

6 PLAN DIRECTEUR

Considérées dans leur ensemble, les options communales traduisent une triple préoccupation vis-à-vis du territoire de Plan-les-Ouates. D'une part, la commune se doit de prendre en compte l'état des lieux mis à jour par le diagnostic, ce qui implique de protéger et de valoriser ses atouts, mais aussi de supprimer ou de limiter les nuisances liées aux problématiques décelées. D'autre part, pour les quinze années à venir, il s'agit pour elle de maîtriser et d'orienter son développement territorial, en fonction des options communales retenues.

A maints égards, ces préoccupations apparaissent comme intimement liées. Outre la volonté exprimée par les autorités, diverses exigences légales conditionnent en effet tout développement supplémentaire de l'urbanisation à la résolution d'un certain nombre d'atteintes à l'environnement et au cadre de vie (pollution atmosphérique, bruit...).

En définitive, seule la prise en compte simultanée de ces trois préoccupations est susceptible de permettre à Plan-les-Ouates d'assumer son rôle polyvalent au sein du territoire genevois. Commune suburbaine pourvoyeuse de lieux de résidence et d'activité, elle incarne en effet dans le même temps le lieu de transition entre le tissu continu de la ville et l'espace rural.

Protéger et valoriser les atouts

Les principaux atouts de la commune résident dans la richesse de son patrimoine bâti et naturel. Les sites de la Bistoquette et du Coteau confèrent à Plan-les-Ouates une qualité environnementale et paysagère indéniable. Ils constituent en outre des sites naturels de valeurs et participent à ce titre à la sauvegarde de la biodiversité du canton. Le centre de la commune, les villages de Saconnex-d'Arve et les hameaux d'Arare constituent quant à eux des lieux de résidence appréciés, mais aussi des témoins de grande valeur de l'urbanisation passée.

Ces différents sites méritent indéniablement d'être sauvegardés et mis en valeur. Cela

**OBJECTIFS DE L'ACTION
COMMUNALE DANS LE DOMAINE DE
LES ESPACES VERTS**

- **Développer un maillage vert sur l'ensemble de la commune**

suppose de prévoir leur développement, en fonction d'une vision directrice clairement établie, et d'agir sur les éléments susceptibles de les mettre en péril (trafic, disparition des zones humides...).

Cette démarche axée sur les sites de valeur ne doit cependant pas entraver la cohérence d'ensemble du territoire communal. A ce titre, il s'agit de conserver et de renforcer les relations entre le nord urbanisé et le sud plus rural de la commune. D'un point de vue environnemental, un maillage vert développé sur l'ensemble de la commune et connecté aux communes voisines serait susceptible de répondre à cette nécessité, tout comme, dans une optique de mobilité douce, la continuité des cheminements et des parcours cyclistes.

Supprimer ou limiter les nuisances

Les nuisances affectant la commune sont principalement liées au trafic et, subséquemment aux problèmes de desserte et de stationnement dans certains secteurs. Le trafic de transit contribue grandement à l'ampleur de ces problèmes. En sus de la résolution des dysfonctionnements routiers, le développement de la mobilité douce et de l'offre des transports publics constituent les principaux moyens d'action en la matière. Néanmoins, dans ce domaine comme dans d'autres, la commune ne saurait résoudre seule ces problématiques. Il n'en reste pas moins que de nombreuses actions peuvent être entreprises au niveau communal.

Les mesures visant à limiter les nuisances peuvent par ailleurs fournir des opportunités de réaménager les espaces publics. La route de Saint-Julien doit, dans cette optique, constituer le véritable centre de la commune, relié par les deux mails et tout un réseau de chemins piétons.

Maîtriser et orienter le développement

En matière de développement, Plan-les-Ouates possède un certain nombre d'espaces pas ou partiellement bâtis susceptibles d'être densifiés, tout en respectant, voire en améliorant les

qualités du tissu existant (espaces publics, cheminements...).

**OBJECTIFS DE L'ACTION
COMMUNALE POUR LES QUARTIERS
A DEVELOPPER**

- **Intégrer les principes de mixité sociale dans le développement des différents quartiers**

De par son ampleur, le PAC La Chapelle – Les Sciens doit quant à lui faire l'objet d'une attention spécifique. Outre le respect des exigences environnementales, la commune doit effectivement veiller à ce que certains éléments soient intégrés au projet final de l'Etat (mixité, équipements, accessibilité des personnes à mobilité réduite, éléments naturels....).

Finalement, dans le domaine des équipements sportifs, la commune a conscience des besoins exprimés tant au niveau communal qu'intercommunal. Outre la possibilité d'implanter de petits équipements de détente et de loisirs sur le Coteau, elle se doit de préserver une réserve permettant de satisfaire ces besoins à moyen terme. A l'heure actuelle, elle a engagé une réflexion avec les communes voisines, en vue de l'élaboration d'un projet aux Cherpines.

Le projet de modification des limites de zones "Les Cherpines-Les Charrotons" n°29 711 mis en consultation publique du 23 mars au 22 avril 2009 confirme à ce propos que les intentions communales sont prises en compte. En effet, l'exposé des motifs du projet de loi décrit ainsi les objectifs :

"- Favoriser la création d'un nouveau quartier mixte principalement destiné au logement et à la réalisation des nouveaux équipements publics souhaités par la commune de Plans-les-Ouates pour l'extension du centre sportif intercommunal des Cherpines et comportant également des activités commerciales et administratives, afin de réaliser, à terme, un quartier possédant un caractère urbain.

- Le projet s'appuie par ailleurs sur l'existence d'un nombre important d'activités sportives au cœur du périmètre, que la commune de Plan-les-Ouates souhaite développer, et sur la proximité de l'Aire, et des promenades qui l'agrémentent.

- Ces objectifs sont enfin conformes aux dispositions du plan directeur cantonal qui, au moment de son adoption en 2001, avait déjà identifié le secteur comme une réserve pour une urbanisation à long terme. Ces dispositions

ont été confirmées lors de sa mise à jour adoptée par le Conseil d'Etat le 28 mars 2007."

Un centre sportif intercommunal illustre enfin une autre préoccupation de la commune. A l'heure actuelle, il apparaît en effet qu'un grand nombre de problématiques de l'aménagement du territoire dépassent l'échelle communale, voire même nationale, telles le paysage, les sites, la mobilité ou précisément la mise en place d'infrastructures et d'équipements importants. Ces problématiques ne sauraient assurément être traitées de manière exhaustive dans un plan directeur communal. En tant que synthèse des intentions de la commune en matière de développement territorial, ce dernier n'en représente pas moins un outil fondamental de toute collaboration intercommunale et régionale visant à répondre à ces enjeux. A cet égard, Plan-les-Ouates souhaite activement prendre part à de telles collaborations, cela aussi souvent que les enjeux le nécessitent.

PLAN DIRECTEUR COMMUNAL

SYNTHESE

URBANISATION

- espace urbanisé - faible densité
- espace urbanisé dense
- espace d'activité / ferroviaire
- Secteur d'urbanisation prévu par le PDCantonal (ref. fiche n°10 du PDCommunal ; MZ n°29 711 en cours procédure)
- espace sportif intercommunal
- équipement public existant / à créer
- espaces publics centraux
- passerelle

ENVIRONNEMENT ET SITES

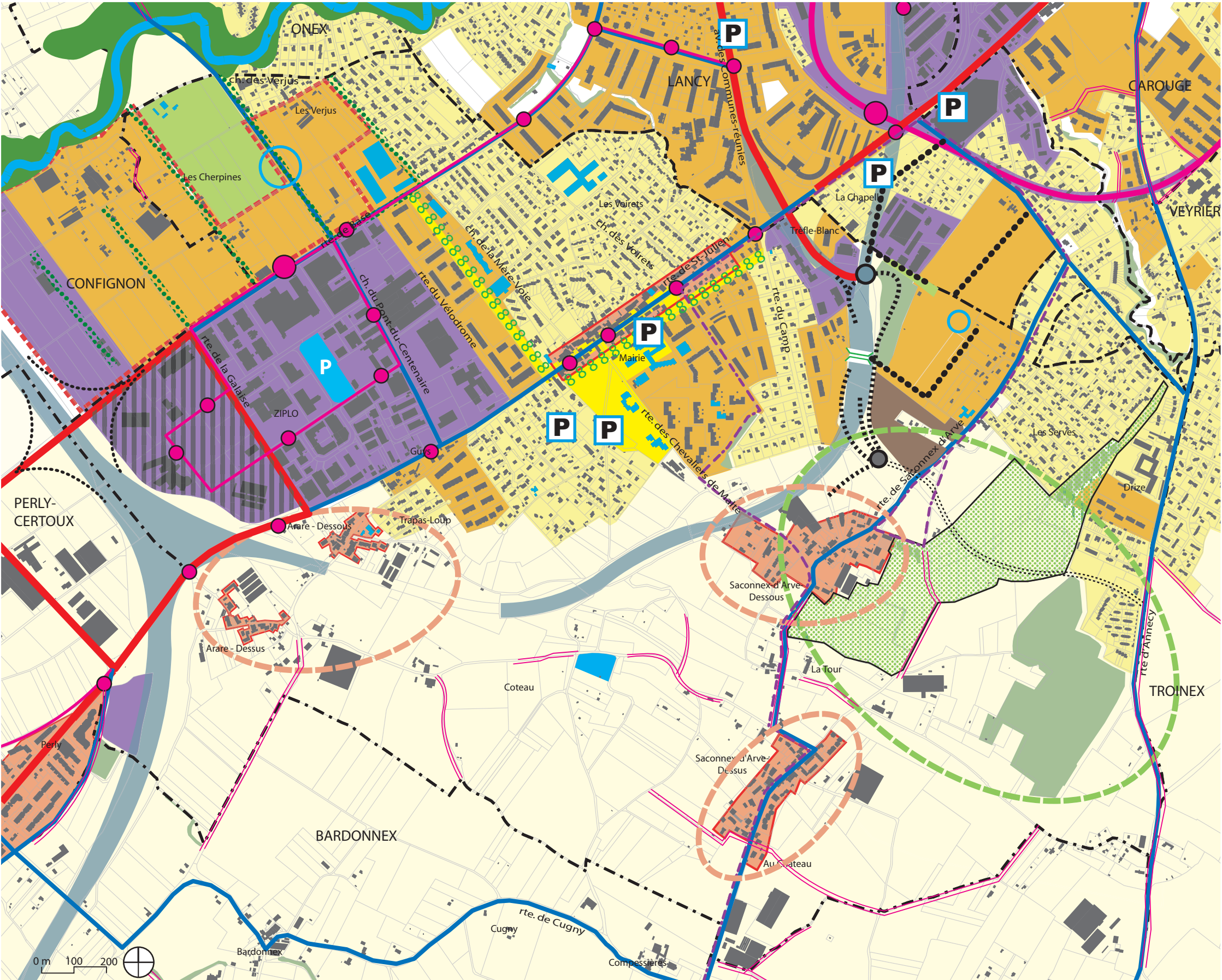
- noyau villageois / hameau
- établissement de plans de site
- voies historiques avec substance
- espaces agricoles
- jardins familiaux/périmètre en étude de modification de zone
- périmètre indicatif pour une étude selon les fiches n°1,8 et 9 du PDCommunal ainsi que la mise en oeuvre (en cours) des actions prioritaires du PDQ n°29 298 "La Chapelle-Les Sciers"
- secteur à protéger (périmètre à confirmer) par un plan résultant d'une étude tenant compte des valeurs du site
- structure paysagère
- pénétrante de verdure
- forêt

RESEAU ROUTIER

- autoroute / tunnel
- projet de jonction autoroutière
- complément de la Milice
- route primaire
- route secondaire
- projets de route secondaire (route inter-quartier)
- réseau de quartier PAC La Chapelle-Les-Sciers, Les Serves
- parking existant / à créer
- zone classée dans le secteur VI pour les normes de stationnement selon L5 05 10

RESEAU TPG

- ligne TPG
- CEVA
- augmentation de la fréquence des lignes D et 42 + aménagement en site partagé
- arrêt TP / à créer
- nouvelle ligne desservant le PAC ou amélioration de la ligne 46



6.1 Image directrice « sites, paysages et environnement »

6.1.1 Eaux

L'eau fait partie des facteurs indispensables à la vie et constitue un facteur de développement socio-économique. Ses multiples utilisations entraînent cependant des risques des points de vue qualitatif et quantitatif qu'il s'agit de considérer avec attention dans le but d'anticiper et de limiter les conséquences néfastes éventuelles pour l'homme, les plantes, les animaux et les écosystèmes qu'ils forment.

Les objectifs visés à l'échelle cantonale dans le Concept cantonal de la protection de l'environnement (DIAE, 2001) peuvent être repris par la commune de Plan-les-Ouates pour contribuer à protéger les eaux superficielles et souterraines contre les atteintes nuisibles et permettre leur utilisation durable.

Protection des eaux

Le territoire de Plan-les-Ouates surplombe la nappe phréatique du Genevois à l'exception de deux petits secteurs au nord de la commune (secteur des Verjus), où est située la nappe d'accompagnement de l'Aire, et au sud (secteur de Saconnex-d'Arve - Dessus).

Une consultation des services compétents en matière de protection des eaux (DomEau, Géologie) est nécessaire pour tout projet de construction.

