

6. RESEAUX DE DEPLACEMENTS

6.1 Contexte et enjeux

6.1.1 Position de la commune dans le territoire

Du point de vue des déplacements, les grandes caractéristiques de la commune d'Aire-la-Ville peuvent se résumer ainsi :

- > une localisation suburbaine, sans continuité avec l'agglomération dense, et de ce fait hors du périmètre de desserte urbaine des transports publics,
- > une commune bordée par le Rhône, et traversée par un axe routier principal, la route d'Aire-la-Ville (au nord et à l'est), et deux axes routiers secondaires, la route de Verbois (à l'ouest) et la route du Moulin-de-la-Ratte (au sud),
- > un territoire communal dans lequel on distingue le secteur village, aux alentours de la route du Vieux-Four, la zone villa au nord et au sud de la commune et l'usine d'incinération des déchets à hauteur du pont de Verbois.

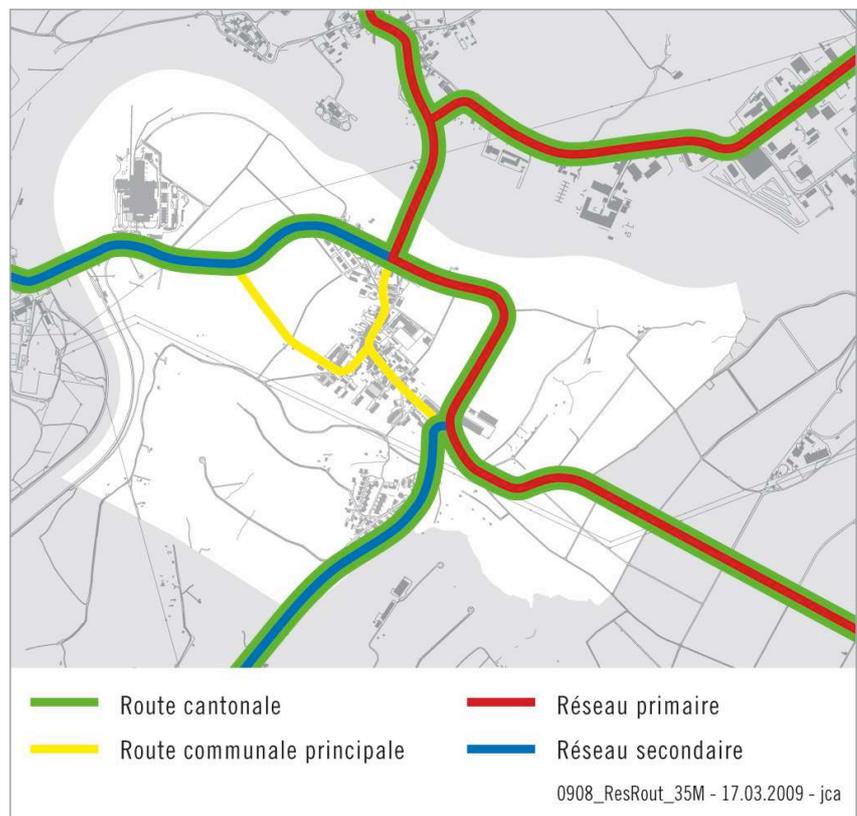


Figure 20 : Réseau routier de la commune

6.1.2 Mobilité 2020 : Objectifs cantonaux

Les études prospectives menées par la Direction générale de la mobilité (DGM) sur la mobilité à l'horizon 2020¹² laissent entrevoir des augmentations importantes du trafic, malgré une amélioration de l'offre en transports publics à l'échelle du Canton.

¹² Source : Evolution prévisible du trafic routier, République et Canton de Genève, 2005

Afin de contenir l'augmentation du trafic individuel, le nombre de déplacements en transports publics devra fortement augmenter au cours des années à venir, en particulier en couronne d'agglomération où les transports publics ont encore une influence modeste.

6.1.3 Chaîne de déplacements

Pour parvenir à une croissance significative des déplacements en transports publics, il ne s'agit pas seulement d'accroître la capacité de l'offre, mais encore et surtout d'agir sur l'ensemble des facteurs susceptibles de favoriser une utilisation accrue des transports publics. Ceci implique une action à toutes les étapes de la chaîne de déplacements, depuis le lieu d'origine jusqu'au lieu de destination finale.

Une meilleure accessibilité aux arrêts de transports publics sur le territoire communal ou encore une amélioration de la qualité des transbordements aux points de correspondance sont deux aspects de l'offre en transports publics qui doivent être abordés à l'échelle communale, et ont tout autant d'importance qu'une amélioration des fréquences et des temps de parcours pour développer le recours aux transports publics.

6.1.4 Rôle de la commune en matière de déplacements

De nombreuses actions, complémentaires les unes des autres, peuvent être menées au niveau communal. On citera notamment les domaines suivants :

- > **l'aménagement du territoire** : localisation d'équipements et de services,
- > **l'urbanisme de proximité** : développement des réseaux piétonniers et cyclables, mise en valeur des espaces publics, équipements et accès des immeubles favorisant les mobilités douces (parc à vélos, cheminements piétons, ...),
- > **les transports publics** : prise en compte des éléments communaux et intercommunaux du Plan directeur des transports publics, localisation et confort des arrêts de transports publics, amélioration de l'accès piéton / cyclable / automobile aux transports publics,
- > **la circulation** : gestion et aménagement des espaces routiers favorisant les mobilités douces,
- > **l'information et la sensibilisation** : information du public sur les solutions de déplacement offertes.

6.2 Flux de déplacements et répartition modale

a) Actifs résidant dans la commune

Sur 373¹³ actifs résidant à Aire-la-Ville en 2000, 14 % travaillent sur le territoire communal, 38 % en ville de Genève, 46 % dans les autres communes du canton, et seulement 2 % hors du canton de Genève.

