

PARTIE I : CADRE GENERAL

3. PLANIFICATION

3.1 Planification fédérale

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

Loi sur la Protection de l'Environnement (LPE)

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

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

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

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

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

Plan directeur de la locomotion douce

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

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

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



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

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

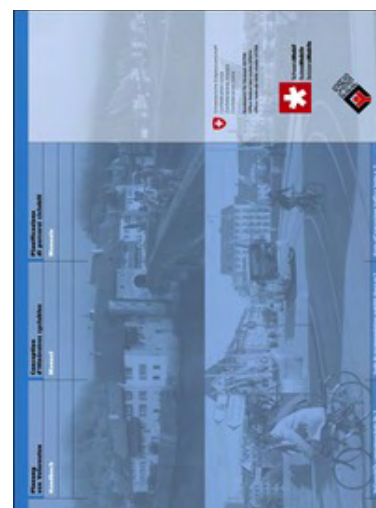
Le catalogue de mesures de la locomotion douce se décline selon 13 principes directeurs. Ceux-ci traitent de différents domaines d'actions :

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

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

Figure 1 : Les trois piliers du transport des personnes

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



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



Guide pour le stationnement des vélos (OFROU, 2008)

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

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

3.2 Planification cantonale

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

Plan de mesures OPair

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

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

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

Plan d'assainissement du bruit routier

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



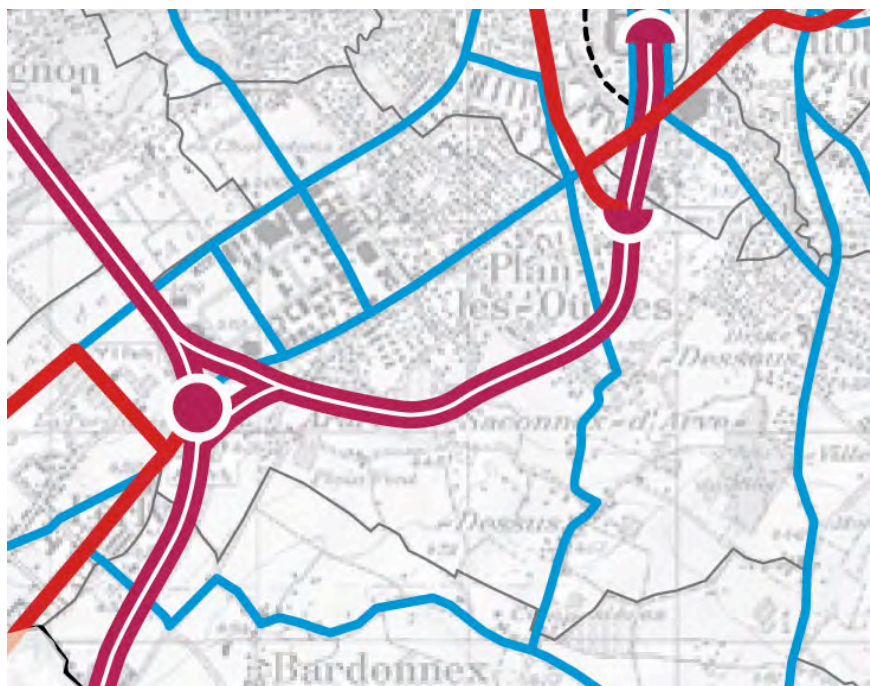
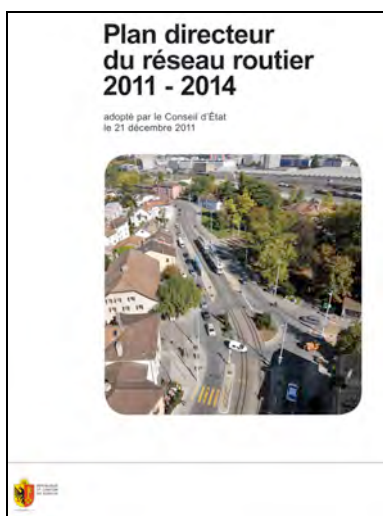
Dans ce cadre, le canton de Genève a élaboré un plan de mesures où sont identifiés six groupes de mesures. Parmi ceux-ci, relevons :

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

Plan directeur du réseau routier

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

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



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

Plan directeur de la mobilité douce

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

Plan directeur des chemins de randonnée pédestre

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

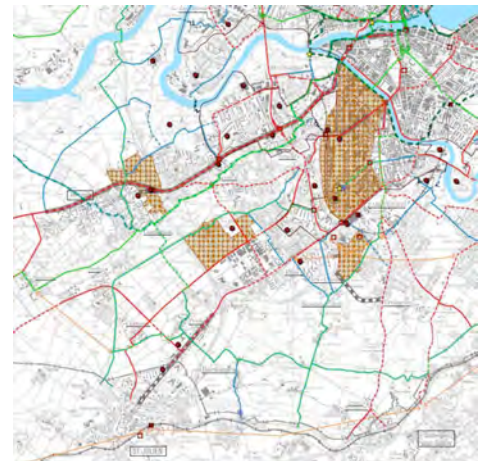
- > itinéraire n° 16 – Bernex, Verjus, Pont-Rouge
- > itinéraire n° 17 – Onex, Plan-les-Ouates, Saconnex-d'Arve, Coix-de-Rozon
- > itinéraire n° 19 - Bardonnex, Arare, Compesières, Charrot, Neydens (F)
- > **chemin de St-Jacques-de-Compostelle** – en provenance de Carouge et passant par Saconnex-d'Arve,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