Protection des écosystèmes aquatiques

A Plan-les-Ouates, la mise en place du système d'assainissement des eaux usées est pratiquement terminée, mais la qualité des eaux de certains écosystèmes connaît encore des problèmes de pollution non négligeables, comme dans le cas de la Bistoquette et du Voiret. Ces deux cours d'eau doivent dès lors faire l'objet de mesures de protection et d'amélioration des qualités biologique et sanitaire de leurs eaux⁵⁷. Il s'agira notamment de trouver des solutions⁵⁸ aux refoulements

⁵⁷ Cf. Fiches de mesure « Milieux aquatiques » et « Bistoquette ».

⁵⁸ Cf. PGEE dont les conclusions sont attendues pour le début de l'année 2008.

constatés dans les collecteurs du Voirets et de porter une attention particulière aux limites de capacité hydraulique des réseaux de collecte d'eaux pluviales, pouvant conduire à une inondation de la ZIPLO en cas de gros orages. La commune a réalisé des travaux sur le tronçon manquant du chemin pédestre et de la piste cyclable sise au chemin du Pont-du-Centenaire en vue de permettre une liaison en site propre et en toute sécurité avec les aménagements de la renaturation de l'Aire. Ces travaux ont été réalisés de façon à garantir une compatibilité sur les plans architectural et naturel avec les aménagements déjà en place.

Gestion des eaux météoriques

Le développement de l'urbanisation et la compaction des sols par l'agriculture mécanisée contribuent à l'imperméabilisation du sol avec des conséquences à la fois sur le régime des eaux superficielles (grandes variations de débits extrêmes : crues avec risques d'inondation et étiage avec manque d'eau) et sur la réalimentation de la nappe phréatique (la collecte des eaux pluviales limite leur infiltration dans le sol).

En conséquence, Plan-les-Ouates devra veiller à l'avenir à limiter les surfaces imperméables (places de stationnement avec surface perméable) et à retenir le plus possible l'eau en surface avant qu'elle n'atteigne le réseau de collecte (récupération de l'eau de pluie des toitures pour l'arrosage des jardins, toits « végétalisés », création de fossés et de petits plans d'eau, etc.). Outre leurs qualités écologiques, les composants de la zone humide du secteur de la Bistoquette participent à la gestion des eaux météoriques et doivent, à ce titre, être dûment sauvegardés. Cette stratégie est d'autant plus importante à Plan-les-Ouates du fait que son sous-sol n'est, d'une manière générale, pas propice à l'infiltration de l'eau.

OBJECTIFS DE L'ACTION COMMUNALE DANS LE DOMAINE DE L'EAU

- **Limiter la pollution des eaux**
- **Limiter l'évacuation des eaux météoriques dans les réseaux de canalisation**
- **Limiter les surfaces imperméables**

D'une manière générale, les objectifs et mesures à entreprendre en matière de gestion et d'évacuation des eaux dans les périmètres amenés à être densifiés ou urbanisés doivent être conçus en coordination avec le Plan général d'évacuation des eaux (PGEE),

actuellement en cours de réalisation. Cet outil permettra d'apporter des réponses aux divers problèmes soulevés à la fois d'ordre qualitatif (meilleure séparation des eaux usées et des eaux pluviales) et quantitatif (inondations).

Dans l'attente des conclusions du PGEE, des mesures de gestion quantitatives des eaux pluviales sont d'ores et déjà demandées par le SECOE-Dynamique de l'eau pour les projets dont les eaux pluviales collectées se déversent dans les milieux récepteurs sensibles. La réalisation du projet de développement du PAC La Chapelle-Les-Sciers est soumise à l'élaboration par la commune, ainsi qu'à l'approbation par le SEVAC d'un schéma directeur de gestion et d'évacuation des eaux polluées et non polluées au préalable à tout dépôt en autorisation de construire sur l'ensemble du secteur.

Lors de la réalisation du projet faisant l'objet de l'autorisation de construire, le bénéficiaire de l'autorisation devra s'assurer que toutes les installations existantes et à construire sont conformes aux dispositions légales suivantes :

- Art. 59a de la loi fédérale sur la protection de l'environnement du 7 octobre 1983 (LPE),
- Loi fédérale sur la protection des eaux du 24 janvier 1991 (LEaux),
- Ordonnance sur la protection des eaux du 28 octobre 1998 (OEaux),
- Loi cantonale sur les eaux du 5 juillet 1961 (L 2 05),
- Règlement d'exécution de la loi sur les eaux du 22 février 1989 (L2 05.01),
- Règlement relatif aux taxes d'épuration et d'écoulement des eaux du 20 octobre 1993 (L 2 05.21),
- Directives, normes et recommandations techniques établies par les Offices fédéraux, les services du Département de Territoire et les organisations professionnelles concernées.

6.1.2 Nature et paysage

Le paysage résulte de la conjonction évolutive de facteurs naturels tels que le sous-sol, le sol, l'eau, l'air, la lumière, le climat, la flore et la faune, ainsi que de facteurs sociaux, culturels

et économiques (DIAE, 2001). La Conception paysage suisse (1977) et Paysage 2020⁵⁹, actualisée au niveau cantonal par le rapport « Objectifs nature » (DIAE, 1999), accorde une importance particulière à la relation que les habitants entretiennent avec le paysage. Celle-ci doit également être au cœur des stratégies que la commune de Plan-les-Ouates développera en la matière.

**OBJECTIFS DE L'ACTION
COMMUNALE DANS LE DOMAINE DE
LA PROTECTION DE LA FAUNE**

- **Protéger et développer les sites abritant des espèces menacées, en particulier la chouette chevêche**

En ce qui concerne la nature, il apparaît que la vitalité de la flore et de la faune sont étroitement liées. La sauvegarde des espèces dépend en effet de la qualité des milieux de vie. Ceux-ci doivent, par conséquent, faire l'objet d'une sauvegarde appropriée.

Dans le courant des prochaines années, les autorités communales poursuivront leur politique active dans les domaines de la nature et du paysage. Elles veilleront en particulier à encourager :

- le développement de mesures agro-environnementales dans la zone agricole, dans la continuité des actions initiées au sein du RAE de Compesières,
- l'initiation de mesures de gestion des espaces forestiers et des prairies sèches.

**OBJECTIFS DE L'ACTION
COMMUNALE DANS LE DOMAINE DE
LA NATURE EN VILLE**

- **Elaborer un plan de gestion des sites naturels**
- **Séparer les activités de loisirs des sites naturels**

D'une façon générale, elles favoriseront une meilleure prise en compte de la nature dans l'espace urbain. Par des mesures d'aménagement, la commune visera en particulier à éviter le cloisonnement des ensembles écologiques et paysagers et veillera au développement et à la revitalisation du réseau écologique, dans l'optique de relier les milieux de grand intérêt.

La commune participera parallèlement à l'élaboration de plans de gestion des réserves et autres sites naturels, ainsi qu'à des plans de gestion forestière. Elle veillera à assurer une ségrégation des activités de loisirs dans les sites naturels.

Finalement, elle encouragera la recherche et le monitoring dans le domaine de la protection des

⁵⁹ OFEFP, « Paysage 2020 : principes de l'OFEFP pour la Nature et le Paysage », 2003.

milieux naturels et veillera à la conservation des espèces menacées, en collaboration avec les associations et les groupes de spécialistes. A ce titre, elle contribuera notamment à la maîtrise de la dissémination des espèces exotiques et favorisera la cohabitation de la faune sauvage et des animaux de compagnie.

Paysage et continuums biologiques

- Milieux naturels

Au sud et l'est de la commune de Plan-les-Ouates, **le site de la Bistoquette** présente des caractéristiques paysagères uniques dans le canton de Genève qu'il est primordial de sauvegarder dans une optique de conservation du patrimoine naturel et des fonctions écologiques des écosystèmes qui le composent. Un statut de protection approprié sera étudié.

Le site du Paradis se rattache à la zone humide de la Bistoquette. Il représente l'un des joyaux naturels de la commune et mérite, à cet égard, d'être protégé. Son intégration dans le périmètre du site de la Bistoquette lui offrira des garanties en la matière⁶⁰. Une réflexion globale d'aménagement concernant le secteur d'Humilly devra être initiée, avec pour objectif l'amélioration des qualités naturelles des deux sites. Il s'agira, à terme, notamment d'adopter des mesures visant à conserver l'hydrologie du site pour en éviter l'atterrissement.

Dans **le secteur du Coteau (vergers)**, l'application des options prises dans le Plan directeur communal de 1995-96 devra être poursuivie. En raison de la grande valeur paysagère et naturelle comme réservoir de biodiversité, les vergers du Coteau devront faire l'objet d'une protection stricte, en particulier dans le secteur de la Vironde, où sont concentrés de vieux fruitiers utilisés comme nichoirs par la chouette chevêche⁶¹.

Dans **le secteur de la Plaine de l'Aire (cultures)**, les choix de développement

⁶⁰ Cf. Fiche de mesure « Bistoquette ».

⁶¹ Cf. Fiche de mesure « Vergers ».

**OBJECTIFS DE L'ACTION
COMMUNALE EN CE QUI CONCERNE
LES MILIEUX NATURELS DANS LA
PLAINE DE L'AIRE**

- **Améliorer le maillage de la plaine de l'Aire**

proposés par la commune de Plan-les-Ouates devront prendre en compte l'ensemble de l'unité spatiale de la Plaine et être effectués en concertation avec les autres communes impliquées (Confignon, Bernex, Perly, Saint-Julien-en-Genevois).

Dans la zone des villas, la plantation de haies vives sera encouragée. Ces dernières servent en effet d'habitat ou de refuge à de nombreuses espèces animales. Afin d'améliorer les conditions de maintien de la diversité biologique dans la zone résidentielle, une campagne de sensibilisation des propriétaires de villas à planter des espèces indigènes pourrait, en outre, être entreprise par la commune. En la matière, un problème grandissant à surveiller de près est lié à l'implantation dans certains secteurs d'espèces envahissantes non indigènes, telles que la Renouée du Japon ou l'Impatience glanduleuse qui font partie de la Liste noire des plantes à éradiquer.

La mise en place d'un concept d'aménagement des zones industrielles basé sur la notion de friches industrielles et de milieux pionniers, pourrait être une opportunité pour préserver les milieux graveleux, ouverts et secs. Dans ces zones, il s'agirait d'une alternative aux actuelles innombrables petites surfaces de haies de thuyas, berberis, cotonéaster et autres parcelles de gazon mono- ou pauci spécifique.

- Les milieux arborés/arbustifs

Dans l'optique de densifier le réseau écologique, notamment pour faciliter le déplacement de la faune et diversifier le paysage, la plantation de haies vives et/ou de lignées d'arbres en bordure de parcelles publiques ou de champs sera envisagée.

- Les milieux herbeux

Le fauchage précoce des talus des bords de route, des bandes herbeuses en bordure des champs et d'un grand nombre de vergers hautes tiges est préjudiciable à l'intégrité de ces milieux. Outre les mesures préconisées pour les vergers⁶², la commune modifiera à l'avenir ses habitudes en matière d'entretien des talus

⁶² Cf. Fiche « Vergers ».

et autres bandes herbeuses, en optant pour un fauchage tardif.

- **Les milieux secs**

Les milieux secs abritent des espèces devenues rares en raison de leur forte régression dans nos régions où les sols sont largement exploités (agriculture, urbanisation).

Quelques-uns de ces éléments subsistant (secteur du Coteau), il s'agira de les sauvegarder et d'en augmenter le nombre (aménagement de nouveaux milieux, murets de pierre notamment). Leur utilité devra parallèlement être valorisée auprès du public qui ignore souvent que, bien que peu spectaculaires, de tels milieux naturels sont précieux pour la diversité biologique et pour la conservation de nombreuses espèces végétales et animales rares ou menacées.

- **Plaine de l'Aire**

Les études d'aménagement qui doivent concrétiser les objectifs de la modification de zone décrite au chapitre 6, section « Maîtriser et orienter le développement », devront assurer une structure paysagère intégrée dans le périmètre de la Plaine de l'Aire⁶³. Par ailleurs, entre les bords de l'Aire et le Coteau, un maillage vert sera créé le long des chemins et du nouveau mail, grâce à des aménagements discrets tels que "talus herbeux" et haies vives par exemple, qui permettent le déplacement de la petite faune (oiseaux, insectes, petits rongeurs, etc.). Dans la ZIPLO également, ce genre d'aménagement sera recommandé. Il existe d'ailleurs aujourd'hui déjà des friches provisoires et certaines industries participent à cette démarche.

- **Activités humaines de plein air**

La gestion des espaces publics urbains et ruraux présentant des caractéristiques environnementales de valeur doit être axée sur leur préservation et leur valorisation auprès du public.

Une solution permettant de mieux protéger les milieux naturels consiste à augmenter leur surface et à aménager des zones tampons. Le terrain étant très limité à Genève, une telle mesure n'est pas toujours facile à appliquer.

⁶³ Cf. Fiche « Cherpines ».

Les subventions accordées au titre des compensations écologiques pourraient donner plus de chance à ce type de solution à l'avenir, à condition de limiter les impacts du public sur les sites sensibles, ainsi que sur les activités agricoles et sylvicoles et de maintenir ou augmenter quantitativement et qualitativement l'offre pour les activités de loisir de plein air, sans porter atteinte à la flore, à la faune et aux activités agricoles ou sylvicoles⁶⁴.

