



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 Sciens
- > 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

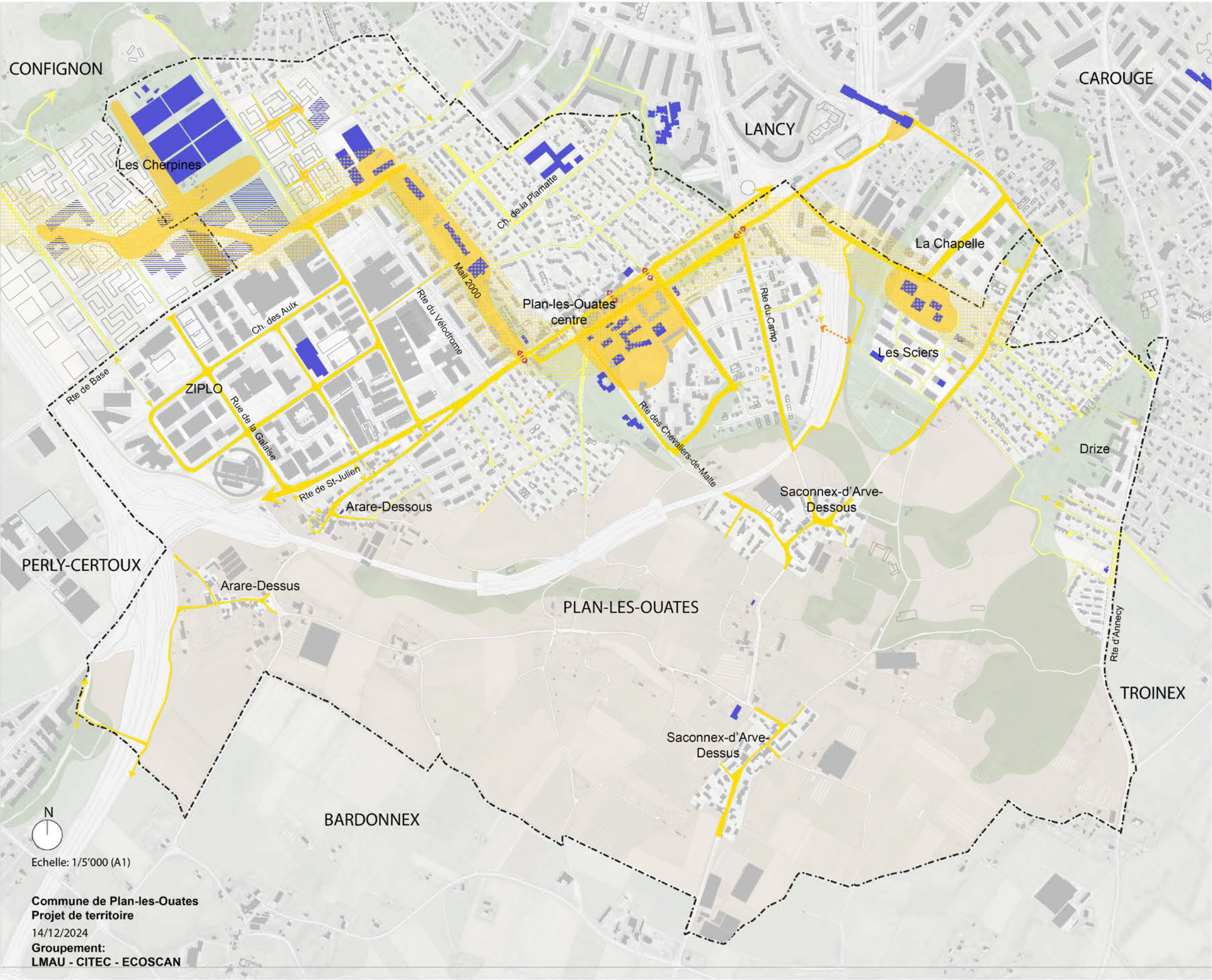
Fiches de mesures thématiques :

