

## 10. RÉSEAUX DE DÉPLACEMENTS

### 10.1 Contexte et enjeux

#### 10.1.1 Position de la commune dans le territoire



Collonge-Bellerive dans le territoire

Du point de vue des déplacements, les grandes caractéristiques de la commune de Collonge-Bellerive peuvent se résumer comme suit :

- > une localisation suburbaine, sans continuité avec l'agglomération dense, et de ce fait hors du périmètre de desserte urbaine des transports collectifs,
- > un territoire communal traversé par deux axes routiers de liaison avec la France voisine (dont, en particulier, l'axe reliant Thonon - Evian à Genève),
- > une triple polarisation, rayonnant bien au-delà du territoire communal : le village de Collonge, qui accueille certains équipements publics communaux mais aussi des équipements cantonaux (dont le C.O. de Bois-Caran et l'Hôpital de Bellerive, Vézenaz, qui concentre une riche offre commerciale et de services dont le bassin de chalandise dépasse très largement la commune, ainsi que des équipements publics, La Pallanterie où se sont implantées plusieurs entreprises (dont l'extension de la zone est prévue) et où devraient se regrouper des équipements sportifs de dimension intercommunale. Dans une moindre mesure, on peut citer également les rives du lac qui attirent aussi une population non locale. Enfin, l'urbanisation envisagée du secteur de La Repentance pourrait créer une quatrième polarité dans la commune.

#### 10.1.2 Mobilité 2020 - Objectifs cantonaux

Les études prospectives menées par la Direction générale de la mobilité (DGM) sur la mobilité à l'horizon 2020<sup>13</sup> laissent entrevoir des augmentations importantes du trafic, malgré une amélioration de l'offre en transports collectifs à l'échelle du Canton.

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



Heure de pointe à la Jonction, source [www.lematin.ch](http://www.lematin.ch).



Chemin des Rayes, Vézenaz

<sup>13</sup> Source : Evolution prévisible du trafic routier, République et Canton de Genève, 2005

### 10.1.3 Chaîne de déplacements

Pour parvenir à une croissance significative des déplacements en transports collectifs, 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 collectifs. 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 collectifs 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 collectifs 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 collectifs.

### 10.1.4 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 (notamment par l'aménagement de parkings permettant de libérer les rues des voitures stationnées), équipements et accès des immeubles favorisant les mobilités douces (parc à vélos, cheminements piétons, ...),
- > **les transports collectifs** : prise en compte des éléments communaux et intercommunaux du Plan directeur des Transports Publics, localisation et confort des arrêts de transports collectifs, amélioration de l'accès piéton / cyclable / automobile aux transports collectifs,
- > **la circulation** : gestion et aménagement des espaces routiers favorisant la cohabitation des modes de déplacement,
- > **l'information et la sensibilisation** : information du public sur les solutions de déplacement offertes.

#### Les différents outils de la planification cantonale

**Le Plan Directeur Cantonal (2001 - 2015)** est un document de référence qui définit les grandes orientations et les conditions de mise en oeuvre de la politique d'aménagement du territoire à l'échelle du canton.

**Le Projet d'Agglomération franco-valdo-genevois (2007 - 2030)** est un document de référence recensant l'ensemble des projets d'infrastructure ayant un intérêt pour l'agglomération, dans le but notamment de bénéficier d'un financement partiel de la Confédération.

**Le Plan Directeur du Réseau Routier (2011-2014)** est un outil de planification quadriennal qui détermine l'évolution de la gestion de la circulation routière dans le canton.

**Le Plan Directeur des Transports Publics (2011 - 2014)** est un outil de planification quadriennal présentant les intentions du Conseil d'Etat en matière de transports collectifs.

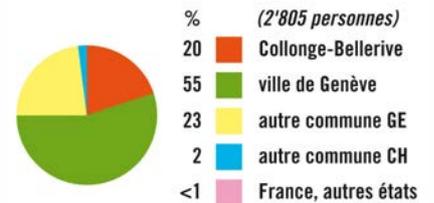
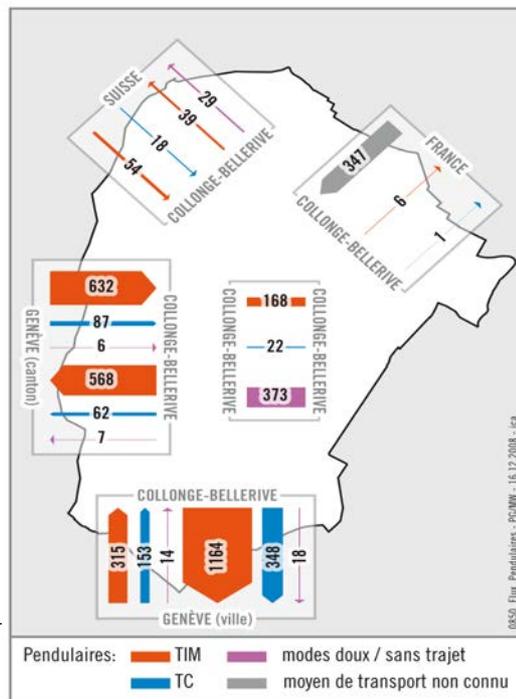
**Le Plan Quinquennal (2012 - 2016)** des aménagements cyclables cantonaux est un outil de planification recensant l'ensemble des aménagements envisagés en faveur des cyclistes sur les routes cantonales.

