

4. PROJET : DÉPLACEMENTS

4.1 CIRCULATION

4.1.1 OBJECTIFS



Les questions de circulation relèvent pour l'essentiel de la compétence du canton. La commune de Bardonnex, située à proximité d'une des principales voies d'accès à Genève, la route de St-Julien, et traversée par une autre radiale, la route d'Annecy, subit comme toutes les autres communes frontalières les nuisances du trafic de transit.

Les objectifs d'aménagement sont :

1. Eviter la percolation du trafic de transit sur les chemins de campagne
2. Maîtriser l'augmentation prévisible du trafic



4.1.2 ENJEUX À L'ÉCHELLE DE L'AGGLOMÉRATION

Etude Genève-Sud

En conclusion d'une première phase d'étude, le Conseil d'Etat avait approuvé le 20 septembre 2004 un certain nombre d'orientations dans le cadre d'une politique coordonnée de transports, d'urbanisation et de protection de l'environnement: amélioration du passage en douane de Bardonnex, complément à la jonction autoroutière de la Milice (commune de Plan-les-Ouates), variantes possibles d'accès à cette jonction. Toute infrastructure susceptible d'attirer davantage de trafic de transit avait été exclue.

La deuxième phase de l'étude Genève-Sud, réalisée entre novembre 2004 et mai 2005 en collaboration avec les six communes du secteur (Carouge, Lancy, Veyrier, Troinex, Plan-les-Ouates et Bardonnex), a permis d'une part de vérifier qu'un complément d'accès à la jonction de la Milice était techniquement réalisable et d'autre part de comparer de manière exhaustive trois variantes d'accès routier.

En octobre 2005, le Conseil d'Etat prenait acte de cette évaluation et préconisait la mise en œuvre de mesures échelonnées en coordination avec les projets d'urbanisation touchant Genève-Sud :

- poursuite de l'élaboration du projet de complément de la jonction de la Milice, dont la mise en service devrait intervenir à l'achèvement de la première étape du périmètre d'aménagement coordonné (PAC) La Chapelle-Les Sciers, à l'horizon 2010 ;
- établissement d'un avant-projet de liaison routière entre les routes de Drize et de Saconnex d'Arve en vue d'une réalisation à l'horizon 2015, en relation avec l'achèvement des projets sur le site de Batelle et de la première étape du site universitaire de Pinchat ;
- maintien des réservations foncières pour la réalisation d'une nouvelle route entre la route d'Annecy et le giratoire de la Milice, qui pourrait s'avérer nécessaire lors de l'achèvement du PAC La Chapelle-Les Sciers, à l'horizon 2020.

En l'état du projet, ces mesures risquent de rendre la route d'Annecy plus attractive encore pour les automobilistes. La variante évoquée par Pierre-Grand reporte les charges sur Collonges-sous-Salève.

Les éléments ci-dessous sont tirés de la NOTE SUR LA CIRCULATION établie par ZS TRAFI-TEC SA (février 2000).