- > 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

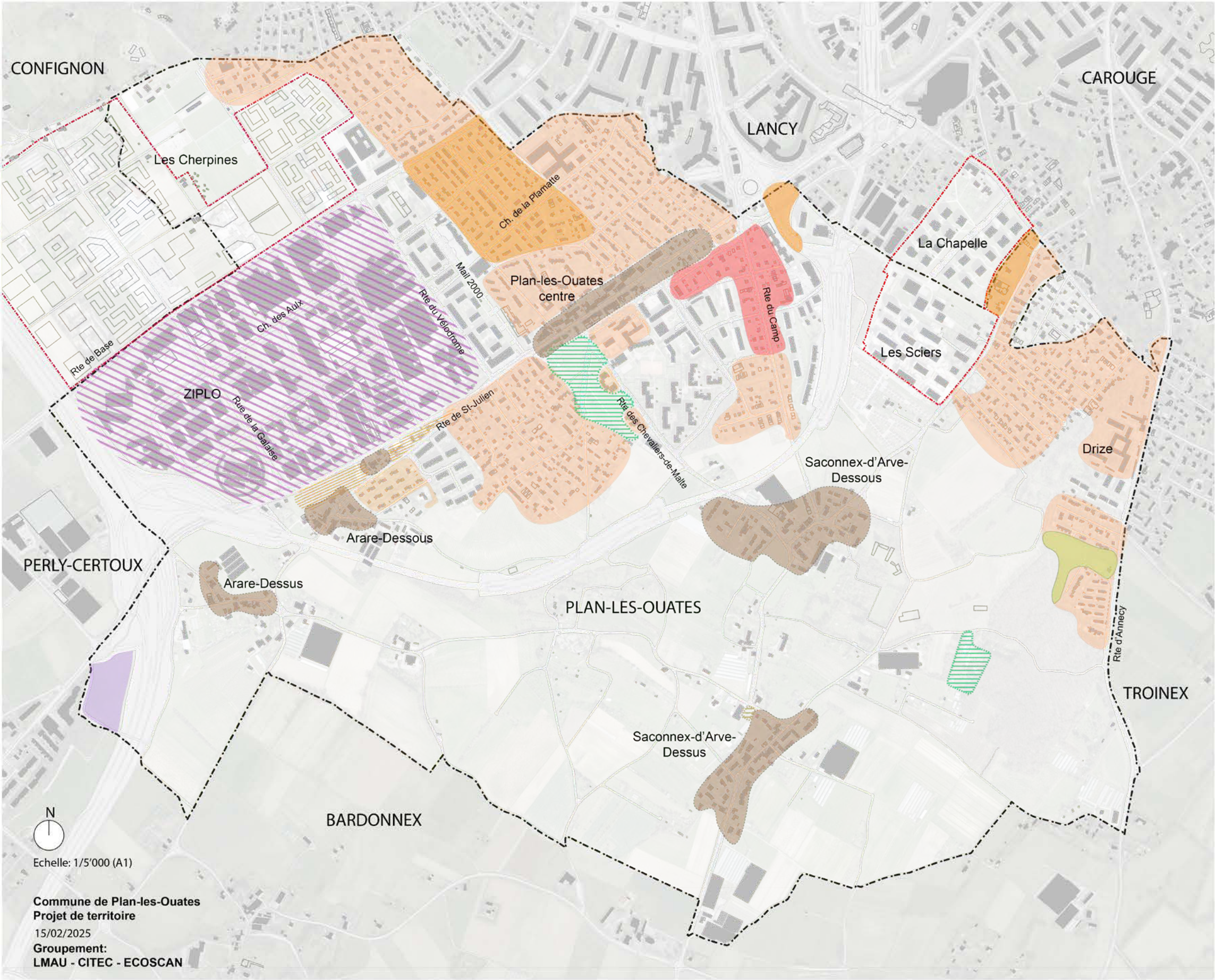
FICHES LIÉES

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

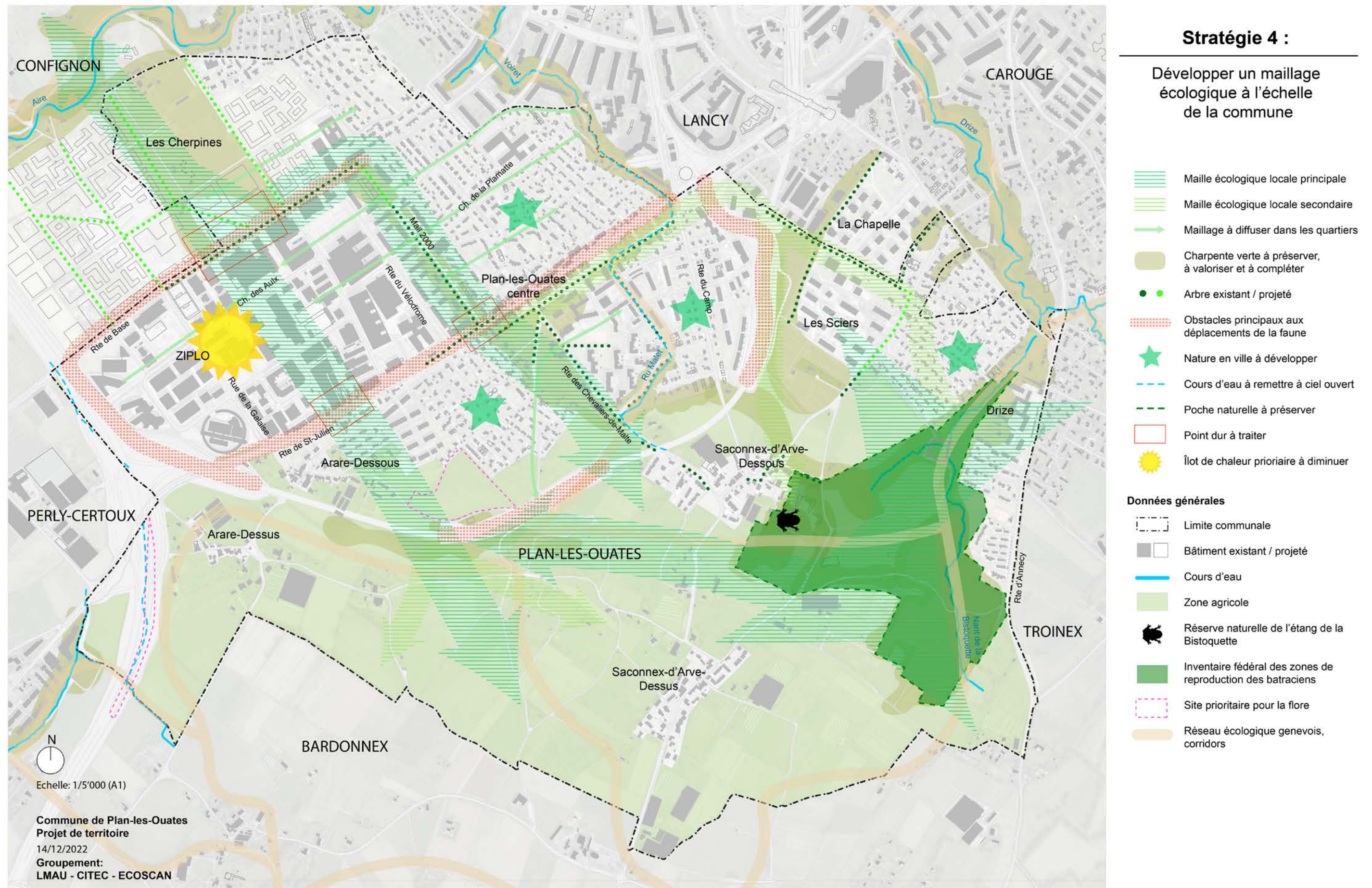
Fiches de mesures thématiques :

- > 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 secondaires 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

