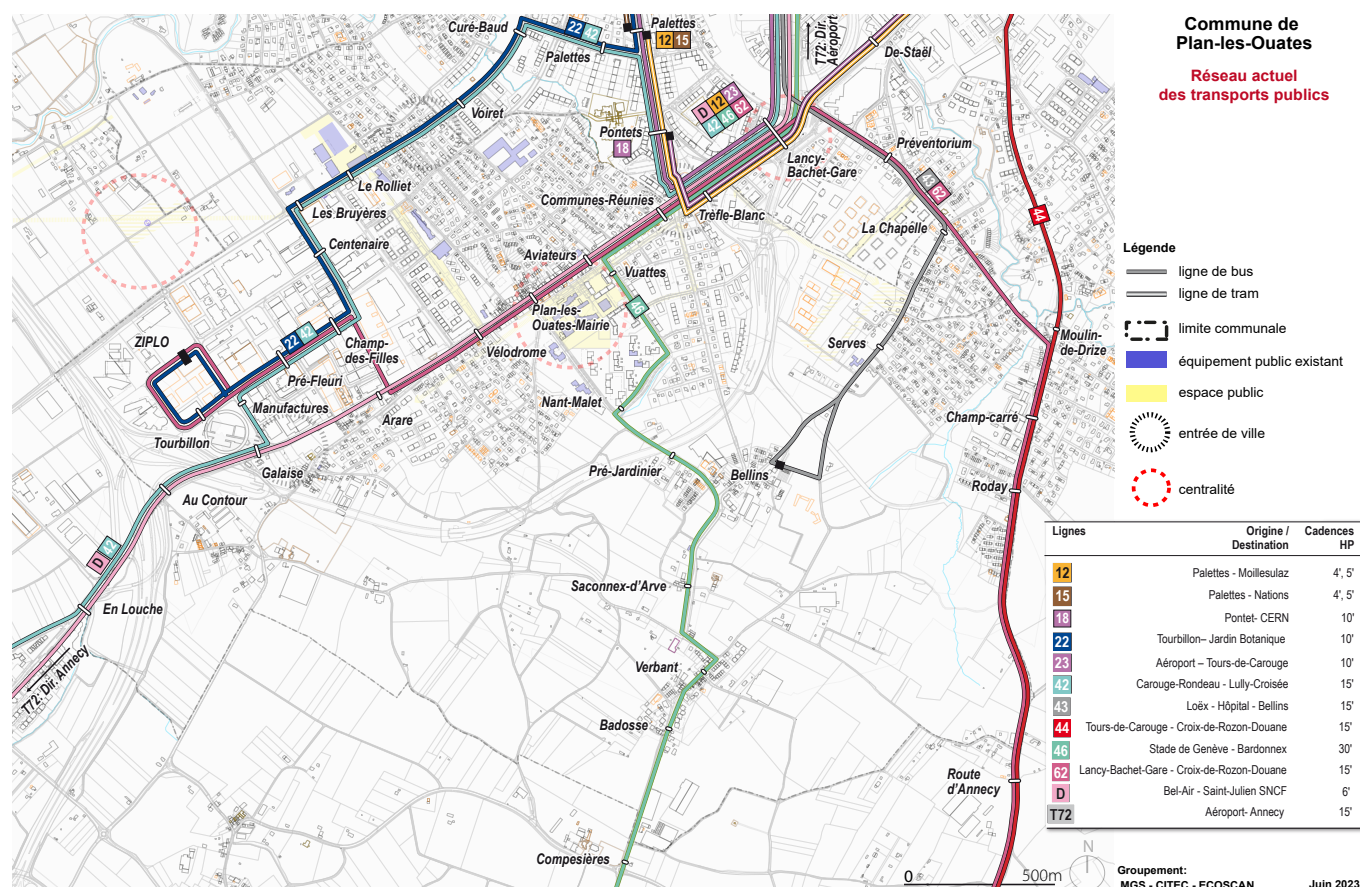
Accompagnement de l'urbanisation par une desserte TP performante

Réseau TP actuel

La commune est actuellement (2023) desservie par trois lignes à cadence urbaine et quatre lignes à cadence interurbaine (cf. carte du réseau).

- > Tram 12 : Palettes – Moillesulaz (cadence HP toutes les 5')
- > Tram 18 : Palettes – CERN (cadence HP toutes les 10')
- > Bus 22 : Tourbillon – Jardin Botanique (cadence HP toutes les 10')
- > Bus D : St. Julien – Bel-Air (cadence HP toutes les 7')
- > Bus 42 : Bernex Vuillonex – Carouge-Rondeau

- > Bus 43 : Bellins – Loëx-Hopital
- > Bus 44 : Croix-de-Rozon – Tours-de-Carouge
- > Bus 46 : Bardonnex – Stade-de-Genève
- > Bus 62 ZIPLO (Tourbillon) – Collonges-Sous-Salève Marché / Croix-de-Rozon-Douane



Réseau des transports publics – CITEC (juin 2023)



Gare de Lancy-Bachet (octobre 2021)

Les lignes régionales 46, 43 et 44 traversant les secteurs moins denses de la commune (dont Saconnex-d'Arve-Dessous et Dessus) sont assez bien utilisées et ont même vu leur fréquence augmenter, de même que les lignes 42, 44 (qui ont un temps taux de remplissage similaire à la ligne D) et la ligne D. La ligne 62 a été créée en 2018 pour compléter l'offre de la ligne 44 et renforcer l'accessibilité à la gare de Lancy-Bachet pour les habitants de la partie sud de la commune. Il en est de même pour la ligne 22, bien qu'elle soit principalement utilisée par les étudiants des écoles (Ecole de commerce et de culture générale Aimée-Stitelmann et Cycle des Voirets).

La mise en service du Léman Express fin 2019 a permis à la commune d'accéder plus facilement au réseau ferroviaire et d'ainsi raccourcir le temps de parcours pour accéder à la ZIPLO (qui concentre le plus grand nombre d'emplois dans

la commune). Avec la mise en place d'horaires de bus connectés avec les horaires des trains, l'attractivité de l'utilisation des transports publics dans la commune a été renforcée.

Au total, environ 15'500 montées / descentes journalières sont effectuées dans la commune dont 6'400 sur les arrêts de la route de Saint-Julien et environ 4'360 dans le périmètre de la ZIPLO.

Arrêt TPG	Montée	Descente	Total
Galaise	306	372	678
Plan-les-Ouates-Mairie	278	298	577
Vélodrome	757	835	1'593
Vuattes	46	53	99
Centenaire	325	289	614
Champ-des-Filles	119	104	223
Le Rolliet	1'141	1'326	2'466
Les Bruyères	260	117	377
Manufactures	15	24	39
Roday	142	166	308
Pré-Fleuri	146	148	294
Tourbillon	33	5	38
Voirets	562	582	1'144
ZIPLO	272	303	575
Trèfle-Blanc	860	902	1'762
Communes-Réunies	714	660	1'374
Badosse	54	52	106
Bellins	84	86	170
Nant-Malet	23	32	55
Pré-Jardinier	35	38	73
Saconnex-d'Arve	10	13	23
Serves	56	71	127
Verbant	29	35	64
Arare	386	436	822
Aviateurs	673	651	1'324
Au Contour	40	44	84
Champ-Carré	127	129	256
Moulins-de-Drize	120	141	261
TOTAL	7'611	7'913	15'524

Montées et descentes aux arrêts TPG, CITEC, 2021

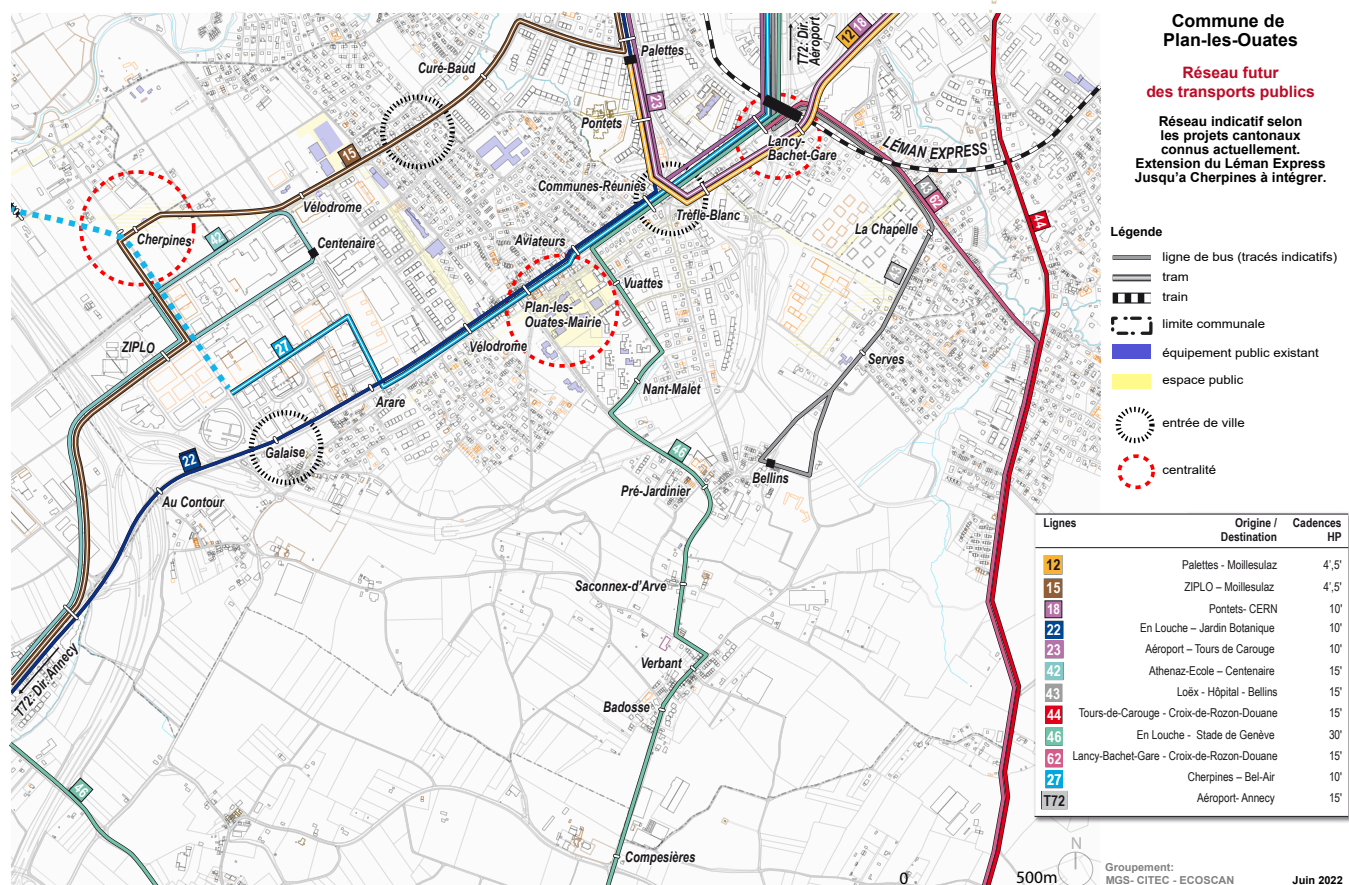
Évolution du réseau des transports publics

Les principales mesures de mobilité et les importants projets de densification en cours d'étude sur la commune (les Cherpines, les Sciers) ont été coordonnés lors des différentes planifications communales et cantonales. Les modifications prévues à ce jour par le département des transports du Canton de Genève sont résumées ci-dessous selon l'horizon de réalisation envisagé actuellement.

A court terme, la ligne de tram 15 des Palettes jusqu'à la ZIPLO, en passant par les Cherpines.

A moyen terme, le tram sera prolongé jusqu'à Saint-Julien-en-Genevois. Une nouvelle ligne de bus tangentielle Bernex – Cherpines – Bachet – PAV doit également être créée. Une modification des lignes passant par la route de Saint-Julien sera aussi envisagée (la ligne de D sera supprimée et remplacée par une autre ligne de bus). Cette ligne devrait reprendre le trajet de la ligne du D sur la première partie du tracé (entre Bel-Air et Plan-les-Ouates) pour ensuite rejoindre les Cherpines (en passant par la ZIPLO) et ensuite finir son tracé à Bernex-Vailly. Un allongement de la ligne 46 (Bardonnex-Stade de Genève) qui sera prolongée jusqu'à Perly (Plan d'actions des transports collectifs 2020-2024).

A long terme, le Léman Express sera complété avec une nouvelle branche souterraine qui fera halte au quartier des Cherpines. Le tracé exact est encore à l'étude.



Réseau de transports publics futur à moyen terme – CITEC (juin 2023)

Le réseau TC futur à moyen terme est représenté sur la carte ci-dessus. La localisation des arrêts de bus devra être revue afin de s'adapter aux futurs développements urbains et aménagements de l'espace public. Ce schéma représente un concept de réseau basé sur le projet du tram et la nouvelle halte du Léman Express, mais le détail de parcours des lignes de bus pourrait varier dans les années à venir en fonction des études réalisées par le département des transports de l'État de Genève et la Commune de Plan-les-Ouates.

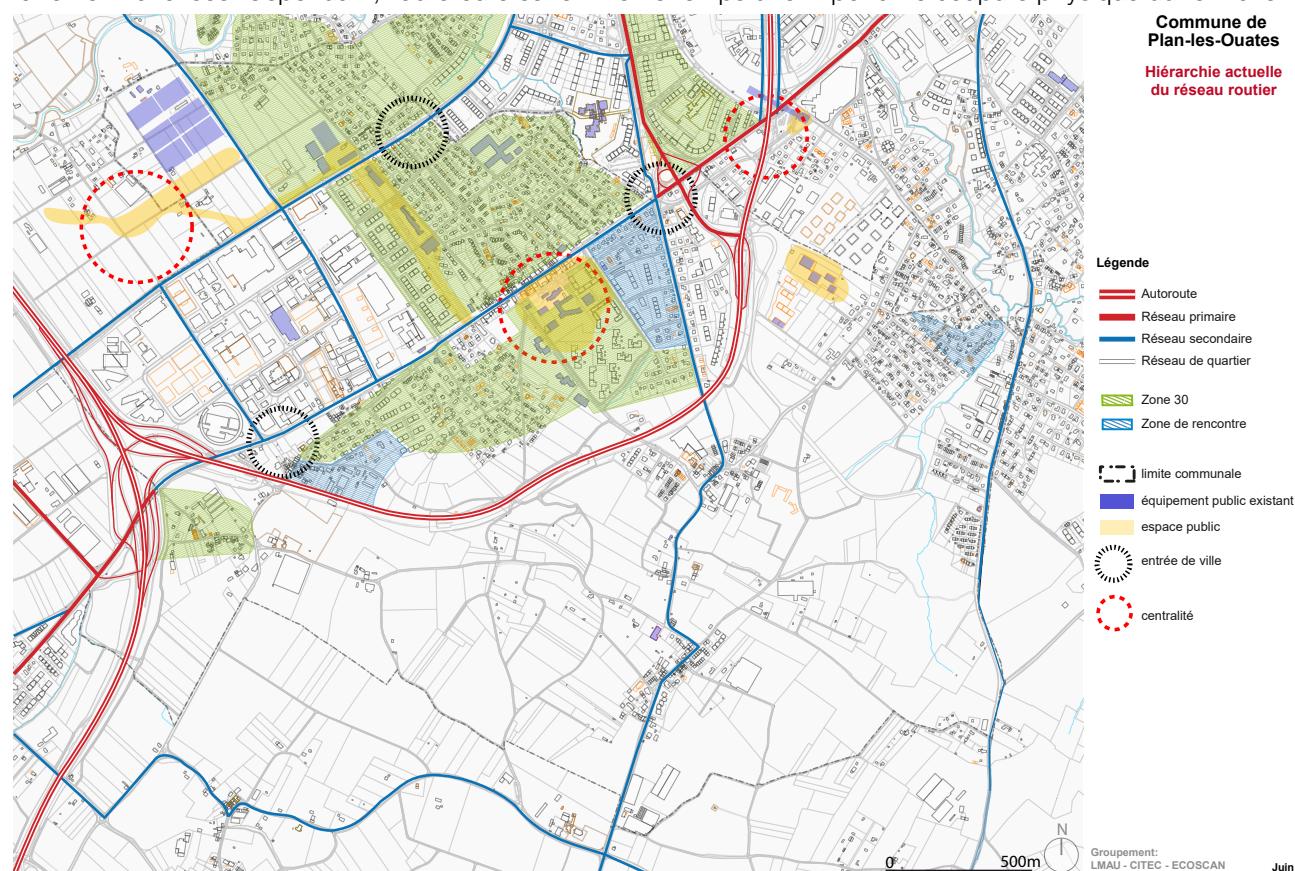
Enjeux TP

- > Développement d'une desserte TP performante : amélioration de la capacité du réseau, des cadences et de la couverture territoriale. L'objectif est d'avoir un réseau maillé permettant aux habitants et employés de la commune de rejoindre ses destinations avec un temps de parcours concurrentiel à la voiture aux heures de pointe ;
- > Localisation des arrêts TP et rabattements MD sur les arrêts, notamment sur la future halte ferroviaire et le tram. La mise en place du nouveau réseau doit être accompagnée d'une localisation optimale des arrêts par rapport aux points à desservir (au plus proche des principaux pôles générateurs de déplacements). En même temps, la bonne localisation des arrêts permettra de minimiser les pertes de temps des bus (en minimisant le nombre d'arrêts, notamment sur la route de Saint Julien). D'autre part, les cheminements piétons et cyclables, menant aux arrêts et à la future halte du Bachet doivent être directs, confortables et sûrs (enjeu transversal) ;
- > Encouragement au changement modal des habitants et emplois. Des mesures complémentaires seront à trouver afin d'encourager au maximum au changement de comportement tant des habitants de la commune comme des collaborateurs des entreprises (communication, limitation du stationnement, kits mobilité, etc.) (enjeu transversal).
- > Amélioration de la desserte du quartier des Sciers. Des études plus approfondies permettront de choisir entre les différentes solutions envisagées.

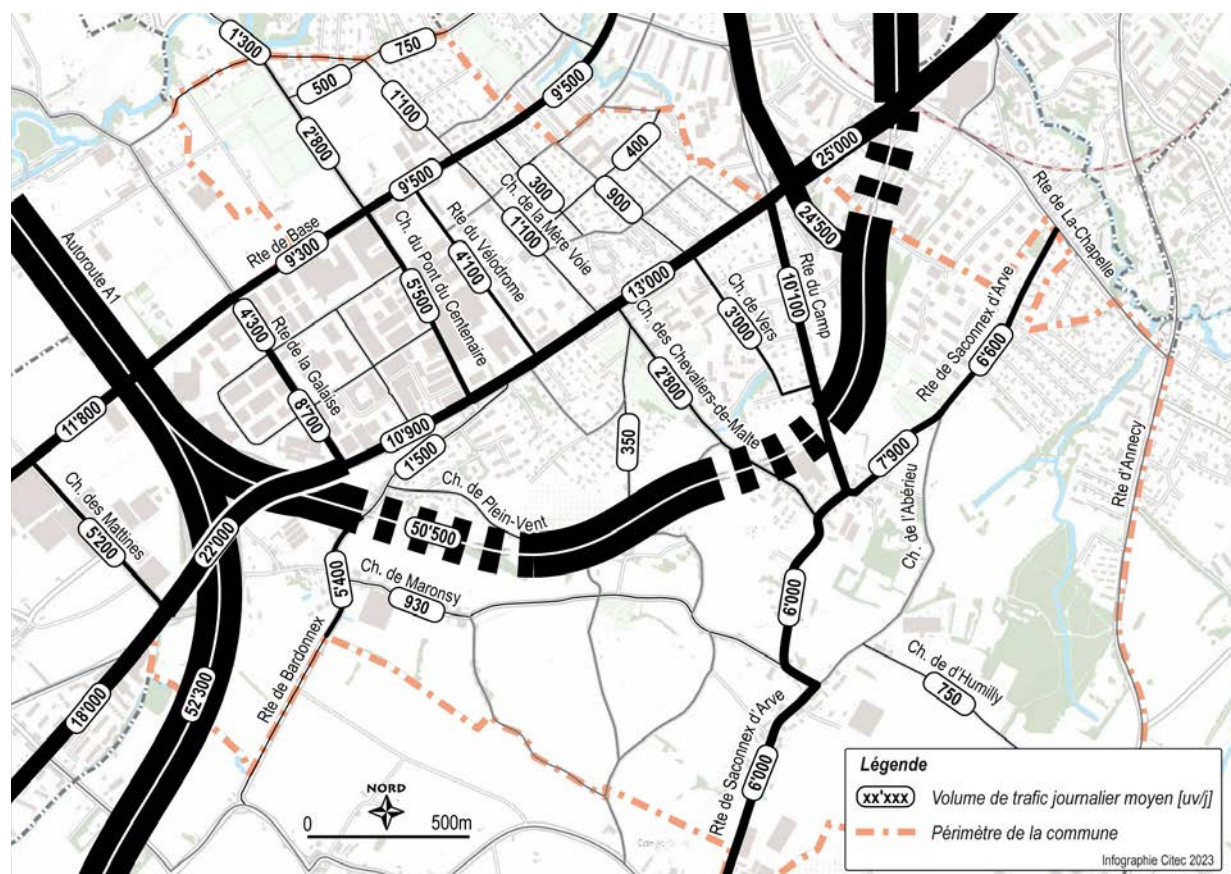
Transports individuels motorisés : finalisation et renforcement des zones à trafic modéré et gestion du stationnement

Réseau routier actuel

La commune est traversée par l'autoroute A1. La jonction de Perly étant à proximité immédiate, l'accessibilité routière est fortement favorisée. Cependant, l'autoroute est en même temps une importante coupure physique du territoire.



Hiérarchie du réseau routier – CITEC (juin 2023)



Charges de trafic journalières – CITEC (2023)

La carte ci-contre illustre la hiérarchie routière actuelle. Excepté l'autoroute, aucun axe du réseau primaire ne dessert la commune. Dans le sens est – ouest, la commune est traversée par deux axes du réseau secondaire, la route de Base et la route de Saint-Julien. Dans le sens nord – sud la commune est desservie principalement par le chemin du Pont-du-Centenaire, la route du Camp et par la route de la Galaise. De par son aménagement ainsi que son utilisation, la route de Saint-Julien assume aujourd'hui les fonctions d'un axe du réseau primaire (transit et vitesses importantes, notamment aux abords de la jonction autoroutière). L'entrée de commune et le changement de vitesse qui en découle ne sont pas clairement marqués. Une synthèse similaire peut être faite avec la route de Base. En effet, cet axe est très fréquemment utilisé par les usagers souhaitant éviter la route de Saint-Julien (à cause des nombreuses régulations sur le tronçon). De plus, c'est un des axes privilégiés pour rejoindre les communes de Perly-Certoux, Bernex et Sorral.

Les charges de trafic journalières actuelles des principaux axes de la commune sont illustrées sur la carte en page précédente. Elles mettent en évidence l'importante utilisation de la route de Saint Julien qui est actuellement l'axe de la commune le plus chargé (hors autoroute), mais aussi de la route de Base.

Avec l'abandon du projet routier en faveur d'un développement de la mobilité douce dans la commune, la route de Saconnex-d'Arve a été réaménagée afin de créer des traversées piétonnes, une piste cyclable ainsi que des éléments de modérations du trafic. De plus, la pose d'un revêtement phono absorbant a été effectuée afin de réduire le bruit dû au trafic.

Stationnement

Au sujet du stationnement sur l'espace public, la commune possède des données sur l'ensemble des places de stationnement sur son territoire ainsi que l'utilisation de celles-ci (document mis à jour régulièrement).

Cependant, il faut rappeler que la problématique du stationnement est récurrente, notamment dans le secteur de la ZIPLO où il existe une pression importante sur les places de stationnement publiques. Une grande partie des collaborateurs dispose d'une place mise à disposition gratuitement par leur entreprise (ce qui encourage fortement à l'utilisation de la voiture), d'autres collaborateurs peuvent accéder à une place mais doivent payer un tarif de location et enfin certains collaborateurs ne disposant pas de place utilisent des parkings privés, en sous-louant à des habitants ou se garent sur les places blanches du quartier. La création de la Centrale Mobilité et plus globalement du plan mobilité inter-entreprises de la ZIPLO par les différents acteurs de la ZIPLO (privé et public) a permis de centraliser les recherches de stationnement. Cela permet à la fois de pouvoir gérer les attributions des places de stationnement en fonction de certains critères (distance entre le logement et l'emploi par ex.) et de proposer la meilleure offre de mobilité possible, tout en réduisant l'utilisation des TIM.

En 2012, la commune de Plan-les-Ouates a mis en place une zone macaron depuis la limite communale avec Lancy et jusqu'au chemin de la Mère-Voie et la route des Chevaliers-de-Malte. Cela afin d'éviter le stationnement des pendulaires dans les quartiers d'habitation. D'autre part, un parking public de 102 places (Skylab) a été ouvert en février 2016. Celui-ci anticipe la compensation des places qui seront supprimées dans le cadre du prolongement de la ligne de tram.

Pour le stationnement dans les bâtiments privés, le règlement cantonal s'applique. Le territoire de la commune se trouve en secteur IV ou V (respectivement 0.65 ou 0.8 place de stationnement habitant par 100 m² de surface de logement et 0,56 ou 0.7 place de stationnement emploi par 100 m² de surface d'activités).



Route de Saint-Julien - état en 2021

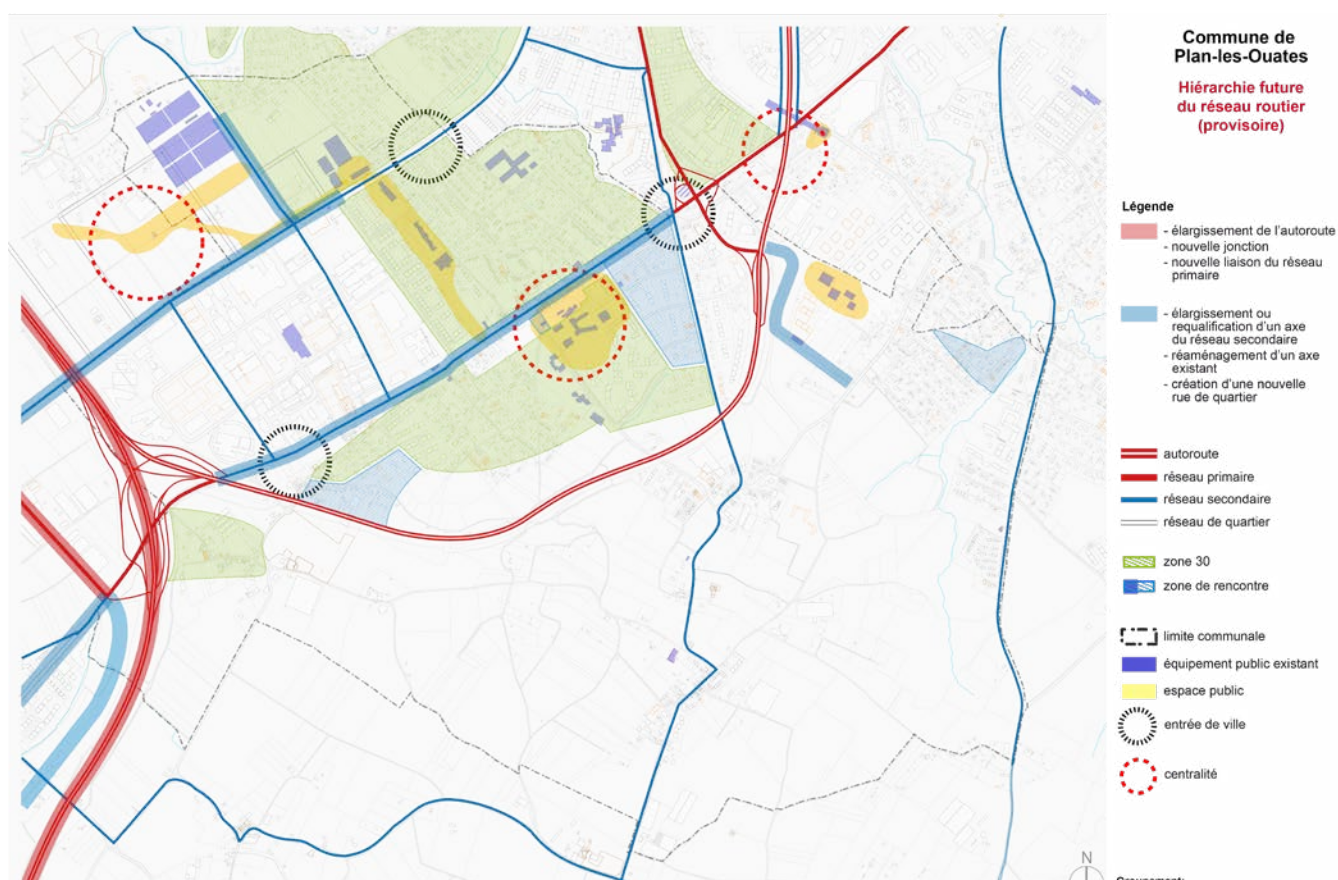
Projets routiers prévus

Dans les planifications citées au chapitre précédent et dans l'ancien PDCom, plusieurs projets routiers sont identifiés sur le territoire de la commune :

- > L'élargissement de la route de Base afin de desservir tant la ZIPLO que le quartier des Cherpines (flux d'accès depuis l'autoroute dirigé en grande partie par le chemin des Matines et la route de Base) ;
- > Le réaménagement du chemin du Pont-du-Centenaire ;
- > La requalification de la route de Saint-Julien ;
- > La création des axes de desserte nécessaires au quartier des Cherpines ;
- > La route d'accès au PLQ Les Sciers depuis le giratoire de la Milice ;

Bien que n'étant pas sur le territoire de Plan-les-Ouates, la route de desserte de Perly, prévue dans le cadre du prolongement du tram 15, permettra également de soulager les villages d'Arare-Dessus et de Saconnex d'Arve-Dessus d'une partie du trafic.

L'ensemble des modifications routières est schématisé sur l'image de la hiérarchie future ci-dessous.



Hiérarchie future du réseau routier – CITEC (juin 2023)

Enjeux réseau routier

- > Le développement des zones à trafic modéré qui consiste essentiellement à poursuivre le développement des zones 30 et zones de rencontre dans les secteurs urbains de la commune afin de protéger la population des nuisances du trafic et favoriser la cohabitation des différents modes de transports ;
- > Le développement du covoiturage afin de réduire le trafic, notamment dans le secteur de la ZIPLO ;
- > La gestion du stationnement. La possibilité de pouvoir stationner facilement est un facteur clé dans le choix du mode de transport utilisé, notamment pour les pendulaires. La limitation du nombre de places à disposition permet d'agir de manière volontariste sur le choix modal des individus. D'autre part, une restriction trop forte du stationnement peut avoir des conséquences non désirées impactant fortement l'espace public (report du stationnement sur les places habitants, stationnement hors case, etc.). Le dimensionnement des besoins de stationnement et la politique de gestion sont des facteurs importants à coordonner avec les autres offres de transport.

Mise en réseau des chemins pour piétons et cyclistes

Réseau actuel et évolutions

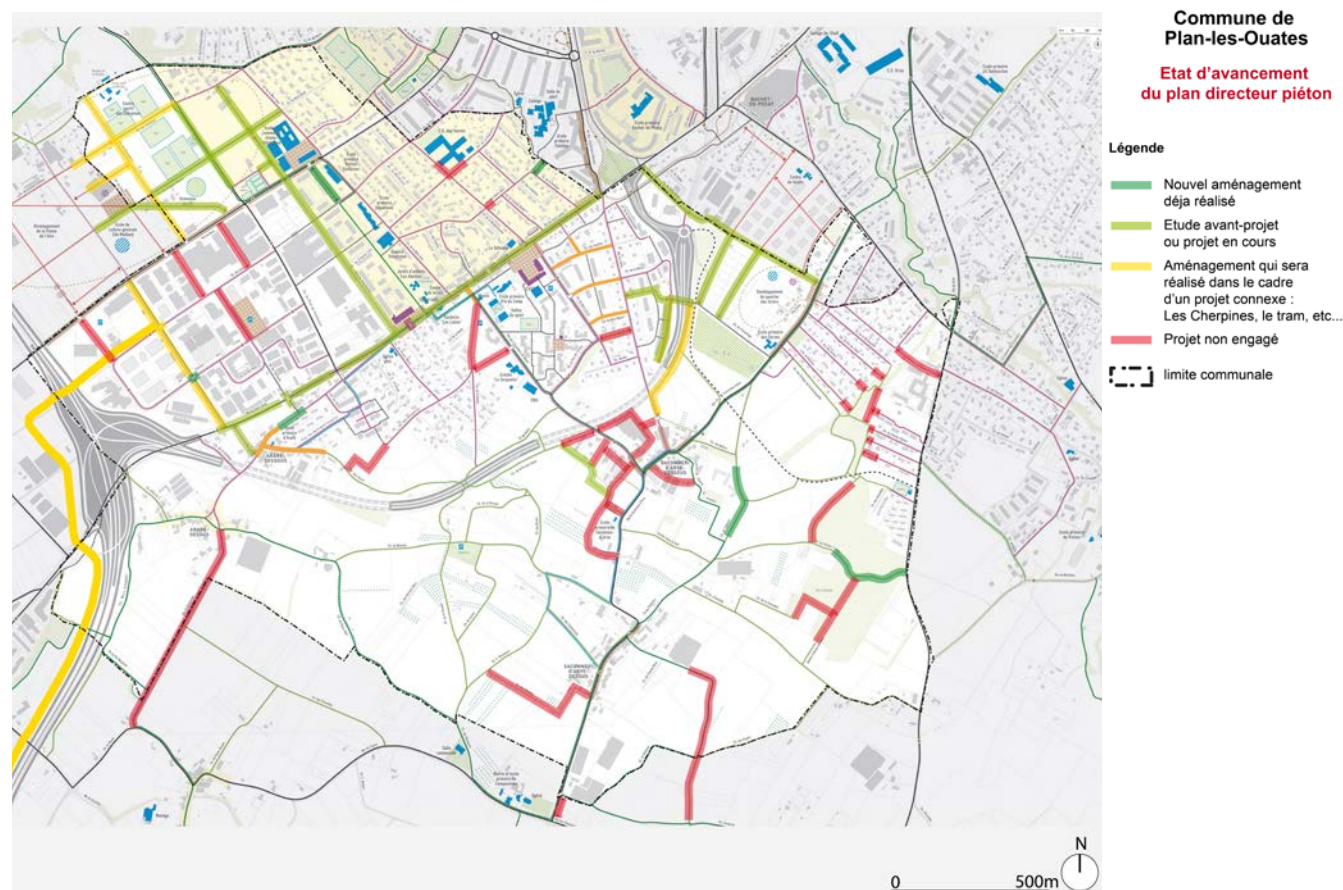
Le plan directeur des mobilités douces est en vigueur depuis 2013. Ces plans ont identifié l'ensemble des liaisons piétonnes et cyclables de la commune, existantes et à créer, afin de combler les problèmes de perméabilité et de créer un maillage complet pour la mobilité douce. Les plans définissent les endroits où des nouveaux aménagements sont nécessaires. Depuis, plusieurs projets ont été réalisés : la mise en place de la zone 30 PLO-Sud, la fermeture du chemin de l'Abérieu, les fermetures de routes dans le secteur d'Arare-Dessous et du chemin de la Butte, le prolongement et le réaménagement de la place des Aviateurs, le prolongement du Mail 2000, l'aménagement de bandes cyclables sur le chemin du Pont-du-Centenaire dans la ZIPLO, l'aménagement de bandes et pistes cyclables sur la route de Saconnex-d'Arve, une nouvelle liaison piétonne avec la Ville de Lancy dans la continuité du chemin des Petits-Bois, l'aménagement de passages pour piétons dans la ZIPLO et deux nouvelles traversées piétonnes.

Plusieurs projets sont en cours et se trouvent à différents états d'avancement : l'aménagement d'un mail piétons-vélos le long de la route de la Galaise, le réaménagement de la route de Saint-Julien ou encore les aménagements dans le cadre du projet de tram.

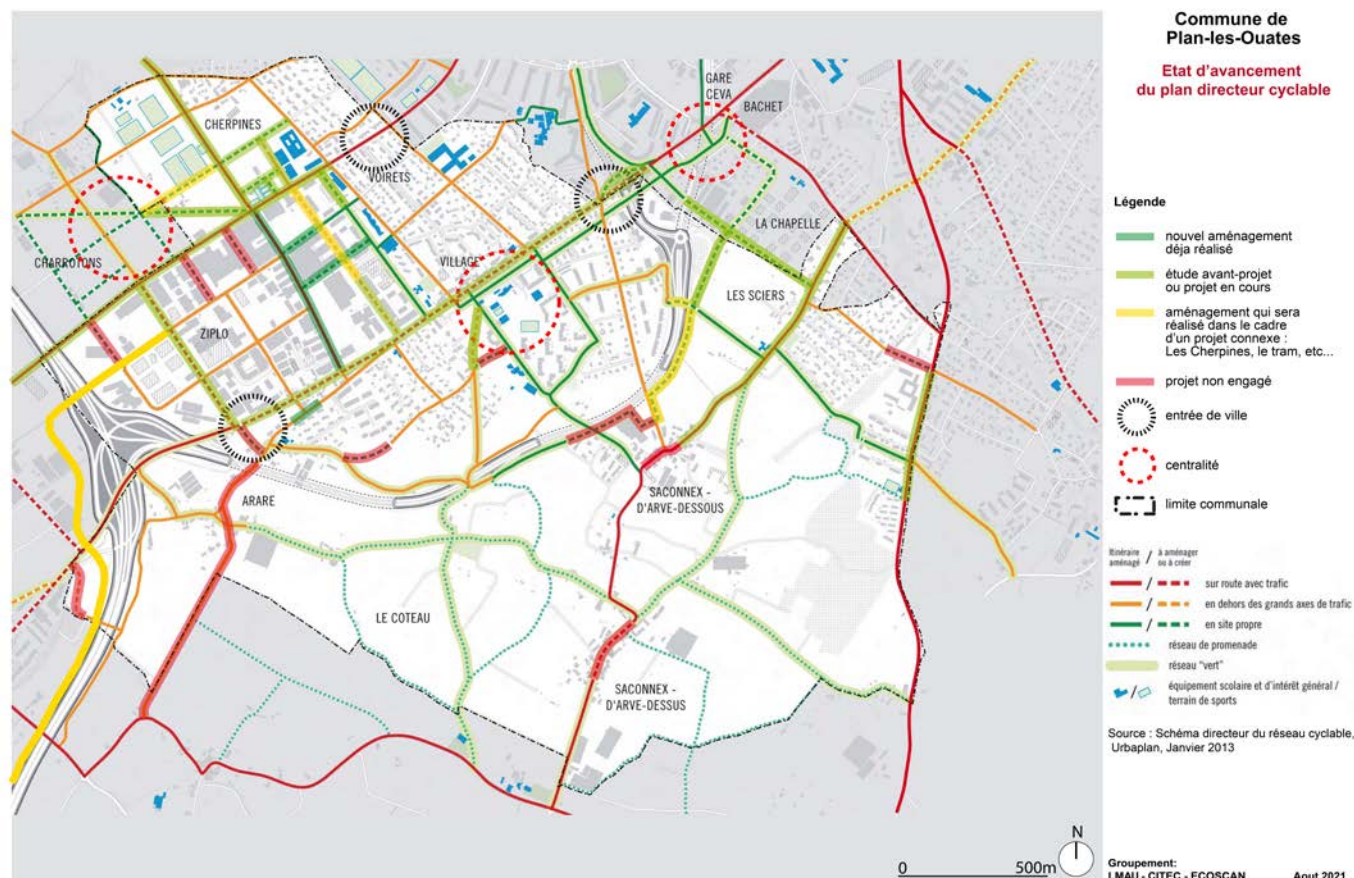
Depuis 2013, presque 25% des mesures des plans directeurs pour la mobilité douce ont été engagées (sont réalisées ou en cours de réalisation). Certains aménagements prévus dans ces plans sont en cours d'étude, comme l'aménagement d'un mail piétons-vélos le long de la route de la Galaise et la passerelle entre le quartier des Sciers et celui de la Milice, au-dessus de l'autoroute.



Mail de la Mairie



Carte de l'état d'avancement du plan directeur piéton – CITEC (septembre 2023)



Carte de l'état d'avancement du plan directeur cyclable - CITEC (septembre 2023)

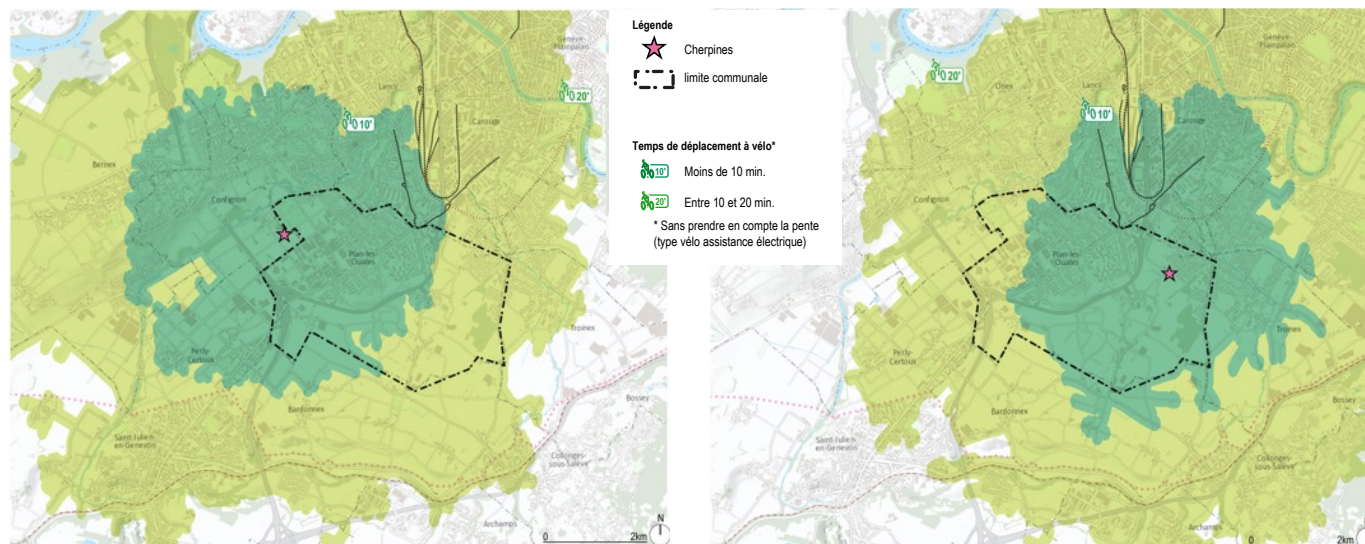
Les deux cartes ci-dessus résument l'avancement des mesures prévues dans le plan directeur de la mobilité douce.

D'autres évolutions du réseau de mobilité douce seront à prévoir suite aux conclusions de l'étude dite "Genève-Sud". Parmi celles-ci, des itinéraires favorisant la connexion du sud de la Commune vers la ZIPLO et vers le centre-ville ainsi que les futurs aménagements de la "plaque urbaine" des Sciers.

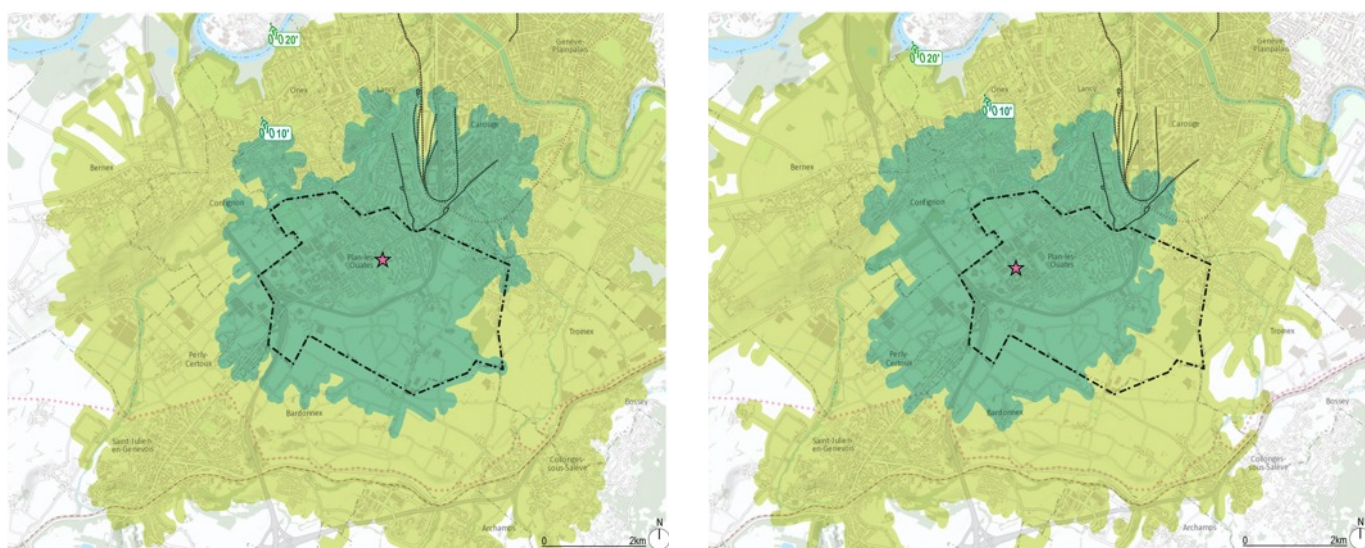
D'autre part, une réflexion à une échelle plus large est aussi intéressante. Les quatre cartes à la page 37 représentent la distance qui peut être parcourue à vélo en respectivement 10 et 20 minutes depuis le quartier des Cherpines, des Sciers, la Mairie et la ZIPLO. Ces illustrations montrent que la localisation de Plan-les-Ouates et sa topographie permettent de rejoindre en moins de 20 minutes une partie importante du territoire genevois (Genève ville, Lancy, Carouge, Onex, Bernex, Perly, Bardonnex, etc.) ainsi qu'une partie du territoire français frontalier (St-Julien en Genevois, Archamps, Collonges-sous-Salève). Le vélo permet d'atteindre rapidement certains secteurs mal ou peu desservis par les transports en commun, avec des temps de parcours concurrentiels au transport individuel motorisé, notamment en vélo électrique.

Enjeux MD

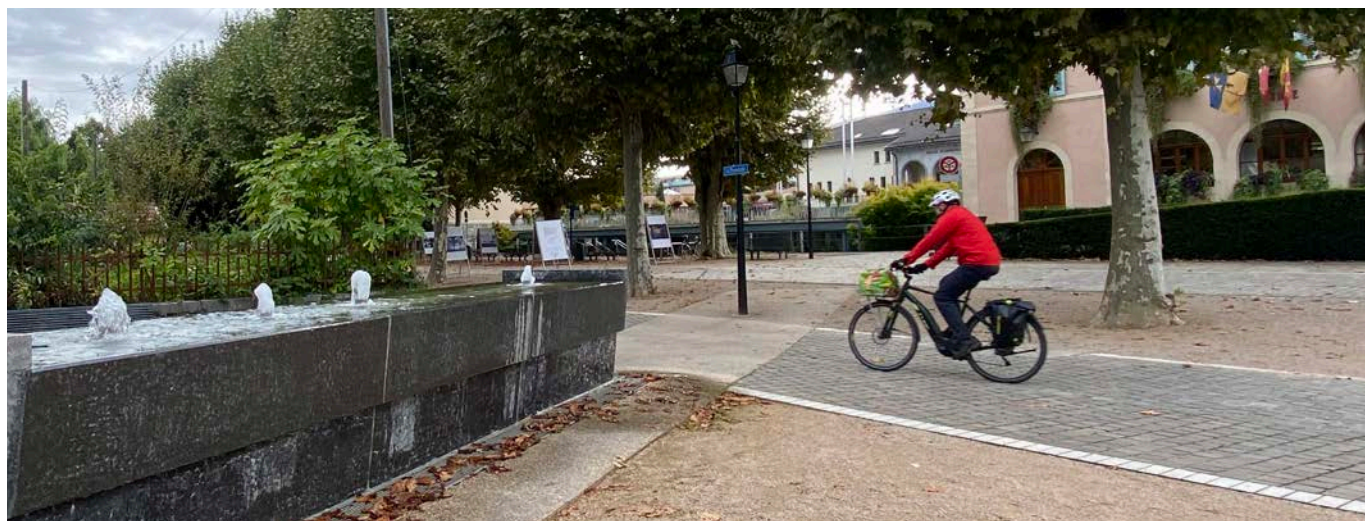
- > La continuité et la mise en réseaux des chemins pour piétons et cyclistes sur l'ensemble du territoire ainsi que la valorisation des itinéraires du point de vue touristique et paysager. La Commune de Plan-les-Ouates a un potentiel important de développement de la part modale des mobilités douces, la réalisation des aménagements nécessaires favorisera ce changement. Un maillage efficace dans les futurs quartiers permettra d'avoir une circulation plus directe, continue et sécurisée. Une partie importante des déplacements de Plan-les-Ouates étant des déplacements d'échange avec d'autres communes, il est nécessaire de réfléchir aux liaisons et lignes de désir des MD, notamment des cyclistes, aussi au-delà des limites communales ;
- > Les rabattements MD sur les arrêts TP, notamment sur les haltes du Léman Express (Bachet et Pont-Rouge) et le tram (enjeu transversal déjà abordé dans les TP) ;
- > L'encouragement au changement modal des habitants et emplois. La réalisation de nouveaux quartiers mixtes (Cherpines, Chapelle-Sciers) amènera plus de mixité à la commune et devrait favoriser les déplacements de plus courte distance. Ce facteur est à exploiter pour favoriser le report modal vers les mobilités douces (enjeu transversal déjà abordé dans les TP) ;
- > La prise en compte des déplacements de divers types d'utilisateurs : écoliers, adolescents, personnes âgées, travailleurs, etc. dans la planification des parcours MD à travers la commune (en lien avec équipements scolaires, sportifs ou culturels existants et planifiés) (voir tableau en annexe).



Isochrone vélo au départ des Cherpines (gauche) et de la Chapelle (droite) - CITEC (août 2021)



Isochrone vélo au départ de la mairie (gauche) et de la ZIPLO (droite) - CITEC (août 2021)



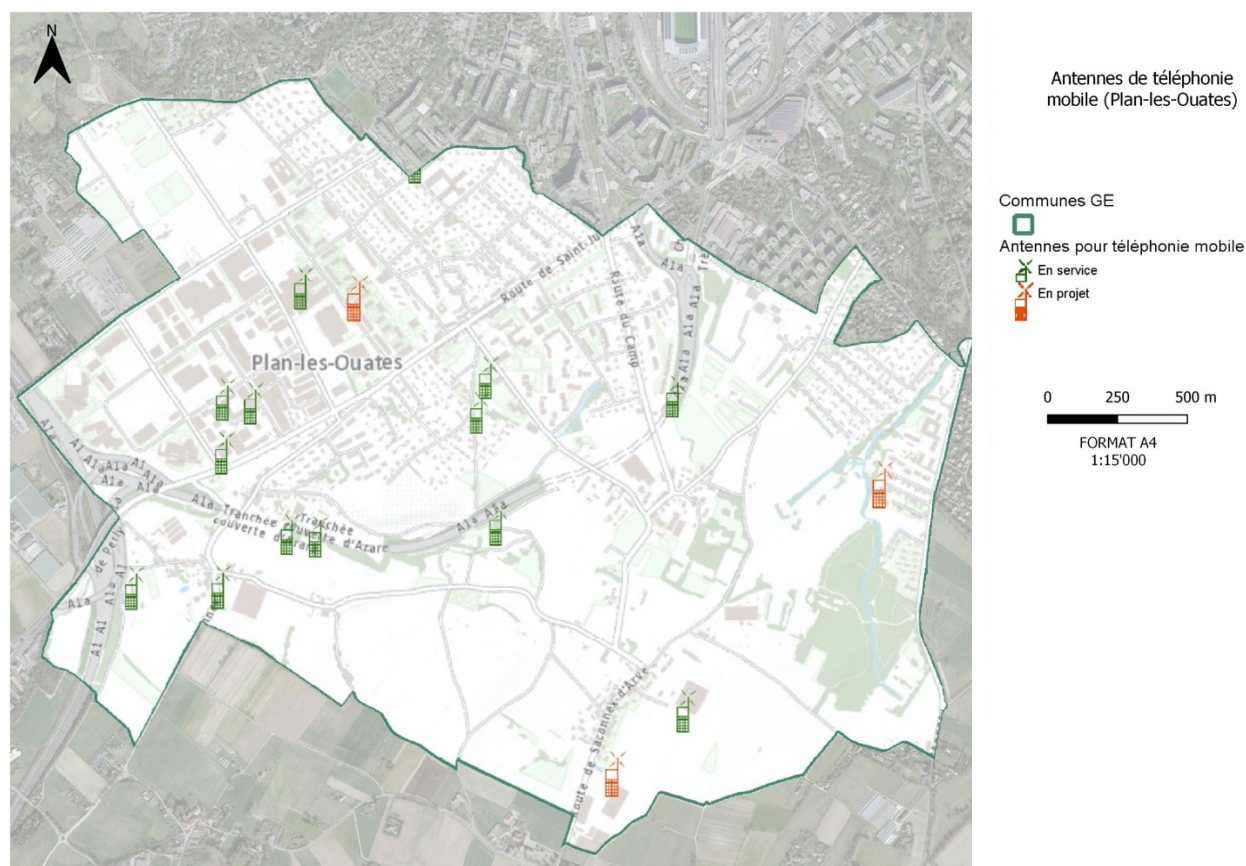
Vélo sur la place de la Mairie (septembre 2021)

1.2.9. RESPECT DES NORMES ENVIRONNEMENTALES :

Rayonnement non ionisant

Les antennes pour la téléphonie représentent des sources de rayonnement non ionisant et sont donc susceptibles d'engendrer des limitations de constructibilité (pour les bâtiments comportant des locaux à utilisation sensible) dans leur rayon d'installation. Ces problématiques sont régies par l'Ordonnance sur la protection contre le rayonnement non ionisant (ORNI) du 23 décembre 1999 et le Règlement cantonal sur la protection contre le rayonnement non ionisant des installations stationnaires (RPRNI) du 29 septembre 1999.

