Commune de Plan-les-Ouates

Conseil municipal

Législature 2015-2030
Délibération **D 13-2025 P**
Séance du 28 octobre 2025

PROJET DE DELIBERATION

relatif au crédit d'engagement de 170 000 F pour l'étude pour l'aménagement d'une zone 30 sur la route du Vélodrome, à Plan-les-Ouates

Vu le Plan Directeur des Chemins pour Piétons et Schéma Directeur du Réseau Cyclable N° 29'873 de la Commune de Plan-les-Ouates, adopté par le Conseil municipal le 22 janvier 2013 et par le Conseil d'Etat le 10 avril 2013, et notamment sa fiche 16 relative à l'élargissement du trottoir situé côté ouest de la route du Vélodrome et aux aménagements cyclables sur cet axe sous forme d'une dans le sens de la montée et d'une bande en descente,

vu le Plan Directeur Communal en cours de révision prévoyant de réaménager la route du Vélodrome en zone 30, identifiant le quartier du Vélodrome comme un secteur dont l'offre en transports publics doit être renforcée et indiquant la nécessité de renforcer la structure paysagère de la route du Vélodrome,

vu l'étude pour la limitation du trafic de transit sur le réseau de quartier communal, menée par la Commune de Plan-les-Ouates entre 2023 et 2024, sur la base de laquelle les autorités communales ont retenu l'aménagement d'une zone 30 sur la route du Vélodrome,

vu le Plan d'Actions des Transports Collectifs 2024-2028 de l'Office Cantonal des Transports, qui prévoit le passage de la ligne TPG N°82 sur la route du Vélodrome,

vu l'exposé des motifs EM 13-2025 d'octobre 2025, comprenant l'ensemble des éléments techniques et financiers relatifs à cette opération,

conformément à l'article 30, alinéa 1, lettre e de la loi sur l'administration des communes du 13 avril 1984 (LAC – B6.05),

sur proposition du Conseil administratif,

le Conseil municipal,

DECIDE

par X oui, X non et X abstention

1. De réaliser l'étude pour le réaménagement en zone 30 de la route du Vélodrome, à Plan-les-Ouates.

2. D’ouvrir à cet effet au Conseil administratif un crédit d’engagement de 170 000 F, destiné à réaliser cette étude.

3. De comptabiliser la dépense brute prévue de 170 000 F dans le compte des investissements, puis de la porter à l’actif du bilan de la Commune de Plan-les-Ouates, dans le patrimoine administratif.

4. De consolider cette somme conjointement au crédit d’engagement pour la réalisation des travaux, qui sera présenté ultérieurement.

5. Au cas de non-réalisation du projet, ce crédit d’étude sera amorti au moyen d’une annuité, dès l’année de son abandon.

SCA MC/bg # 45’181 – SF/PL – Octobre 2025

Commune de Plan-les-Ouates

EXPOSE DES MOTIFS N° 13-2025

▪ **Message aux membres du Conseil municipal** ▪

OBJET :

Crédit d'engagement pour l'étude d'aménagement d'une zone 30 sur la route du Vélodrome, à Plan-les-Ouates

Fr. 170'000.-

Plan-les-Ouates – Octobre 2025

Etude pour l'aménagement d'une zone 30 sur la route du Vélodrome, à Plan-les-Ouates

CREDIT D'ENGAGEMENT

EXPLICATIONS COMPLEMENTAIRES

1. Préambule

Problématique

La route du Vélodrome marque la limite entre la zone industrielle et la zone urbaine de la commune de Plan-les-Ouates. D'un côté, la zone industrielle de Plan-les-Ouates (ZIPLO), avec ses 14'000 emplois et plus de 500 entreprises. De l'autre, le quartier d'habitation du Vélodrome et ses 1'000 logements, construit essentiellement entre le milieu des années 1990 et le début des années 2000.

Classée en réseau de quartier non structurant, cette route dessert principalement les immeubles du quartier du Vélodrome et une partie des parkings des entreprises de la ZIPLO, ainsi que le parking public du Vélodrome destiné à l'école primaire, la crèche, les commerces et services du quartier. Le centre commercial situé le long de la route de Saint-Julien est également accessible depuis la route du Vélodrome.