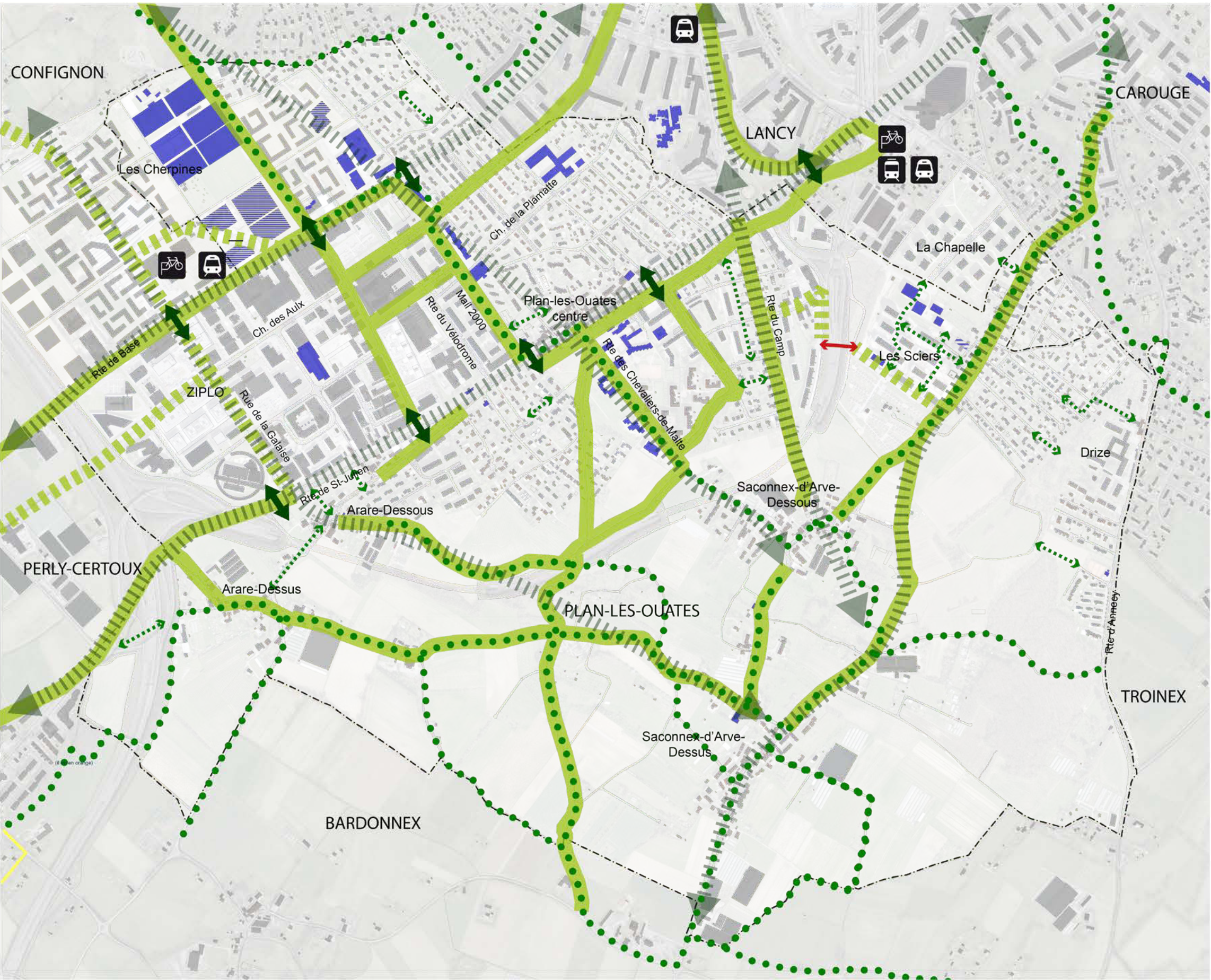
Fiches de mesures thématiques :

- > 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

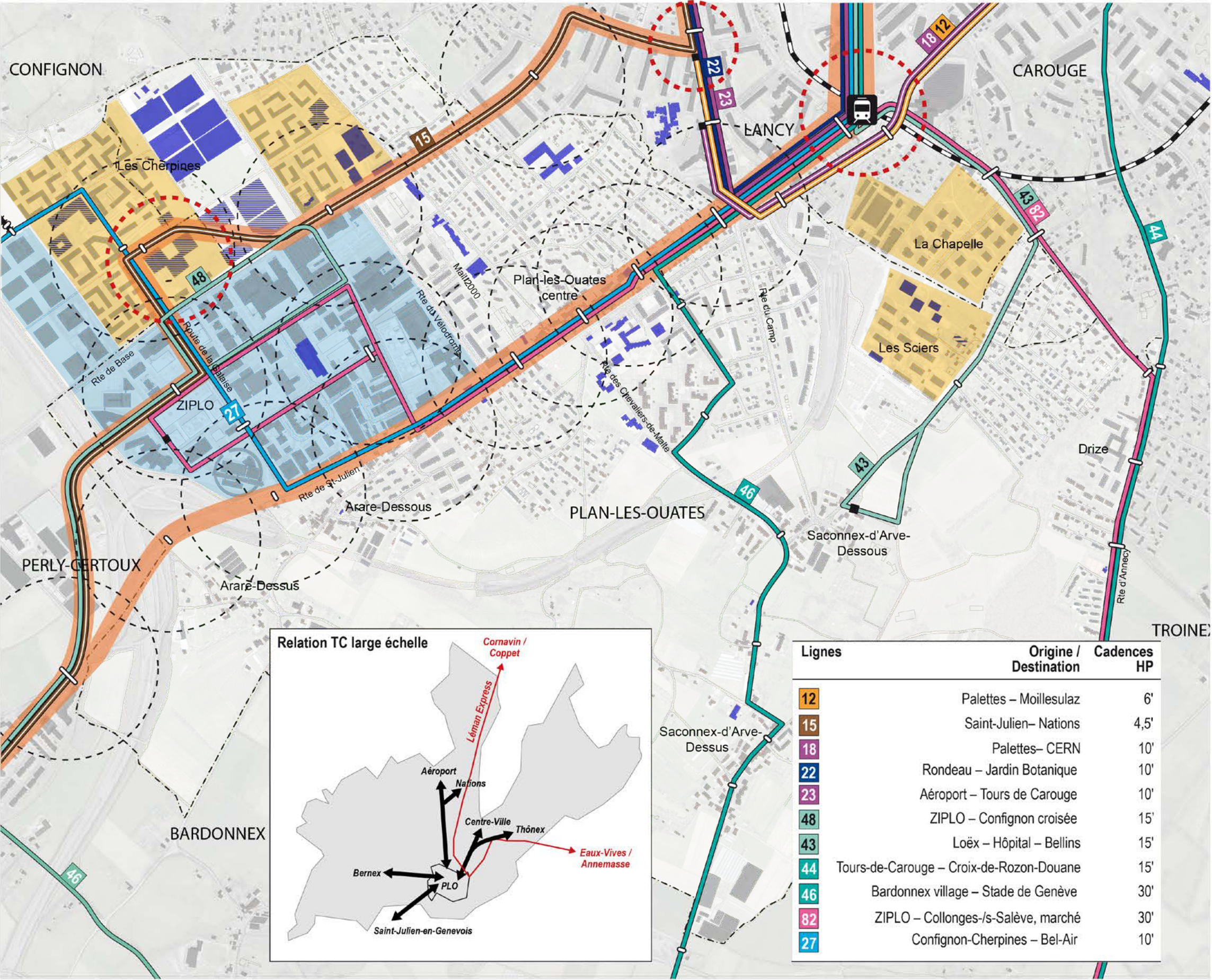
1. Réseau MD
- Réseau fonctionnel existant / en projet
 - Passerelle MD en projet
 - Perméabilité MD à créer/renforcer
 - Chemin de randonnée pedestre
 - Axe de liaison structurant
 - Traversée de voirie
 - Vélostation
 - Terminus Tram
 - Gare ferroviaire