En moyenne, 78 % des déplacements pendulaires sont effectués en transport individuel motorisé (TIM : voiture ou deux-roues motorisé), 11 % en transports publics (TP), 11 % avec les mobilités douces (marche, vélo). Si l'on s'intéresse cependant aux actifs se rendant hors de la commune, ils sont 88 % à avoir recours aux TIM, et 12 % à utiliser les TP.

La mobilité douce est en effet limitée aux pendulaires vivant et travaillant dans la commune d'Aire-la-Ville, et le recours aux TP reste marginal par rapport à l'utilisation de la voiture ou des deux-roues motorisés.

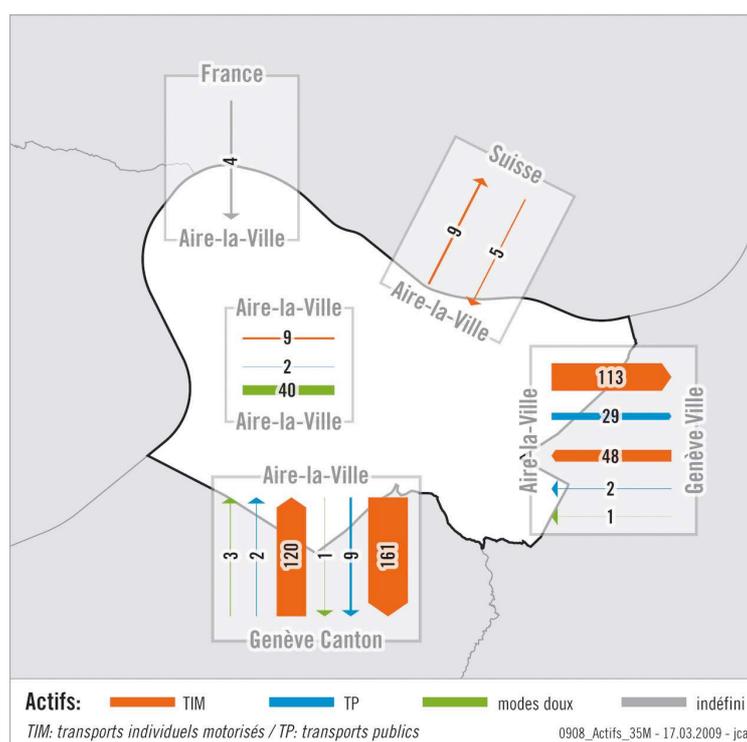


Figure 21 : Origine, destination et répartition des actifs résidant et/ou travaillant à Aire-la-Ville (2000). Source : OFS (Office fédéral de la statistique)

b) Actifs travaillant dans la commune

On compte 185 actifs travaillant mais ne résidant pas dans la commune. 28 % sont originaires de la Ville de Genève, 68 % du reste du canton, et seuls 4 % proviennent

¹³ Source : Office Fédéral de la Statistique, Recensement fédéral de la population de 2000

(à part égale) de France voisine ou d'ailleurs en Suisse. 96 % de ces actifs pendulaires se rendent à leur lieu de travail en TIM.

c) Déplacements scolaires

On dénombre (en 2000) 167 scolaires résidant dans la commune d'Aire-la-Ville, dont la moitié étudie dans la commune même. 19 % des scolaires se rendent à Genève, 30% ailleurs dans le canton.

En moyenne, 42 % des scolaires se déplacent à pied ou en vélo (il s'agit exclusivement de scolaires résidant et étudiant dans la commune), 41 % en TP et 17 % en TIM.

Les scolaires ont globalement plus recours aux TP ou aux modes doux que les actifs, indépendamment du lieu de destination.



Figure 22 : Origine, destination et répartition modale des scolaires résidant et/ou travaillant à Aire-la-Ville (2000). Source : Office fédéral de la statistique

d) Diagnostic

La commune génère des flux de déplacements pendulaires relativement faibles, et ces flux sont principalement limités au canton de Genève.

Pour les déplacements hors commune, la part d'utilisation des TIM est très importante, que ce soit pour les pendulaires entrants ou sortants. Ceci s'explique bien sûr en raison de la faible offre en transports publics depuis Aire-la-Ville, les temps de parcours des TP étant très peu concurrentiels, même en direction de Genève-ville (pas de liaison directe).

Objectifs

- > Favoriser le report modal vers les transports publics, en particulier pour les déplacements en direction/provenance du centre de Genève.
- > Favoriser le recours à la marche et au vélo pour les déplacements du quotidien sur la commune.

⇒ Voir fiches de mesures 6-1 et 7-1

6.3 Réseau routier

6.3.1 Structure du réseau, transit

a) Hiérarchie du réseau, charges de trafic et transit

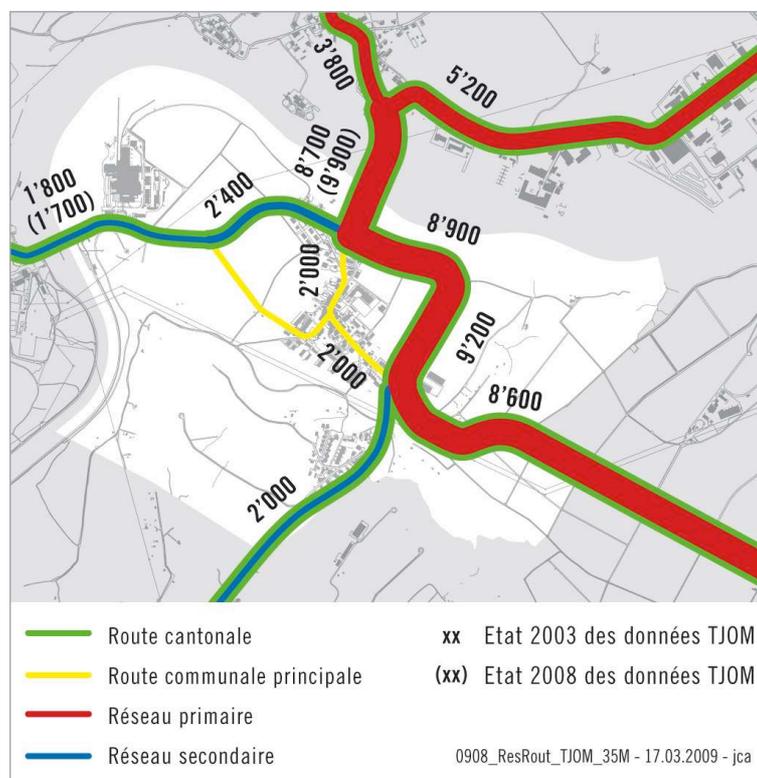


Figure 23 : Hiérarchie du réseau routier et trafic journalier moyen des jours ouvrables.
Source: Plan directeur du réseau routier 2007-2010, République et canton de Genève, 2007

