

6. SCHEMA DIRECTEUR DU RESEAU CYCLABLE

6.1 Enjeux sectoriels

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

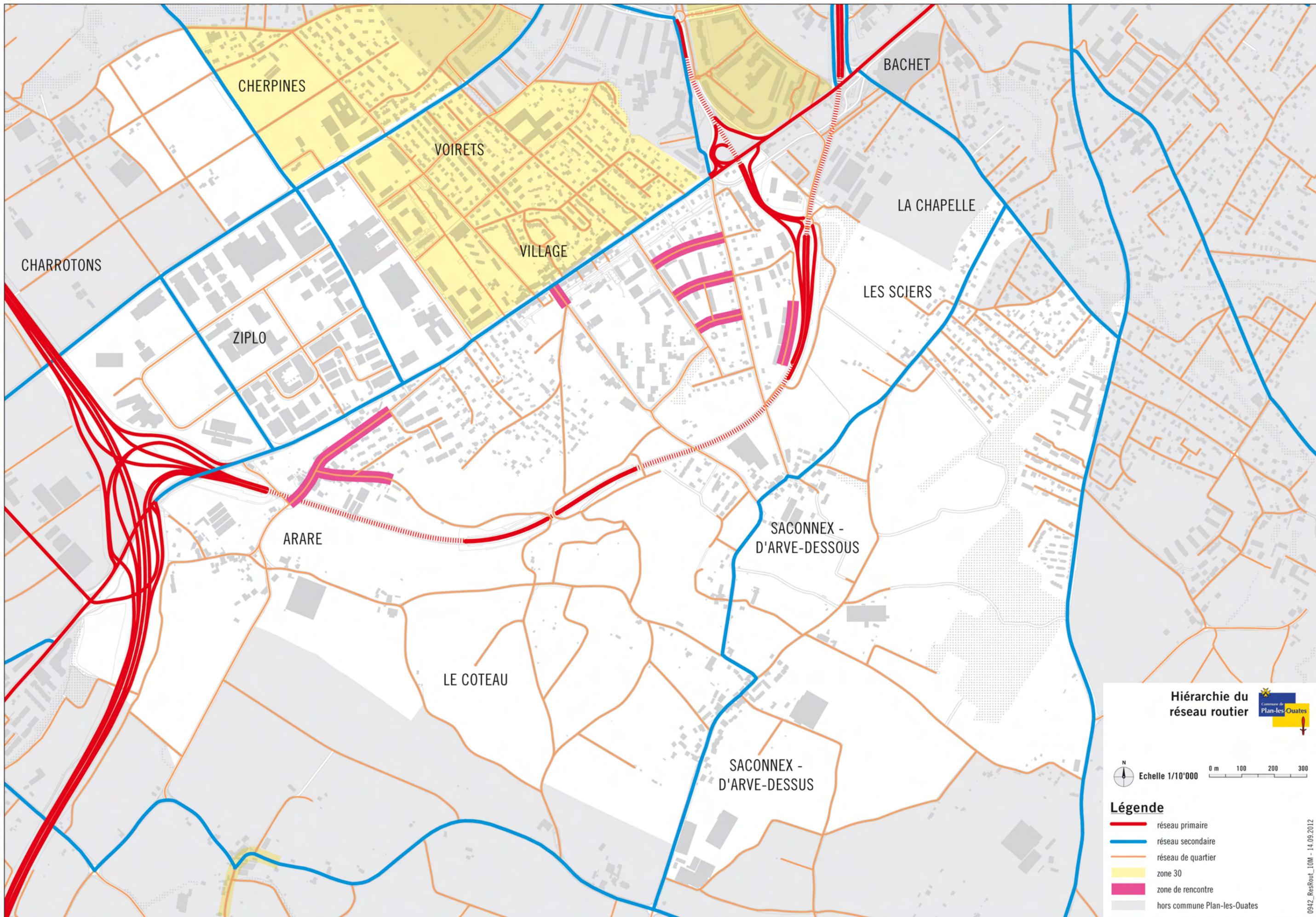
A ce titre, la hiérarchie du réseau routier (plan page 59) constitue une donnée de base pour la définition des exigences d'aménagement à planifier.