Le trafic y est important, avec 4'800 véhicules par jour en 2023 et entre 6'000 et 6'400 projetés à l'horizon 2032, selon l'étude menée par la Commune pour la limitation du trafic de transit dans le réseau de quartier communal. Ce trafic est généré par les emplois de la ZIPLO et le quartier du Vélodrome, ainsi que par un certain trafic de transit qui, lui, devrait plutôt emprunter le chemin du Pont-du-Centenaire, parallèle à la route du Vélodrome et classé en réseau secondaire.

La route du Vélodrome est actuellement règlementée à 50 km/h et son aménagement reste très routier, avec du stationnement de part et d'autre de la chaussée et des passages pour piétons aménagés avec îlots.

Ainsi, tant la configuration actuelle de la route du Vélodrome que le volume de trafic qui l'emprunte ne correspondent pas à son statut de réseau de quartier non structurant.

Le réaménagement de cet axe en zone 30 permettra de répondre aux différents enjeux identifiés dans la planification directrice, que ce soit le Plan Directeur Communal en cours de révision (végétalisation de l'axe) ou le Plan Directeur des Chemins pour Piétons et le Schéma Directeur du Réseau Cyclable (sécurisation des modes doux), et dans la récente étude communale sur le trafic de transit dans le réseau de quartier (limitation du trafic de transit sur cet axe).

Ce crédit d'engagement a pour objet <u>l'étude du réaménagement</u> de la route du Vélodrome en zone 30, avec une prise en considération du stationnement public et du passage des véhicules des transports publics.

2. Explications techniques

Planification directrice communale et étude sur le trafic de transit

Comme mentionnée ci-avant, la planification directrice communale a identifié des enjeux et des mesures à prendre pour la route du Vélodrome et elle a été complétée par les conclusions de l'étude menée par la Commune sur la limitation du trafic de transit dans le réseau de quartier communal. Les éléments principaux sont présentés ci-après :

A. Plan Directeur des Chemins pour Piétons et Schéma Directeur du Réseau Cyclable

Le Plan Directeur des Chemins pour Piétons (PDCP), qui intègre le Schéma Directeur du Réseau Cyclable (SDRC), a été adopté en 2013 par les autorités communales et le Conseil d'Etat. Celui-ci prévoit, sur la route du Vélodrome, un élargissement du trottoir situé du côté ouest pour améliorer le confort des piétons et des aménagements cyclables sous la forme d'une piste dans le sens de la montée et d'une bande dans le sens de la descente (voir fiche de mesure du PDCP, annexe I). La continuité des itinéraires « est-ouest », entre la ZIPLO et le quartier des Voirets, doit également être assurée en traversée de la route du Vélodrome.

B. Plan Directeur Communal en cours de révision

Concernant la thématique de la mobilité, il s'agit tout d'abord d'évaluer la possibilité de réaliser une zone 30 sur cet axe. Il est également fait mention de poursuivre la mise en œuvre du PDCP et du SDRC, ce qui implique de reprendre les mesures mentionnées ci-avant. Enfin, l'intégration d'une ligne de bus sur la route du Vélodrome doit être étudiée afin de pallier la desserte jugée insuffisante du cœur de ce quartier et de ses équipements publics (école, crèche, services, Espace Vélodrome).

La nécessité de renforcer la végétalisation de la route du Vélodrome a également été identifiée dans les mesures du Plan Directeur Communal en cours de révision.

C. Étude pour la limitation du trafic de transit sur le réseau de quartier communal

La Commune de Plan-les-Ouates a mené entre 2023 et 2024 une étude pour établir un diagnostic sur le trafic de transit percolant dans le réseau de quartier communal et sur les mesures à mettre en œuvre pour le limiter.

La route du Vélodrome a été identifiée comme étant l'un des axes subissant le plus le trafic de transit. En effet, elle est empruntée pour relier la route de Saint-Julien et la route de Base, se substituant ainsi en partie au chemin du Pont-du-Centenaire, dont c'est le rôle en tant qu'axe du réseau secondaire.

Les mesures retenues par les autorités communales pour limiter le trafic de transit sur la route du Vélodrome sont les suivantes :

- Mise en zone 30 de l'axe pour dissuader le trafic de transit.
- Adaptation du carrefour Saint-Julien/Pont-du-Centenaire pour permettre le tourne-à-gauche depuis Saint-Julien sur Pont-du-Centenaire pour éviter que les véhicules rejoignant la route de Base depuis la route de Saint-Julien et venant de Perly empruntent la route du Vélodrome.
- Régulation du carrefour Saint-Julien/Vélodrome en complément de la mesure précédente pour guider le trafic sur le chemin du Pont-du-Centenaire.