**Le Plan Directeur des Mobilités Douces (2011)**, est un outil de planification définissant les stratégies et les aménagements à prévoir pour les piétons et les cyclistes à l'échelle cantonale.

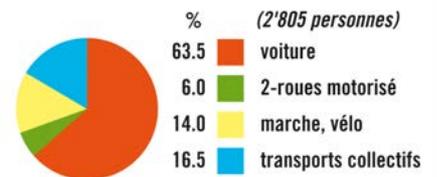
**Le Plan Directeur du Stationnement (2010)**, est un outil de planification définissant les stratégies à adopter pour tout ce qui a trait au stationnement à l'échelle cantonale.

## 10.2 Flux de déplacements et répartition modale

### 10.2.1 Actifs résidant dans la commune



Destination des personnes actives résidant à Collonge-Bellerive, source: OFS.



Moyen de transport des personnes actives résidant à Collonge-Bellerive, source: OFS, 2000.

TIM: transport individuel motorisé  
TC: transport collectif

Origine, destination et répartition modale des personnes actives résidant et/ou travaillant à Collonge-Bellerive, source:OFS, 2000.

Sur 2 805<sup>14</sup> actifs résidant à Collonge-Bellerive, seuls 20 % travaillent dans la commune même. Une nette majorité (55 % des actifs) travaille en ville de Genève, et la presque totalité (97 %) dans le canton de Genève.

En moyenne, 70 % des déplacements pendulaires sont effectués en transport individuel motorisé (TIM : voiture ou deux-roues motorisé), 15 % en transports collectifs (TC), et 15 % avec les mobilités douces (marche, vélo).

Concernant les actifs travaillant en Ville de Genève, moins d'un quart se rend au travail en transports collectifs et plus de trois quarts en voiture ou deux-roues motorisé.

<sup>14</sup> Source : Office Fédéral de la Statistique - Recensements fédéraux de la population - (état 2000)

Concernant les actifs vivant et travaillant dans la commune de Collonge-Bellerive, 2/3 se déplacent à pied ou en vélo, ou n'ont pas de déplacement à effectuer, tandis que 30 % se déplacent en voiture ou deux-roues motorisé.

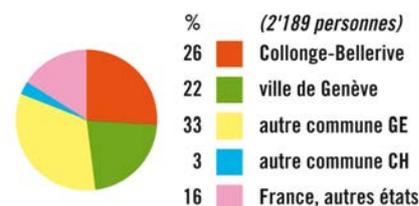
### 10.2.2 Actifs travaillant dans la commune

On compte 2 189 actifs travaillant dans la commune de Collonge-Bellerive. Le quart de ces actifs est domicilié dans la commune même, 22 % viennent de la ville de Genève, 33 % du reste du canton, et 16 % de France voisine.

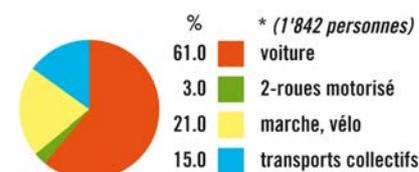
En moyenne, 61 % des pendulaires (résidant en Suisse uniquement<sup>15</sup>) se rendent à leur lieu de travail à Collonge-Bellerive en voiture, contre seulement 15 % en transports collectifs.

Concernant les actifs domiciliés en Ville de Genève, près de 2/3 se rendent à Collonge-Bellerive en voiture, contre 1/3 en transports collectifs.

La part des TC tombe logiquement à 12 % pour les personnes résidant dans les autres communes du Canton.



Origine des personnes actives travaillant à Collonge-Bellerive, source: OFS 2000.

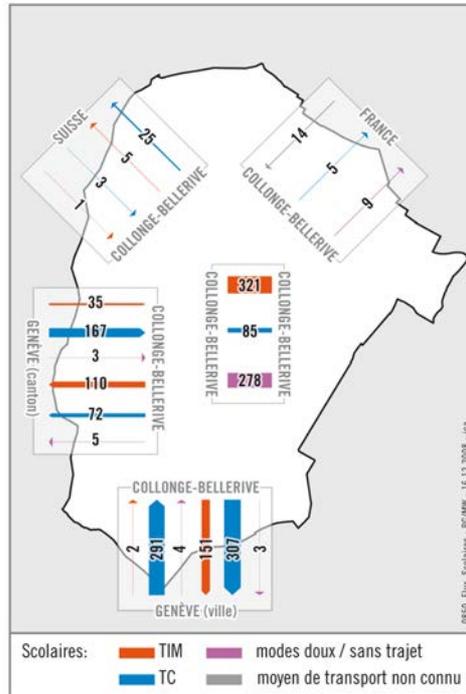


\* données non disponibles pour actifs originaires de France

Moyen de transport des personnes actives travaillant à Collonge-Bellerive, source:OFS 2000.