Sur la base de l'établissement d'un inventaire cartographié des sites naturels fragiles situés sur le territoire communal et de leurs caractéristiques, les autorités de Plan-les-Ouates veilleront ainsi à minimiser les conflits potentiels entre les activités de détente et de loisirs de la population et la préservation des milieux naturels. Pour ce faire, la commune se donnera pour objectif de :

- canaliser les promeneurs sur certains parcours dont l'intérêt peut être valorisé par un accompagnement didactique,
- de créer des zones tampons entre les milieux les plus sensibles et les sites accessibles,
- de sensibiliser les usagers, notamment les cavaliers, les propriétaires de chiens, les amateurs de pique-niques, etc. au respect de l'environnement dans lequel ils évoluent.

Deux sites de la commune bénéficieront d'un aménagement ayant pour vocation d'offrir aux habitants un espace de détente dans un cadre semi-naturel :

- aux Cherpines d'une part, le terrain situé entre le chemin de Charrotons et le chemin du Creux-du-Cheval sera aménagé en zone de détente semi-naturelle. Cet espace constituera une zone tampon entre les installations sportives des Cherpines et la plaine cultivée sur le territoire de Confignon. Il remplira, dans le même temps, la fonction de corridor écologique entre l'Aire et la partie sud de la commune,

⁶⁴ Cf. Etat de Genève, « Concept Loisirs : concept cantonal pour les activités en plein air dans les zones non urbanisées », en cours de réalisation.

- à La Bistoquette d'autre part, le terrain situé entre la route de Saconnex-d'Arve et le site lui-même sera également voué à une zone de détente et de loisirs semi-naturelle pour tous et notamment au bénéfice des futurs habitants du PAC La Chapelle-Les Sciens. Il constituera lui aussi une zone tampon protégeant les milieux naturels les plus sensibles du site.

Dans une optique de préservation des paysages de valeur, une évaluation des impacts paysagers sera finalement effectuée préalablement à chaque nouvelle installation d'antennes de téléphonie.

6.1.3 Sols et agriculture

Le sol est le support naturel de la vie tant pour l'homme que pour les plantes et les animaux. Or, certains types de polluants, tels que les métaux lourds, peuvent porter une atteinte irréversible à ses qualités, ainsi qu'à celles du sous-sol. Ces surfaces, incluant notamment les cimetières, doivent, par conséquent, être efficacement protégées contre ce type de pollution.

Outre la lutte contre la pollution, la commune veillera, dans ses choix d'aménagement du territoire, à assurer une utilisation rationnelle et économe du sol, tenant compte des principes du développement durable et favorable à la préservation de la fertilité du sol.

L'agriculture dans une optique de durabilité doit quant à elle fournir des produits de qualité, tout en ménageant les ressources naturelles, les eaux et les sols. L'exploitation des terres agricoles ne doit pas en outre contribuer à modifier le paysage traditionnel de manière trop conséquente.

Dans le domaine de la politique agricole, la commune de Plan-les-Ouates visera ainsi à :

- conserver à la nature sa juste place dans l'espace rural,
- encourager par une politique incitative les agriculteurs à collaborer étroitement à la

**OBJECTIFS DE L'ACTION
COMMUNALE DANS LE DOMAINE DU
SOL ET DE L'AGRICULTURE**

- Utiliser le sol de manière rationnelle et économe
- Limiter la pollution du sol
- Développer modérément des zones d'agriculture spéciale (ZAS)

sauvegarde durable de l'environnement (production intégrée, culture biologique),

- favoriser la biodiversité par des mesures de revitalisation du paysage.

La commune s'assurera par ailleurs du développement mesuré des exploitations maraîchères (ZAS), notamment lors des demandes d'autorisation de construire. Elle préservera d'une manière générale les valeurs paysagères et écologiques du territoire. Dans le but, d'une part de préserver les valeurs écologiques et paysagères et d'autre part, de maintenir, voire développer les valeurs issues de l'activité agricole de la commune, les autorités de Plan-les-Ouates développeront une « Conception d'évolution du paysage (CEP). Cette conception permettra de conjuguer les intérêts de l'agriculture, du paysage et de la nature, tout en intégrant certains types de loisirs.

Les agriculteurs étant les principaux artisans du paysage et de la biodiversité, tant par le maintien d'une activité agricole sur le long terme que par leur implication volontaire dans le réseau agro-environnemental de Compesières, seront encouragés à poursuivre leur activité dans le sens d'une production respectueuse de l'environnement s'inscrivant dans l'optique du développement durable local et régional.

**OBJECTIFS DE L'ACTION
COMMUNALE DANS LE DOMAINE DE
L'AIR**

- Limiter les rejets polluants des bâtiments communaux
- Encourager les privés à prendre des mesures d'isolation thermique
- Promouvoir la mobilité douce
- Utiliser des produits pas ou peu polluants
- Inciter les industriels et les privés à installer des systèmes de filtration et de captage des émissions de COV et de particules fines

6.1.4 Air

Les organismes vivants, dont l'homme, sont exposés en permanence à la pollution de l'air, que ce soit à domicile, sur leur lieu de travail ou à l'extérieur. Les effets d'une telle exposition ne se font généralement sentir que progressivement et les dégâts qu'elle occasionne ne sont souvent décelables qu'à long terme. Pour limiter ces derniers, l'Ordonnance fédérale sur la protection de l'air (OPair) prévoit l'assainissement des installations isolées, ainsi que des plans d'assainissement ou plans de mesures pour les régions exposées.

Si la commune de Plan-les-Ouates satisfait actuellement aux normes de l'OPair concernant

le dioxyde d'azote, elle présente des concentrations importantes en ozone, en oxydes d'azote, en particules fines et en hydrocarbures. Afin de limiter ces pollutions, la commune agira prioritairement sur les principaux générateurs, à savoir le trafic, le chauffage et les activités industrielles. A cette fin, elle visera en premier lieu à adopter un comportement exemplaire, que ce soit en matière d'infrastructures communales ou de pratiques de l'administration. Dans un deuxième temps, elle se donnera comme objectifs de modifier les habitudes des industriels et des privés, par différentes mesures incitatives.

6.1.5 Bruit

Le bruit est une nuisance qui affecte le bien-être et qui peut porter atteinte à la santé.

A l'échelle cantonale, les objectifs visés pour la protection contre le bruit sont de réduire sensiblement les atteintes dues au bruit dans l'environnement, notamment par le biais des plans d'aménagement et des plans de gestion de la circulation, ainsi que par des mesures techniques prises à tous les niveaux de décision.

L'action communale en matière de protection contre le bruit s'inscrira dans la continuité de la politique du Canton. Elle s'intéressera tout d'abord à restreindre ou à diminuer le bruit à la source, puis, en second lieu, à freiner sa propagation.

Pour ce qui concerne les routes, l'assainissement revêt un caractère obligatoire. Les routes communales doivent en effet être assainies d'ici 2018 si les nuisances sonores induites, déterminées aux fenêtres des locaux sensibles, dépassent les VLI de jour et de nuit. Sur le territoire communal de Plan-les-Ouates, la route de Base est concernée par de tels dépassements⁶⁵. Suite à l'établissement d'un programme détaillé (financement, mesures,

⁶⁵ Les routes cantonales (routes de Saint-Julien, du Camp et de Saconnex d'Arve) sont incluses dans le programme d'assainissement du Canton.

**OBJECTIFS DE L'ACTION
COMMUNALE DANS LE DOMAINE DU
BRUIT**

- Protéger du bruit les habitations en bordure des routes sur l'ensemble de la commune (respect des normes OPB)
- Sensibiliser les habitants au bruit qu'ils génèrent et au respect d'autrui

phasage), elle devra par conséquent être assainie⁶⁶.

Diverses mesures peuvent être mises en œuvre pour diminuer le bruit à la source (utilisation de véhicules moins bruyants, éco-drive, limitation de la vitesse, flux continu revêtement en asphalte phono-absorbant), sur le chemin de propagation (création d'écrans, de murs, de buttes, disposition des bâtiments) et sur les bâtiments eux-mêmes (isolation acoustique). La mesure la plus efficace mais souvent la plus difficile à appliquer est la diminution du trafic.

6.1.6 Energie

La production et l'utilisation d'énergie peuvent avoir pour conséquences des impacts environnementaux importants. L'étendue de ces impacts dépend du type d'agent énergétique, de l'efficacité des technologies de transformation, ainsi que des typologies de consommation.

**OBJECTIFS DE L'ACTION
COMMUNALE DANS LE DOMAINE DE
L'ENERGIE**

- Promouvoir les économies d'énergie
- Promouvoir la production et l'utilisation d'énergies renouvelables
- Obtenir et conserver le label « Cité de l'énergie »

La commune de Plan-les-Ouates est membre de l'association « Cité de l'énergie ». Afin d'obtenir le label de cette association, plusieurs actions devront venir compléter ses bonnes pratiques. Il s'agira notamment de mettre en œuvre les mesures préconisées par les études relatives à la diminution de la consommation énergétique des bâtiments et des installations communales (projet OGURE et collaborations avec Suisse Energie ou les SIG). A cette fin, une sensibilisation de l'ensemble du personnel de l'administration sur la problématique des économies d'énergie apparaît indispensable⁶⁷.

6.1.7 Risques majeurs

Certaines activités humaines, notamment industrielles, présentent un risque potentiel pour la population et l'environnement.

La commune ne dispose pas de compétences en matière de protection contre les risques majeurs.

⁶⁶ Cf. Fiche de mesure « Nuisances sonores ».

⁶⁷ Cf. Fiche de mesure « Energie ».

6.1.8 Gestion des déchets

Toute activité est productrice de déchets. Considérant les pollutions et le gaspillage énergétique liés à leur élimination, ces derniers doivent cependant être limités au maximum et traités de manière adéquate.

OBJECTIFS DE L'ACTION COMMUNALE DANS LE DOMAINE DES DECHETS

- Diminuer la quantité de déchets produits
- Augmenter le taux de recyclage
- Veiller à une élimination adéquate des déchets inertes.

En matière de gestion des déchets, la commune de Plan-les-Ouates continuera la mise en œuvre de son concept global en la matière élaboré en 2003. Les stratégies suivantes seront notamment poursuivies⁶⁸ :

- diminuer à la source la charge polluante des déchets et leurs quantités,
- augmenter significativement la proportion de recyclage et inciter la population à trier ses déchets,
- choisir des procédés d'élimination qui protègent l'environnement dans son ensemble et qui ne reportent pas la pollution sur les générations suivantes,
- étudier au sein de l'administration communale les questions de consommation des matières premières et de production des déchets en favorisant, chaque fois que cela est possible, la diminution à la source, la récupération et le recyclage.

6.1.9 Sites pollués

La gestion des sites pollués/contaminés est de la compétence du Canton.

6.1.10 Rayonnements

La marge de manœuvre de la commune est faible, dans la mesure où ce domaine est de compétence cantonale. Seul le critère de l'intégration paysagère peut être mis en avant par les autorités communales pour formuler un préavis négatif contre une nouvelle installation d'antenne de téléphonie mobile.

⁶⁸ Cf. Fiche de mesure « Déchets ».



IMAGE DIRECTRICE

"Sites, paysage et environnement"

- protection et valorisation des noyaux villageois
- établissement de plans de site
- protection et valorisation de la substance des voies historiques
- espaces publics centraux
- protection de l'environnement et des paysages dans le cadre de l'activité agricole
- maintien des vergers et des caractéristiques paysagères du Coteau
- jardins familiaux et espace de détente
- périmètre indicatif pour une étude selon les fiches n°1,8 et 9 du PDCommunal ainsi que la mise en oeuvre (en cours) des actions prioritaires du PDQ n°29298 "La Chapelle-Les Sciers"
- secteur à protéger (périmètre à confirmer) par un plan résultant d'une étude tenant compte des valeurs du site
- espace sport et loisir
- Secteur d'urbanisation prévu par le PDCantonal (ref. fiche n°10 du PDCommunal ; MZ n°29 711 en cours de procédure) envisageant notamment la réalisation des nouveaux équipements souhaités par la commune pour l'extension du centre sportif intercommunal des Cherpines
- continuité du mail
- structure paysagère
- pénétrente de verdure
- forêts
- cours d'eau

6.2 Image directrice « urbanisation, équipements et espaces publics »

En vertu de sa localisation à proximité directe du centre urbain de l'agglomération genevoise, d'une part, et, d'autre part, des espaces disponibles en zone à bâtir, le territoire de Plan-les-Ouates recèle un grand potentiel du point de vue de l'aménagement territorial. Afin de préserver, voire d'améliorer la qualité de vie des habitants, les développements futurs de l'urbanisation devront néanmoins intégrer de nouveaux espaces publics de qualité, conjointement à une mise en valeur de ceux existant. De même, de nouveaux équipements devront être proposés.

D'une manière générale, les évolutions des principaux secteurs urbanisés décrites ci-dessous s'inscrivent dans la continuité du précédent Plan directeur communal.

