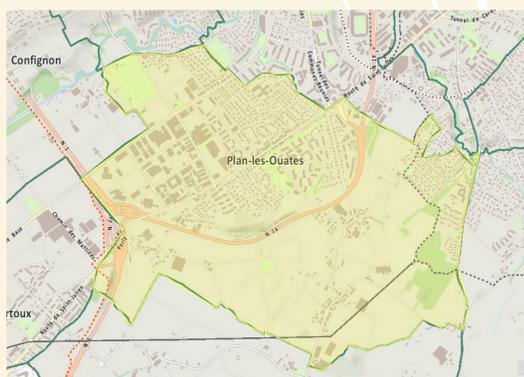


La commune

Fondée en 1851, la commune de Plan-les-Ouates est constituée des villages de Saconnex d'Arve, d'Arare et de Plan-les-Ouates.

Partie d'un caractère spécifiquement rural lors de sa création, la commune de Plan-les-Ouates a su se développer tout en préservant ses villages traditionnels et s'est transformée en une zone suburbaine des plus attractives de Genève.

D'une superficie de 588 hectares, elle compte aujourd'hui près de 10'300 habitants et accueille environ 9'000 emplois.



PLAN-LES-OUATES CONTEXTE

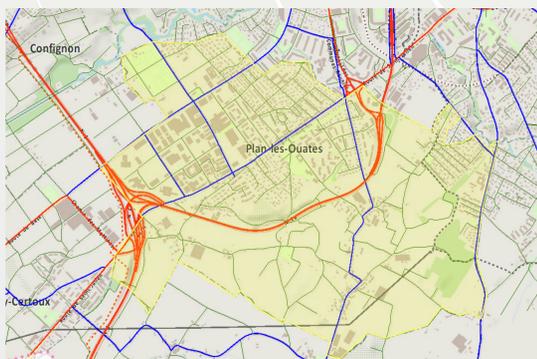
Le réseau routier actuel

La hiérarchie du réseau routier est définie et validée par les autorités cantonales et distingue trois catégories de voirie : le réseau primaire ; le réseau secondaire et le réseau de quartier.

Le réseau routier de la commune est organisé autour de trois axes transversaux est-ouest majeurs que sont :

- l'autoroute de contournement au sud (réseau primaire)
- la route de Saint-Julien (réseau secondaire)
- la route de Base au nord (réseau secondaire)

Les liaisons principales nord-sud sont la route du Camp et de Saconnex-d'Arve et le chemin du Pont du Centenaire.

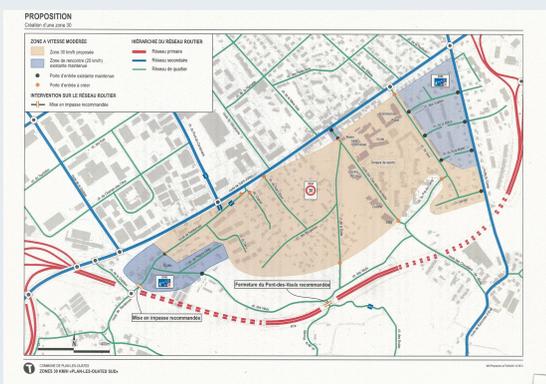


Hiérarchie du réseau routier actuel

Au sud de la route de Saint-Julien, la Commune de Plan-les-Ouates dispose d'ores et déjà de quatre zones modérées, à savoir :

- la zone 20km/h d'Arare Dessous ;
- la zone 20km/h des chemins des Vuattes, du Bois-Malet et de la Milice.
- la zone 30km/h du chemin Vandel;
- la zone 30km/h d'Arare Dessus.

Le nouveau projet prévoit de mettre en zone 30, l'ensemble du territoire entre les deux zones 20 existantes.