Sur le territoire communal de Plan-les-Ouates, treize installations actuellement en service abritent des antennes pour la téléphonie mobile. Trois projets d'installations d'antennes de téléphonie mobile sont également à l'étude sur le territoire communal. Trois installations d'antennes de téléphonie mobile (actuellement en service), se trouvant sur le territoire de communes voisines, sont susceptibles d'avoir des incidences sur la planification territoriale de la commune de Plan-les-Ouates. Ces antennes téléphoniques sont sises sur le toit des bâtiments numéro 37 du Chemin des Fraisiers et numéro 78 de la Route de Saint-Julien, 1212 Grand-Lancy, ainsi que le long d'un chemin de desserte relié à la route de Drize, 1234 Vessy. Elles possèdent un rayon d'installation pénétrant la commune de Plan-les-Ouates.



Situation des antennes de téléphonie mobile sur le territoire communal – Ecoscan (mars 2021)

Accidents majeurs

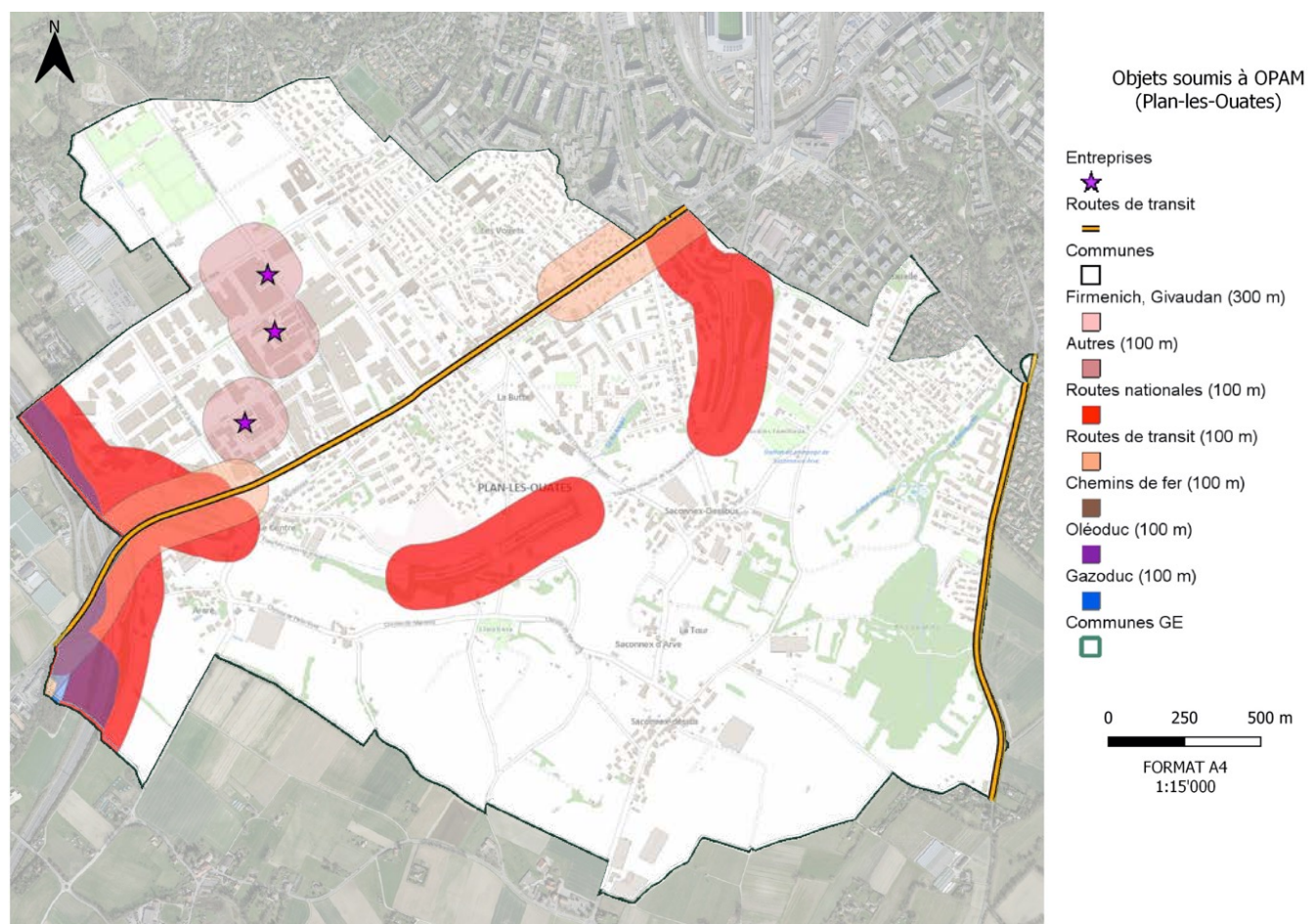
Quatre installations fixes assujetties à l'Ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM) du 27 février 1991 sont dénombrées sur le territoire de la commune de Plan-les-Ouates. Il s'agit des entreprises :

- > Jean Gallay SA, usine de Plan-les-Ouates (Chemin du Pont-du-Centenaire 108, 1228 Plan-les-Ouates) ;
- > Microsent SA, site de Plan-les-Ouates (Chemin des Aulx 5, 1228 Plan-les-Ouates) ;
- > G. Aliprandini, laboratoire de fabrication Galvanor (Chemin du Champ-des-Filles 19, 1228 Plan-les-Ouates) ;
- > Clarins B.V. Apeldoorn, succursale de Plan-les-Ouates (Route de la Galaise 2, 1228 Plan-les-Ouates).

Une conduite de gaz à haute pression (supérieure à 5 bar) soumise à l'OPAM est répertoriée à l'extrême sud-ouest du territoire communal de Plan-les-Ouates. Il s'agit du gazoduc G800 «Bardonnex-Vernier».

Les routes nationales N1 et N1a, les routes cantonales de grand transit de Saint-Julien (RC3) et d'Annecy (RC28) sont également des objets assujettis au régime de l'OPAM.

La patinoire du Trèfle-Blanc, dont l'inauguration est prévue pour 2028, se situera sur la commune voisine de Lancy. La future patinoire pourrait être soumise à l'OPAM selon son aménagement et son fonctionnement de réfrigération (à l'ammoniac par exemple). La Commune de Plan-les-Ouates devra considérer cette installation dans ses procédures de planification territoriale.



Situation des installations OPAM sur le territoire communal – Ecoscan (mars 2021)

Les installations soumises à l'OPAM exposent le territoire attenant à un risque potentiel. Ce territoire, appelé «périmètre de consultation», est défini autour des installations assujetties à l'OPAM (en général 100 m) et doit être délimité sur la base de l'ampleur et de la probabilité d'occurrence d'accidents majeurs (évaluées en analysant la dangerosité des substances présentes, les quantités transportées, les scénarios d'accidents pertinents et significatifs, la densité de population à proximité, les types d'affectations et les caractéristiques environnementales).

A l'intérieur du périmètre de consultation, des contraintes d'aménagement, à l'instar de la recherche de mesures de protection spécifiques pour les nouvelles constructions, s'appliquent. Le périmètre de consultation n'implique donc pas une impossibilité de construire.

Il est expressément recommandé de ne pas avoir d'occupation sensible dans un périmètre de consultation, selon le guide pratique fédéral « Coordination aménagement du territoire et prévention des accidents majeurs », Office fédéral de l'environnement (OFEV) et Office fédéral du développement territorial (ARE), 2022. Les installations sensibles correspondent aux installations à forte fréquentation (centre commercial, sportif, culturel, salle de concert) ou établissements difficiles à évacuer (crèche, école, établissement médico-social ou pour personnes à mobilité réduite, hôpital ou clinique, pénitencier).

Lorsqu'un projet de développement ou d'implantation d'un équipement se situe en tout ou partie dans un de ces périmètres, une coordination est nécessaire entre le projet et la prévention des accidents majeurs (SERMA). Prenant en compte le projet, le niveau du risque est évalué. Selon le cas, des mesures de diminution du risque peuvent être définies (mesures d'aménagement, d'affectation ou constructives).

Air

Les immissions qui dépassent les valeurs limites d'immissions (VLI) fixées par l'annexe 7 de l'Ordonnance sur la protection de l'air (OPair), du 16 décembre 1985, sont jugées comme excessives (art. 2, al. 5, OPair). Les VLI s'élèvent à 30 µg/m³ pour la moyenne annuelle en concentration de NO₂, à 20 µg/m³ pour la moyenne annuelle en concentration de PM₁₀ et à 1 dépassement annuel de la moyenne horaire 120 µg/m³ pour l'O₃.

Le Service de l'air, du bruit et des rayonnements non ionisants (SABRA) a transmis les données suivantes au sujet de la qualité de l'air sur la commune de PLO :

Sources d'information (SABRA - DT - Etat de Genève)	Type	Données
Réseau des capteurs passifs	Immissions NO₂ (dioxyde d'azote) moyenne annuelle 2019	17-21 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
Station ROPAG du Foron	Immissions NO₂ moyenne annuelle 2019 Immissions PM₁₀ (particule en suspension de diamètre < 10 μm) moyenne annuelle 2019 Immissions O₃ (ozone), état 2019 nombre dépassements 120 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	17.4 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ 15.5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ 362
Logiciel Cadero (vs 2.2.8, 24.03.2020) sur maille demandée	Emissions annuelles 2019 NOx (oxydes d'azote) - trafic - chauffage - hors route - nature - totales	41.74 t/an 12.43 t/an 6.13 t/an 0.69 t/an 60.99 t/an
Logiciel Cadero (vs 2.2.8, 24.03.2020) sur maille demandée	Emissions annuelles 2019 PM₁₀ issues de l'abrasion - trafic - hors route - totales	5.65 t/an 3.45 t/an 9.10 t/an
Logiciel Cadero (vs 2.2.8, 24.03.2020) sur maille demandée	Emissions annuelles 2019 PM₁₀ issues de la combustion - trafic - chauffage - hors route - nature - totales	0.68 t/an 0.71 t/an 0.22 t/an 0.02 t/an 1.63 t/an

La qualité de l'air sur la commune de Plan-les-Ouates est mitigée au regard des relevés effectués :

- > Les mesures du réseau de capteurs passifs ainsi que ceux de la station ROPAG du Foron démontrent un large respect des VLI en ce qui concerne la moyenne annuelle (2019) en NO₂ et PM₁₀ ;
- > Les moyennes horaires en ozone (O₃), observées à la station ROPAG du Foron (2019), sont largement insatisfaisantes et ne sont pas conformes à la norme OPair. Cette situation n'a rien d'exceptionnel en Suisse.

L'évaluation des émissions annuelles (2019) en NO_x, produites dans le périmètre d'investigation, indique une contribution majoritaire du trafic (68,4 %), suivi du chauffage (20,4 %), des autres sources anthropiques (10,1 %) et de la nature (1,1 %). Les émissions annuelles en oxydes d'azote sur le périmètre d'investigation s'élèvent à 60,99 tonnes pour l'année 2019.

L'évaluation des émissions annuelles (2019) en PM₁₀ issues de l'abrasion, produites sur le périmètre d'investigation, indique une contribution majoritaire du trafic (62,1 %), suivie des autres sources anthropiques (37,9 %). Celle des émissions annuelles (2019) en PM₁₀ issues de la combustion indique une contribution du chauffage (43,6 %), suivie du trafic (41,7 %), des autres sources anthropiques (13,5 %) et de la nature (1,2%). Les émissions annuelles en PM₁₀ sur le périmètre d'investigation s'élèvent à 10,73 tonnes pour l'année 2019 (dont 9,10 tonnes issues de l'abrasion et 1,63 tonnes de la combustion).

Le trafic constitue donc la première source de polluants en oxydes d'azote et particules en suspension (au diamètre inférieur à 10 micromètres) sur le périmètre d'investigation. Le chauffage constitue également une source importante d'émissions.

La Stratégie de protection de l'air 2030, approuvée par le Conseil d'Etat le 16 décembre 2015, et son Plan de mesures OPair 2018-2023, approuvé par le Conseil d'Etat le 17 janvier 2018, constituent les outils stratégiques et opérationnels d'action contre la pollution de l'air dans le canton.

La Stratégie de protection de l'air 2030 vise notamment une diminution de 50% des oxydes d'azote et de 18% des particules fines (PM₁₀) à l'horizon 2030 par rapport aux références 2005. Afin de parvenir à faire diminuer les concentrations en polluants atmosphériques, cinq axes stratégiques sont définis par la Stratégie de protection de l'air 2030. Trois de ces axes, intitulés «axes stratégiquement ciblés», prescrivent une réduction des émissions du trafic routier, du chauffage ou des secteurs de l'industrie et de l'artisanat. Les deux axes restants, nommés «axes stratégiques transversaux», abordent des problématiques à large emprise territoriale nécessitant des actions pluridisciplinaires ou des mesures intercantionales et du Grand Genève. La mise en œuvre de ces axes requiert l'adaptation de bases légales cantonales ou l'édiction de directives spécifiques.

Axes stratégiques	Mesures
Axes stratégiques ciblés	<i>un astérisque indique que Plan-les-Ouates, à son échelle communale, peut contribuer de manière significative aux mesures</i>
1 - Réduction des émissions dues au trafic routier	(1) Accélérer le renouvellement des véhicules aux dernières normes * (2) Favoriser le transfert modal * (3) Promouvoir la technologie de motorisation électrique * (4) Fluidifier le trafic - Optimiser la circulation * (5) Optimiser le transport de marchandises *
2 - Réduction des émissions dues aux chauffages	(6) Orienter l'utilisation du bois de chauffage vers la cogénération * (7) Assurer la conformité des installations de chauffage en termes d'émissions polluantes (8) Promouvoir les réseaux de chauffage à distance à faibles émissions atmosphériques * (9) Assurer l'assainissement énergétique des bâtiments *
3 - Réduction des émissions du secteur industriel et artisanal	(10) Accroître les engagements de l'économie privée dans le domaine de la gestion environnementale * (11) Réduire les émissions COVNM (composés organiques volatils non méthaniques) *
Axes stratégiques transversaux	
4 - Actions pluridisciplinaires	(12) Elargir la zone à immissions excessives en incluant les PM10 (13) Sensibiliser et mettre en évidence les effets sur la santé * (14) Agir sur les sources de pollution de l'air intérieur * (15) Inciter la Confédération à renforcer ses mesures en faveur de la qualité de l'air (16) Gérer les installations à forte fréquentation *
5 - Mesures intercantionales et du Grand Genève	

Le Plan de mesures OPair 2018-2023, fondé sur le bilan des actions mise en œuvre les cinq années précédentes, vise à assainir les zones du canton les plus exposés à la pollution atmosphérique et lutter contre les principales sources en polluants, en particulier les particules fines en raison de leur impact sur la santé. En ce sens, quinze mesures édictées par le Plan de mesures OPair 2018-2023 se concentrent sur la mobilité, le chauffage, le secteur industriel et artisanal, la santé, l'aéroport de Genève, les demandes à la Confédération et la coopération transfrontalière. Ces mesures d'action recouvrent les domaines des «axes stratégiques ciblés» et «axes stratégiques transversaux» introduits dans la Stratégie de protection de l'air 2030.

Certaines actions, découlant des stratégies et plans cantonaux précités, sont à déployer à l'échelle communale. Les mesures ayant des implications en termes de planification territoriale pour la commune sont notamment celles qui nécessitent de :

- > Restreindre (dans une optique de report modal) l'attrait et le nombre de places de stationnement publiques et privées des lieux professionnels et des installations à forte fréquentation ;
- > Promouvoir la mobilité douce et renforcer le réseau de transports publics (augmentation de l'offre et de la performance des transports en commun, création de cheminements piétons, pistes cyclables et stationnements destinés aux modes doux, etc.) ;
- > Participer au développement des infrastructures indispensables à la mobilité électrique (réalisation de bornes de recharge dans les parkings privés et publics par exemple) ;
- > Fluidifier et limiter le trafic individuel motorisé en milieu urbain conformément à la Stratégie multimodale Mobilité 2030 (via le réaménagement des routes et la modification des habitudes et comportements des usagers de la route) ;
- > Limiter le transport de marchandises par route en se référant à la logistique de l'agglomération et les objectifs du projet d'agglomération (transport par train à privilégier, centres de distribution et «hubs» de proximité à développer, etc.) ;
- > Développer des réseaux de chauffage à distance (CAD) à faibles émissions atmosphériques (sources de chaleur non émettrices de polluants atmosphériques provenant de la géothermie ou du solaire par exemple) ;
- > Etudier l'implantation des projets d'installations à forte fréquentation (centres commerciaux, établissements de santé, installations sportives, centres de loisirs ou culturels, etc.) dans des sites appropriés afin de permettre un report modal en faveur des transports publics et des mode doux et préserver l'intégration et la qualité urbanistique du projet.

La Commune de Plan-les-Ouates devra également veiller à assurer :

- > L'assainissement énergétique des bâtiments, des chauffages existants et des lieux publics ou logements concernés par des immissions excessives ;
- > La diminution de la consommation en composés organiques volatils non méthaniques (COVNM) par les pouvoirs publics ;
- > L'orientation de l'utilisation du combustible bois vers des installations de type couplage chaleur-force ;
- > L'application, dans le cadre de marchés publics, de plans de renouvellement annuels pour l'achat de véhicules moins énergivores et moins polluants ;
- > L'accompagnement, le soutien et l'information de la population et des différents acteurs du territoire au sujet de la transition énergétique et écologique, des stratégies et plans cantonaux, des prescriptions légales et directives en la matière ;
- > La promotion à la population et aux professionnels des bonnes pratiques et leviers contribuant à la protection de la qualité de l'air ;
- > La sensibilisation de la population et des professionnels aux impacts néfastes de la pollution de l'air (extérieure ou intérieure) sur la santé, des moyens de prévention et de lutte préconisés ;
- > L'intégration du secteur privé aux différentes démarches et la prise d'engagements de l'économie dans le domaine environnemental.

Bruit

Les nuisances sonores sur le territoire communal de Plan-les-Ouates sont essentiellement engendrées par le trafic routier.

Bruit routier

Le réseau routier de la commune de Plan-les-Ouates est dense et étendu. Il est constitué de routes nationales (autoroute A1, ses jonctions et ses bretelles), de routes cantonales (route de Saint-Julien, route d'Annecy, route de Saconnex-d'Arve, route du Camp, etc.) et de routes communales d'importance (route de Base, route de la Galaise, chemin du Pont-du-Centenaire, etc.).

Les axes routiers principaux de la commune (primaires ou secondaires) sont des sources d'émissions sonores significatives. L'exploitation de certaines de ces installations fixes (Route de Saint-Julien, et, dans une moindre mesure, Route d'Annecy, Route de Base, Route de Saconnex-d'Arve, Route du Camp, et autoroute) conduisent à des dépassements des valeurs limites d'immission (VLI), telles que fixées par l'annexe 3 de l'Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB), en fonction du secteur à protéger, de la période de la journée, et du type d'affectation (logements/activités).

Les tronçons existants, qui nécessitent un assainissement au regard de la législation en vigueur (art. 13 et 14, OPB), doivent être assainis le plus rapidement possible. Ce travail a d'ores et déjà été effectué sur la quasi-totalité des voiries traversant Plan-les-Ouates :

- > Route de Saint-Julien entre le chemin de la Châtière et le chemin du Pont-du-Centenaire - 2016
- > Route de Saconnex-d'Arve entre le chemin des Chapons et le chemin de Verbant - 2021
- > Route de Saconnex-d'Arve entre la route de la Chappelle et le quartier des Sciers - 2021
- > Route du Camp entre le carrefour du Bachet et Saconnex-d'Arve-Dessous - 2023

Les routes communales (à l'exception du tronçon de la route de Saconnex-d'Arve assaini entre temps) ne nécessitent pas de travaux d'assainissement, selon une étude menée en 2019.

Seule la route de Base devait encore fait l'objet d'un assainissement, lequel a été effectué dans le cadre des travaux du prolongement du tram 15.

Dans le cadre de son développement, la Commune doit veiller à ce que la densification urbaine soit réfléchie et garantisse la préservation de zones de calme afin de ne pas porter préjudice à la qualité de vie de la population. Une attention particulière sera ainsi être portée à l'aménagement des espaces publics, afin de réduire au maximum les nuisances sonores dans ces secteurs stratégiques, ainsi que dans le choix des zones de développement urbain pour assurer l'adéquation avec les usages projetés.

A l'instar de la lutte contre la pollution de l'air, toutes les mesures visant à limiter l'accroissement du trafic individuel motorisé (TIM) doivent être encouragées.

Bruit ferroviaire

Un secteur exposé au bruit ferroviaire est repéré au centre-nord de la commune et est expliqué par la présence des lignes de tram. Des mesures antivibratoires ont été mises en place et des parois antibruit ont été installées sur la route de Base dans le cadre de la coordination avec le chantier du tram 15.

En ce qui concerne le prolongement du Léman Express aux Cherpines, une coordination fine sera réalisée lors de l'élaboration des PLQ de détail de ce secteur, avec des mesures spécifiques pour les bâtiments touchés.

Bruit des arts et des métiers

Ponctuellement, des nuisances liées à des installations industrielles, artisanales ou de parkings peuvent être occasionnées sur le territoire communal. Ainsi tous les développements urbanistiques nouveaux ou les mutations de secteur doivent faire l'objet d'une évaluation acoustique au regard de ces sources de bruit (installation de stationnement, installation technique en toiture, appareillage spécifique à une exploitation, etc.) et de la sensibilité des locaux à utilisation sensible proches.

Bruit des aéronefs

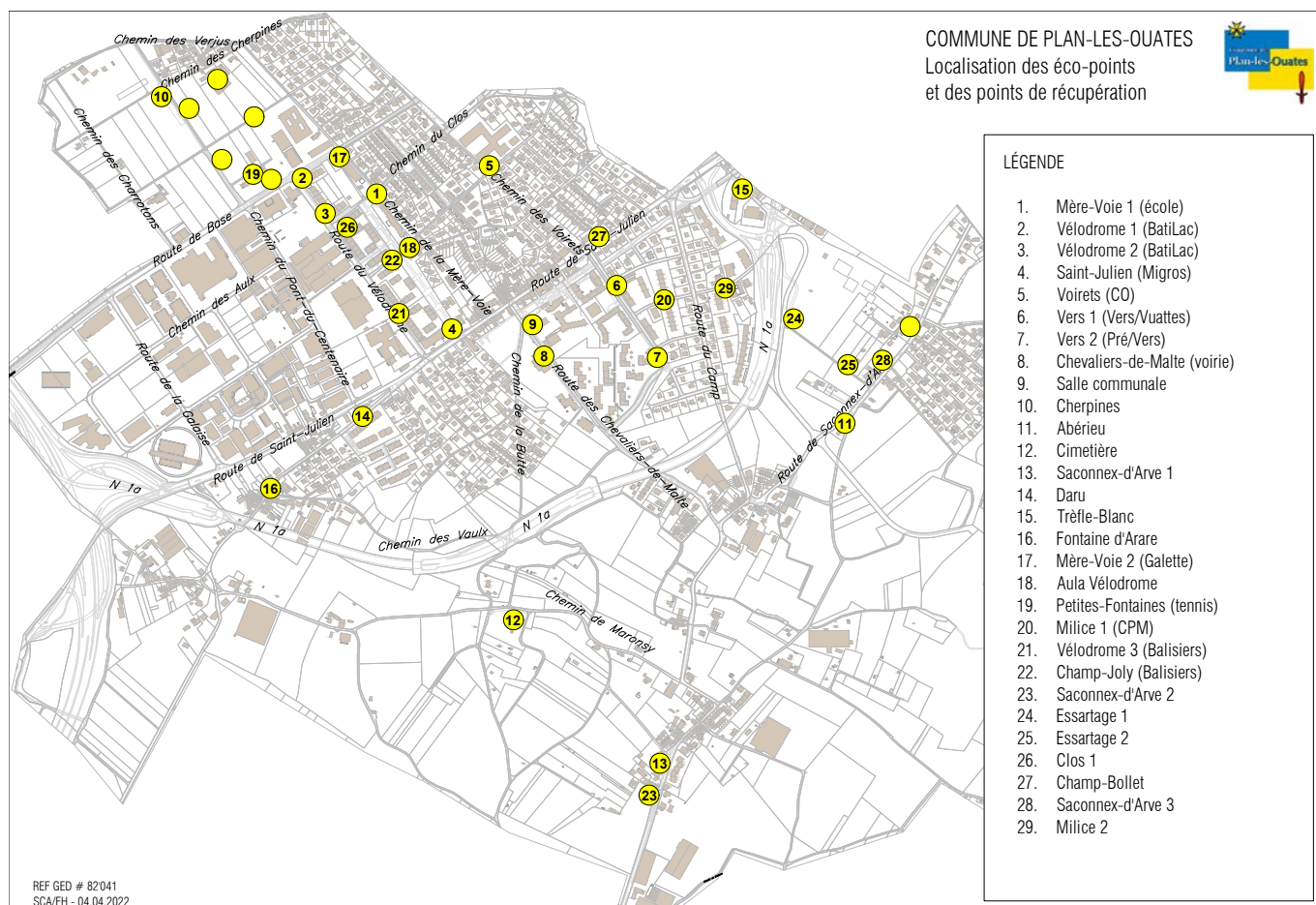
Le bruit des aéronefs à l'état initial (ou avec le projet de nouveau bruit admissible de l'aéroport de Genève) n'implique pas de nuisances sur la commune de Plan-les-Ouates.

Déchets

Au sein de son territoire la commune de Plan-les-Ouates a développé un système de gestion des déchets mixte fondé à la fois sur les apports volontaires à des emplacements fixes et sur un service de levées au porte-à-porte.

Au total, 14 points de récupération collectant les principaux types de déchets sont ouverts à l'ensemble de la population tandis que 15 éco-points desservent des quartiers d'immeubles. Cette distribution permet d'assurer une couverture efficace de l'entier du territoire communal.

La commune de Plan-les-Ouates équipe également depuis 2010 les écoles et différents lieux publics avec de nouvelles poubelles permettant le tri sélectif des déchets. Le code couleurs élaboré pour chaque type de déchets au sein des écoles, et repris dans tous les points de collecte, permet de faciliter la compréhension et l'utilisation des espaces de tri. Cette communication est également complétée par une sensibilisation active de la Commune sur la gestion des déchets via son site internet. Afin d'assurer une stratégie en matière d'équipement de son territoire sur le long terme, Plan-les-Ouates dispose depuis 2003 d'un concept de gestion des déchets.



Localisation des points de collecte et éco-points de la commune – Commune de PLO (2022)

Bilan statistique

En 20 ans, Plan-les-Ouates a diminué significativement sa quantité de déchets incinérés et ce malgré l'augmentation de sa population. Elle a ainsi dépassé les objectifs du PDG 2014 – 2017 (50% de recyclage des déchets urbains) avec un taux de recyclage communal de 54.6%.

Années	2000	2005	2010	2015	2020
Nombre d'habitants au 31 décembre	6803	8841	10008	10374	10628
Déchets incinérables (en tonne)	2166	2382	2626	2048	1866
Soit par habitant (en kg)	318.4	269.4	262.0	197.0	175.6
Déchets valorisés (en tonne)	902	1539	1986	1965	2248
Soit par habitant (en kg)	133.0	174.0	199.0	190.0	210.55
Taux de recyclage (en %)	29.4	39.2	43.1	49.0	54.6

L'objectif communal est d'atteindre un taux de recyclage de 80% (soit 160 kg/hab/an) des déchets urbains incinérés d'ici 2025 et de 100% (150 kg/hab/an) d'ici 2030.

Pour ce faire, elle a déjà mis en place en 2014 une taxe sur les levées de déchets urbains incinérables des entreprises (hors ZIPLO) et participe, en association avec la Ville de Genève, aux programmes ge-repare.ch et ge-reutilise.ch qui luttent contre l'obsolescence programmée des appareils et la surconsommation.

Sites pollués

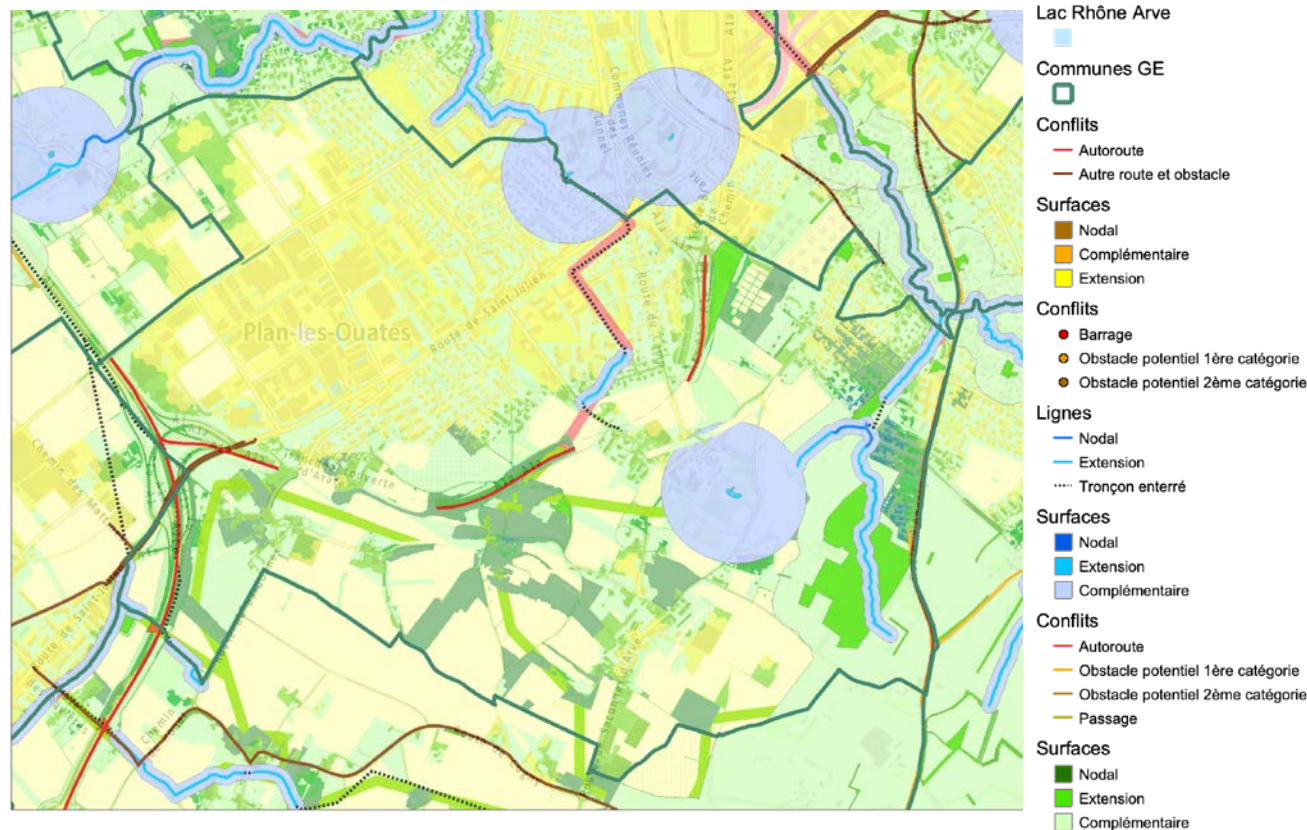
Parmi les sites pollués répertoriés sur le Canton, 16 se trouvent sur le territoire de Plan-les-Ouates. Il s'agit principalement d'anciennes gravières ou de décharges ainsi que des lieux d'activités industrielles. Aucun des sites n'est considéré comme contaminé, leur assainissement n'est donc pas obligatoire. Toutefois, lors de projet nécessitant une modification de ces zones, des investigations complémentaires et une dépollution seront entreprises.



Sites pollués sur le territoire de Plan-les-Ouates (août 2022)

1.2.10. MISE EN PLACE D'UN MAILLAGE ÉCOLOGIQUE EN LIEN AVEC LA NATURE ET L'EAU EN VILLE

La carte des infrastructures écologiques du territoire communal (SITG, août 2021) met en évidence la bonne présence du réseau vert/bleu avec de nombreux éléments de connexion (principalement au sud en lien avec l'espace agricole). Il prend place principalement en périphérie de la commune (Aire et cours d'eau associés) au nord et à l'est. Bien qu'aucun point de conflit ne soit formellement identifié, les grands axes routiers et l'autoroute, orientés est-ouest, constituent des coupures non négligeables sur le territoire communal. Enfin les zones urbanisées qui se concentrent principalement au nord de l'autoroute constituent un fort potentiel du point de vue écologique qu'il convient de mettre en valeur par le biais des mesures nature en ville.



Infrastructures écologiques – SITG (août 2021)

Nature et eau en ville

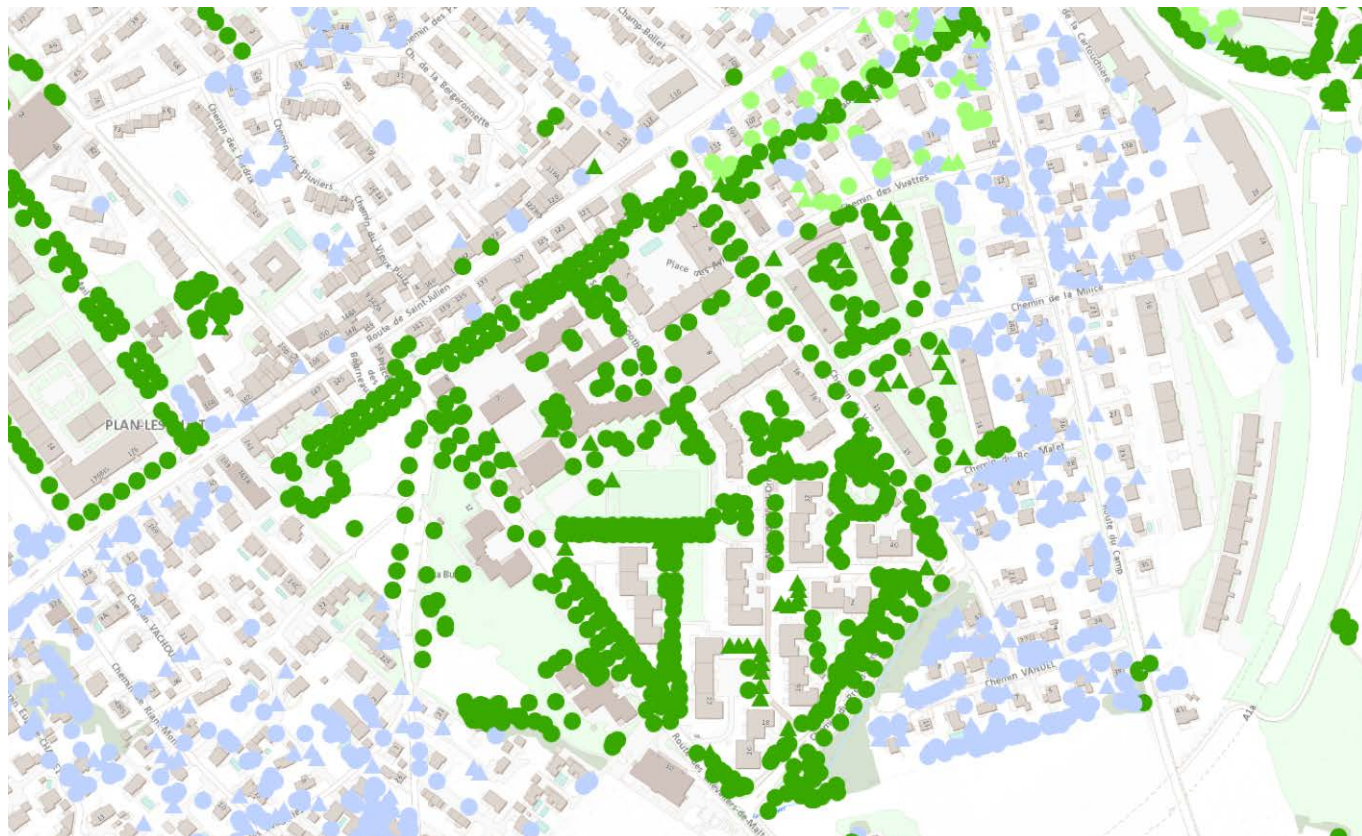
Ces concepts reposent essentiellement sur la sensibilisation de la population par les autorités communales, sur la mise en œuvre d'une politique de gestion différenciée des espaces verts sous gestion communale et sur la gestion des eaux à ciel ouvert.

La nature en ville est notamment porteuse de valeurs environnementales et écologiques :

- > Climat urbain : les aménagements naturels (végétation, eau) permettent de répondre au besoin d'ombre et de fraîcheur sur les places, aires de jeux, etc., de plus en plus nécessaires pour lutter contre les îlots de chaleur ;
- > Énergie : les aménagements végétaux, par leurs effets climatiques, contribuent à la réduction des besoins énergétiques ;
- > Qualité de l'air : les arbres jouent un rôle dans l'épuration de micropolluants. Leurs contributions dans la réduction des niveaux de pollution de l'air et de la compensation de gaz à effet de serre (GES) dans les villes est relevée par de nombreuses études ;
- > Biodiversité : la présence d'eau et de nature en ville soutient également une diversité plus large grâce à son rôle d'habitat pour la faune et la forte et de connectivité (couloir biologique) ;
- > Qualité des sols : les aménagements à caractère naturel (espaces verts entretenus de manière extensive, arbres en pleine terre, milieux humides, etc.) contribuent à renforcer la biodiversité dans les sols ;
- > Rétention et présence de l'eau : la végétation permet l'atténuation du ruissellement et localement la rétention de micropolluant (végétalisation des toitures et façades).

La présence d'arbres constitue un élément central pour le développement de la nature en ville. A ce jour, le territoire communal présente encore une bonne densité d'arbre au sein des zones urbanisées (ceci est principalement lié au fait que l'on observe encore de nombreuses villas avec jardins).

Ce patrimoine fait l'objet d'un suivi de la part de la commune (inventaire et caractérisation de l'arborisation mis à jour).



Arborisation - SITG (août 2021)

Les principes de « nature en ville » s'intègrent parfaitement dans le cadre de la réalisation des nouveaux cheminements de mobilité douce et dans le cadre de requalification des espaces routiers majeurs. Ceci doit permettre de relier les deux grandes entités urbaines et agricoles et restaurer le maillage écologique à l'échelle de toute la commune (restaurer en priorité les connexions nord-sud les plus impactées).

A l'heure actuelle la commune s'est montrée proactive en mettant en place de nombreuses actions en faveur de la faune et la flore :

- > En 2018 un inventaire et diagnostic des espaces verts sous l'angle de la gestion différenciée a été réalisé
- > La caractérisation du patrimoine arboré sur le territoire communal (juillet 2021) a permis de définir la qualité des individus du territoire communal et de préciser les moyens d'action pour le service des espaces verts.
- > La commune a déjà mis en place un ensemble de mesures favorisant la biodiversité urbaine (en réponse notamment à la motion M16-2019) :
 - Promotion des réseaux agro-environnementaux
 - Préservation, valorisation et renforcement des milieux biologiques d'importance
 - Renforcement des plantations de haies et d'arbres indigènes
 - Augmentation des surfaces herbeuses de type prairies fleuries
 - Favorisation des biotopes favorables à l'entomofaune
 - Mesure de préservation et de gestion des espèces de valeurs (orchidées, batracien, avifaune)
 - Réflexion sur la végétalisation des façades et des toitures

Enfin, ces principes font l'objet d'une promotion par la commune dans le cadre des planifications de développement urbain et dans la zone industrielle (toiture végétalisée, gestion aérienne des eaux pluviales, favorisation des espaces de prairies extensives, optimisation des espaces non construits, etc.).

Réseau agro-environnemental

Le réseau agro-environnemental touche à différents domaines de notre territoire. Son objectif principal est le maintien et le développement des valeurs paysagères, naturelles et agricoles de la zone rurale des communes de Bardonnex et de Plan-les-Ouates (environ 8 km²).

Les principaux partenaires sont les agriculteurs, les deux communes concernées, le canton et diverses associations.

Il s'appuie sur différentes dispositions légales (fédérales et cantonales) qui encouragent les exploitants agricoles à mettre en place des surfaces extensives (notamment jachère, prairie, verger traditionnel, haie) parmi leurs cultures. En contrepartie à cet engagement volontaire pour la nature et le paysage, les agriculteurs peuvent bénéficier d'une compensation financière qui couvre le manque à gagner et les frais d'entretien de ces surfaces.

A plus large échelle et pour augmenter l'attractivité de ces surfaces pour la faune sauvage, leur disposition en «réseau» est fondamentale. Les exploitants qui s'impliquent volontairement dans cette démarche peuvent bénéficier d'un «bonus» lié à la qualité écologique.

Pour encourager cette mise en réseau, le Canton (Service des forêts, de la protection de la nature et du paysage et Service de l'agriculture) finance l'animation du projet, à travers information et conseils aux agriculteurs.

De 2002 à 2004, la participation active des agriculteurs, des propriétaires fonciers, de Pro Natura (qui s'implique dans la revitalisation des vergers traditionnels) et des deux Communes auront permis la création de près de 30 nouvelles surfaces, allant du renouvellement d'allées de chênes ou de vergers à la mise en place de prairies ou de jachères fleuries.

Afin de rendre le projet plus lisible sur le terrain ainsi que pour veiller au respect des valeurs naturelles, certaines de ces surfaces seront mise en évidence par un petit panneau informatif.

Au-delà de ce premier volet du réseau agro-environnemental, ciblé sur l'encouragement à la mise en place de surfaces écologiques, d'autres aspects sont visés. L'un d'eux est la conservation des vergers traditionnels, un patrimoine agricole et paysager particulièrement remarquable pour la région.

Cet objectif comprend trois axes principaux :

- > Le renouvellement des vergers (avec de nouvelles plantations),
- > L'entretien des arbres (taille et élagage),
- > La valorisation des fruits.

Pro Natura est l'un des acteurs principaux de ce volet. Cette association a développé depuis 12 ans (soit bien avant le lancement du réseau) un partenariat avec les propriétaires et exploitants pour le renouvellement et l'entretien des fruitiers. Elle offre la plantation et la taille, en contrepartie d'un engagement du propriétaire à maintenir son verger (durée du contrat : 5 ans, renouvelables).

En collaboration avec la commune de Bardonnex, Plan-les-Ouates a collaboré pour la revitalisation de l'allée des poiriers de la route de Bardonnex. Un nouvel élément s'est intégré dans ce projet, un cheminement piétonnier entre Arare et Bardonnex projeté par le DCTI.

Les herbicides nuisent à l'environnement. L'ordonnance sur la réduction des risques liés aux produits chimiques (ORRChim) interdit leur utilisation sur les routes et chemins, places, terrasses et toits car la pluie les entraîne dans les nappes phréatiques ou, par les canalisations, dans les ruisseaux, les fleuves et les lacs. S'ils parviennent dans le sous-sol et dans les eaux, l'équilibre biologique des micro-organismes est menacé et par là, toute la chaîne alimentaire.

Les restes d'herbicides sont des déchets spéciaux.

Plan-les-Ouates s'associe à l'OFEV (Office fédéral de l'environnement) et PUSCH (Fondation pour la pratique environnementale en Suisse) pour montrer l'exemple en effectuant une gestion durable de ses espaces publics.

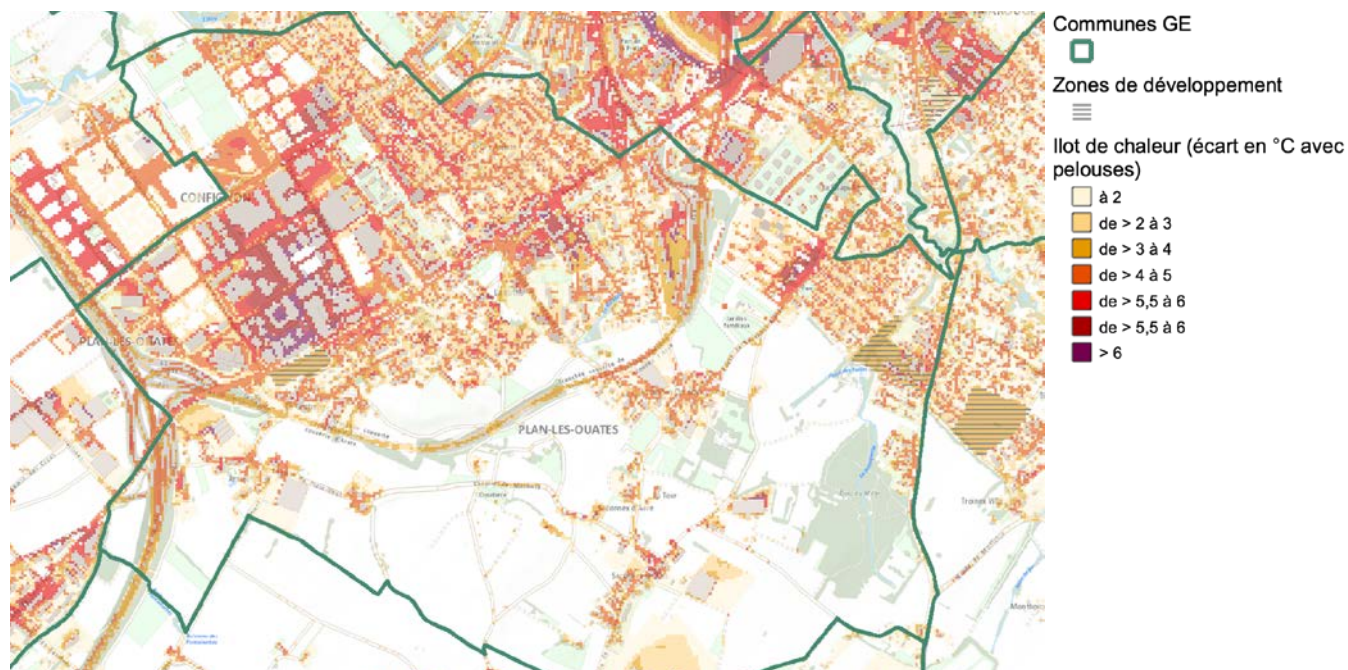
Enjeux

- > Maintenir les actions de la commune en faveur de la nature en ville.
- > Promouvoir des mesures simples auprès de la population, pour accompagner le développement du maillage dans les zones urbaines.

Îlots de chaleur urbains

Le phénomène des îlots de chaleur touche de nombreux espaces urbains, dans lesquels la température peut dépasser de plusieurs degrés celle des quartiers voisins lors de pics de chaleur. Ces périodes chaudes, qui tendent à devenir de plus en plus fréquentes, ont un impact sur la qualité de vie et la santé des habitants (inconfort général, difficultés respiratoires, épuisement, coup de chaleur, etc.) mais aussi sur la faune et la flore et les infrastructures.

L'intensité des îlots de chaleur urbains est plus importante durant la nuit, car les bâtiments et les routes stockent la chaleur pendant la journée et continuent de la restituer pendant la nuit. Ainsi, durant les périodes chaudes, les centres villes et les zones densément bâties peinent à abaisser la température au sol impliquant une augmentation de la consommation énergétique en lien avec tous les systèmes de refroidissement des bâtiments.



Cartographie des îlots de chaleur 2020-2049 – SITG (août 2021)

Cette problématique n'apparaissait pas dans le précédent PDCom mais est traitée dans sa nouvelle mouture, notamment dans le cadre de la labellisation de la Commune comme «Cité de l'énergie GOLD» sur l'exemple de plusieurs villes suisses, notamment Sion et Zürich, qui ont développé des stratégies pour lutter contre ce phénomène. Parmi les mesures d'aménagement qui permettent de limiter les effets de réchauffement et d'optimiser la situation climatique locale des centres urbains, on peut citer :

- > La végétalisation des espaces publics, des parkings et des toitures.
- > La mise en place d'un filtre végétal, notamment le long des axes routiers.
- > Le déploiement du triptyque eau-sol-végétation qui permet une végétation dense, saine, capable d'évapotranspiration.
- > L'aménagement d'espaces ouverts et des cheminements avec des revêtements semi-perméables et des matériaux clairs réfléchissant la chaleur.
- > Une morphologie urbaine favorisant la circulation d'air entre les bâtiments.
- > Une gestion des eaux de pluie à ciel ouvert, au bénéfice du sol et de la végétation, par rétention ou écoulement naturel (infiltration) et la valorisation des points d'eau.
- > Une valorisation des accès à l'eau (points d'eau, fontaines, brumisateurs, mares, étangs, ...).
- > La désimperméabilisation et la remédiation des sols urbains.

La mise en place de ces différentes mesures s'inscrit largement dans les principes de nature en ville et contribue à l'amélioration générale de la qualité des espaces de vie en équilibrant l'espace accordé aux divers modes de déplacement, en offrant des espaces publics de qualité et en créant des milieux de vie à échelle humaine.

Suite à une motion du Conseil municipal (M 35-2023), les services communaux ont par ailleurs entrepris plusieurs projets visant à créer des îlots de fraîcheur et diminuer la température dans les espaces publics, notamment la désimperméabilisation de certains espaces et squares.

Enjeux

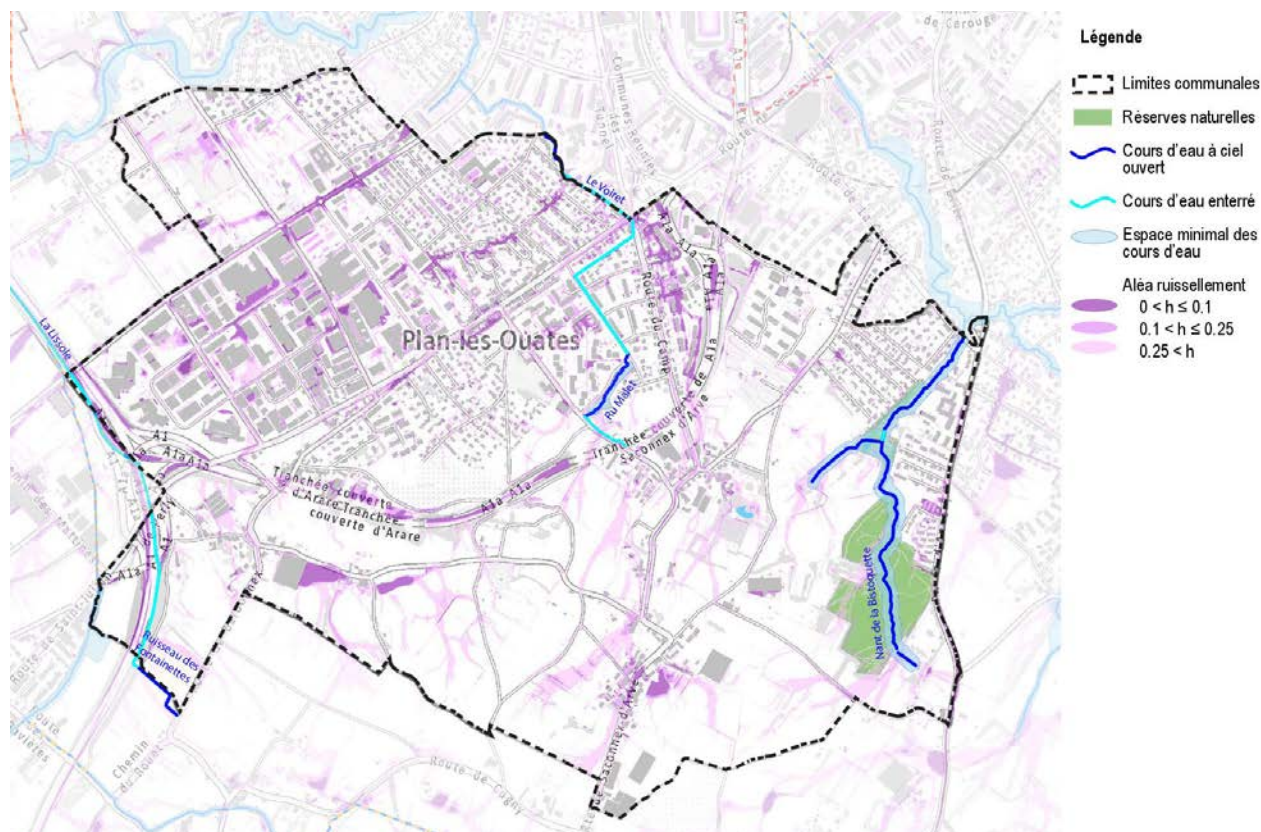
- > La mise en place d'une stratégie globale et transversale à l'échelle communale pour la réduction des îlots de chaleur urbains, comprenant également une sensibilisation auprès des acteurs privés de l'aménagement du territoire.