La commune est traversée du nord à l'est par un axe du réseau routier primaire cantonal¹⁴ (route d'Aire-la-Ville). La route de Verbois (direction ouest) et la route du Moulin-de-la-Ratte (direction sud) font partie du réseau routier secondaire cantonal et complètent l'accessibilité à la commune.

Cette hiérarchie correspond bien à l'utilisation qui est faite du réseau routier. Avec environ 9'000 véhicules par jour, la route d'Aire-la-Ville est clairement l'axe le plus chargé. Les relevés de circulation à hauteur du Pont de Peney indiquent que cet axe a connu une augmentation sensible (+14 %) de la circulation entre 2003 (8'700 véhicules par jour) et 2008 (9'900 véhicules par jour). Le reste du réseau routier de la commune est faiblement sollicité (environ 2'000 véhicules par jour pour les axes routiers secondaires), et aucune augmentation du trafic au niveau du pont de Verbois n'a été relevée. La commune est par ailleurs peu touchée par les flux transfrontaliers.

La croissance rapide du trafic sur la route d'Aire-la-Ville génère des bouchons de plus en plus fréquents, en particulier au carrefour giratoire avec le pont de Peney (ce qui amène certains automobilistes à transiter par le village et passer ainsi plus facilement le giratoire) et au carrefour giratoire avec la route de Chancy (files d'attente importantes en heures de pointe). Cette congestion croissante est susceptible de pénaliser de plus en plus la vitesse commerciale de la ligne S et pourrait compromettre la fiabilité des correspondances avec le RER.

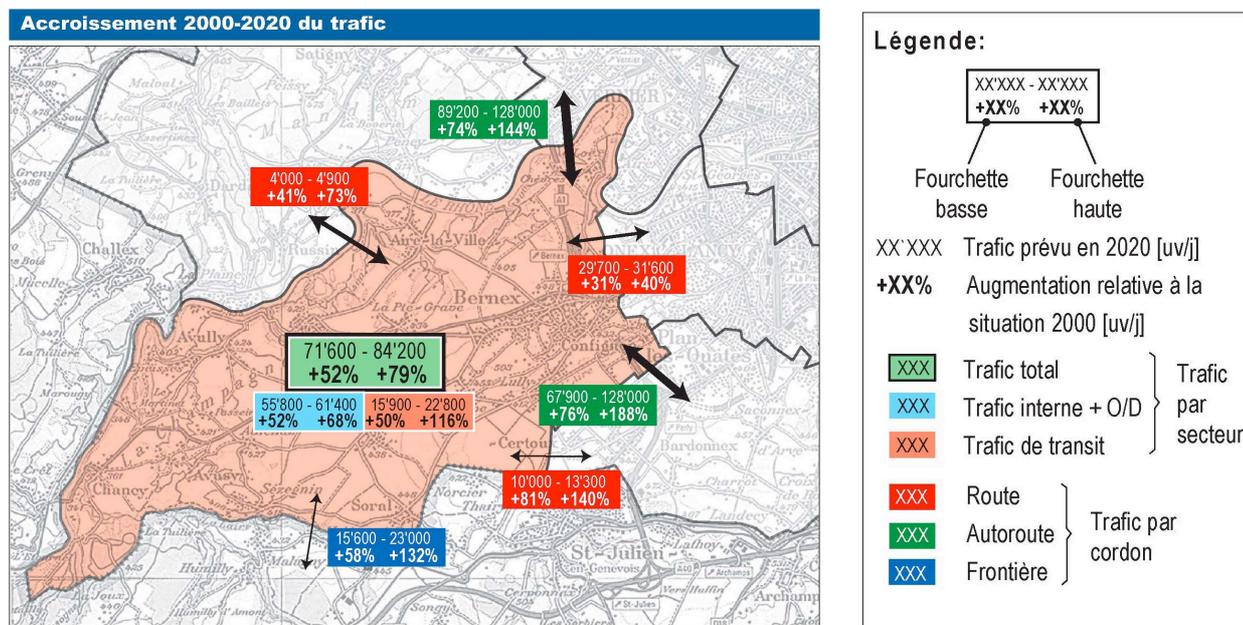


Figure 24 : Evolution du trafic 2000 - 2020. Source : Evolution prévisible du trafic routier, République et canton de Genève, 2005

¹⁴ Tel que défini par le plan de hiérarchie du réseau routier approuvé par le Grand Conseil le 13 janvier 2005.

Les prévisions de trafic établies par le Canton pour la période 2000-2020 laissent entrevoir une augmentation globale de +52% à +79% du trafic automobile sur le secteur « Champagne »¹⁵, ainsi qu'une augmentation de 41 % à 73 % du trafic automobile traversant le Rhône (pont de La Plaine, pont de Verbois, pont de Peney).

Sans augmentation significative de l'offre en transports publics sur la Champagne et le Mandement, cette évolution se traduira par une augmentation du trafic automobile encore plus importante. Et sans une mise à niveau de la route d'Aire-la-Ville (en particulier au niveau des carrefours susmentionnés), le fonctionnement de la ligne S risque d'être de plus en plus fortement perturbé.