6.2.1 Hameaux d'Arare-Dessous et Arare-Dessus

Les hameaux d'Arare - Dessus et Arare - Dessous sont actuellement en zone agricole. Leur affectation empêche presque toute possibilité d'adaptation pour les bâtiments existants dont les propriétaires ne sont pas agriculteurs. L'établissement d'un plan de site permettra de maintenir une protection appropriée de ces sites de valeur, tout en garantissant leur vitalité à l'avenir⁶⁹.

Le périmètre de mise en zone et les exigences spécifiques à respecter dans ce contexte (transparences, dégagements et espaces à conserver) sont définis dans les études du Collectif d'architectes Carouge (1998 et 2003).

OBJECTIFS DE L'ACTION COMMUNALE POUR LES HAMEAUX D'ARARE

- Adapter le régime des zones par un classement en zone de hameau ou en zone 4B protégée
- Veiller à la vitalité des sites, tout en protégeant leurs qualités patrimoniales

6.2.2 Villages de Saconnex-d'Arve-Dessous et Saconnex-d'Arve-Dessus

Les villages de Saconnex-d'Arve-Dessous (projet de plan de site en cours) et Saconnex-d'Arve-Dessus possèdent de grandes qualités architecturales et paysagères qu'il convient de protéger et de mettre en valeur. Cette option

⁶⁹ Cf. Fiche de mesure « Arare-Dessus et Arare-Dessous ».

implique non seulement d'urbaniser ces sites avec parcimonie, mais aussi de préserver le Coteau et le dégagement situé au nord, qui forment ensemble un véritable écrin pour ces entités bâties.

Actuellement, plusieurs serres sont localisées à proximité des villages. Celles-ci sont affectées en zone agricole. Elles ne sont en majorité plus employées par le secteur agricole et servent principalement d'espace de dépôt. Leur suppression, souhaitable du point de vue paysager, pourrait être accompagnée d'une adaptation mesurée de la zone à bâtir.

**OBJECTIFS DE L'ACTION
COMMUNALE POUR LES VILLAGES DE
SACONNEX D'ARVE**

- Etudier les possibilités de protection des éléments patrimoniaux en lien avec le Coteau
- Permettre une adaptation mesurée de la zone à bâtir

De telles adaptations devront être judicieusement étudiées, afin que la continuité et la structure du bâti villageois soient assurées d'une part, et que l'impact sur le Coteau environnant ne soit pas négatif d'autre part⁷⁰. Dans cette optique, Saconnex-d'Arve - Dessous fait l'objet d'une étude visant à établir un plan de site.

6.2.3 Zone à vocation sportive et de loisirs aux Cherpines

Le Plan directeur cantonal prévoit, dans ce secteur, une extension urbaine mixte, essentiellement destinée à accueillir du logement avec une part d'activités et d'équipements. Le projet de modification des limites de zones n° 29 711 confirme ces objectifs.

Les intentions communales sont de conforter l'identité « sport et loisir » pour ce secteur et, à terme, d'y implanter un centre sportif intercommunal⁷¹. La programmation des équipements que ce centre pourrait accueillir reste à définir, en partenariat avec les communes limitrophes et le Canton.

Il est souhaitable du point de vue de l'urbanisme et de l'accessibilité que les équipements qui seront construits dans ce secteur le soient directement en bordure de la route de Base. De la sorte, le sud du secteur formera une transition judicieuse entre la zone densément urbanisée de la ZIPLO et le nord du secteur, jouxtant l'Aire, préservé de toute construction.

⁷⁰ Cf. Fiche de mesure « Saconnex d'Arve-Dessus et Saconnex d'Arve-Dessous ».

⁷¹ Cf. Fiche de mesure « Cherpines ».

**OBJECTIFS DE L'ACTION
COMMUNALE POUR LES CHERPINES**

- Définir une zone destinée aux sports et aux loisirs
- Intégrer l'aménagement d'espaces de détente semi-naturels dans l'étude d'aménagement du projet de MZ n29711

Au vu de la grande proximité avec les rives de l'Aire et la pénétrante de verdure, une attention soutenue devra être accordée aux continuités naturelles. Des liaisons écologiques reliant les bords du cours d'eau au cœur de la commune devront notamment être réalisées⁷².

Une amélioration de la desserte de transports en commun de ce secteur est indispensable, au vu de l'attractivité d'un tel équipement. Cette amélioration pourrait par exemple être réalisée par une augmentation de la fréquence du bus et par la création d'un nouvel arrêt sur la route de Base, au front des constructions futures. A terme, le prolongement du tram en direction de Saint-Julien pourrait également emprunter cet axe, en lieu et place de la route de Saint-Julien.

6.2.4 Secteur des Guys

Le périmètre des Guys, ancré sur l'axe structurant de la route de Saint-Julien, forme la porte d'entrée sud de la commune et la tête de pont de la ZIPLO. Le Plan directeur cantonal prévoit une densification par modification de zone pour ce secteur, qui est actuellement affecté en zone de villas et occupé par de nombreuses habitations individuelles.

**OBJECTIFS DE L'ACTION
COMMUNALE POUR LES GUYS**

- Procéder à une densification de qualité du secteur
- Aménager les espaces publics

Une actualisation des études déjà réalisées sur ce secteur⁷³ devra être envisagée, notamment afin d'apporter un nouvel éclairage sur le réaménagement des espaces publics. Les transformations devront tenir compte des projets de réalisation, à long terme, d'une éventuelle ligne de tram sur la route de Saint-Julien et, à court terme, d'un renforcement de la desserte par les bus⁷⁴.

6.2.5 Secteur Voirets – route de Saint-Julien

Ce secteur, situé à l'entrée nord de la commune dans un contexte très urbain, accueille aujourd'hui un bâti peu dense. Affecté pour partie en zone 4B protégée, dans la continuité du village, puis en zone de villas, sa localisation de

⁷² Cf. les recommandations de l'image directrice « sites, paysages et environnement ».

⁷³ Holdener, Aragao, 1989.

⁷⁴ Cf. les recommandations relatives à la modération du trafic sur la route de Saint-Julien.

part et d'autre de la route de Saint-Julien, à proximité de la future halte du CEVA au Bachet-de-Pesay, en fait un secteur propice à une densification, comme l'a démontré une étude réalisée en 2005.

**OBJECTIFS DE L'ACTION
COMMUNALE POUR LES VOIRETS –
ROUTE DE SAINT-JULIEN**

- **Procéder à une densification de qualité du secteur**
- **Aménager les espaces publics**

Un déclassement du secteur rendrait possible, à terme et en fonction des opportunités foncières, une densification de qualité. Une étude, proposant diverses densités pour ce secteur, a récemment été réalisée⁷⁵. Une image directrice devrait maintenant être élaborée, afin de fixer les gabarits, le type de constructions et d'espaces publics susceptibles de transformer cette portion de territoire en véritable porte d'entrée symbolique de la commune.

6.2.6 Secteur de La Chapelle-les-Sciers, Les Serves

Le plan directeur de quartier " La Chapelle-Les Sciers" n°29 298 a été approuvé par le Conseil d'Etat, le 27 juin 2007 après avoir été adopté par les communes de Plan-les-Ouates (24 avril 2007) et de Lancy (31 mai 2007).

La commune de Plan-les-Ouates s'est assurée que l'urbanisation importante prévue dans le secteur se réalisera de manière à garantir un développement durable du quartier et de ses environs⁷⁶.

Une transition douce sera assurée par l'intermédiaire de la relocalisation des jardins familiaux dans le sud du périmètre. La zone de villas existante le long de la route de Saconnex-d'Arve sera quant à elle maintenue uniquement sur le territoire de la commune de Lancy, et la liaison avec le futur quartier assurée via une zone de modération de trafic. Un accès routier direct à la jonction de la Milice sera en outre réalisé. Enfin, la desserte en transports publics se fera en bordure du quartier, alors que des itinéraires piétonniers et cyclistes seront aménagés au sein de celui-ci, en direction du centre du village, mais aussi de la future halte du CEVA au Bachet-de-Pesay⁷⁷.

**OBJECTIFS DE L'ACTION
COMMUNALE POUR LA CHAPELLE-
LES SCIERS-LES SERVES**

- **Veiller au respect du Plan directeur de quartier négocié avec le Canton**

⁷⁵ Collectif d'architectes, « Etude du secteur Voirets – route de Saint-Julien », sept. 2005.

⁷⁶ Cf. Fiche de mesure « PAC La Chapelle – Les Sciers ».

⁷⁷ Cf. Fiche de mesure « Piétons et vélos ».

6.2.7 Espaces publics du village, route de Saint-Julien et ses abords

La route de Saint-Julien et les rues directement adjacentes forment le cœur de la commune. En vertu de la charge de trafic et des aménagements actuels, elles ne remplissent pourtant pas pleinement le rôle de lieu d'activités, d'échanges et de sociabilité que cette localisation leur confère. Afin de palier à cette lacune, un concept visant à aménager l'ensemble du secteur en un véritable village-rue devra être développé.

Ce concept s'appliquera en priorité à modérer le trafic sur la rue de Saint-Julien et à aménager les espaces piétonniers et cyclistes la bordant. Une attention particulière sera portée à la problématique des nuisances sonores, afin de faire de cet axe un espace public à part entière. Au-delà de cette route, les connexions et les espaces latéraux devront également bénéficier d'un traitement qualitatif. En effet, l'enjeu consiste, d'une manière générale, à matérialiser la continuité des principaux espaces publics de la commune : ancien et nouveau mails, Place de la Mairie réaménagée, route de Saint-Julien et Place des Aviateurs⁷⁸.

OBJECTIFS DE L'ACTION COMMUNALE POUR LE VILLAGE-RUE DE PLAN-LES-OUATES

- Etudier un aménagement d'ensemble des espaces publics centraux
- Accorder une place centrale aux piétons et aux cyclistes sur la route de Saint-Julien

6.2.8 Les équipements publics

La commune souhaite poursuivre sa politique de création d'équipements publics, que ce soit dans le domaine culturel ou sportif. La réalisation d'un centre sportif intercommunal aux Cherpines constituera de ce point de vue un projet central pour les prochaines années, de même que l'aménagement de zones de détente et de loisirs semi-naturelles aux Charottons et dans le secteur de la Bistoquette. En matière d'infrastructures à caractère social, la création de crèches et d'établissements médico-sociaux supplémentaires devra être envisagée.

Les équipements scolaires actuels devraient quant à eux absorber les variations des effectifs à moyen terme. Mis à part le groupe scolaire qui sera implanté au PAC la Chapelle, aucun nouvel

OBJECTIFS DE L'ACTION COMMUNALE POUR LES EQUIPEMENTS PUBLICS

- Poursuivre la politique communale de création d'équipements publics
- Définir une zone destinée aux sports et aux loisirs en concertation avec les communes voisines et le Canton

⁷⁸ Cf. Fiche de mesure « Village ».

équipement ne devrait ainsi être réalisé durant les prochaines années. Par ailleurs, il est prévu que le partenariat avec Troinex se poursuive jusqu'en 2008. Si besoin, il pourrait même être renforcé, cette commune envisageant de construire un nouveau groupe scolaire.



- IMAGE DIRECTRICE**
- "Urbanisation, équipements et espaces publics"**
- espace urbanisé - faible densité
 - espace urbanisé dense / aménagement de qualité de secteurs stratégiques
 - Secteur d'urbanisation prévu par le PDCantonal (ref. fiche n°10 du PDCommunal ; MZ n°29 711 en cours de procédure)
 - Périmètre élargi: secteur La Chapelle-Les Sciers, Les Serves
 - protection et valorisation des noyaux villageois, adaptations mesurées
 - Etablissement de plans de site
 - espace d'activité / ferroviaire
 - espace sportif intercommunal
 - équipement public existant / à créer
 - aménagement d'ensemble des espaces publics centraux
 - jardins familiaux et espace de détente

6.3 Image directrice « déplacements »

La commune souhaite avant tout, en matière de déplacements, canaliser le trafic de véhicules privés de façon à améliorer son cadre de vie. Ceci ne passe pas par la suppression des voitures mais selon les secteurs par la réduction de leur nombre, par la modération de leur vitesse, par leur orientation sur d'autres axes, etc. Le diagnostic a identifié trois grands secteurs capitaux pour les déplacements : l'accès à la ZIPLO et le stationnement dans la zone, la traversée de Plan-Les-Ouates par la route de Saint-Julien et les déplacements dans le secteur de Genève-Sud. Ce dernier est très important car plusieurs projets sont à l'étude : le complément de la jonction de la Milice, la route inter-quartiers et le PAC La Chapelle-Les Sciens, Les Serves.

6.3.1 Accès à la ZIPLO

Le diagnostic de la situation actuelle a démontré la nécessité de trouver une variante performante pour améliorer l'accessibilité à la ZIPLO. Plusieurs propositions sont imaginables à des horizons divers. Quelque soit le projet, l'enjeu est de diminuer le trafic de la route de Saint-Julien.

- **Amélioration des accès existants**

Le Plan directeur de 1995-96 préconisait déjà l'accès à la ZIPLO par le chemin des Mattines et la route de Base. Les aménagements nécessaires n'ont à l'heure actuelle pas été réalisés. De ce fait, la plus grande partie du trafic en relation avec la zone industrielle transite par la route de Saint-Julien. Pour remédier à ce problème, les aménagements suivants devront être réalisés au niveau des carrefours⁷⁹ :

- *Carrefour sortie autoroute provenance France*

Pour favoriser et garantir la capacité du tourner à gauche en provenance de l'autoroute française aux heures de pointe du matin (HPM), il est nécessaire d'augmenter la durée du feu vert pour ce mouvement.