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

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

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

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



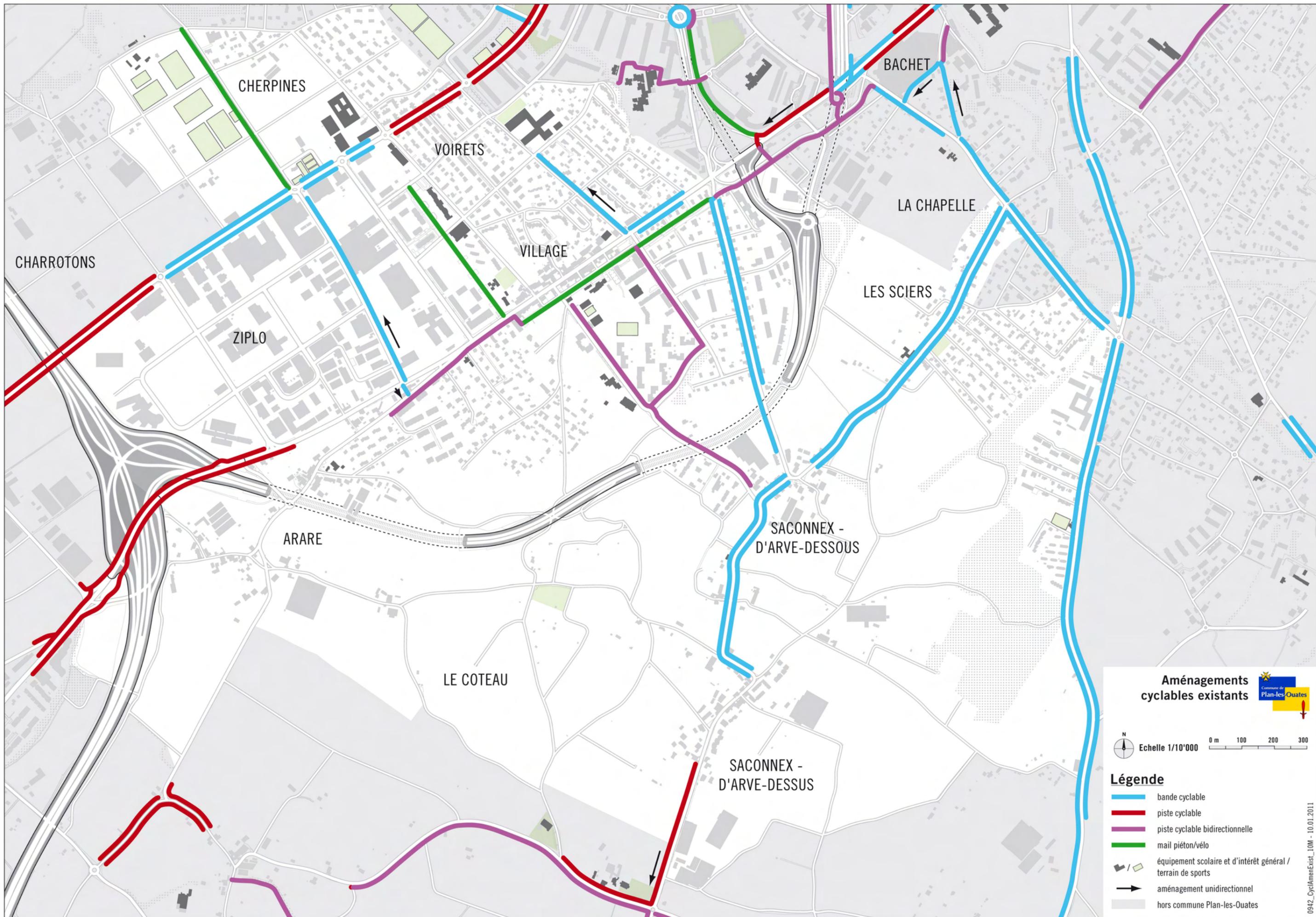
Hiérarchie du réseau routier



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

Légende

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



Aménagements cyclables existants



Echelle 1/10'000 0 m 100 200 300

- Légende**
- bande cyclable
 - piste cyclable
 - piste cyclable bidirectionnelle
 - mail piéton/vélo
 - équipement scolaire et d'intérêt général / terrain de sports
 - aménagement unidirectionnel
 - hors commune Plan-les-Ouates