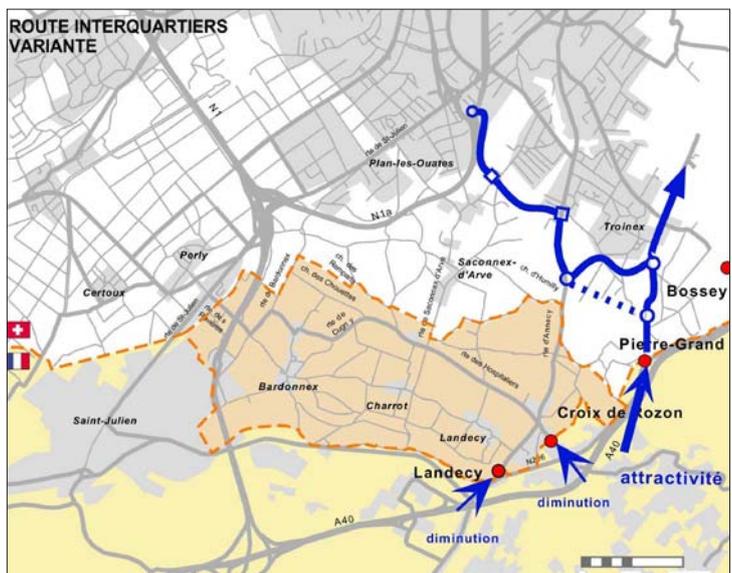
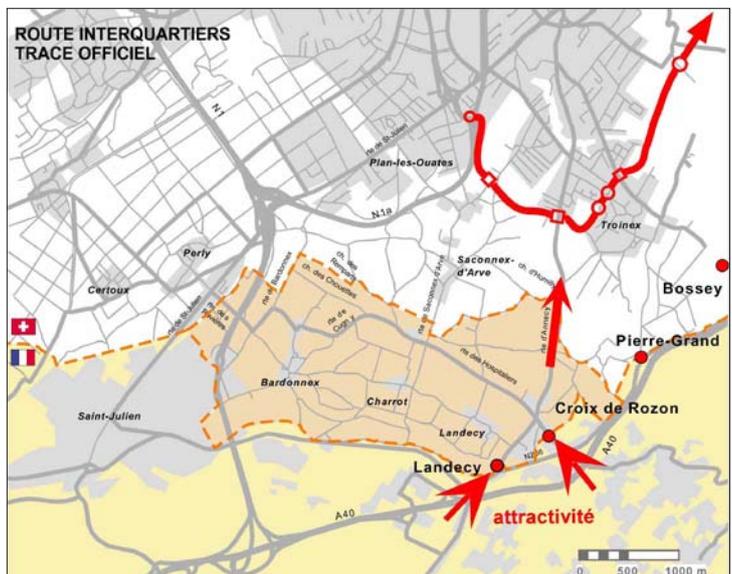
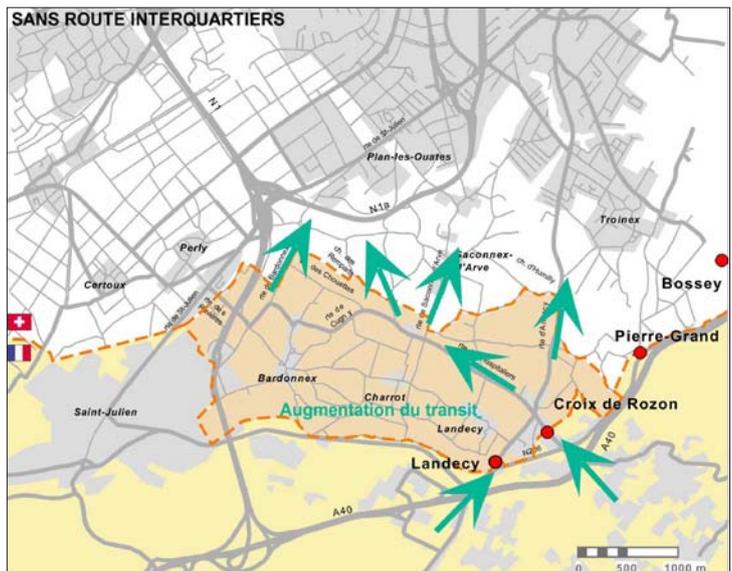
La route intercommunale ou voie Cottier, ..., intéresse directement la commune de Bardonnex.

Deux projets de tracés de cette route existent. Le premier, tracé officiel d'ores et déjà réservé, passe juste à côté du quartier des Sausac à Troinex, ce qui constitue un motif d'opposition majeur. Le deuxième tracé consiste en une variante contournant le village de Troinex par le sud, pour s'accrocher à la route de Marsillon en liaison directe avec la douane de Pierre-Grand. En l'absence de ce nouvel équipement routier, il faut s'attendre à une probable dégradation de la situation actuelle. L'urbanisation de Genève-Sud (Veyrier, Troinex, Plan-les-Ouates) va se poursuivre à un rythme plus ou moins soutenu. Les différentes routes rejoignant la route de Saint-Julien et les villes de Carouge et Lancy, déjà aujourd'hui en limite de capacité, deviendront de plus en plus engorgées. Les automobilistes chercheront inévitablement de nouveaux itinéraires sur les petites routes et autres chemins vicinaux malheureusement pas aptes à recevoir de nouvelles circulations.