PACA Saint-Julien – Plaine de l'Aire

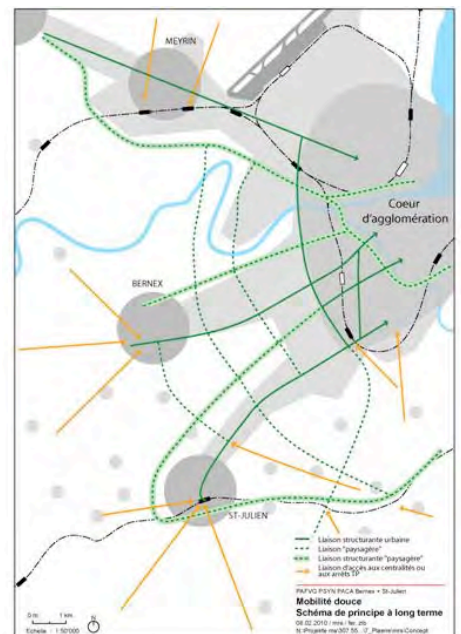
Les PACA (périmètres d'aménagement coordonné d'agglomération) constituent les études locales dans le cadre du projet d'agglomération franco-valdo-genevois (PAFVG).

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

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



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



PAFVG - Schéma de principe de la mobilité douce, 2010

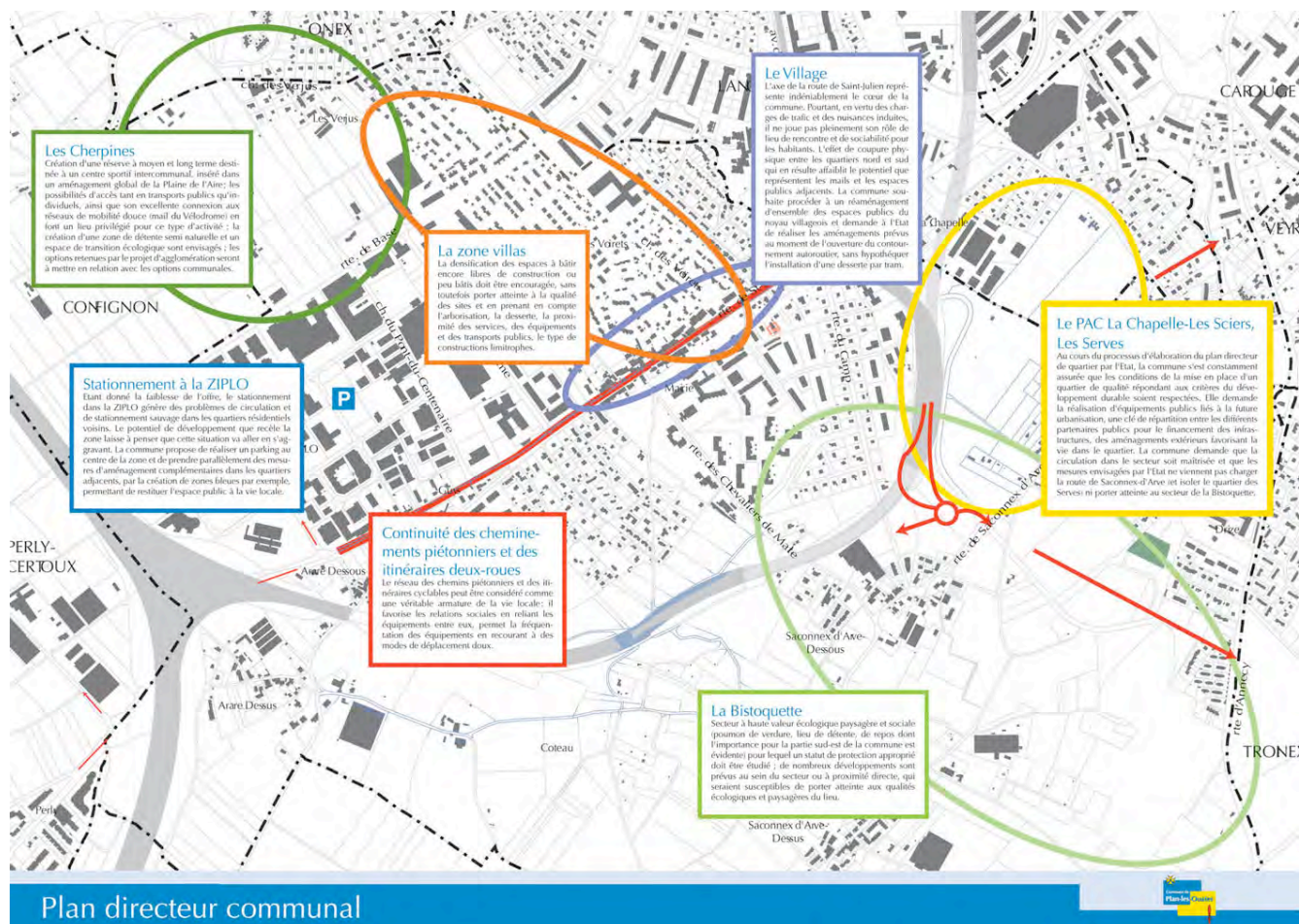
3.3 Plan directeur communal

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

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

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

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



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

3.4 Communes voisines

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

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

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

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