6.1.1 Plan-les-Ouates Sud

Les Sciers

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

Route d'Annecy

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

Route de Saconnex-d'Arve

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

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

Route de Bardonnex

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

6.1.2 Plan-les-Ouates Nord

Les Cherpines

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

Route de Base

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

Route de la Galaise

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



Route d'Annecy



Route de Saconnex-d'Arve



Route de Base

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

Chemin du Pont-du-Centenaire

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

Route du Vélodrome

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

6.1.3 Route de Saint-Julien

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

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

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



Chemin du Pont-du-Centenaire

6.2 Le réseau cyclable

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

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

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

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

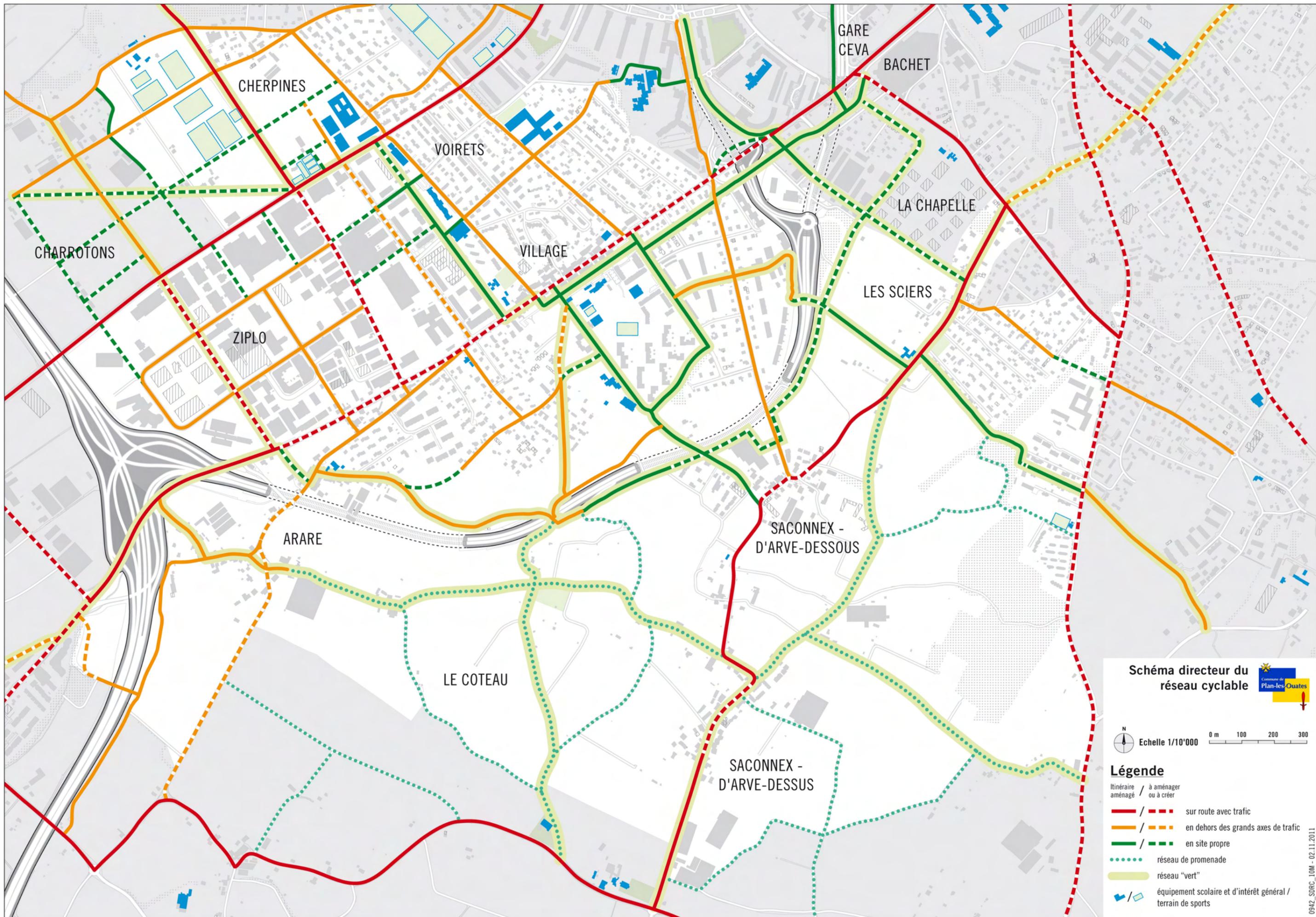
- > un réseau routier à fort trafic constituant les grands axes de liaison, sur lesquels la circulation des cycles est difficile en l'absence d'aménagements sécurisés (route de Base, route de Saint-Julien, route de Saconnex-d'Arve).
- > des liaisons entre les différents quartiers rendues difficiles par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