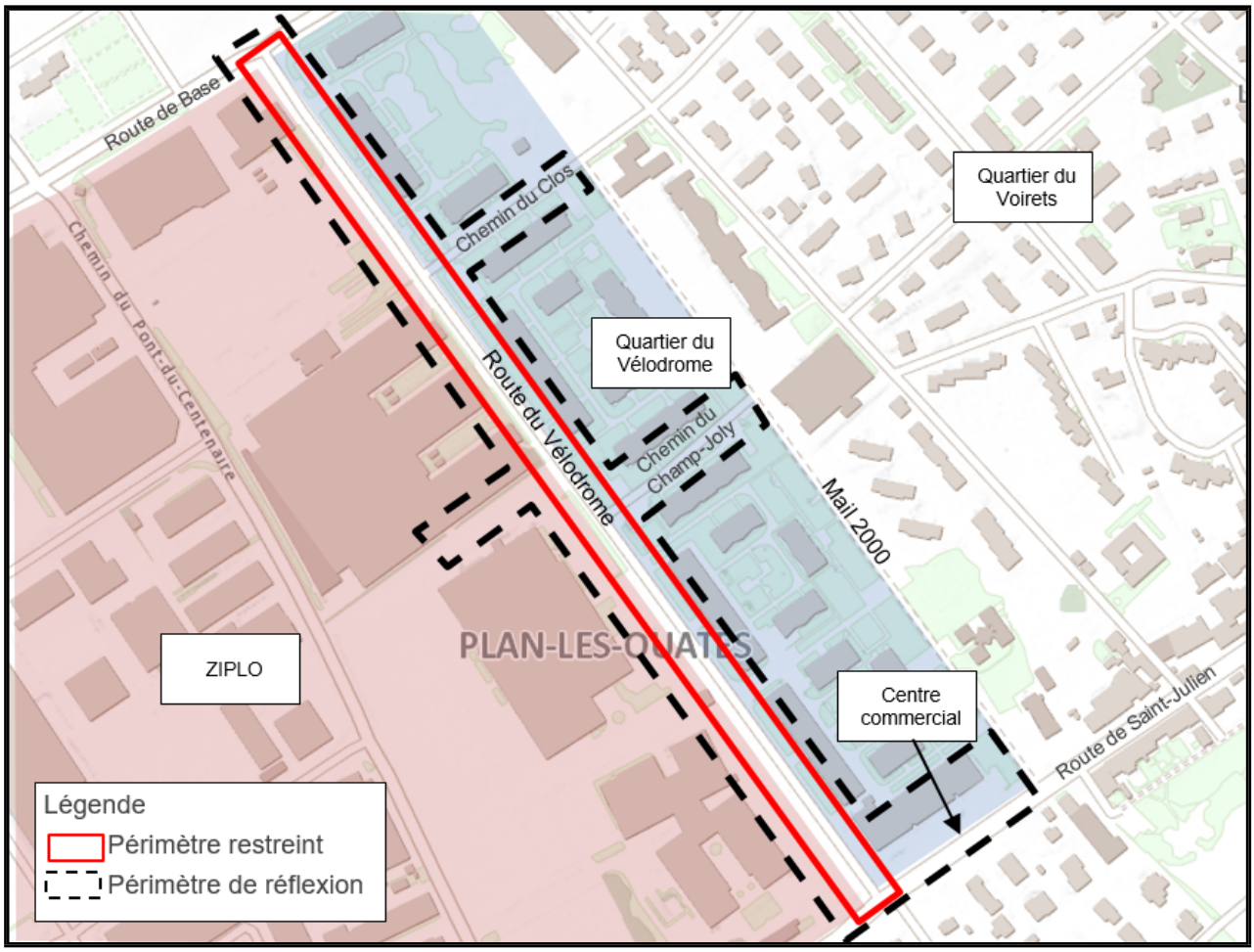
Périmètres de l'étude

Le périmètre restreint de l'étude comprend la route du Vélodrome, entre la route de Base au nord, la route de Saint-Julien au sud, la limite de la zone industrielle à l'ouest et les immeubles du quartier d'habitation du Vélodrome à l'est. Les accroches avec les voiries connexes font également partie du périmètre restreint (voir figure 1).