Si la route intercommunale était construite sur le tracé officiel, le carrefour avec la route d'Annecy deviendrait particulièrement attractif pour le trafic provenant des douanes de Croix-de-Rozon et de Landecy. Par conséquent une augmentation du trafic à travers Croix-de-Rozon serait à attendre. La variante de la route intercommunale contournant Troinex par le sud offrirait une meilleure liaison avec la douane de Pierre-Grand et la route nationale française N206, permettant d'orienter vers celle-ci le trafic des douanes de Croix-de-Rozon et de Landecy. Ce serait ainsi tout le territoire communal de Bardonnex qui s'en trouverait soulagé.

Dans l'intervalle, l'étude Genève-Sud a été menée et a permis de préciser certaines options (voir ci-contre).

De l'autre côté de la frontière, la RN 206 - la route nationale traversant Collonges-sous-Salève - est devenue départementale. Ce changement de statut devrait avoir des incidences sur son aménagement et son rôle dans la gestion du trafic de transit.



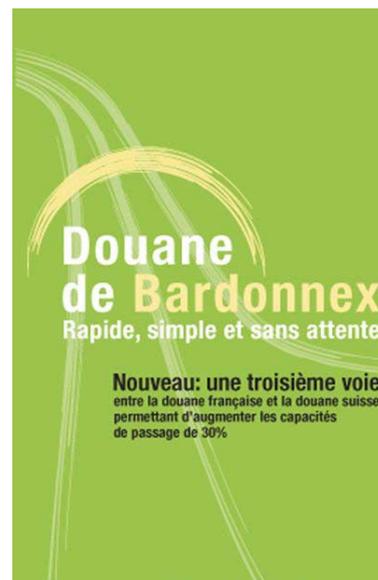
Douane de Bardonnex

L'efficacité des mesures envisagées dans le secteur de Genève-Sud dépendant en grande partie d'une meilleure utilisation de l'autoroute par les usagers traversant la frontière franco-suisse, il s'agissait de réaménager la douane de Bardonnex pour en augmenter la capacité, et soulager les petites douanes, telles celles de Landecy et de Croix-de-Rozon, toujours plus surchargées. Réalisée en concertation avec les élus des communes frontalières et coordonnée dans le cadre du Comité régional franco-genevois (CRFG), la création d'une troisième voie permet d'augmenter la capacité de passage de la douane de 30 % en répartissant sur trois voies dans chaque sens, au lieu de deux auparavant, un trafic de 2700 véhicules par heure en période de pointe.

Le bilan de cette augmentation de capacité, c'est-à-dire son impact sur les petites douanes, reste à faire.

Par ailleurs, nous ne disposons pas encore d'estimations chiffrées quant à l'impact prévisible de l'ouverture prochaine de l'autoroute A40- Annecy sur les passages à la douane de Bardonnex.

En l'état, le problème du trafic de transit et de son augmentation régulière et constante demeure entier. Du point de vue de la commune, l'option cantonale de reporter le trafic pendulaire sur le réseau primaire doit s'accompagner de mesures dissuasives sur le réseau secondaire et le réseau de quartier. Cela passe notamment par des restrictions de passage aux petites douanes telles que Landecy et des mesures permettant de faire respecter les heures où ce passage est admis.