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

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

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

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



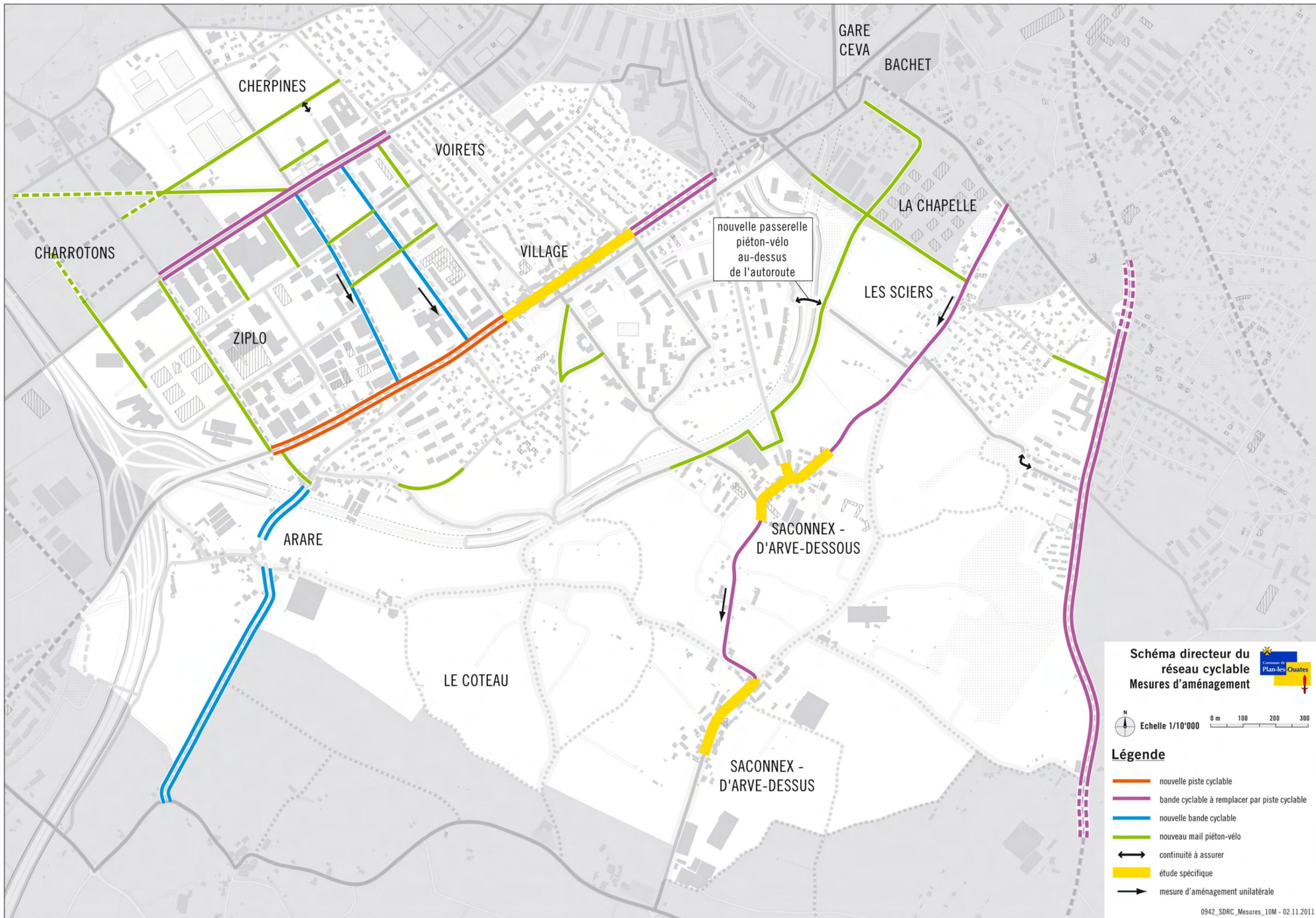


Schéma directeur du réseau cyclable
Mesures d'aménagement



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

Légende

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

6.3 Instruments de mise en œuvre

Instruments de droit public

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

Instruments de droit privé

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

La coordination intercommunale

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

6.4 Hiérarchie des mesures, priorités

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

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

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

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