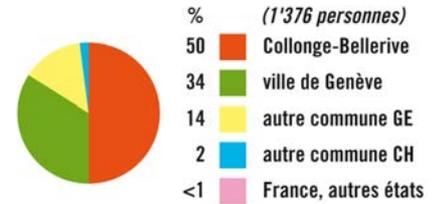
<sup>15</sup> Les données du microrecensement n'indiquent pas le moyen de transport des pendulaires originaires de France

### 10.2.3 Déplacements scolaires

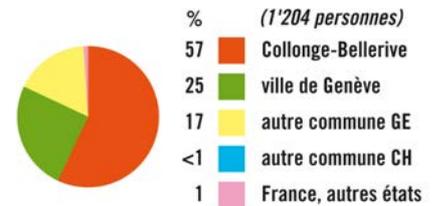


TIM: transport individuel motorisé  
TC: transport collectif

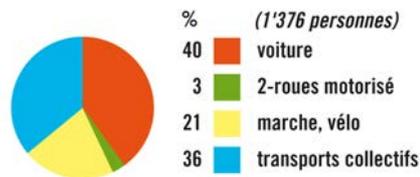
Origine, destination et répartition modale des personnes scolarisées résidant et/ou étudiant à Collonge-Bellerive, source: OFS, 2000.



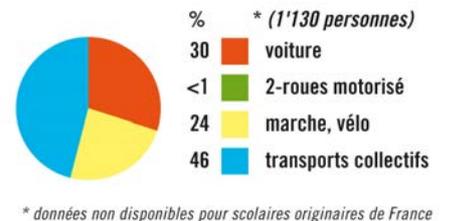
Destination des personnes scolarisées résidant à Collonge-Bellerive, source : OFS, 2000.



Origine des personnes scolarisées étudiant à Collonge-Bellerive, source : OFS, 2000.



Moyen de transport des personnes scolarisées résidant à Collonge-Bellerive, source : OFS, 2000.



Moyen de transport des personnes scolarisées étudiant à Collonge-Bellerive, source : OFS, 2000.

\* données non disponibles pour scolaires originaires de France

On dénombre en 2000 (date du dernier recensement fédéral de la population) 1 204 personnes en formation (écoliers, étudiants) domiciliées à Collonge-Bellerive, dont la moitié suit une formation dans la commune même. Par ailleurs, 504 étudiants et écoliers non-résidents étudient à Collonge-Bellerive (C.O. Bois-Caran essentiellement).

Les personnes en formation ont globalement plus recours aux transports collectifs que les personnes actives occupées, indépendamment de leur lieu de domicile ou d'études.

Concernant les déplacements scolaires effectués au sein de la commune, la part modale des TC est logiquement assez basse (12 %), en revanche la part modale de la voiture est remarquablement élevée (47 %).

#### 10.2.4 Diagnostic - synthèse

Plus de la moitié des actifs résidant à Collonge-Bellerive travaille en Ville de Genève. C'est un contexte a priori très favorable aux transports collectifs. Or, sur les 1 500 actifs travaillant en Ville de Genève, plus de 1 000 ont malgré tout recours à leur voiture. Si l'on y ajoute les pendulaires faisant le chemin dans le sens inverse et les scolaires, ce sont plus de 1 600 personnes qui pendulent quotidiennement en voiture entre la commune et Genève, ce qui correspond à un trafic de l'ordre de 2 600<sup>16</sup> véhicules/jour. Il est évident qu'une bonne partie d'entre elles serait susceptible de se reporter sur les transports collectifs, d'autant plus si l'offre est améliorée en fréquence et en capacité.

Plus de 300 scolaires résidant et étudiant dans la commune même sont amenés en voiture à leur lieu d'études. **Au vu des distances généralement faibles à parcourir entre logement et école au sein de la commune, le développement des circuits Pédibus, ainsi qu'une amélioration systématique des cheminements piétons et cyclistes vers les écoles, permettraient de réduire sensiblement le trafic de dépôt aux abords des écoles.**

#### 10.2.5 Objectifs

- > *Favoriser le report modal vers les transports collectifs en particulier pour les déplacements en direction/provenance de Genève.*
- > *Favoriser le recours à la marche et au vélo pour les déplacements du quotidien sur la commune, notamment par la sécurisation des trajets.*



Vésenaz, principal point de passage de et vers la ville de Genève.