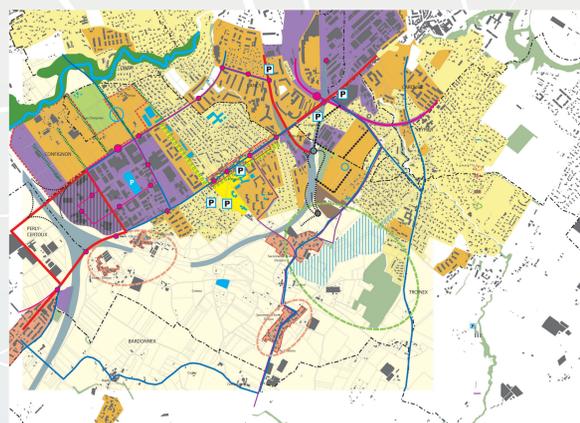


Plan Directeur Communal

Le plan directeur communal de Plan-les-Ouates a été révisé en 2009 afin d'accompagner et de cadrer les importantes évolutions de la commune.

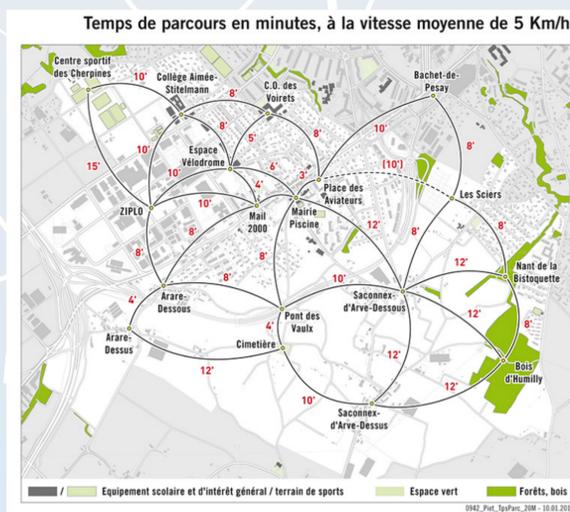
De futures zones d'urbanisations sont prévues avec notamment la création du quartier des Cherpines et le développement du projet PAC de la Chapelle-Les Sciers. Ces deux projets prévoient la création de nombreux logements et de surfaces d'activités.

Cette urbanisation implique la création de nouvelles infrastructures publiques (école, centre sportif, etc.) et constitue un enjeu de mobilité majeur. Le plan directeur prévoit le réaménagement de la route de Saint-Julien (afin de lui donner un caractère urbain), et le renforcement des bus circulant sur cette route. Les études menées à ce jour sur le projet de tram vers Saint-Julien ont retenu un itinéraire par la route de Base et une desserte du quartier des Cherpines.



La ZIPLO va elle aussi continuer de se densifier avec de nombreux projets d'implantation de nouvelles entreprises. La ZIPLO dispose d'ores et déjà d'un plan de mobilité. Dans ce sens, un système de navettes durables a récemment vu le jour sous l'impulsion d'un collaborateur adepte du covoiturage.

Un des objectifs du plan directeur est d'accompagner le développement de la commune tout en préservant ses centres «historiques» et en favorisant les modes doux, notamment par l'amélioration des cheminements piétons et des aménagements cyclables.



Mode d'emploi

Rappel des bases légales

Les zones 30 ou zones de rencontre (zone limitée à 20 km/h) sont légalement considérées comme des dérogations aux limites générales de vitesses fixées par la loi sur la circulation routière (LCR) et son ordonnance relative (OCR).

Ainsi, lorsqu'une commune ou un canton souhaite instaurer une zone 30 ou 20 km/h, il doit présenter une expertise qui justifie cette dérogation à la loi. L'ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre (en vigueur depuis 2002) définit le contenu de l'expertise nécessaire pour la création du zone 30 ou 20 km/h :



- Les objectifs visés et les moyens de mise en œuvre (mesures) proposés pour les atteindre ;
- Les déficits actuels en matière de sécurité des usagers de la zone ;
- Les vitesses pratiquées par les usagers et les volumes de trafic actuels ;
- Les impacts possibles des mesures proposées.

Implication de la commune et des habitants

Afin d'impliquer tous les acteurs de la future zone, les habitants et usagers sont consultés afin de réaliser un projet au plus proche de leurs attentes. Le projet final est également discuté puis validé par le Conseil municipal de la commune.

Faire la demande de mise en zone 30 ou 20

La Direction Générale des Transports est l'autorité cantonale qui délivre les autorisations de modifications du domaine routier (pour tous les modes de transport). Une mise en zone 30 ou 20 km/h se traduit par un arrêté de circulation indiquant les délimitations de la nouvelle zone et ses spécificités le cas échéant.