4.1.3 PROPOSITIONS A L'ÉCHELLE DE LA COMMUNE

Dans le but de canaliser le trafic de transit sur les axes principaux et de modérer la circulation dans la traversée des localités, la commune souhaite mettre en oeuvre à court terme les mesures suivantes :



- amélioration de la modération du trafic à Charrot (étude en cours),
- modération de la circulation et réduction de la vitesse sur la route du Prieur et la route de Foliaz entre Landecy et Bardonnex,
- dissuasion du transit par la douane de Croix-de-Rozon, par une modération de la circulation et la valorisation de l'espace public entre le giratoire et le carrefour RD 206 (étude à réaliser en coordination avec Collonges),
- modération de la circulation à compléter sur la route d'Annecy dans la traversée de Croix-de-Rozon,
- restrictions de circulation au chemin d'Humilly,
- évitement du hameau de Bardonnex par l'aménagement du chemin des Chouettes pour le transit (à évaluer selon les options d'urbanisation de ce secteur),
- rétablissement et maintien de la barrière à la douane de Landecy.



Il s'agit aussi pour la commune de poursuivre les aménagements de modération du trafic engagés depuis plusieurs années et pour lesquelles elle est citée en exemple.



*La route de Foliaz à travers le village de Charrot
La barrière du chemin des Remparts
La douane sur la route d'Annecy
Le giratoire au croisement route d'Annecy / route des Hospitaliers*

4.2 TRANSPORTS COLLECTIFS

4.2.1 OBJECTIFS

La commune de Bardonnex est située à l'écart des grandes lignes de transports collectifs. Le village de Bardonnex n'est pas connecté directement à la route de St-Julien, où les TPG envisagent de développer l'offre, avec un bus en site propre (tramway à plus long terme). La fréquence des lignes de campagnes radiales, vers le Bachet-de-Pesay et le rondeau de Carouge, qui répondent essentiellement aux besoins scolaires, est insuffisante pour favoriser le report modal.

Pour ce qui concerne le trafic transfrontalier, la part modale des transports collectifs demeure insignifiante.

Les objectifs d'aménagement sont:

- 1. améliorer la desserte de l'ensemble de la commune par les transports collectifs**
- 2. favoriser le report modal pour le trafic transfrontalier**

4.2.2 PROPOSITIONS

Un objectif poursuivi par la commune est de desservir Landecy par les transports collectifs. La configuration de ce village n'étant pas très favorable au passage d'un bus, une étude de faisabilité est en cours pour trouver la meilleure solution.

La commune souhaite également étudier la possibilité d'un raccordement à terme avec la route de St-Julien. Le rabattement des lignes de campagne sur cet axe, par une navette transversale desservant toutes les localités de la commune devra être évalué le moment venu avec les TPG, en tenant compte de son efficacité pour la desserte des établissements scolaires.

A l'échelle du trafic d'agglomération transfrontalier, on constate que seuls 1,5% des déplacements se font en transports collectifs. La marge de progression est donc importante.

La commune de Bardonnex souhaite une amélioration significative de l'offre sur la route d'Annecy et son prolongement au-delà de la frontière. Cette offre pourrait être complétée par la création d'un P+R à la frontière. Cette proposition doit être développée en collaboration avec la commune de Collonges-sous-Salève.

A plus long terme, la réalisation de la ligne CEVA Cornavin - Eaux-Vives - Annemasse ouvre des perspectives importantes pour une amélioration de la desserte ferroviaire sur la ligne Bellegarde - St-Julien - Annemasse, et donc un report modal du trafic pendulaire transfrontalier.

4.3 MOBILITÉ DOUCE

4.3.1 OBJECTIFS

Bardonnex dispose d'un maillage complet et continu de chemins de promenade. Les liaisons fonctionnelles entre les villages et avec l'école de Compesières sont assurés en site protégé pour les piétons et les cyclistes. La route d'Annecy présente encore des déficits sur ce plan.

Les objectifs d'aménagement sont :

- Favoriser les modes de déplacement doux (piétons, cyclistes) sur l'ensemble du territoire communal



*Le chemin le long du Maraîchet
La bande mixte le long de la route des Hospitaliers*

4.3.2 PROPOSITIONS



*La place de Charrot
Un chemin agricole vers Charrot
La piste cyclable le long de la route de Cugny*

Le réseau des espaces publics

Le réseau des parcours piétonniers et cyclables de la commune doit être complété à différentes échelles. Il s'agit de relier les lieux d'habitat aux équipements, de réaliser un maillage continu des chemins de promenade, d'aménager des itinéraires de randonnée et de découverte du patrimoine, de sécuriser les parcours des cyclistes.