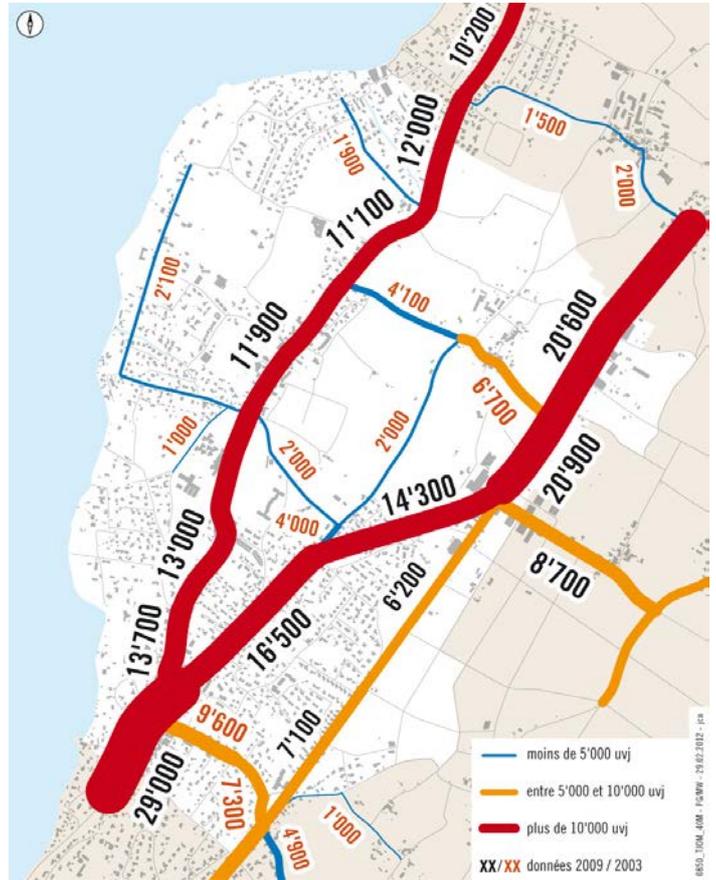
<sup>16</sup> On considère en moyenne 1.8 déplacements par pendulaire par jour ouvrable (1.9 pour les scolaires), avec un taux d'occupation de 1.11 personne par véhicule (1.26 pour les scolaires), selon le microrecensement 2005 des transports

## 10.3 Réseau routier

### 10.3.1 Structure du réseau

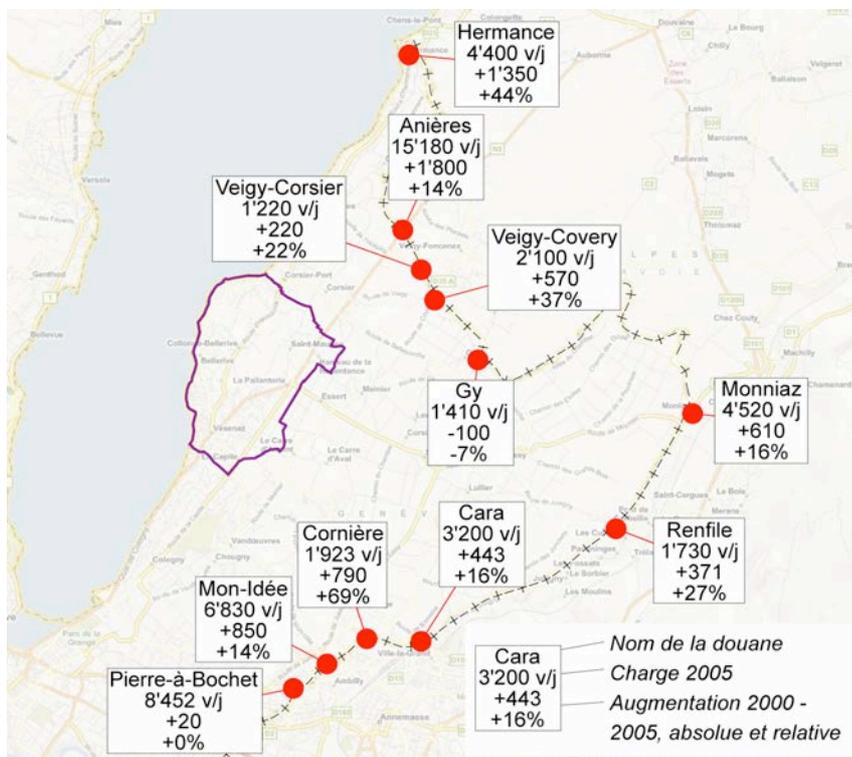


Hiérarchie du réseau routier, source : plan directeur du réseau routier 2011-2014. République et canton de Genève.



Trafic journalier moyen des jours ouvrables - état 2009, source: plan directeur du réseau routier. République et canton de Genève.

La route d'Hermance et la route de Thonon, qui se rejoignent au niveau de Vézenaz, sont les deux axes routiers principaux desservant la commune de Collonge-Bellerive. Le nouveau plan directeur du réseau routier 2011-2014 a introduit plusieurs modifications par rapport à celui de 2007 : les routes d'Hermance et de La-Capite ont été déclassées du réseau primaire en réseau secondaire. Le chemin du Vieux-Vézenaz a été déclassé du réseau secondaire en réseau de quartier. Par contre, le chemin de St-Maurice a été surclassé, du réseau de quartier en réseau secondaire.