- 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

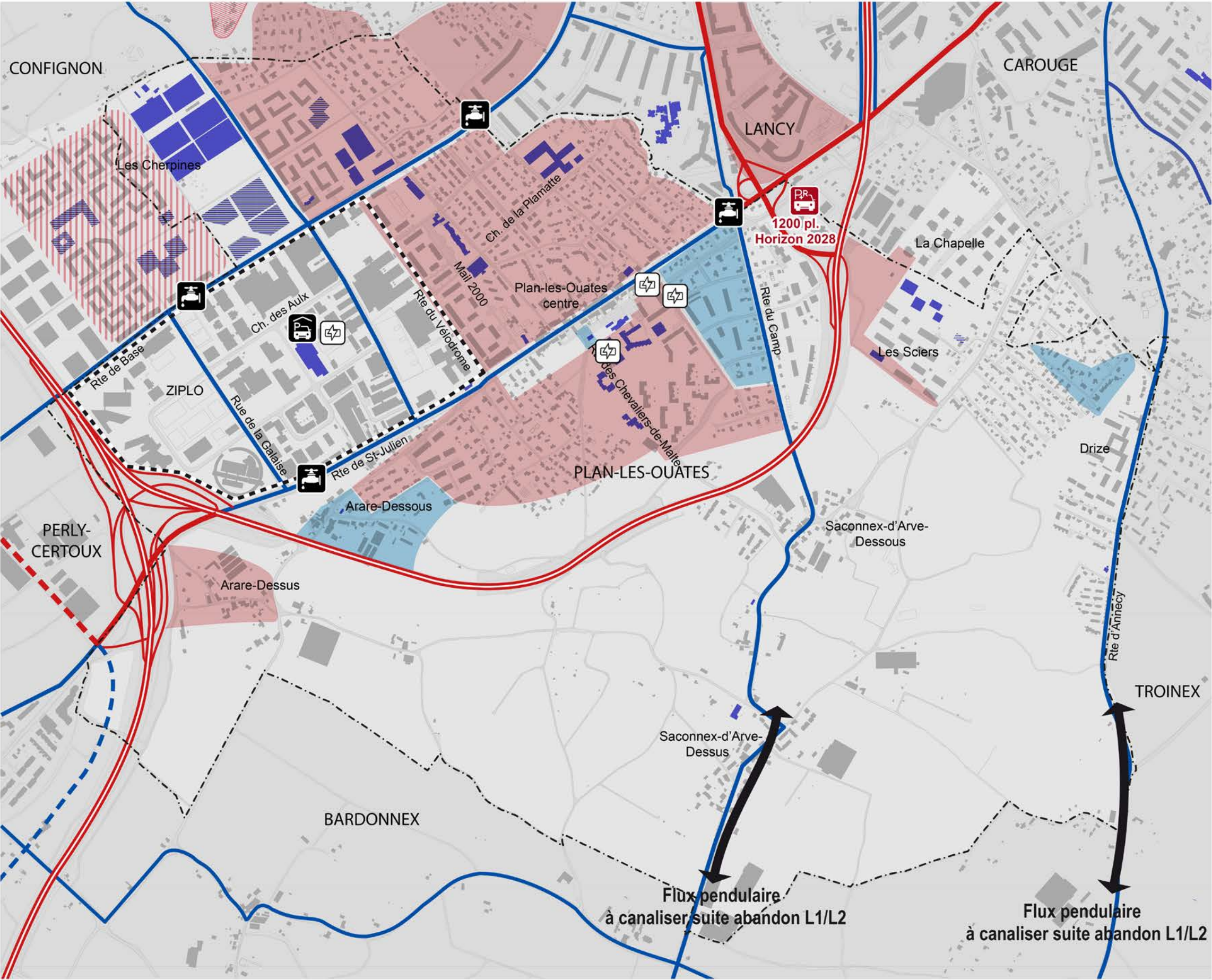
- Zone industrielle
- Nouveaux quartiers d'habitation
- Pôle d'échange multimodal

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



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





Stratégie 6 :

Préserver et valoriser
l'espace rural

- Frange : transition urbain / agricole
- Vergers à préserver / valoriser
- Serres : reconversion à planifier
- Vergers intensifs
- Vergers traditionnels
- Vignes
- Zones extensives

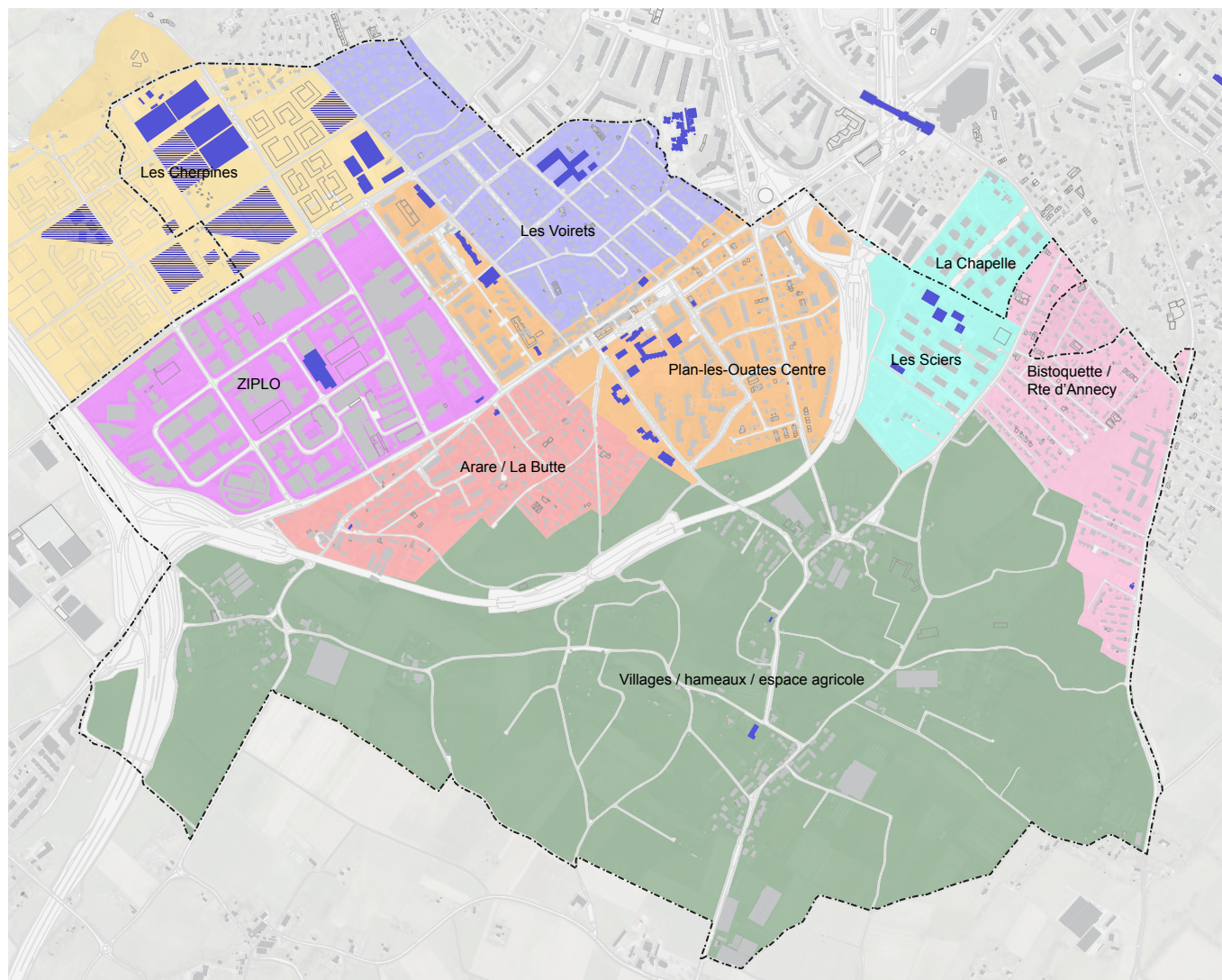
Données générales

- Limite communale
- Bâtiment existant / projeté
- Cours d'eau
- Zone agricole

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 :