Il s'agit en particulier :

- d'aménager le cheminement depuis la place de Brunes et le rond-point du Gratillet, en direction de la route de St-Julien (en cours),
- de réaliser les maillons manquants des itinéraires de randonnée prévus par le plan directeur cantonal des chemins de randonnée,
- de réaliser avec les communes voisines de grands itinéraires de promenade (par ex. St-Julien - Salève par la crête du vallon de l'Arande, liaison à rétablir sous le viaduc autoroutier, sentier à compléter le long de la Drize...),
- de compléter les chemins de promenade d'intérêt local, notamment en relation avec les ensembles patrimoniaux (nant du Maraîchet à l'ouest de Bardonnex...),
- d'accrocher le réseau aux espaces publics et aux cheminements des agglomérations,
- coordonner ces projets avec ceux des communes voisines.

La mise en place de ces parcours ne doit pas se borner à une résolution fonctionnelle et technique des déplacements sur la commune, mais être l'occasion de poursuivre la mise en place d'espaces publics de qualité (par ex. à Croix-de-Rozon), afin de créer un véritable réseau des espaces publics à l'échelle communale. Ceci implique :

- la mise en valeur des éléments d'accompagnement qui caractérisent ces parcours et qui, pour certains, ont une valeur patrimoniale (murs fontaines, croix, haies, alignements d'arbres, cf. relevé IVS),
- un projet définissant les plantations, les matériaux du sol, les profils-type,
- la connection fine des accès : arrêts de transports publics, parkings.

Le moyen de réaliser un tel réseau des espaces publics est le **plan directeur communal des chemins pour piétons**, avec des fiches de mise en oeuvre « qualitative », la liste des acquisitions et servitudes nécessaires pour réaliser les tronçons manquants, le relevé des éléments d'accompagnement à protéger, les prescriptions d'entretien (fauche tardive des talus, par ex.).

Le plan directeur des chemins pour piétons

La planification des itinéraires entre les villages, des liaisons piétonnes dans les villages et des projets de modération de la circulation doit être coordonnée. Cet objectif peut être atteint par l'établissement du plan directeur des chemins pour piétons, que la loi d'application de la loi

fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (L1 60) demande à chaque commune de réaliser.

Selon la loi, l'ambition première du plan directeur est de forger une image directrice des aménagements futurs en matière de chemins pour piétons; il s'agit de composer un réseau cohérent, dense et continu, sûr et attractif, reliant les lieux urbanisés tant au réseau de randonnée qu'aux infrastructures communales et au réseau de transports publics.

En outre, le plan directeur des chemins pour piétons permet aux autorités communales de préciser certaines options prises dans le plan directeur communal, de les étayer et de promouvoir rapidement des actions concrètes sur le terrain.

Enfin, les recommandations contenues dans cet instrument d'urbanisme permettent d'échelonner les réalisations dans le temps tout en préservant leur cohérence d'ensemble.

Une fois le plan directeur des chemins pour piétons adopté, il s'agit de réaliser progressivement le réseau. Dans les cas où la négociation avec les propriétaires n'aboutit pas, la loi permet l'expropriation, en passant par un «plan localisé de chemins pour piétons».