Charges de trafic aux frontières entre 2000 et 2005, source : Projet d'agglomération franco-valdo-genevois, fond de plan: maps.live.com.

Si la route de Thonon reste l'axe le plus chargé de la commune, la route d'Hermance a connu une forte augmentation du trafic et désormais les deux axes absorbent chacun quotidiennement de l'ordre de 14 à 16 000 véhicules par jour (données 2009) à la hauteur de Vézenaz. La structure de leur trafic reste cependant très différente :

- > le trafic de la route d'Hermance est essentiellement local (accès à Genève depuis Collonge, Corsier, Anières, Hermance), avec une proportion de trafic frontalier de moins d'un tiers (4 400 véhicules/jour à la douane d'Hermance) mais dont la croissance a été particulièrement forte ces dernières années (+ 44 % entre 2000 et 2005 à la douane d'Hermance),
- > à l'inverse sur la route de Thonon, le trafic se compose très majoritairement de transit transfrontalier (18 500 véhicules/jour aux douanes d'Anières et Veigy) ; ce trafic frontalier est également en croissance (+ 16 % entre 2000 et 2005).

***Hierarchie du réseau routier*** (loi sur les routes L 1 10 du 24 juin 1967)

*Le réseau routier primaire a pour fonction d'assurer des échanges fluides entre les différents secteurs de l'agglomération, ainsi qu'entre l'agglomération et le territoire qui l'entoure.*

*Le réseau routier secondaire a pour fonction d'assurer des échanges, notamment entre les différents quartiers.*

*Le réseau routier de quartier a pour fonction de desservir les habitants et les activités.*

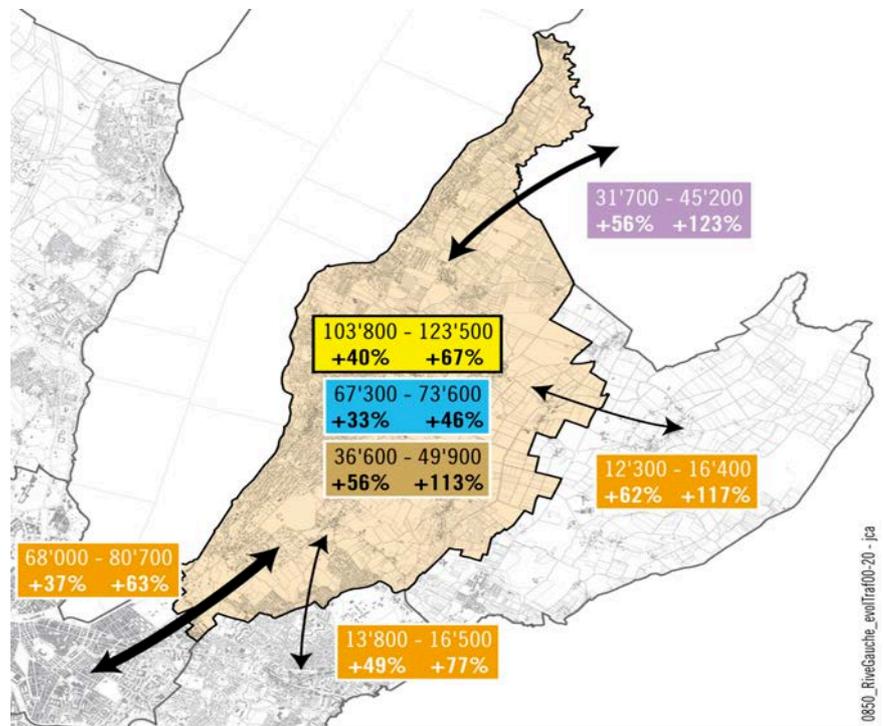


Traversée de Saint-Maurice.

La route de Compois est relativement chargée, avec de l'ordre de 8 700 véhicules/jour, dont une part probablement non négligeable de trafic frontalier (7 700 véhicules/jour aux douanes de Gy, Monniaz et Renfile, dont une partie rejoint certainement la route de Thonon).

On observe aussi un trafic assez important sur le chemin des Rayes (9 600 véhicules/jour), qui est un élément du réseau routier secondaire<sup>17</sup>.

On peut noter également un trafic important sur les traversées de St-Maurice (6 700 véhicules/jour) et de La Capite (7 100 véhicules/jour).



XX'XXX - YY'YYY trafic prévu en 2020 (uv/j)  
 +WW% +ZZ% augmentation relative à la situation 2000 (uv/j)

Trafic par secteur: XXX trafic total XXX trafic interne + O/D XXX trafic de transit

Trafic par cordon: XXX route XXX frontière

Evolution du trafic 2000-2020, source: Evolution possible du trafic routier, République et Canton de Genève, 2005.

<sup>17</sup> Tel que défini par le plan de hiérarchie du réseau routier 2011

Sur le reste du réseau routier de la commune, le trafic reste faible à modéré.