La réflexion doit intégrer un périmètre plus étendu afin de tenir compte des aménagements existants ou projetés aux abords de la route du Vélodrome, à savoir :

- Le chemin du Clos, actuellement règlementé en zone 30, dans son tronçon compris entre la route du Vélodrome et le Mail 2000, qui permet l'accès aux parkings privés de certains immeubles du quartier, aux places de stationnement publiques situées sur le chemin du Clos et au Mail 2000 pour les modes doux.
- Le chemin du Champ-Joly, actuellement règlementé en zone 30, qui permet l'accès aux parkings privés de certains immeubles du quartier, au parking public souterrain du Vélodrome et au Mail 2000 pour les modes doux.
- Le cheminement de mobilité douce perpendiculaire à la route du Vélodrome situé entre les bâtiments de Patek Philippe et Rolex.
- L'accès au centre commercial.
- Le réaménagement de la route de Saint-Julien (projeté).

Figure 1 : périmètres d'étude



Objectifs de l'étude

L'étude pour l'aménagement d'une zone 30 sur la route du Vélodrome a pour objectifs :

- De modérer la vitesse du trafic par des aménagements spécifiques à une zone 30
- De sécuriser les déplacements à vélo
- De renforcer la sécurité des piétons
- De maintenir le maximum de places de stationnement possible
- De permettre la circulation et l'arrêt des véhicules des transports publics
- D'assurer les accroches sur les routes de Base et de Saint-Julien
- De renforcer l'aménagement paysager du périmètre

Modération de trafic et aménagements en faveur de la mobilité douce

L'objectif principal de cette étude consiste en la création d'une zone 30 sur cet axe, en vue de limiter le trafic de transit qui y percole et d'améliorer la qualité de vie des riverains, grâce à la diminution des nuisances liées à la circulation motorisée.

La mise en zone 30 doit également permettre de renforcer la sécurité et le confort des déplacements des modes doux, conformément au PDCP et au SDRC. L'étude devra évaluer si la zone 30 suffira à elle seule à sécuriser les déplacements des vélos et piétons sur cet axe, ou si d'autres aménagements doivent venir compléter le dispositif pour garantir cette sécurité.

Végétalisation et paysage

Aux abords de la route du Vélodrome se trouvent principalement des façades droites de bâtiments, des entrées de garages et du stationnement. Les éléments naturels consistent surtout en des arbres plantés en lignées le long des trottoirs, entourés de gazon tondu. Ce réaménagement est donc l'occasion de donner une place plus importante aux aménagements paysagers et à la végétalisation autour desquels les variantes devront s'articuler, en vue de lutter contre les îlots de chaleur, favoriser la nature en ville et créer un espace public de qualité pour les usagers du secteur, conformément aux éléments figurant dans le Plan directeur communal en cours de révision.

Stationnement

L'enjeu du stationnement sur la route du Vélodrome est lié à celui, plus général, du stationnement dans la ZIPLO. En effet, cette dernière engendre une pression sur le stationnement sur le quartier du Vélodrome.

Début 2024, la Commune a modifié la règlementation du stationnement dans le périmètre, en limitant la durée du stationnement (zone bleue, limitation à 3 heures maximum et 90 minutes maximum) et en le rendant également en partie payant (voir situation du stationnement, annexe II). Un bilan réalisé fin 2024 a montré que la pression restait forte dans le quartier. En conséquence, le maintien du maximum de places de stationnement est un enjeu important.

Accroches sur la route de Base et la route de Saint-Julien

La route de Base a été réaménagée dans le cadre du prolongement de la ligne de tram entre les Palettes et la ZIPLO, y compris le carrefour avec la route du Vélodrome. Le

giratoire a été remplacé par un carrefour à feux. Le bureau mandataire devra assurer une accroche cohérente avec ce carrefour.

Le Canton de Genève projette un réaménagement de la route de Saint-Julien entre le Mail 2000 et l'échangeur autoroutier de Perly en vue de sécuriser les déplacements des modes doux et favoriser la progression des bus. Une étude d'avant-projet avait été lancée courant 2021, mais avait été arrêtée en raison de la difficulté à traiter de la végétation jouxtant la voirie.

Cette étude devrait être relancée par les services du Canton, mais l'horizon n'est actuellement pas défini. Malgré tout, celle-ci devra tenir compte d'une évolution possible de l'aménagement sur la route de Saint-Julien dans l'élaboration du projet de zone 30 sur la route du Vélodrome.