Renaturation et risques liés à l'eau

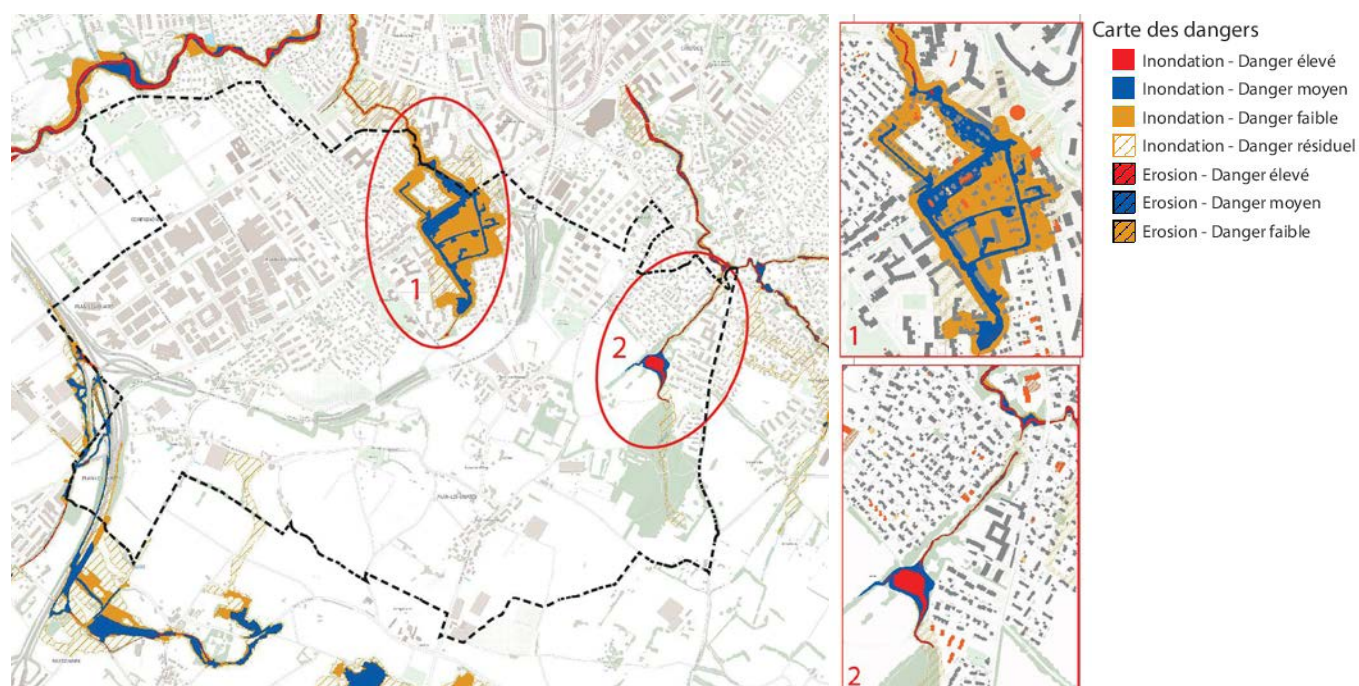
La carte des infrastructures écologiques (p.42) permet également de souligner l'importance des cours d'eau en tant que réservoirs de biodiversité. Parmi les cours d'eaux communaux, le Nant de la Bistoquette et le Ruisseau du Voiret sont les seuls entièrement à ciel ouvert. Le Ruisseau des Fontenettes et le Fossé des Tattes sont enterrés. Quant au Ru Malet, il est enterré sur une grande partie de son tracé. La Commune a étudié la possibilité de le remettre à ciel ouvert, mais la profondeur à laquelle le ruisseau est enterré rend tout projet compliqué.

Si la carte des aléas de ruissellement ci-dessous montre que tous les types de secteurs peuvent être touchés, les zones industrielles (ZIPLO et Cartouchière) sont particulièrement vulnérables, dû notamment à la très forte imperméabilisation des sols dans ces périmètres.

En ce qui concerne les risques d'inondation, seules les zones urbanisées à proximité du Ru Malet sont concernées, avec un degré de risque faible à moyen.



Cartographie des cours d'eau et aléas de ruissellement - SITG (octobre 2023)



Cartographie des risques d'inondation - SITG (octobre 2023)

Un projet d'aménagement a été initié en 2023 afin de limiter le risque d'inondation dans le secteur du Ru Malet, avec notamment un élargissement du gabarit du cours d'eau et la rehausse de la berge du côté des habitations. Cette intervention répond également à la problématique de l'entretien intensif du Ru Malet, soulevée dans le Schéma de protection des eaux (SPAGE) Aire-Drize de 2009.

Le SPAGE proposait également la mise en réserve naturelle du périmètre du Bois du Milly/Bistoquette afin de protéger le cours d'eau et les qualités paysagères de ce secteur. La nouvelle réserve a été approuvée en 2013.

La Commune de Plan-les-Ouates participe par ailleurs à la démarche intercommunale d'élaboration d'une image directrice pour le Vallon de l'Aire, aux côtés de cinq autres communes (Perly-Certoux, Bernex, Confignon, Onex et Lancy) et de trois offices cantonaux (OU, OCEau et OCAN). L'image directrice devra proposer un équilibre entre les différents enjeux du périmètre, notamment la diversité biologique, la gestion de l'eau, la production alimentaire, les qualités paysagères, et les fonctions de délasserment et de loisirs à la population.



Ru Malet



Jeux d'eau sur la Place des Aviateurs

Gestion et valorisation des eaux pluviales

Parmi les mesures mises en place par la Commune de Plan-les-Ouates pour favoriser la présence de l'eau en ville :

- > L'intégration du triptyque eau-sol-végétation dans les nouveaux projets d'aménagement, permettant de récupérer l'eau, de la faire circuler et de la restituer dans le sol,
- > Une gestion des eaux de pluie à ciel ouvert, au bénéfice du sol et de la végétation, par rétention ou écoulement naturel (infiltration) et la valorisation des points d'eau,
- > Une valorisation des accès à l'eau (points d'eau, fontaines, etc), comme la mise en place de jeux d'eau sur la Place des Aviateurs,
- > La désimperméabilisation et la remédiation des sols urbains.

La Commune et le Canton ont également souhaité profiter du développement du quartier des Cherpines pour intégrer la thématique de l'eau dès les premières planifications. Aux Cherpines, l'eau de pluie est ainsi considérée avant tout comme une ressource et non plus comme un déchet, pour la végétation, le sol, le cycle de l'eau et la qualité, notamment thermique, du quartier. Le projet se traduit ainsi par des dispositifs de remodelage du terrain significatifs permettant d'une part l'écoulement des eaux superficielles de manière gravitaire et leur transport par des noues paysagères en direction de bassins de rétentions à ciel ouvert. Au-delà de leur caractère fonctionnel, ces ouvrages sont conçus pour être paysagés, végétalisés et intégrés à l'espace public, contribuant à augmenter la biodiversité au sein du quartier et l'agrément visuel.

Quant à la ZIPLO, qui présente des problématiques de perméabilité des sols et de ruissellement, plusieurs réflexions sont en cours sur la gestion des eaux à l'échelle de la zone. Parmi celles-ci, un projet a été lancé pour agrandir le bassin de rétention de la Galaise et mettre en place d'un système pilote pour évaluer la qualité de l'eau avant son rejet dans l'Aire. Une analyse globale sera par ailleurs menée dans le cadre du plan directeur de zone industrielle et d'activités (PZIA) de la ZIPLO, en cours d'élaboration.

Enjeux :

- > Réaliser un concept de gestion des eaux pour la ZIPLO ;
- > Mettre en œuvre les principes « Eau en Ville » dans les nouveaux projets d'aménagement ;
- > Garantir la préservation des cours d'eau existants et de leurs biotopes ;
- > Mettre en œuvre le projet de renaturation et de gestion des inondations du Ru Malet ;
- > Poursuivre la démarche intercommunale d'élaboration d'une image directrice pour le Vallon de l'Aire;
- > Développer des infrastructures communales économes en eau;
- > Etudier le potentiel de revalorisation de l'eau pluviale à des fins d'arrosage et de nettoyage des voiries.

1.2.11. ENERGIES

La commune, certifiée « cité de l'énergie », a effectué une révision de son plan directeur des énergies (PDE) à l'été 2016 (document en annexe du présent PDCom). Cette mise à jour a permis de définir des secteurs spécifiques à l'échelle de la commune ainsi que les enjeux et les moyens de mise en œuvre à moyen et long terme.

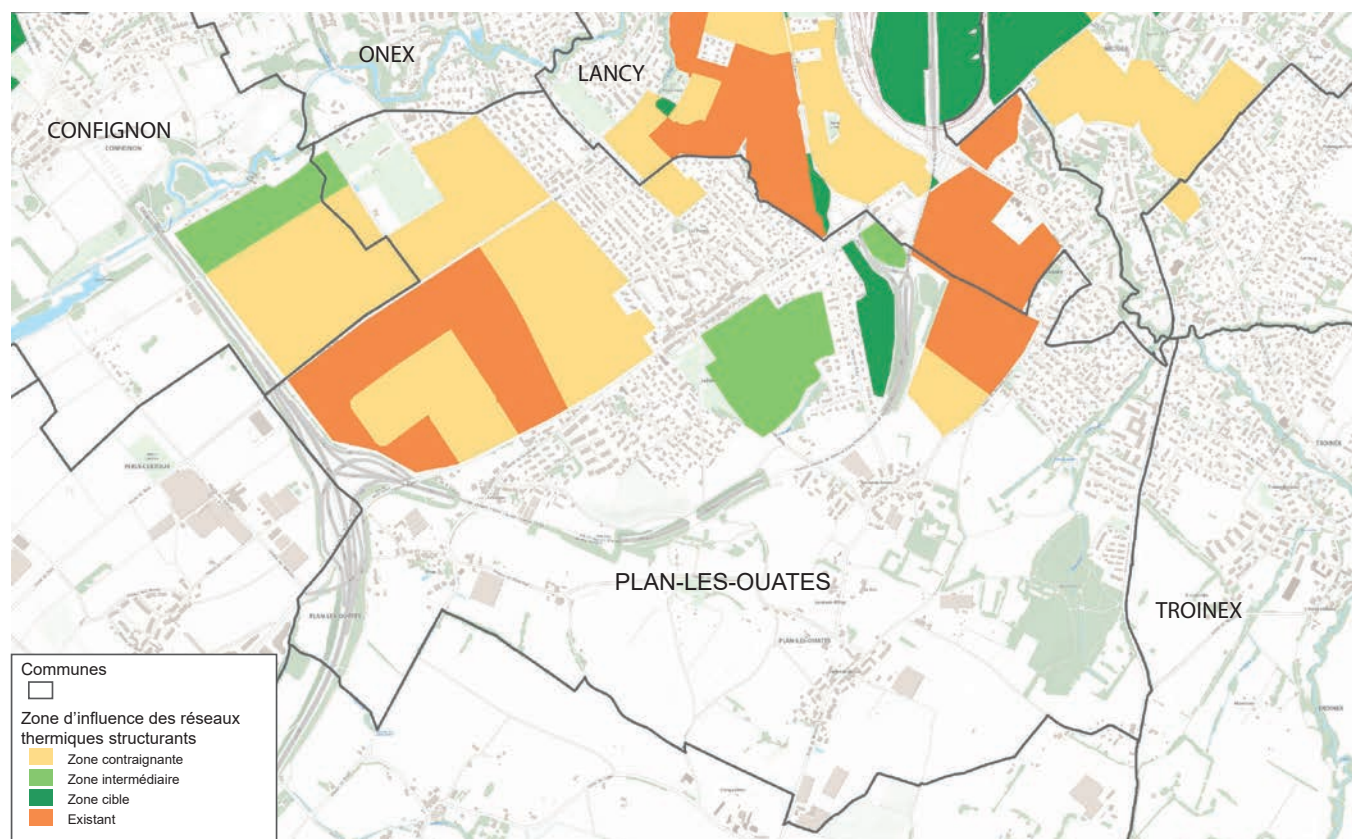
Cet important travail effectué dans le cadre de la révision du PDE permet de compléter le PDCom afin d'orienter les développeurs de projets vers des solutions énergétiques performantes et de fournir à la commune les outils nécessaires à l'évaluation des nouveaux projets.

Quatre principes peuvent être mis en avant :

- > Favoriser le recours aux énergies renouvelables dans les zones 5.
- > Améliorer les performances des bâtiments et favoriser la réduction des consommations.
- > Poursuivre l'optimisation du concept énergétique en lien avec la ZIPLO (transfert de chaleur, favoriser les projets performants dans la ZIPLO).
- > Intégrer les enjeux énergétiques dans tous les plans d'affectation.

Par ailleurs, la Commune est impliquée dans le déploiement de réseaux thermiques structurants sur son territoire. A ce jour, plusieurs zones et quartiers sont déjà alimentés par des CAD cantonaux (Sciens, école du Sapay, ZIPLO) ou communaux (mini-CAD écoles Champ-Joly, chauffages centralisés pour des bâtiments de la zone Pré-du-Camp). Le futur quartier du Rolliet et des Cherpines sera également alimenté par le CAD Rive-Gauche, pour lequel les travaux sont en cours. La Commune souhaitant valoriser les énergies renouvelables, elle priorise des sources de chaleur non émettrices de polluants atmosphériques dans le déploiement des CAD communaux.

Afin de mettre en œuvre sa politique énergétique et avoir une meilleure maîtrise de ses consommations énergétiques (chaleur, électricité et eau) et pouvoir optimiser les postes les plus importants, la Commune assure un suivi régulier des consommations énergétiques de son parc immobilier ainsi que de ses émissions de gaz à effets de serre. Les consommations des bâtiments communaux sont ainsi étudiées chaque mois (ratio kWh/jour) et comparées aux moyennes et écart-type des années précédentes, afin d'identifier de potentielles dérives. D'autres indicateurs sont actuellement en cours de développement – dont une analyse des kWh électrique/m² et de m³ d'eau/m² – qui permettra un benchmarking plus poussé dans le but d'identifier les sites avec un potentiel d'optimisation. La Commune développe également une automatisation du suivi des consommations de chaleur afin d'affiner le suivi.



Réseaux thermiques structurants (SITG, 2023)





2

PROJET DE TERRITOIRE

2. PROJET DE TERRITOIRE

Le projet de territoire est structuré autour de 6 stratégies thématiques et stratégies sectorielles. Ces stratégies permettent de guider les orientations de développement futures de la commune.

2.1. STRATÉGIES THÉMATIQUES

2.1.1. STRATÉGIE 1 – DÉVELOPPER ET METTRE EN ŒUVRE UNE STRATÉGIE CLIMATIQUE COMMUNALE

Cette première « super-stratégie » est différente des suivantes car elle est sous-jacente à toutes les autres stratégies et fonctionne ainsi comme le fil rouge de l'entièreté du projet de territoire.

Orientation politique concernée :

Cette stratégie permet de répondre à l'orientation politique suivante :

- > Prendre des mesures à l'échelle communale pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions.

Objectif principal : Réduire l'impact sur les émissions de GES, et adapter le territoire pour réduire sa vulnérabilité face aux changements climatiques.

Objectifs thématiques :

- Favoriser l'aménagement d'espaces publics et ouverts qui participent à la lutte contre les changements climatiques :***
 - En construisant des espaces publics fonctionnant comme un réseau d'îlots de fraîcheur (mesures 4.5 et 5.1 PCC) ;
 - En utilisant les espaces publics comme lieux de valorisation de l'eau en ville (préservation de la ressource via la promotion de la pleine terre, accessibilité aux habitants, mise en valeur de l'eau comme élément paysager, etc.) (mesure 5.4 PCC) ;
 - En promouvant la nature en ville et en utilisant les espaces publics – verts en particulier – comme support pour le renforcement de la biodiversité et de l'infrastructure écologique (développement d'une canopée urbaine) (mesure 6.1 PCC) ;
 - En aménageant des espaces publics favorisant le report modal et la ville des courtes distances (axe 2 PCC, en particulier mesure 2.1) ;
 - En intégrant les critères carbone dans les choix relatifs aux revêtements, au mobilier urbain, etc. (constructions bas carbone) (mesure 3.5 PCC) ;
 - En utilisant les espaces publics comme lieux de promotion de l'agriculture urbaine (vocation de sensibilisation) (mesure 3.1 PCC).
- Réduire la dépendance des bâtiments aux énergies fossiles et promouvoir les énergies renouvelables :***
 - En mettant en œuvre le plan directeur de l'énergie (PDE) cantonal et le PDE de la commune de Plan-les-Ouates (mesure 1.1 PCC) ;
 - En favorisant des bâtiments autonomes en énergie ou à bilan positif qui privilégient les énergies renouvelables, notamment pour la planification et la réalisation des équipements communaux (mesure 1.1 PCC).
- Accompagner la densification, notamment pour les Grand projets et l'évolution de la zone 5, par des mesures permettant de lutter contre les changements climatiques :***
 - En favorisant les constructions et rénovations bas carbone, à haute performance énergétique et à approvisionnement renouvelable (mesures 1.1 et 3.5 PCC) ;
 - En créant des perméabilités dans le tissu bâti pour les modes doux et en favorisant le report modal, y compris en travaillant sur le levier du stationnement (mesures 2.1, 2.2, 2.3, 2.8 PCC) ;
 - En prévenant l'imperméabilisation des sols, en promouvant la gestion de l'eau à ciel ouvert et la récupération des eaux de pluie, en préservant les continuités écologiques, en fournissant des recommandations sur les espèces végétales à privilégier, etc. (mesures 5.4 et 6.1 PCC).

4. *Favoriser une mobilité sobre en carbone :*

- En assurant la continuité, la sécurité et le confort des infrastructures MD / TP (mesures 2.1 et 2.2 PCC) ;
- En prenant en compte l'impact carbone mais aussi la résistance aux événements climatiques extrêmes dans la conception des infrastructures de transport (mesure 3.6 PCC) ;
- En aménageant les axes routiers de manière à réduire l'effet « îlot de chaleur » des routes (mesure 4.5 PCC) ;
- En développant un concept de stationnement global intégrant la promotion de l'électromobilité et en utilisant la réduction de l'emprise des stationnements sur l'espace public comme levier pour libérer de l'espace pour les autres modes et/ou la végétalisation (mesures 2.5 et 2.8 PCC) ;
- En promouvant les services de mobilité et en renforçant les plans de mobilité d'entreprises (mesures 2.3 et 2.7 PCC) ;
- En intégrant le critère carbone dans les choix de matériaux, de revêtements et de mobilier urbain liés aux voies MD (mesures 3.5 et 3.6 PCC).

5. *Gérer l'évolution de l'espace rural et le protéger face aux changements climatiques :*

- En promouvant la production et les filières alimentaires locales, en favorisant la conversion vers l'agriculture de conservation (favorable à la qualité des sols et la biodiversité, ainsi qu'à la séquestration de carbone) (mesures 3.1 et 6.5 PCC) ;
- En anticipant les effets des changements climatiques sur l'agriculture (ravageurs, besoins en eau, préservation des sols et de leur structure, etc.) (mesures 3.1 et 6.3, 6.4 et 6.5 PCC) ;
- En favorisant la suppression et/ou la conversion des ZAS (changer les types de cultures) (mesure 1.1 PCC) ;
- En préservant/renforçant les ressources naturelles présentes dans l'espace rural (préservation de la biodiversité, des cours d'eau, etc.) (mesures 5.5, 6.1, 6.2 et 6.4 PCC).

FICHES LIÉES

Fiches de mesures thématiques :

- > Fiche U1 – Colonne vertébrale des espaces publics
- > Fiche M1 – Développement du réseau de transports collectifs
- > Fiche M2 – Accompagnement au développement du réseau des mobilités douces
- > Fiche M3 – Gestion du trafic motorisé
- > Fiche M4 – Gestion du stationnement
- > Fiche M5 – Développement des nouvelles formes de mobilité, digitaliser et promouvoir
- > Fiche E1 – Infrastructure écologique
- > Fiche E2 – Nature en ville
- > Fiche E3 – Patrimoine arboré
- > Fiche E4 – Espace agricole
- > Fiche E5 – Gestion des déchets

Fiches de mesures sectorielles :

- > Fiche S1 – Route de Saint-Julien
- > Fiche S2 – Projet de planification du secteur des Vuattes
- > Fiche S3 – Développement d'Arare-Dessous
- > Fiche S4 – Zone industrielle de Plan-les-Ouates (ZIPLO)
- > Fiche S5 – Mise en œuvre du GP des Cherpines
- > Fiche S6 – Maintien de la qualité dans le quartier La Chapelle – Les Sciers
- > Fiche S7 – Mise en valeur des hameaux et des villages
- > Fiche S8 – Plan-les-Ouates Est
- > Fiche S9 – GP Perly



2.1.2. STRATÉGIE 2 – DÉVELOPPER UN RÉSEAU D'ESPACES PUBLICS STRUCTURANTS

Orientation politique concernée :

Cette stratégie permet de répondre à l'orientation politique suivante :

- > Valoriser et renforcer la colonne vertébrale d'espaces publics, mettre en réseaux les places et les espaces de référence. Mieux connecter les équipements, les services et les nouveaux projets à travers le maillage des espaces publics.

Objectif principal : Mettre en réseau les quartiers, les centralités et les équipements par la mise en place, en premier lieu, d'une colonne vertébrale d'espaces publics et, en deuxième lieu, en complétant le maillage des espaces publics et ouverts.

Objectifs thématiques :

1. *Consolider et développer la colonne vertébrale des espaces publics :*

- En intégrant les espaces publics des grands projets de développement (p.ex. Cherpines et Sciens), qui seront mis en œuvre de manière intercommunale, dans un réseau plus large ;
- En intégrant, dans la mesure du possible, les espaces extérieurs des équipements publics principaux (scolaires, sportifs, culturels, associatifs, etc.) au réseau des espaces publics ;
- En prolongeant la colonne vertébrale des espaces publics en direction des autres communes et en y accrochant les centralités extérieures à la commune (par ex. Lancy-Bachet), ainsi que les centralités naturelles, telles que l'espace forêt, le bord de l'Aire, etc. ;
- En renforçant la centralité autour de la place des Aviateurs (maintien du tissu commercial) ;
- En requalifiant la route de Saint-Julien (diminution de la césure créée par la route) ;
- En aménageant les espaces publics des quartiers en faveur de la mobilité douce et en les interconnectant à plusieurs échelles (quartier, commune, intercommunale) (stratégie 5) ;
- En accompagnant les aménagements des espaces publics par des conceptions paysagères et naturelles en lien avec le maillage écologique traversant la commune (stratégie 4).

2. *Proposer des espaces publics animés et attractifs au sein des quartiers et les mettre en réseau :*

- En trouvant un lien entre le centre de Plan-les-Ouates et les quartiers, hameaux et poches périphériques via un maillage d'espaces publics continus ;
- En aménageant des espaces publics appropriables pour une diversité d'usages (rencontre, jeu, délasserement, promenade, etc.) ;
- En proposant des vocations / programmations en lien avec l'espace public et favorisant la ville des courtes distances ;
- En cherchant à mieux animer et requalifier les espaces publics et ouverts de la ZIPLO ;
- En minimisant le trafic TIM proche des cœurs de quartiers (stratégie 5) ;
- En préservant et valorisant l'arborisation et en réalisant des aménagements paysagers de qualité (matériaux, plantations, revêtement, entretien, etc.) répondant aux principes de nature en ville (stratégie 4).

FICHES LIÉES

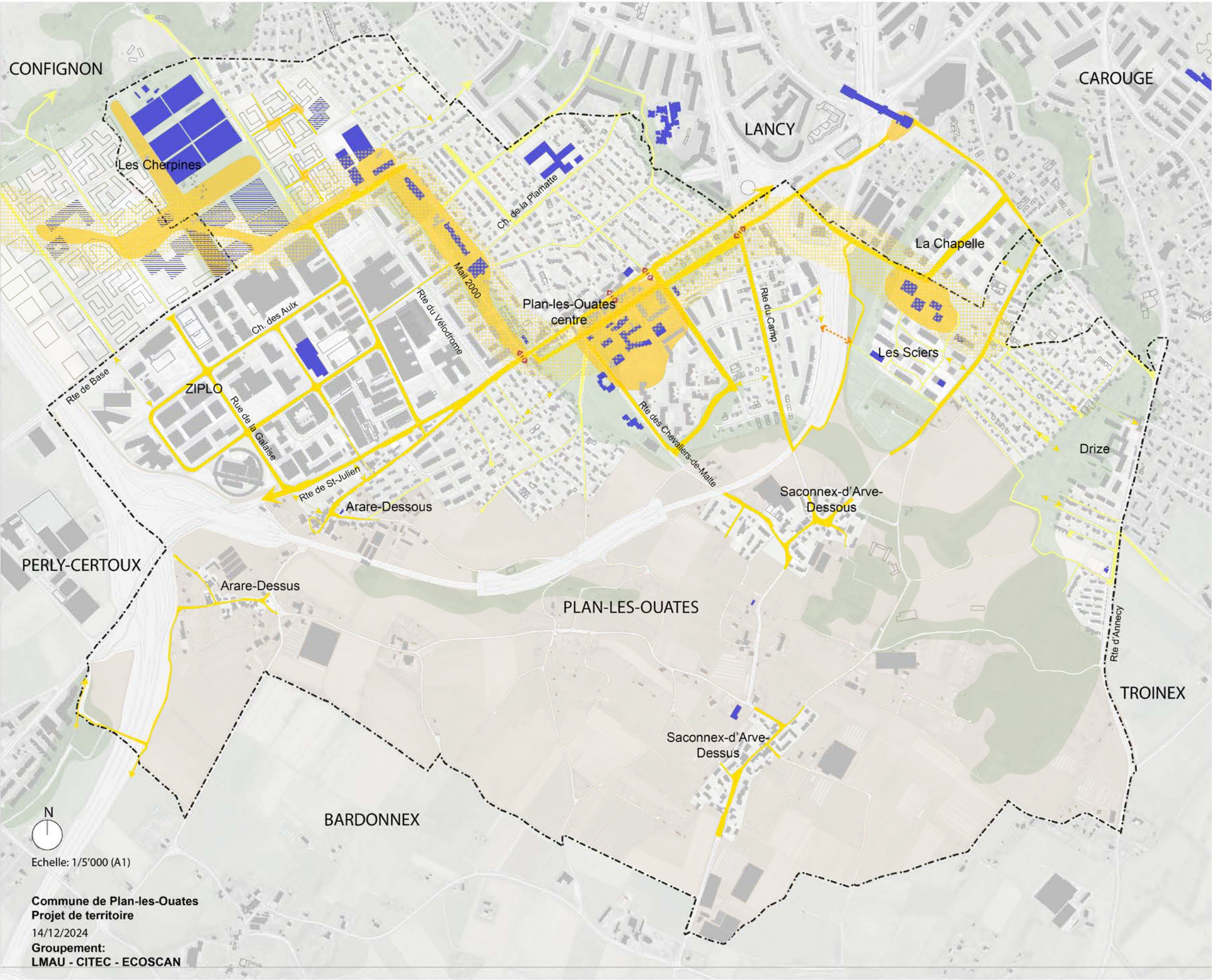
Fiches de mesures thématiques :

- > Fiche U1 – Colonne vertébrale des espaces publics
- > Fiche M2 – Accompagnement au développement du réseau des mobilités douces
- > Fiche E1 – Infrastructure écologique
- > Fiche E2 – Nature en ville
- > Fiche E3 – Patrimoine arboré

Fiches de mesures sectorielles :

- > Fiche S1 – Route de Saint-Julien
- > Fiche S4 – Zone industrielle de Plan-les-Ouates (ZIPLO)
- > Fiche S5 – Mise en œuvre du GP des Cherpines
- > Fiche S6 – Maintien de la qualité dans le quartier La Chapelle – Les Sciens





Stratégie 2 :

Développer un réseau d'espaces publics structurants

1. Consolidation de la colonne vertébrale des espaces publics

- Espaces publics structurants à relier et à mettre en valeur
- Colonne vertébrale d'espaces publics à consolider

2. Développement d'un réseau d'espaces publics de quartier

- Réseau principal d'espaces et de places publiques à valoriser
- Réseau secondaire d'espace publics à valoriser
- Perméabilité MD à créer
- Passerelle à créer
- Traversée de route à sécuriser

Données générales

- Limite communale
- Bâtiment existant / projeté
- Equipement existant / projeté
- Charpente verte

2.1.3. STRATÉGIE 3 – FAVORISER UNE DENSIFICATION DIVERSIFIÉE ET QUALITATIVE

Orientations politiques concernées :

Cette stratégie permet de répondre aux orientations politiques suivantes :

- > Promouvoir la diversité des secteurs bâtis en proposant une stratégie pour la densification de certains secteurs, tout en préservant et valorisant les espaces agricoles et naturels non-bâtis ;
- > Poursuivre la mutation de la ZIPLO en « écoParc industriel urbain », mieux la connecter au reste de la commune et intégrer la « nature en ville » au centre du processus de mutation.

Objectif principal : Maîtriser la densification, en ciblant les secteurs de densification stratégique, afin de préserver un tissu diversifié de qualité.

Objectifs thématiques :

1. *Préserver les villages, mettre en valeur leur trame bâtie historique et maîtriser leur développement :*

- En portant une attention particulière au respect des qualités morphologiques spécifiques des villages lors de l'évaluation des demandes de nouvelles constructions ;
- En mettant en valeur le patrimoine bâti, notamment en lien avec les espaces publics (stratégie 2) ;
- En favorisant le développement du réseau de mobilité douce, permettant de connecter les villages et la commune (stratégie 5) ;
- En sécurisant les déplacements dans les lieux habités : poursuivre la mise en place des zones à vitesse modérée afin de tranquilliser les quartiers et d'améliorer la qualité de vie des riverains. (stratégie 5) ;
- En proposant une politique de stationnement adéquate afin de préserver l'espace public (stratégie 5) ;
- En gérant de manière qualitative la transition entre le tissu villageois et le territoire agricole et naturel (stratégie 6).

2. *Encourager la mutation de la ZIPLO en « écoParc industriel urbain » ;*

- En offrant des services qui répondent aux besoins des usagers de la zone et qui améliorent l'attractivité de cette zone d'activités économiques ;
- En aménageant des espaces publics et paysagers de qualité, en lien avec le/les service(s) à la zone ;
- En créant des axes de mobilité douce confortables et sécurisés entre les zones industrielles et les zones d'habitations (éviter le cloisonnement des sites), et ainsi garantir une bonne connexion avec la colonne vertébrale des espaces publics (stratégie 2, 4 et 5) ;
- En mutualisant les infrastructures, les équipements et les ressources ;
- En favorisant le développement d'infrastructures et d'équipements bas carbone (stratégie 1) ;
- En privilégiant des aménagements d'îlots de fraîcheur (développement des espaces plantés et arborés, création de réseaux écologiques connectés au reste de la commune, etc.) (stratégie 1) ;
- En renforçant l'accès aux transports publics et les lieux animés des quartiers (places, restaurants, commerces, etc...) (stratégie 5).

3. *Continuer le développement des secteurs stratégiques :*

- En continuant de planifier des quartiers mixtes et durables connectés à la colonne vertébrale d'espaces publics (stratégie 2) ;
- En prenant d'avantage en compte les enjeux majeurs de la lutte contre les changements climatiques dans le développement des Grands Projets (création d'îlots de fraîcheurs, choix des matériaux, favorisation des énergies renouvelables, etc.) (stratégie 1) ;
- En favorisant la construction de nouveaux quartiers fonctionnant selon les principes de la ville des courtes distances ;
- En étant proactive dans les négociations foncières liées aux grands projets afin de rester maître de leur développement.

4. *Mettre en œuvre la stratégie pour la zone 5, visant une densification diversifiée et qualitative :*

- En maintenant les qualités existantes constitutives de l'identité des quartiers (cordons boisés, espaces ouverts, arbres remarquables, etc.) ;
- En favorisant une mise en cohérence du tissu bâti avec les tissus avoisinants ;

- En confortant et en complétant les perméabilités de mobilité douce au sein des quartiers, afin de maintenir une continuité et un confort dans les déplacements et de favoriser le décroisement des zones d'habitations (stratégie 2) ;
- En sécurisant les déplacements dans les lieux habités : poursuivant la mise en place des zones à vitesse modérée afin de tranquilliser les quartiers et d'améliorer la qualité de vie des riverains (stratégie 5) ;
- En appliquant la stratégie pour la zone 5 :
 - > Permettre la densification des sous-secteurs suivants sans dérogation à l'article 59 al.4 de la LCI :

1. Les Cherpines	9. Les Bougeries
2. Les Verjus	10. La Rasse
3. Le Nant Boret	11. Drize
4. Les Petits Bois	12. La Chapelle
5. Les Voirets	13. Les Serves
6. Les Roulets	14. Les Tattes
7. Les Plantées	15. Route d'Annecy
8. La Peutière	
 - > Permettre la densification des sous-secteurs suivants avec possibilité de déroger à l'article 59 al.4 de la LCI :
 - 1. Les Clos
 - 2. Les Araignées
 - 3. La Chapelle 2 (en partie)
 - > Procéder à une MZ sur les sous-secteurs suivants :
 - 1. Plan-les-Ouates : mise en zone de développement 4A
 - 2. La Butte : mise en zone de verdure
 - 3. Les Tattes : mise en zone agricole
 - 4. Route d'Annecy : mise en zone agricole

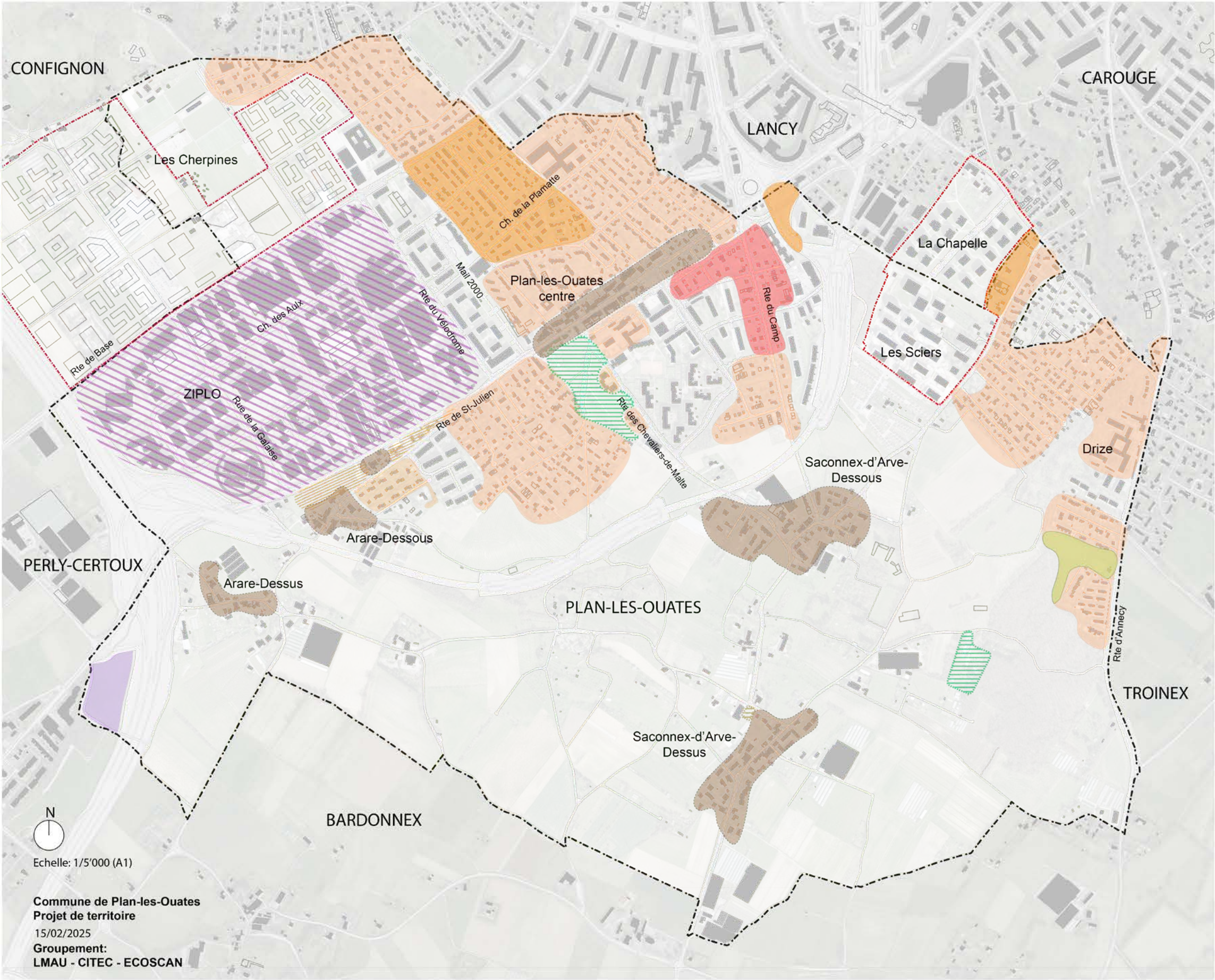
FICHES LIÉES

Fiches de mesures thématiques :

- > Fiche M2 – Accompagnement au développement du réseau des mobilités douces
- > Fiche E1 – Infrastructure écologique
- > Fiche E2 – Nature en ville
- > Fiche E3 – Patrimoine arboré

Fiches de mesures sectorielles :

- > Fiche S2 – Projet de planification du secteur des Vuattes
- > Fiche S3 – Développement d'Arare-Dessous
- > Fiche S8 – Plan-les-Ouates Est
- > Fiche S9 – GP Perly



Stratégie 3 :

Favoriser une densification diversifiée et qualitative

1. Préservation des villages

Centre de village à préserver et à mettre en valeur

2. Mutation de la zone industrielle

Zone d'activités économiques (avec une forte concentration d'emplois et d'activités) à requalifier

3. Développement de projets stratégiques

Projet stratégique à l'échelle communale à développer

Grand projet avec densité bâtie élevée en cours de développement

Parcelle sujette à une MZ en zone 4B protégée

Extension urbaine à dominante activités et équipements

4. Densification de la zone 5

Sous-secteur sans dérogation

Sous secteur avec possibilité de dérogation (périmètre de densification accrue)

Sous-secteur à densifier par MZ

Sous-secteur sujet à une MZ en zone de verdure

Sous-secteur sujet à un retour en zone agricole

Données générales

Limite communale

Bâtiment existant / projeté



Echelle: 1/5'000 (A1)

Commune de Plan-les-Ouates
Projet de territoire
15/02/2025
Groupement:
LMAU - CITEC - ECOSCAN





2.1.4. STRATÉGIE 4 – DÉVELOPPER UN MAILLAGE ÉCOLOGIQUE À L'ÉCHELLE DE LA COMMUNE

Orientation politique concernée :

Cette stratégie permet de répondre à l'orientation politique suivante :

- > Développer un maillage écologique sur l'ensemble du territoire communal et intégrer le principe de nature en ville sur les territoires à caractère urbain.

Objectifs principaux :

- > À grande échelle, assurer le développement d'un maillage écologique urbain par un lien fonctionnel entre les deux grandes entités que sont l'Aire au nord et la plaine agricole au sud, en tenant compte des dynamiques intercommunales ;
- > À l'échelle urbaine, permettre l'intégration des principes de nature en ville dans le développement des espaces construits et des espaces publics et ouverts.

Objectifs thématiques :

1. *Revitaliser les secteurs urbanisés grâce à la création ou l'amélioration d'un maillage écologique fonctionnel :*
 - En coordonnant les axes de mobilité douce avec le maillage vert (stratégie 5) ;
 - En assurant des aménagements d'espaces publics favorables au réseau vert / bleu (stratégie 2) ;
 - En repensant la ZIPLO comme élément relais pour le maillage écologique : zone souvent calme le soir avec une absence d'activités et une faible présence humaine ;
 - En traitant les transitions espace agricole / espace urbanisé (stratégie 6) ;
 - En coordonnant l'amélioration du maillage écologique avec les communes riveraines.
2. *Lutter contre les îlots de chaleur urbains :*
 - En intégrant le critère carbone dans les choix de matériaux, de revêtements et de mobilier urbain liés aux voies MD et en les accompagnant d'une végétalisation adaptée (stratégie 1 et 5) ;
 - En favorisant l'implantation d'une végétation qui produit de l'ombre le long des axes routiers et des cheminements de mobilité douce de la commune ainsi que des parkings des zones industrielles (stratégie 1 et 5) ;
 - En minimisant les surfaces étanches ou non végétalisées au sein des nouveaux projets (stratégie 1) ;
 - En favorisant la circulation naturelle de l'air par des morphologies urbaines adaptées (stratégie 3).

FICHES LIÉES

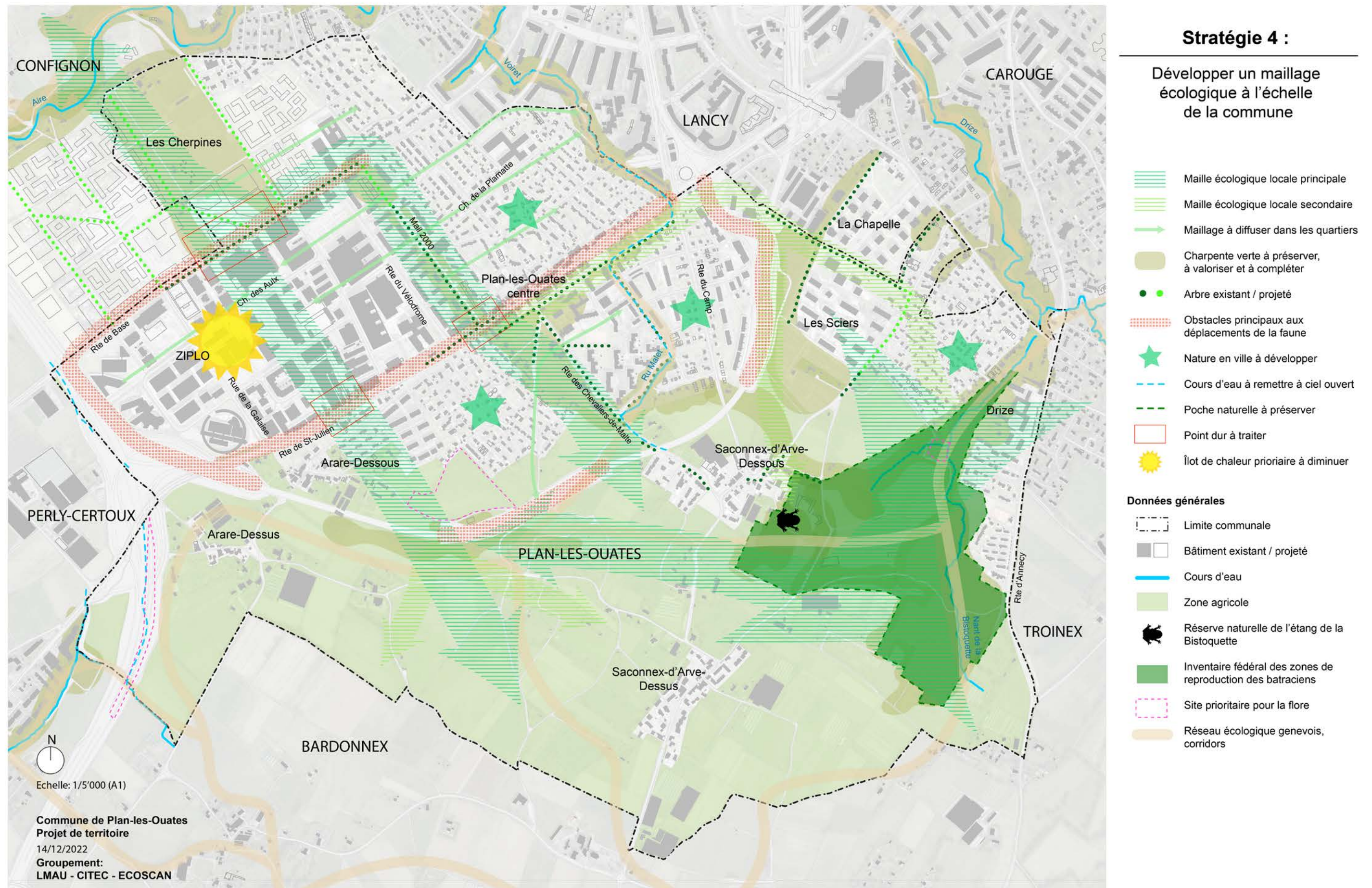
Fiches de mesures thématiques :

- > Fiche M2 – Accompagnement au développement du réseau des mobilités douces
- > Fiche E1 – Infrastructure écologique
- > Fiche E2 – Nature en ville
- > Fiche E3 – Patrimoine arboré

Fiches de mesures sectorielles :

- > Fiche S2 – Projet de planification du secteur des Vuattes
- > Fiche S3 – Développement d'Arare-Dessous
- > Fiche S4 – Zone industrielle de Plan-les-Ouates (ZIPLO)
- > Fiche S5 – Mise en œuvre du GP des Cherpines
- > Fiche S6 – Maintien de la qualité dans le quartier La Chapelle – Les Sciers
- > Fiche S7 – Mise en valeur des hameaux et des villages
- > Fiche S8 – Plan-les-Ouates Est
- > Fiche S9 – GP Perly





2.1.5. STRATÉGIE 5 – FAVORISER LE REPORT MODAL VERS UNE MOBILITÉ DURABLE

Orientations politiques concernées :

Cette stratégie permet de répondre aux orientations politiques suivantes :

- > Encourager le report modal des transports individuels vers les transports en commun et les mobilités douces, notamment au sein de la ZIPLO en accompagnant l'arrivée du tram 15 connecté au Léman Express ;
- > Valoriser, renforcer et densifier le maillage piéton et cyclable, notamment en lien avec les arrêts de transports publics dont les haltes du LEX du Bachet et de Lancy Pont-Rouge ;
- > Maîtriser le trafic routier et les nuisances grâce à la poursuite de la mise en place de zones de vitesse modérée, la requalification des principaux axes ainsi que la mise en place d'une stratégie de régulation sur les axes pénétrants de la commune (rétention, reports, canalisations) ;
- > Requalifier, en étroite collaboration avec le Canton, la route de Saint-Julien par séquences.

Objectif principal : Améliorer l'accessibilité multimodale de tout le territoire de la commune en tenant compte de l'échelle intercommunale et en encourageant le report modal des transports individuels vers les transports en commun et les mobilités douces. Cela grâce au développement d'un réseau piéton et cycliste dense et de qualité et à l'amélioration de la desserte en transports publics.

Objectifs thématiques :

1. **Créer un réseau piéton et cycliste maillé, perméable et confortable en lien avec les différentes polarités (zones d'activités, habitations, espaces publics et naturels), ainsi que les arrêts des TP :**
 - En adaptant le plan directeur communal piéton et vélo aux modifications des projets de développement urbain, projets de requalification urbaine en cours, planifications supérieures, etc. ;
 - En optimisant la continuité et la mise en réseaux des cheminements piétons dans le but d'atteindre une maille dense ;
 - En valorisant des itinéraires du point de vue touristique et paysager (stratégie 4 et 6) ;
 - En intégrant la réflexion sur les lignes de désir des modes doux, notamment des cyclistes, au-delà des limites communales ;
 - En connectant le réseau piéton et cycliste à la colonne vertébrale d'espace publics (stratégie 2) ;
 - En favorisant des aménagements répondant aux principes de nature en ville (stratégie 4) ;
 - En sécurisant les itinéraires piétons et cyclistes pour favoriser le report modal ;
 - En favorisant la création de suffisamment de places de stationnement vélos le long des itinéraires cyclables structurants mais également dans les futurs projets de développement ;
 - En favorisant la cohabitation entre les cyclistes, les piétons et usagers d'autres modes de transports doux (trottinettes en particulier) ;
 - En développant le réseau de vélos en libre-service sur l'ensemble du territoire communal ;
 - En tenant compte du principe d'accessibilité universelle dans le développement et la réalisation des projets communaux.
2. **Améliorer et développer le réseau de transports publics pour qu'il soit performant qui réponde aux besoins de l'ensemble de la commune :**
 - En optimisant la localisation des arrêts par rapport aux points à desservir ;
 - En favorisant la progression des lignes de bus ;
 - En améliorant les rabattements piétons et cycles menant aux arrêts des transports publics dont les futures haltes du Léman Express (Bachet et Pont-Rouge) et le tram ;
 - En proposant une offre de stationnement vélos à proximité des gares et arrêt de transport publics ;
 - En développant les liaisons de transports publics intercommunales (Confignon, Bernex, Perly-Certoux, Lancy, etc...) ;
 - En assurant des connexions TP régulières et qualitatives entre les villages et le centre de la commune.
3. **Minimiser les nuisances liées au trafic motorisé tout en garantissant l'accessibilité nécessaire à la commune :**
 - En continuant le développement des zones à trafic modéré (zones 30 et zones de rencontre) ;
 - En adoptant une politique de stationnement cohérente tant pour les habitants que pour les emplois, au niveau de la localisation des places, tarification des places sur l'espace public, durée de stationnement, etc. ;

- En favorisant la création de parkings centralisés ou mutualisés pour les futurs projets, afin de limiter les impacts sur le territoire, limiter les coûts et favoriser le report modal ;
- En développant une stratégie intercommunale (Genève Sud) dans le cadre de la réalisation de P+R (ou déjà existant) en cohérence avec le réseau de transports publics ;
- En encourageant au report modal les habitants et les travailleurs (favoriser toutes les alternatives de mobilité) ;
- En favorisant les aménagements des axes communaux avec un équilibre du partage de l'espace entre tous les modes de transport ;
- En végétalisant les axes routiers afin d'améliorer le confort thermique des usagers dans les secteurs fortement imperméabilisés ;
- En canalisant les flux pendulaires et transfrontaliers dans la commune sur des axes dont la fonction le permet.

4. *Faciliter le réaménagement de la route de Saint-Julien au profit des transports publics et de la mobilité douce et mettre en valeur le bâti patrimonial :*

- En favorisant la vitesse de progression des bus sur l'espace-rue (route de Saint-Julien) ;
- En optimisant la localisation des arrêts de bus de manière cohérente avec les polarités adjacentes ;
- En prévoyant des mesures d'accompagnements pour la réalisation du tram vers Saint-Julien ;
- En améliorant les aménagements pour la mobilité douce et notamment en maintenant une continuité des aménagements cyclables sur la route de Saint-Julien ;
- En favorisant dans la mesure du possible la création trottoirs généreux le long de la route de Saint-Julien et de la route de Base afin d'assurer les fonctions de déambulation des piétons, de seuil social et commercial, d'arborisation des axes, etc... ;
- En aménageant de nouveaux espaces publics (stratégie 2) ;
- En veillant aux coutures de l'axe avec les quartiers qui le bordent (ZIPLO, Voirets, etc.) ;
- En mettant en valeur le patrimoine (stratégie 6).