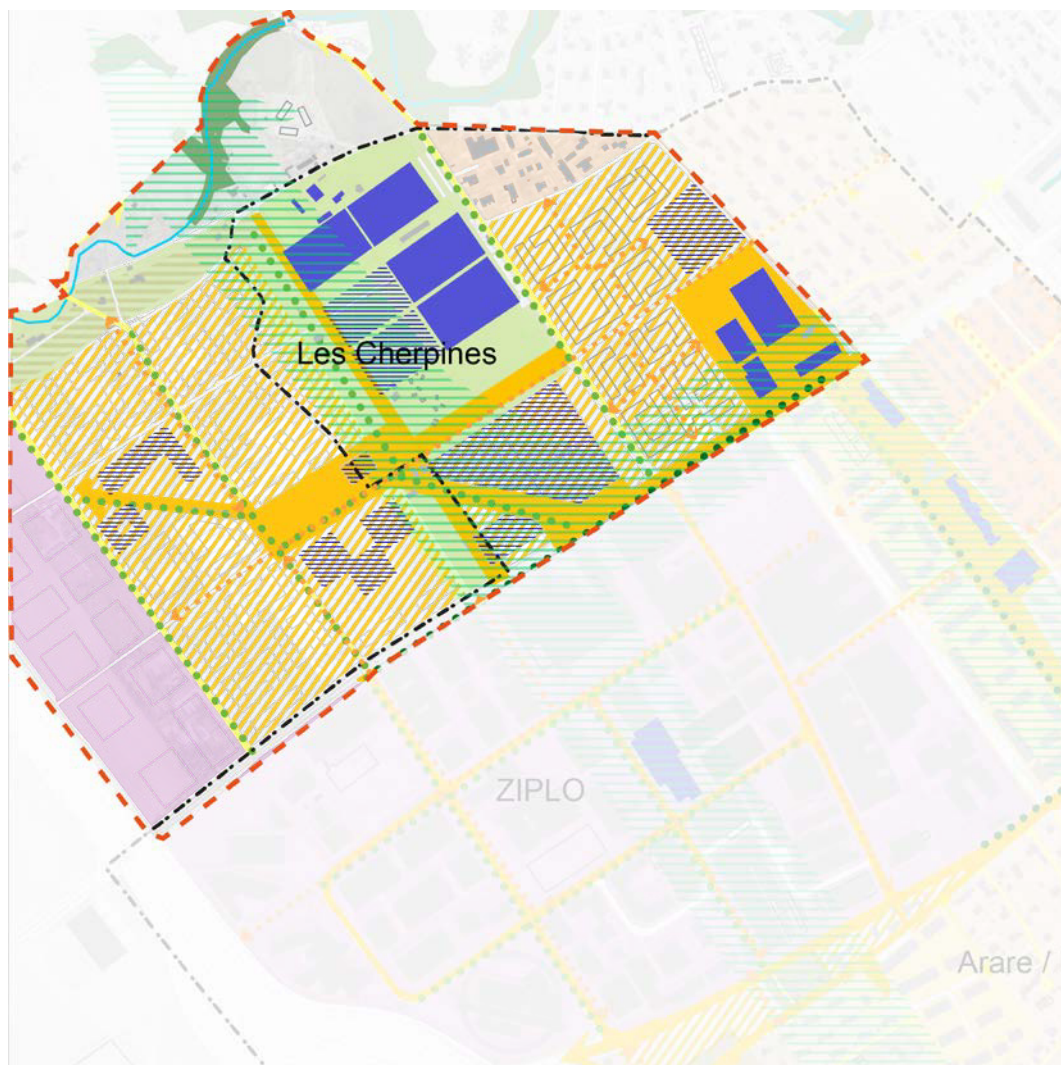
L'objectif principal de la commune est de veiller à la bonne réalisation d'un quartier durable qui se doit d'être diversifié, équipé, accessible, animé et surtout bien intégré à la commune. Il est également impératif d'assurer un développement du quartier coordonné au préalable aux infrastructures de 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.