Les prévisions de trafic ne sont certainement pas surestimées pour ce qui est de la route d'Aire-la-Ville. En effet :

- > d'importants développements urbains sont planifiés à Bernex alentours de la route d'Aire-la-Ville, qui contribueront de manière très directe et significative à l'augmentation des charges de trafic sur cet axe. Ces développements devront être l'occasion de repenser entièrement l'aménagement de la route à l'approche de Bernex, afin de préserver des conditions de circulation acceptables en particulier pour les transports publics ;
- > d'importants développements sont également attendus au nord dans les zones d'activités de la rive droite (Bois-de-Bay, Zimoga, densification et extension sud de la Zimeysa, etc.). L'accès à l'autoroute depuis ces zones est difficile (saturation croissante de la route de Vernier) et l'évolution du trafic sur la route d'Aire-la-Ville (qui est le principal itinéraire de rechange) dépend étroitement des réponses qui seront apportées pour améliorer l'accessibilité autoroutière.

Les plans directeurs des communes de Vernier et Satigny évoquent l'idée d'un nouvel axe routier reliant la route de Satigny à l'autoroute avec un nouveau branchement dans le secteur du pont d'Aigues Vertes.

¹⁵ Communes d'Aire-la-Ville, Avully, Avusy, Bernex, Cartigny, Chancy, Confignon, Laconnex, Soral



Figure 25 : Schéma illustrant la réalisation d'une nouvelle jonction autoroutière et d'un axe primaire entre l'autoroute et la route du Mandement.

Objectifs

- > **Œuvrer auprès du canton, en coordination avec les communes voisines concernées, pour :**
 - *l'émergence d'une vision partagée de l'organisation future du réseau routier en cohérence avec les grands développements planifiés au nord et à l'est de la commune,*
 - *une mise à niveau de la route d'Aire-la-Ville, en vue d'adapter cet axe à l'évolution des besoins d'accessibilité et de préserver la vitesse commerciale des transports publics.*
- > **Encourager la circulation par la route d'Aire-la-Ville plutôt que par la route du Vieux-Four, par une optimisation des giratoires de la route cantonale et par des mesures de modération du trafic dans le village.**

⇒ **Voir fiches de mesures 3-1 et 6-1**

6.3.2 Modération, espaces publics

Modération

L'aménagement des voiries du centre de la commune (en particulier la route du Vieux-Four, en traversée de village) mérite d'être repensé à plusieurs niveaux :

- > Améliorer sensiblement le confort des mobilités douces (des piétons en particulier), faciliter la cohabitation de l'ensemble des usagers et encourager une circulation automobile à vitesse modérée.
- > Améliorer la qualité paysagère, renforcer la convivialité des espaces de vie.

> Réévaluer et rendre plus lisible le statut (public/privé) et la fonction des chemins de desserte et des nombreux espaces « résiduels » (dégagements, cours, placettes, ...) afin d'en favoriser une utilisation plus harmonieuse et adéquate.

⇒ ***Voir le chapitre 3.2 et la fiche de mesures 3-1***

On privilégiera des solutions d'aménagement permettant une utilisation souple et polyvalente de l'espace-rue, compatible avec le passage régulier des transports publics et des véhicules agricoles.

Dépose scolaire

L'école d'Aire-la-Ville est située au coeur du village et aucune habitation ne se trouve à plus d'1km de distance. Cependant, le trafic de dépose scolaire induit par les élèves des quartiers les plus éloignés (la Treulaz en particulier) est source d'insécurité et de dysfonctionnements (voir les chapitres 3.2 et 7.2.1).

Par ailleurs, selon l'enquête menée auprès des parents d'élèves, même si une nette majorité des enfants (60 %) se rendent à l'école exclusivement à pied ou en vélo, moins d'un quart (22 %) s'y rendent seuls sans accompagnement, essentiellement en raison du manque de sécurité des cheminements empruntés.

L'amélioration du confort et de la sécurité des liaisons douces, tant aux abords immédiats de l'école que sur les voiries empruntées pour s'y rendre, doit donc être une priorité puisqu'elle permettrait manifestement de limiter le recours à la voiture et le besoin d'accompagnement des enfants. Les besoins de sécurisation identifiés par les parents concernent avant tout la route du Vieux Four (largeur et continuité des trottoirs, traversées protégées, modération des vitesses, etc.).

Pour limiter les dysfonctionnements du trafic, une réorganisation des accès à l'école (p. ex. circuit à sens unique, préservation des chemins les plus empruntés par les enfants venant à pied, zone de rencontre, etc.) et des espaces de dépose (p. ex. disposition évitant les manœuvres devant l'école) serait à envisager.

Une campagne de sensibilisation, avec une nouvelle tentative de mise en place d'un parcours Pédibus (souhaité par une partie des parents) est également à considérer.

Objectifs

> ***Améliorer le confort et la sécurité des piétons et des cyclistes sur l'ensemble des voiries du village et en particulier sur la route du Vieux Four.***

> ***Sécuriser les cheminements piétons entre le village et les lieux d'habitation/activité excentrés (la Treulaz, les Cheneviers, Moulin de Vert, etc.).***

> Mieux valoriser les espaces publics et renforcer la lisibilité de leurs fonctions.