Ébauches de stratégies d'accessibilité orientées vers les usagers :

L'accessibilité aux divers équipements publics, scolaires, sportifs et culturels de la commune doit être réfléchi selon les parcours de leurs usagers :

- > Écoliers : les cheminements empruntés par les enfants pour se rendre à l'école sont intégrés et constamment mis à jour dans le plan directeur des chemins pour piétons (PDCP).
- > Jeunes adolescents : les cycles d'orientation et leurs espaces annexes sont fréquentés par les jeunes adolescents autonomes dont l'importance de parcours sécurisés est à prendre en compte dans la planification des parcours de mobilité douce.
- > Adolescents : les modes de déplacement ces usagers (mobilité douce, transports publics, deux-roues), qui sont plus mobiles et fréquentent d'avantage les équipements scolaires, culturels et sportifs doivent être pris en compte.
- > Personnes âgées : ces personnes fréquentent les espaces intergénérationnels de courte distance (mobilité douce). Ils sont les principaux usagers des équipements médicaux et des services en lien avec la santé. Les transports publics et les transports individuels motorisés constituent leurs principaux modes de déplacement. La question d'accessibilité, ainsi que de dépose et stationnement nécessitent une attention particulière.
- > Travailleurs : ils constituent la majeure partie de la charge de déplacement tous modes confondus aux heures de pointe entre les pôles d'échanges modaux et les principaux pôles d'activités économiques (ZIPLO).
- > Utilisateurs des surfaces commerciales de certaine taille (Migros, Coop, etc.) : ces lieux sont fréquentés par toute catégorie d'âge et par de multiples modes de déplacements durant la journée. Les services proches du centre-ville devront être d'avantage accessible, de manière sécuritaire et confortable, pour les usagers en mode doux et en transports communs.

L'enjeu de favoriser le report modal vers les transports publics et la mobilité douce s'avère prioritaire afin d'apaiser la charges sur les axes principaux de déplacements qui traversent la commune.

Exemples de stratégies développées pour aider...

- > Les écoliers en enfance :
 - Sécurisation des aménagements MD existants en veillant à la cohabitation avec les différents modes (vélos et piétons) ;
 - Sécurisation de traversées piétonnes ;
 - Promotion et sensibilisation des enfants à la marche à pied et à la pratique du vélo pour les trajets à l'école (cours de vélo / sécurité routière / équipements de sécurité) ;

- Volonté d'apaisement et de sécurisation du trafic TIM dans les zones denses.
- > Les employés de la ZIPLO :
 - Garantie d'une accessibilité satisfaisante par les réseaux primaires et secondaire de la ZIPLO ;
 - Développement d'une nouvelle offre TC pour desservir la ZIPLO (futur Tram 15 / Ligne tangentielle 27/ connexion plus importante entre la ZIPLO et la gare de Lancy-Bachet) ;
 - Poursuite du développement de la centrale mobilité de la ZIPLO pour proposer la meilleure solution écomobile aux employés pour accéder à la zone industrielle ;
 - Encouragement de la mise en place de plan de mobilité entreprise pour toutes activités nouvelles et existantes dans la ZIPLO ;
 - Développement de l'offre de vélo en libre-service.
- > Les élèves du CO des Voirets :
 - Sécurisation des aménagements MD existants en veillant à la cohabitation avec les différents modes (vélos et piétons) ;
 - Sécurisation de traversées piétonnes et des itinéraires piétons permettant d'accéder aux infrastructures scolaires ;
 - Développement d'un aménagement cyclable sur le ch. des Semailles / Clos ;
 - Développement de l'offre TC, prolongement du tram 15, et des itinéraires d'accès entre les arrêts TC et les infrastructures scolaires.
- > Les usagers des infrastructures sportives des Cherpines :
 - Développement de l'offre TC (Tram 15, ligne 27) connectée avec les gares du Léman Express et le reste du réseau TPG ;
 - Améliorations des équipements MD : augmentation de l'offre de stationnement pour vélos, développement de l'offre des vélos en libre-service ;
 - Création de d'une offre en stationnement TIM suffisante en lien avec le développement des équipements sportifs des Cherpines ;
 - Jalonnement efficaces des itinéraires MD et TIM pour accéder aux infrastructures sportives.

Voir tableau "Mobilité par usagers et par pôles d'attraction" en annexe.

FICHES LIÉES

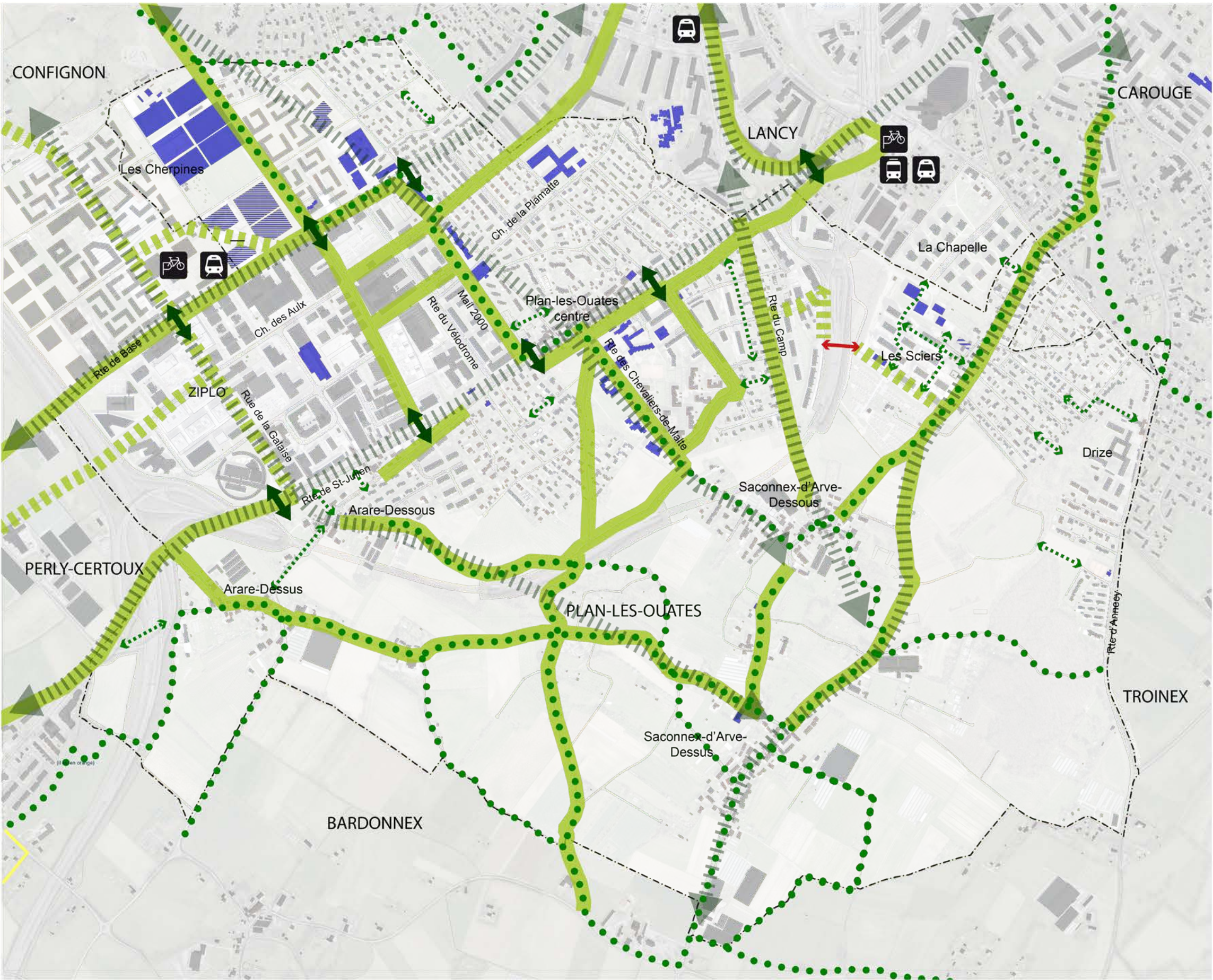
Fiches de mesures thématiques :

- > Fiche U1 – Colonne vertébrale des espaces publics
- > Fiche M1 – Développement du réseau de transports collectifs
- > Fiche M2 – Accompagnement au développement du réseau des mobilités douces
- > Fiche M3 – Gestion du trafic motorisé
- > Fiche M4 – Gestion du stationnement
- > Fiche M5 – Développement des nouvelles formes de mobilité, digitaliser et promouvoir

Fiches de mesures sectorielles :

- > Fiche S1 – Route de Saint-Julien
- > Fiche S4 – Zone industrielle de Plan-les-Ouates (ZIPLO)
- > Fiche S5 – Mise en œuvre du GP des Cherpines
- > Fiche S6 – Maintien de la qualité dans le quartier La Chapelle – Les Sciens
- > Fiche S8 – Plan-les-Ouates Est





Stratégie 5.1 :

Favoriser le report modal
vers une mobilité durable :
Développement du réseau MD

1. Réseau MD

- Réseau fonctionnel existant / en projet
- Passerelle MD en projet
- Perméabilité MD à créer/renforcer
- Chemin de randonnée pedestre
- Axe de liaison structurant
- Traversée de voirie
- Vélostation
- Terminus Tram
- Gare ferroviaire

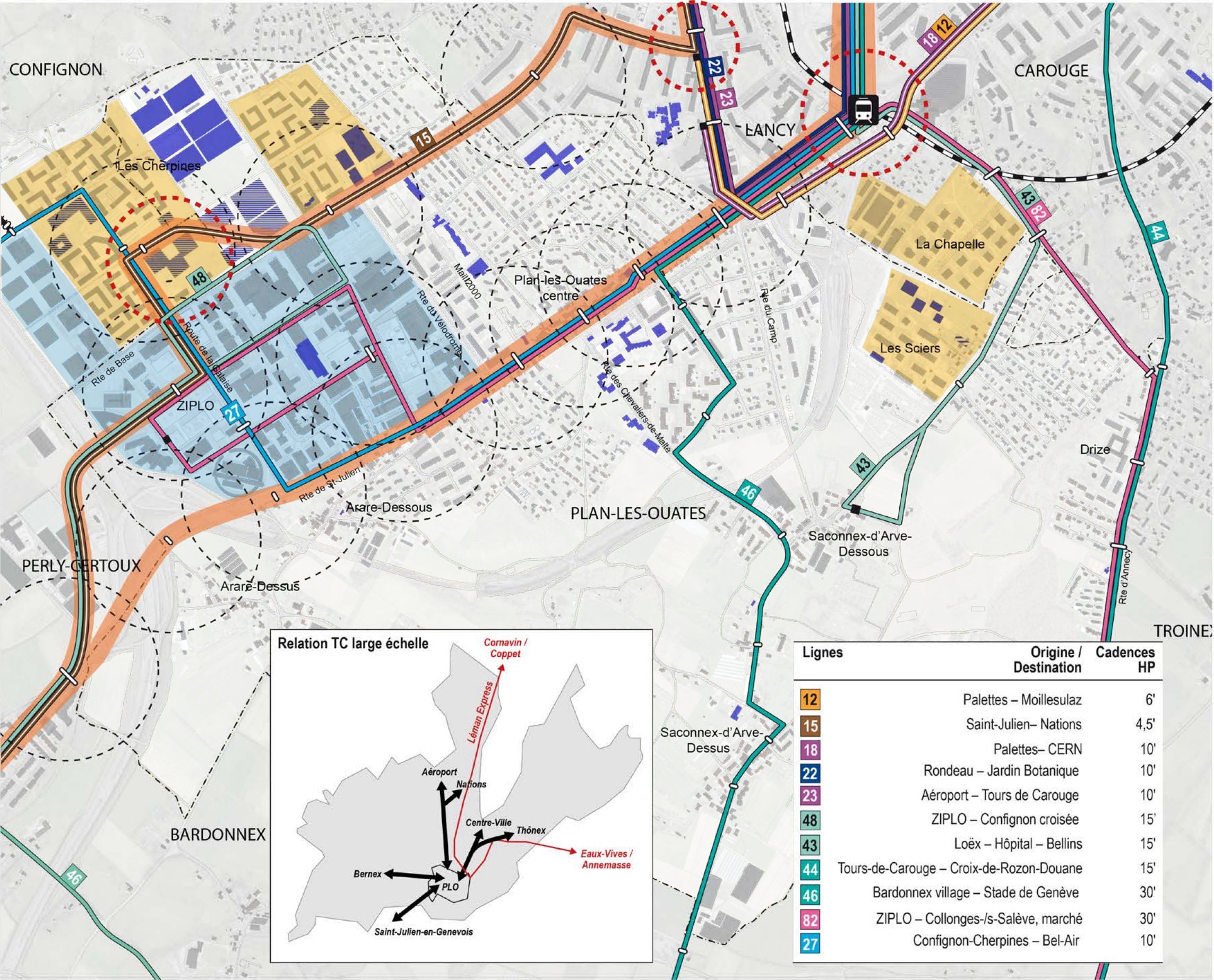
Données générales

- Limite communale
- Bâtiment existant / projeté
- Equipement existant / projeté



Echelle: 1/5'000 (A1)

Commune de Plan-les-Ouates
Projet de territoire
14/12/2024
Groupement:
LMAU - CITEC - ECOSCAN



Stratégie 5.2 :

Favoriser le report modal vers une mobilité durable : Développement du réseau TC

1. Réseau de transport en commun

- Lignes de tram
- Lignes de bus
- Arrêts de tram et de bus
- Terminus
- Zone d'influence
- Axe majeur TC
- Ligne ferroviaire
- Gare de Lancy-Bachet

2. Zone d'affectation et pole d'échange multimodale

- Zone industrielle
- Nouveaux quartiers d'habitation
- Pôle d'échange multimodal

Données générales

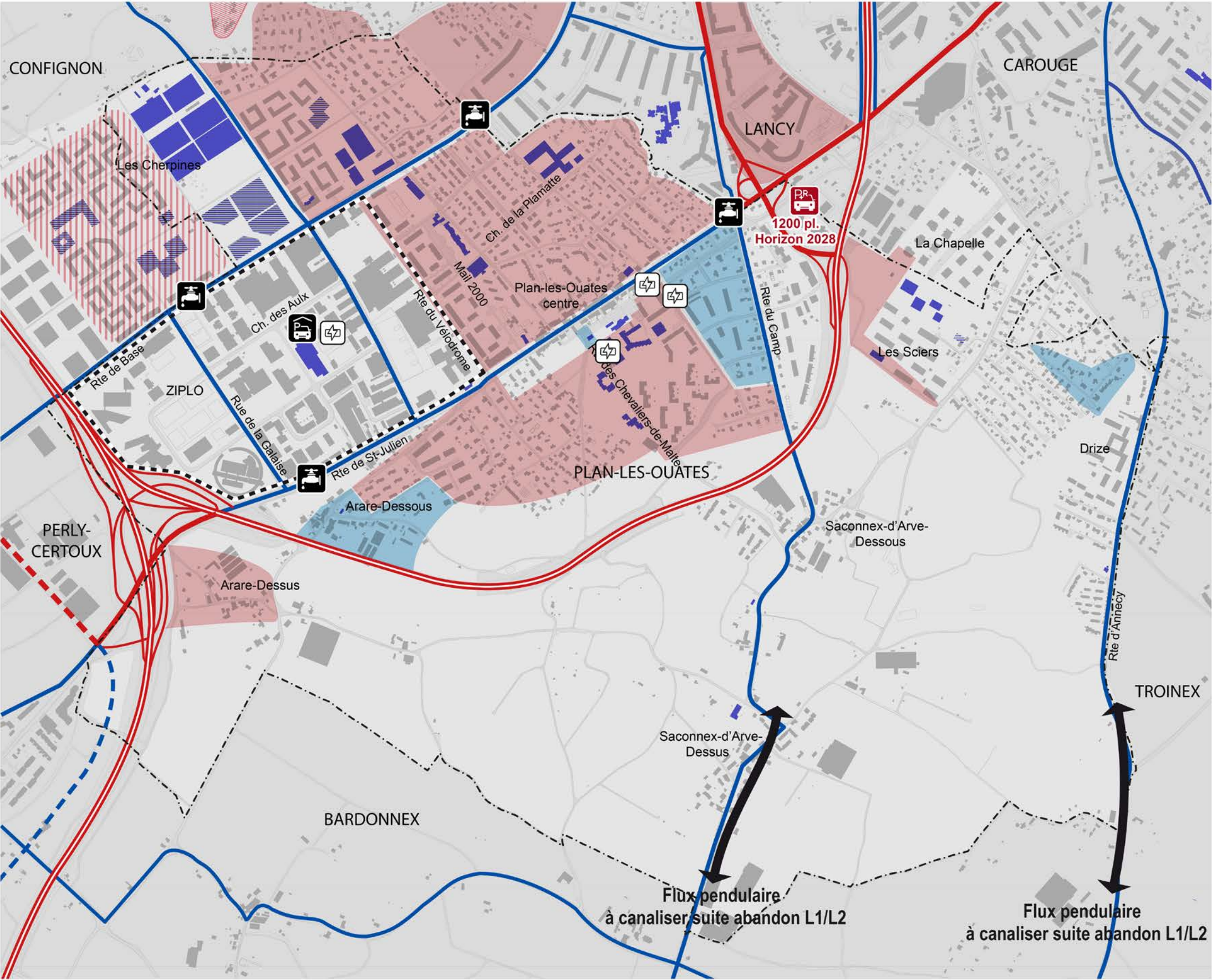
- Limite communale
- Bâtiment existant / projeté
- Equipement existant / projeté



Echelle: 1/5'000 (A1)

Commune de Plan-les-Ouates
Projet de territoire
14/12/2024
Groupement:
LMAU - CITEC - ECOSCAN

Lignes	Origine / Destination	Cadences HP
12	Palettes – Moillesulaz	6'
15	Saint-Julien– Nations	4,5'
18	Palettes– CERN	10'
22	Rondeau – Jardin Botanique	10'
23	Aéroport – Tours de Carouge	10'
48	ZIPLO – Confignon croisée	15'
43	Loëx – Hôpital – Bellins	15'
44	Tours-de-Carouge – Croix-de-Rozon-Douane	15'
46	Bardonnex village – Stade de Genève	30'
82	ZIPLO – Collonges-/s-Salève, marché	30'
27	Confignon-Cherpines – Bel-Air	10'



Stratégie 5.3 :

Favoriser le report modal
vers une mobilité durable :
Gestion du trafic TIM

1. Gestion du trafic individuel motorisé

- Autoroute
- Réseau primaire
- Réseau primaire projeté
- Réseau secondaire
- Réseau secondaire projeté
- Zone 30
- Zone à vitesse modérée projetée (30km/h ou zone 30)
- Zone de rencontre
- Gestion du flux de trafic entrant

2. Stationnement et centrale mobilité

- Stationnement communal Skylab
- Futur parking relais projeté
- Limite de gestion de la centrale Mobilité
- Bornes électriques - vision 2024

Données générales

- Limite communale
- Bâtiment existant / projeté
- Equipement existant / projeté



Echelle: 1/5'000 (A1)

Commune de Plan-les-Ouates
Projet de territoire
Juin 2023
Groupement:
LMAU - CITEC - ECOSCAN

2.1.6. STRATÉGIE 6 – PRÉSERVER ET VALORISER L'ESPACE RURAL

Orientation politique concernée :

Cette stratégie permet de répondre à l'orientation politique suivante :

- > Promouvoir la diversité et la complémentarité des espaces ouverts tout en optimisant leur valeur paysagère, naturelle et productive.

Objectif principal : Préserver le secteur agricole comme espace économique, social, paysager et écologique.

Objectifs thématiques :

1. *Soutenir et promouvoir l'économie agricole locale*

- En favorisant la mise en place d'un échange économique entre les exploitants et les habitants à l'échelle intercommunale ;
- En valorisant les spécificités de l'agriculture locale (vergers, ...) ;
- En réfléchissant au potentiel de reconversion des serres ;
- En favorisant l'agriculture biologique ;
- En favorisant l'agriculture de conservation ;
- En sensibilisant la population aux contraintes agricoles.

2. *Coordonner les aménagements de mobilité avec le monde agricole*

- En Identifiant les axes de mobilité douce à travers l'espace agricole ;
- En intégrant les agriculteurs dans les projets routiers (assurer un gabarit compatible avec les engins agricoles).

3. *Optimiser les zones agricoles spéciales*

- En développant à l'échelle intercommunale une politique de gestion des ZAS (optimisation des surfaces, positionnement et devenir des zones inexploitées).

4. *Préserver et mettre en valeur le Grand Paysage agricole*

- En maîtrisant les possibilités de développement au sein des hameaux (stratégie 2) ;
- En encourageant le développement d'une agriculture qui favorise le déplacement de la faune et une ouverture paysagère ;
- En sensibilisant la population aux contraintes agricoles et au respect des champs et autres surfaces agricoles (ex : vergers) ;
- En traitant les transitions espace agricole / espace urbanisé ;
- En évitant le découpage des surfaces agricoles ;
- En valorisant des itinéraires de mobilités douces pour des déplacements de loisirs, mais également pour des besoins touristiques et paysagers (balades, promenades) (stratégie 5) ;
- En maîtrisant l'accessibilité des parcelles agricoles sur l'ensemble du territoire de la commune.

FICHES LIÉES

Fiches de mesures thématiques :

- > Fiche E4 – Espace agricole

Fiches de mesures sectorielles :

- > Fiche S7 – Mise en valeur des hameaux et des villages

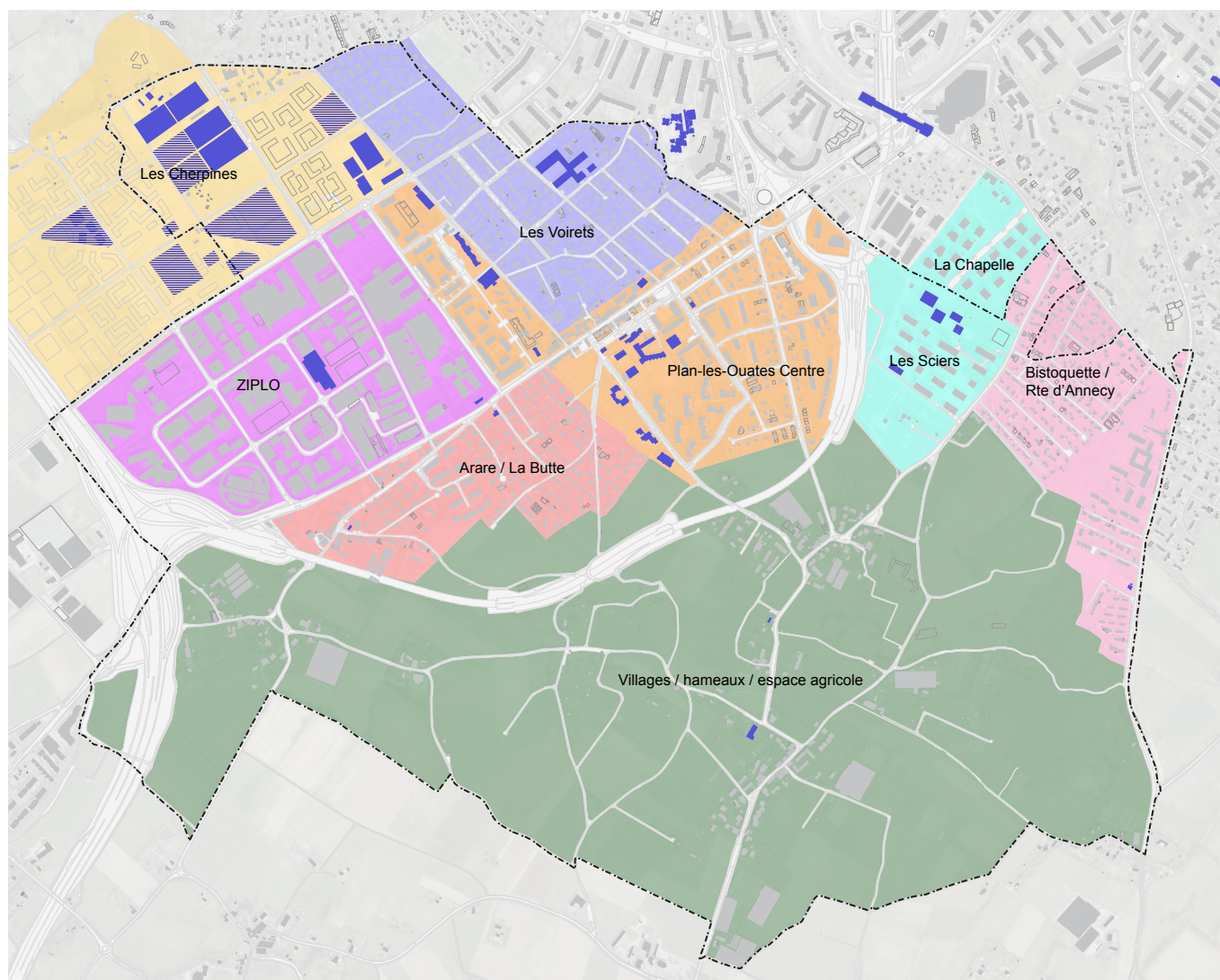




2.2. STRATÉGIES SECTORIELLES

La deuxième partie du projet de territoire s'attache à définir les objectifs à l'échelle des différents secteurs qui composent l'ensemble de la commune. Ces secteurs ont été définis à partir de leurs spécificités propres selon des caractéristiques morphologiques, des liens fonctionnels, de leur position dans la commune et du type d'activités. La commune a ainsi été divisée en 8 secteurs permettant de structurer le projet de territoire, ceci dans une visée opérationnelle.

2



Découpage de la commune par secteurs

2.2.1. LES CHERPINES

Contexte :

Dans le périmètre des Cherpines, le PLQ du quartier du Rolliet a été adopté en avril 2018. Les autorisations de construire pour l'école du Rolliet ont été déposées en avril 2021 et un concours MEP pour les équipements sportifs de la pièce D lancé en 2022.

Le PLQ de la partie Cherpines est en cours de rédaction et devrait être finalisé à l'horizon 2025.

La ligne 15, qui traversera le quartier des Cherpines, a été mise en exploitation en décembre 2023, pour la première partie jusqu'à la ZIPLO.

Objectifs et enjeux :

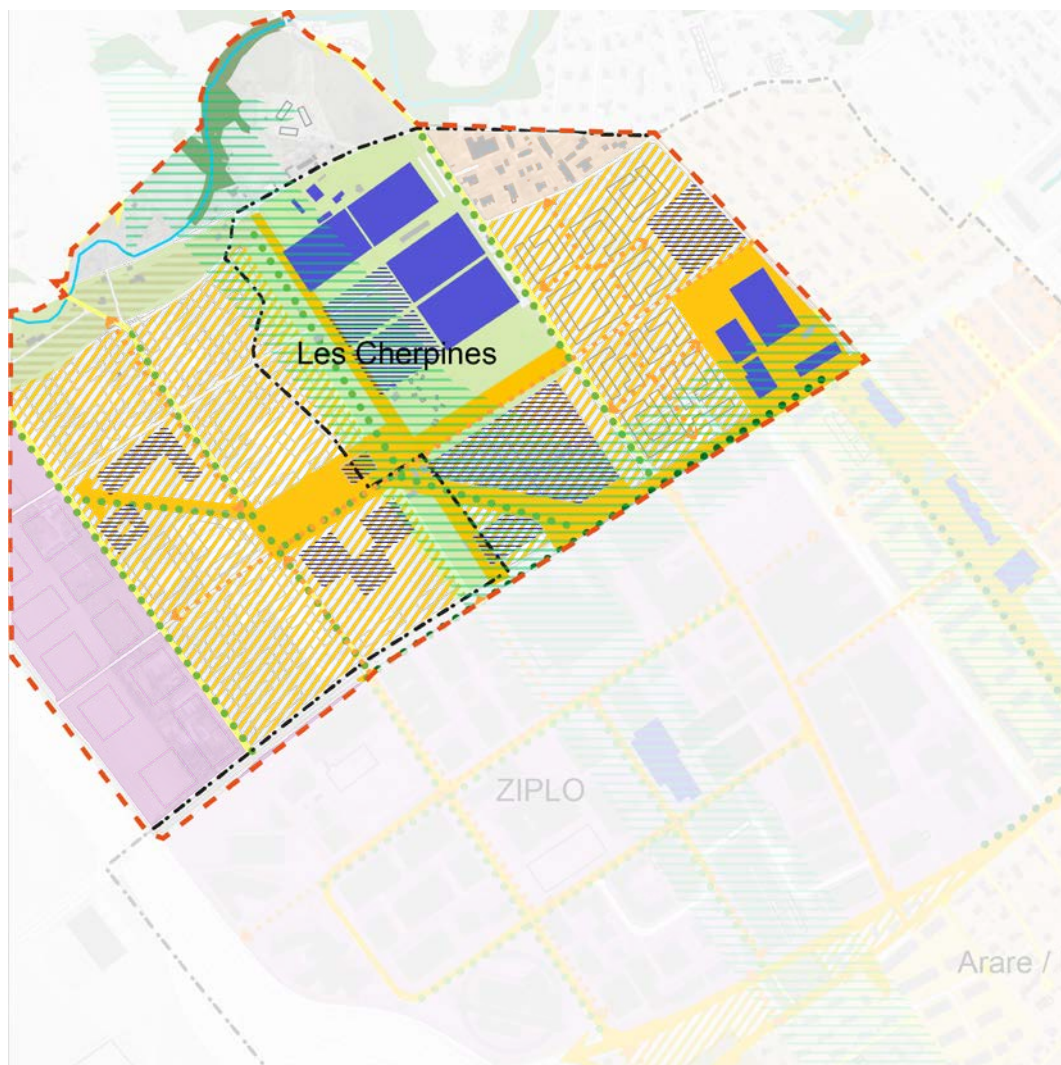
L'objectif principal de la commune est de veiller à la bonne réalisation d'un quartier durable qui se doit d'être diversifié, équipé, accessible, animé et surtout bien intégré à la commune. Il est également impératif d'assurer un développement du quartier coordonné au préalable aux infrastructures de transport à venir. Pour ce faire, quelques enjeux majeurs sont retenus :

- > Le développement d'un éco-quartier en relation et en complémentarité avec le reste de la commune promouvant une « densification raisonnée » ;

- > La création d'équipements publics scolaires, sportifs et culturels ;
- > La coordination entre développement du quartier et réalisation des infrastructures TP ;
- > Le développement d'un centre sportif d'importance locale/régionale ;
- > Le développement d'une centralité de secteur en complémentarité avec la centralité de Plan-les-Ouates faisant partie intégrante de la colonne vertébrale d'espaces publics et à distance de marche ;
- > L'aménagement fin des coutures avec la ZIPLO et le mail 2000 ;
- > L'incitation à un nouveau comportement modal pour les nouveaux habitants, à savoir : des déplacements de proximité, des transports publics et de mobilités douces attractives, une faible utilisation des transports individuels motorisés ;
- > La limitation du trafic et la maîtrise de l'accès TIM au quartier ;
- > La gestion du stationnement (notamment lié au futur centre sportif) et la création d'axes de desserte interne modérés (zones 30/limitation 30km/h) ;
- > Le développement d'un maillage mobilité douce de qualité, bien connecté au reste de la commune pour favoriser les déplacements à pied et à vélo ;
- > L'aménagement d'espaces de détente en adéquation avec les besoins tels que des parcours piétonniers, des zones de rencontres, des places, des parcs, des jardins ;
- > La conception paysagère et écologique du quartier en lien avec la reconstitution du maillage écologique de la commune et de son réseau d'espaces verts ;
- > Le maintien du corridor biologique de l'Aire (intégration de la pression « loisirs ») et connexion au maillage écologique du quartier, tout en maintenant une séparation ;
- > La réalisation de mesures de gestion des eaux pluviales à ciel ouvert (noues de rétention et bassins paysagers au bord de l'Aire) ;
- > L'application du concept de société 2'000W compatible avec le PDE de la commune.



Les Cherpines - Situation en août 2022



Secteur des Cherpines

-  Colonne vertébrale d'espaces publics à consolider
-  Perméabilité MD à renforcer / franchissement à créer
-  Zone 5 : sous-secteur sans dérogation
-  Développement urbain mixte en cours / planifié
-  Zone industrielle et artisanale
-  Arbre existant / à créer
-  Parc, espace vert, jardins familiaux
-  Maille écologique locale principale
-  Cours d'eau
-  Cadastre forestier
-  Limite communale
-  Limite du secteur
-  Bâtiment existant / projeté
-  Equipement existant / projeté

2.2.2. LA CHAPELLE – LES SCIERS

Contexte :

2

Le nouveau quartier de La Chapelle-Les Sciens est localisé à cheval entre les communes de Lancy et de Plan-les-Ouates, à proximité de la nouvelle halte du Bachet mais est coupé du reste de la commune de Plan-les-Ouates par l'autoroute.

Concernant Les Sciens (partie située sur la commune de Plan-les-Ouates), la construction des nouveaux bâtiments a débuté en 2018-2019 et les 550 premiers logements ont tous été livrés dans le courant de l'année 2021. La livraison de 115 logements supplémentaires est prévue pour 2025.

Les travaux d'aménagement de la coulée verte, qui doit permettre d'améliorer les connexions piétonnes et cyclables dans la zone, arrivent à leur terme. L'abandon du projet de liaison L1-L2 a entraîné une modification de l'accessibilité routière au quartier via un changement du schéma de circulation.

L'abandon du projet de liaison a également remis sur la table celui de la passerelle des Sciens. Ce projet permettra d'améliorer les liaisons piétonnes au sein de la commune et entraîne une modification du schéma des espaces publics. Un concours d'ingénierie et d'architecture a été lancé en 2022.

Le groupe multifonctionnel du Sapay (école, sport et culture), situé sur la commune de Plan-les-Ouates, a été réalisé en étroite collaboration avec la commune de Lancy et accueille des élèves depuis septembre 2015. Le groupe scolaire a récemment été agrandi avec 6 classes supplémentaires.



Les Sciens - Situation en août 2022

Objectifs et enjeux :

Le principal objectif pour la commune consiste à veiller à la bonne réalisation d'un quartier durable qui se veut diversifié, équipé, accessible, animé et surtout bien connecté à la commune. Pour ce faire, les enjeux suivants sont retenus :

- > La création d'une centralité de secteur complémentaire à la centralité de Plan-les-Ouates ;
- > La création de la passerelle piétonne des Sciens ;
- > L'aménagement du chemin « Le Sapay » en un espace-rue multimodal, paysager et écologique, qui doit être connecté à la centralité principale de la commune et à la Gare de Lancy-Bachet ;
- > Finaliser la réalisation de la "plaque urbaine" des Sciens, suite à la construction des immeubles de la Coopérative de la Bistoquette. Cette prochaine étape nécessitera des aménagements complémentaires pour la mobilité douce (par exemple : piste cyclable, traversée piétonne, éléments de modération de vitesse) ;
- > La mise en place d'un maillage écologique au sein du secteur en lien avec les objectifs nature en ville ;
- > La réalisation de plus de 100 logements en coopérative.



Secteur La Chapelle - Les Sciars

-  Colonne vertébrale d'espaces publics à consolider
-  Réseau principal d'espaces et de places publiques à valoriser
-  Perméabilité MD à renforcer / franchissement à créer
-  Développement urbain mixte en cours / planifié
-  Arbre existant / à créer
-  Parc, espace vert, jardins familiaux
-  Maille écologique locale secondaire
-  Limite communale
-  Limite du secteur
-  Bâtiment existant / projeté
-  Equipement existant / projeté

2.2.3. PLAN-LES-OUATES CENTRE

Contexte :

2

Le secteur de Plan-les-Ouates constitue la centralité administrative et politique de la Commune ainsi que le village historique de Plan-les-Ouates. Il se caractérise par sa localisation au centre de la commune, le long de la route de Saint-Julien, contribuant directement à son dynamisme. Il compte une grande diversité d'équipements et de services tels que l'administration communale, différents équipements scolaires, une piscine, des commerces de proximité, connectés entre eux grâce à la présence importante d'espaces publics structurants de qualité.

Il se compose également de quelques poches de développement urbain, entourées d'une zone 5 datant des années 1945 – 1970, allant de la route de Saint-Julien à la zone agricole, avec quelques constructions récentes, ainsi que d'un noyau villageois qui perd de sa substance à cause des nuisances dues au fort trafic de transit.

Ce secteur comporte également un reliquat de forêt humide, lié au cours d'eau le Ru Malet, un grand parc «la Butte », des vues sur le Grand Paysage et une grande proximité avec l'espace agricole.



Plan-les-Ouates Centre

Objectifs et enjeux :

Pour ce secteur, l'objectif premier pour la commune est de renforcer l'animation, l'attractivité du village et ses équipements, notamment grâce au traitement des nuisances dues au trafic. Les enjeux suivants sont retenus :

- > La confirmation et le renforcement de la centralité principale ;
- > La densification de l'entrée est de la commune et du secteur des Vuattes en lien avec la halte du Bachet, avec l'aménagement d'un nouvel espace vert comme maillon attractif pour la colonne vertébrale et tout en intégrant les protections nécessaires contre le bruit ;
- > La densification de l'entrée ouest, dans le secteur d'Arare-Dessous ;
- > La requalification de la route de Saint-Julien et l'amélioration de la qualité de la desserte TP ;
- > La généralisation de la perméabilité piétonne et cyclable (connexions avec les autres secteurs), en améliorant et ou créant les aménagements vélos nécessaires (sécuritaires et confortables) ;
- > Le prolongement et l'amélioration de la Promenade Tordue en direction de Trèfle-Blanc et de la future halte du Bachet afin d'accueillir des flux MD importants pour le rabattement vers les transports en commun ;
- > La préservation des qualités paysagères et naturelles de la zone 5 et la gestion de sa transition avec l'espace agricole par la recherche notamment d'une perméabilité écologique et paysagère, éventuellement avec la remise à ciel ouvert du Ru Malet ;
- > La création d'un maillage écologique à petite échelle en coordination avec le réseau MD ;
- > La gestion des eaux pluviales des nouvelles surfaces étanches pour minimiser la pression sur le cours d'eau existant notamment ;
- > La compatibilité entre les mesures visant à développer l'espace public et renforcer les mobilités douces et celles préservant les continuités biologiques.



Secteur Plan-les-Ouates Centre

-  Parc, espace vert, jardins familiaux
-  Maille écologique locale principale
-  Maille écologique locale secondaire
-  Cours d'eau
-  Cadastre forestier
-  Zone agricole
-  Limite communale
-  Limite du secteur
-  Bâtiment existant / projeté
-  Equipement existant / projeté

-  Colonne vertébrale d'espaces publics à consolider
-  Réseau principal d'espaces et de places publics à valoriser
-  Réseau secondaire d'espace publics à valoriser
-  Perméabilité MD à renforcer / franchissement à créer
-  Perméabilité MD en zone 5 à créer
-  Zone 5 : sous-secteur sans dérogation
-  Zone 5 : sous-secteur à densifier par MZ
-  Sous-secteur sujet à un MZ en zone de verdure
-  Zone urbaine (mixte, développement)
-  Zone industrielle et artisanale
-  Villages, hameaux
-  Arbre existant / à créer

2.2.4. LES VOIRETS

Contexte :

2

Le secteur des Voirets se caractérise essentiellement par son tissu de villas plutôt récent, notamment au sud de la route de Base, datant des années 1970 – 2005, qui marque une rupture avec le tissu bâti dense des Palettes. Les dernières réalisations sont plutôt intéressantes avec un ensemble de petits collectifs permettant de limiter la densification ponctuelle et d'envisager une meilleure optimisation et mutualisation des espaces. Les équipements ne se localisent pas au sein même du secteur, sauf le cycle d'orientation des Voirets, mais le bordent les rendant donc facilement accessibles.

Le secteur est coupé par la route de Base qui est un axe de transit fortement chargé. Le reste du secteur est doté d'une bonne desserte interne, classée en zone 30. Une desserte en transports en commun est présente et sera fortement renforcée avec le tram, en marge du secteur. Quant au maillage piétonnier, il est existant mais présente des discontinuités ponctuelles.

L'alignement d'arbres et le cordon boisé le long du ruisseau des Voirets marquent la transition entre le secteur des Palettes et celui des Voirets. Pour ce qui est des espaces verts existants, ils sont majoritairement privatifs et cloisonnés, sans aucune arborisation structurante.



Les Voirets - Zone 5

Objectifs et enjeux :

Pour ce secteur stratégiquement localisé, la poursuite qualitative du développement du secteur résidentiel est reconnue et passe par :

- > L'accompagnement d'une densification différenciée et qualitative de la zone 5 dans le cadre de la LCI grâce à la définition de principes directeurs (végétalisation, harmonie architecturale, espaces collectifs, etc.) ;
- > La création et la valorisation d'espaces publics au cœur de la zone 5 ;
- > Le prolongement des perméabilités piétonnes et cyclables entre les espaces publics structurants, le cœur du quartier et l'extérieur de la Commune (école des Palettes) et la garantie des continuités des cheminements piétons ;
- > La définition des itinéraires de MD en lien avec le développement futur du tram et la halte Bachet, y compris l'intégration en tant que connexion principale de l'itinéraire privilégié MD pour le tram (passage par Semailles et chemin du Clos puis Mail 2000, continuité dans la ZIPLO) ;
- > La reconstitution d'un maillage écologique fin en lien avec le réseau de mobilité douce et la mise en place d'une perméabilité écologique en évitant le cloisonnement des jardins et la banalisation des haies ;
- > La préservation de la zone 5 comme « poumon vert » ainsi que la perméabilité des sols et la gestion des eaux pluviales.



Secteur Les Voirets

-  Colonne vertébrale d'espaces publics à consolider
-  Réseau secondaire d'espace publics à valoriser
-  Perméabilité MD à renforcer / franchissement à créer
-  Perméabilité MD en zone 5 à créer
-  Zone 5 : sous secteur avec possibilité de dérogation (périmètre de densification accrue)
-  Zone 5 : sous secteur sans dérogation
-  Maille écologique locale principale
-  Limite communale
-  Limite du secteur
-  Bâtiment existant / projeté
-  Equipement existant / projeté

2.2.5. ZONE INDUSTRIELLE DE PLAN-LES-OUATES

Contexte :

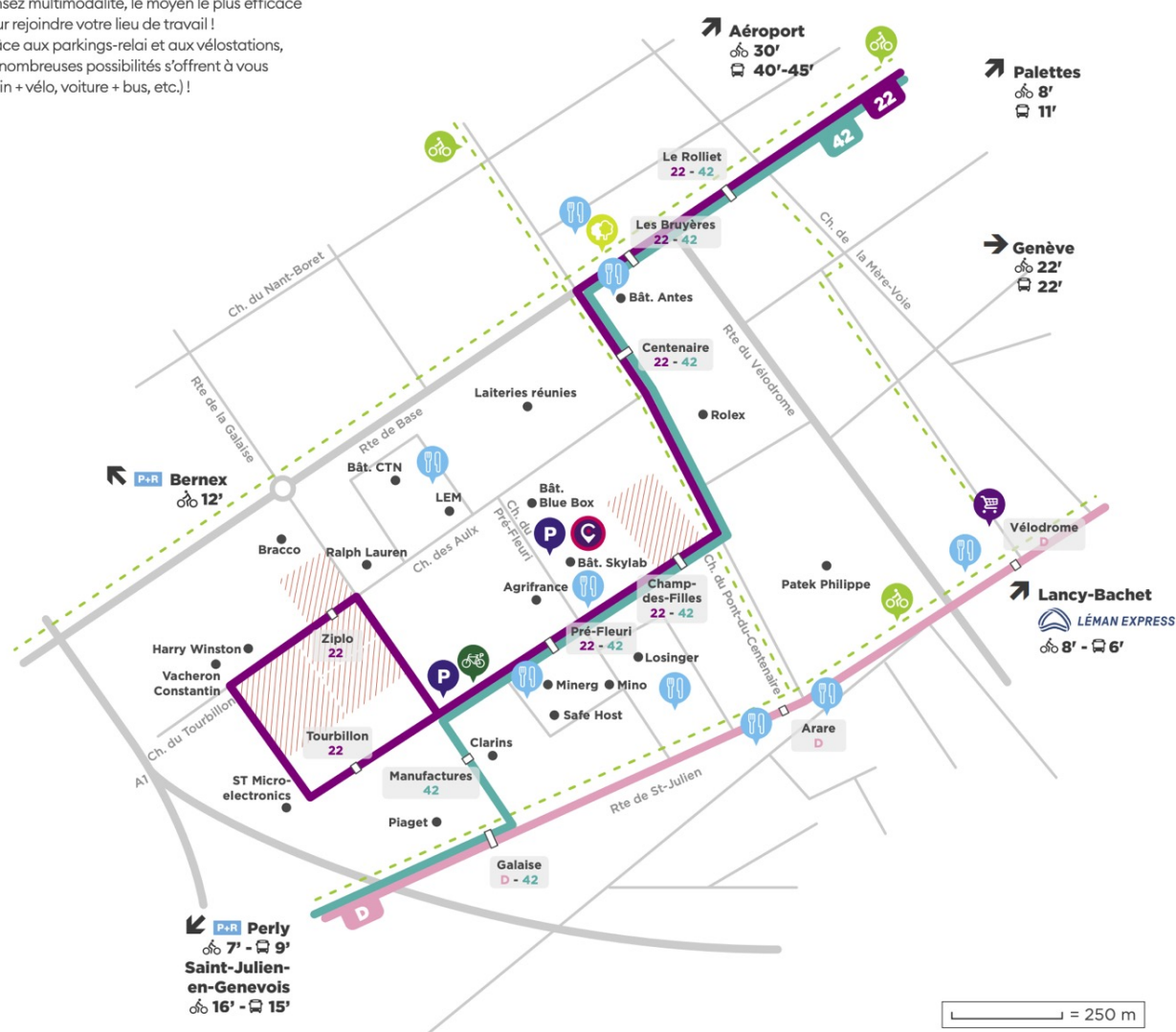
2

Le secteur de la ZIPLO, depuis quelques années, connaît une densification et requalification importante avec notamment Skylab, Bluebox, Stellar 32, Tourbillon. Les commerces et services sont encore localisés en marge du secteur marqué également par une absence d'espaces publics. En revanche, des équipements tels qu'une crèche, une caserne de pompiers, un restaurant, un hôtel, se sont développés ou sont en cours de développement.

La ZIPLO est le principal générateur de déplacements de la commune, soumis à une très forte pression au niveau du stationnement voiture. Un plan de mobilité interentreprises, qui comprend une centrale Mobilité, est déjà en place et vise à réduire le trafic motorisé, notamment en aidant les entreprises à développer leur propre plan de mobilité. La centrale mobilité encourage le covoiturage, la mise en place de navettes intersites du canton de Vaud et de la France, soutient les lignes de transports public (Unireso et Lihsa), les attributions des places du parking communale « Skylab », etc. Le trafic d'accès à la ZIPLO vient principalement de l'autoroute via la route de Base ou la route de Saint-Julien. Il emprunte aussi la route de la Galaise.

TOUT CE QU'IL FAUT SAVOIR POUR ACCÉDER À LA ZIPLO !

Pensez multimodalité, le moyen le plus efficace pour rejoindre votre lieu de travail !
Grâce aux parkings-relai et aux vélostations, de nombreuses possibilités s'offrent à vous (train + vélo, voiture + bus, etc.) !



Dépliant de la centrale mobilité ZIPLO sur la desserte de la zone industrielle, 2019.

La desserte TP sera très fortement améliorée dans le futur avec la création de la ligne de tram et les modifications des lignes de bus pour le rabattement vers la halte du Bachet. L'arrivée du Léman Express aux Cherpines et le prolongement du tram seront une opportunité de changement importante pour ce secteur. Enfin, le maillage piéton et vélo est actuellement très déficitaire, non continu et inconfortable.

Le secteur se caractérise également par sa forte imperméabilisation des sols, sans gestion des eaux, qui s'avère problématique. D'autre part, la ZIPLO est retenue comme étant un site potentiel pour des installations soumises à l'OPAM.

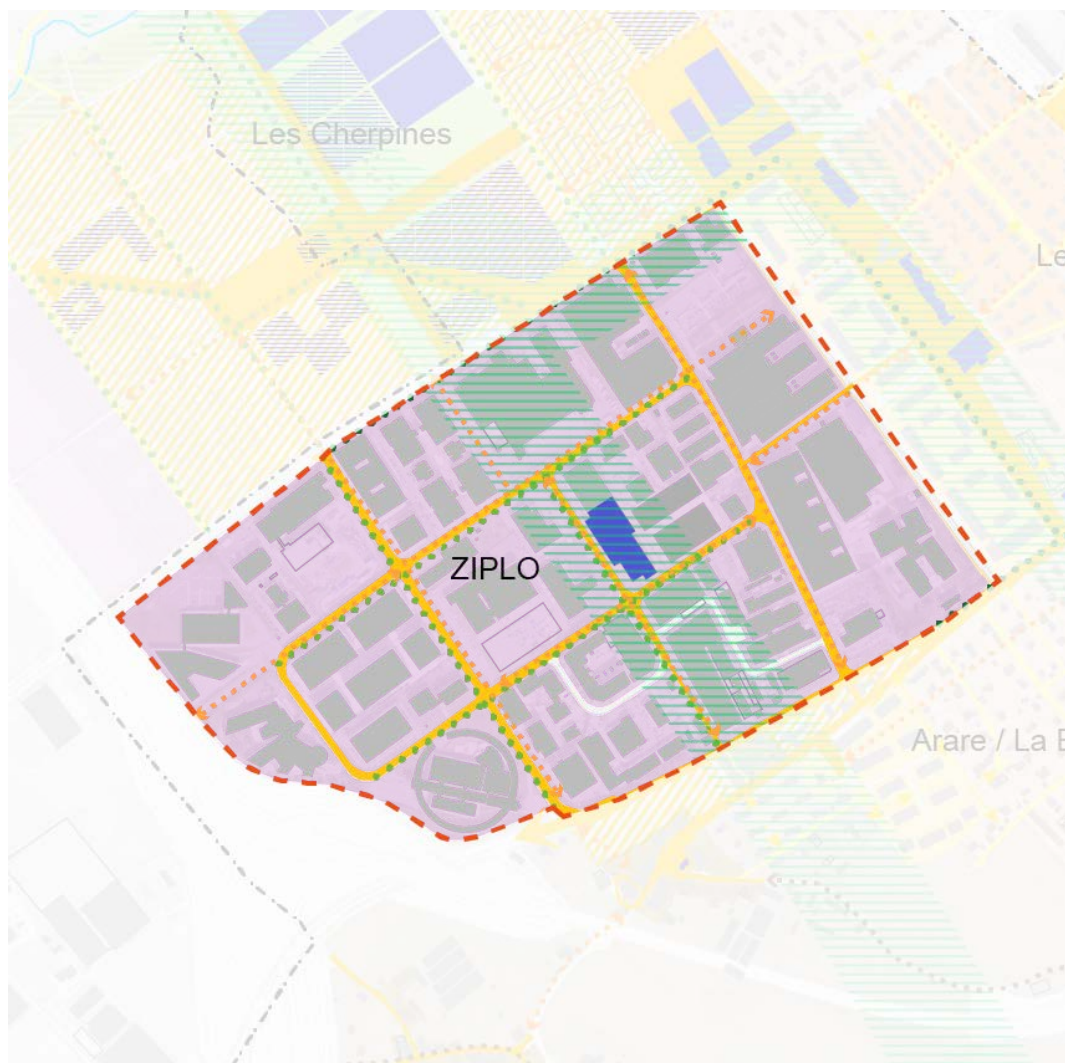
Objectifs et enjeux :

Pour ce secteur, l'objectif principal est la poursuite de la mutation de la ZIPLO en « un écoParc industriel urbain », en partenariat avec la Fondations pour les terrains industriels (FTI). Ce processus passe par les enjeux suivants :

- > Une meilleure utilisation du sol et des surfaces par une optimisation des infrastructures, des équipements et des ressources ;
- > Le renforcement des services à la zone dans la limite des dérogations permises par le règlement de la ZDIA et de manière mesurée afin de préserver le caractère industriel de la zone ;
- > L'aménagement d'espaces publics en lien avec le tram, une future centralité de secteur, le réseau de mobilité douce, les équipements et les services ;
- > L'aménagement et renforcement des coutures avec les Cherpines, le côté sud de la route de Saint-Julien du secteur des d'Arare / La Butte et le mail 2000 ;
- > La requalification de la route de Base, en intégrant des aménagements paysagers et en garantissant des itinéraires sécurisés et continus pour les mobilités douces ;
- > L'incitation au changement de comportement modal des emplois actuels et futurs, notamment au moment de l'arrivée du Léman Express et du tram. Développement continu des plans de mobilité afin de travailler au plus proche des collaborateurs, avec le soutien des entreprises ;
- > La gestion volontariste du stationnement, il s'agit du principal levier permettant de diminuer les déplacements en TIM ;
- > La généralisation de la perméabilité piétonne et cyclable à l'intérieur du quartier et avec les autres secteurs (Cherpines, Voirets, Plan-les-Ouates et Arare/ La Butte). Connexion MD aux espaces publics structurants de la commune (Mail 2000, Cherpines) et avec les arrêts de transport public. Création des aménagements vélos et piétons nécessaires (sécuritaires et confortables) notamment sur la route de Base, route de la Galaise et route du Vélodrome ;
- > L'optimisation de la localisation des arrêts de bus pour compléter la couverture territoriale du quartier par rapport au tram ;
- > Le développement d'une structure paysagère au sein du secteur en lien avec la mobilité douce et la gestion des eaux ;
- > La diminution de l'impact des rejets d'eaux pluviales sur l'Aire, tant sur les aspects qualitatifs que quantitatifs ;
- > La poursuite du projet CAD ZIPLO en faveur de l'écologie industrielle ;
- > L'exploitation de la ZIPLO comme élément relais pour le maillage écologique: zone souvent calme le soir, absence d'activités et faible présence humaine ;
- > La gestion du bruit sur les zones d'habitations environnantes.