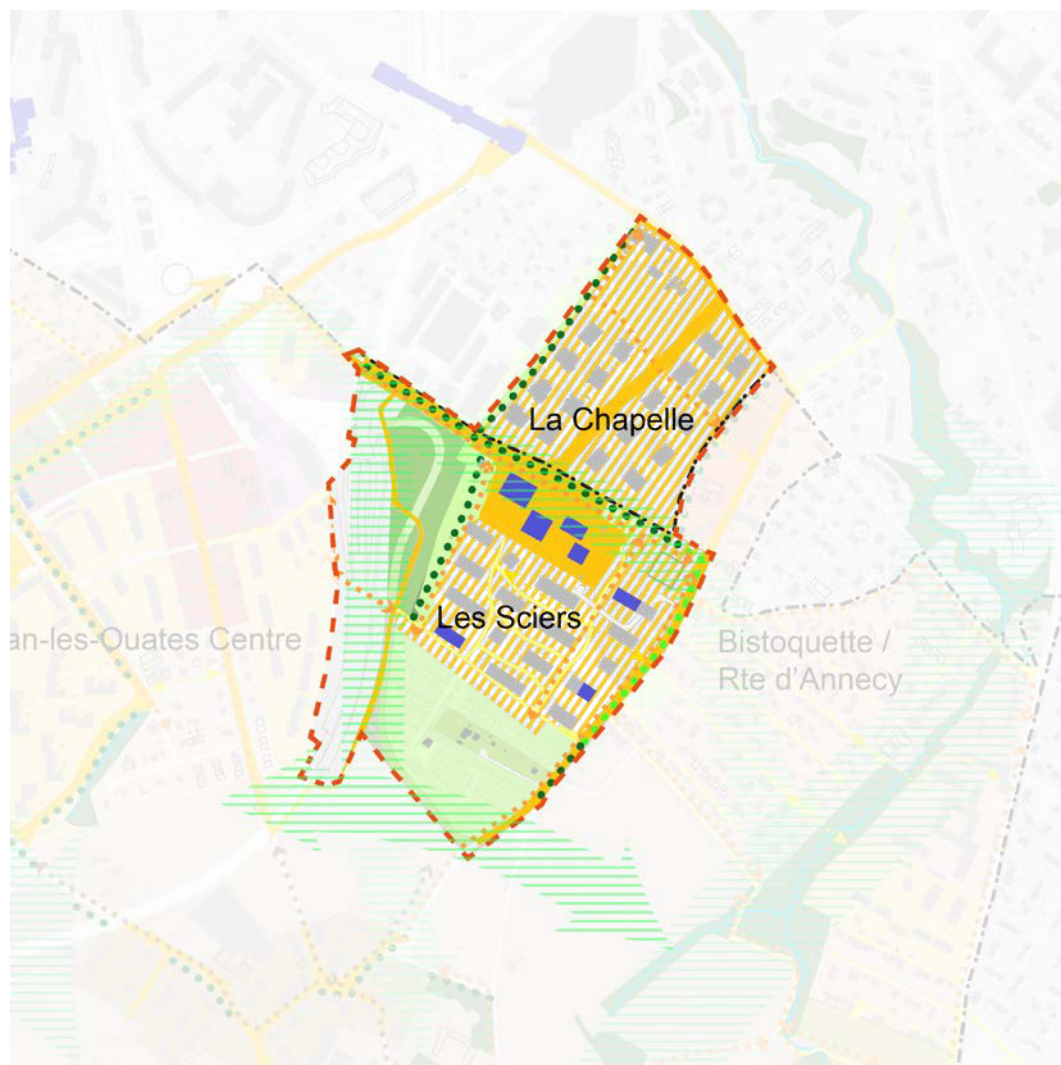


Les Sciens - Situation en août 2022

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 :

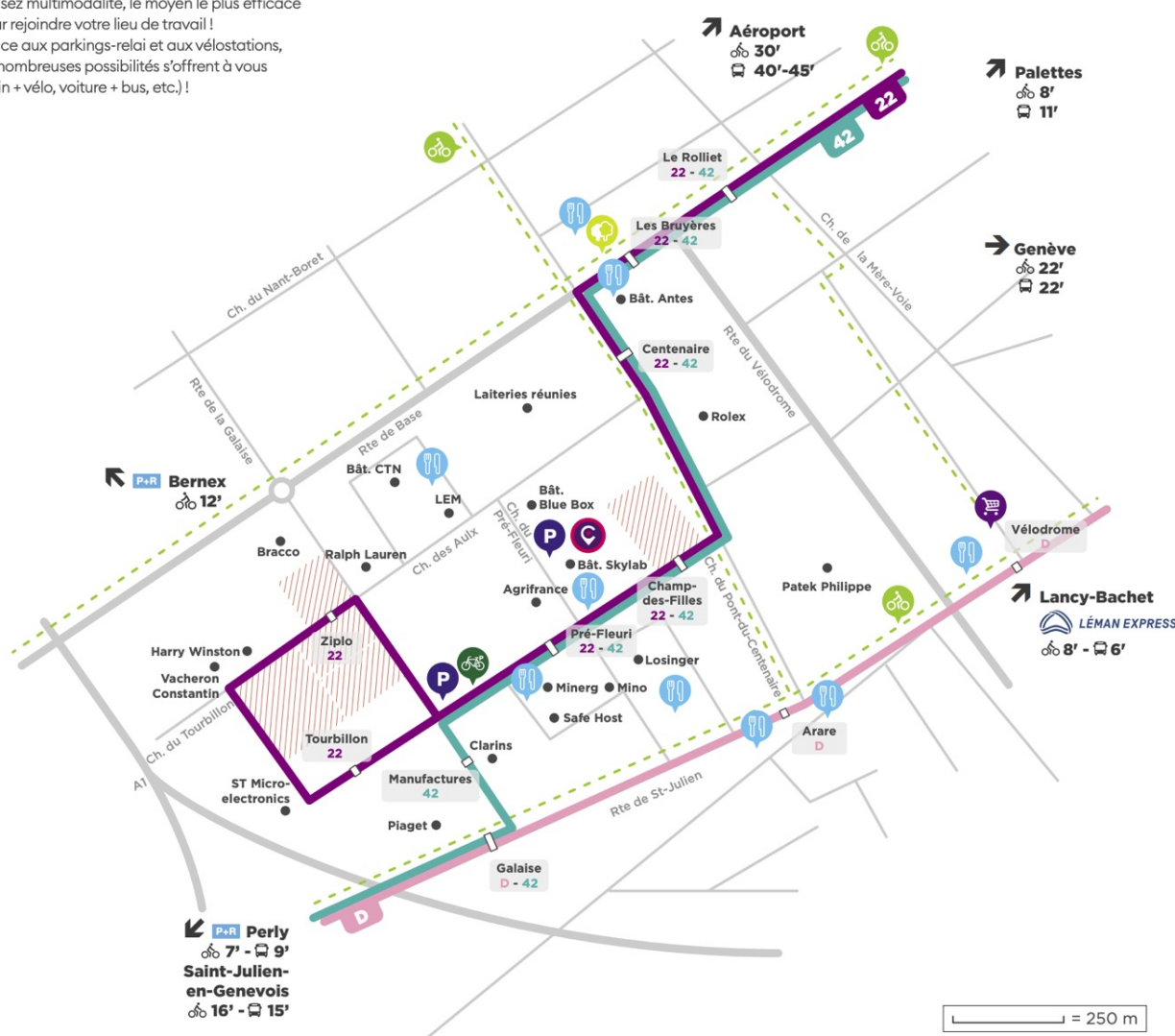
2

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.