⇒ Voir fiches de mesures 3-1, 3-2 et 7-1

6.4 Transports publics

6.4.1 Desserte actuelle

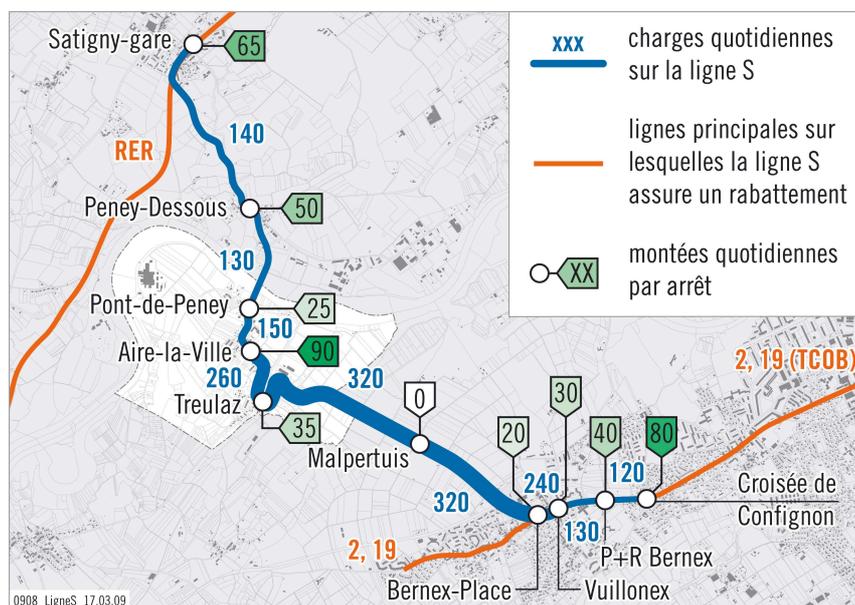


Figure 26 : Réseau de transports publics (2009) et fréquentation (2008) par tronçons.
Source : TPG (transports publics genevois)

a) Lignes et services existants

	Cadence maximum en heure de pointe (2009)	Nombre de courses par jour (tous sens confondus) (2009)			Nombre total de montées par jour ouvrable sur la commune (2008)	Nombre moyen de montées par véhicule sur la commune, les jours ouvrables (2008)
		LU-VE	SA	DI		
Ligne S	30'	59	-	-	148	2.5
Telebus		En moyenne 68 voyageurs par jour sur le secteur ouest (2008)				
Proxibus		En moyenne 27 voyageurs par jour sur le secteur ouest (2008)				

Tableau 10 : Synthèse des niveaux de desserte (2009) et de la fréquentation (2008).
Source : TPG (transports publics genevois)

La commune est desservie par une ligne de bus régionale, une ligne nocturne, et des services de transport à la demande :

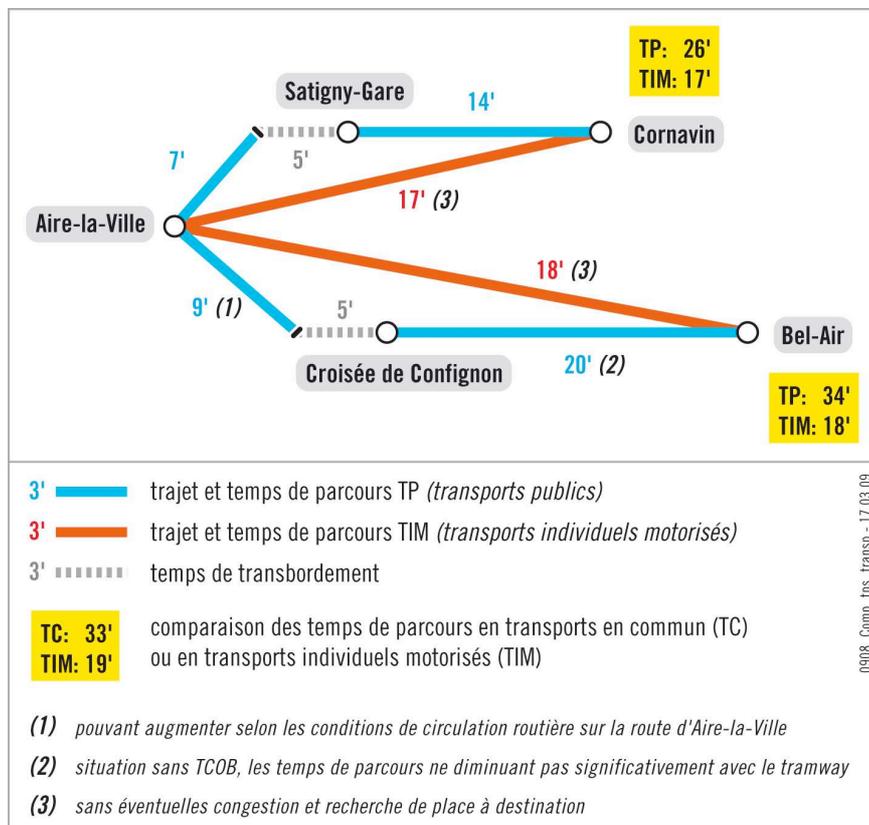
> la **ligne S** relie la gare de Satigny à l'arrêt Croisée-Confignon. Elle a principalement pour fonction de rabattre Aire-la-Ville et Peney sur la ligne CFF régionale La Plaine - Cornavin à Satigny ou sur les lignes urbaines (TPG 2 et 19, bientôt tramway TCOB) et régionales (TPG K, L et 42) à la croisée de Confignon. La ligne circule uniquement du lundi au vendredi, elle est cadencée à la demi-

- heure de 6h à 9h30, de 11h à 14h30 et de 16h30 à 20h, et à l'heure le reste du temps (de 6h à minuit). Le RER de la Plaine étant passé à une fréquence à la demi-heure sur toute la journée, la correspondance n'est dès lors plus systématique à Satigny hors pointes ;
- > le service **Telebus** de courses sur appel complète l'offre de la ligne S ; il s'agit d'un service fonctionnant de 6h à minuit et permettant, sur réservation téléphonique, de disposer d'un véhicule pour effectuer un trajet entre deux arrêts de la ligne S, à n'importe quelle heure en dehors des courses inscrites à l'horaire ;
 - > la commune fait par ailleurs partie du secteur ouest du service **Proxibus** de desserte « porte à porte » ; il s'agit d'un service fonctionnant de 6h à minuit et permettant, sur réservation téléphonique, de disposer d'un véhicule pour effectuer un trajet entre n'importe quelles adresses du secteur ouest (et vers quelques points de destination extérieurs), dans la mesure où cette liaison n'est pas disponible avec les lignes à l'horaire ; ce service est surtaxé à raison de CHF 3.- par course ;
 - > la ligne **Noctambus N20** dessert Aire-la-Ville depuis le centre-ville deux fois par nuit et sur demande au chauffeur uniquement, les vendredis et samedis soirs, après la fin de service du réseau classique.

b) Temps de parcours

La ligne S a une fonction de rabattement en direction d'axes TP à destination du centre de Genève, ceci à ses deux extrémités. Ceci implique que, pour la plupart des destinations, les usagers d'Aire-la-Ville doivent transborder vers une autre ligne TP. Le temps de transbordement et le temps cumulé des trajets de la ligne S et de la ligne suivante rendent les TP nettement moins concurrentiels que la voiture. Cette dernière reste près de deux fois plus rapide à destination du centre-ville de Genève, cependant cette comparaison ne tient pas compte de la congestion du trafic, ni du temps éventuel passé à la recherche d'une place de stationnement à destination.