Les prévisions de trafic établies par le Canton pour la période 2000-2020 laissent entrevoir une augmentation globale de +40 % à +67 % du trafic sur le secteur « Lac Rive Gauche »<sup>18</sup>, dont +56 % à +113 % pour le trafic transitant à travers le secteur (trafic frontalier essentiellement). La commune de Collonge-Bellerive est fortement concernée par ces perspectives d'évolution. **Sans amélioration significative de l'offre en transports collectifs, cette évolution se traduira en effet par une pression particulièrement forte du trafic sur les traversées de Collonge et de Vézenaz et sur l'accessibilité de la zone d'activités de La Pallanterie.**

### 10.3.2 Projets routiers

Dans ce contexte d'accroissement rapide de la mobilité, plusieurs projets d'infrastructure routière sont prévus ou évoqués sur le territoire communal de Collonge-Bellerive. Bien que les échéances et niveaux d'avancement soient très variables, ces projets sont en forte interaction et doivent être appréhendés dans une stratégie d'ensemble cohérente.

#### Traversée de Vézenaz

Pour atténuer les nuisances du trafic à Vézenaz, une tranchée couverte est réalisée sur la route de Thonon en traversée du village. Le complément du financement du projet a été approuvé par votation lors d'un référendum fin 2009. Le chantier a débuté en 2010 et la mise en service est prévue pour 2014.

Cette tranchée couverte absorbera l'essentiel du trafic provenant de la route de Thonon. Ainsi à l'amont du carrefour avec la route d'Hermance ne subsisteront plus qu'un faible trafic local (riverains), les transports collectifs et les mobilités douces.

En revanche, le trafic provenant de la route d'Hermance transitera toujours en surface à Vézenaz. Ainsi, au carrefour avec la route d'Hermance et à l'aval de celui-ci sur la route de Thonon, les charges de trafic resteront élevées. Sur ce secteur, la tranchée couverte apportera donc essen-



Projet de réaménagement du carrefour de Vézenaz, suite aux travaux de la tranchée, source: Bâti 3D.

<sup>18</sup> Communes de Coligny, Collonge-Bellerive, Corsier, Anières, Hermance, Vandoeuvres, Choulex, Meinier

tiellement un gain de fluidité et de sécurité et une amélioration de l'accessibilité locale, sauf dans l'éventualité d'un report du trafic de la route d'Hermance vers la route de Thonon.

#### Contournement de Collonge (1975)

Une réservation avait été inscrite en vue d'un éventuel contournement routier du village. Le tracé réservé reliait la route d'Hermance de part et d'autre du village, à l'est à travers la zone agricole (voir schéma au chapitre 3).

L'opportunité de ce projet, qui ne figure pas dans la planification cantonale ni dans le Projet d'agglomération, n'est pas démontrée. En effet, le contournement de Collonge et la tranchée couverte de Vézenaz offrent chacun une réponse partielle à la problématique du trafic de transit dans les deux centralités communales : la tranchée couverte déleste Vézenaz de l'essentiel du trafic de la route de Thonon mais y maintient en surface le trafic de la route d'Hermance ; le contournement soulage la traversée de Collonge mais pas celle de Vézenaz.

#### Nouvelle liaison entre la route d'Hermance et la route de Thonon

Dès lors, en lieu et place du contournement de Collonge, il est judicieux d'examiner l'opportunité et la faisabilité d'une **liaison nouvelle reliant la route d'Hermance** au nord de Collonge, **à la route de Thonon** au nord de Vézenaz. Cette liaison permettrait de rabattre une partie du trafic de la route d'Hermance vers la tranchée couverte de Vézenaz (donc de renforcer les bénéfices de cette dernière) et de **délester en même temps les traversées de Collonge, de Vézenaz et de St-Maurice.**



Nouvelle liaison entre la route d'Hermance et la route de Thonon, tracé indicatif

En l'état des charges, la capacité de la tranchée couverte de Vésenaz semble suffisante pour absorber en sus une partie du trafic venant de la route d'Hermance. Ce sont les carrefours amont qui resteront déterminants du point de vue de la capacité. Ceux-ci fonctionnent actuellement de manière insatisfaisante (en particulier celui de La Pallanterie) et devront être repensés, dans une stratégie plus large de régulation et de canalisation du trafic sur l'ensemble des voiries du secteur, en tenant compte également des transports collectifs aujourd'hui piégés dans la congestion du trafic aux heures de pointe et des intentions du projet d'ag-

glomération franco-valdo-genevois de développer de nouveaux logements dans ce secteur.

**Le projet de traversée du lac** (Projet d'agglomération franco-valdo-genevois, décembre 2007).

« Mise en service entre 1993 et 1997, l'autoroute de contournement ouest de Genève forme, avec l'autoroute A40 (pied du Salève), l'ossature routière majeure de la région. Ce dispositif de ceinture sera prochainement alimenté par l'A41 au sud, puis par la route express du Chablais. Pour assurer la mobilité à long terme, le Canton de Genève souhaite réaliser un ouvrage de traversée autoroutière du lac, entre le Vengeon (rive droite) et la Pointe-à-la-Bise (rive gauche), avec un prolongement jusqu'à la future voie express au nord d'Annemasse.