Itinéraires cyclables

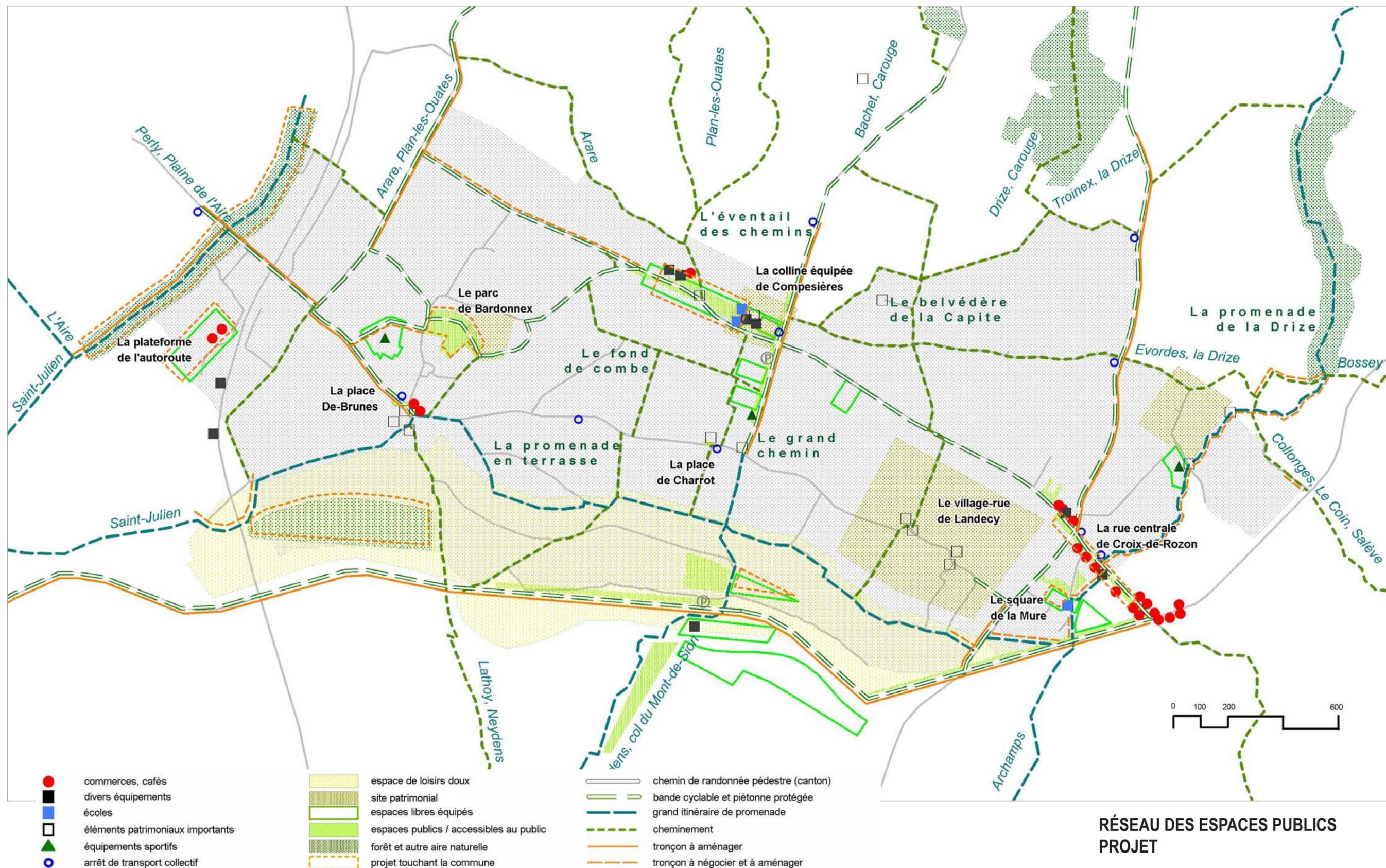
La route d'Annecy doit être dotée d'aménagements pour permettre aux cyclistes d'y circuler en toute sécurité.

Le Conseil municipal de Bardonnex a pris à l'unanimité une résolution dans ce sens, le 15 juin 2006, soutenant une motion (M 1593) présentée au Grand Conseil. Cette motion, qui demande l'aménagement d'une piste cyclable entre La Croix-de-Rozon et Carouge, a reçu une réponse du Conseil d'Etat le 25 août 2006. Les autorités cantonales y annoncent l'engagement d'une étude, qui sera intégrée au cinquième plan quinquennal d'aménagement de bandes et pistes cyclables du réseau routier cantonal, en cours d'élaboration. Elles précisent que les études et réalisations seront engagées par tronçon, et par ordre de priorité, de Carouge jusqu'à La Croix-de-Rozon. Le tronçon route de Moillebin - La Croix-de-Rozon sera le dernier considéré.