On notera que les temps d'accès au centre-ville de Genève en transports publics sont à peu près équivalents pour les deux itinéraires (rabattement à Satigny sur le RER ou à Bernex sur les lignes 2-19).



Les temps de parcours TIM correspondent à ceux indiqués par ViaMichelin et ne prennent pas en compte les congestions et le temps pour trouver une place de parc. Trois raisons justifient ce choix :

- il n'existe pas de méthode objective pour estimer un temps « réaliste », les paramètres non quantifiables sont trop nombreux : heure à laquelle le trajet est effectué, degré de congestion, avec ou sans perturbations du chantier TCOB, etc.
- ce comparatif exprime le temps « psychologique » auquel le public tend à se référer dans ses choix modaux. Pour justifier l'usage de la voiture, on se base en général sur le meilleur temps absolu nécessaire pour faire le trajet, jamais sur un temps incluant de gros bouchons.
- les temps de parcours TP n'incluent pas la marche (au départ et à l'arrivée) et sont donc eux aussi « incomplets ».

Figure 27 : Temps de parcours comparés TI/TP. Sources : Horaires TPG, CFF et www.viamichelin.ch

c) Fréquentation

On dénombre près de 150 montées quotidiennes sur la ligne S depuis la commune d'Aire-la-Ville, tous sens confondus. Avec près de 60 courses par jour, ceci correspond à une fréquentation très faible avec 2.4 voyageurs par bus en moyenne.

Les arrêts situés sur le territoire communal (Pont-de-Peney, Aire-la-Ville et Treulaz) sont tous trois sollicités, l'arrêt Aire-la-Ville étant naturellement celui comptant le plus de montées quotidiennes, tous sens confondus.

L'utilisation de la ligne S est nettement dissymétrique, la plupart des trajets au départ d'Aire-la-Ville s'opérant principalement en direction de Croisée-Confignon (plus de 85% des voyages quotidiens). Ceci résulte surtout des nombreux déplacements d'élèves en direction du Cycle d'orientation de Vuillonnet.

c) Couverture territoriale

L'espace village est bien couvert, ainsi que le secteur résidentiel de Treulaz.

L'usine d'incinération des déchets des Cheneviers, qui est par ailleurs le principal employeur de la commune, se trouve en revanche à environ 1km (~ 10-15 minutes de marche) de l'arrêt le plus proche (Pont-de-Peney).

6.4.2 Développements

a) Développements planifiés des transports publics

Les TPG envisagent de mettre la ligne S en service le samedi, avec une cadence horaire dès décembre 2009.

A terme, la mise en service du TCOB (tramway Cornavin-Onex-Bernex) engendrera un redéploiement des lignes de trolleybus et autobus sur le secteur. Il n'est a priori pas envisagé de changer le tracé de la ligne S, qui offrira un rabattement sur le tramway.

b) Navette fluviale

L'idée d'une navette fluviale reliant la commune au centre de Genève a été sommairement explorée.

La distance à parcourir entre Aire-la-Ville et le centre-ville de Genève est de l'ordre de 12 km. A titre indicatif :

- > La vitesse de croisière des mouettes lacustres genevoises est de 13 km/h. Pour autant que cette vitesse soit admise également sur le Rhône, le temps de parcours serait de l'ordre de 55 minutes, hors arrêts intermédiaires. Evidemment, compte tenu du courant ce temps trajet serait plus élevé en entrée de ville et plus faible en sortie de ville.
- > La croisière « Les Rives du Rhône » met environ 1h15 de Genève à Verbois (14 km), soit une vitesse de croisière de l'ordre de 11 km/h.

Sachant qu'il faut moins de 30 minutes en transports collectifs (ligne S + RER) et moins de 20 minutes en voiture pour faire le même trajet, le temps de parcours de la navette fluviale devrait être environ divisé par deux pour devenir concurrentiel. Cela supposerait par exemple le recours à des navettes « rapides », dont la faisabilité (vitesse maximale admissible sur le Rhône), le caractère écologique (motorisation très consommatrice), l'acceptabilité du point de vue de la protection du site (impact sur les rives, nuisances sonores, etc.) et la faisabilité financière (acquisition et bilan d'exploitation) ne sont à ce jour pas démontrés.

Ainsi, une desserte fluviale peut se justifier en tant que parcours touristique et de loisirs. Mais elle n'est pas en mesure de constituer aujourd'hui une alternative concurrentielle, écologique et économique pour les déplacements pendulaires.

c) Développements souhaitables

Objectifs

- > Assurer une bonne intégration des transports publics sur la commune en offrant des aménagements d'arrêts de qualité et en assurant l'accessibilité aux arrêts par des cheminements directs, agréables et sécurisés.
- > Défendre une amélioration globale de la desserte en transports publics des secteurs Champagne et Mandement.
- > Veiller à un rabattement de qualité (horaires et disponibilité, vitesse commerciale, fiabilité des correspondances, confort des interfaces) sur le RER et le futur tramway (TCOB).
- > Obtenir une amélioration sensible de la qualité de service du Proxibus sur le secteur ouest.

⇒ Voir fiche de mesures 6-1

6.5 Stationnement

Règlement applicable

Depuis le 31 juillet 2008, le stationnement sur domaine privé dans le canton de Genève est régi par le Règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés (RPSFP). Le Canton est découpé en 8 secteurs pour lesquels le ratio de places autorisées diffère, en fonction de « a) l'offre en matière de transports publics ; b) la densité d'équipements et de services accessibles sur une courte distance, notamment commerciaux, scolaires, sportifs et culturels ; c) des objectifs de répartition modale relative aux déplacements domicile – travail ».