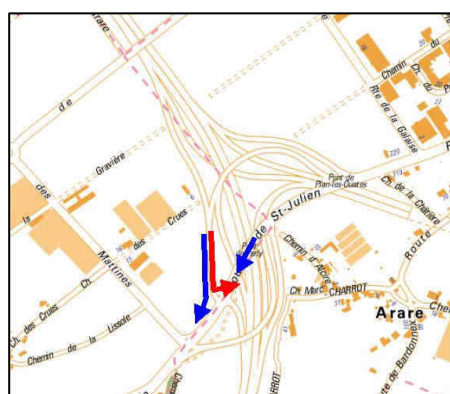


Fig.111 bis : Aménagements carrefour
route de Saint-Julien / autoroute
provenance Lausanne- Bachet-de- Pesay

⁷⁹ Cf. étude Mayor & Beusch.

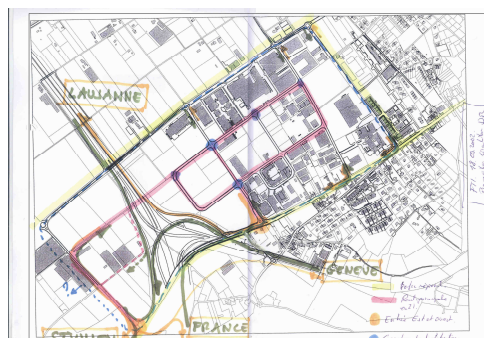


Fig.111 : FTL, proposition de circulation
18.09.2002

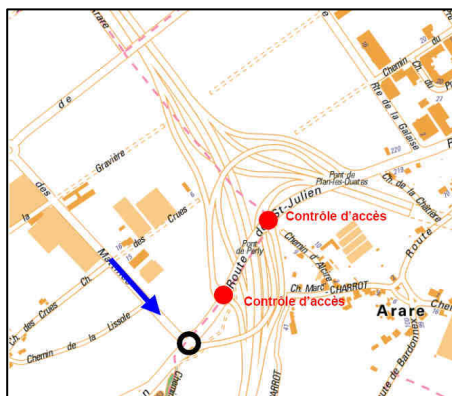


Fig.112 : Aménagements carrefour route
de Saint-Julien / chemin des Mattines

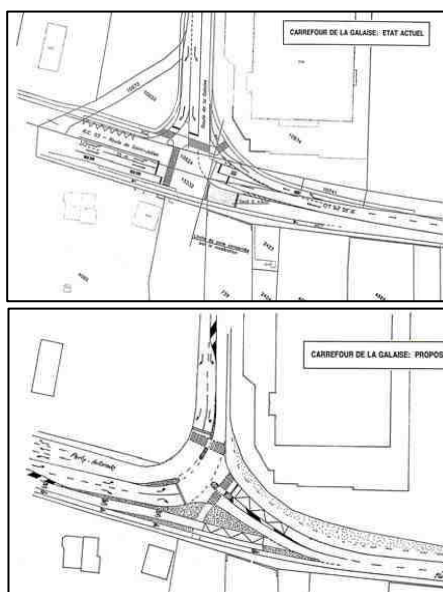


Fig.113 : Aménagements du carrefour de
la Galaise (source : étude Mayor et
Beusch d'octobre 2001)

- *Carrefour Saint-Julien / autoroute provenance Lausanne – Bachet*
Avec le surplus de véhicules provenant de l'autoroute française à l'HPM, la capacité actuelle du mouvement tout-droit sur la route de Saint-Julien en direction de Saint-Julien sera dépassée. En réduisant la durée du feu vert du tourner à gauche en provenance de l'autoroute de Lausanne qui offre une réserve de capacité au profit du mouvement tout-droit, il sera néanmoins possible de garantir la fluidité du trafic.
- *Carrefour Saint-Julien / Chemin des Mattines*
Ce carrefour devra être modifié pour garantir la fluidité aux HPM et aux heures de pointe du soir (HPS). L'extension à venir de la zone industrielle justifie également l'adaptation de la structure de ce carrefour. (Cf. concept d'accessibilité proposé par la FTL. Celui-ci prévoit d'utiliser le chemin des Mattines et le chemin de la Gravière en passant par dessus l'autoroute par un pont). La DGM prévoit dans son projet d'accélération de la ligne D de modifier la régulation de l'axe de la route de Saint-Julien. Une voie de circulation sera ajoutée entre la sortie de l'autoroute en provenance de Lausanne et le chemin des Mattines pour garantir la fluidité du trafic. Les carrefours en amont et en aval pouvant jouer le rôle de «contrôle d'accès», le flux de transit sur la route de Saint-Julien ne devrait pas gêner l'insertion des véhicules depuis le chemin des Mattines. Le projet de la DGM permettra d'assurer les itinéraires entre l'autoroute et la zone industrielle par le chemin des Mattines et la route de Base, ce qui déchargera d'autant la route de Saint-Julien.
- *Carrefour Saint-Julien / Route de la Galaise*
Le trafic en direction de la ZIPLO empruntant la route de Saint-Julien jusqu'à la route du Vélodrome peut être réduit par un aménagement adéquat, permettant de diriger le trafic vers la ZIPLO. Celui-ci n'est pas nécessaire dans l'immédiat car le projet de la DGM devrait supprimer ce trafic en facilitant en amont l'utilisation du chemin des Mattines.



Fig.114 : Sortie d'autoroute en provenance de Lausanne et de l'évitement de Plan-les-Ouates

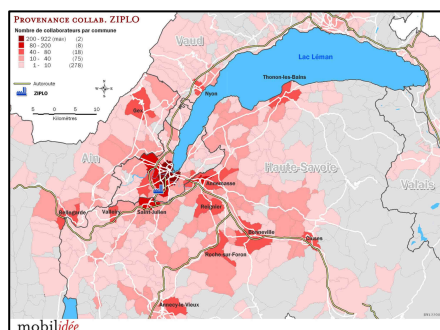


Fig.115 : Etude de Mobilité

Ces aménagements contribueront à diminuer le trafic sur la route de Saint-Julien, en le reportant sur la partie ouest de la route de Base, dont la vocation est précisément de desservir la ZIPLO. Couplés à d'autres mesures, ils permettront à terme une amélioration des transports en commun sur la route de Saint-Julien.

- **Création d'une jonction autoroutière à la route de Base**

La jonction autoroutière sur la route de Base nécessitera une étude spécifique, afin de connaître dans le détail les conséquences d'un tel aménagement, ainsi que sa faisabilité technique.

Les chiffres disponibles⁸⁰ concernant la provenance des véhicules à destination de la ZIPLO sont les suivants :

- Haute-Savoie : 46%,
- Canton de Genève : 40% réparti de la façon suivante (Ville de Genève : 15%, Rhône-Arve : 15%, Rhône-Lac : 8% et Arve-Lac : 2%),
- Ain : 7%,
- Autres cantons de Suisse : 7%.

Ces informations démontrent que les principaux problèmes relevés au niveau de l'échangeur de Perly ont des conséquences sur la route de Saint-Julien. Les personnes souhaitant se diriger en fin de journée vers la Haute-Savoie ou reprendre l'évitement (plus de 50 % des déplacements) sont effectivement bloquées sur la route de Saint-Julien, car l'accès à l'autoroute est saturé. L'ajout d'une jonction (entrée et sortie) sur la route de Base permettrait de décharger la route de Saint-Julien.

La création d'une nouvelle jonction n'est pas à exclure, mais sa réalisation doit faire l'objet d'une étude de faisabilité du tracé routier. Il faut noter qu'un tel aménagement ne pourrait de toute manière pas voir le jour avant 10 à 15

⁸⁰ Chiffres issus du diagnostic de mobilité dans la ZIPLO d'avril 2007 réalisé par Mobilité

**OBJECTIFS DE L'ACTION
COMMUNALE POUR L'ACCES A LA
ZIPLO**

- Améliorer l'accès à la ZIPLO par la création de nouveaux itinéraires et l'amélioration du réseau existant
- Améliorer la desserte de la ZIPLO en transports en commun

ans, à savoir le délai usuel nécessaire à l'étude et à la réalisation d'une jonction autoroutière. La Confédération, qui est compétente en la matière, a par ailleurs annoncé son refus d'entrer en matière sur toute nouvelle jonction dans le canton, afin de préserver les capacités de l'autoroute A1. Dès lors, il sera impératif de mettre en œuvre prioritairement les aménagements prévus pour les accès existants et, s'ils sont insuffisants, d'étudier dans un deuxième temps les possibilités d'une jonction.

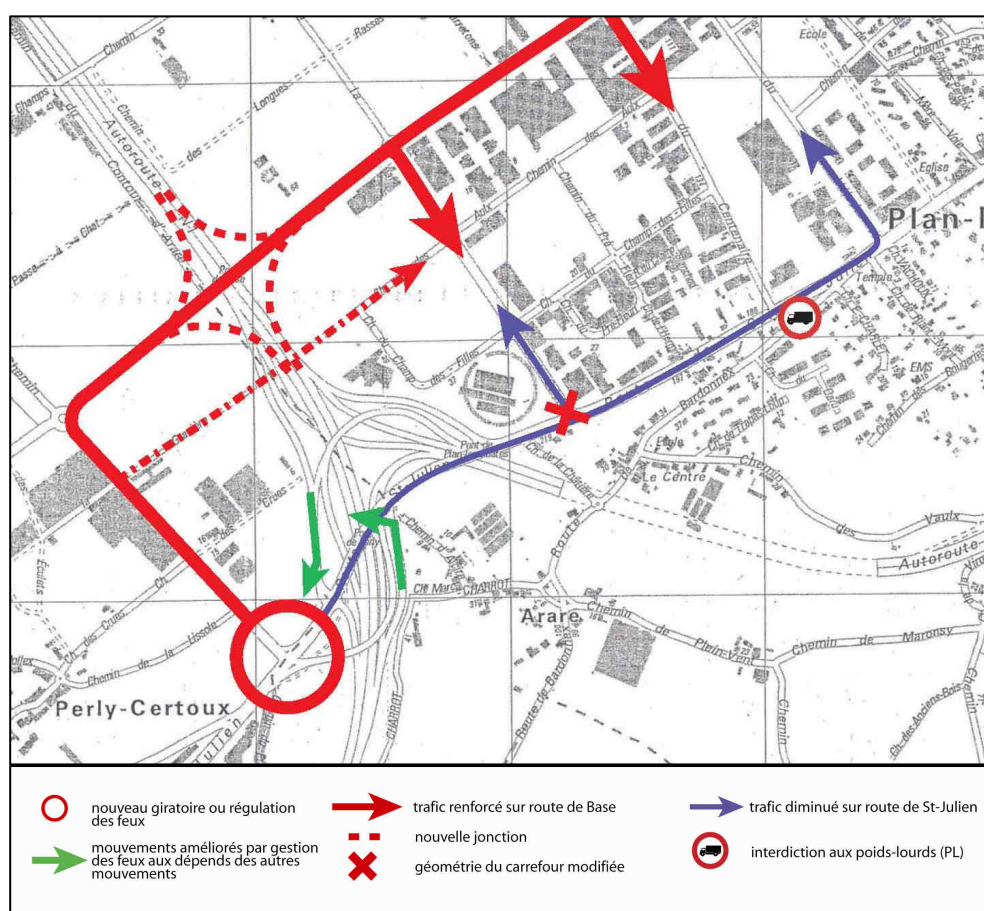


Fig.116 : Récapitulatif des aménagements pour l'amélioration de l'accès à la ZIPLO

6.3.2 Le stationnement dans la ZIPLO

Les nouvelles possibilités d'accès à la ZIPLO devront nécessairement être couplées avec une amélioration des possibilités de stationnement⁸¹. A l'heure actuelle, le stationnement est en effet déjà critique, ce alors

⁸¹ Cf. Fiche de mesure « ZIPLO - Stationnement ».

même que la zone industrielle peut potentiellement accueillir encore près de 4'000 emplois. La demande de stationnement que ces derniers ne manqueront pas d'induire doit impérativement être prise en compte dès aujourd'hui. L'étude de mobilité dans la ZIPLO réalisée par Mobilidée montre qu'actuellement le nombre de stationnement privé (dans les entreprises) s'élève à 3300, à 825 dans la ZIPLO sur le domaine public et qu'environ 1200 véhicules se parquent illicitement ou en dehors de la zone.

La commune dispose de nombreux leviers sur lesquels elle peut agir pour réduire le stationnement illicite. L'étude réalisée par Mobilidée a mis l'accent sur trois d'entre eux :

- l'amélioration des transports publics,
- le covoiturage,
- l'optimisation des parkings privés.

Les objectifs à atteindre pour supprimer les stationnements illicites sont :

- le passage de la part modale TC de 5% actuellement à 15% par l'augmentation de la fréquence des bus, de la qualité des services, etc.
- le taux de remplissage pour le covoiturage doit passer de 1.14 actuellement à 1.26 personne par véhicule ;
- la diminution du facteur d'utilisation des places privées par une meilleure gestion des places vacantes (vacances, absences, etc.) passant de 1 à 0.9.