Mettre en œuvre de la zone

Les moyens de mise en œuvre d'une zone 30 ou 20 km/h impliquent parfois des travaux de construction ou modifications des routes et trottoirs existants.

Dans la loi genevoise, ce type de travaux requiert la déposition d'une demande d'autorisation de construire. Les autorisations de construire sont délivrées par l'office de l'urbanisme du Département de l'aménagement, du logement et de l'énergie (DALE). Un dossier de demande d'autorisation de construire est composé de plusieurs formulaires et des plans nécessaires du projet.

Le dossier est d'abord soumis pour un préavis technique aux différents services du Canton, notamment la Direction Générale des Transports. Le dossier est ensuite soumis à l'enquête publique par la publication du dossier dans la Feuille d'Avis Officielle (FAO).

S'il n'y a pas d'oppositions ou si celles-ci sont levées après modification du projet, les arrêtés de circulation établis et les autorisations de construire délivrées sont publiés dans la FAO.



LA FUTURE ZONE 30 DE PLAN-LES-OUATES

Projet de zone 30 km/h

Le projet prévoit la mise en zone 30 km/h de l'ensemble de la zone d'habitation du sud du territoire de la Commune qui n'est pas encore en zone de trafic modéré, entre la route de Saint-Julien, le chemin de Vers et le chemin des Vaulx.

La zone définie permettra une uniformisation de la lecture du territoire par les usagers, puisque la circulation sera modérée sur l'ensemble de cette partie de la commune (limitation à 30 ou 20 km/h)

Concrètement le projet prévoit :

- L'installation de 10 portes d'entrées ;
- Le marquage au sol sur 4 carrefours ;
- La modification des traversées piétonnes sur la route des Chevaliers-de-Malte : une variante envisage le déplacement du passage piéton existant pour l'aligner avec le cheminement piéton venant des immeubles pour un accès plus direct à la crèche et à l'EMS. La seconde variante propose de maintenir le statu quo ;
- La création de places vélos et motos sur la route des Chevaliers-de-Malte ;
- Le marquage du débouché vélo sur la place de la Mairie ;
- La suppression de certains passages piétons sur le chemin de Vers.

Les mesures prévues sont illustrées sur le plan général réalisé et sur le carnet de plans des aménagements (document de travail).

Et après...

L'ordonnance sur les zones 30 et 20 km/h exige qu'un bilan soit effectué une année après la mise en place de la zone. Ce bilan sert à vérifier si les objectifs ont été atteints et quelles mesures complémentaires peuvent ou doivent être prise si tel n'est pas le cas.



Apaisement des nuisances de la route

La modération de trafic a également pour avantage de diminuer le bruit routier. Ces nuisances sonores font partie des éléments péjorant pour la qualité du cadre de vie des gens. L'ordonnance sur la protection contre le bruit (OBP) fixe des objectifs d'assainissement des nuisances sonores en milieu urbain. Des études montrent que le passage de 50 à 30km/h permet un gain d'environ 3 dB(A).



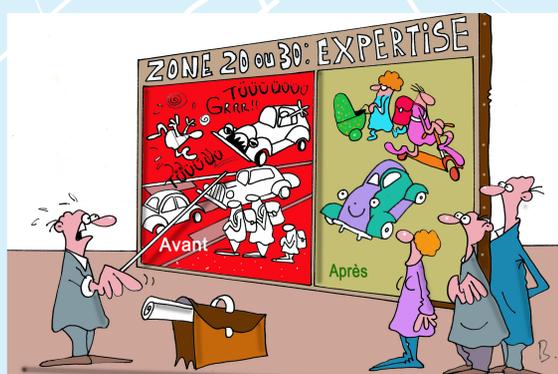
LA MODERATION DU TRAFIC LES AVANTAGES

Valorisation de l'espace public

L'aménagement de zone ou de tronçon à trafic modéré donne l'occasion aux collectivités de revaloriser l'espace public et de diminuer le caractère routier des rues. Cette requalification est souhaitable pour différents type de lieux comme :

- Les traversées de villages ;
- Les rues ou zones commerçantes (garantie d'accessibilité et fonctionnement apaisé) ;
- Les places de gare ;

Un des objectifs visés est de favoriser la cohabitation des modes de transports, que chacun puisse se déplacer dans le respect des autres plutôt que les uns contre les autres.