Desserte en transports publics du quartier du Vélodrome

Le quartier du Vélodrome est desservi par le tram le long de la route de Base (arrêt Le Rolliet) et par les lignes 80 et 82 sur la route de Saint-Julien (arrêt Vélodrome). On trouve également la ligne 48 qui emprunte le chemin du Pont-du-Centenaire.

Toutefois, le centre du quartier se trouve éloigné de ces arrêts et a ainsi été défini par le Plan Directeur Communal en cours de révision comme une zone dont la desserte devait être renforcée. Le Plan d'Actions des Transports Collectifs 2024-2028 de l'Office Cantonal des Transports prévoit également le passage de la ligne 82 sur la route du Vélodrome afin de renforcer la desserte des quartiers du Rolliet et du Vélodrome.

En conséquence, il s'agit d'étudier l'aménagement d'arrêts de bus sur la route de Vélodrome en vue de renforcer la desserte du centre du quartier du Vélodrome, ainsi que sur la partie nord de la route, à proximité de la route de Base, pour desservir l'établissement scolaire Aimée-Stitelmann. Il devra aussi prendre en considération le passage de bus articulés dans la conception des aménagements.

Phases d'étude

L'étude pour l'aménagement d'une zone 30 sur la route du Vélodrome comprend :

- Une étude de variantes de réaménagement global de la route du Vélodrome, intégrant une modération du trafic, d'éventuels aménagements en faveur des cyclistes et des aménagements paysagers (Phase 31 SIA) avec :
  - Esquisses et coupes pour chaque variante, à l'échelle adaptée au projet
  - Tableau comparatif des variantes en fonction des points d'attentions
  - Estimation des coûts à +/- 20% de chaque variante.

- L'élaboration du projet de la variante retenue par la Commune (Phase 32 SIA avec :
  - Plans et coupes au 1/100e de la variante retenue, avec en option plusieurs sous-variantes (plan masse, profil en long et en travers)
  - Estimation des coûts à +/- 10%.

- Le dépôt et le suivi d'une demande d'autorisation de construire (Phase 33 SIA).

- L'élaboration du dossier d'appel d'offres pour la réalisation, l'analyse des offres reçues et la proposition d'adjudication (Phase 41 SIA).

L'association HAU (Handicap Architecture Urbanisme) sera consultée dans le cadre de cette étude, dans le but d'anticiper toutes les questions relatives aux déplacements des personnes à mobilité réduite.

Le projet d'exécution (Phase 51 SIA), l'exécution de l'ouvrage (Phase 52 SIA) et sa mise en service (Phase 53 SIA) seront intégrés dans une demande de crédit d'engagement global suite au retour des soumissions pour la réalisation des travaux.

Planning intentionnel

La Commune souhaite mener cette étude entre le deuxième semestre 2025 et le premier semestre 2026, en vue de travaux démarrant à fin 2026 ou début 2027 :

- Décembre 2025 : Adjudication (dès entrée en force du crédit d'étude).
- Printemps 2026 : Rendu de l'avant-projet (phase 31).
- Eté 2026 : Rendu du projet (phase 32).
- Automne 2026 : Dépose requête en autorisation de construire (phase 33).
- Automne 2026 : Appel d'offres (phase 41).
- Hiver 2026/2027 : Analyse des offres et proposition d'adjudication (phase 41).
- Travaux : Démarrage courant 2027

3. Calcul du montant du crédit d'engagement

Le montant du crédit d'étude est calculé sur la base de l'offre du groupement « Vélos-Sûrs-Drome » composé des bureaux RGR (mobilité), Solfor (génie civil) et Deprade Architecte Paysagiste (paysage) d'août 2025, qui a été retenue suite à un appel d'offres sur invitation. Le tarif horaire moyen de l'offre est de 122.45 CHF HT.

Le coût des travaux n'a pas été estimé à ce stade par le groupement de mandataire retenu. L'étude permettra de définir le coût estimatif du projet.