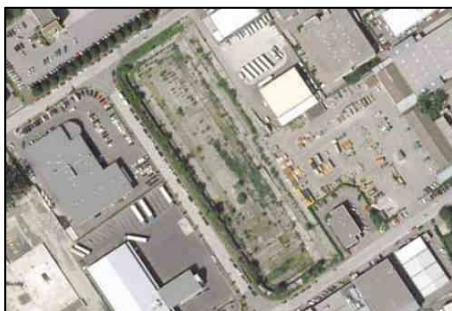


Fig.117 : Vue aérienne de la parcelle pouvant accueillir le parking
(source : SITG)

Compte tenu des caractéristiques de cette zone industrielle - notamment la proximité de l'échangeur de Perly qui incite les usagers à utiliser leur véhicule particulier - les objectifs semblent difficiles à atteindre notamment pour ce qui est de l'augmentation de la part modale TC et du covoiturage.

La commune dispose d'une parcelle de terrain située au cœur de la ZIPLO, le long du chemin du Pré-Fleuri. Cette parcelle occupe une position centrale, proche des entreprises, et se prête aisément à la construction d'un parking, ce qui mettra un terme aux stationnements illégaux et gênants, jusque dans le quartier des

**OBJECTIF DE L'ACTION
COMMUNALE POUR LE
STATIONNEMENT DANS LA ZIPLO**

- Rationaliser et gérer le stationnement dans la ZIPLO

Voirets. La capacité du parking devra être définie dans le cadre de l'étude en cours réalisée par la FTI, la ZIPLO, la DGM et la commune. Ce parking n'est pas contradictoire avec les objectifs énoncés ci-dessus mais est un moyen de levier comme un autre pour résoudre la problématique du stationnement. De plus la commune ne souhaite pas réaliser uniquement un parking mais souhaite profiter de cette nouvelle infrastructure pour développer quelques commerces et services de proximité manquant cruellement dans la ZIPLO. Ceux-ci permettraient de réduire le nombre de déplacements en voiture liés à la pause du déjeuner.

Le parking aura également la vocation de libérer des places sur le domaine public de façon à améliorer le cadre de vie dans la zone et le déplacement par d'autres modes comme les deux-roues par exemple.

Pour soulager véritablement le quartier des Voirets, la construction de ce parking devra s'accompagner d'aménagements incitatifs complémentaires, telle par exemple l'installation de zones bleues dans le quartier des Voirets.

6.3.3 La route de Saint-Julien

La route de Saint-Julien remplit deux fonctions : une fonction régionale (transit) et une fonction locale (desserte). Le conflit entre ces deux fonctions est à l'heure actuelle aigu. La fonction régionale prédomine en effet toujours sur la fonction locale, au point de perturber la qualité de vie le long de l'axe (bruit, pollution, insécurité, etc.), et ce, malgré l'ouverture de l'évitement autoroutier.

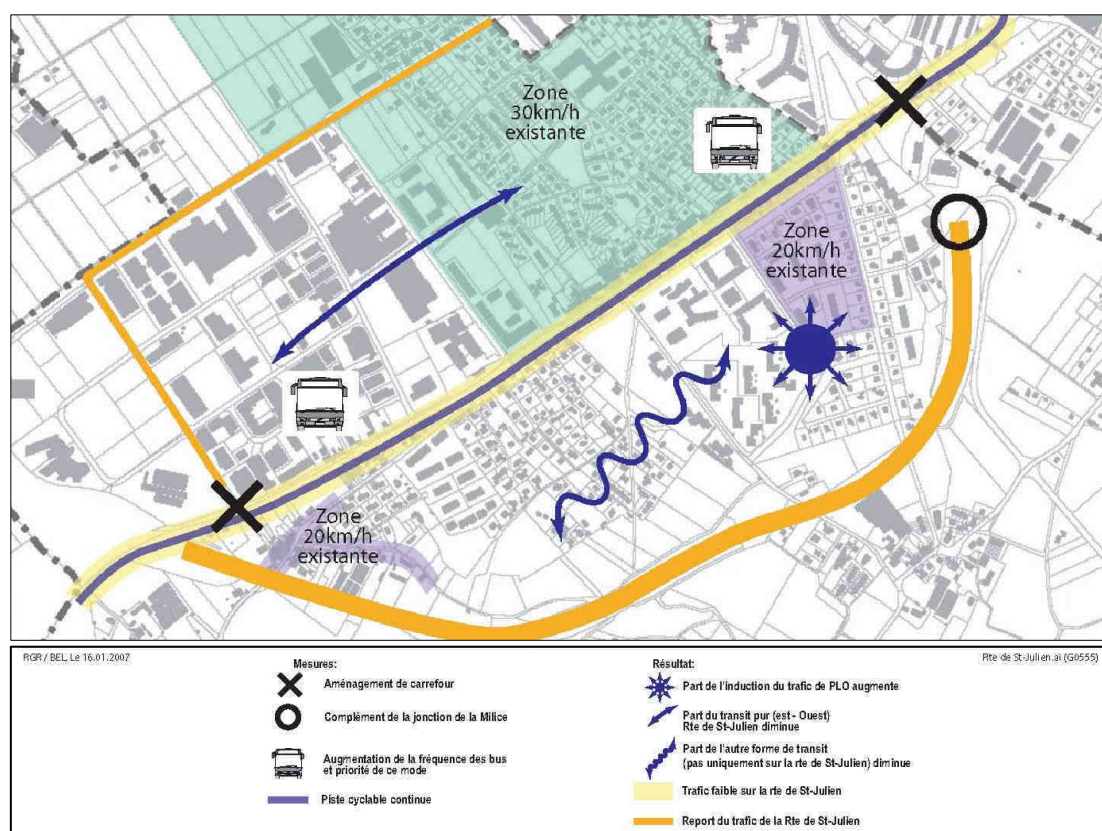


Fig.118 : Modération de trafic sur la Route de Saint Julien

Le Plan directeur de 1995-1996 prévoyait des mesures sur la route de Saint-Julien simultanément à l'ouverture de l'évitement. Ces aménagements n'ayant pas été réalisés, le trafic a diminué après la mise en service du nouveau tronçon autoroutier, pour augmenter à nouveau par la suite. Une modération de trafic sur cet axe apparaît aujourd'hui indispensable⁸². Le renforcement du caractère local de la route de Saint-Julien permettrait d'appliquer plus facilement la progression séquentielle définie dans le document de synthèse de « l'étude d'aménagement du secteur Praille-Bachet » du DAEL de 1999 et dans l'étude Mayor-Beusch de 2001. Celles-ci prévoyaient par un agissement sur la plantation des arbres, de l'alignement des façades, de l'emplacement des candélabres, une décomposition par secteur : Camp/Vers (entrée et sortie verte), Vers/Chevaliers-de-Malte (village-rue), Chevaliers-de-Malte/Vélodrome (séquence verte), Pont du Centenaire (village-rue), Galaise (entrée et sortie verte).

⁸² Cf. Fiche de mesure « Route de Saint-Julien ».

- ***Favoriser l'évitement autoroutier***

La nouvelle géométrie et régulation du carrefour chemin des Mattines / route de Saint-Julien prévu dans le projet de la DGM ainsi que l'amélioration de la signalisation devraient permettre d'améliorer l'accès au contournement autoroutier de la commune.

Le réaménagement du carrefour de la Galaise représente une autre opération permettant de réduire le trafic sur la route de Saint-Julien, en favorisant le mouvement route de Saint-Julien / route de la Galaise. Cet aménagement facilitera donc l'entrée à la ZIPLO et déchargera d'autant la route de Saint-Julien des poids lourds accédant aujourd'hui à la zone par la route du Vélodrome. Cet aménagement pourrait être nécessaire uniquement dans un second temps si les aménagements prévus dans le projet de la DGM, notamment au niveau du carrefour chemin des Mattines / route de Saint-Julien ne sont pas suffisants.

L'aménagement du carrefour entre le chemin des Mattines et la route de Saint-Julien, ainsi que l'aménagement d'autres carrefours inciteront à utiliser l'évitement autoroutier de la commune et donc à réduire le trafic de transit sur la route de Saint-Julien au cœur de la commune.

6.3.4 Les transports en commun comme mesure de modération

Pour un horizon proche, Plan-les-Ouates souhaite obtenir un transport en commun performant, ce qui consiste à renforcer et améliorer la desserte par les bus actuellement en place sur la commune, sans hypothéquer une prolongation du tramway jusqu'à Saint-Julien, telle qu'envisagée par le Plan directeur cantonal. La commune souhaite d'ailleurs relancer les études d'insertion du tramway sur la route de Saint-Julien.

Globalement, le projet de modération par les transports en commun consistera à renforcer la fréquence des bus D et 42 passant sur la route de Saint-Julien et d'en améliorer la vitesse

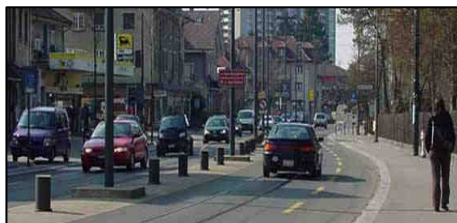


Fig.119 : Photo de la Seftigenstrasse à Wabern

**OBJECTIFS DE L'ACTION
COMMUNALE POUR LA ROUTE DE
SAINT-JULIEN**

- Diminuer le trafic sur la route de Saint-Julien pour lui redonner sa fonction locale
- Améliorer la desserte en transports en commun

commerciale. Les arrêts seront réalisés sur la chaussée avec interdiction de dépasser, ce qui impliquera de supprimer les voies existantes en site propre et, pour les véhicules, de rester derrière les bus durant toute la traversée de la commune. Le bus aura en outre la priorité en entrant dans la commune par le jeu des feux tricolores. L'espace gagné par la suppression des voies existantes permettra d'établir une piste cyclable continue sur l'ensemble de la commune et d'élargir les trottoirs pour les piétons. Les arrêts de bus en pleine voie sont actuellement en cours de réalisation.

La vitesse des véhicules particuliers étant limitée par celle du bus, cet ensemble de mesures agira comme une modération dissuasive pour le trafic de transit. Ce principe du transport en site partagé est utilisé avec succès à Wabern sur la Seftigenstrasse. Si dans ce cas, le transport collectif est un tramway, le système ne dépend pourtant pas du mode de transport⁸³. La mise en place du système avec les bus n'entravera pas l'adaptation ultérieure au tram, dans le cas où la ligne de tramway était prolongée en direction de Saint-Julien⁸⁴.

6.3.5 La circulation du PAC La Chapelle – Les Sciens

Suite à l'étude de trafic réalisée sur Genève Sud, le Conseil d'Etat a approuvé les conclusions suivantes en octobre 2005 :

- la liaison reliant la zone de Battelle au Bachet-de-Pesay,
- le complément de la jonction de la Milice,
- la réserve de terrain pour une liaison inter-quartiers soulageant les communes de Troinex et Veyrier du trafic transfrontalier.

Suite à la consultation de plusieurs communes, à l'avancement des études sur Genève Sud et aux oppositions à la liaison au-dessus de la

⁸³ A noter que les aménagements réalisés sur les carrefours entre Perly-Certoux et le chemin de la Galaise permettront d'améliorer la vitesse commerciale des bus.

⁸⁴ Cette décision ne devrait pas intervenir à court terme : Cf. plan directeur des transports collectifs 2007-2010.

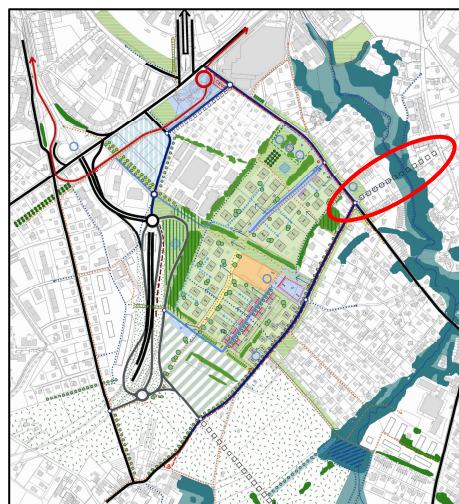


Fig. 120 : Liaison inter-quartiers :
(Source : PAC La Chapelle - Les
Sciers, PDQ n29298 D, mai 2007)



Fig. 121 : Tracé de la jonction de la
Milice
(Source : étude « Genève Sud »)

Drize dans les plans directeurs des communes de Veyrier, Lancy, et Carouge, le conseil d'Etat a changé de priorité. Il met en avant la liaison entre la route d'Annecy et le complément de la jonction de la Milice. Le viaduc au-dessus de la Drize devient donc une mesure à étudier plus tard.

- **La liaison entre la zone de Battelle et le Bachet-de-Pesay**

Cette route reliant Carouge à Plan-les-Ouates a pour vocation d'améliorer les déplacements à la périphérie et dans Genève Sud. Sa réalisation nécessitera un pont au-dessus de la Drize et un passage à travers des endroits à dénivellations variables.

Cette liaison (liée au développement du plateau de Pinchat, Battelle) devra être étudiée plus tard, en tout cas après la liaison route d'Annecy / jonction de la Milice, selon les nouvelles priorités du conseil d'Etat. Cette dernière permettrait de ne pas surcharger la route de Saconnex-d'Arve contrairement à une liaison au-dessus de la Drize.