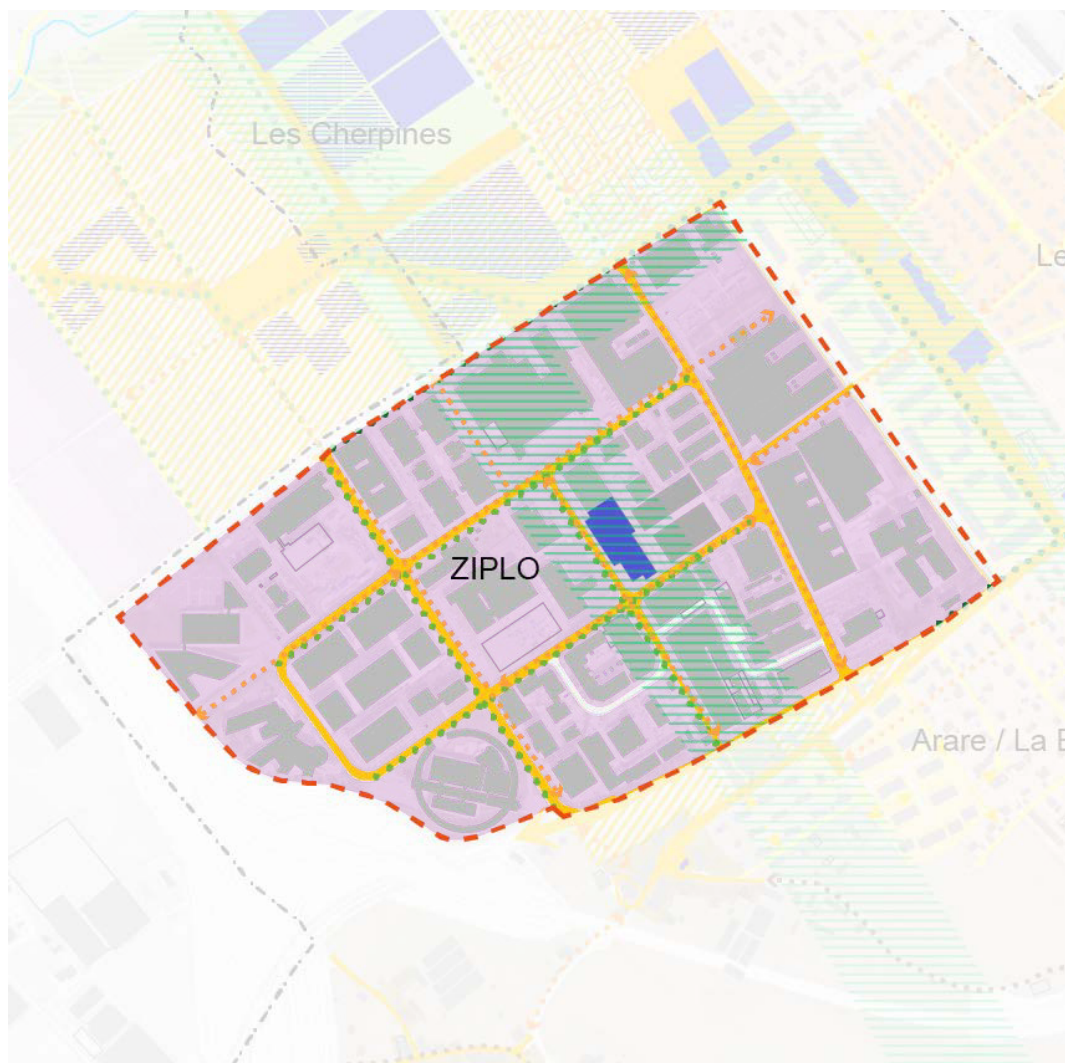
Objectifs et enjeux :

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.

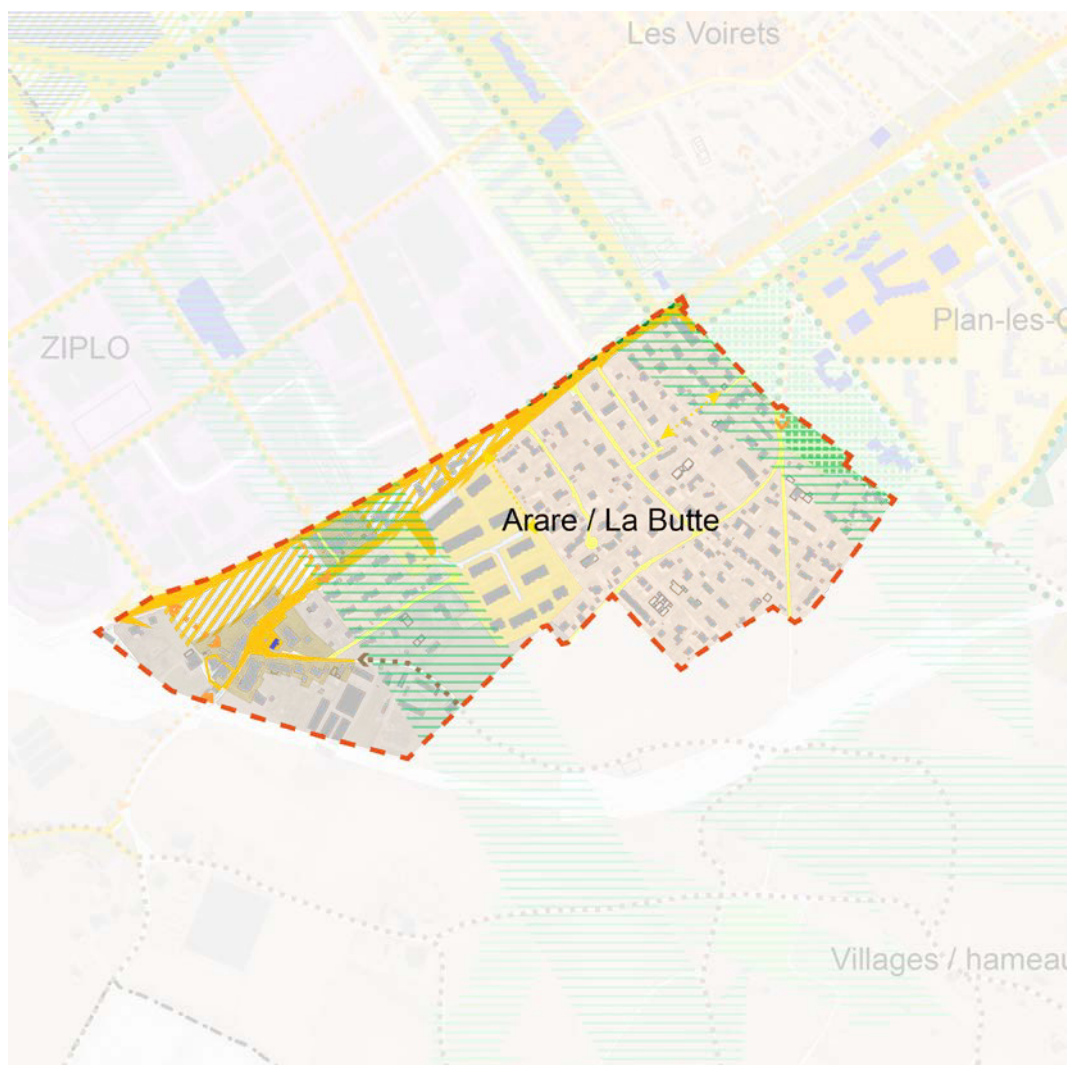


Arare / La Butte : frange avec la zone agricole

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.