Le montant du crédit d'engagement pour l'étude se compose des éléments suivants :

Phase d'étude 3.31 Avant-projet	37'163.00	CHF HT
Phase d'étude 3.32 Projet de l'ouvrage	42'742.00	CHF HT
Phase d'étude 3.33 Autorisation de construire	17'679.00	CHF HT
Phase d'étude 4.41 Appel d'offres pour la réalisation	31'249.00	CHF HT
Honoraires divers (Géomètre, comptages routiers, HAU)	10'500.00	CHF HT
Frais de reproduction	1'000.00	CHF HT
Emoluments	2'500.00	CHF HT
Débours – imprévus – compléments d'étude (10%)	13'933.30	CHF HT
TOTAL H.T	156'766.30	CHF HT
TVA 8.1%	12'698.07	CHF
TOTAL du crédit d'engagement (arrondi)	**170'000.00**	**CHF TTC**

4. Conclusion

Le Conseil administratif a prévu, avec votre accord et collaboration, de mettre en œuvre ce projet et vous recommande de voter ce crédit d'engagement de Fr. 170'000 F pour le réaménagement en zone 30 de la route du Vélodrome.

Le Conseil administratif

SCA/MC/bg # 45'181 – Octobre 2025

Crédit d'engagement pour l'étude pour le réaménagement en zone 30 de la route du Vélodrome, à Plan-les-Ouates

Annexe 1

Estimation du coût des travaux

SCA - Octobre 2025

Commune de Plan-les-Ouates

Crédit d'engagement pour l'étude pour le réaménagement en zone 30 de la route du Vélodrome, à Plan-les-Ouates

Service Construction et Aménagement

CREDIT D' ENGAGEMENT

	A. Phases d'étude 3.31 à 4.41 SIA 103			
3,31	Avant-projet		37 163,00	F
3,32	Projet de l'ouvrage		42 742,00	F
3,33	Dossier de demande d'autorisation		17 679,00	F
4,41	Appel d'offres		31 249,00	F
	Total phases 4.31 à 4.41	**HT**	**128 833,00**	**F**
	B. Honoraires divers			
	Géomètre		5 000,00	F
	Comptages routiers		3 000,00	F
	Consultation association HAU		2 500,00	F
	Total Travaux divers	**HT**	**10 500,00**	**F**
	C. Taxes, débours et imprévus			
	Frais de reproduction		1 000,00	F
	Emoluments		2 500,00	F
	Divers - imprévus - compléments d'étude	0,10	13 933,30	F
	Total débours et imprévus	**HT**	**17 433,30**	**F**

Total des coûts, études, frais, débours et hausses	**156 766,30**
TVA 8.1%	**12 698,07**

TOTAL DU CREDIT D'ENGAGEMENT ARRONDI A	170 000,00

Crédit d'engagement pour l'étude pour le réaménagement en zone 30 de la route du Vélodrome, à Plan-les-Ouates

Annexe 2

Financement et coûts induits
Investissement

SCA - Octobre 2025

Financement

Crédit d'engagement pour l'étude pour le réaménagement en zone 30 de la route du Vélodrome, à Plan-les-Ouates

1	**Crédit brut**	170 000,00

2	**Recettes**			
	2,1	Subventions cantonales à négocier	Fr.	-
	2,2	Participation des routes cantonales	Fr.	-
	2,3	Taxe d'équipement	Fr.	-
	2,4	Taxe d'écoulement	Fr.	-
	2,5	Sport-Toto	Fr.	-
	2,6	Subventions fédérales	Fr.	-
	2,7	Divers	Fr.	-
		Crédit net	Fr.	170 000,00

3 Commentaires

Evaluation des coûts induits supplémentaires

Crédit d'engagement pour l'étude pour le réaménagement en zone 30 de la route du Vélodrome, à Plan-les-Ouates

1	**Revenus annuels**	Fr.	-
	Total des revenus annuels		

			Durée	Taux		
2	**Charges annuelles pour la première année**					
	2,1	Charges financières	170 000,00	2,00%	Fr.	3 400,00
	2,2	Amortissements	170 000,00	0,00%	Fr.	-
	2,3	Charges de personnel			Fr.	-
	2,4	Energie			Fr.	-
	2,5	Matériel et fournitures			Fr.	-
	2,6	Maintenance par des tiers				
	2,7	Prestations de tiers			Fr.	-
	2,8	Divers, subventions complémentaires			Fr.	-
		Total des charges supplémentaires pour la première année			**Fr.**	**3 400,00**

3	**Coûts induits supplémentaires pour la première année**	**Fr.**	**3 400,00**

Investissement

Crédit d'engagement pour l'étude pour le réaménagement en zon
la route du Vélodrome, à Plan-les-Ouates