ZIPLO depuis la route de Base



Secteur ZIPLO

-  Réseau principal d'espaces et de places publiques à valoriser
-  Perméabilité MD à renforcer / franchissement à créer
-  Zone industrielle et artisanale
-  Maille écologique locale principale
-  Limite du secteur
-  Bâtiment existant / projeté
-  Equipement existant / projeté
-  Arbre existant / à créer

2.2.6. ARARE / LA BUTTE

Contexte :

Le secteur compte une importante zone 5, localisée en limite de zone urbaine, à proximité de l'autoroute. D'autre part, le long de la route de Saint-Julien, un potentiel important est disponible, nouvellement déclassé en zone de développement 4A, marqueur d'entrée dans la commune.

Le secteur est à proximité immédiate de la route de Saint-Julien, qui à cet endroit est une véritable coupure physique, avec un caractère très routier, notamment côté ouest. Au sein du secteur, les dessertes sont majoritairement en zone 30. La desserte en transports publics quant à elle se fait via la route de Saint-Julien. Un maillage piéton existe mais les aménagements ne sont pas continus et sont parfois étroits.

Les espaces de verdure offrent une certaine variété avec des jardins privatifs et des espaces plus communautaires. La vue sur les vergers et le Grand Paysage, ainsi que la proximité avec la zone agricole se révèlent être des atouts majeurs du secteur.

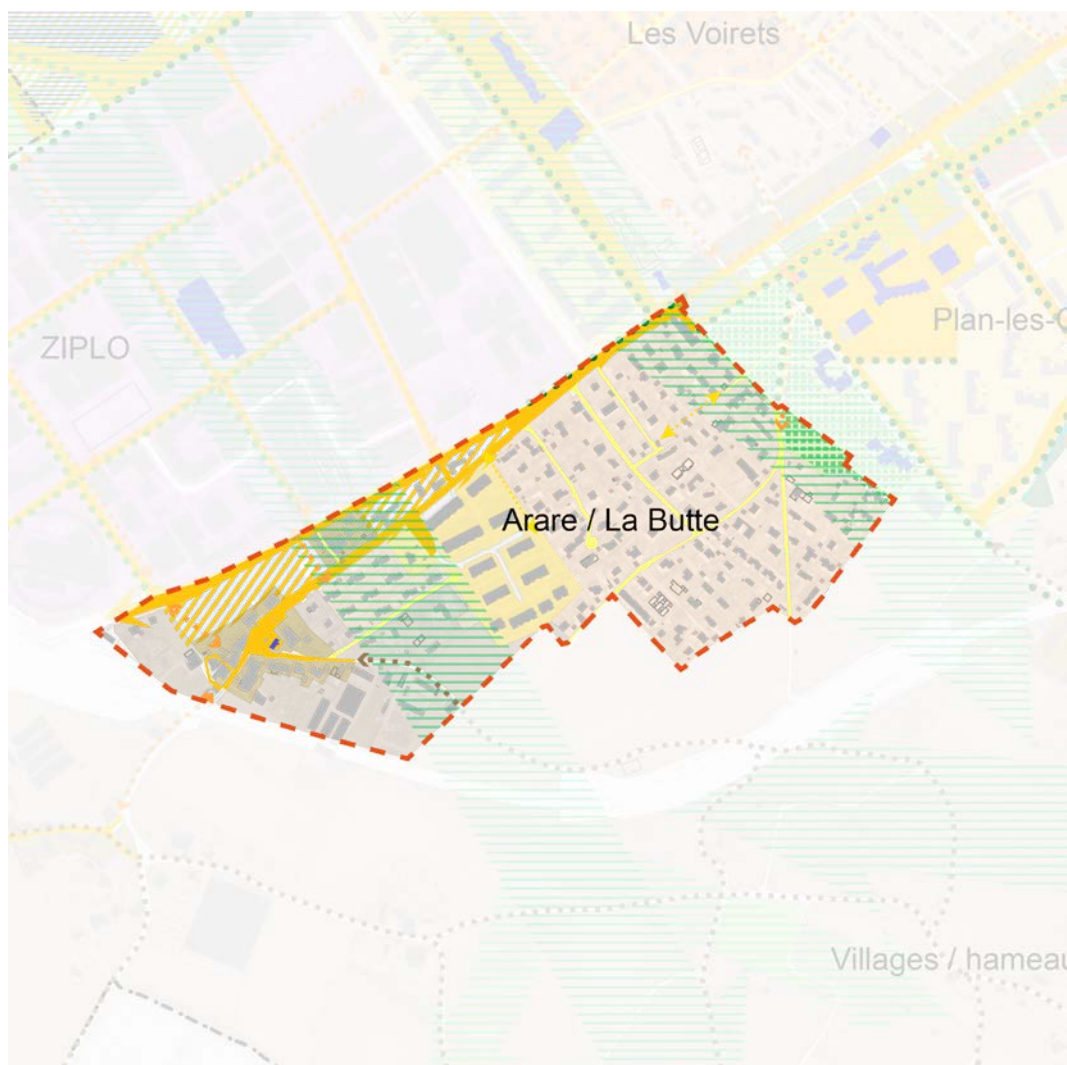


Arare / La Butte : frange avec la zone agricole

Objectifs et enjeux :

Le secteur, de par sa localisation le long de la route de Saint-Julien, en face de la zone industrielle et en frange de la zone agricole, est stratégique pour le développement d'une entrée dans la commune qualitative et paisible, ainsi que pour la valorisation de son patrimoine et paysage. Ceci signifie donc d'envisager :

- > Le développement d'un projet mixte en entrée de ville en lien avec la ZIPLO située en face, avec la requalification de la route de Saint-Julien et en ménageant des espaces ouverts de qualité tout en veillant à son intégration dans ce secteur à caractère villageois ;
- > La préservation et la valorisation du noyau villageois en bordure de la route de Saint-Julien ;
- > L'aménagement d'une perméabilité piétonne en continuité du mail ancien pour permettre de connecter la centralité principale au hameau d'Arare-Dessous ;
- > L'accompagnement d'une densification par opportunité de la zone 5 dans le cadre de la LCI de manière différenciée et qualitative en lien avec le possible prolongement du mail ancien, en conservant ses caractéristiques et en proposant une transition avec l'espace agricole ;
- > La réalisation des accès nécessaires aux nouveaux projets, en coordination avec la requalification de la route de St. Julien ;
- > La généralisation des coutures et des perméabilités piétonnes et cyclables à l'intérieur du secteur et avec les autres secteurs (ZIPLO, PLO centre, etc.) ;
- > L'optimisation de la localisation des arrêts bus, en faveur du rabattement mobilité douce (cheminements) ;
- > Le maintien des ouvertures sur le Grand Paysage ;
- > La gestion de la frange urbaine ;
- > L'adaptation du développement du secteur aux contraintes nature et bruit du secteur.



Secteur Arare / La Butte

-  Réseau principal d'espaces et de places publiques à valoriser
-  Réseau secondaire d'espace publics à valoriser
-  Perméabilité MD à renforcer / franchissement à créer
-  Perméabilité MD en zone 5 à créer
-  Zone 5 : sous-secteur sans dérogation
-  Sous-secteur sujet à un MZ en zone de verdure
-  Zone urbaine (mixte, développement)
-  Développement urbain mixte en cours / planifié
-  Villages, hameaux
-  Parc, espace vert, jardins familiaux
-  Maille écologique locale principale
-  Zone agricole
-  Limite du secteur
-  Bâtiment existant / projeté
-  Equipement existant / projeté

2.2.7. LA BISTOQUETTE / ROUTE D'ANNECY

Contexte :

La Bistoquette / rte d'Annecy est un secteur majoritairement résidentiel, dont la partie sud est fortement enclavée du fait de la barrière naturelle que forme le Nant de la Bistoquette. Concernant l'évolution du tissu bâti, deux tendances sont observées : une densification spontanée de la zone 5 par le biais de réalisations essentiellement ponctuelles, avec quelques réalisations d'ensemble et une zone de développement 4B en plein essor le long de la route d'Annecy.

La desserte interne du secteur se fait en peigne depuis les routes de Saconnex-d'Arve et d'Annecy. Le secteur est divisé en deux parties par le Nant de la Bistoquette. Une zone 30 est localisée sur l'avenue Massenet. La desserte actuelle des transports publics est faible, elle est essentiellement assurée par des lignes à cadence interurbaine. La partie nord du secteur « les Serves » borde le nouveau quartier des Sciers et reste assez proche de la halte Léman Express du Bachet.

Le maillage piéton est existant mais les aménagements ne sont pas généralisés. Ils sont d'ailleurs inexistant sur une partie des rues de desserte. Des bandes cyclables sont toutefois présentes sur les principaux axes. Le secteur étant assez éloigné du reste du territoire de la commune, notamment pour la partie située au sud du Nant de la Bistoquette, l'utilisation des mobilités douces s'avère plus difficile. En effet, un cheminement indirect et plus long est obligatoire pour accéder au reste de la commune : d'un côté par la route de la Chapelle pour rejoindre ensuite la route de Saint-Julien, d'un autre côté par la route de Saconnex-d'Arve et ensuite la route du Camp. Ceci n'est pas optimisé dans un contexte de développement de la mobilité douce.

Pour les aspects nature, la forte proximité avec les espaces naturels que sont le bois d'Humilly, le nant de la Bistoquette, le fossé des Tattes et la zone agricole sont des atouts majeurs pour le secteur.

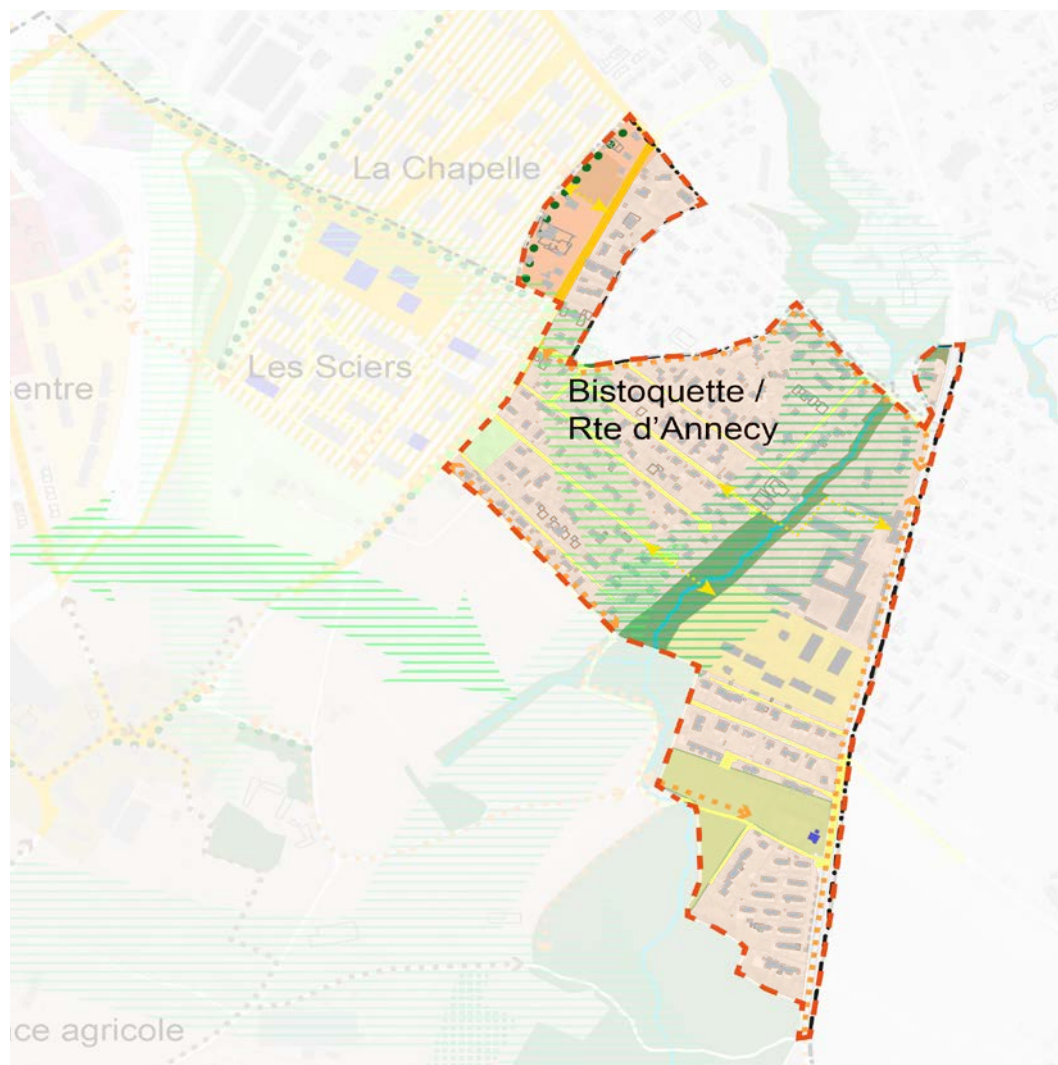


La Bistoquette / Route d'Annecy, vue depuis les Sciers

Objectifs et enjeux :

Pour le secteur, l'objectif principal est la connexion avec le reste de la commune et les espaces naturels, cela induit donc :

- > La connexion du secteur aux Sciers, à la colonne vertébrale des espaces publics et au centre de PLO ainsi qu'aux équipements de la commune ;
- > L'accompagnement d'une densification par opportunité de la zone 5 dans le cadre de la LCI de manière différenciée et qualitative, en conservant ses caractéristiques et en proposant une transition avec l'espace agricole ;
- > L'adaptation de l'aménagement des axes impactés par les projets routiers à la nouvelle charge de trafic ;
- > La minimisation des nuisances des évolutions du trafic en lien avec le rejet des projets routiers L1 et L2, notamment sur la route de Saconnex-d'Arve ;
- > Le rabattement vers la halte Léman Express du Bachet (en MD et TP) ;
- > La densification du maillage piéton ;
- > La sécurisation et densification du réseau cyclable ;
- > La gestion des transitions vers la zone agricole et préservation de la réserve naturelle du bois d'Humilly, notamment par une promenade en limite de zone agricole ;
- > La connexion des espaces de nature de part et d'autre de la Bistoquette ;
- > La maîtrise de la pression urbaine sur les milieux naturels ;
- > La préservation du cours d'eau de la Bistoquette par une gestion des eaux pluviales adaptée notamment ;
- > Le maintien des perméabilités écologique et paysagère avec la plaine agricole.



Secteur Bistoquette / Rte d'Annecy

- Réseau secondaire d'espaces publics à valoriser
- Perméabilité MD à renforcer / franchissement à créer
- Perméabilité MD en zone 5 à créer
- Zone 5 : sous-secteur sans dérogation
- Zone 5 : sous secteur avec dérogation (périmètre de densification accrue)
- Zone 5 : sous-secteur sujet à une MZ en zone agricole
- Zone urbaine (mixte, développement)
- Arbre existant / à créer
- Parc, espace vert, jardins familiaux
- Maille écologique locale secondaire
- Cours d'eau
- Cadastre forestier
- Limite communale
- Limite du secteur
- Bâtiment existant / projeté
- Equipement existant / projeté

2.2.8. VILLAGES, HAMEAUX ET ESPACE AGRICOLE

Contexte :

Les villages et hameaux font partie du patrimoine communal. Ils sont très bien intégrés dans leur environnement et seront prochainement tous couverts par un plan de site, dans l'optique d'envisager leur développement futur sans nuire à leurs caractéristiques patrimoniales. Le plan de site de Saconnex-d'Arve Dessous a ainsi été adopté en 2018 et celui d'Arare Dessus en 2015. Des démarches sont en cours pour la réalisation d'un plan de site pour Saconnex-d'Arve Dessus.

Ces villages et hameaux se localisent au cœur de la zone agricole. Ils sont assez éloignés des autres secteurs pour des parcours quotidiens à pied, mais sont très facilement accessibles à vélo. La desserte routière se fait via la route de Bardonnex (réseau de quartier) et la route de Saconnex-d'Arve (réseau secondaire). Le village d'Arare est entièrement en zone 30 ou en zone de rencontre. La desserte en transports publics se fait par liaisons, avec des cadences interurbaines. Un projet de fermeture au trafic de transit aux heures de pointe sur la route de Bardonnex a été mis sur pied pour le centre d'Arare Dessous, conduisant à une fermeture de la route de Bardonnex à la hauteur du giratoire de la Châtière, du chemin des Vaulx et du Pont des Vaulx, aux heures de pointe les jours ouvrables. Quant aux différents itinéraires cyclables, aménagements piétons et espaces publics prévus dans le cadre des PDMD, ils sont en cours de réalisation.

La plaine agricole d'un point de vue paysager et écologique est essentielle. Elle structure le paysage et offre des vues dégagées sur le Grand Paysage. Elle est utilisée comme espace de production par les agriculteurs, mais aussi comme espace de détente et de loisirs par les promeneurs, ce qui occasionne un certain nombre conflits d'usages. Les serres font également parties du paysage agricole. Certaines sont en activités mais d'autres à l'abandon et posent la question de leur usage et devenir.

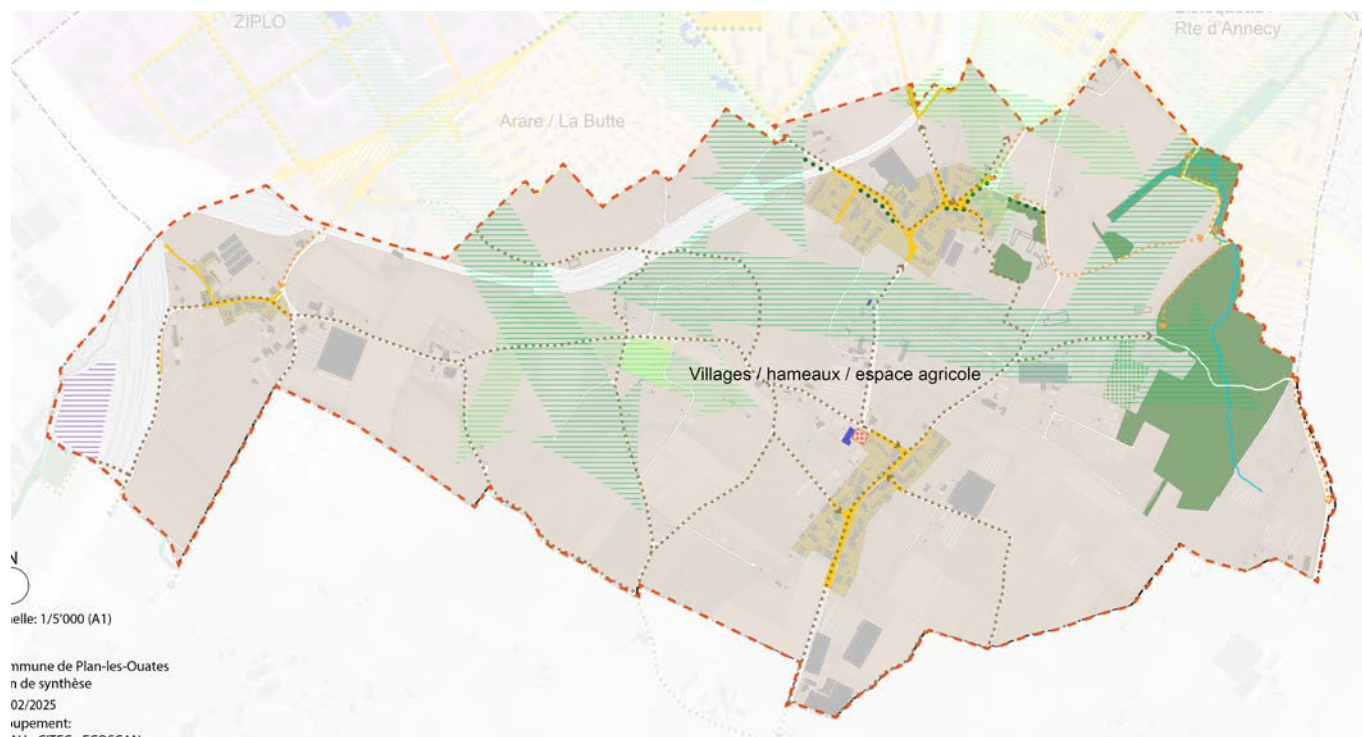


Saconnex-d'Arve Dessous

Objectifs et enjeux :

La valorisation et la préservation de l'espace rural, ainsi que la mise en réseau des villages et hameaux sont essentielles pour la commune et passent par :

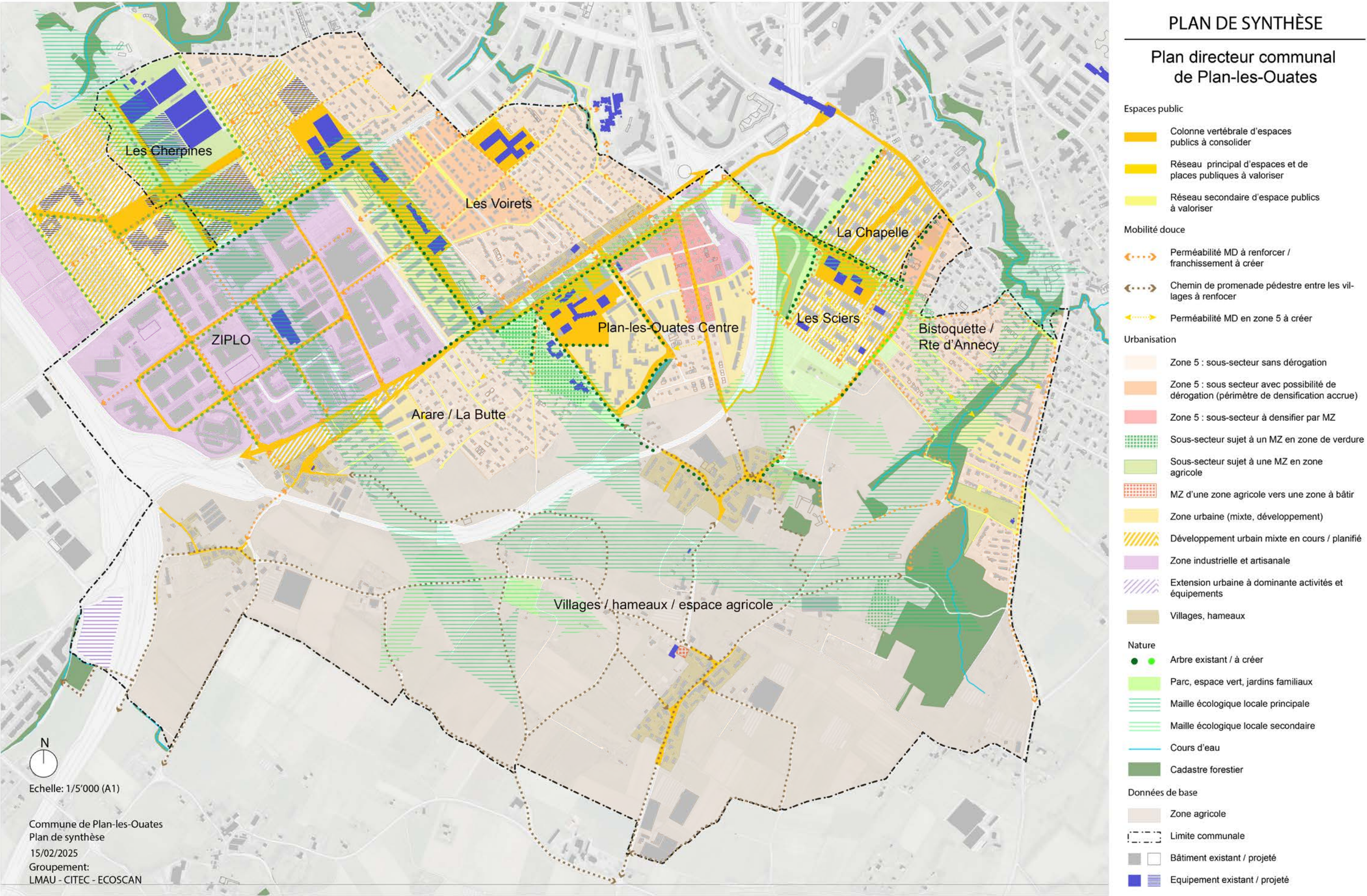
- > Le développement maîtrisé des villages et hameaux au travers notamment des plans de sites ;
- > La valorisation des espaces publics et de la mobilité douce au cœur des villages (cf. PPP Arande Lathoy) ;
- > La continuation de la modération du trafic dans les villages ;
- > La valorisation des liaisons MD entre les villages et le centre de la commune et vers les espaces naturels, avec des itinéraires cyclables sécurisés et confortables, incluant entre autres un meilleur balisage pour le sentier de St-Jacques-de-Compostelle ;
- > L'amélioration des cadences de la desserte TP, dans la mesure du possible ;
- > La préservation de la plaine agricole et des éléments structurants du paysage ;
- > La réflexion sur le devenir des serres à l'abandon (par exemple via des diagnostics agricoles) ;
- > Le renforcement des liens entre usagers de l'espace agricole par une information, une sensibilisation, une promotion des productions locales (distillerie de Saconnex-d'Arve) ;
- > La promotion de l'agriculture locale (préservation et renforcement des vergers) ;
- > La gestion des besoins en zones agricoles spéciales (optimisation des emplacements et des surfaces exploitables) et la réhabilitation des secteurs qui ne sont plus exploités.



Villages, hameaux, espace agricole

-  Réseau principal d'espaces et de places publiques à valoriser
-  Perméabilité MD à renforcer / franchissement à créer
-  Chemin de promenade pédestre entre les villages à renforcer
-  Sous-secteur sujet à une MZ en zone de verdure
-  MZ d'une zone agricole vers une zone à bâtir
-  Extension urbaine à dominante activités et équipements
-  Villages, hameaux
-  Parc, espace vert, jardins familiaux
-  Maille écologique locale principale
-  Maille écologique locale secondaire
-  Cours d'eau
-  Cadastre forestier
-  Zone agricole
-  Limite communale
-  Limite du secteur
-  Bâtiment existant / projeté
-  Equipement existant / projeté

2.2.9. PLAN DE SYNTHÈSE









3

PROGRAMME DE MISE EN OEUVRE

3. PROGRAMME DE MISE EN OEUVRE

3.1. FICHES DE MESURES THÉMATIQUES

Fiche U1 – Colonne vertébrale des espaces publics

Fiche M1 – Développement du réseau de transports collectifs

Fiche M2 – Accompagnement au développement du réseau des mobilités douces

Fiche M3 – Gestion du trafic motorisé

Fiche M4 – Gestion du stationnement

Fiche M5 – Développement des nouvelles formes de mobilité, digitaliser et promouvoir

Fiche E1 – Infrastructure écologique

Fiche E2 – Nature en ville

Fiche E3 – Patrimoine arboré

Fiche E4 – Espace agricole

Fiche E5 – Gestion des déchets

3.2. FICHES DE MESURES SECTORIELLES

Fiche S1 – Route de Saint-Julien

Fiche S2 – Projet de planification du secteur des Vuattes

Fiche S3 – Développement d'Arare-Dessous

Fiche S4 – Zone industrielle de Plan-les-Ouates (ZIPLO)

Fiche S5 – Mise en œuvre du GP des Cherpines

Fiche S6 – Maintien de la qualité dans le quartier La Chapelle – Les Sciers

Fiche S7 – Mise en valeur des hameaux et des villages

Fiche S8 - Plan-les-Ouates Est

Fiche S9 - GP Perly

U1 - COLONNE VERTÉBRALE DES ESPACES PUBLICS

3

Orientation politique concernée :

Valoriser et renforcer la colonne vertébrale d'espaces publics, mettre en réseaux les places et les espaces de référence. Mieux connecter les équipements, les services et les nouveaux projets à travers le maillage des espaces publics

Stratégies concernées :

Stratégie 1 : Développer et mettre en oeuvre une stratégie climatique communale

Stratégie 2 : Développer un réseau d'espaces publics structurants

Contexte :

- > Plusieurs espaces publics majeurs (place des Aviateurs, Mail mairie, Mail 2000, Promenade Tordue, etc.) forment une colonne vertébrale qui traverse la partie urbanisée de la commune ;
- > Ce réseau d'espaces publics est encore discontinu dans certains secteurs, notamment en direction des grands projets de développement au nord-ouest et à l'est de la commune (Cherpines, Les Sciers) et à travers la ZIPLO ;
- > Plusieurs équipements (école de Champ-Joly, école de commerce et de culture générale Aimée-Stitelmann, école du Pré-du-Camp, école Le Sapay, centre sportif des Cherpines, etc.) sont accompagnés d'espaces publics de qualité mais ne sont pas toujours connectés entre eux. Des équipements futurs sont également planifiés sur le territoire communal, notamment aux Cherpines : ils devront être intégrés à la colonne vertébrale des espaces publics.

Objectifs :

- > Promouvoir la ville des courtes distances en créant un réseau d'espaces publics continu et confortable permettant de mieux relier les centralités entre elles et de rapprocher les habitants des équipements et des services ;
- > Connecter les nouveaux espaces publics des grands projets de développement (Cherpines, Les Sciers) et de la ZIPLO au réseau d'espaces publics existant par des itinéraires de mobilité douce confortables et sécurisés ;
- > Proposer des espaces publics de qualité, animés et conviviaux, à l'intérieur des périmètres à forts enjeux (centre de PLO, ZIPLO, Les Sciers, Cherpines) et améliorer les espaces publics existants ;
- > Aménager des espaces publics fonctionnant comme un réseau d'îlots de fraîcheur (plantations, choix des matériaux, développement d'une canopée urbaine, etc.) ;
- > Intégrer les critères carbone dans les choix relatifs aux revêtements, au mobilier urbain, etc. (constructions bas carbone) ;
- > Limiter la pollution lumineuse et s'engager vers une meilleure gestion des éclairages nocturnes : définir une trame noire, un réseau d'espaces où l'obscurité est préservée ;
- > Accompagner, dans la mesure du possible, la colonne vertébrale des espaces publics par une liaison verte et paysagère entre l'Aire et la plaine, favorisant la création d'îlots de fraîcheur.

Mesures :

1. Désenclaver le nouveau quartier des Sciers et le connecter au reste de la commune par des itinéraires de mobilité douce confortables et sécurisés :
 - a. Améliorer la liaison entre le quartier de Sciers et la gare de Lancy-Bachet grâce à la sécurisation des itinéraires de mobilité douce sur le chemin Le-Sapay, le chemin du Trèfle-Blanc et la route d'accès ;
 - b. Construire la « Passerelle des Sciers » afin d'assurer une connexion de mobilité douce qualitative entre le quartier des Sciers et le centre de PLO (mesure inscrite dans le projet d'agglomération) ;
 - c. Améliorer la connexion entre les Sciers et la route du Camp en requalifiant et sécurisant la « route sans nom » pour la mobilité douce ;

2. Relier les futurs espaces publics des Cherpines à la ZIPLO et au centre de PLO : traversée de la route de Base, connexion au Mail 2000 ;
3. Requalifier le réseau viaire de la ZIPLO et créer des micro-espaces publics afin de transformer cette zone industrielle en un quartier d'activités attractif :
 - a. Végétaliser la route de la Galaise pour la rendre moins aride et plus agréable ;
 - b. Végétaliser les espaces résiduels, notamment le long de la route de Base et du chemin des Aulx ;
 - c. Réévaluer les besoins en stationnement dans la ZIPLO pour, en cas de diminution des places nécessaires, les reconvertir en espaces ouverts réaménagés et végétalisés qui pourront accueillir de nouveaux usages afin d'animer le quartier ;
 - d. Créer des axes longitudinaux et un axe transversal de parcours MD traversant la ZIPLO (et évitant les axes les plus utilisés par les camions) ;
4. Réaménager la promenade tordue pour faciliter la cohabitation entre les différents modes de transports présents. Utiliser le réaménagement de la route de Saint-Julien pour faciliter un axe vélos rapide ;
5. Réaffirmer le rôle central de la Place des Aviateurs comme lieu de rencontre et favoriser l'implantation d'éléments d'accroche pour animer l'espace (petits commerces, services, etc.) ;
6. Améliorer/sécuriser les traversées de la route de Base, la route de St Julien, la route du Camp ainsi que le chemin de Trèfle-Blanc (localisés sur le plan ci-après) ;
7. Renforcer l'arborisation le long des voiries communales.

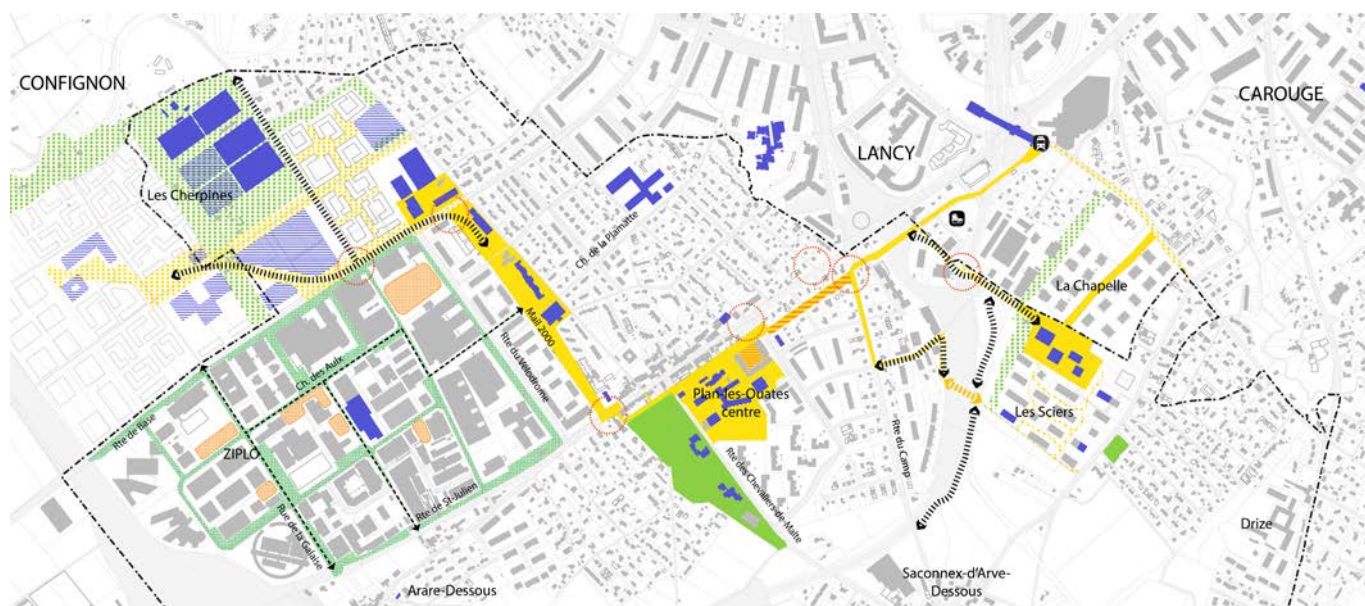
Mesures	Horizon de démarrage	Coordination
Mesure 1a, b	2020-2025	Commune, Canton (OCT)
Mesure 1c	2020-2025	Commune, Canton (OCT)
Mesure 2	2025-2030	Commune, Canton (OCT), promoteurs
Mesure 3a	2020-2025	Commune, Canton (OCT, OCAN), FTI, AZIPLO
Mesure 3b, c, d	2025-2030	Commune, Canton (OCT, OCAN), FTI, AZIPLO
Mesure 4	2020-2025	Commune, Canton (OCT, OCAN)
Mesure 5	2025-2030	Commune
Mesure 6	2025-2030	Commune, Canton (OCT)
Mesure 7	2020-2025	Commune

Coordination avec d'autres fiches de mesures :

- > À propos du réseau des cheminements MD : coordination avec la fiche M2 ;
- > À propos des connexions entre les grands projets et la colonne vertébrale des espaces publics : coordination avec les fiches S4, S5 et S6 ;
- > À propos de l'amélioration et de la sécurisation des traversées piétonnes : coordination avec la fiche S1 ;
- > À propos de l'accompagnement de la colonne vertébrale des espaces publics par des aménagements naturels et paysagers : coordination avec les fiches E1, E2 et E3.

Illustration

3



Mesures

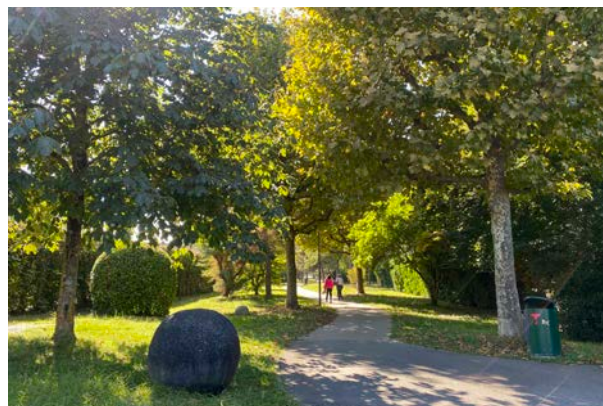
- | | | | |
|---|--|---|--|
|  | Espaces publics structurants existants / projetés |  | Aménagement de petits espaces publics de quartier attractifs et conviviaux au sein de la ZIPLO |
|  | Espaces verts existants / projetés |  | Végétalisation des axes / création ponctuelle d'aménagement naturels et paysagers de qualité |
|  | Aménagement et valorisation d'itinéraires de mobilité douce requalifiés et sécurisés |  | Création d'axes longitudinaux et transversaux de parcours MD à travers la ZIPLO |
|  | Construction de la passerelle des Sciers |  | |

Données générales

-  Limite communale
-  Bâtiment existant / projeté
-  Equipement existant / projeté
-  Gare de Lancy Bachtet
-  Patinoire du Trèfle-Blanc (projet)



Place des Aviateurs



Promenade tordue



Mail 2000



Quartier des Sciens

M1 - DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU DE TRANSPORTS COLLECTIFS

3

Orientation politique concernée :

Accompagner les projets de développement de la commune par une desserte en transports collectifs performante et assurer des liaisons TC de qualité vers/depuis le reste du Canton. Encourager le report modal vers une mobilité sobre en carbone

Stratégies concernées :

Stratégie 1 : Développer et mettre en oeuvre une stratégie climatique communale

Stratégie 4 : Développer un maillage écologique à l'échelle de la commune

Stratégie 5 : Favoriser le report modal vers une mobilité durable

Contexte :

- > La situation géographique de la commune de Plan-les-Ouates en fait un point d'entrée majeur dans le canton. De plus, avec la présence d'un pôle économique d'importance cantonale (ZIPLO) et de nombreux projets de développement importants, la commune continue de se développer constamment ;
- > La collectivité se doit de se doter d'une desserte en transports collectifs performante afin de poursuivre sa politique d'encouragement au report modal.

Objectifs :

- > Favoriser le développement d'un réseau de transports publics de qualité sur la commune pour les habitants et les pendulaires ;
- > Encourager le report modal et augmenter la part modale des transports publics sur la commune ;
- > Faciliter l'accès aux arrêts de transports publics pour les modes doux ;
- > Améliorer la fréquence et progression des transports publics sur le territoire communal.

Mesures :

1. Desservir les nouveaux projets et/ou zones d'habitations existantes de la commune avec une offre de transports publics performante par secteur et planifier les arrêts nécessaires, notamment dans les secteurs : MZ Arare dessous (optimisation de la position de l'arrêt existant Arare) et les Sciers (dessertes jugées insuffisantes malgré une augmentation de l'offre), rte du Camp (la Milice), Rte du Vélodrome ;
2. Mettre en place un programme d'assainissement des arrêts de transports publics non conformes à la LHand ;
3. Accompagner l'étude cantonale en cours sur la route de Saint-Julien pour améliorer la progression des bus : en créant un site propre pour les transports publics et en optimisant le nombre d'arrêts ;
4. Poursuivre sous l'égide du canton la mise en œuvre de la ligne de tram entre Genève – Saint-Julien, via Plan-les-Ouates (mesure inscrite dans le projet d'agglomération) ;
5. Lancer avec le canton l'étude d'insertion de la ligne de transports publics tangentielle permettant de relier Bernex-Confignon-Plan-les-Ouates-PAV-Centre-ville (aménagement et mesures de circulation associés) ;
6. Assurer des correspondances de qualité des lignes de bus sur la halte de Lancy-Bachet (Léman Express) ainsi qu'aux pôles d'échange Cherpines, En Louche et Palettes (vision intercommunale): aménagement des horaires, cadencement, fiabilisation des temps de parcours, facilitation des transbordements par des aménagements urbains efficaces, mise en place d'une signalisation dynamique aux Cherpines, etc. ;

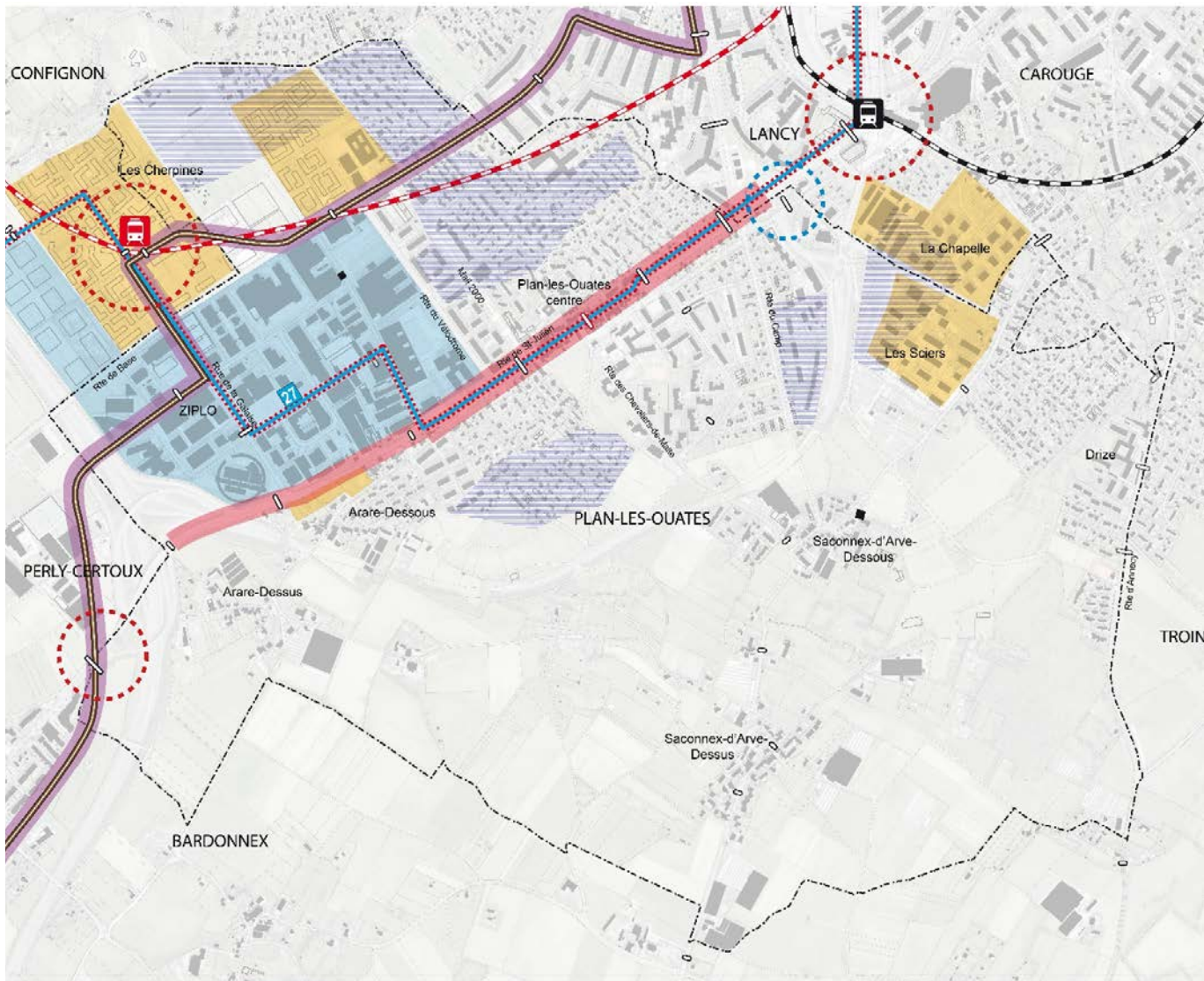
7. Réaliser une interface multimodale MD/TC performante dans le cadre de la planification du secteur Trèfle-Blanc en lien avec le développement du P+R / Patinoire (accessibilité, aménagement, équipements, qualité des zones d'attente, etc.) ;
8. Accompagner le Canton dans l'extension de la ligne Léman Express Pont-Rouge – Bernex ;
9. Réaliser une étude pour le rabattement des lignes de transports publics sur la future desserte CFF aux Cherpines, à la suite de l'extension du Léman Express ;
10. Assurer une desserte de qualité à Saconnex-d'Arve Dessus et Dessous (augmenter les fréquences, faciliter le rabattement avec le reste de la commune et favoriser la progression des lignes de bus) ;
11. Favoriser la progression des lignes de bus dans le réseau de quartier, notamment du point de vue des aménagements routiers, là où les conditions le permettent ;
12. Etudier l'opportunité et la faisabilité de modifier le parcours de la ligne 82, via la rte du Vélodrome y compris son aménagement afin de mieux desservir le quartier du Vélodrome et la ZIPLO ;
13. Améliorer la qualité de la desserte de la ZIPLO, en particulier le rabattement sur les gares du Léman Express et les P+R actuels ou futurs (correspondance / accessibilité).

Mesures	Horizon de démarrage	Coordination
Mesure 1	2020-2025	Commune, Canton (OCT), TPG
Mesure 2	2020-2025	Commune , TPG
Mesure 3	2020-2025	Commune, Canton (OCT)
Mesure 4	2020-2025	Commune, Canton (OCT) , TPG, Confédération
Mesure 5	2020-2025	Commune, Canton (OCT) , TPG
Mesure 6	2025-2030	Commune, Canton (OCT), TPG , Commune de Lancy
Mesure 7	2025-2030	Commune, Canton (OCT) , Commune de Lancy
Mesure 8	Long terme	Commune, Canton (OCT) , TPG, Commune de Lancy
Mesure 9	Long terme	Commune, Canton (OCT) , TPG, Commune de Confignon
Mesure 10	2020-2025	Commune , Canton (OCT)
Mesure 11	2025-2030	Commune , Canton (OCT)
Mesure 12	2020-2025	Commune , Canton (OCT), TPG
Mesure 13	2020-2025	Commune , Canton (OCT), TPG

Coordination avec d'autres fiches de mesures :

- > À propos des interactions avec les autres modes de transport : coordination avec les fiches M2 et M3 ;
- > À propos du développement de nouvelles formes de mobilité : coordination avec la fiche M5 ;
- > À propos de la gestion du stationnement : coordination avec la fiche M4 ;
- > À propos des connexions au réseau TC des futurs projets de développement : coordination avec les fiches S3, S5 et S6 ;
- > À propos des connexions au réseau TC à la ZIPLO : coordination avec la fiche S4 ;
- > À propos du réaménagement de la route de Saint-Julien : coordination avec la fiche S1.

Illustration



1. Réseau de transports en commun

-  Lignes de tram
-  Lignes de bus
-  Arrêts de bus existants / Arrêt à supprimer pour améliorer la progression des bus
-  Terminus
-  Prolongement tram 15
-  Réaménagement multimodal route de Saint-Julien pour améliorer la progression des bus
-  Zone avec desserte TC insuffisante
-  Future ligne tangentielle intercommunale (tracé à préciser)
-  Ligne ferroviaire
-  Futur prolongement du Léman express
-  Gare de Lancy-Bachet
-  Future gare des Cherpines

2. Zone d'affectation et poles d'échanges multimodaux

-  Zone industrielle
-  Nouveaux quartiers d'habitation
-  Assurer des correspondances efficaces au niveau des pôles d'échanges multimodaux
-  Future interface multimodale dans le secteur Trèfle-Blanc

Données générales

- Limite communale
- Bâtiment existant / projeté

M2 - ACCOMPAGNEMENT AU DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU DES MOBILITÉS DOUCES

3

Orientation politique concernée :

Encourager le report modal vers les transports en commun et les mobilités douces. Valoriser, renforcer et densifier le maillage piéton et cyclable

Stratégies concernées :

Stratégie 1 : Développer et mettre en oeuvre une stratégie climatique communale

Stratégie 5 : Favoriser le report modal vers une mobilité durable

Contexte :

- > La mobilité douce devient toujours plus attractive pour les déplacements quotidiens et offre une alternative concrète à l'utilisation du véhicule individuel ;
- > L'amélioration de la sécurité routière, de l'intermodalité et de la continuité des aménagements piétons et cyclables sont des facteurs déterminants à l'incitation et à l'usage des modes alternatifs aux véhicules individuels motorisés ;
- > Le réseau de mobilités douces actuel présente des lacunes, du point de vue des continuités, et nécessite d'être assaini afin de renforcer la maille existante.

Objectifs :

- > Développer la maille piétonne et cyclable de manière coordonnée sur tout le territoire de Plan-les-Ouates ;
- > Proposer des aménagements confortables, sécurisés et connectés avec les pôles TC structurants (halte Léman Express y compris) pour encourager le report modal et l'intermodalité ;
- > Compléter le jalonnement des itinéraires cyclables et piétonniers, en séparant les axes « rapides » des axes « de loisirs » ;
- > Sécuriser les aménagements existants, en veillant notamment à la cohabitation entre les piétons et les cyclistes.

Mesures :

1. Accompagner l'étude pilotée par le canton de la requalification de la route de Saint-Julien en y intégrant des aménagements de mobilité douce (MD) et en profiter pour requalifier les espaces publics aux abords de la route ;
2. Accompagner le projet de prolongement du tram n°15 en développant des aménagements MD et des espaces publics (mesure inscrite dans le projet d'agglomération) ;
3. Effectuer un bilan de l'itinéraire et des aménagements cyclables sur le ch. du Clos / ch. des Semailles et éventuellement proposer des aménagements complémentaires de qualités et confortables (exemple: rue cyclable) ;
4. Etudier la faisabilité d'équiper la route d'Annecy d'aménagements cyclables continus et sûrs, dans les deux sens de circulation ;
5. Accompagner le Canton pour la réalisation de l'axe-fort cyclable DI n°6 (voir carte ci-après) ;
6. Développer le réseau piéton de la commune au gré des opportunités foncières et là où cela est pertinent, pour se rapprocher d'une maille dense (viser une maille de 100x100m) dans les zones urbaines, en appliquant la stratégie de décroisement des poches d'habitations (voir carte ci-après) ;
7. Augmenter l'offre de stationnement pour les vélos (y compris les équipements électriques, vélos spéciaux et vélos en libre service) à proximité des arrêts de transports publics (Arrêt Vélodrome/Bachet), des places publiques, des équipements publics, des zones d'activités denses et des quartiers existants : notamment, Place des Aviateurs, Mairie, ZIPLO ;
8. Poursuivre la mise en œuvre du Plan directeur des chemins pour piétons (PDGP) et du Schéma directeur du réseau cyclable (SDRC) ;

9. Création des franchissements de mobilité douce (passerelles) pour assurer les continuités à l'échelle de la commune, mais aussi intercommunale : notamment la passerelle des Sciers et passerelle au-dessus de l'autoroute dans le cadre du projet tram ;
10. Evaluer la sécurité des traversées piétonnes et cyclables du réseau communal et les mettre en conformité lorsque cela est nécessaire ;
11. Fixer les lignes directrices à suivre lors des préavis des projets privés en lien avec les mobilités douces (accessibilité, aménagement, stationnement, équipements, etc.) ;
12. Promouvoir la marche à pied et la pratique du vélo auprès des enfants pour le trajet à l'école (cours vélo / sécurité routière / équipements sécurité) ;
13. Réaliser une interface multimodale MD/TC performante dans le cadre de la planification du secteur Trèfle-Blanc (voir M1) (accessibilité, aménagement, stationnements, équipements, qualité des zones d'attente, etc.) ;
14. Prévoir des aménagements cyclables et piétons confortables et de qualité pour le futur secteur du Rollet et pour la suite du grand projet des Cherpines ;
15. Développer le réseau MD dans la ZIPLO en lien avec le plan mobilité inter-entreprise de la zone ;
16. Accompagner la réalisation de l'étude mobilité Genève-Sud et notamment la mise en place d'un axe cyclable fort entre la ZIPLO et le sud du Canton.