Cette réalisation permettra tout à la fois de compléter le bouclage autoroutier, de désengorger le contournement ouest et de desservir un secteur (environs du plateau de Jussy) qui accède actuellement difficilement au réseau autoroutier. Compte tenu des délais nécessaires à sa réalisation, du fait que son caractère autoroutier relève des routes nationales et de son impact sur le développement de l'agglomération au-delà de 2030, cet ouvrage n'appartient pas au Projet d'agglomération. Des études transfrontalières seront poursuivies pour définir le tracé, les fonctionnalités et le dimensionnement de l'ouvrage, ainsi que les mesures d'accompagnement à mettre en oeuvre pour permettre un développement garantissant la préservation des sites, du paysage et de l'environnement."

### Traversée du lac

Sur mandat du Grand Conseil, le canton a mené une étude approfondie du projet, visant en particulier à confirmer la fonction de l'ouvrage et à identifier le tracé préférentiel de la traversée du lac et de ses prolongements.

Ce que l'on peut en retenir, pour ce qui concerne potentiellement Colonge-Bellerive, c'est :

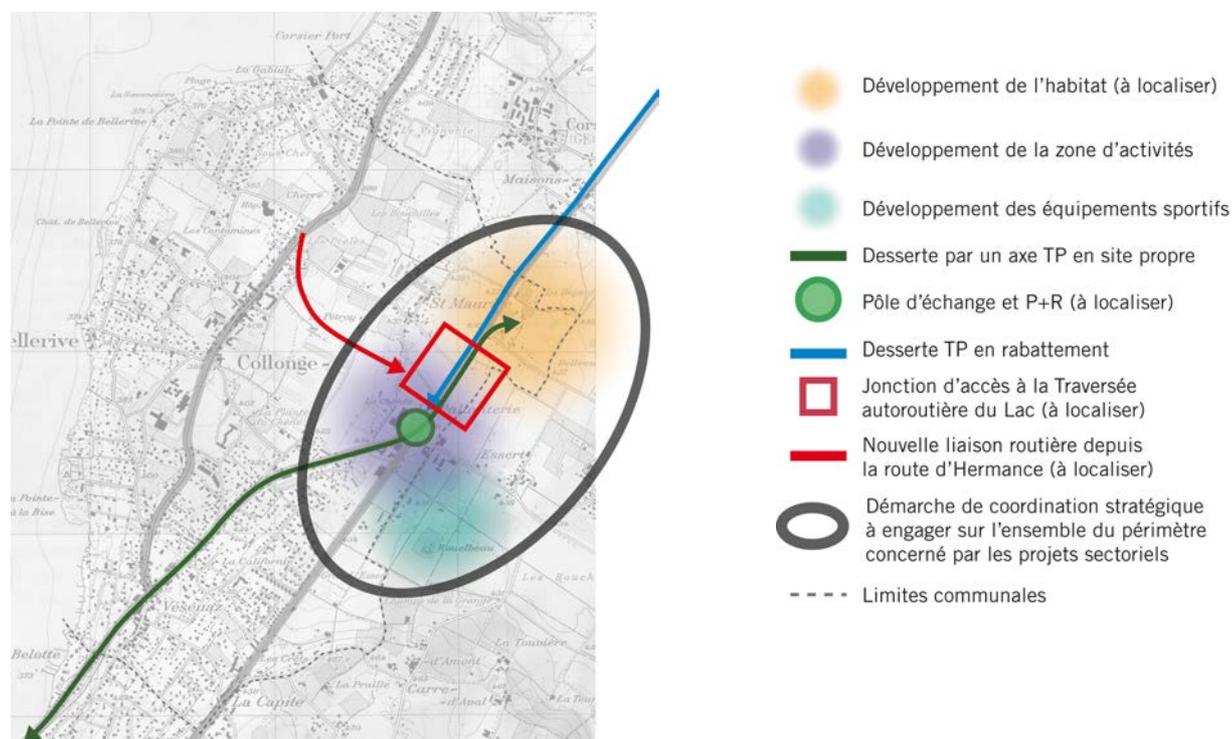
- > l'abandon des projets de petite ou moyenne traversée à caractère urbain au profit d'une grande traversée de type autoroutière, dont le tracé est donc fortement susceptible de toucher le territoire communal,
- > un tracé sur la rive gauche qui s'inscrit dans une logique de bouclage autoroutier, donc avec un prolongement en direction du réseau autoroutier existant à l'est de l'agglomération (raccordement envisagé a priori à la route Blanche),
- > une jonction entre cette liaison autoroutière et la route de Thonon (localisation à préciser, probablement sur le territoire communal),
- > une infrastructure de hiérarchie supérieure dont l'ampleur des répercussions pose forcément la question de l'extension de l'agglomération dans ce secteur,
- > un projet qui n'est pas envisagé avant 2030, donc bien au-delà de l'horizon du plan directeur communal, mais dont l'impact potentiel sur la commune est tel qu'on ne peut pas l'ignorer.