PREVISION	**Plan annuel des investissements**			
	Crédit global pour la réalisation, estimation	**1 000 000,00**		
	Répartition selon plan des investissements	**2025**	**2026**	**2027**
	Dépenses brutes prévues	0,00	150 000,00	850 000,00
	Recettes estimées			
	Total dépenses nettes	**0,00**	**150 000,00**	**850 000,00**

PREVISIBLE	**Coûts des travaux**			
	Crédit global	**0,00**		
	Répartition selon exécution	**2025**	**2026**	**2027**
	Dépenses brutes prévues	0,00	130 000,00	40 000,00
	Recettes estimées	0,00	0,00	0,00
	Total dépenses nettes	**0,00**	**130 000,00**	**40 000,00**

e 30 de

Total
1 000 000,00
0,00

1 000 000,00

Total
170 000,00
0,00

170 000,00

Crédit d'engagement pour l'étude pour le réaménagement en zone 30 de la route du Vélodrome, à Plan-les-Ouates

Annexe 3

Documents techniques

Annexe I : Fiche de mesure N°16 du Plan Directeur des Chemins pour Piétons et Schéa Directeur du Réseau Cyclable

SCA - Septembre 2025

Vélodrome (quartier résidentiel et équipements publics)

Contexte et diagnostic

> Quartier récent en cours de développement.

> Présence d'équipements publics le long du Mail 2000, espace public majeur réservé aux piétons et vélos.

> Des liaisons piétonnes transversales ont été créées sur fonds privés, offrant ainsi une meilleure perméabilité.

> La route du Vélodrome constitue un accès au centre commercial Migros.

> Absence d'aménagements cyclables continus le long de la route du Vélodrome.

Extrait du PDCP (localisation des mesures en rouge)

Principes et mesures d'aménagement

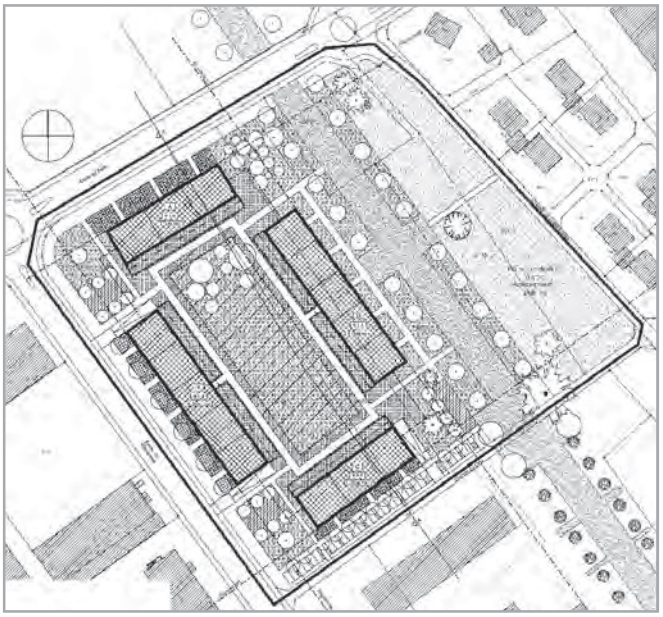
1 Prolongement du Mail 2000 jusqu'à la route de Base conformément au PLQ 29'117.

2 Aménagement de la traversée de la route de Base en relation avec le collège A.-Stitelmann.

3 Négociation systématique de servitudes de passage au travers des parcelles privées selon les opportunités.

4 Elargissement du trottoir situé du côté ouest de la route du Vélodrome pour améliorer le confort des piétons (suppression du stationnement).

5 Aménagements cyclables sous la forme d'une piste dans le sens de la montée et d'une bande en descente.



Extrait du PLQ 29'117 Les Petites-Fontaines

Mise en œuvre

Instances concernées

> CA, Commissions du CM

> Canton : DIME (DGM)

Coordination

> PLQ 29'117 adopté par CE le 23 juillet 2003

> Fiches n° 12

Mesures		1	2	3	4	5
Foncier	- privé	×		×	×	
	- public		×			×
Responsable	- PLO	×	×	×	×	×
	- canton		×			×
	- privé	×			×	
Type de mesure	- étude					×
	- servitude			×	×	
	- aménagement	×	×		×	×
Horizon de réalisation	- court terme	×	×	×		
	- moyen terme				×	×
	- long terme					

Liaison piétonne sur fond privé (exemple à suivre)