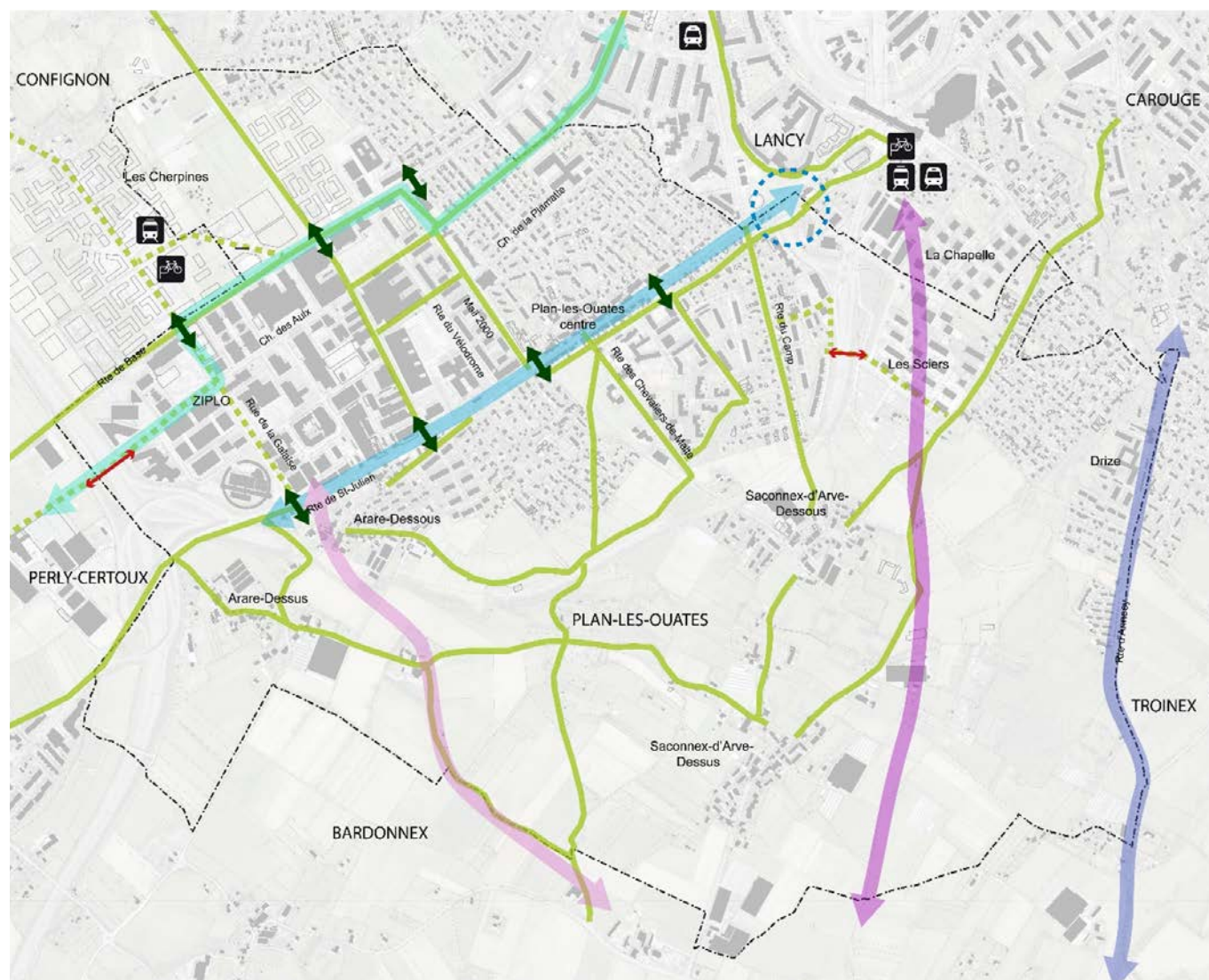
Mesures	Horizon de démarrage	Coordination
Mesure 1	2020-2025	Commune, Canton (OCT) , OU, Provélo
Mesure 2	2020-2025	Commune, Canton (OCT) , OU, Confédération
Mesure 3	2020-2025	Commune , Canton (OCT), OU, Provélo, Commune de Lancy
Mesure 4	2025-2030	Commune, Canton (OCT) , Provélo
Mesure 5	2025-2030	Commune, Canton (OCT) , Provélo
Mesure 6	Long terme	Commune, Canton (OCT), associations de quartier
Mesure 7	2020-2025	Commune , Canton (OCT), DIP
Mesure 8	2020-2025	Commune , Canton (OCT)
Mesure 9	2025-2030	Commune , Canton (OCT)
Mesure 10	2020-2025	Commune , Canton (OCT) (Provélo)
Mesure 11	2020-2025	Commune
Mesure 12	2025-2030	Commune , Provélo
Mesure 13	2025-2030	Commune, Canton (OCT, OU) , Commune de Lancy
Mesure 14	2025-2030	Commune, Canton (OCT) , Provélo, OU
Mesure 15	2025-2030	Commune, Canton (OCT), FTI, AZIPLO
Mesure 16	2020-2025	Commune , Canton (OCT)

Coordination avec d'autres fiches de mesures :

- > À propos des connexions entre les grands projets et la colonne vertébrale des espaces publics : coordination avec les fiches U1, S4, S5 et S6 ;
- > À propos du développement de nouvelles formes de mobilité : coordination avec la fiche M5 ;
- > À propos de la gestion du stationnement : coordination avec la fiche M4 ;
- > À propos des interactions avec les autres modes de transport : coordination avec les fiches M1 et M3 ;
- > À propos des connexions au réseau TC à la ZIPLO : coordination avec la fiche S4 ;
- > À propos du réaménagement de la route de Saint-Julien : coordination avec la fiche S1.

Illustration

3



1. Mesure réseau MD

-  Réseau fonctionnel à hiérarchiser existant / en projet
-  Futures passerelles des Sciers et projet MD / Tram 15
-  Projet de réaménagement de la route de Saint-Julien
-  Accompagnement du projet tram avec intégration des aménagement MD
-  Traversées de voirie importantes sur les axes pénétrants
-  Future interface multimodale dans le secteur Trèfle-Blanc

2. Axes forts intentionnels MD

-  Réalisation de l'axe fort DI n°6
-  Accompagnement de l'étude GE sud pour la réalisation d'un axe fort cyclable entre la Ziplo et le sud du Canton
-  Etudier la faisabilité d'équiper la route d'Annecy avec des aménagements MD dans les deux sens de circulation

Données générales

-  Limite communale
-  Bâtiment existant / projeté
-  Vélostation
-  Terminus Tram
-  Gare ferroviaire

M3 - GESTION DU TRAFIC MOTORISÉ

3

Orientations politiques concernées :

Encourager le report modal des transports motorisés individuels vers les transports en commun et les mobilités douces

Maîtriser le trafic routier et les nuisances grâce à la poursuite de la mise en place de zones à vitesse modérée, ainsi que la mise en place d'une stratégie de régulation sur les axes pénétrants de la commune (rétention, reports, canalisations)

Requalifier en étroite collaboration avec le Canton, la route de Saint-Julien avec une ambition multimodale

Stratégies concernées :

Stratégie 1 : Développer et mettre en oeuvre une stratégie climatique communale

Stratégie 5 : Favoriser le report modal vers une mobilité durable

Contexte :

- > En étant une « porte d'entrée » du canton de Genève, la commune de Plan-les-Ouates est traversée par un trafic de transit très important qui ne cesse de croître année après année, sur des axes de plus en plus saturés ;
- > La présence de la ZIPLO, une des grandes zones industrielles et pôles économiques du canton, induit un trafic pendulaire, lui aussi important qui va notamment se renforcer avec le développement d'une nouvelle zone industrielle : la ZDIA Cherpines.

Objectifs :

- > Apaiser et sécuriser le trafic dans la zone urbaine dense et les villages (projets de modération) ;
- > Requalifier les voiries dans une logique de multimodalité et de rééquilibrer les espaces publics adjacents à celles-ci ;
- > Canaliser et maîtriser le trafic pendulaire à la suite de l'abandon du projet L1/L2 ;
- > Accompagner le report modal des collaborateurs de la ZIPLO, ainsi que des habitants de la commune.
- > Cette évolution du trafic dans la commune se confronte avec la volonté communale de préserver et protéger la population des nuisances du trafic et de favoriser la cohabitation des différents modes de transports.

Mesures :

1. Réaliser une étude pour limiter les nuisances liées au trafic motorisé de transit dans les différents villages et sur le réseau de quartier communal (en tenant compte de l'étude Genève Sud) et déterminer les mesures nécessaires à mettre en place ;
2. Evaluer l'opportunité et la faisabilité de mise en zone 30 ou zone de rencontre du réseau de quartier communal et des traversées des villages (cf. carte ci-après) ;
3. Réaliser un bilan de toutes les zones à vitesse modérée et si nécessaire, étudier les mesures correctives nécessaires à mettre en place ;
4. Aménager les carrefours d'accès des nouveaux secteurs de développement urbain ainsi que des futurs projets privés de manière à garantir la fluidité du trafic et le sécuriser, en veillant à ne pas péjorer la progression des TC et à limiter les conflits avec les MD ;
5. Etudier et, si besoin, restreindre l'accès pour la circulation motorisée, sauf véhicules agricoles, aux voiries de l'espace agricole dans le but de les rendre plus attractives et sécurisantes pour les mobilités douces (cf. carte ci-après) ;
6. Garantir une accessibilité satisfaisante de la commune par les réseaux primaires et secondaires, notamment pour assurer le bon développement économique des ZIPLO et ZDIA Cherpines ;

7. Favoriser le report modal sur les TC et MD pour les collaborateurs de la ZIPLO par la mise en œuvre du plan d'action multimodal élaboré conjointement avec les partenaires de la ZIPLO (tarifications stationnement, aide financière aux mobilités alternatives, critères d'attribution des places et amélioration des aménagements MD) ;
8. Réguler les flux de trafic sur la route de Saint-Julien et sur la route de Base en vue de favoriser le report sur l'autoroute de contournement pour le trafic de transit, tout en garantissant l'accès à la ZIPLO ;
9. Mettre en œuvre le plan de mobilité de l'administration communale visant un report modal vers les TC et MD ;
10. Requalifier la route de Base en intégrant des aménagements paysagers et en garantissant des itinéraires sécurisés et continus pour les mobilités douces.

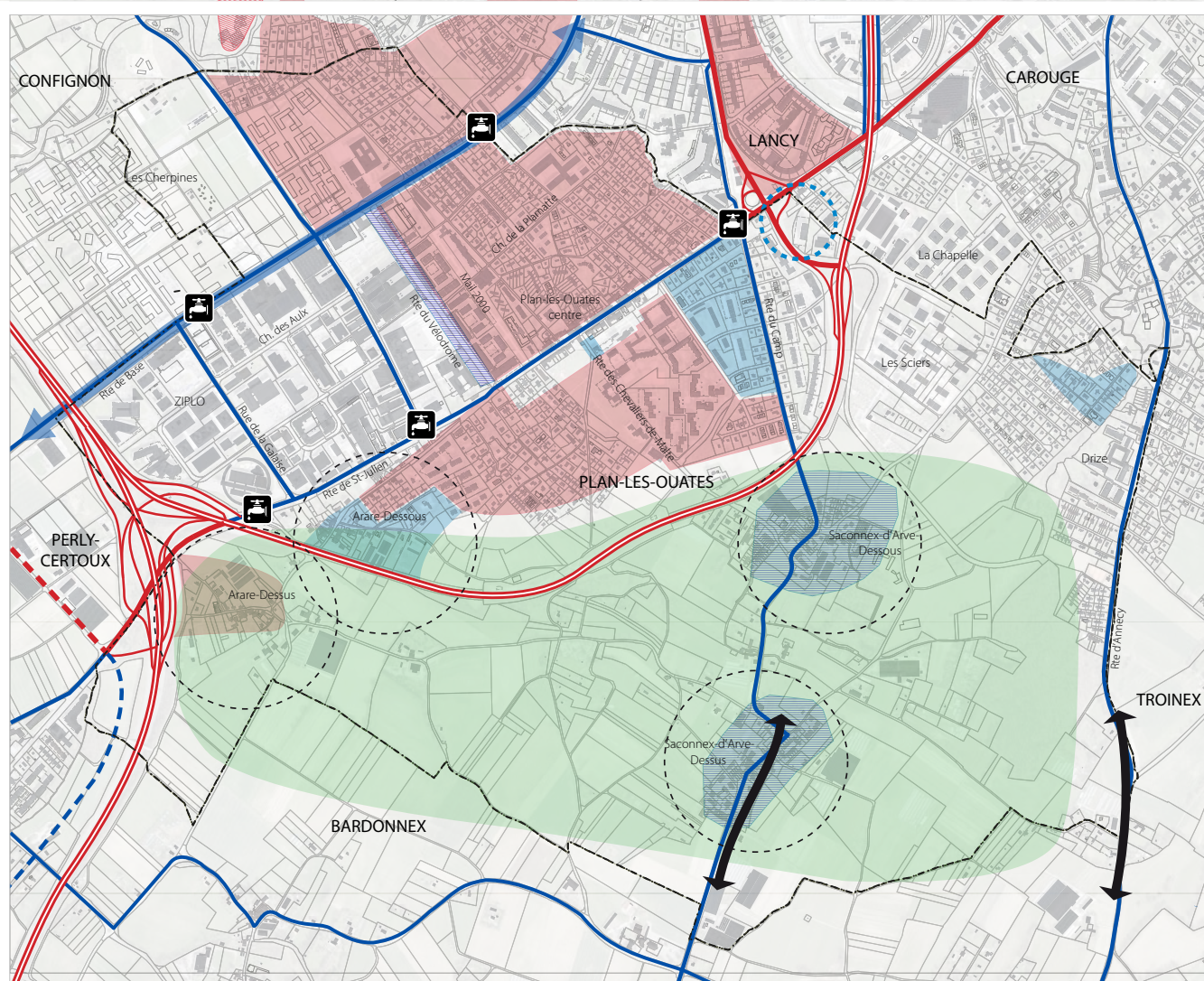
Mesures	Horizon de démarrage	Coordination
Mesure 1	2020-2025	Commune , Canton (OCT)
Mesure 2	2025-2030	
Mesure 3	2020-2025	
Mesure 4	2020-2025	Commune, Canton (OCT) , OU, promeneurs/privés
Mesure 5	2020-2025	Commune, Canton (OCT) , agriculteurs
Mesure 6	Long terme	Commune, Canton (OCT) , OU
Mesure 7	2020-2025	Commune , Canton (OCT), Centrale Mobilité, FTI, AZIPLO
Mesure 8	2025-2030	Commune, Canton (OCT)
Mesure 9	2020-2025	Commune
Mesure 10	2025-2030	Commune, Canton (OCT), Commune de Confignon

Coordination avec d'autres fiches de mesures :

- > À propos des interactions avec les autres modes de transport : coordination avec les fiches M1 et M2 ;
- > À propos du développement de nouvelles formes de mobilité : coordination avec la fiche M5 ;
- > À propos de la gestion du stationnement : coordination avec la fiche M4 ;
- > À propos du développement des futurs GP, de la ZIPLO et de la future ZDIA : coordination avec les fiches S4, S5 et S6 ;
- > À propos du réaménagement de la route de Saint-Julien : coordination avec la fiche S1.

Illustration

3



1. Hiérarchie du réseau

- Autoroute
- Réseau primaire
- - Réseau primaire projeté
- Réseau secondaire
- - Réseau secondaire projeté

2. Mesure trafic

- ↔ Accompagnement du réaménagement multimodal de la rte de Base en lien avec le projet tram
- Restreindre l'accès pour la circulation motorisée, sauf véhicules agricoles, aux voiries du Coteaux dans le but de les rendre plus attractives et sécurisantes pour les mobilités douces
- 🚗 Gestion du flux de trafic en entrée de ville et favoriser le report sur l'autoroute de contournement
- Limiter les nuisances liées au trafic motorisé de transit dans les hameaux
- ↕ Flux pendulaire à canaliser en lien avec l'abandon de L1/L2

3. Stationnement et centrale mobilité

- - - Limite de gestion de la centrale Mobilité
- Future interface multimodale dans le secteur Tréfle-Blanc
- Réaliser un bilan des zones à vitesse modérée (zone 30 / zone de rencontre)
- Evaluer la faisabilité de réaliser des zones à vitesse modérée (zone 30 / zone de rencontre)

Données générales

- Limite communale
- Bâtiment existant / projeté

M4 - GESTION DU STATIONNEMENT

3

Orientation politique concernée :

Maîtriser le trafic routier et favoriser le report modal grâce à la mise en place d'une politique de stationnement cohérente et ambitieuse

Stratégies concernées :

Stratégie 1 : Développer et mettre en oeuvre une stratégie climatique communale

Stratégie 5 : Favoriser le report modal vers une mobilité durable

Contexte :

- > Le canton de Genève est confronté à de nombreuses nuisances en lien avec le trafic motorisé, qui impactent notamment la qualité de vie des citoyens ;
- > Le trafic pendulaire ne cesse de se développer et la présence dans la commune d'une zone industrielle majeure en fait un pôle attractif supplémentaire ;
- > L'offre de stationnement privée et publique est importante, ce qui favorise l'utilisation des véhicules individuels ;
- > Les véhicules stationnés sur le domaine public occupent de l'espace. Espace qui pourrait être affecté à d'autres fonctions : projets de végétalisation ou en faveur des mobilités douces.

Objectifs :

- > Adopter une politique de stationnement cohérente tant pour les habitants que pour les employés (localisation des places, la gestion des places sur l'espace public, la durée de stationnement, etc.) ;
- > Favoriser la création de parkings centralisés ou mutualisés pour les futurs projets, afin de limiter les impacts sur le territoire, limiter les coûts et favoriser le report modal ;
- > Développer une stratégie intercommunale (Genève Sud) dans le cadre de la réalisation ou de la mise en oeuvre de P+R, en cohérence avec le réseau de transports publics ;
- > Gagner de l'espace public pour des aménagements en faveur des transports publics, des mobilités douces, des espaces publics ou encore la végétalisation.

Mesures :

1. Evaluer les demandes d'octroi de dérogations au RPSFP (Règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés) dans les secteurs récemment ou prochainement mieux desservis par les transports publics (en particulier l'extension du tram 15) ;
2. Différencier les places vélos et deux-roues motorisés sur domaine public pour éviter les conflits d'usage. Proposer des aménagements spécifiques (type arceau) et répartir équitablement ces emplacements sur le territoire communal. Dans la mesure du possible, prévoir au moins une place pour les vélos cargo à chaque emplacement vélo ;
3. Réaliser un bilan de la zone macaron existante et évaluer l'opportunité d'appliquer des mesures correctives (extension, réduction, limitation, etc.) ;
4. Améliorer la signalétique et le jalonnement des places de stationnement et des parkings publics (disponibilité des places libres et guidage des usagers vers les parkings avec des places disponibles) ;
5. Définir une stratégie d'encouragement à la mutualisation et à la centralisation du stationnement sur fonds privés pour limiter la construction de nouveaux ouvrages et analyse sur les capacités et taux d'utilisation des différents parkings ;
6. Supprimer le stationnement sauvage sur le domaine public en particulier dans les villages ;
7. Accompagner la mise en oeuvre du nouveau P+R au niveau du quartier de Trèfle-Blanc ;
8. Adapter la réglementation du stationnement sur le domaine public dans la ZIPLO pour limiter les déplacements motorisés des pendulaires ;

9. Poursuivre et encourager la mise en œuvre de plans de mobilité d'entreprise au sein des entreprises de la ZIPLO afin de décourager le recours au transport individuel motorisé ;
10. Créer des places vélos et deux-roues motorisés dans les quartiers en nombre suffisant ;
11. Réaliser un parking de taille adéquate pour la pièce D afin d'éviter le report sur les zones villas adjacentes, en utilisant la ZIPLO comme soupape en cas d'événement exceptionnel (places sur domaine public et possible mutualisation des places sur fond privé) ;
12. Réaliser une étude sur les capacités et taux d'utilisation des différents parkings existants.

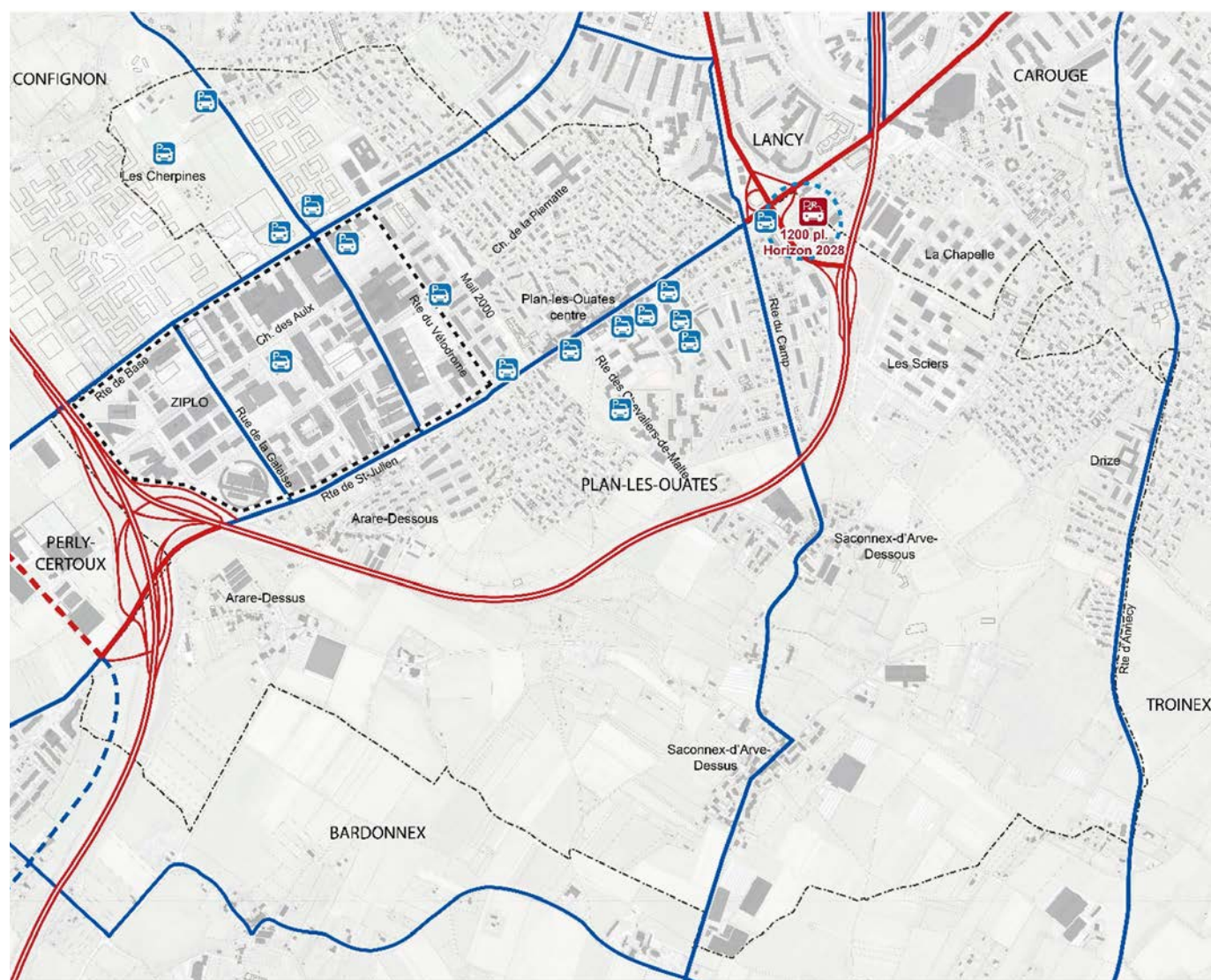
Mesures	Horizon de démarrage	Coordination
Mesure 1	2020-2025	Commune, Canton (OCT)
Mesure 2	2020-2025	Commune , Canton (OCT)
Mesure 3	2025-2030	
Mesure 4	2020-2025	
Mesure 5	2025-2030	
Mesure 6	2020-2025	Commune , Canton (OCT), police municipale
Mesure 7	2025-2030	Commune, Canton (OCT) , Ville de Lancy
Mesure 8	2020-2025	Commune , Canton (OCT), Centrale Mobilité, FTI, AZIPLO
Mesure 9	2020-2025	Commune , Centrale Mobilité, FTI, AZIPLO
Mesure 10	2020-2025	Commune, Canton (OCT)
Mesure 11	2020-2025	Commune, Canton (OCT) , AZIPLO
Mesure 12	2020-2025	Commune , Canton (OCT)

Coordination avec d'autres fiches de mesures :

- > À propos du développement de nouvelles formes de mobilité : coordination avec la fiche M5 ;
- > À propos de la coordination avec les différents modes de transports : coordination avec les fiches M2 et M3 ;
- > À propos du développement de la ZIPLO : coordination avec la fiche S4.

Illustration

3



1. Hiérarchie du réseau

- Autoroute
- Réseau primaire
- - Réseau primaire projeté
- Réseau secondaire
- - Réseau secondaire projeté

2. Stationnement et centrale mobilité

- Futur parking relais projeté Trèfle-Blanc
- Parkings publics de la commune
Places totales : 712
- - - Limite de gestion de la Centrale Mobilité
- Future interface multimodale dans le secteur Trèfle-Blanc

Données générales

- Limite communale
- Bâtiment existant / projeté

M5 - DÉVELOPPEMENT DES NOUVELLES FORMES DE MOBILITÉ, DIGITALISER ET PROMOUVOIR

3

Orientation politique concernée :

Encourager le développement et la mise à disposition des nouvelles formes de mobilité sur le territoire communal

Réduire les émissions liées aux déplacements motorisés via ces nouvelles formes de mobilités émergentes

Encourager l'utilisation des véhicules partagées en définissant une stratégie de déploiement à l'échelle de la commune

Stratégies concernées :

Stratégie 1 : Développer et mettre en oeuvre une stratégie climatique communale

Stratégie 5 : Favoriser le report modal vers une mobilité durable

Contexte :

- > Avec la constante augmentation des charges de trafics surchargeant les axes majeurs de la commune, la qualité de vie des habitants, l'environnement et le climat sont les principaux touchés ;
- > Les nouvelles formes de mobilité se développent fortement, offrant ainsi de nouvelles possibilités de déplacements plus vertueuses.

Objectifs :

- > Réduire les nuisances liées au trafic TIM dans la commune ;
- > Augmenter la part des mobilités douces, grâce au développement de nouvelles formes de mobilité ;
- > Promouvoir des modes alternatifs de mobilité (subventions pour MD, offre abonnement multimodal, etc.) ;
- > Favoriser l'innovation en soutenant des projets pilotes.

Mesures :

1. Développer des bases logistiques (échange poids-lourds à vélo cargo par exemple) principalement dans les zones industrielles et en lien avec le développement des Cherpines ;
2. Proposer des zones de stationnement pour les vélos en libre-service afin de développer l'offre pour les vélos partagés dans la commune ;
3. Mettre en place un système de location de vélos-cargos à destination des habitants et des entreprises de la commune ;
4. Favoriser la création d'équipements de recharge électrique et d'entretien dans les zones de stationnement (voitures, deux-roues motorisés et vélos) ainsi que d'entretien pour les vélos ;
5. Développer les subventions communales d'écomobilité et promotion efficace sur ces subventions dans le cadre de différents événements communaux ;
6. Monitorer les infrastructures de mobilité (stationnement, pénétrantes cyclables, TC, etc.) pour connaître le comportement des usagers ;
7. Accompagner la mise en place d'un programme de développement et déploiement d'application Maas (abonnement multimodal unique, paiements simplifiés, communication et promotions, etc.) ;
8. Évaluer l'opportunité et promouvoir la mise en place d'un système local de car sharing et/ou covoiturage entre habitants ;
9. Accompagner le développement de ces nouvelles mobilités grâce à une communication efficace (associations communales, journaux communaux, etc.).

Mesures	Horizon de démarrage	Coordination
Mesure 1	Long terme	Commune, Canton (OCT, OU), Centrale Mobilité, FTI, AZIPLO,
Mesure 2	2020-2025	Commune, Canton (OCT)
Mesure 3	2025-2030	Commune
Mesure 4	2020-2025	Commune
Mesure 5	2020-2025	Commune
Mesure 6	2020-2025	Commune, Canton (OCT)
Mesure 7	2025-2030	Commune, Canton (OCT), TPG
Mesure 8	2025-2030	Commune, Canton (OCT)
Mesure 9	2020-2025	Commune

Coordination avec d'autres fiches de mesures :

- > À propos des interactions avec les autres modes de transport : coordination avec les fiches M1, M2 et M3 ;
- > À propos du développement des aménagements des futurs GP et de la ZIPLO : coordination avec les fiches S4, S5 et S6.

E1 - INFRASTRUCTURE ÉCOLOGIQUE

3

Orientation politique concernée :

Développer un maillage écologique sur l'ensemble du territoire communal et intégrer le principe de nature en ville sur les territoires à caractère urbain

Stratégies concernées :

Stratégie 1 : Développer et mettre en oeuvre une stratégie climatique communale

Stratégie 4 : Développer un maillage écologique à l'échelle de la commune

Contexte :

- > L'infrastructure écologique du territoire communal de Plan-les-Ouates est constituée de réservoirs de biodiversité comme le bois du Milly et les étangs de la Bistoquette, de milieux relais et de corridors biologiques qui permettent aux espèces le déplacement d'un habitat à un autre. Ce réseau écologique prend place évidemment au cœur des milieux naturels et agricoles qui jouent un rôle clé, mais aussi dans les espaces plus urbanisés qui doivent absolument être pris en compte afin d'avoir une vision complète de notre infrastructure écologique. Le réseau d'espaces verts et de jardins privés fait partie intégrante des espaces qui permettent à la faune de circuler, de trouver refuge ou même d'accomplir un cycle de vie ;
- > Le développement et renforcement du réseau écologique doit s'appuyer sur les différentes trames qui le constitue. Pour se faire il convient d'avoir une vision spatialisée des différentes trames qui se superposent :
 1. **Trame verte** : Constituée de la végétation moyenne et haute (forêts, haies, arbres isolés, alignements d'arbres, cordons boisés, zones buissonnantes, etc.) ;
 2. **Trame bleue** : Constituée de milieux humides et aquatiques (zone humide, cours d'eau, plan d'eau temporaires ou permanents, noues, prairies humides, etc.) ;
 3. **Trame noire** : Constituée de zones favorables pour les espèces lucifuges qui ont besoin d'obscurité la nuit ;
 4. **Trames jaune et rouge** : Constituée de milieux ouverts et de prairies (zones cultivées, prairies sèches, clairières, zones pionnières, etc.) ;
 5. **Trame brune** : Constituée des sols.

Objectifs :

- > Préserver et renforcer les trames existantes qui constituent le réseau écologique ;
- > Améliorer le réseau écologique en aménageant de nouveaux réservoirs de biodiversité et en les connectant par le biais de corridors biologiques et milieux relais (en priorité dans les secteurs déficitaires à l'échelle de la commune) ;
- > Identifier les conflits humains/faune, en particulier les zones de forte mortalité pour les espèces et les obstacles afin de mettre en œuvre une stratégie pour le franchissement des grandes coupures ;
- > Prendre en compte le réseau écologique dans les projets de constructions (routes, habitations) et dans les zones urbanisées.

Mesures :

1. Identifier l'ensemble du réseau écologique existant :
 - a. Cartographier les réservoirs de biodiversité, les milieux relais et les corridors biologiques et les classer par trames ;
 - b. Sur la base de cette cartographie mettre en évidence les secteurs lacunaires et les secteurs où il serait très favorable d'améliorer le réseau écologique ;
2. Renforcer et améliorer (qualitativement et quantitativement) le réseau écologique :
 - a. Trame verte :
 - > Préserver la végétation existante ;
 - > Renforcer l'arborisation (voir fiche sur le patrimoine arboré) et développer le réseau de haies vives. Les pénétrantes de verdure doivent être consolidées car elles garantissent la circulation des espèces, notamment dans l'espace urbain ;

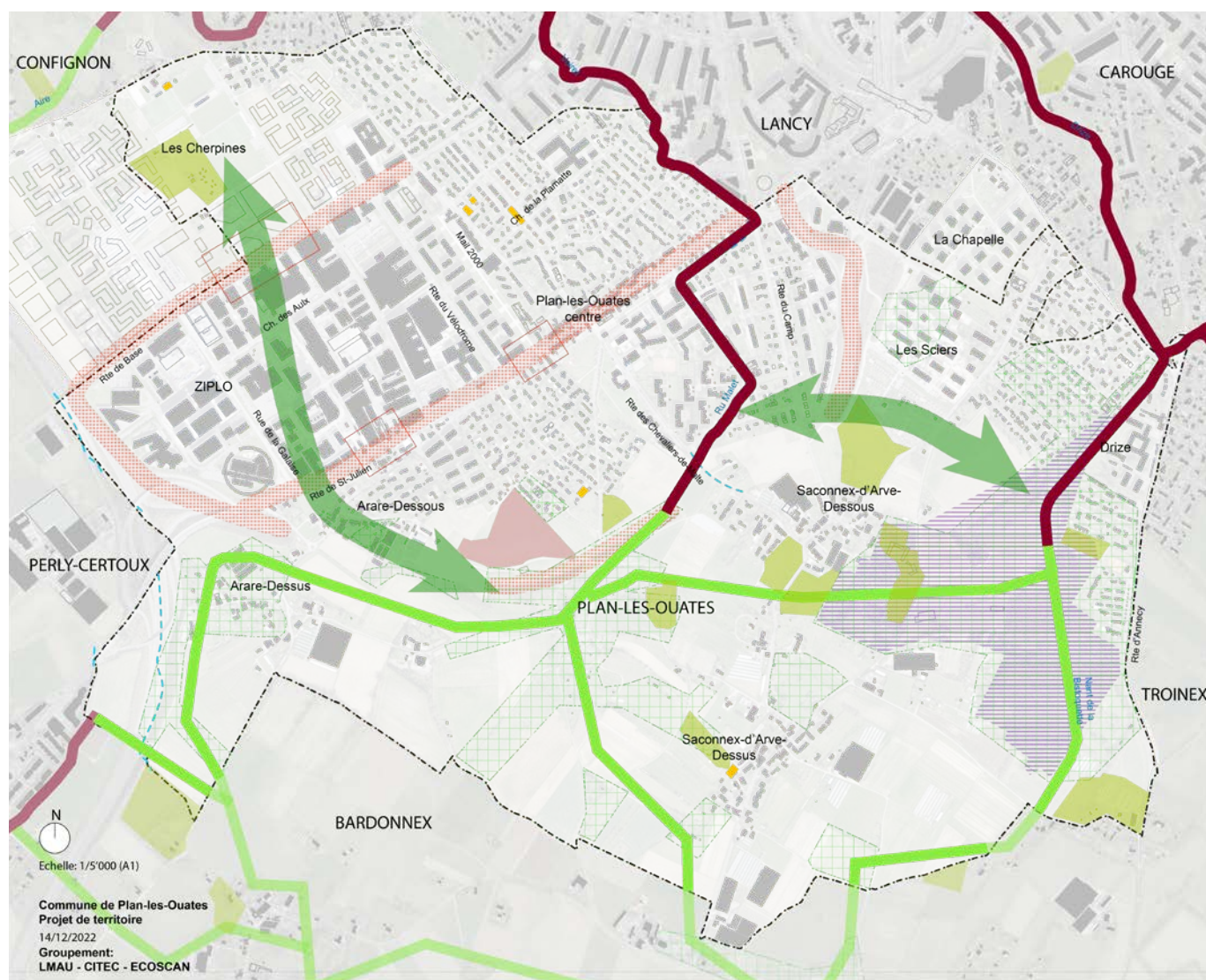
- > Promouvoir le choix d'espèces indigènes ou adaptées aux conditions climatiques actuelles et futures ;
 - b. Trame bleue :
 - > Protéger les milieux humides et aquatiques existants ;
 - > Valoriser le rôle du cycle de l'eau et de la multifonctionnalité des écosystèmes aquatiques. Quand cela est possible recréer de nouveaux réservoirs de biodiversité et mettre en réseau les milieux existants par la création et l'amélioration des corridors et des zones relais ;
 - > Favoriser le développement de noues, d'étangs ou de bassins de rétention paysager dans les nouveaux projets ou rénovations ;
 - > Mettre en œuvre des principes d'entretien pérennes comme les curages afin d'éviter l'atterrissement et la disparition des milieux humides et aquatiques déjà existants ;
 - c. Trame noire :
 - > Élaborer et mettre en œuvre un plan lumière à l'échelle de la commune. Ce dernier devra lister les mesures actuellement mises en œuvre ;
 - > Mettre en évidence les améliorations possibles sur l'équipement d'éclairage actuel, les équipements à renouveler prochainement, les secteurs d'intervention prioritaire et poser un cadre pour les futurs quartiers à développer (par exemple : choisir la température de couleur d'éclairage la moins néfaste pour la faune, abaisser la lumière au milieu de la nuit, procéder à l'extinction complète de certains secteurs, luminaires intelligents, etc) ;
 - d. Trame jaune et rouge :
 - > Préserver et améliorer la richesse des milieux ouverts et des prairies ;
 - > Adapter et extensifier l'entretien de ces milieux afin de les rendre plus accueillants pour la faune, tout en tenant compte des usages par la population : conversion de surface de gazon en prairie fleurie (voir fiche biodiversité / nature en ville), implantation de prairies dans les projets de construction, mise en place de jachère, etc. ;
3. Mettre en œuvre une stratégie pour réduire les conflits humains/faune, la mortalité de certaines espèces et permettre le franchissement des grandes coupures :
- a. Identifier l'ensemble des zones de conflits humains/faune (ouvrages infranchissables, forte mortalité, territoire trop fractionné, activités en plein air perturbant la faune, etc.) afin d'affiner notre compréhension des dysfonctionnements du réseau écologique ;
 - b. Mettre en place des mesures pour réduire ces conflits et préserver la faune. Par exemple : installation d'ouvrage de franchissement souterrain des routes pour la petite faune, développement de corridors biologique pour reconnecter les milieux entre eux et permettre à la faune de s'y déplacer sans risques, limiter certains usages humains, limiter la présence des chiens dans certains secteurs, etc ;
 - c. Mettre en œuvre des solutions pour le franchissement de la faune sur les axes de coupure principaux déjà identifiés (autoroute, route de Base et route de Saint-Julien) ;
 - d. Poursuivre la mise en œuvre des mesures en faveur des batraciens sur le chemin de l'Abérieru.

Mesures	Horizon de démarrage	Coordination
Mesure 1	2020-2025 (en amont des mesures suivantes)	Commune , Canton (OCAN), associations
Mesure 2	2020-2025	Commune , Canton (OCAN, OCEN), associations, propriétaires privés
Mesure 3a, b, c	2025-2030	Commune , Canton (OCT, OCAN)
Mesure 3d	2020-2025	Commune

Coordination avec d'autres fiches de mesures :

- > À propos du renforcement du réseau vert/bleu/noir : coordination avec la fiche E2 ;
- > À propos de l'accompagnement de la densification par des aménagements naturels et paysagers : coordination avec les fiches E1, E2, E3 et U1

Illustration



Carte réalisée sur la base d'une étude menée par le bureau ATNP, 2023

- | | | | |
|--|---|--|---|
| | Site prioritaire pour la flore | | Corridor à créer |
| | Site prioritaire pour la faune | | Réservoirs de biodiversité à préserver |
| | Prairies sèches et extensives | | Obstacles principaux aux déplacements de la faune |
| | Inventaire fédéral des zones de reproduction des batraciens | | Point dur à traiter |
| | Corridor fonctionnel | | Cours d'eau à remettre à ciel ouvert |
| | Corridor à renforcer | | Limite communale |

E2 - NATURE EN VILLE

3

Orientation politique concernée :

Développer un maillage écologique sur l'ensemble du territoire communal et intégrer les principes de nature en ville sur les territoires à caractère urbain

Stratégies concernées :

Stratégie 1 : Développer et mettre en oeuvre une stratégie climatique communale

Stratégie 4 : Développer un maillage écologique à l'échelle de la commune

Contexte :

- > La commune de Plan les Ouates constitue un site de transition entre la plaine agricole au sud et le corridor de l'Arve au nord. La zone urbaine constitue toutefois encore trop souvent une rupture dans les infrastructures écologiques. La restauration des connexions (ou du moins la mise en place de milieux relais) nécessite donc de redévelopper un maillage au sein des zones construites, non seulement dans les parcs urbains, mais également dans les espaces publics de moindre importance et dans les parcelles privées. En plus de favoriser la biodiversité, les principes de nature en ville contribuent à assainir l'air, restaurer les sols et limiter les îlots de chaleur.

Objectifs :

- > S'appuyer sur les réseaux MD et espaces publics pour renforcer le maillage écologique initié par la commune;
- > Promouvoir les principes de nature en ville au sein des quartiers privés (villa, locatif) pour réduire les effets de coupure (haie, clôture, grillage, etc.), diversifier les milieux, préserver la biodiversité en ville et les services rendus (richesse écologique, régulation climatique et hydraulique, protection des sols, lien social, etc.) ;
- > Encourager et accompagner la population dans la mise en place de mesures favorisant la nature en ville.
- > Limiter les îlots de chaleur grâce à des mesures de végétalisation ciblées.

Mesures :

1. S'appuyer sur les réseaux MD et espaces publics pour renforcer le maillage écologique initié par la commune :
 - a. Identifier les secteurs sujets aux îlots de chaleur sur le territoire communal et les traiter de façon prioritaire dans la mise en place de mesures de végétalisation ;
 - b. Intégrer des aménagements biologiques favorables (bande herbeuse, alignement d'arbres, haie, buisson, structure pour la faune tels que tas de bois, pierrier, nichoir, hôtel à insectes) au développement du réseau de mobilité douce et d'espaces publics et privilégier des revêtements perméables dans la mesure du possible ;
 - c. Identifier/inventorier les espèces protégées (faune, flore et biotope) au sein des espaces ouverts (publics et privés), développer des mesures de conservation et définir les principes de compensation quand la conservation n'est pas possible in situ ;
 - d. Favoriser la mise en place de milieux humides (noues, étangs) et d'aménagements biologiques favorables/espèces de valeur dans les projets de construction et rénovations ;
 - e. Adapter l'illumination des cheminements en fonction de la hiérarchie du réseau et de la trame noire communale ;
 - f. Favoriser les essences indigènes et/ou adaptées aux évolutions climatiques pour les plantations;
 - g. Travailler les aménagements sur trois strates (arbres, arbustes, herbeux) ;
 - h. Favoriser un entretien différencié des espaces verts (alternance dans les fauches, fauches tardives, évacuation du produit de coupe, entretien limité dans les secteurs non exploités) et renoncer, dans la mesure du possible, au traitement phytosanitaire ;
 - i. Végétaliser, dans la mesure du possible, la toiture et les façades des bâtiments communaux ;
 - j. Favoriser le développement de projets types potagers urbains ;

- k. Définir des objectifs de végétalisation (plan des aménagements extérieurs, plan d'entretiens, taux de perméabilité, traitement des toitures) pour les projets de construction/rénovation ;
 - l. Evaluer la possibilité de remplacer l'enrobé sur les places de stationnement par des revêtements perméables (pavé-gazon ou autre) ;
 - m. Lors de réfections du réseau routier, proposer l'utilisation de matériaux respectueux de l'environnement voire identifier les chemins pouvant être déclassés et rendus perméables ;
 - n. Lutter contre les espèces invasives et les organismes nuisibles : recenser, identifier les foyers, définir les mesures d'action et les mettre en œuvre ;
2. Promouvoir les principes de nature en ville auprès des privés et accompagner la population dans la mise en place de mesures favorisant la biodiversité :
- a. Mettre à disposition les guides pour des aménagements en faveur de la faune (nicheur à oiseaux, chauves-souris, abris à hérissons) via les différents moyens de communication de la Commune ;
 - b. Organiser des ateliers et événements pour informer la population sur les principes de nature en ville et les actions pouvant être mises en œuvre à l'échelle individuelle ;
 - c. Mettre en place des interventions éducatives dans les écoles pour sensibiliser à la nature en ville et la protection de la biodiversité ;
 - d. Sensibiliser les propriétaires de villas ou d'immeubles à l'entretien différencié de leur jardin (tonte, taille des haies) et aux alternatives à l'utilisation de produits phytosanitaires ;
 - e. Encourager les propriétaires à remplacer leurs haies actuelles par des haies vives ;
 - f. Accompagner les habitants dans la mise en place de structures diversifiées pour la faune (nichoirs, murgiers, hôtels à insectes, haies vives, arborisation structurante etc.) ;
 - g. Encourager les propriétaires à réduire le nombre de clôtures, à installer des clôtures avec une maille plus large ou à maintenir des espaces suffisamment grands pour permettre le passage de la faune.

Mesures	Horizon de démarrage	Coordination
Mesure 1a-d, f-n	2020-2025	Commune , OCAN, OCT, associations de protection de l'environnement
Mesure 1e	2025-2030	Commune , OCEN
Mesure 2a-g	2020-2025	Commune , OCAN, DIP, associations de protection de l'environnement

Coordination avec d'autres fiches de mesures :

- > À propos de l'infrastructure écologique : coordination avec la fiche E1 ;
- > À propos de l'arborisation : coordination avec la fiche E3
- > À propos des cheminements de mobilité douce et de la promotion des nouvelles formes de mobilité : coordination avec les fiches M2 et M5 ;
- > À propos de la colonne vertébrale des espaces publics : coordination avec la fiche U1.

E3 - PATRIMOINE ARBORÉ

3

Orientation politique concernée :

Développer un maillage écologique sur l'ensemble du territoire communal et intégrer les principes de nature en ville sur les territoires à caractère urbain

Stratégies concernées :

Stratégie 1 : Développer et mettre en oeuvre une stratégie climatique communale

Stratégie 4 : Développer un maillage écologique à l'échelle de la commune

Contexte :

- > Le territoire communal de Plan-les-Ouates possède de grands espaces ouverts qui contribuent à façonner le territoire tant d'un point de vue économique (agriculture) que paysager et écologique. Le patrimoine arboré de la commune (qui ne comprend pas les espaces cadastrés en forêt qui disposent d'un régime fédéral de protection) constitue un élément important du maillage écologique (trame verte) et participe à la structure paysagère de la commune (arbre isolé, alignement d'arbres, vergers, etc.) ;
- > La protection et la mise en valeur de l'arborisation revêtent donc une grande importance pour la commune, notamment dans la mise en application de la stratégie d'arborisation et du plan climat cantonal.

Objectifs :

- > Préserver et renforcer le patrimoine arboré ;
- > Augmenter les espaces de plantation ;
- > Augmenter le taux de canopée du territoire communal ;
- > Adapter les essences aux conditions locales et au réchauffement climatique ;
- > Lutter contre les îlots de chaleur.

Mesures :

1. Mettre en place un inventaire dynamique du patrimoine arboré communal existant :
 - a. Dresser une cartographie du patrimoine arboré communal existant ;
 - b. Intégrer annuellement dans la base de données les nouvelles plantations, les abattages et compensations y relatives (taille, essence, implantation) ;
 - c. Utiliser la cartographie pour identifier les axes à renforcer ;
2. Préserver, mettre en valeur et renforcer le patrimoine arboré :
 - a. Adapter l'entretien des arbres à leur état sanitaire et fonction paysagère/écologique ;
 - b. Privilégier des espaces généreux afin de planter des arbres de première grandeur (30 à 50m) ;
 - c. Privilégier les plantations en pleine terre, favoriser la vie dans le sol et protéger les systèmes racinaires ;
 - d. Veiller à la qualité des sols et promouvoir des fosses de plantations favorisant un développement optimal des espèces (continuité des fosses de plantation, dimension généreuse, reconstitution de sols vivants, etc.) ;
 - e. Intégrer la gestion de l'eau des routes, trottoirs, chemins et toitures afin d'en faire bénéficier les arbres quand cela est possible (gestion des pentes pour acheminer l'eau au pied des arbres plutôt que de l'évacuer, revêtements perméables, etc.) ;
 - f. Favoriser les espèces indigènes qui participent au maintien de la biodiversité dans les espaces de nature et les corridors biologiques ;
 - g. Planter et tester des espèces de demain dans les secteurs à fort caractère urbain ;
 - h. Encourager les initiatives privées ;
3. Répondre aux enjeux climatiques de demain :
 - a. Garantir la pérennité des arbres sur le domaine public en leur offrant des conditions optimales et en portant une attention particulière pour les arbres se trouvant dans des conditions difficiles (espaces très minéralisés) ;

- b. Répertoire les îlots de chaleur afin de déterminer des secteurs prioritaires pour les futures plantations ;
- c. Favoriser les formes libres et diminuer les opérations de taille pour maximiser l'ombrage ;
- d. Se rapprocher d'un taux de canopée de 30% d'ici 2050 ;
- 4. Développer une production locale (pépinière locale) :
 - a. Développer une pépinière locale pour assurer la plantation d'arbres adaptés à notre région (climat, sol, etc.) dans les espaces publics des Cherpines ;
 - b. Cibler la production des essences à mettre en valeur dans la commune et/ou pour répondre aux enjeux climatiques.

Mesures	Horizon de démarrage	Coordination
Mesure 1	2020-2025	Commune , Canton (OCAN)
Mesure 2	2020-2025	Commune , Canton (OCAN), propriétaires privés
Mesure 3a-c	2020-2025	Commune , Canton (OCAN, OCEN)
Mesure 3d	Long terme	Commune , Canton (OCAN, OCEN)
Mesure 4	2020-2025	Commune , Canton (OCAN)

Coordination avec d'autres fiches de mesures :

- > À propos de la biodiversité : coordination avec les fiches E1 et E2
- > À propos de la mise en valeur du patrimoine arboré : coordination avec les fiches E1, E2 et U1 ;
- > À propos de la réponse aux enjeux climatiques : coordination avec la fiches U1.

E4 - ESPACE AGRICOLE

3

Orientation politique concernée :

Promouvoir la diversité et la complémentarité des espaces ouverts tout en optimisant leur valeur paysagère, naturelle et productive

Stratégies concernées :

Stratégie 1 : Développer et mettre en oeuvre une stratégie climatique communale

Stratégie 6 : Préserver et valoriser l'espace rural

Contexte :

- > Le territoire communal de Plan-les-Ouates se caractérise par deux espaces distincts. Au nord la zone urbaine fortement densifiée qui voit sa limite nord structurée par l'Aire et au sud la grande plaine agricole qui accueille les villages de Saconnex-d'Arve Dessus, Saconnex-d'Arve Dessous, Arare-Dessus et Arare-Dessous ;
- > La préservation et la valorisation des espaces agricoles constitue un enjeu majeur des politiques actuelles (assurer l'indépendance alimentaire, préserver le paysage et les milieux naturels, répondre aux enjeux du plan climat), la dernière pandémie a aussi permis de mettre en évidence les conflits d'usage pouvant résulter des usages de loisirs au regard des exploitations agricoles des parcelles.

Objectifs :

- > Promouvoir les productions locales ;
- > Sensibiliser la population au regard des contraintes agricoles ;
- > Coordonner les cheminements de mobilité douce avec le monde agricole ;
- > Adapter les éventuelles mesures de modération de trafic aux contraintes du gabarit des engins agricoles ;
- > Assurer une coordination intercommunale pour la gestion de l'espace agricole ;
- > Préserver le paysage et les dégagements en lien avec les espaces agricoles.