Bardonnex souhaite également voir se développer les liaisons cyclistes transfrontalières.

Stationnement du week-end

Le territoire de Bardonnex est un lieu privilégié de promenade des citadins, qui y accèdent la plupart du temps en voiture. Il s'agit d'organiser le stationnement de ces véhicules aux points de départ et d'arrivée des promeneurs («parcs promenade»).



4.3.3 PROJETS SPÉCIFIQUES

Le Grand Chemin

La mise en valeur du «Grand Chemin», ancien tracé de Carouge au Mont-de-Sion, balisé comme chemin de St-Jacques-de-Compostelle, est proposé par l'Etude trans-frontalière St-Julien - Neydens - Archamps - Bardonnex (voir le rapport final de novembre 1999).

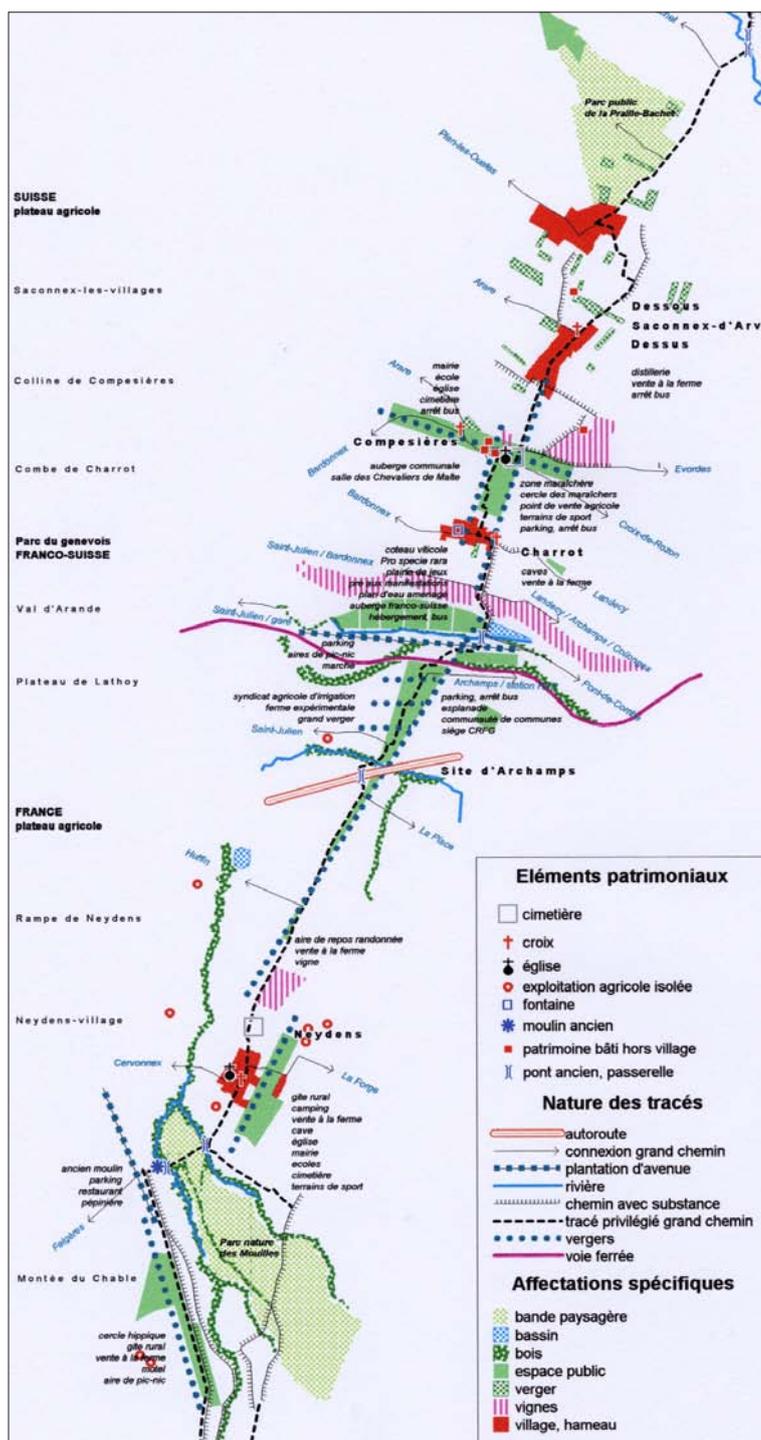
Elle permet :