	Logements		Activités	
	Cases habitants ⁽¹⁾	Cases visiteurs ⁽¹⁾	Cases employés ⁽²⁾	Cases visiteurs ⁽²⁾
Commune d'Aire-la-Ville	1.6	0.125	non limité	

⁽¹⁾ nombre de places minimum pour 100m² de SBP ; ⁽²⁾ nombre de places maximum pour 100m² de SBP

Tableau 11 : Ratios de stationnement applicables pour la commune d'Aire-la-Ville. Source : DGM.

Le territoire d'Aire-la-Ville se situe dans le secteur le moins restrictif du canton : le nombre de places de stationnement n'est pas limité pour les activités.

Concernant le stationnement des vélos, il y a lieu de prévoir :

- > Pour les logements : 1 place vélo pour 100 m² de surface brute de plancher (SBP).
- > Pour les maisons individuelles : un minimum de 2 places vélo.
- > Pour les activités : 1 place vélo pour 200 m² de SBP.

De plus, pour les activités, 1 place doit être réservée pour les handicapés dès 500 m² de SBP et pour chaque tranche de 1'000 m² de SBP supplémentaire.

Les ratios pour les activités concernent l'industrie, l'artisanat et le tertiaire, à l'exclusion des magasins, des entrepôts, des hôtels, des cafés-restaurants, des établissements hospitaliers, des EMS, des installations religieuses ou de divertissements, des établissements d'éducation et de formation, des équipements de sport et de loisirs. Pour l'ensemble de ces derniers, les besoins sont dimensionnés à partir de la norme VSS (SN 240 281).

Pour les activités, il y a lieu de prévoir également :

- > 1 place vélo pour 200 m² SBP,
- > 1 place pour handicapés dès 500 m² SBP et pour chaque tranche de 1'000 m² SBP supplémentaire.

Gestion du stationnement public

Le stationnement occupe une partie importante de l'espace public dans le village, au détriment du confort et de la sécurité des piétons en particulier. Dans le cadre d'un réaménagement global de ces voiries, il y aura lieu de diminuer l'emprise du stationnement en reconsidérant la localisation et la réglementation de l'offre. En particulier :

- > dans le coeur du village, conserver uniquement le minimum de places nécessaires au fonctionnement quotidien des activités (commerces, services, cafés-restaurants, équipements communaux, ...) en limitant la durée de stationnement autorisée pour favoriser son utilisation avant tout par les clients-visiteurs et les professionnels.
- > valoriser les espaces de stationnement hors chaussée pour le stationnement prolongé (habitants, travailleurs, ...).

Aux abords de l'école (voir le chapitre 6.3.2), il y a lieu de veiller à une disposition appropriée des espaces de dépose, limitant les manœuvres (sécurité).

Lors d'importantes manifestations à salle polyvalente, avec un public dépassant le cadre communal, le grand parking existant peut s'avérer insuffisant. Compte tenu du caractère occasionnel de ces situations, l'aménagement d'installations permanentes ne se justifie pas. Il y a lieu de définir un dispositif temporaire approprié, que l'organisateur de la manifestation aura la responsabilité de mettre en place,

visant à organiser le stationnement des véhicules le long des voiries, en induisant un minimum de gêne pour les riverains et les autres usagers de la route, et en préservant le confort et la sécurité des cheminements piétons permettant d'accéder à la salle communale.

Les accès de loisirs au site du Moulin-de-Vert génèrent passablement de besoins de stationnement les week-ends. Dans la mesure où les possibilités de stationnement existantes ne suffiraient plus (ou pour en réduire l'emprise), il serait intéressant d'envisager une mise à profit (par une signalisation ad-hoc) du parking visiteurs du site des Cheneviers, situé à proximité, et peu utilisé en dehors de la semaine.

Objectifs

- > *Envisager une organisation du stationnement public plus parcimonieuse dans le village, dans l'optique d'une valorisation des espaces publics.*
- > *Définir un dispositif temporaire de gestion du stationnement pour les situations de fortes affluences (salle communale, Moulin-de-Vert, ...), permettant de limiter la gêne pour les riverains et les autres usagers de la route.*

6.6 Plans de mobilité d'entreprise (PME)

Le Plan de mobilité d'entreprise est un instrument visant à identifier les besoins de mobilité spécifiques du personnel (déplacements domicile-travail et déplacements professionnels) et des clients-visiteurs d'une entreprise, et à développer des solutions ciblées permettant principalement de rationaliser les besoins de déplacements, de favoriser l'utilisation de modes de déplacement autres que la voiture et de limiter les besoins en stationnement.

Pour l'instant à Genève, il s'agit d'une démarche volontaire. Le PME est souvent un moyen de confirmer et négocier les besoins en stationnement lorsqu'une entreprise considère que ceux-ci sont supérieurs aux normes appliquées par le canton.

L'usine d'incinération des Cheneviers emploie à elle seule 87 % des actifs travaillant sur le territoire communal (152 employés). Il est évidemment judicieux que la mobilité induite par cet « équipement public » géré par les SIG soit organisée de manière exemplaire. Toutefois, pour ce qui est des employés, la mise à disposition d'une place gratuite figure dans la convention collective du personnel.

Il y aurait donc lieu d'examiner avec les SIG la possibilité de faire évoluer plus favorablement les pratiques de mobilité (trajets domicile-travail, déplacements professionnels, accès des visiteurs, acheminement des marchandises, etc.).

Objectif

> Encourager l'usine des Cheneviers à des pratiques exemplaires en matière de mobilité et examiner ce qui peut être fait par la commune pour appuyer cette démarche.

6.7 Réseau cyclable

6.7.1 Diagnostic / Situation

La commune d'Aire-la-Ville se situe à la périphérie de l'agglomération genevoise, à environ 25 à 30 minutes en vélo du centre ville (à la vitesse moyenne de 15 à 20 km/h). Elle est parcourue par plusieurs itinéraires recommandés (voir la carte vélo Genève ville et canton).