Mesures :

1. Promouvoir la production locale :
 - a. Soutenir la mise en œuvre du projet d'une épicerie participative faisant la promotion de produits locaux, en collaboration avec les agriculteurs ;
 - b. Promouvoir la production locale au sein des écoles et des restaurants « administratifs » (mise en avant des productions locales dans les plats des cantines, distribution de fruits locaux dans les écoles) ;
2. Sensibiliser la population au regard des contraintes agricoles :
 - a. Mettre en place une journée de l'agriculture (visite d'exploitation, découverte du terroir, des modes de production, des usages du sol, etc.) ;
 - b. Sensibiliser la population à la problématique des agriculteurs (pression humaine sur les cultures (chiens, promeneurs, etc.) par une communication adaptée (site internet de la commune, journal communal, affichage dans les champs, etc.) ;
 - c. Définir une stratégie dans la lutte contre les déchets dans les espaces ouverts (publics et privés) ;
3. Maintenir le dialogue avec les agriculteurs et les associer aux démarches de planification touchant à l'espace rural ;
4. Coordonner les aménagements de mobilité (mobilité douce, aménagement routier) avec le monde agricole :
 - a. Définir en collaboration avec les agriculteurs les axes de mobilité douce empruntant des chemins agricoles pour assurer une compatibilité optimale ;

- b. Adapter les dimensions et aménagements des cheminements pour ne pas prêter les exploitations agricoles ;
 - c. Adapter les éventuelles mesures de modération de trafic aux contraintes du gabarit des engins agricoles.
5. Évaluer les potentiels de maintien, valorisation ou transformation des zones agricoles spéciales :
 - a. Inventorier les serres inutilisées et identifier les raisons ;
 - b. Identifier en collaboration avec les propriétaires, les potentiels de reconversion, évaluer les potentiels de mise en valeur par la commune (point de rencontre, lieu de vente éphémère, etc.) ;
 - c. Initier un dialogue avec le Canton sur la stratégie cantonale de reconversion des serres ;
 6. Coordonner la prise en compte du développement agricole avec la commune de Bardonnex (espace agricole à cheval sur les deux communes participant au grand paysage) ;
 7. Assurer la conservation des vieux vergers (intérêts écologiques et paysagers) et la préservation des dégagements sur le grand paysage ;
 8. Évaluer l'opportunité de changer l'affectation de la parcelle 5764 en zone de verdure.

Mesures	Horizon de démarrage	Coordination
Mesure 1a, b	2025-2030	Commune , OCAN, agriculteurs, restaurateurs, DIP
Mesure 2a	2025-2030	Commune , agriculteurs
Mesure 2b, c	2020-2025	Commune
Mesure 3	2020-2025	Commune , agriculteurs
Mesure 4	2020-2025	Commune , Canton (OCT), agriculteurs
Mesure 5	2025-2030	Commune, Canton (OCAN, OU) , propriétaires privés
Mesure 6	2020-2025	Commune de Plan-les-Ouates, Commune de Bardonnex
Mesure 7	2020-2025	Commune
Mesure 8	2025-2030	Commune

Coordination avec d'autres fiches de mesures :

- > À propos des cheminements de mobilité douce et de la promotion des nouvelles formes de mobilité : coordination avec les fiches M2 et M5 ;
- > À propos des villages situés dans l'espace rural : coordination avec la fiche S7.

E5 - GESTION DES DÉCHETS

3

Orientation politique concernée :

Prendre des mesures à l'échelle communale pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions

Stratégies concernées :

Stratégie 1 : Développer et mettre en oeuvre une stratégie climatique communale

Stratégie 3 : Favoriser une densification diversifiée et qualitative

Stratégie 6 : Préserver et valoriser l'espace rural

Contexte :

- > Dans son Plan cantonal de gestion des déchets (PGD 2020-2025), le Canton de Genève se fixe comme objectif principal à atteindre : « Genève zéro déchet ». Pour ce faire, des actions doivent être menées à toutes les étapes de la chaîne des déchets : diminution à la source, valorisation, tri et sensibilisation de la population.
- > La Commune de Plan-les-Ouates partage cette ambition et est inscrite au programme des SIG ; ÉCO21-déchets afin d'améliorer le tri sélectif des déchets urbains des ménages et des entreprises.

Objectifs :

- > Diminuer la quantité de déchets incinérables sur le territoire communal ;
- > Promouvoir le tri des déchets à la source ;
- > Favoriser la création de déchetteries ;
- > Limiter la production de matériaux d'excavation dans les chantiers et valoriser ceux qui subsistent.

Mesures :

1. Mettre en place des campagnes de sensibilisation régulières pour informer la population sur les enjeux liés à la production de déchets et les solutions pouvant être mises en œuvre (recyclage, valorisation, réutilisation, etc) ;
2. Augmenter le recyclage des déchets urbains¹ pour tendre vers un taux de 80% (160 kg/hab/an) d'ici 2025 et 100% (150 kg/hab/an) d'ici 2030.
3. Réévaluer les besoins en écopoints dans les quartiers existants (sur domaine privé et public) et poursuivre l'harmonisation avec les points de collecte dans les nouveaux quartiers ;
4. Lors de nouvelles constructions, favoriser l'installation d'écopoints sur domaine privé ;
5. Assurer la réalisation d'un concept de gestion des matériaux d'excavation dans tout nouveau projet communal de construction ou de rénovation d'envergure et promouvoir cette pratique auprès des privés ;
6. Privilégier l'utilisation de matériaux recyclés sur les chantiers communaux et promouvoir cette pratique auprès des privés ;
7. Poursuivre la collaboration avec la Ville de Genève sur les programmes ge-repare.ch et ge-reutilise.ch et communiquer sur ces programmes auprès de la population ;
8. Appliquer le monopole communal (taxe pour la levée des déchets incinérables) à l'ensemble des entreprises de la ZIPLO ;
9. Augmenter la valorisation des déchets organiques de l'administration communale, en particulier les déchets générés par l'entretien des parcs et jardins qui devront si possible être valorisés localement (compostage, broyage ou mulching).

¹ Les déchets urbains sont tous les déchets provenant des ménages (ordures, verre, emballages, plastiques, carton, papier, bois, déchets de cuisine, etc) ainsi que tous les autres déchets de composition analogue (notamment provenant des industries et de l'artisanat).

Mesures	Horizon de démarrage	Coordination
Mesure 1	2020-2025	Commune
Mesure 2	2020-2025	Commune , GESDEC
Mesure 3	2025-2030	Commune
Mesure 4	2020-2025	Commune , propriétaires privés, OAC
Mesure 5	2020-2025	Commune , propriétaires privés, OAC
Mesure 6	2020-2025	Commune , GESDEC, propriétaires privés,
Mesure 7	2020-2025	Commune , Ville de Genève
Mesure 8	2020-2025	Commune , AZIPLO
Mesure 9	2020-2025	Commune

Coordination avec d'autres fiches de mesures :

- > À propos de la mise en place de nouveaux écopoints : coordination avec les fiches S6 et S5 ;
- > À propos de la gestion des matériaux d'excavation et du recyclage sur les chantiers : coordination avec les fiches S6 et S5 ;
- > À propos de la production de déchets dans la ZIPLO : coordination avec la fiche S4.

S1 - ROUTE DE SAINT-JULIEN

3

Orientation politique concernée :

Poursuivre la requalification de la route de Saint-Julien, en étroite collaboration avec le canton, avec une ambition multimodale en développant des aménagements pour la mobilité douce ainsi que la priorisation des bus. Maîtriser le trafic routier sur cet axe majeur pénétrant du canton avec la mise en place d'une stratégie de régulation.

Stratégies concernées :

Stratégie 1 : Développer et mettre en oeuvre une stratégie climatique communale

Stratégie 2 : Développer un réseau d'espaces publics structurants

Contexte :

- > La route de Saint-Julien est un axe pénétrant majeur cantonal qui traverse la commune et qui est saturé durant les heures de pointe ;
- > Les aménagements pour les modes doux y sont insuffisants : aménagement cyclable discontinu, traversées piétonnes peu confortables.

Objectifs :

- > Requalifier l'axe dans une logique multimodale ;
- > Créer des aménagements confortables pour les modes doux ;
- > Faciliter la progression des bus durant les heures de pointes ;
- > Maîtriser le trafic de transit sur la route de Saint-Julien tout en évitant que celui-ci percole sur les axes adjacents (notamment la route du Camp).
- > Accompagner le projet routier par une requalification des espaces publics adjacents.

Mesures :

1. Accompagner l'étude en cours sur la route de Saint-Julien afin d'évaluer les opportunités d'amélioration de la progression des bus (en intégrant également une éventuelle réduction du nombre d'arrêts) ;
2. Réguler les flux de trafic sur la route de Saint-Julien et sur la route de Base en vue de favoriser le report sur l'autoroute de contournement pour le trafic de transit, tout en garantissant l'accès à la ZIPLO ;
3. Utiliser le réaménagement de la route de Saint-Julien pour drainer les déplacements utilitaires à vélo et offrir un itinéraire de loisirs sur la promenade tordue ;
4. Accompagner l'étude pilotée par le canton sur la requalification de la route de Saint-Julien, en proposant également une requalification des espaces publics adjacents et la création d'espaces publics, si possible végétalisés, sur le linéaire de la route, là où le gabarit le permet ;
5. Evaluer la sécurité des traversées piétonnes et cyclables sur la route de Saint-Julien et les mettre en conformité ;
6. Augmenter l'offre en stationnement pour les vélos et les deux-roues motorisés à proximité des arrêts TC, places publiques et zones d'activités denses le long de la route de Saint-Julien.

Mesures	Horizon de démarrage	Coordination
Mesure 1	2020-2025	Commune, Canton (OCT) , TPG
Mesure 2	2020-2025	Commune, Canton (OCT)
Mesure 3	2020-2025	Commune , Canton (OCT), Provélo, association des habitants de quartier, OCAÏ
Mesure 4	2020-2025	Commune, Canton (OCT)
Mesure 5	2020-2025	Commune , Canton (OCT)
Mesure 6	2020-2025	Commune, Canton (OCT)

Coordination avec d'autres fiches de mesures :

- > À propos du réaménagement multimodal de la route : coordination avec la fiche M1, M2 et M3 ;
- > À propos du développement de nouvelles formes de mobilité : coordination avec la fiche M5 ;
- > À propos de la gestion du stationnement : coordination avec la fiche M4 ;
- > À propos du développement de la ZIPLO : coordination avec la fiche S4.
- > À propos de la création d'espaces publics végétalisés : coordination avec les fiches E2 et E3.

Illustration

3



Mesures



Vérifier et mettre en conformité les traversées piétonnes et cyclables



Projet de réaménagement multi-modal de la rte de Saint-Julien



Augmenter l'offre en stationnement pour les vélos à proximité des arrêts TC, places publiques, équipements publics et zones d'activités denses



Arrêts de bus existants / Arrêt à supprimer pour améliorer la progression des bus



Réguler les flux de trafic en entrée de ville sur la route de St-Julien et favoriser le report sur l'autoroute de contournement

S2 - PROJET DE PLANIFICATION DU SECTEUR DES VUATTES

3

Orientation politique concernée :

Promouvoir la diversité des secteurs bâtis en proposant une stratégie pour la densification de certains secteurs, tout en préservant et valorisant les espaces agricoles et naturels non-bâtis.

Stratégie concernée :

Stratégie 1 : Développer et mettre en oeuvre une stratégie climatique communale

Stratégie 3 : Favoriser une densification diversifiée et qualitative

Contexte :

- > Le secteur des Vuattes est actuellement classé en zone 5 ;
- > Il est situé à l'entrée de la commune, entre le centre de Plan-les-Ouates (à l'ouest), la gare de Lancy-Bachet (à l'est) et le nouveau quartier des Sciers (plus loin au sud) ;
- > La stratégie pour la zone 5 prévoit une modification de zone en zone de développement 4A sur ce secteur (nommé « Plan-les-Ouates » dans le document de stratégie zone 5).

Objectifs :

- > Densifier et requalifier l'entrée est de la commune par un développement harmonieux de toutes les parcelles, en donnant une vision cohérente à l'ensemble du secteur et en intégrant une transition douce entre le centre du village et les quartiers plus récents des Palettes, du Trèfle d'Or et du Trèfle Blanc ;
- > Permettre d'introduire une mixité (par ex. services à la population) à l'échelle du secteur ;
- > Améliorer la performance énergétique des bâtiments (neuf, rénovation) et réfléchir à l'approvisionnement énergétique des bâtiments, notamment leur raccordement aux réseaux thermiques (voir plan directeur des énergies) ;
- > Favoriser les constructions bas carbone ;
- > Réduire au maximum les excavations et, par extension, favoriser la préservation du sol ;
- > Garantir des espaces paysagers et naturels de qualité dans le cadre du futur développement du secteur ;
- > Favoriser les perméabilités piétonnes et requalifier le cheminement de mobilité douce qui traverse le secteur (promenade tordue) et connecte le secteur au centre de PLO et aux équipements de proximité ;
- > Atténuer et maîtriser les nuisances dues à la route de Saint-Julien et la route du Camp ;
- > Garantir un lien et une transition qualitative avec la zone 4B protégée qui restera protégée.

Mesures :

1. Appliquer la stratégie pour la zone 5 afin de densifier le secteur de manière qualitative :
Une modification de zone en zone de développement 4A est préconisée pour ce sous-secteur de manière à permettre un développement cohérent de la commune avec les projets majeurs limitrophes : proximité des secteurs stratégiques des Palettes (Lancy) et de la gare de Lancy-Bachet. Les parcelles concernées par la modification de zone pourront à terme faire l'objet de plusieurs opérations d'aménagement selon les opportunités et les temporalités des différents acteurs (commune, propriétaires).
2. Lancer l'élaboration d'une image directrice pour assurer un développement cohérent de l'ensemble du secteur ;
3. Favoriser une implantation préférentielle des activités de services, tout en garantissant leur accessibilité, dans deux parties du secteur (voir plan ci-après) :
 - a. le long de la route de Saint-Julien, en prolongation de la zone 4B protégée ;
 - b. dans la partie est du secteur située entre la route du Camp et la zone industrielle et artisanale ;
4. Conditionner le développement des parcelles à la création de perméabilités de mobilité douce à travers le secteur ;

5. Réaménager la promenade tordue pour faciliter la cohabitation entre les différents modes de transports présents, qui est notamment difficile à cause du passage des vélos électriques. Utiliser le réaménagement de la route de Saint-Julien pour drainer les déplacements utilitaires en vélo ;
6. Proposer une implantation bâtie respectant les aménagements naturels et paysagers le long de la promenade tordue ;
7. Gérer le partage de la mobilité sur la route du Camp (par ex. construction d'un trottoir plus large, de pistes cyclables, etc.) et traiter les transitions entre les parcelles et la route ;
8. Canaliser le trafic de transit en amont afin de limiter les nuisances sur la route du Camp.

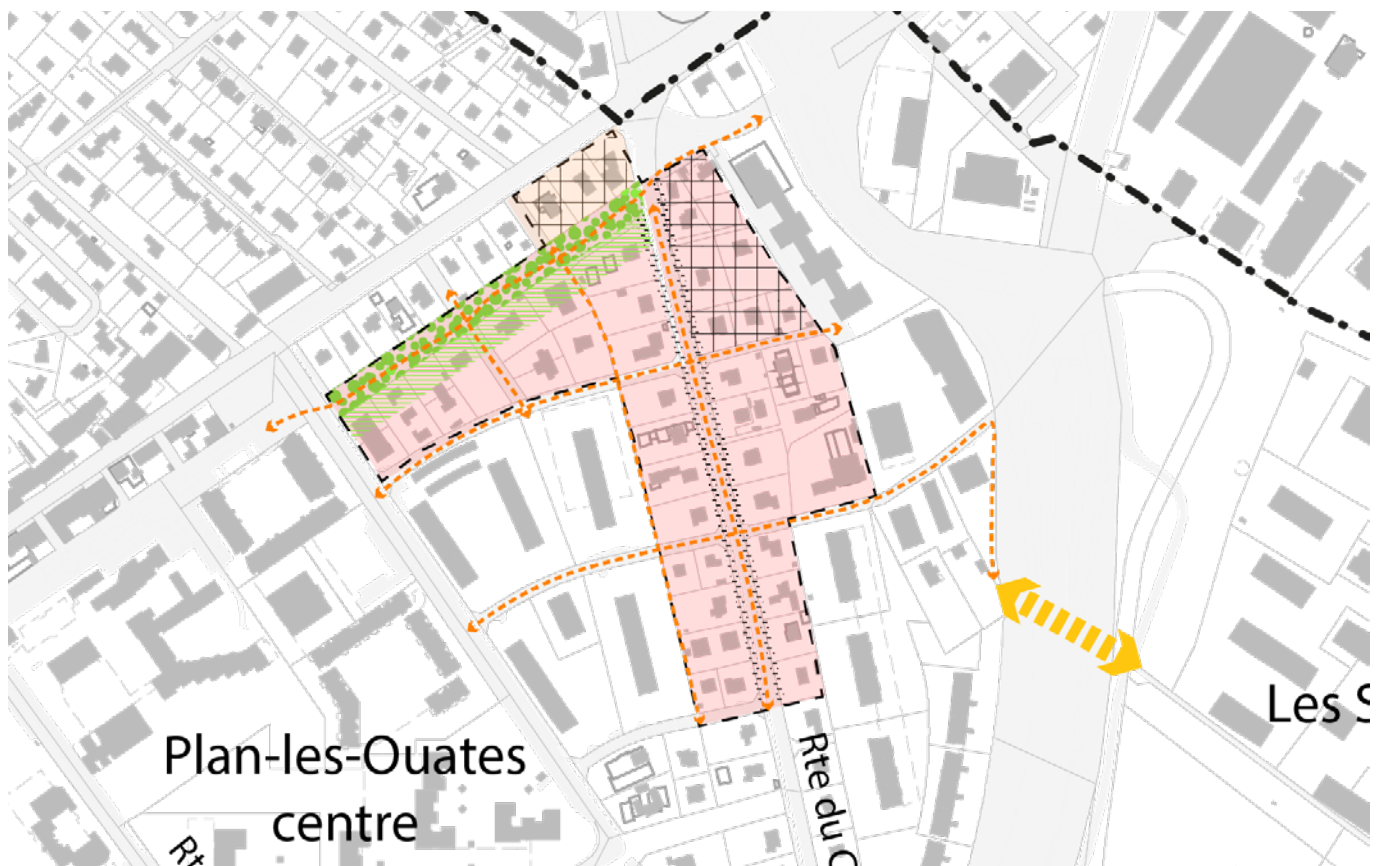
Mesures	Horizon de démarrage	Coordination
Mesure 1	2020-2025	Commune , Canton (OU), promoteurs, propriétaires privés
Mesure 2	2025-2030	Commune, Canton (OU)
Mesure 3	2025-2030	Commune , promoteurs, propriétaires privés
Mesure 4	2025-2030	Commune , Canton (OCT)
Mesure 5	2020-2025	Commune , Canton (OCT, OCAN)
Mesure 6	2025-2030	Commune , promoteurs, propriétaires privés
Mesure 7	2025-2030	Commune, Canton (OCT)
Mesure 8	2025-2030	Commune , Canton (OCT)

Coordination avec d'autres fiches de mesures :

- > À propos du réseau des cheminements de MD : coordination avec la fiche M2 et U1 ;
- > À propos du réaménagement de la route de Saint-Julien : coordination avec la fiche S1 ;
- > À propos de l'accompagnement de la densification par des aménagements naturels et paysagers : coordination avec les fiches E1, E2 et E3.

Illustration

3



Mesures

-  Implantation préférentielle des activités de services
-  Amélioration ou création de perméabilités de mobilité douce
-  Réaménagement de la promenade tordue
-  Implantation bâtie respectant les aménagements naturels et paysagers

 Gestion du partage de la mobilité sur la route de Camp et des transitions entre les parcelles et la route

 Construction de la passerelle des Sciers

 Secteur en zone 5 concerné par une MZ en zone 4A

 Secteur en zone 5 sans dérogation

Données générales

-  Limite communale
-  Bâtiment existant / projeté



Promenade tordue



Route du Camp

S3 - DÉVELOPPEMENT D'ARARE-DESSOUS

3

Orientation politique concernée :

Promouvoir la diversité des secteurs bâtis en proposant une stratégie pour la densification de certains secteurs, tout en préservant et valorisant les espaces agricoles et naturels non-bâti.

Stratégies concernées :

Stratégie 1 : Développer et mettre en oeuvre une stratégie climatique communale

Stratégie 3 : Favoriser une densification diversifiée et qualitative

Contexte :

- > Le village d'Arare-Dessous a fait l'objet d'une modification de zone en 2011 ;
- > Son centre est aujourd'hui en zone 4B protégée et deux périmètres situés entre la route de Saint-Julien et la route de Bardonnex ont été classés en zone de développement 4A ;
- > Ces deux secteurs 4A devront faire l'objet de PLQ afin de s'assurer de la qualité future des espaces publics de ces lieux stratégiques du territoire communal. L'un d'eux est en cours d'élaboration.

Objectifs :

- > Garantir un développement harmonieux de toutes les parcelles en se donnant une vision cohérente pour l'ensemble du secteur ;
- > Développer sur la zone 4A un projet mixte et qualitatif en entrée de ville, en lien avec la ZIPLO (située en face d'un nouveau projet de logements) et le projet de requalification de la route de Saint-Julien ;
- > Veiller à l'intégration des projets dans un secteur à caractère villageois ;
- > Améliorer la performance énergétique des bâtiments (neuf, rénovation) et réfléchir à l'approvisionnement énergétique des bâtiments, notamment leur raccordement aux réseaux thermiques (voir plan directeur des énergies) ;
- > Favoriser les constructions bas carbone ;
- > Réduire au maximum les excavations et, par extension, favoriser la préservation du sol ;
- > Créer des perméabilités piétonnes et aménager des espaces ouverts et paysagers de qualité.
- > Permettre d'introduire une mixité au sein du secteur (par ex. services à la population) en prenant en compte la proximité de la ZIPLO ;
- > Garantir des espaces paysagers et naturels de qualité dans le cadre des futurs développements ;
- > Requalifier la route de Bardonnex entre le chemin du Pont-du-Centenaire et le village d'Arare-Dessous.

Mesures :

1. Élaborer un ou plusieurs PLQ définissant des objectifs et des principes de développement à respecter dans le secteur classé en zone de développement 4A ;
2. Traiter de manière qualitative l'entrée de ville sur la route de Saint-Julien (façades visibles, alignements, plantations d'arbres, etc.) ;
3. Permettre l'implantation d'activités (petits commerces, services à la population, etc.) le long de la route de Saint-Julien, tout en garantissant leur accessibilité (logistique, MD, etc.) ;
4. Différencier la densification au sein du secteur afin de :
 - a. Organiser l'implantation des immeubles afin de protéger les habitants des nuisances de bruit induites par la circulation sur la route de Saint-Julien ;
 - b. Respecter le tissu villageois du village d'Arare-Dessous (en zone 4B protégée) ;
5. Traiter de manière qualitative la transition paysagère avec le tissu villageois du village d'Arare-Dessous ;
6. Aménager des perméabilités de mobilité douce entre la route de Saint-Julien et route de Bardonnex, dont notamment un cheminement de mobilité douce permettant de relier la route de la Galaise et le chemin des Vault ;

7. Réaménager la partie basse de la route de Bardonnex (entre le chemin du Pont-du-Centenaire et le village d'Arare-Dessous) sans supprimer la circulation ;
8. Établir une stratégie d'accessibilité et de gestion du stationnement pour l'ensemble du secteur ;
9. Dans le cadre du réaménagement de la route de Saint-Julien, s'assurer de la bonne desserte en transport public d'Arare-Dessous.

3

Mesures	Horizon de démarrage	Coordination
Mesure 1	2020-2025	Commune , Canton (OU), mandataires, promoteurs
Mesure 2	2020-2025	Commune , Canton (OU, OCT), promoteurs
Mesure 3	2025-2030	Commune , Canton (OU), promoteurs
Mesure 4 a, b	2020-2025	Commune , Canton (OU, SERMA, OPS), promoteurs
Mesure 5	2020-2025	Commune , Canton (OCAN, OPS), promoteurs
Mesure 6	2020-2025	Commune , Canton (OU, OCT), promoteurs
Mesure 7	2020-2025	Commune , Canton (OU, OCT)
Mesure 8	2020-2025	Commune , Canton (OU, OCT), promoteurs
Mesure 9	2020-2025	Commune , Canton (OU, OCT)

Coordination avec d'autres fiches de mesures :

- > À propos du réseau des cheminements de MD : coordination avec la fiche M2 et U1 ;
- > À propos du réaménagement de la route de Saint-Julien : coordination avec la fiche S1 ;
- > À propos des liens avec la ZIPLO : coordination avec la fiche S4 ;
- > À propos de l'accompagnement de la densification par des aménagements naturels et paysagers : coordination avec les fiches E1, E2 et E3.

Illustration

3



Mesures

-  Implantation préférentielle des activités (commerces, services, etc.)
-  Implantation de gabarits plus élevés
-  Implantation de gabarits plus bas
-  Traitement qualitatif de la transition avec la zone 4B protégée

-  Continuum de biodiversité à préserver
-  Aménagement/renforcement de perméabilités de mobilité douce
-  Réaménagement de la route de Bardonnex

Données générales

-  Zone 4B protégée
-  Limite communale
-  Bâtiment existant / projeté



Route de Saint-Julien



Route de Bardonnex

S4 - ZONE INDUSTRIELLE DE PLAN-LES-OUATES

3

Orientation politique concernée :

Poursuivre la mutation de la ZIPLO en « écoParc industriel urbain », mieux la connecter au reste de la commune et intégrer la « nature en ville » au centre du processus de mutation

Stratégies concernées :

Stratégie 1 : Développer et mettre en oeuvre une stratégie climatique communale

Stratégie 3 : Favoriser une densification diversifiée et qualitative

Stratégie 4 : Développer un maillage écologique à l'échelle de la commune

Stratégie 5 : Favoriser le report modal vers une mobilité durable

Contexte :

- > Le secteur de la ZIPLO connaît, depuis quelques années, une densification et une requalification importante (notamment suite à l'implantation de nouvelles entreprises et hôtels d'entreprises). Elle compte aujourd'hui plus de 450 entreprises, majoritairement à haute valeur ajoutée, et près de 12'000 employé-e-s ;
- > La ZIPLO est aujourd'hui marquée par un manque d'espaces publics de référence, d'activités et de services qui permettraient de véritablement faire vivre ce quartier ;
- > La ZIPLO est le principal générateur de déplacements de la commune et cette situation entraîne pour le voisinage, les employés et les entreprises de la zone industrielle, des difficultés d'accès au site, des problèmes de circulation (dus aux charges du trafic aux heures de pointes et à la gestion de la circulation logistique (poids lourds)), ainsi que de saturation du stationnement dans la zone ;
- > Une Centrale Mobilité a été créée en 2011, avec pour buts de réduire les déplacements individuels motorisés et de garantir une bonne accessibilité du site à moyen et long terme ;
- > S'agissant d'une zone principalement industrielle, la majorité des surfaces extérieures, les façades et les toitures ont des caractéristiques qui contribuent à la formation d'îlots de chaleur. Cet effet est accentué par le manque d'espaces végétalisés et plantés à grande échelle ;
- > En tant qu'écoParc industriel, la ZIPLO est dotée d'une gouvernance active et participative qui a notamment comme objectif d'inciter les entreprises à optimiser leurs ressources et à contribuer à la décarbonisation du site.

Objectifs :

- > Aménager des espaces publics qualitatifs de référence et créer des lieux animés dans le quartier (places, restaurants, bars, cafés, services, etc...) pour transformer la zone industrielle en un quartier d'activités ;
- > Renforcer les aménagements naturels et paysagers, en privilégiant la plantation d'arbres, d'arbustes et de surfaces végétalisées riches pour la biodiversité et qui contribuent à la création d'îlots de fraîcheur ;
- > Améliorer l'accessibilité par les TC et la MD afin de mieux relier la ZIPLO au reste de la commune, au canton et à son bassin d'emplois ;
- > À travers la Centrale Mobilité, continuer de promouvoir une mobilité pendulaire et professionnelle plus durable et plus rationnelle dans les entreprises ;
- > Favoriser la mutualisation des infrastructures, des équipements et des ressources et le développement de bâtiments et d'infrastructures bas carbone ;
- > Continuer d'assurer la gestion et le développement de la zone au travers une instance de gouvernance (écoParc), en associant étroitement la commune aux décisions.

Mesures :

1. Elaborer un nouveau plan directeur de zone industrielle (PDZIA) qui intègre les mesures ci-dessous ;
2. Définir un programme de mise en œuvre des espaces ouverts et publics (stratégie d'opérationnalisation, calendrier, modalités de financement, etc.) qui permettra d'aménager des espaces publics de quartier en cohérence avec les constructions existantes et futures et d'assurer une continuité entre le quartier des Cherpines et le hameau d'Arare ;

3. Favoriser ponctuellement l'activation des rez en renforçant le programme d'activités et les services à la zone (localisations indicatives sur la carte ci-après) ;
4. Conditionner le développement de la ZIPLO à l'élaboration d'un avant-projet des équipements chiffrés et d'une convention de réalisation conclue entre privé et public ;
5. Afin de lutter contre les îlots de chaleur, développer des espaces plantés/arborés et des réseaux écologiques connectés en créant des aménagements naturels et paysagers de qualité notamment sur les espaces résiduels le long des routes ;
6. Planifier la requalification des espaces minéralisés dédiés au stationnement et à la circulation interne en espaces ouverts réaménagés et végétalisés en fonction des opportunités ;
7. Requalifier la route de la Galaise en intégrant un mail piétons/vélos et des propositions d'aménagements paysagers/arborés pour la rendre moins aride et plus agréable, tout en assurant le passage des poids lourds ;
8. Compléter les perméabilités et les connexions intra/inter quartiers en aménageant des parcours MD confortables et sécurisés de préférence en site propre (inscription de cessions au dp dans le futur PDZIA et/ou négociation de servitudes de passage) ;
9. Proposer une stratégie innovante pour la gestion du stationnement sur l'ensemble du périmètre en optimisant la mutualisation du stationnement en lien avec la Centrale Mobilité ;
10. Encourager une mobilité TIM durable et bas carbone au sein des entreprises en développant une gestion de mobilité intelligente et des plans de mobilité d'entreprises en coordination avec la Centrale Mobilité ;
11. Proposer une plateforme logistique avec une solution de livraisons bas carbone notamment pour le dernier kilomètre permettant de réorganiser la mobilité logistique au sein de la ZIPLO ;
12. Conditionner le développement de la ZIPLO à des règles favorisant la construction de bâtiments bas carbone (PDZIA) en intervenant le plus tôt possible auprès des mandataires ;
13. Développer la valorisation des rejets de chaleur/froid industriels au sein de la ZIPLO en lien avec le grand projet et les équipements sportifs à proximité (Cherpines).

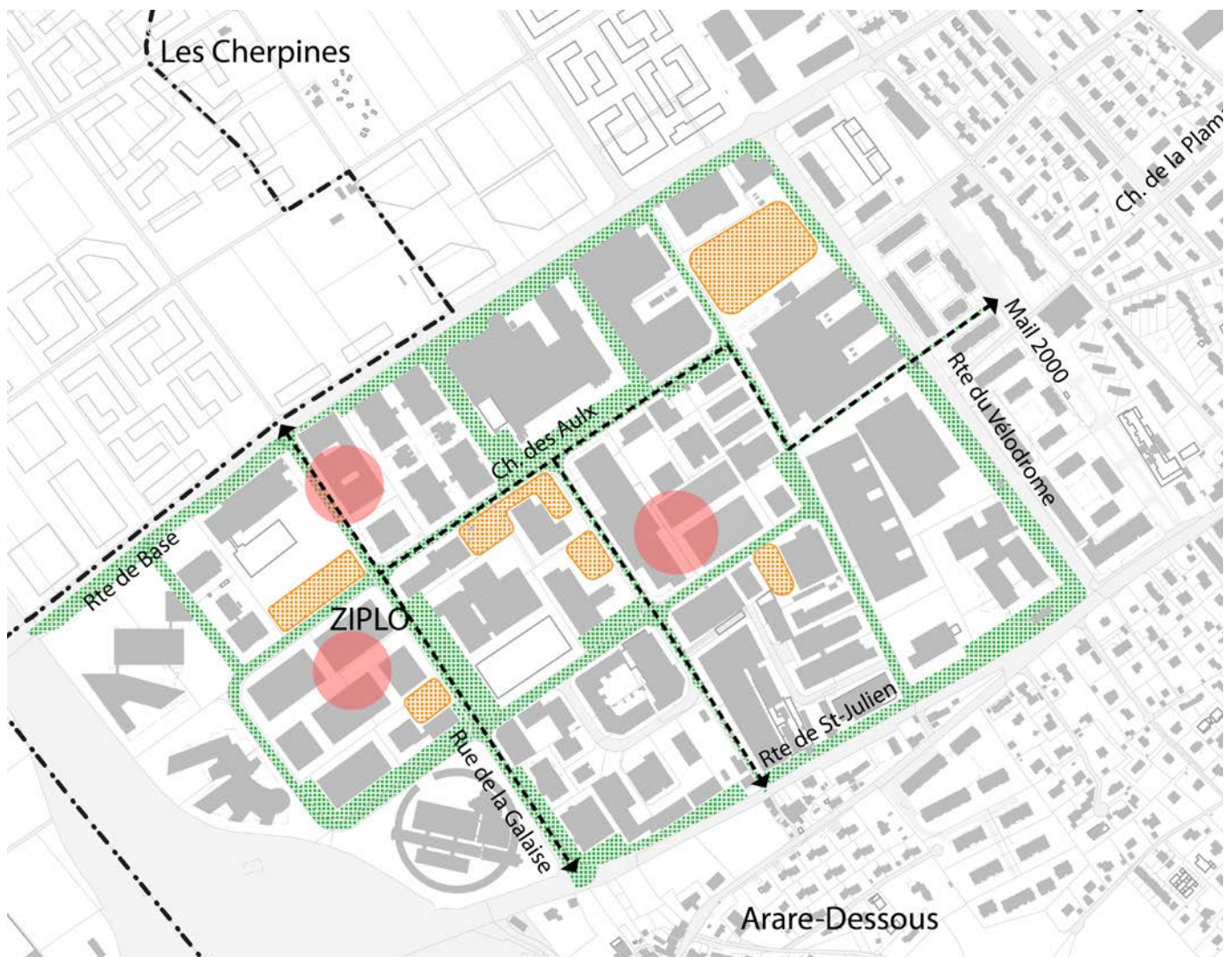
Mesures	Horizon de démarrage	Coordination
Mesure 1	2020-2025	Commune , Canton (OU), FTI, AZIPLO, entreprises
Mesure 2	2025-2030	
Mesure 3	2025-2030	
Mesure 4	2025-2030	
Mesure 5	2020-2025	Commune , Canton (OU, OCAN), FTI, AZIPLO, entreprises
Mesure 6	2020-2025	Commune , Canton (OU, OCAN, OCT), FTI, AZIPLO, entreprises
Mesure 7	2020-2025	
Mesure 8	2025-2030	Commune , Canton (OCT), FTI, AZIPLO, entreprises
Mesure 9	2025-2030	Commune , Canton (OCT), FTI, AZIPLO, entreprises, Centrale Mobilité
Mesure 10	2025-2030	
Mesure 11	Long terme	Commune , Canton (OCT), FTI, AZIPLO, entreprises
Mesure 12	2025-2030	Commune , Canton (OU, OCEN), FTI, AZIPLO, entreprises, commission EcoParc
Mesure 13	2025-2030	

Coordination avec d'autres fiches de mesures :

- > À propos du réseau du réseau d'espaces publics : coordination avec la fiche U1 ;
- > À propos du réseau des cheminements de MD : coordination avec la fiche M2 et U1 ;
- > À propos du Grand Projet Cherpines : coordination avec la fiche S5 ;
- > À propos de l'accompagnement de la densification par des aménagements naturels et paysagers : coordination avec les fiches E1, E2 et E3 ;
- > À propos de l'atténuation des nuisances : coordination avec les fiches M3 et M4 ;
- > À propos des aménagements paysagers le long de la route de Saint-Julien : coordination avec la fiche S1.

Illustration

3



Mesures

 Aménagement de petits espaces publics de quartier attractifs et conviviaux

 Renforcement du programme d'activités et de services

 Végétalisation des axes / création ponctuelles d'aménagement naturels et paysagers de qualité

 Création d'axes longitudinaux et transversaux de parcours MD à travers la ZIPLO

Données générales

 Limite communale

 Bâtiment existant / projeté



Rue de la Galaise



Vue sur le ch. des Aulx depuis la route de Base

S5 - MISE EN ŒUVRE DU GP DES CHERPINES

3

Orientation politique concernée :

Promouvoir la diversité des secteurs bâtis en proposant une stratégie pour la densification de certains secteurs, tout en préservant et valorisant les espaces agricoles et naturels non-bâtis.

Stratégies concernées :

Stratégie 1 : Développer et mettre en oeuvre une stratégie climatique communale

Stratégie 3 : Favoriser une densification diversifiée et qualitative

Contexte :

- > Le pôle de développement des Cherpines constitue une centralité urbaine importante à l'horizon 2030, tel que prévu par la fiche P02 du Plan Directeur Cantonal 2030 ;
- > Le grand projet des Cherpines prévoit la réalisation d'environ 3700 logements et 2500 emplois sur une surface de 58 hectares à cheval sur le territoire des communes de Plan-les-Ouates et Confignon, en extension sur la zone agricole ;
- > Sur la commune de Plan-les-Ouates, le PLQ du quartier du Rolliet a été adopté en avril 2018. Les autorisations de construire des premiers logements ont été déposées en avril 2022 et un concours MEP pour les équipements sportifs de la pièce D a été lancé en juin 2022. L'autorisation de construire de l'école du Rolliet est en force depuis février 2022 ;
- > Le PLQ d'ensemble de la partie Cherpines est en cours de rédaction et devrait être finalisé à l'horizon 2025.

Objectifs :

- > Veiller à la bonne réalisation d'un quartier durable qui se veut diversifié, équipé, accessible, animé et bien connecté au reste de la commune ;
- > Réduire au maximum les excavations et les mouvements de terre et, par extension, favoriser la préservation du sol ;
- > Favoriser les constructions bas carbone, améliorer la performance énergétique des bâtiments (neuf, rénovation) et réfléchir à l'approvisionnement énergétique des bâtiments (voir PDCom des énergies) ;
- > Prendre en compte les enjeux liés à la mixité et la cohésion sociale dans la mise en œuvre du projet ;
- > Assurer la complémentarité du nouveau quartier avec le centre de PLO ;
- > Connecter le quartier avec la colonne vertébrale des espaces publics de la commune.

Mesures :

1. Réaliser des logements diversifiés, tant au niveau de la mixité sociale que des typologies et des catégories de logements (sur la partie PLQ Rolliet environ 1000 habitations réparties dans treize bâtiments en forme d'îlots semi-ouverts sont prévues) ;
2. Implanter et maintenir dans le temps des activités permettant de faire vivre le quartier (petits commerces, services, locaux destinés à la vie de quartier, etc.) ;
3. Favoriser l'implantation de commerces/services le long de la route de Base ainsi que sur la place des Cherpines ;
4. Réaliser un MEP pour garantir la réalisation des équipements sportifs et culturels de la pièce D ;
5. Utiliser la Grande Prairie et les équipements de la pièce D pour créer une centralité d'espaces ouverts qui assure un lien fonctionnel et morphologique entre les PLQ Cherpines et Rolliet (fonctionnant comme un seul et même quartier avec partie centrale) ;
6. Réaliser et relier les espaces publics structurants du quartier, dont la place des Cherpines (**mesure inscrite dans le projet d'agglomération**), le parc des Charrotons et la Grande Prairie, au reste de la commune en les intégrant à la colonne vertébrale des espaces publics ;
7. Garantir l'accessibilité pour les mobilités douces à travers le quartier et vers le centre de PLO via des axes est-ouest et nord-sud traversant les Cherpines (ch. des Longues Rasses, route de la Galaise, ch. des Charrotons, ch. du Pont Centenaire) ;
8. Créer des aménagements MD suffisants pour les équipements sportifs, publics et les futurs arrêts TC ;

9. Garantir des places de stationnement deux-roues motorisés et TIM, en cohérence avec les besoins constatés ;
10. Proposer des zones de stationnement pour les vélos en libre-service ;
11. Poursuivre le développement de l'offre TC : notamment grâce au projet du prolongement du tram 15 (mesure inscrite dans le projet d'agglomération) et la future ligne tangentielle intercommunale, ainsi que le projet de future halte ferroviaire LEX des Cherpines ;
12. Faire des propositions paysagères de qualité à l'intérieur des quartiers : espaces en pleine terre, végétalisation des toitures, gestion des eaux à ciel ouvert, etc. ;
13. Poursuivre la collaboration cantonale et intercommunale sur le Vallon de l'Aire, notamment par la mise en oeuvre des principes de l'image directrice.
14. Gérer la transition entre les secteurs d'habitat et les secteurs d'activités industrielles et artisanales (route Ouest) ou les espaces verts (ch. du Pont Centenaire) par des réalisations paysagères de qualité (plantations, noues, etc.) ;
15. De manière générale, réduire au minimum le volume des déchets de chantier, proposer une gestion du sol durable et intelligente et minimiser l'impact du chantier sur l'environnement (planifier, trier, recycler, contrôler) ;
16. Travailler de concert avec les différents promoteurs pour la mise en oeuvre des quartiers ;
17. Développer des synergies entre les programmes développés sur le périmètre afin d'optimiser les ressources ;
18. Sensibiliser les futurs habitants des Cherpines dès leur arrivée aux gestes à adopter pour protéger le Vallon de l'Aire (gestion des déchets, respect des espaces protégés, etc.) ;
19. Requalifier la route de Base en intégrant des aménagements paysagers et en garantissant des itinéraires sécurisés et continus pour les mobilités douces.

Mesures	Horizon de démarrage	Coordination
Mesure 1	2025-2030	Commune, Canton , Commune de Confignon, promoteurs
Mesure 2	2020-2025	Commune, Canton (OU) , Commune de Confignon promoteurs, coopérative du Rollet
Mesure 3	2025-2030	Commune , Canton (OU), promoteurs, Commune de Confignon
Mesure 4	2020-2025	Commune
Mesure 5	2020-2025	Commune, Canton (OU, OCAN) , Commune de Confignon
Mesure 6	2025-2030	Commune, Canton (OU), Commune de Confignon
Mesure 7	2025-2030	Commune, Canton (OCT) , Commune de Confignon
Mesure 8	2025-2030	
Mesure 9	2025-2030	
Mesure 10	2025-2030	Commune, Canton (OCT)
Mesure 11	Long terme	Commune, Canton (OCT) , Com. de Confignon, Confédération
Mesure 12	2025-2030	Commune, Canton (OU, OCAN, OCEau) , Commune de Confignon
Mesure 13	2020-2025	Gouvernance du Vallon de l'Aire
Mesure 14	2025-2030	Commune, Canton (OU, OCAN) , Commune de Confignon
Mesure 15	2020-2025	Commune, Canton (GESDEC)
Mesure 16	2020-2025	Commune , Canton (OU), promoteurs

Mesure 17	2020-2025	Commune , Canton (OU), promoteurs, Commune de Confignon
Mesure 18	2025-2030	Commune
Mesure 19	2025-2030	Commune, Canton (OCT), Commune de Confignon

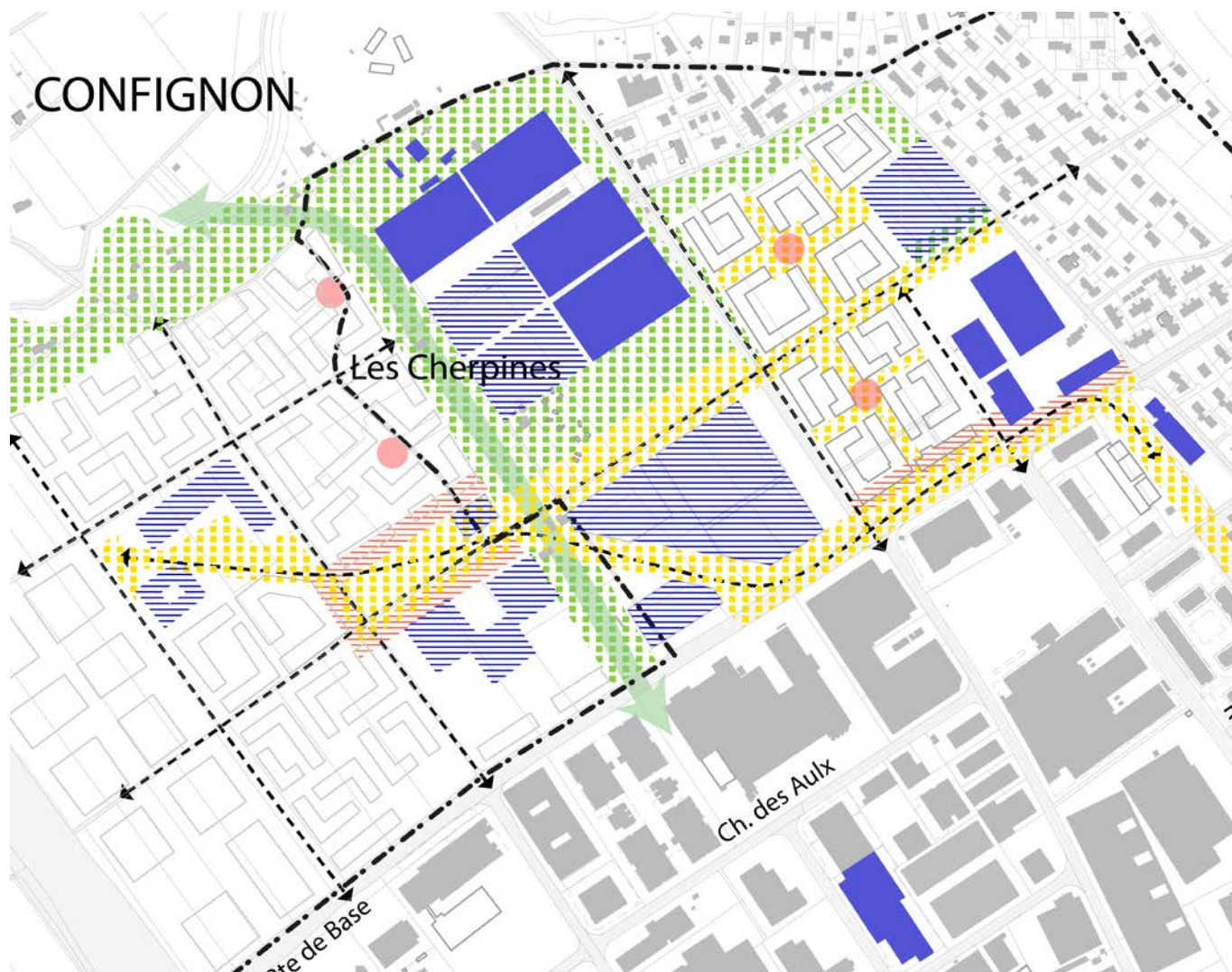
3

Coordination avec d'autres fiches de mesures :

- > À propos du réseau d'espaces publics : coordination avec la fiche M2 et U1 ;
- > À propos de l'accompagnement de la densification par des aménagements naturels et paysagers : coordination avec les fiches E1, E2 et E3.

Illustration

3



Mesures

-  Intégration des espaces publics structurants à la colonne vertébrale des espaces publics
-  Valorisation des espaces verts grâce à des propositions paysagères de qualité
-  Continuum biologique à assurer



Garantie de l'accessibilité pour les mobilités douces à travers le quartier



Lieux destinés à la vie de quartier au cœur des îlots/pièces urbaines



Favorisation de l'implantation de commerces et services

Données générales

-  Limite communale
-  Bâtiment existant / projeté
-  Equipement existant / projeté



Les Cherpines - vue nord - situation en août 2022



Les Cherpines - vue est - situation en août 2022

S6 - MAINTIEN DE LA QUALITÉ DANS LE QUARTIER LA CHAPELLE – LES SCIERS

3

Orientation politique concernée :

Promouvoir la diversité des secteurs bâtis en proposant une stratégie pour la densification de certains secteurs, tout en préservant et valorisant les espaces agricoles et naturels non-bâtis.

Stratégies concernées :

Stratégie 1 : Développer et mettre en oeuvre une stratégie climatique communale

Stratégie 3 : Favoriser une densification diversifiée et qualitative

Contexte :

- > Le nouveau quartier de La Chapelle-Les Sciers est localisé à cheval entre les communes de Lancy et de Plan-les-Ouates, à proximité de la nouvelle halte du Bachet mais est coupé du reste de la commune de Plan-les-Ouates par l'autoroute.
- > Concernant Les Sciers (partie située sur la commune de Plan-les-Ouates), la construction des nouveaux bâtiments a débuté en 2018-2019 et les 550 premiers logements ont tous été livrés depuis octobre 2021. La livraison de 100 logements supplémentaires issus d'une coopérative est prévue pour 2025.

Objectifs :

- > Accompagner le développement d'un quartier dense à dominante logements, incluant une offre diversifiée à proximité de pôles d'échanges modaux, par des mesures permettant d'y améliorer la qualité de vie ;
- > Veiller à continuer la bonne réalisation d'un quartier durable qui se veut diversifié, équipé, accessible et animé ;
- > Améliorer la connexion du quartier au reste de la commune, surtout en mobilité douce.

Mesures :

1. Améliorer la connexion des Sciers avec les quartiers voisins en créant des itinéraires de mobilité douce confortables, sécurisés et visibles ;
2. Mettre en place les conditions pour la réalisation de la passerelle MD des Sciers au-dessus de l'autoroute reliant les Sciers au centre villageois (mesure inscrite dans le projet d'agglomération) ;
3. Développer la desserte TP compte tenu de l'évolution de la population et de ses besoins (p.ex : augmentation des cadences, nouvelle ligne de bus, autre itinéraire, etc.) ;
4. Gérer la transition avec les jardins familiaux au sud des Sciers pour éviter les conflits d'usage ;
5. Mettre en œuvre des jardins potagers urbains partagés ;
6. Assurer une exploitation du quartier qui satisfasse à l'évolution des besoins des habitants en maintenant la qualité des équipements et des espaces publics ;
7. Impliquer les habitants dans la vie associative et renforcer les infrastructures pluri-générationnelles ;
8. Mettre en place des pratiques de bonne gouvernance du quartier en coordination avec les propriétaires privés (contrat de quartier) ;
9. Créer une route d'accès depuis le chemin de l'Essartage jusqu'au chemin du Sapay pour les TIM et la MD ;
10. Finaliser le parcours sportif en lien avec la réalisation des immeubles de la Bistoquette.