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

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

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

6.5 Information, sensibilisation et promotion

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

La communication

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

Plan de mobilité d'entreprise

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

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

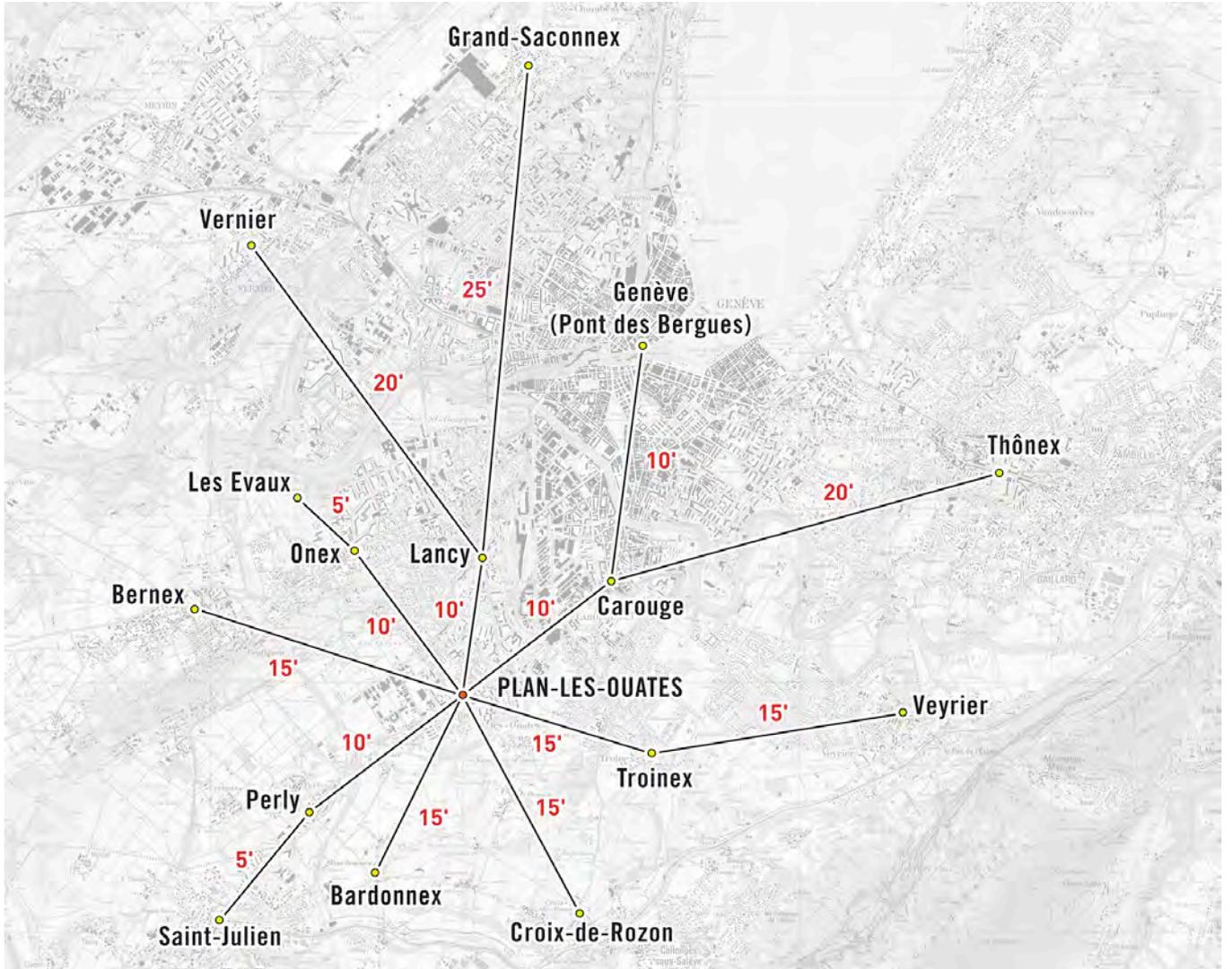
Pour la ZIPLO, un **plan de mobilité de site** est à envisager en collaboration avec la FTI, de manière à mettre en place les mesures sur le site et avec les entreprises de la ZIPLO.

Stratégies de promotion

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

Ces stratégies sont de natures diverses :

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



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