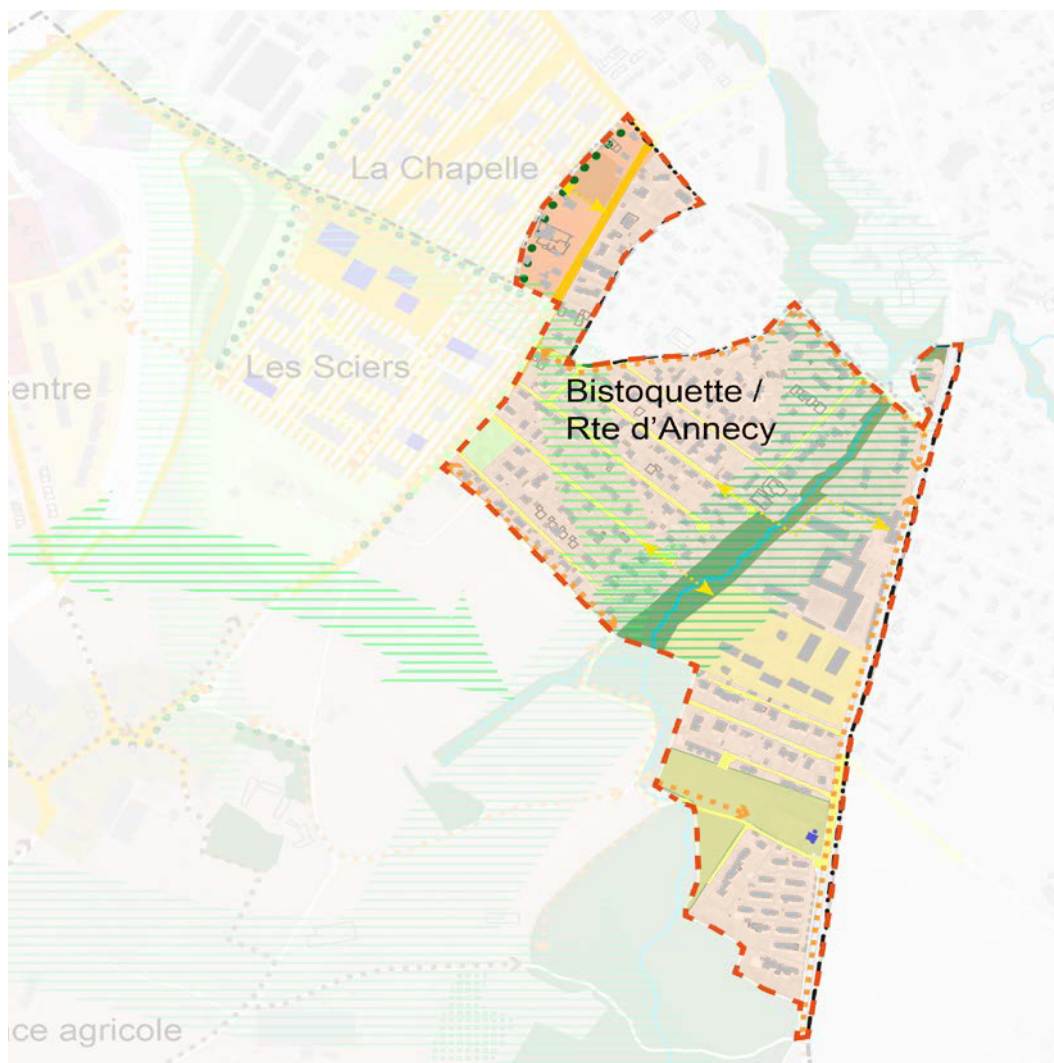


La Bistoquette / Route d'Annecy, vue depuis les Sciers

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.

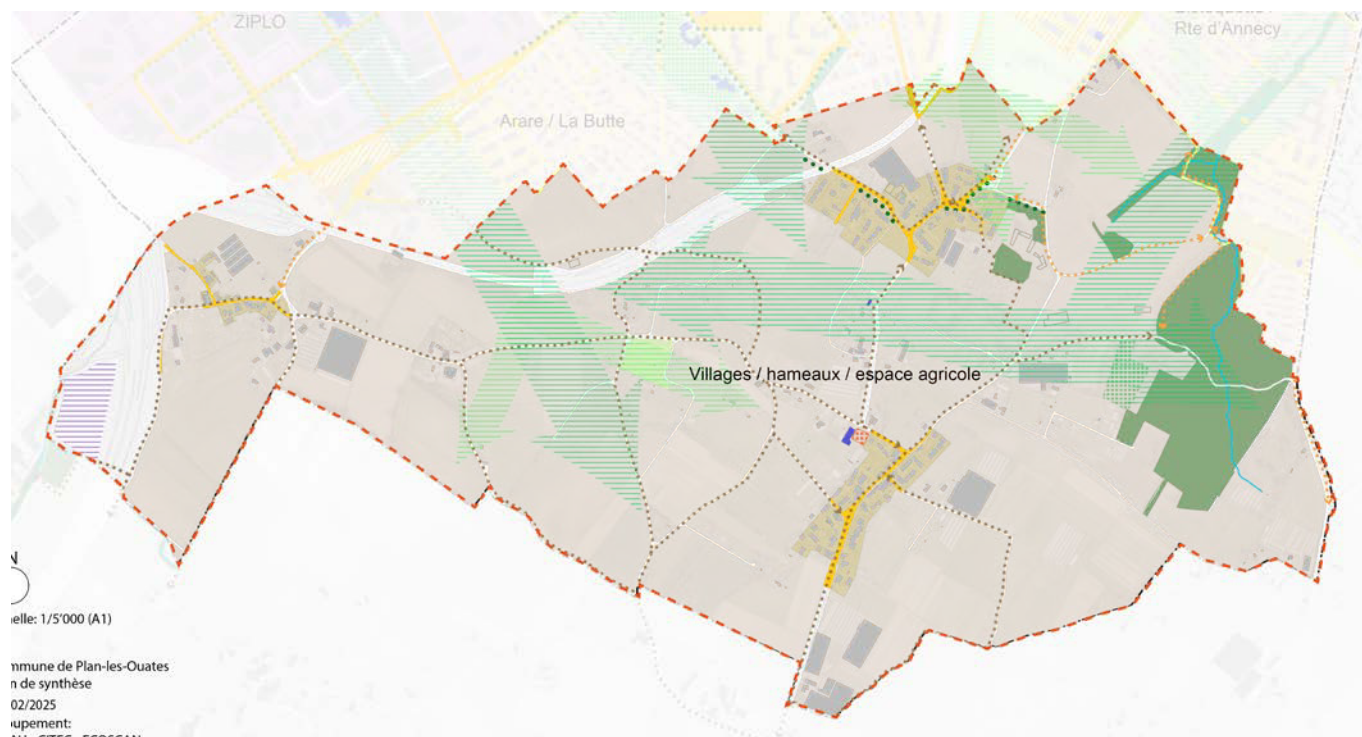


Saconnex-d'Arve Dessous

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