Les routes de la commune (rue du Vieux-Four, chemin du Moulin-de-Vert, chemin des Crêtes) sont des dessertes à faible trafic ne nécessitant pas ou peu d'aménagements spécifiques pour les cyclistes. Par contre, le réseau primaire et secondaire doit être équipé en faveur des cyclistes ou accompagné d'itinéraires alternatifs pour des raisons de sécurité et de continuité des parcours.

Aménagements réalisés

Actuellement, deux aménagements cyclables ont été réalisés par le canton. Le premier sur la route du Moulin-de-la-Ratte : une piste cyclable bidirectionnelle mixte piétons/vélos entre le village et la Colline aux Oiseaux dans le sens de la montée, et des bandes cyclables bilatérales entre la Colline aux Oiseaux et Cartigny. Le second est l'aménagement d'une piste bidirectionnelle mixte piétons/vélos sur le chemin pédestre cantonal entre Aire-la-Ville et Bernex et entre le chemin des Crêtes et l'usine des Cheneviers.

Aménagements planifiés

Dans le cadre du plan quinquennal 2012-2016 d'aménagement des pistes et bandes cyclables du réseau routier cantonal, un projet de piste cyclable bilatérale mixte est prévu sur la route cantonale entre Aire-la-Ville et Peney-Dessous (à l'exception du pont sur le Rhône).

Il s'agira de veiller à ce que le canton coordonne les travaux d'aménagement de la route d'Aire-la-Ville avec le réaménagement du chemin pédestre cantonal entre le village et le Pont de Peney.

La route du Moulin-de-la-Ratte devra encore être aménagée sur les quelque 450 mètres qui longent la Colline aux Oiseaux, sous le chemin de Treulaz (à l'étude selon le plan quinquennal 2007-2011).

- Réseau cyclable
- / — / - - - existant / à l'étude / à aménager, sur route cantonale
 - existant sur chemin pédestre cantonal
 - Routes et chemins communaux (traversée du village)

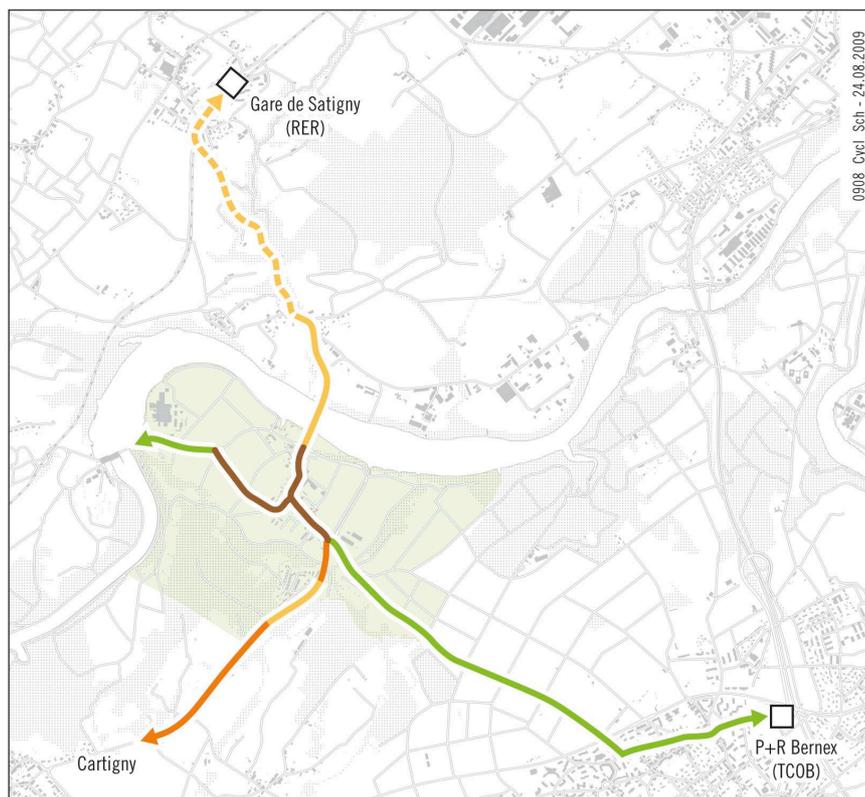


Figure 28 : Schéma du réseau cyclable

Parcage

L'offre en parcs à vélos est aujourd'hui relativement lacunaire sur le territoire communal. L'aménagement d'installations de parcage à domicile (immeubles) et à proximité des équipements publics, des commerces et des services est essentiel au développement du vélo et la commune joue un rôle essentiel à cet effet.

La présence de la gare RER à Satigny et de celle du tram à Bernex sont des opportunités pour le transfert modal et la complémentarité vélo-train/tram (possibilité de mettre son vélo dans le train) qui ne sont pas, aujourd'hui, suffisamment exploitées.

Objectifs

- > **Développer un réseau cyclable communal attrayant, s'inscrivant dans un réseau d'agglomération cohérent.**
- > **Aménager des places de parcage en suffisance, au domicile et à destination.**

6.7.2 Principes d'aménagement

Aménagements du réseau routier

Sur le réseau cantonal, l'axe entre Peney-Dessous et Satigny doit être aménagé. Cela relève toutefois de la compétence du canton. La commune de Satigny l'a inscrit dans son plan directeur. Aire-la-Ville soutient la demande de Satigny.

Parcage

Le nouveau règlement cantonal relatif aux places de stationnement sur fonds privés a introduit des exigences concernant aussi bien le nombre de places pour les vélos à proximité des logements (1 place pour 100 m² de surface brute de plancher) et des activités (1 place pour 200 m² de surface brute de plancher), que la qualité de ces aménagements : ils doivent être sécurisés et couverts, d'accès aisé (de plain-pied), et situés à proximité des entrées d'immeubles.

L'influence de la commune est déterminante pour inciter à la création de ce type d'équipements.