- de mettre en évidence des éléments du patrimoine bâti et naturel,
- d'établir sur plusieurs communes un axe de référence central aux deux plateaux agricoles de Bardonnex et Neydens,
- de prévoir des programmes et emplacements relatifs à des équipements communaux et au tourisme de proximité,
- d'établir un tracé privilégié pour la promenade.

Mesures d'accompagnement :

- planter des lignes de fruitiers, à l'exemple de l'alignement historique de la route de Bardonnex,
- compléter et aménager les itinéraires pour piétons et cyclistes.

La mise en oeuvre et la nécessaire unité des aménagements pourraient être gérées par une charte intercommunale, chaque commune réalisant les aménagements qui la concernent.

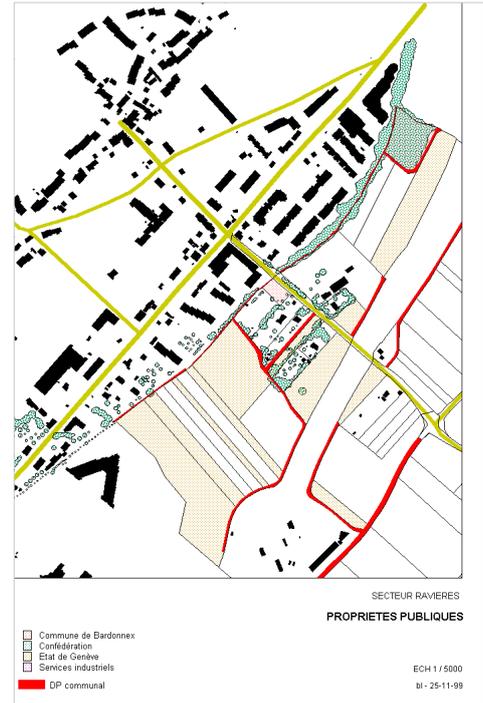


La Lissole

Ce cheminement à rétablir sur l'ancien tracé de la route de St-Julien, en coordination avec la commune de Perly-Certoux, forme à l'arrière sud-est de l'urbanisation un parcours ouvert sur la campagne, le parcours nord-ouest le long des équipements étant prévu par le plan directeur de Perly-Certoux. Il s'agit :

- d'établir des liaisons transversales,
- de compléter l'arborisation le long de la Lissole vers St-Julien,
- d'assurer à la hauteur de la douane, là où la profondeur de l'urbanisation est la plus réduite, la liaison des réseaux piétonniers et naturels du coteau de Bardonnex et de la plaine de l'Aire (seule possibilité restant entre Carouge et St-Julien),
- de renaturer le nant de la Lissole, comme prévu au plan d'action du bassin versant de l'Aire,
- de maintenir un espace agricole libre de constructions entre le parcours et l'autoroute.

Cette dernière option doit être prise en compte pour l'implantation de l'aire autoroutière de ravitaillement et repos, pour définir l'emprise et la mise en forme de la limite de ce site.



- | | | | |
|--------------------|-------------------------|--------------------------|----------------------------------|
| Liaisons piétonnes | Espaces libres, césures | équipements | ↔ liaison entre 2 espaces ruraux |
| à aménager | III Front à renforcer | autoroute | |
| existant | | projet aire autoroutière | |