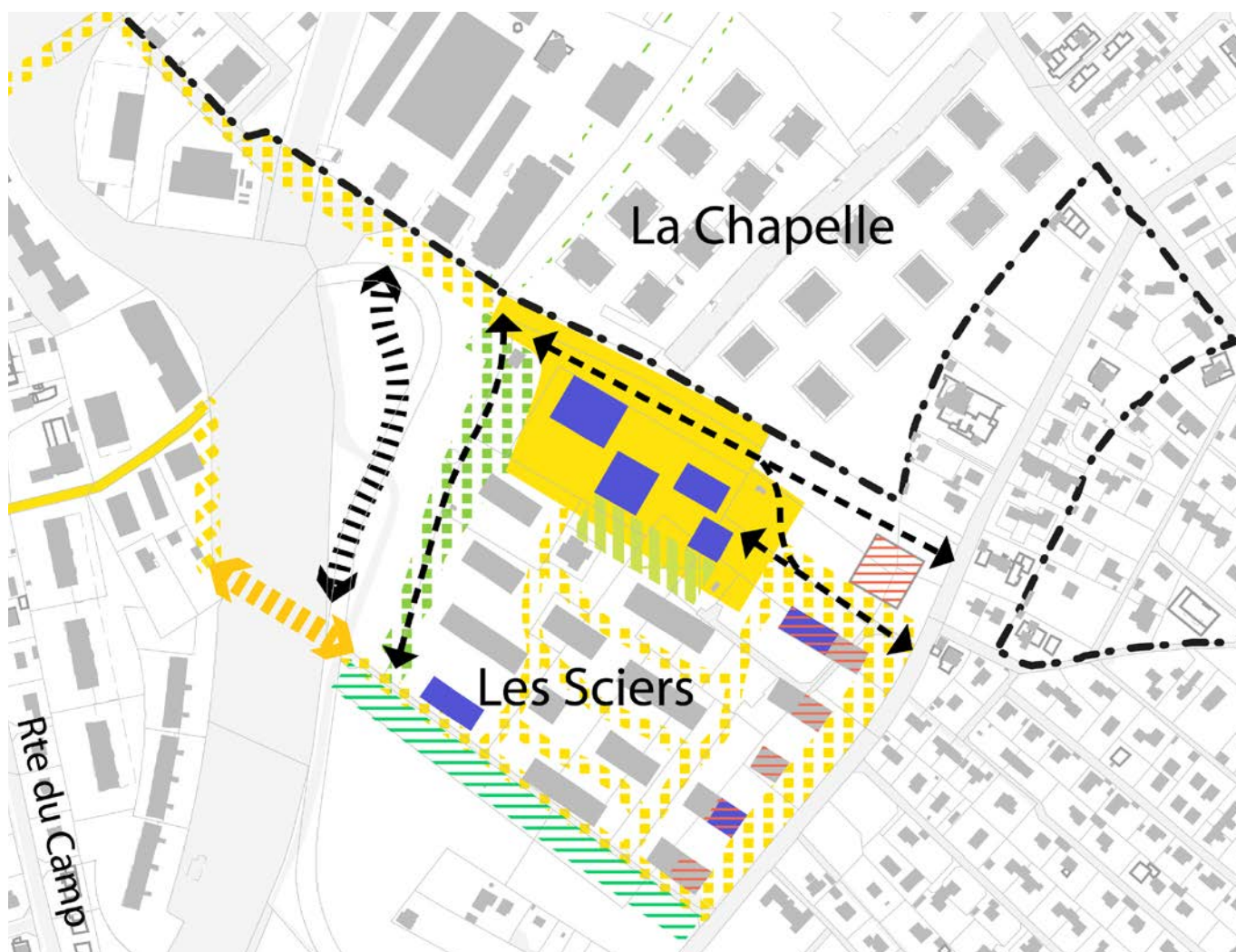
Mesures	Horizon de démarrage	Coordination
Mesure 1	2020-2025	Commune , Canton (OCT)
Mesure 2	2025-2030	
Mesure 3	2025-2030	Commune, Canton (OCT), TPG
Mesure 4	2020-2025	Commune , Canton (OCAN), usagers des jardins familiaux
Mesure 5	2020-2025	Commune , associations de quartier, propriétaires
Mesure 6	2020-2025	Commune , associations de quartier, groupement intercommunal du Sapay
Mesure 7	2020-2025	Commune , associations de quartier
Mesure 8	2020-2025	Commune , associations de quartier, propriétaires privés
Mesure 9	2020-2025	Commune , Canton (OCT)
Mesure 10	2025-2030	Commune

Coordination avec d'autres fiches de mesures :

- > À propos du réseau des cheminements de MD : coordination avec la fiche M2 et U1 ;
- > À propos du traitement des franges avec l'espace rural : coordination avec la fiche E4 ;
- > À propos de l'accompagnement de la densification par des aménagements naturels et paysagers : coordination avec les fiches E1, E2 et E3.

Illustration

3



Mesures



Intégration des espaces publics structurants à la colonne vertébrale des espaces publics



Valorisation des espaces verts grâce à des propositions paysagères de qualité



Implantation de commerces de proximité



Construction de la passerelle des Sciers



Création d'une route d'accès pour TIM et MD



Création de cheminements MD



Traitement de la transition avec les jardins familiaux



Création de jardins potagers

Données générales



Limite communale



Bâtiment existant / projeté



Equipement public existant



Espace public structurant existant



Les Sciers - vue depuis la route du Camp



Les Sciers - vue depuis le ch. du Pré-de-la-Raisse

S7 - MISE EN VALEUR DES HAMEAUX ET DES VILLAGES

3

Orientation politique concernée :

Promouvoir la diversité des secteurs bâtis en proposant une stratégie pour la densification de certains secteurs, tout en préservant et valorisant les espaces agricoles et naturels non-bâties.

Stratégies concernées :

Stratégie 1 : Développer et mettre en oeuvre une stratégie climatique communale

Stratégie 3 : Favoriser une densification diversifiée et qualitative

Stratégie 6 : Préserver et valoriser l'espace rural

Contexte :

- > Plusieurs hameaux et villages situés sur le territoire communal font déjà l'objet de plans de site (Saconnex-d'Arve-Dessous et Arare-Dessus) et un plan de site est en cours d'élaboration à Saconnex-d'Arve-Dessus ;
- > Les qualités architecturales et paysagères de tous les villages de la commune doivent être protégées à la mesure de leur valeur patrimoniale.

Objectifs :

- > Protéger les hameaux et les villages et leurs qualités patrimoniales, paysagères et naturelles ;
- > Assurer un développement urbain mesuré des villages, respectueux de l'échelle et du caractère des constructions existantes et prenant en compte le caractère historique et patrimonial de l'espace-rue, incluant les bâtiments et la façades visibles ;
- > Traiter l'espace-rue villageois de façon qualitative et apaiser les routes qui traversent les villages.
- > Dans le cas de nouvelles constructions et/ou de rénovations, favoriser les constructions bas carbone, réduire au maximum les excavations pour préserver le sol, améliorer la performance énergétique des bâtiments (neuf et rénovation) et réfléchir à l'approvisionnement énergétique des bâtiments, dans le respect des enjeux patrimoniaux propres aux villages (voir le plan directeur des énergies).

Mesures :

1. Faire aboutir le plan de site de Saconnex-d'Arve-Dessus : ce plan délimitera les éléments à sauvegarder, autant que les éventuelles potentialités à bâtir ;
2. Gérer l'évolution de l'urbanisation dans le village d'Arare-Dessous, adjacent au périmètre urbanisé du centre de Plan-les-Ouates : permettre une évolution douce et qualitative en préservant ses caractéristiques de village ;
3. Tenir compte dans les planifications directrices des éléments suivants :
 - a. Préserver les bâtiments à valeur patrimoniale ;
 - b. Valoriser les fronts bâtis, les murs / haies et les ouvertures qui structurent l'espace-rue villageois ;
 - c. Préserver les espaces jardins, maraîchers, paysagers et naturels, situés à l'arrière des espaces bâtis ;
 - d. Maintenir et développer l'arborisation structurante : arbres isolés, cordons boisés ;
 - e. Traiter l'espace-rue de manière qualitative (en lien avec la charpente des espaces publics) afin d'assurer une cohabitation apaisée et sécurisée entre les différents modes de déplacement à travers les villages ;
 - f. Proposer une stratégie de mobilité en lien avec les flux pendulaires (TIM) nécessitant d'apaiser les routes traversant les villages, en coordination avec l'OCT et l'étude Genève Sud ;
 - g. Établir des stratégies de stationnement (cours privées et stationnement existant sur le DP public) ;
 - h. Mettre en valeur les cheminements de mobilité douce existants entre les villages ainsi qu'avec le reste de la commune et les communes voisines, sans accroître la pression sur les terres agricoles adjacentes ;
 - i. Anticiper l'avenir des serres (voir fiche E4), notamment par la réalisation de diagnostics agricoles ;
 - j. Préserver dans la mesure du possible les vergers haute-tige présents sur le périmètre.

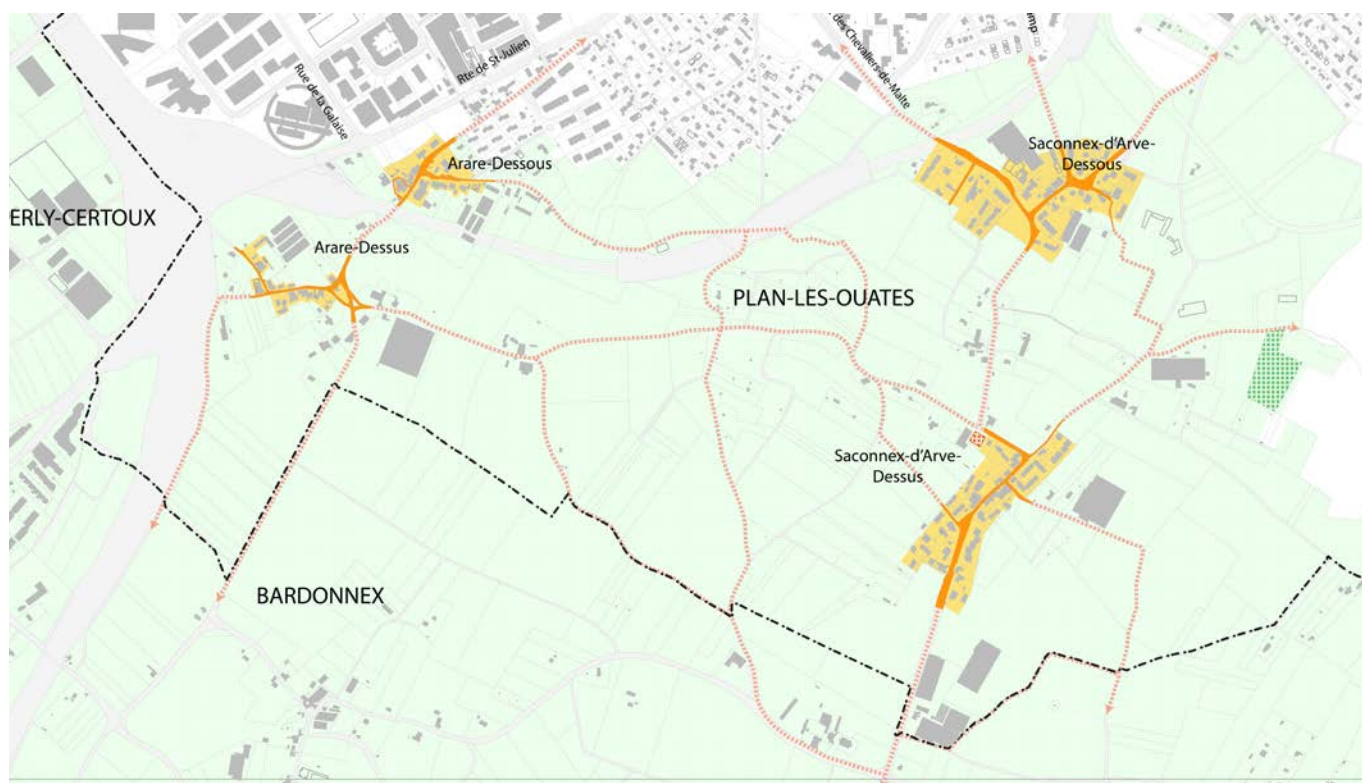
Mesures	Horizon de démarrage	Coordination
Mesure 1	2020-2025	Commune , Canton (OU, OPS, OCAN, OCT)
Mesure 2	2020-2025	Commune , Canton (OU, OPS, OCAN, OCT)
Mesure 3	2020-2025	Commune , Canton (OU, OPS, OCAN, OCT)

Coordination avec d'autres fiches de mesures :

- > À propos du réseau d'espaces publics et des cheminements de MD : coordination avec la fiche M2 et U1 ;
- > À propos de la reconversion des serres et du traitement des franges avec l'espace rural : coordination avec la fiche E4.

Illustration

3



Mesures

-  Mise en valeur des cheminements MD
-  Valorisation et sécurisation de l'espace-rue villageois
-  Préservation des qualités patrimoniales, paysagères et naturelles des villages
-  Création d'une zone de verdure
-  MZ vers de la zone à bâtir

Données générales

-  Limite communale
-  Bâtiment existant / projeté
-  Zone agricole
-  Domaine routier
-  Gare de Lancy Bachet



Saconnex-d'Arve Dessous



Arare Dessous

S8 - PLAN-LES-OUATES EST

3

Orientations politiques concernées :

Valoriser et renforcer la colonne vertébrale d'espaces publics, mettre en réseaux les places et les espaces de référence.

Requalifier, en étroite collaboration avec le Canton, la route de Saint-Julien par séquences en renforçant la centralité principale de la commune.

Promouvoir la diversité des secteurs bâtis en proposant une stratégie pour la densification de certains secteurs, tout en préservant et valorisant les espaces agricoles et naturels non-bâtis.

Stratégies concernées :

Stratégie 1 : Développer et mettre en oeuvre une stratégie climatique communale

Stratégie 2 : Développer un réseau d'espaces publics structurants

Stratégie 3 : Favoriser une densification diversifiée et qualitative

Contexte :

- > Le village de Plan-les-Ouates est un village-rue traversé par la route de Saint-Julien, un axe pénétrant majeur cantonal qui est aujourd'hui souvent saturé durant les heures de pointe ;
- > Le centre du village constitue une séquence importante contenant des bâtiments historiques à valeur patrimoniale qui doivent être préservés et mis en valeur, avec comme aboutissement l'administration communale, le parc de la Butte et la connexion vers le Mail 2000.

Objectifs :

- > Consolider le caractère de village-rue du centre de Plan-les-Ouates ;
- > Traiter qualitativement l'entrée est du village sur la route de Saint-Julien ;
- > Assurer les transitions avec la zone 5, la zone 4B protégée et le secteur densifié des Vuattes ;
- > Mettre en place un maillage vert permettant de relier les cordons boisés du Voiret et du Ru-Malet.

Mesures :

1. Elaborer une image directrice afin de consolider le caractère de rue (village-rue), ainsi que l'entrée est de Plan-les-Ouates ;
2. Traiter l'implantation des fronts sur le secteur des Vuattes sujet à une modification de zone en prenant en considération sa proximité avec le centre de Plan-les-Ouates : rester dans les gabarits actuels le long de la route de Saint-Julien afin de ne pas péjorer l'entrée de village ;
3. Traiter de manière sensible la densification et le renouvellement du tissu bâti des parcelles attenantes à la route de Saint-Julien (domaine public cantonal), qui doit être considéré de façade à façade. Favoriser un alignement bâti / architectural le long de la route de Saint-Julien ;
4. Garantir une transition douce avec les poches de zone 5 au nord et au sud de la route de Saint-Julien ;
5. Utiliser le réaménagement de la route de Saint-Julien pour drainer les déplacements utilitaires à vélo et offrir un itinéraire de loisirs sur la promenade tordue ;
6. Garantir et valoriser les perméabilités de mobilité douce vers les Petits-Bois, les Voirets, les Vuattes et le parc de la Butte) ;
7. Valoriser les espaces verts à l'intérieur des îlots et les mettre en lien avec les perméabilités de mobilité douce ;
8. Renforcer la continuité des espaces végétalisés lors de la densification du secteur des Vuattes.

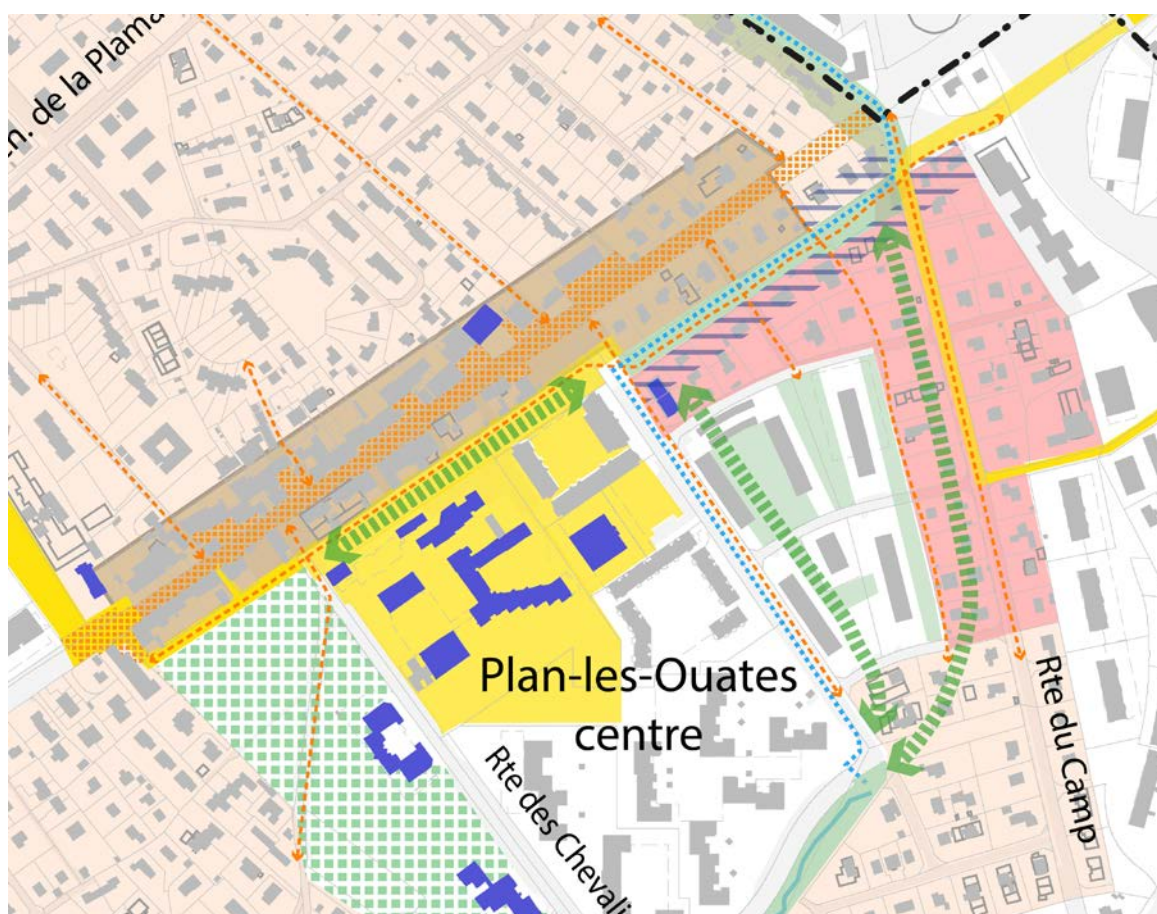
Mesures	Horizon de démarrage	Coordination
Mesure 1	2020-2025	Commune , Canton
Mesure 2	2020-2025	Commune , Canton
Mesure 3	2020-2025	Commune , Canton
Mesure 4	2020-2025	Commune , Canton
Mesure 5	2020-2025	Commune , Canton
Mesure 6	2020-2025	Commune , Canton
Mesure 7	2020-2025	Commune , Canton
Mesure 8	2025-2030	Commune , Canton

Coordination avec d'autres fiches de mesures :

- > À propos du réseau d'espaces publics et des cheminements de MD : coordination avec la fiche M2 et U1 ;
- > À propos du développement du secteur des Vuattes : coordination avec la fiche S2 ;
- > À propos du réaménagement de la route de Saint-Julien : coordination avec la fiche S1 ;
- > À propos du maillage vert : coordination avec les fiches E1, E2 et E3.

Illustration

3



Mesures

- Valorisation et sécurisation de l'espace-rue
- Création /renforcement de perméabilités MD
- Continuum biologique à assurer
- Implantation bâtie respectant les aménagements naturels et paysagers
- Cours d'eau à ciel ouvert/enterré à valoriser
- Zone 5 : secteur sans dérogation

Données générales

- Limite communale
- Bâtiment existant / projeté
- Equipement existant / projeté
- Zone village
- Espace public
- Parc
- Espace naturel

S9 - GP PERLY

3

Orientations politiques concernées :

Promouvoir la diversité des secteurs bâtis en proposant une stratégie pour la densification de certains secteurs, tout en préservant et valorisant les espaces agricoles et naturels non-bâtis.

Favoriser l'intercommunalité.

Développer de nouveaux quartiers exemplaires.

Stratégies concernées :

Stratégie 1 : Développer et mettre en oeuvre une stratégie climatique communale

Stratégie 3 : Favoriser une densification diversifiée et qualitative

Contexte :

- > Le Plan directeur cantonal 2030 a identifié un potentiel de densification pour le secteur Perly-Certoux-Bardonnex-Plan-les-Ouates. Nommé "Grand Projet Perly", ce futur quartier nécessite le déclassement de 54 hectares de terres agricoles, dont 12 ha d'activités et 4200 logements.
- > Une démarche intercommunale visant à élaborer une image directrice pour le développement du secteur a été initiée en 2023.
- > La portion du périmètre sur le territoire de Plan-les-Ouates concernée est le secteur dit « Fontainette », planifié pour recevoir des activités et des équipements.

Objectifs :

- > Traiter qualitativement l'entrée ouest de Plan-les-Ouates ;
- > Connecter ce secteur au reste de la Commune ;
- > Réaliser un projet en adéquation avec les objectifs climatiques et environnementaux que s'est fixée la Commune.

Mesures :

1. Travailler en collaboration avec les communes de Perly-Certoux et Bardonnex afin de mener à bien ce projet intercommunal ;
2. Poursuivre la démarche d'élaboration d'une image directrice ;
3. Garantir une qualité urbaine élevée et une participation citoyenne dans les planifications ultérieures (p.ex : MEP, PLQ) ;
4. Assurer le maintien des fonctions écosystémiques du site et évaluer l'opportunité de renaturer la Lissolle et ses affluents ;
5. Gérer les risques environnementaux sur le secteur (OPAM, gazoduc, bruit routier, pollution de l'air, etc.) ;
6. Relier le nouveau quartier au reste du territoire communal, en renforçant la trame d'espaces publics et des mobilités douces vers Arare et le coteau, notamment à travers le principe de promenades paysagères ;
7. Garantir la transition et la qualité paysagère vers l'espace agricole adjacent et le village d'Arare-Dessus ;
8. Mutualiser les nouveaux équipements publics du GP avec les équipements existants et en développement (ex : pièce D aux Cherpines) ;
9. Coordonner avec les autorités cantonales et les autres communes le prolongement du tram 15 et la réalisation de la route de contournement de Perly ;

10. Optimiser l'aménagement des parcelles sur le territoire de Plan-les-Ouates en cohérence avec les besoins de la Commune, notamment la possibilité de relocaliser sur la parcelle 15'138 les entreprises transfuges des Cherpines ;
11. Réaliser des bâtiments et des aménagements bas carbone et énergétiquement efficaces sur les parcelles du territoire communal.

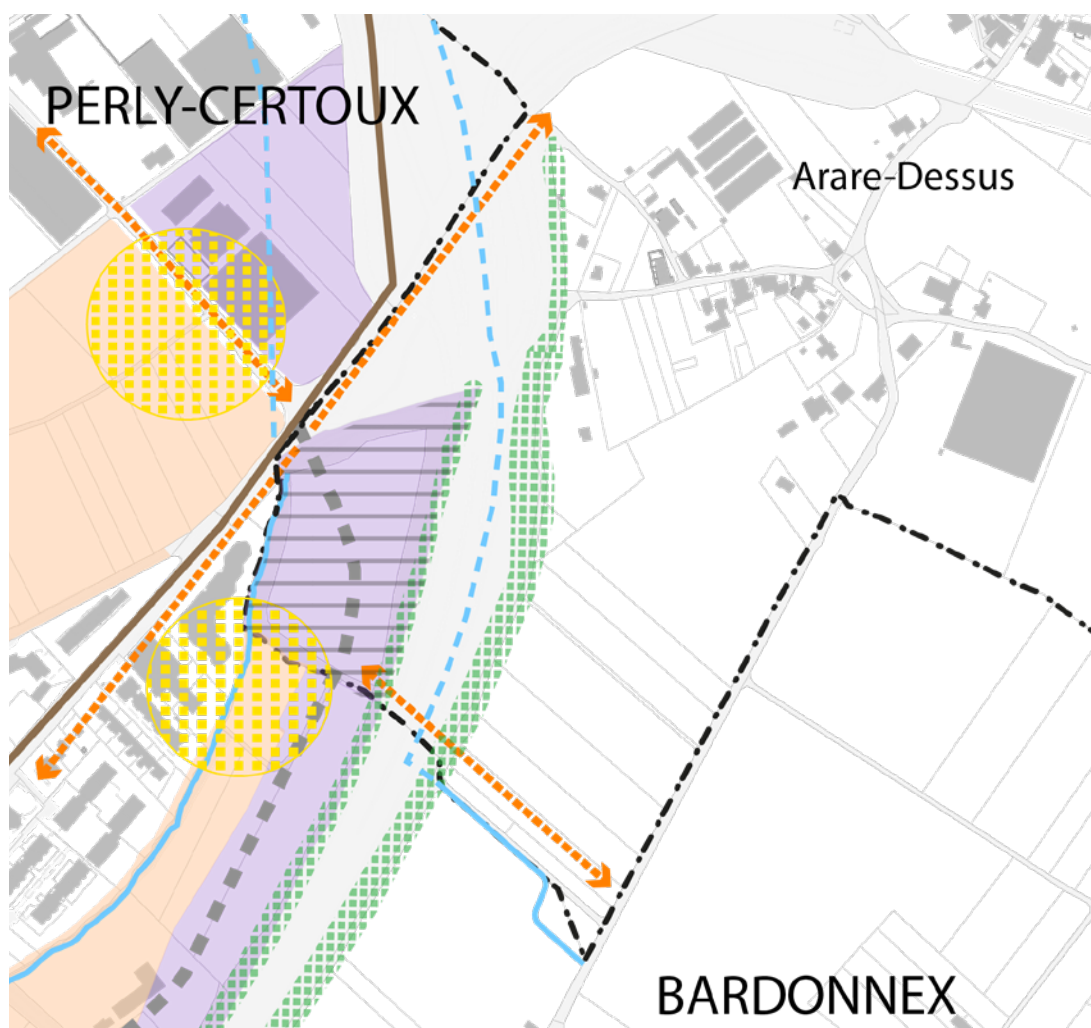
Mesures	Horizon de démarrage	Coordination
Mesure 1	2020-2025	Commune , Commune de Perly-Certoux, Commune de Bardonnex
Mesure 2	2020-2025	Commune, Canton (OU), Commune de Perly-Certoux, Commune de Bardonnex
Mesure 3	2025-2030	Commune, Canton (OU) , Commune de Perly-Certoux, Commune de Bardonnex
Mesure 4	2025-2030	Commune, Canton (OCAN, OCEau)
Mesure 5	2025-2030	Canton (SERMA)
Mesure 6	Long terme	Commune , Canton (OU, OCT)
Mesure 7	2020-2025	Commune , Canton (OCAN, OU)
Mesure 8	2025-2030	Commune , Canton (OU)
Mesure 9	2025-2030	Commune, Canton (OCT, OCGC) , Commune de Perly-Certoux, Commune de Bardonnex
Mesure 10	2025-2030	Commune
Mesure 11	Long terme	Commune

Coordination avec d'autres fiches de mesures :

- > À propos du réseau d'espaces publics et des cheminements de MD : coordination avec la fiche M2 et U1 ;
- > À propos de la gestion de la transition avec l'espace agricole et le village d'Arare-Dessus : coordination avec la fiche S7 ;
- > À propos de la mutualisation des équipements : coordination avec la fiche S5.

Illustration

3



Mesures



Connexions de mobilité douce à créer ou améliorer



Espaces publics à développer



Traitement qualitatif de la transition avec l'espace agricole et le village



Extension du tram 15



Extension urbaine à dominante activités et équipements



Extension urbaine à dominante habitation



Cours d'eau à ciel ouvert/enterré à valoriser

Données générales



Limite communale



Bâtiment existant / projeté



Parcelle N°15'138



Entrée ouest de la commune et secteur du GP Perly





4

STRATEGIE DE DENSIFICATION DE LA ZONE VILLA

4. DENSIFICATION DE LA ZONE 5

Le développement de la zone villa au cours des dernières années s'est fait par opportunités, au gré d'opérations individuelles à la parcelle, sans cohérence d'ensemble. La manque de planification permettant la mutualisation des infrastructures a fait de la zone villa un ensemble hétérogène rendant d'autant plus importante une réflexion transversale sur les continuités bâties, paysagères et écologiques ainsi que sur les connexions de mobilité douce entre les différents secteurs de la Commune.

Fort de ce constat, le Canton a ouvert en 2021, via la modification de la LCI (introduction de l'article 59 al.4), la possibilité pour les communes de définir des périmètres de densification accrue à l'intérieur de leur zone villa, au sein desquels une dérogation peut être octroyée pour densifier une parcelle avec un IUS plus élevé :

- > Passage d'un IUS de 0.25 à 0.40 (0.44 ou 0.48 si bâtiment HPE ou THPE) sur préavis de la Commission cantonale d'architecture et de la Commune ;
- > Passage d'un IUS de 0.5 (0.55 ou 0.6 si bâtiment HPE ou THPE) pour des ensembles parcellaires de plus de 5000m², après consultation de la commission d'architecture et sur délibération du Conseil municipal.

La Commune de Plan-les-Ouates s'est saisie de l'occasion donnée aux communes d'être proactives dans l'aménagement de leur zone villa pour faire un état des lieux de la situation actuelle. Les périmètres de densification accrue définis doivent ainsi permettre d'aménager cette zone de façon cohérente, en conciliant développement urbain et préservation des qualités bâties et paysagères, mais également de veiller à la qualité et à la diversité des projets de construction.

Bien que ces conditions s'appliquent principalement aux propriétaires requérant une dérogation selon l'art. 59 al.4 LCI, la Commune encourage l'ensemble des propriétaires de la zone villa à les appliquer, afin de garantir la cohérence et la qualité des projets de développement dans cette zone. En effet, un projet qui ne sollicite pas de dérogation pour un indice majoré doit tout autant qu'un projet plus dense s'insérer avec intelligence et sensibilité dans le quartier.

La Commune de Plan-les-Ouates, par l'intermédiaire de son Service Construction et Aménagement, préavise les demandes d'autorisations de construire sur la base de cette stratégie en veillant à la prise en compte des principes détaillés dans celle-ci. Le requérant est incité à prendre contact avec ledit service en amont de l'élaboration de son projet.

Le diagnostic ayant conduit à l'identification des secteurs de densification accrue se trouve en annexe du présent plan directeur.



Secteurs des Serves et de la Chapelle

4.1. CONDITIONS POUR L'OCTROI D'UNE DÉROGATION EN ZONE DE DENSIFICATION ACCRUE

4

A. BÂTI

A.1 Implantation du bâtiment

A.1.1. Les bâtiments doivent respecter par leur volumétrie et leur implantation sur la parcelle le caractère du quartier, notamment en termes de longueur de façade et de gabarit exposés à la vue.

A.1.2 Lors de la demande d'autorisation de construire, le requérant joint un plan d'insertion du projet dans son contexte en démontrant les choix opérés quant à l'implantation privilégiée par rapport au périmètre élargi. Les préconisations ci-dessous sont à intégrer au projet de cas en cas :

- > Le projet est attentif à réserver un espace de jardin dans la continuité des jardins existants dans les parcelles voisines.

A.2 Logements et toiture

A.2.1 Dans le cas de constructions comportant plusieurs logements :

- > Les typologies sont diversifiées.
- > La réalisation de locaux communs (salle commune, local de rangement, etc.) est favorisée.
- > Des aménagements extérieurs sont prévus.

A.2.2 Les toitures plates doivent être végétalisées.

A.3 Matériaux et empreinte carbone.

A.3.1 Les recommandations concernant le choix de vitrages réduisant l'impact pour l'avifaune sont à suivre, en particulier la documentation de la Station ornithologique suisse.

A.3.2 L'empreinte carbone de tout projet de construction ou de rénovation doit être minimisée. Le recours aux matériaux de construction issus de la biomasse ou à faible empreinte carbone doit être privilégié, de même que le recours maximal aux matériaux de proximité issus du recyclage ou du réemploi.

A.3.3 La Commune encourage le recours aux standards énergétiques THPE pour tout projet de construction ou de rénovation.

B. MOBILITE

B.1 Accès carrossable

B.1.1 Un seul accès automobile est autorisé par parcelle.

B.1.2. Les revêtements des accès sont perméables.

B.1.3 L'emplacement de l'accès doit être situé de manière à éviter les situations accentogènes avec les usagers circulant sur le domaine public.

B.3 : Cheminements de mobilité douce

B.3.1 : Les aménagements qui impactent l'espace public (accès véhicules, abaissement de trottoirs, points de collecte des déchets, etc.), ainsi que les cheminements piétonniers assurent une accessibilité universelle et respectent la norme VSS 640 075.

B.3.2 : Les nouvelles constructions doivent garantir les conditions de visibilité sur les voiries attenantes, tel que défini dans les normes en vigueur.

C. CLÔTURES ET JARDINS

C.1 Clôtures et haies

C.1.1 Les haies mono spécifiques sont à proscrire, au profit des haies composées d'arbustes privilégiant les espèces indigènes et permettant une continuité biologique. Ces dernières ne doivent pas contenir de plantes figurant sur la liste des néophytes envahissantes et potentiellement envahissantes de Suisse, d'Info Flora.

C.1.2 Toutes les clôtures doivent permettre le passage de la petite faune (voir fiche Amélioration des déplacements de la petite faune en zone urbaine et périurbaine, 1001sitesnatureenville.ch).

C.2 Jardins

C.2.1 La Commune encourage la création d'un lieu dédié dans le jardin pour valoriser sur place les déchets organiques par le compostage (compost en tas, en silo, compost thermique, etc.).

C.2.2 Les propriétaires/locataires sont également encouragés à signer la Charte des Jardins afin que les jardins privés s'inscrivent dans une continuité écologique à l'échelle communale.

D. ARBORISATION

D.1. Lors de tout nouveau projet de plantation, le choix d'essences locales et/ou adaptées au changement climatique est requis.

D.2. L'espace minimal et le caractère naturel des bois et forêts (hors cadastre forestier) doivent être respectés, de manière à préserver les cordons boisés.

E. ENVIRONNEMENT

E.1. Pleine terre

E.1.1 Les surfaces imperméables sont limitées au strict minimum. Les constructions, installations et infrastructures sont regroupées pour optimiser la préservation de larges surfaces en pleine terre.

E.1.2. Tout projet doit permettre de garantir un pourcentage minimum de pleine terre de 55 %.

E.1.3 L'implantation des bâtiments hors sol et en sous-sol doit garantir une préservation maximale du terrain naturel.

E.2. Biodiversité

E.2.1 L'aménagement de prairies extensives fleuries et de vergers à haute tige propices à la biodiversité est encouragé. Les aménagements complémentaires comme des tas de branches et souches, des tas de pierres ou encore des nichoirs sont également favorisés.

E.2.23 Les pièges pouvant être fatals à la petite faune (bordures, grilles, fosses, piscines, etc.) sont évités ou aménagés de façon à limiter les risques (bordures inclinées, fente de largeur maximum de 2cm, petites rampes de sortie, etc.).

E.2.3 Aucune plantation ne doit comporter de plantes figurant sur la liste des néophytes envahissantes et potentiellement envahissantes de Suisse, d'Info Flora.

E.3. Eau et gestion des eaux pluviales

E.3.1 L'espace minimal et le caractère naturel du Nant de la Bistoquette, du Voiret et du Ru Malet doivent être respectés. Aucune construction n'est autorisée dans l'espace minimal de protection des cours d'eau (selon article 11 LEaux).

E.3.2 L'aménagement de milieux humides (mare, étangs, etc.) est encouragé.

E.3.3 Pour les parcelles limitrophes à un cours d'eau ou une zone humide, les plantations doivent être adaptées au milieu (essences indigènes, protection contre l'érosion, etc.).

E.3.4 Favoriser l'utilisation de revêtements perméables.

E.4. Gestion des terres

E.4.1 Les mouvements de terre et excavations sont limités au maximum afin de préserver la topographie et les sols naturels.

4



Secteur Les Petits Bois

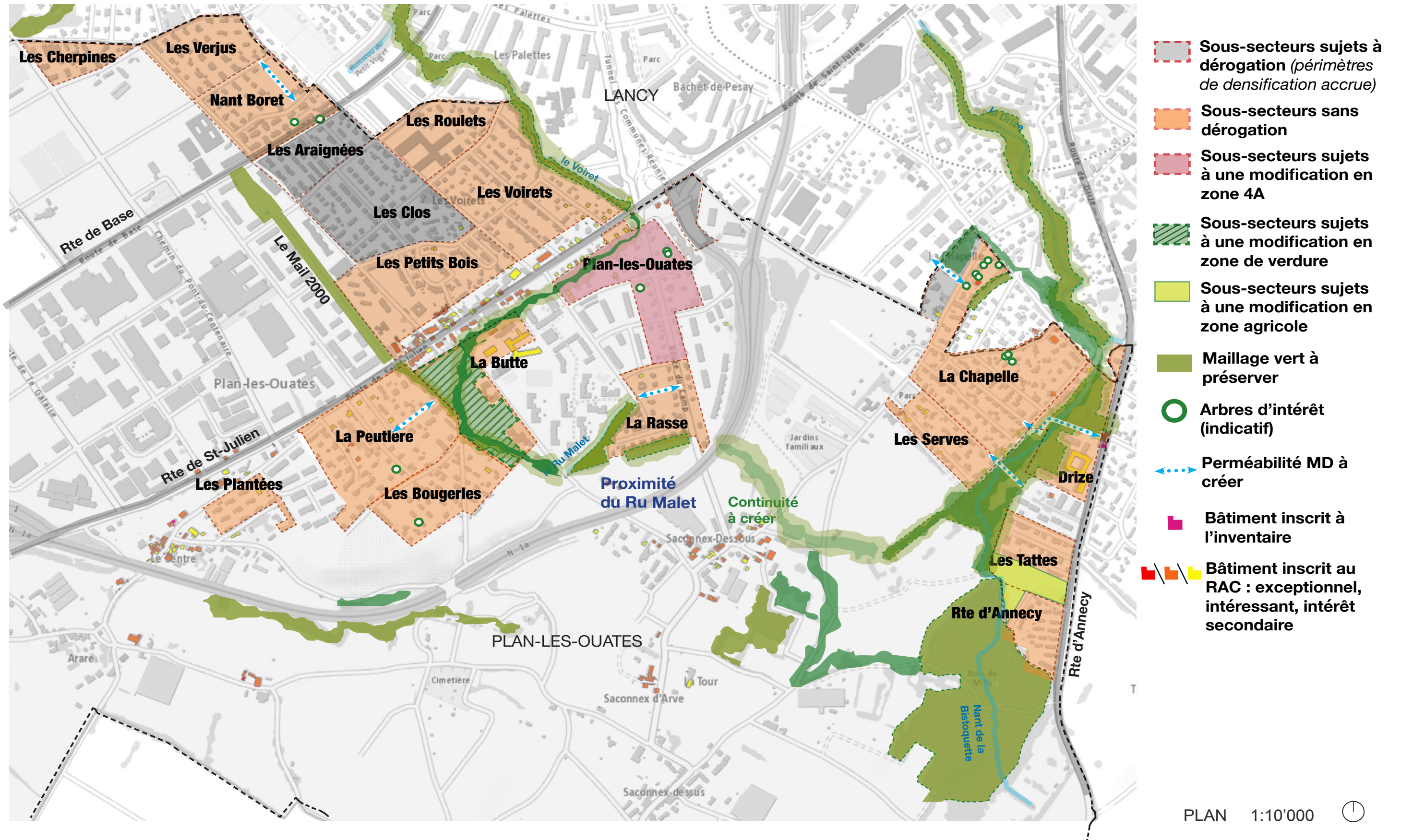


Secteur Les Clos



Secteur La Peutière

4.2. PLAN DE SYNTHÈSE



4.3 SYNTHÈSE PAR SECTEUR

1. LES VOIRETS NORD - ROUTE DE BASE

1.1 Les Cherpines

L'ensemble des parcelles du sous-secteur est à maintenir en zone 5 sans dérogation à l'article 59 al.4 de la LCI.

1.2 Les Verjus

L'ensemble des parcelles du sous-secteur est à maintenir en zone 5 sans dérogation à l'article 59 al.4 de la LCI.

1.3 Nant Boret

L'ensemble des parcelles du sous-secteur est à maintenir en zone 5 sans dérogation à l'article 59 al.4 de la LCI.
La mise en place d'une mesure de perméabilité piétonne est préconisée entre le chemin du Nant-Boret et le chemin du Grand-Voiet.

2. LES VOIRETS SUD

2.1 Les Araignées

L'ensemble des parcelles du sous-secteur conserve son affectation en zone 5, avec possibilité de dérogations. Les dispositions contenues dans les planifications en force, notamment le PLQ N°28974, restent applicables.

2.2 Les Clos

L'ensemble des parcelles du sous-secteur conserve son affectation en zone 5, avec possibilité de dérogations. Les dispositions contenues dans les planifications en force, notamment le PLQ N°28974, restent applicables.

2.3 Les Petits Bois

L'ensemble des parcelles du sous-secteur est à maintenir en zone 5 sans dérogation à l'article 59 al.4 de la LCI.

2.4 Les Roulets

L'ensemble des parcelles du sous-secteur est à maintenir en zone 5 sans dérogation à l'article 59 al.4 de la LCI.

2.5 Les Voirets

L'ensemble des parcelles du sous-secteur est à maintenir en zone 5 sans dérogation à l'article 59 al.4 de la LCI.

3. ARARE - LA BUTTE

3.1 Les Plantées

L'ensemble des parcelles du sous-secteur est à maintenir en zone 5 sans dérogation à l'article 59 al.4 de la LCI.

3.2 La Peutière

L'ensemble des parcelles du sous-secteur est à maintenir en zone 5 sans dérogation à l'article 59 al.4 de la LCI.
La mise en place d'une mesure de perméabilité piétonne est préconisée entre le chemin de la Butte et de Riant-Mont.

3.3 Les Bougeries

L'ensemble des parcelles du sous-secteur est à maintenir en zone 5 sans dérogation à l'article 59 al.4 de la LCI.

3.4 La Butte

La modification de zone en zone de verdure est préconisée pour les parcelles n°5425, 3689 et 3504, de manière à pérenniser les parcs de la Butte et des Bougeries.

Cette modification de zone exclut néanmoins le périmètre des bâtiments n°3313 (voirie communale) et n°4201 (crèche Le Serpentin), maintenus en zone 5 sans dérogations afin de permettre des rénovations et agrandissements dans le futur.
Le reste du sous-secteur est à maintenir en zone 5 sans dérogation à l'article 59 al.4 de la LCI.

Horizon : court terme.

4. PLAN-LES-OUATES CENTRE

4.1 Plan-les-Ouates

La modification de zone en zone de développement 4A est préconisée pour l'ensemble du sous-secteur à l'exception des parcelles n°4209, 4330 et 4331 et partie de la parcelle 4434, qui conservent un statut de zone 5 sans dérogation à l'article 59 al.4 de la LCI, de manière à garantir la transition avec la zone 4B protégée et l'entrée du village.

Les liens et impacts avec les secteurs voisins, notamment le tissu villageois ancien et la proximité des secteurs stratégiques des Palettes (Lancy) et de la gare de Lancy-Bachet, devront être pris en compte dans l'image directrice.

Les parcelles concernées par la modification de zone pourront à terme faire l'objet de plusieurs opérations d'aménagement selon les opportunités et les temporalités des différents acteurs (commune, propriétaires).

Horizon : long terme.

4.2 La Rasse

L'ensemble des parcelles du sous-secteur est à maintenir en zone 5 sans dérogation à l'article 59 al.4 de la LCI, de manière à être en accord avec la réglementation du Plan de site (n°29718) de Saconnex-Dessous et à préserver le milieu sensible du Ru Malet : ruisseau, étang, prairies et cordon boisé.

La mise en place d'une mesure de perméabilité piétonne est préconisée entre la route du Camp et le chemin de Vers.

5. ROUTE D'ANNECY - BISTOQUETTE

5.1 Route d'Annecy

L'étude préconise un sous-secteur divisé en deux zones d'affectation :

- zone 5 sans dérogation à l'article 59 al.4 de la LCI ;
- zone agricole ;

L'ensemble des parcelles du sous-secteur est à maintenir en zone 5 sans dérogation à l'article 59 al.4 de la LCI de manière à préserver l'environnement (milieu humide du Nant de la Bistoquette, Bois du Milly).

La parcelle n°2840 (propriétaire privé) est aujourd'hui cultivée. L'étude préconise alors une modification de zone en zone agricole afin de pérenniser cette activité.

Horizon : court terme pour la modification de zone en zone agricole.

5.2 Les Tattes

L'étude préconise un sous-secteur divisé en deux zones d'affectation :

- zone 5 sans dérogation à l'article 59 al.4 de la LCI ;
- zone agricole ;

L'ensemble des parcelles du sous-secteur est à maintenir en zone 5 sans dérogation à l'article 59 al.4 de la LCI de manière à préserver l'environnement : milieu humide du Nant de la Bistoquette, des Tattes et du Pré de l'Oeuf.

Les parcelles n°4659, 4894 et 5052 (Etat de Genève) sont aujourd'hui cultivées. L'étude préconise alors une modification de zone en zone agricole afin de pérenniser cette activité.

Horizon : court terme pour la modification de zone en zone agricole.

5.3 Drize

L'ensemble des parcelles du sous-secteur est à maintenir en zone 5 sans dérogation à l'article 59 al.4 de la LCI.

La mise en place d'une mesure de perméabilité piétonne est préconisée entre le chemin de la Bistoquette et la route d'Annecy.

5.4 La Chapelle

Les parcelles à l'est de la route de Saconnex-d'Arve sont à maintenir en zone 5 sans dérogation à l'article 59 al.4 de la LCI.

Les parcelles à l'ouest de la route de Saconnex-d'Arve, en bordure du quartier des Sciens, peuvent faire l'objet de dérogations à l'article 59 al.4 de la LCI (parcelles n°3138, 3234, 3233, 3231, 3232, 5037, 5036, 4335, 7262, 7263, 7264, 7265, 993).

La mise en place de mesures de perméabilités piétonnes est préconisée entre le chemin de la Bistoquette et la route d'Annecy, ainsi qu'entre la route de Saconnex-d'Arve et le quartier la Chapelle-les Sciens (parcelle n°5036)

5.5 Les Serves

L'ensemble des parcelles du sous-secteur sont à maintenir en zone 5 sans dérogation à l'article 59 al.4 de la LCI.

La mise en place d'une mesure de perméabilité piétonne est préconisée entre le chemin de randonnée du Nant de la Bistoquette et le chemin des Serves.







5

ANNEXES

5. ANNEXES

5.1. TABLEAU MOBILITÉ PAR USAGERS ET PAR PÔLES D'ATTRACTION

	ZIPLO	CO Voirets	Aimée-Stittelmann (ECG + Ecole Com)
Personnes types	Travailleurs de la ZIPLO et Livraisons	Elèves du cycle et enseignants	Elèves de l'école de commerce et de culture générale et enseignants
Types de transport privilégiés et accessibilité	Travailleurs de la ZIPLO Types de transport utilisés/privilégiés : Tous les modes sont utilisés, mais majorité des accès en TIM (56% source 2019) Livraisons / Logistique Types de transport utilisés/privilégiés : Principalement des livraisons en semi-remorques et camions. Accès principalement via l'autoroute, en dehors du réseau de quartier. Opérations logistiques sur domaine privé	Accessibilité en modes doux (majoritairement la marche à pied) et transports en communs (ligne 42 pour les élèves de Perly et Lancy + ligne 22 depuis Lancy) et 2RM (scooters) Transport individuel motorisé en majorité pour les enseingants en fonction des conditions de stationnement à destination.	Accessibilité en modes doux et transports en communs (ligne 42 pour les élèves de Perly et Lancy + ligne 22 depuis Lancy) Accessibilité plutôt en transport individuel motorisé pour les enseignants, présence de stationnement important.
Possibilités d'améliorations prévues dans le cadre du PDCom	Développement des plans de mobilité entreprise Développement du réseau TC (prolongement ligne 15, ligne tangentielle, renforcement ligne 62, amélioration des aménagements (arrêts, accessibilité, fréquence...)) Mise en place de bornes de chargement pour vélo électrique et de palces de stationnement pour vélos en libre-service Augmentation de l'offre en stationnement 2R et places vélos Livraisons via des vélos cargos (développement de micro-hubs logistiques) Adaptation de la règlementaion du stationnement sur domaine public dans la ZIPLO	Sécurisation des traversées piétonnes sur la rte de Base et rte de Saint-Julien Prolongement de la ligne de tram 15 Futur axe cyclable par ch. du Clos et ch. des Semailles	Sécurisation des traversées piétonnes sur la Rte de base et rte de Saint-Julien Prolongement de la ligne de tram 15 Futur axe cyclable par ch. du Clos et ch. des Semailles Diminution du nombre de places de stationnement TIM (dans le cadre du PLQ Rolliet) Augmentation du nombre de places 2RM et vélos

	Pôle Mail 2000 (CE et CM Champ-Joly / Espace Champ Ravy)	Pôle Sapay (Ecole, équipements sportifs, la Boîte...)	Esplanade du Rolliet (pôle santé et social)
Personnes types	Elèves alentours, familles et enfants	Elèves, parents et enseignants	Patients, Aînés, personnes à mobilité réduite (PMR), collaborateurs pôle santé-social
Types de transport privilégiés et accessibilité	Pour les écoles et Champ-Ravy : Accessibilité en modes doux en grande majorité par le mail 2000 Accessibilité en transport individuel motorisé pour déposer les élèves, faibles flux. Accessibilité multimodale garantie et satisfaisante	Accessibilité principalement en modes doux et transports publics (arrêt Serves desservi par la ligne 43)	Accessibilité principalement en modes doux et transports publics depuis l'arrêt du Rolliet. Accessibilité en transports individuels motorisés et pour personnes à mobilité à réduite garantie
Possibilités d'améliorations prévues dans le cadre du PDCom	Amélioration de la desserte TC via le prolongement de la ligne de tram 15 Futur axe cyclable par ch. du Clos et ch. des Semailles	Réalisation de la route d'accès aux Sciers Requalification du cheminement entre les Sciers et la route de Camp pour les MD Amélioration de la desserte TC Aménagement d'une passerelle piétons-cycles entre les Sciers et le centre de la Commune.	Sécurisation des traversées piétonnes rte de Base Développement de l'offre TC avec le prolongement de la ligne 15 Futur axe cyclable par ch. du Clos et ch. des Semailles Mutualisation du stationnement et création d'une centrale mobilité dans le quartier du Rolliet Augmentation du nombre de places vélos et 2RM

Pôle Pré-du-Camp (école, piscine, places des aviateurs, mairie et administration communale, salle communale...)	Gare LEX Lancy-Bachet	Pôle Sportif (Pièce D, Centre sportif des Cherpines, Gavotte)
Élèves, parents et enseignants pour les écoles Habitants et employés de la commune pour les institutions administratives Utilisateurs de la piscine (licenciés + amateurs) Clients des commerces	Pas de public cible en particulier : toute personne souhaitant prendre les transports publics	Sportifs réguliers et amateurs, enfants, adolescents et adultes
Pour les écoles : Accessibilité en modes doux en grande majorité pour les élèves. accessibilité en TIM pour déposer les élèves Administration communale : Accessibilité en TIM (parking non loin), MD suivant différents axes piétons et bandes cyclables. Politique favorisant les modes doux pour les collaborateurs de la commune, dans la mesure du possible. Pour la piscine : Accessibilité en MD principalement mais aussi des TIM et TC (depuis la route de Saint-Julien) Pour les commerces : Accès MD, TC et TIM avec parking de la Place des Aviateurs et Place des Bourneaux.	Accessibilité en modes doux, TC (tram et bus), flux piétons en transit, déambulation importante de piétons sur l'esplanade	Accessibilité en TIM et MD, possibilité d'accéder en TC depuis l'arrêt du Rolliet + 5min de marche jusqu'au équipements sportifs
Amélioration de la progression des bus sur la route de Saint-Julien Sécurisation des traversées piétonnes sur la route de Base et route de Saint-Julien Réaménagement de la Promenade Tordue Diminution du nombre de stationnements sur la route de Saint-Julien et amélioration de la signalétique vers les parkings existants Requalification des espaces publics adjacents à la route de Saint-Julien Mise en œuvre du plan de mobilité de l'administration communale	Augmentation de l'offre en stationnement vélos Amélioration de l'interface TPG / CFF Réaménagement du secteur Trèfle-Blanc et réalisation d'une interface multimodale Développement de l'axe DI n°6 entre le sud du Canton et la gare du Bachet Réalisation de la route d'accès aux Sciers reliant le quartier à la gare LEX	Amélioration de la desserte TC via le prolongement de la ligne de tram 15 Planification de la ligne tangentielle 27 (liaison intercommunale) Futur axe cyclable par ch. du Clos et ch. des Semailles Création de connexions MD sur le ch. du Pont-du-Centenaire et au sein du quartier du Rolliet Réalisation d'un parking de taille adéquate en lien avec la pièce D pour éviter le report sur les zones villas adjacentes

PILOTAGE

LMAU - Luc Malnati Architectes Urbanistes

Parsa Zarian

URBANISME ET PAYSAGE

LMAU - Luc Malnati Architectes Urbanistes

Parsa Zarian

Céline Baud-Lavigne

Diana Vinagre

MOBILITÉ

Citec Ingénieurs Conseils SA

Francesco Bruno

Alexandre Lopez

ENVIRONNEMENT

Ecscan SA

Jérôme Duval