Un des objectifs visés est de favoriser la cohabitation des modes de transports, que chacun puisse se déplacer dans le respect des autres plutôt que les uns contre les autres.

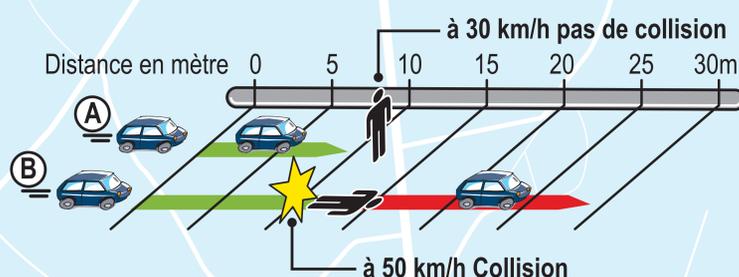
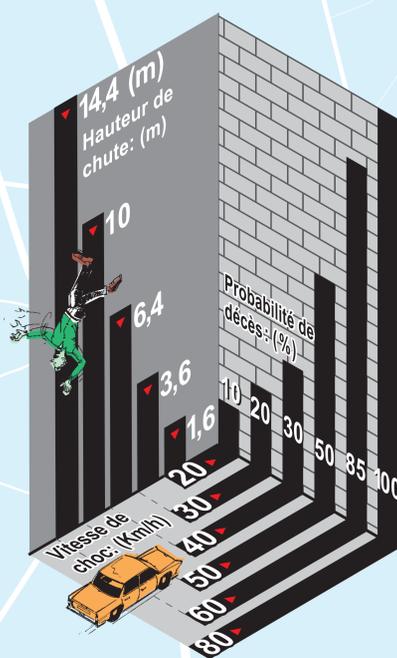


Amélioration de la Sécurité

La modération de la vitesse des véhicules motorisés permet d'augmenter considérablement la sécurité des usagers de la route et des piétons notamment. Ceci pour plusieurs raisons.

Tout d'abord, à vitesse réduite le conducteur du véhicule dispose de plus de temps pour voir les différents usagers et les obstacles de la chaussée, ce qui lui permet de mieux les anticiper et d'éviter les manœuvres brusques et dangereuses.

Ensuite, réduire la vitesse des véhicules diminue leurs distances d'arrêts. Pour rappel, la distance d'arrêt n'est pas proportionnelle à la vitesse. Ainsi un véhicule circulant à 30 km/h aura besoin d'environ 8 m pour s'arrêter, alors qu'un véhicule roulant deux fois plus vite (à 60km/h) aura besoin d'environ 35 m (soit 2.7 fois plus).



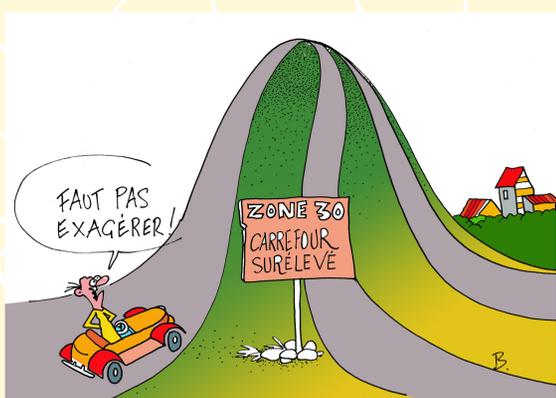
Enfin, une vitesse réduite permet de diminuer la violence des collisions et par conséquent d'augmenter les chances de survies des personnes impliquées. Ainsi un piéton a environ 80% de chance de survivre en cas de collision avec un véhicule circulant à 30 km/h. Cette probabilité diminue à 70% à 40 km/h et s'effondre à 15% avec un véhicule roulant à 60km/h.