- **La jonction de la Milice**

Un complément de la jonction de la Milice rendra possible l'ensemble des mouvements à partir de Plan-les-Ouates. Aujourd'hui, les personnes résidant au sud et dans les hameaux de Saconnex-d'Arve - Dessous et Saconnex-d'Arve - Dessus sont contraintes d'emprunter les routes des Chevaliers-de-Malte, de Saconnex-d'Arve, du Camp et la route de Saint-Julien pour se rendre dans le centre de Genève. Ainsi, le complément de la jonction permettra de réduire le trafic sur :

- la route de Saint-Julien et au carrefour entre l'avenue des Communes-Réunies, la route du Camp et la route de Saint-Julien,
- les abords du Bachet-de-Pesay (dont le trafic sera réorganisé avec la mise en service du CEVA et du Parc Relais),
- la route des Jeunes.

D'un point de vue technique, les solutions d'implantations sont peu nombreuses notamment en raison des longueurs

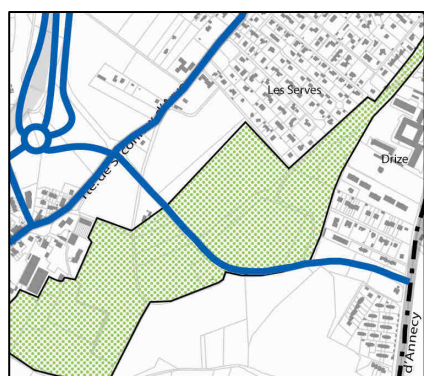


Fig. 122 : Tracé de la liaison inter-quartiers

d'entrecroisement à respecter entre les entrées et les sorties d'autoroute. De plus la géométrie du terrain incite à compléter la demi-jonction existante par un giratoire situé entre la route du Camp et la route de Saconnex-d'Arve, et de relier le rond-point de la Milice existant et le rond-point à créer.

- **La liaison entre la route d'Annecy et la jonction de la Milice**

A l'origine l'Etat prévoyait de réserver le terrain pour cette liaison qui s'avère être aujourd'hui plus urgente et correspondre au souhait des communes.

La commune de Plan-les-Ouates préconise d'étudier cette liaison, à condition qu'elle ne devienne pas un vecteur d'urbanisation et qu'elle ne mette pas en péril le site traversé, ce qui serait en contradiction avec l'option du plan directeur communal qui recommande de protéger le site de la Bistoquette et le Coteau par un plan de site. De manière générale, les qualités paysagères et environnementales du secteur militent en faveur d'une insertion exemplaire de cette liaison. A cet égard, la commune ne pourrait accepter une telle liaison qu'à condition de l'enterrer : route souterraine en tunnel ou en tranchée couverte.

- **Les accès au PAC La Chapelle-Les Sciars**

Les accès se feront en trois endroits par des tronçons de route reliés :

- à la route de La Chapelle,
- au chemin du Trèfle-Blanc,
- à la nouvelle route entre le rond-point de la Milice et le nouveau rond-point.

Ces accès permettront de desservir les parkings nécessaires à l'urbanisation, mais les voiries ne seront pas reliées entre elles, ce qui empêchera le transit à travers le PAC.

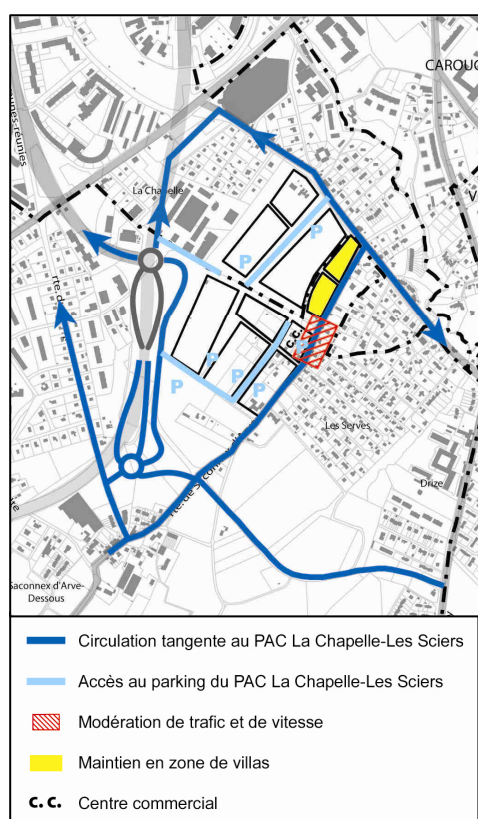


Fig. 123 : Circulation aux abords et dans le PAC La Chapelle

Les charges de trafic seront limitées sur la route de Saconnex-d'Arve par la création de la liaison route d'Annecy / jonction de la Milice et le complément de cette jonction. Avec le CEVA, la route de la Chapelle sera principalement

empruntée pour l'accès au P+R, le parking des CFF et les transports en commun alimentant le pôle du Bachet-de-Pesay et le CEVA. La liaison entre la route de la Chapelle et le giratoire actuel de la Milice est mentionnée dans le plan directeur mais pas comme essentielle ou indispensable : elle permet effectivement de décharger la route de Saconnex-d'Arve du trafic du nord du PAC La Chapelle-Les Sciens mais risque de charger la route de la Chapelle et de perturber par là-même les transports en commun. De plus cet aménagement ne serait pas nécessaire si la liaison entre la route d'Annecy et le giratoire de la Milice était réalisée. Toute la partie sud du PAC La Chapelle-Les Sciens pourrait alors effectivement se relier directement sur la jonction de la Milice.

**OBJECTIFS DE L'ACTION
COMMUNALE POUR LA CIRCULATION
DU PAC LACHAPELLE-LES SCIERS**

- Garder le trafic de transit à l'extérieur du PAC La Chapelle – Les Sciens
- Assurer une desserte efficace en transports publics

L'accessibilité en transport en commun du PAC La Chapelle-Les Sciens répond aux mêmes contraintes que l'accessibilité des véhicules. La desserte sera tangente au quartier. A l'intérieur du quartier les liaisons piétonnes et cyclables seront continues et permettront de rejoindre facilement la halte du CEVA.

6.3.6 La modération de trafic

La modération de trafic peut prendre différentes formes :

- les zones 30 km/h,
- les zones de rencontre à 20 km/h,
- les zones piétonnes (autorisées uniquement aux riverains et aux marchandises),
- les interdictions de circuler (pour un certain type de véhicules),
- les restrictions de stationnements.

Quelle que soit leur forme, ces modérations ont généralement pour but :

- une meilleure cohabitation de tous les usagers,
- une conduite des véhicules plus calme,
- des possibilités pour les piétons de traverser plus librement,
- la suppression d'un trafic de transit gênant à travers un quartier,

- une amélioration de la qualité de vie des riverains.

Pour une commune, l'objectif global en matière de modération de trafic n'est pas de réduire la vitesse à 30 km/h sur l'ensemble de son territoire. L'enjeu principal consiste, au contraire, à utiliser les zones de modération de trafic pour canaliser et réorienter le trafic, que ce soit en termes de vitesse ou de quantité. De manière générale, ces modérations de vitesse sont surtout appliquées dans des quartiers de type résidentiel. Exceptionnellement, certains tronçons de routes principales peuvent également être intégrés dans des zones 30.

Avant de réaliser de telles zones, il est nécessaire d'effectuer une expertise synthétisant les principales données (types de voies, composition et importance du trafic, relevés de vitesse). Cette expertise n'est pas exigée dans le cas de la mise en place de zones piétonnes, d'interdiction de circuler ou de restrictions de stationnement.

En termes de modération de trafic, les autorités de Plan-les-Ouates souhaitent, par le biais de ce plan directeur :

- diminuer le trafic de transit à travers les secteurs résidentiels actuels et futurs ainsi que dans les hameaux et les villages, en le canalisant sur certains axes, et rendre ainsi plus agréables les quartiers d'habitation,
- sécuriser les alentours des établissements scolaires,
- favoriser les itinéraires de promenade.

Ces intentions impliquent de localiser précisément sur le territoire communal les futures zones de modération⁸⁵. Il est d'ores et déjà prévu que l'ensemble du PAC La Chapelle-Les Sciens soit géré par une zone à 30 km/h.

**OBJECTIFS DE L'ACTION
COMMUNALE POUR LES ZONES A
TRAFIC MODERE**

- **Modérer le trafic dans les quartiers résidentiels actuels et futurs, mais également dans les hameaux et les villages.**
- **Sécuriser les cheminements et les alentours des écoles**

⁸⁵ Cf. Fiche de mesure « Modération de trafic ».

6.3.7 La mobilité des personnes à motricité réduite

La réalisation de cet objectif implique l'application effective de la Loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées (LHand)⁸⁶ du 13 décembre 2002.

La LHand impose un certain nombre de normes visant à faciliter l'intégration sociale des personnes handicapées, notamment en garantissant leur autonomie, que ce soit dans l'établissement de contacts sociaux, l'accomplissement d'une formation ou l'exercice d'une activité professionnelle.

La LHand s'applique :

- aux constructions et installations accessibles au public pour lesquelles l'autorisation de construire ou de rénover a été accordée après son entrée en vigueur,
- aux équipements (constructions, installations, systèmes de communication et systèmes d'émission de billets) et aux véhicules accessibles au public qui sont exploités par les transports publics,
- aux habitations collectives de plus de huit logements,
- aux bâtiments de plus de 50 places de travail.

**OBJECTIF DE L'ACTION COMMUNALE
POUR LA MOBILITE DES PERSONNES
A MOTRICITE REDUITE**

- **Améliorer les déplacements des personnes à mobilité réduite sur l'ensemble du territoire communal**

Les autorités communales de Plan-les-Ouates souhaitent globalement faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite, en généralisant les accès spécifiques aux constructions et équipements aménagés pour cette population⁸⁷. Dans cette perspective, l'objectif de la commune sera de réaliser un diagnostic des bâtiments et des infrastructures possédant de tels accès et de répertorier les constructions qui en sont dépourvues⁸⁸.

⁸⁶ La Loi considère comme personne handicapée, tout individu souffrant d'une déficience corporelle, mentale ou psychique, présumée durable, qui l'empêche d'accomplir les actes de la vie quotidienne.

⁸⁷ Le vocable «personne à mobilité réduite» comprend ici tant les personnes handicapées, que tout individu confronté à la difficulté de se déplacer, que se soit du fait de caractéristiques intrinsèques (âge, poids...) ou passagères (bagages, poussette).

⁸⁸ Cf. Fiche de mesure « Mobilité des personnes à motricité réduite ».

“Déplacements”

	autoroute/tunnel/projet de jonction ou nouvel accès à la ZIPLO
	complément de la jonction de la Milice
	route primaire
	route secondaire
	route secondaire en projet
	carrefours à feux / carrefours modifiés
	réseau de quartier PAC La Chapelle-Les-Sciers, Les Servas

/	parking public existant / projet
/	zone 30km/h existante / projet de modération de vitesse
	Aménagement des chemins en faveur de la mobilité douce
	zone 20km/h existante
	zone à classer en grande périphérie B pour les normes de stationnement
/	rue collectrice / à sécuriser pour les piétons
/	rue de desserte / à sécuriser pour les piétons

	ligne TP
	augmentation de la fréquence des lignes D et 42 + aménagements en site partagé
	réseau CEVA
	arrêts TP / arrêts à créer
	nouvelle ligne de bus desservant le PAC ou amélioration de la ligne 46

6.4 Image directrice des chemins pour piétons et itinéraires pour vélos

6.4.1 Le réseau piéton

Le Plan directeur cantonal stipule que pour «favoriser le déplacement des piétons et en application de la loi fédérale des chemins pour piétons et de randonnée pédestre (LCPR), il appartient aux communes de mettre en oeuvre des plans directeurs communaux de chemins pour piétons. La démarche est à réaliser sur la base des directives cantonales et dans le cadre d'une politique générale des transports».

L'image proposée ici ne constitue pas le **plan directeur des chemins pour piétons** qui fait l'objet actuellement d'une procédure séparée⁸⁹. Cette image directrice met l'accent sur certains points qui serviront de base pour son élaboration.

Le plan directeur des chemins pour piétons devra comprendre :

- un plan du réseau sur l'ensemble de l'agglomération,
- les chemins existants et le tracé de ceux dont la création paraît souhaitable ainsi que les traversées à réaménager,
- Les propositions de mesures de circulation favorisant la liberté de déplacement des piétons.

Il aura pour objectifs :

- d'améliorer la sécurité des piétons sur les axes routiers,
- de sécuriser les traversées piétonnes,
- de modérer les vitesses des véhicules,
- de renforcer la sécurité des enfants sur le chemin de l'école,
- d'assurer la continuité du réseau,
- d'améliorer le confort du réseau,
- de rendre les itinéraires piétons attractifs afin de favoriser la marche à pied.

⁸⁹ Le but du plan directeur pour les piétons et cyclistes est de repérer des dysfonctionnements et de proposer des itinéraires pour les combler. Il incombera au plan directeur pour piéton de détailler les cheminements et d'entrer plus finement dans les aménagements.