Règles d'usage

Les règles d'usages dans une zone 30 km/h sont que les usagers de véhicules motorisés circulent de manière plus prudente et attentive, notamment car les piétons peuvent traverser la chaussée à n'importe quel endroit. La diminution de la vitesse diminue également les nuisances sonores dues à la circulation des véhicules et diminue la distance d'arrêt des voitures (augmentant par-là la sécurité des usagers).



Aménagements optionnels de la zone 30 km/h



Plusieurs aménagements de modération du trafic sont possibles en zone 30km/h dont principalement

- Le trottoir continu ou traversant
- Les décrochements horizontaux :
 - Chicane,
 - Stationnement alterné,
 - Bacs à fleurs.



- Les rétrécissements de chaussée, élargissement de trottoir
- Les décrochements verticaux :
 - Ralentisseur, coussin berlinois, gendarme couchés,
 - Carrefours surélevés.



ZONE 30

RÈGLES DU JEU

Règlementation légale

Les règles de la zone 30 km/h telles que définies par les textes de lois sont explicitées ci-dessous :

- la vitesse est limitée à 30 km/h ;
- la priorité de droite est en vigueur (sous réserve d'une signalisation différente nécessaire pour la sécurité routière) ;
- les piétons peuvent choisir où traverser la chaussée. Il n'y a pas de passages piétons, sauf exception lorsque des besoins spéciaux l'exigent, notamment aux abords des écoles et des homes ;
- les voitures et les deux-roues restent prioritaires sur les piétons ;
- les vélos peuvent rouler à contre-sens, si cela est signalé ;
- les trottinettes, rollers, planches à roulettes, vélos d'enfants ont le droit de circuler sur la chaussée et sur le trottoir.



Aménagements obligatoires de la zone 30 km/h

La zone 30km/h doit être signalée au minimum par 2 éléments, le panneau zone 30 (respectivement fin de zone 30) et le marquage au sol « ZONE 30 ». Ces éléments constituent la porte d'entrée de la zone. Ces portes sont fréquemment aménagées avec des totems et parfois un rétrécissement de la chaussée.

De plus, les carrefours doivent être marqués au sol avec les marquages de la priorité de droite et du rappel « 30 », à moins qu'une signalisation différente ne soit nécessaire pour des questions de sécurité routière.

Règles d'usage

L'état d'esprit de la zone 20 km/h est que tous les modes circulent sans séparation physique (trottoir, cheminement, bordure) et à vitesse très modérée pour partager l'espace public d'une manière convivial et dans le respect des autres usagers des voiries publiques.

Cette absence de séparation des modes permet aux usagers de l'espace public de se le réapproprier comme un lieu plus de partage et de respect des différents modes en toute sécurité plutôt que de le percevoir comme un lieu de conflit entre des usagers aux attentes divergentes.



ZONE 20

RÈGLES DU JEU

Aménagements possibles de la zone 20 km/h



La requalification de l'espace public induite par une zone 20 km/h permet la création d'aménagements variés avec des revêtements différenciés et parfois artistiques (peinture au sol). Une arborisation partielle ou avec des bacs permet également d'améliorer la qualité de l'espace public.



Chemin des Ouches (GE)

Quartier de Bâtiaz (VS)



Place Centrale de Bienne (BE)

Réglementation légale

Les règles de la zone de rencontre ou zone 20 km/h telles que définies par les textes de lois sont explicités ci-dessous :

- La vitesse est limitée à 20 km/h ;
- La priorité de droite est en vigueur (sous réserve d'une signalisation différente nécessaire pour la sécurité routière) ;
- Les piétons, les trottinettes, rollers, planches à roulettes, vélos d'enfants peuvent circuler sur la totalité de l'espace de circulation ;
- Les piétons sont prioritaires mais ne doivent toutefois pas gêner inutilement les véhicules ;
- Le stationnement n'est autorisé qu'aux endroits désignés par des signaux ou des marques. Les règles régissant le parcage en général s'appliquent au stationnement des cycles.



Aménagements obligatoires de la zone 20 km/h

La zone 20km/h doit être signalée au minimum par 2 éléments, le panneau zone 20 (respectivement fin de zone 20) et le marquage au sol « ZONE 20 ». Ces éléments constituent la porte d'entrée de la zone. Ces portes sont fréquemment aménagées avec des totems et parfois un rétrécissement de la chaussée.