Il est à noter que l'une des phases importantes de l'élaboration d'un tel plan est la coordination intercommunale, ainsi que la concertation avec le Département du territoire, qui permettent d'assurer la cohérence du document par rapport à la planification cantonale.

La commune possède globalement un réseau piéton bien développé, qui comporte néanmoins quelques lacunes. Ce réseau est composé de cheminements uniquement réservés aux piétons (situés surtout sur le Coteau) et de cheminements mixtes, où les piétons doivent partager leur espace de circulation avec des véhicules motorisés. Un certain nombre de cheminements demeurent périlleux, notamment en raison de l'absence de passages sécurisés entre les différents tronçons.

Les aménagements prévus par le Plan directeur de 1995-96 n'ont pas tous été réalisés, alors que leur utilité est toujours avérée. Il conviendra, par conséquent, de les mettre en œuvre et de les compléter, en intégrant les cheminements didactiques du Guide environnemental de Plan-les-Ouates. Certains axes sont plus importants que d'autres et la commune devra profiter des projets comme le CEVA et le PAC La Chapelle-les-Sciers pour étoffer son réseau.

- Les mails : colonne vertébrale du réseau :

Aujourd'hui, la continuité piétonne la plus importante pour la commune est sans conteste le mail parallèle à la route de Saint-Julien. En déplaçant le stationnement le long de la route des Chevaliers-de-Malte et du chemin de la Butte, grâce aux aménagements dans le secteur de la place de la Mairie, le mail retrouve sa vocation première, c'est-à-dire celle d'un lieu de promenade et simultanément de colonne vertébrale du réseau de mobilité douce.

Dans le cadre du développement des chemins piétons, la commune souhaite par ailleurs renforcer l'importance du second mail, celui du Vélodrome. Il sera ainsi prolongé jusqu'à la route de Base, ce qui permettra de desservir l'école des Petites-Fontaines. Cet axe

piétonnier éloignera les élèves des abords des chemins du Clos et de la Mère-Voie sur lesquels, à la sortie des écoles, le trafic important ne garantit plus une sécurité suffisante.

- Les cheminements du Coteau :

Toujours dans ce souci de sécurité et de continuité des chemins pour piétons, la commune réfléchit actuellement sur des aménagements dont le but est de ralentir le trafic automobile pour sécuriser la circulation des modes doux. L'amélioration de la sécurité des chemins mixtes renforce la continuité du réseau piéton. Ces aménagements pourraient prendre la forme de trottoirs ou de fermeture de voies aux véhicules motorisés par exemple des études sont menées sur l'ensemble du territoire avec des priorités à court terme sur les chemins du Coteau.

- Les cheminements du PAC La Chapelle-Les Sciars :

Dès l'origine du projet, les autorités communales ont par ailleurs veillé à ce que l'aménagement du PAC La Chapelle-Les Sciars soit exemplaire du point de vue de la mobilité douce et de la densité du réseau des cheminements piétonniers. Les centralités, en particulier le pôle du Bachet-de-Pesay et le cœur du village de Plan-les-Ouates, seront quant à elles reliées de manière efficace par des cheminements de qualité évitant les axes à fort trafic. A cette fin, une passerelle sera mise en place au-dessus de l'autoroute.

**OBJECTIFS DE L'ACTION
COMMUNALE DANS LE DOMAINE DES
CHEMINS POUR PIETONS**

- Réaliser un plan directeur pour des chemins pour piétons
- Relier efficacement les pôles de transports en commun à la commune par des liaisons piétonnes et cyclables

- Relation piétonne avec le CEVA :

L'arrivée du CEVA au pôle du Bachet-de-Pesay est un atout de poids dans la structure du réseau piétonnier puisqu'il permettra de rejoindre rapidement le centre de Genève en utilisant uniquement les modes doux. L'enjeu de la commune réside donc à relier efficacement cet axe lourd de transport en commun avec le centre de Plan-les-Ouates éloigné de moins d'un kilomètre. Les cheminements devront être efficaces donc le plus court possible mais aussi agréable : par exemple par un cheminement prolongeant le mail et parallèle à la route de Saint-Julien.

- **Cheminements de la ZIPLO :**

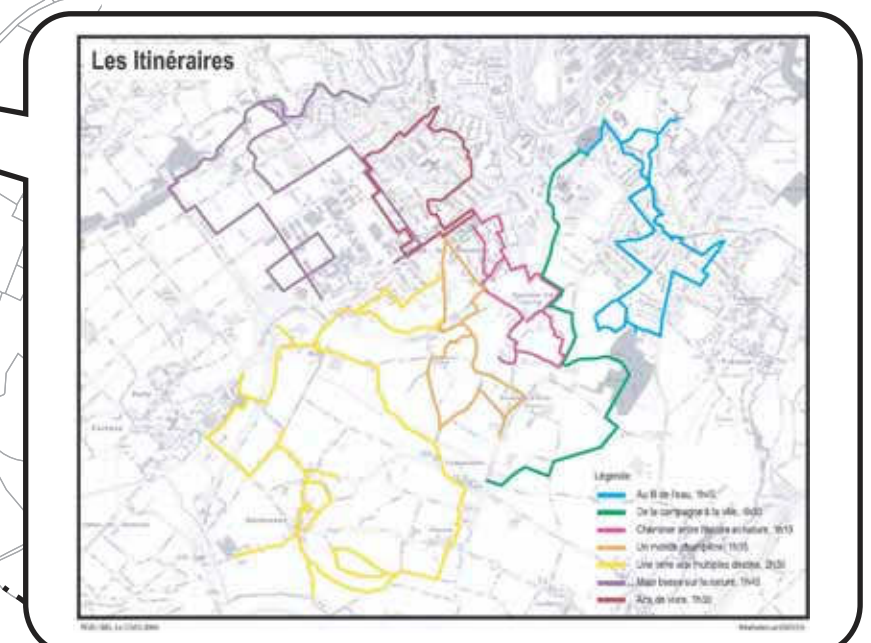
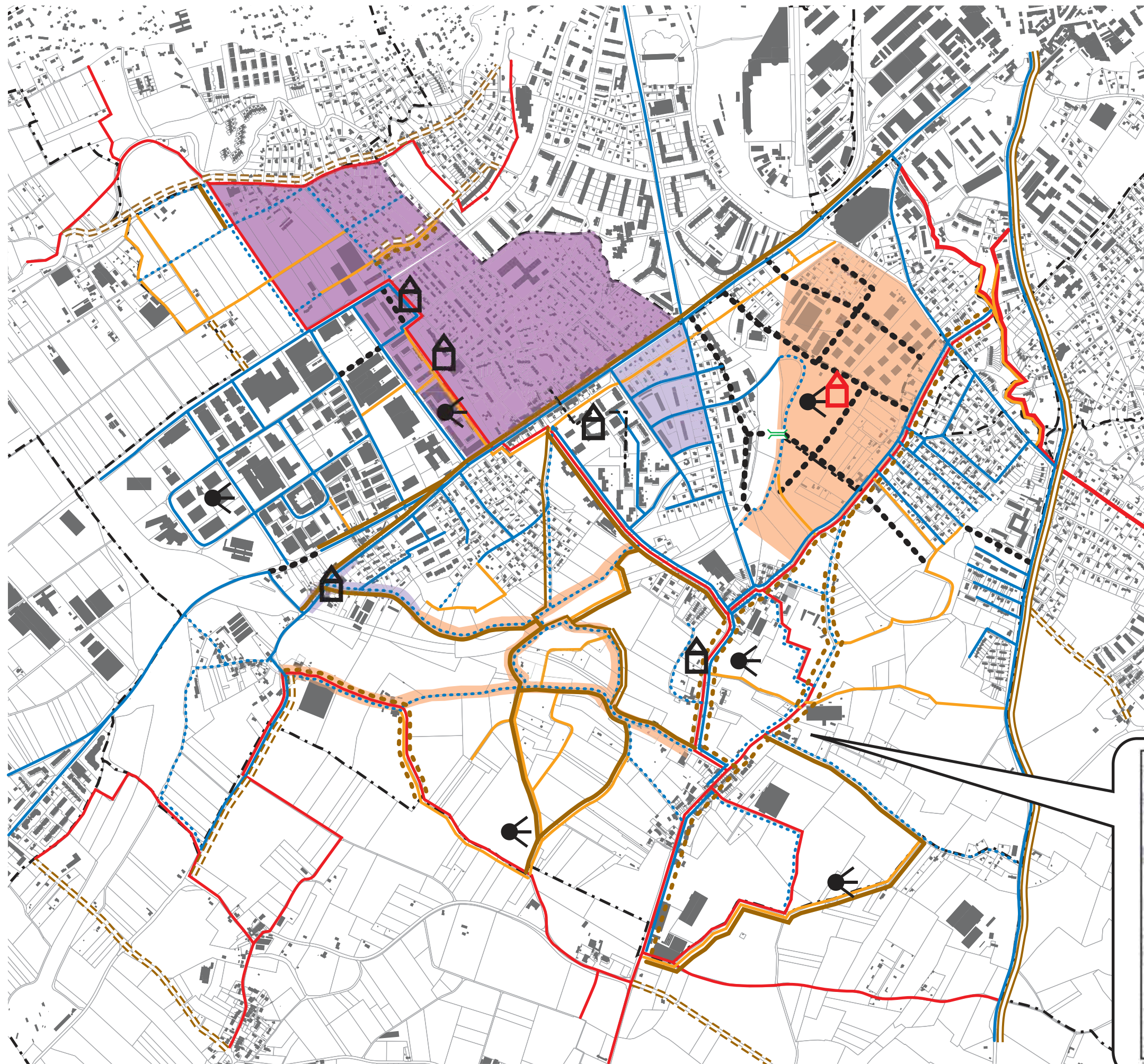
Les liaisons piétonnes entre la ZIPLO et le centre de la commune doivent encore être renforcées de façon à utiliser le moins possible la voiture dans la ZIPLO notamment à l'heure du midi pour le déjeuner. Les liaisons avec les arrêts TC doivent aussi être renforcées de façon à promouvoir le réseau des modes doux dans son ensemble et pas uniquement le réseau piétonnier.

Il apparaît donc opportun de relier l'arrêt de bus de la Galaise au centre de la commune, par la réalisation d'un trottoir le long de la route de Saint-Julien.

IMAGE DIRECTRICE

"Cheminements piétons"

-  cheminement piéton sur chaussée séparée (trottoir)
-  cheminement mixte (sans trottoir) à sécuriser
-  liaison piétonne à créer
-  passerelle
-  cheminements piétons et itinéraires cyclistes
-  sentier pédestre issu du PD des chemins de randonnée pédestre
-  inventaire des voies de communication historiques de la suisse d'importance nationale / avec substance
-  inventaire des voies de communication historiques de la suisse d'importance régionale / avec substance
-  zone 30 km/h
-  zone 20 km/h
-  projet de modération de vitesse
-  signalisation des itinéraires du guide environnemental à créer
-  école primaire (destination du Pédibus)
-  future école des Sciers



6.4.2 Le réseau cyclable

Afin d'améliorer le réseau cyclable, la commune peut agir sur différents points qui ne sont pas uniquement liés au réseau physique.

La commune peut agir :

- sur la structure du réseau,
- sur les aménagements au départ et à l'arrivée,
- sur la promotion du vélo.

Concernant la structure du réseau, l'amélioration de la piste de la route de Saint-Julien sera réalisée en même temps que le projet de modération de trafic sur cet axe. Elle deviendra ainsi continue de l'entrée à la sortie de la commune.

D'une manière générale, les itinéraires actuels devront être complétés, avec comme objectif un réseau continu sur l'ensemble du territoire. La passerelle mise en place au-dessus de l'autoroute reliera efficacement le cœur du village de Plan-les-Ouates au sud de la commune, en passant par le futur quartier du PAC La Chapelle-Les Sciers.

**OBJECTIFS DE L'ACTION
COMMUNALE DANS LE DOMAINE DU
RESEAU CYCLABLE**

- Mettre en place un réseau cyclable sécurisé, continu et attrayant
- Inciter à la mise en place de parking à vélo pratiques et sécurisés
- Relier efficacement les pôles de transports en commun à la commune par des liaisons piétonnes et cyclables

La commune devra également prendre en compte les aménagements spécifiques destinés aux cyclistes aux origines et destinations de leurs déplacements. Les entreprises, les institutions publiques et les commerces devront en la matière être incités à aménager des aires de stationnement pour les deux-roues, si possible couvertes.

Enfin la commune peut entreprendre des actions pour promouvoir le vélo comme par exemple la distribution de tracts, la participation à des journées de promotion etc.

Le réseau cyclable, comme le réseau piétons, sera traité dans le plan directeur des chemins pour piétons et deux roues, faisant l'objet d'une procédure séparée.

IMAGE DIRECTRICE

“Itinéraires pour vélos”

-  piste ou bande cyclable existante
-  / - piste ou bande cyclable à réaliser/à réaliser en fonction du complément de la Milice et du PAC La Chapelle-Les-Sciers
-  passerelle
-  cheminement cyclables mixtes à sécuriser
-  zone 30km/h existante
-  zone 20 km/h existante
-  Projet de modération de vitesse
-  Aménagement des chemins en faveur de la mobilité douce
-  parking vélos existant
-  parking vélos à créer