Compte tenu de son caractère autoroutier, ce projet relève désormais des routes nationales et sa planification est aujourd'hui menée par l'Office Fédéral des Routes. Celui-ci a engagé une étude visant à réévaluer l'opportunité et la fonction de ce projet dans le cadre plus général du développement du système autoroutier de la région franco-valdo-genevoise et, le cas échéant, à confirmer la variante de tracé la plus appropriée pour la traversée du lac et pour son raccordement au système autoroutier existant. Les résultats de cette étude sont attendus pour 2012.

### Interaction des projets : définir une stratégie coordonnée

Il ne relève évidemment pas du plan directeur communal de coordonner ces différents projets dont les enjeux dépassent l'échelle communale. Pour autant, il est indispensable que l'on précise rapidement les scénarios

potentiels afin de veiller, dans la mesure des possibilités, à la compatibilité des politiques menées à l'échelon communal.



Nécessité d'une coordination stratégique sur le secteur est de la commune

A cet effet, il y a lieu d'**engager rapidement une démarche de coordination stratégique des différents projets touchant le secteur est de la commune.**

Du point de vue de la mobilité, les enjeux liés aux divers projets peuvent être résumés comme suit :

- > la jonction d'accès à la traversée autoroutière du lac (à localiser) devra permettre un accrochage optimal à la route de Thonon (entre autres, minimiser les nuisances pour les riverains et les risques de congestion du trafic sur le réseau local), et un rabattement naturel et aisé sur les transports collectifs (P+R et pôle d'échanges à localiser de préférence à l'aval de la jonction) ;
- > la nouvelle liaison routière préconisée en évitement du village de Collonge et du hameau de St-Maurice, dont le tracé est à définir, devra permettre au trafic de la route d'Hermance de rejoindre la tranchée couverte de Vésenaz (route de Thonon), mais aussi de rejoindre à terme la jonction d'accès à la traversée autoroutière du lac ;

- > les développements routiers doivent intégrer l'objectif de réaliser à terme un axe de transports collectifs urbain performant en site propre sur la route de Thonon, entre La Pallanterie/La Repentance, Vézenaz et le centre-ville de Genève ;
- > il y a lieu de réserver également un site optimal pour l'aménagement d'un pôle d'échanges (interface entre les lignes de bus régionales desservant le Chablais et l'axe de transport collectif urbain en site propre projeté en direction de Genève), ainsi que d'une offre P+R conséquente permettant de capter les populations de France voisine et du Chablais accédant par la route de Thonon et par la route d'Hermance (donc à situer à l'aval de la liaison de raccordement de la route d'Hermance à la route de Thonon) et de capter aussi à terme le trafic lié à la traversée autoroutière du lac (donc à situer également à l'aval de la jonction autoroutière projetée) ;
- > par ailleurs dans le cadre du Projet d'agglomération, ce secteur est appelé à accueillir un fort développement de l'habitat. Si l'on veut limiter le trafic automobile généré par cette population nouvelle, il faut lui offrir des services de proximité et accorder un soin particulier aux liaisons douces vers les centralités existantes (Vézenaz, Collonge, Pallanterie) ; ces nouvelles habitations devront bien sûr être desservies par des transports collectifs performants en direction de Genève ; enfin, il y aura lieu d'anticiper les nuisances de la jonction autoroutière projetée ;
- > l'extension de la zone d'activités existante ainsi que des équipements sportifs doit évidemment préserver les possibilités de développement des diverses infrastructures susmentionnées ; l'accueil de nouveaux emplois dans ce secteur ne devrait être envisagé qu'en coordination avec une amélioration de l'offre et de la performance des transports collectifs ; un plan de mobilité de site (cf. chapitre 10.7) est également à considérer pour améliorer et pérenniser les conditions de déplacements dans ce secteur.

### **Objectifs**

- > ***Surseoir à la réserve du tracé du contournement de Collonge et étudier en lieu et place, l'opportunité et la faisabilité d'une liaison rabattant la route d'Hermance (au nord de Collonge) sur la route de Thonon (à l'amont de la tranchée couverte), visant à délester simultanément les traversées de Collonge, de Vézenaz et de St-Maurice, à mieux valoriser***

*le potentiel de délestage de la tranchée couverte de Vézenaz et à accéder à terme à la jonction projetée sur la traversée autoroutière du lac.*

- > *Engager sans délai une démarche de coordination stratégique des différents projets touchant le secteur est de la commune : traversée autoroutière du lac et jonction, nouvelle liaison routière entre la route d'Hermance et la route de Thonon, axe de transports collectifs urbain en site propre, pôle d'échanges et offre P+R, développement de l'habitat, extension des zones d'activités et sportives. En particulier, préciser les sites et emprises à réserver pour les nouvelles infrastructures sur le territoire communal et les communes voisines.*
- > *A court terme, repenser la gestion et l'aménagement des principaux carrefours de la route de Thonon en améliorant les conditions de circulation des transports collectifs (voies réservées et priorités) et des mobilités douces.*

### 10.3.3 Modération, espaces publics

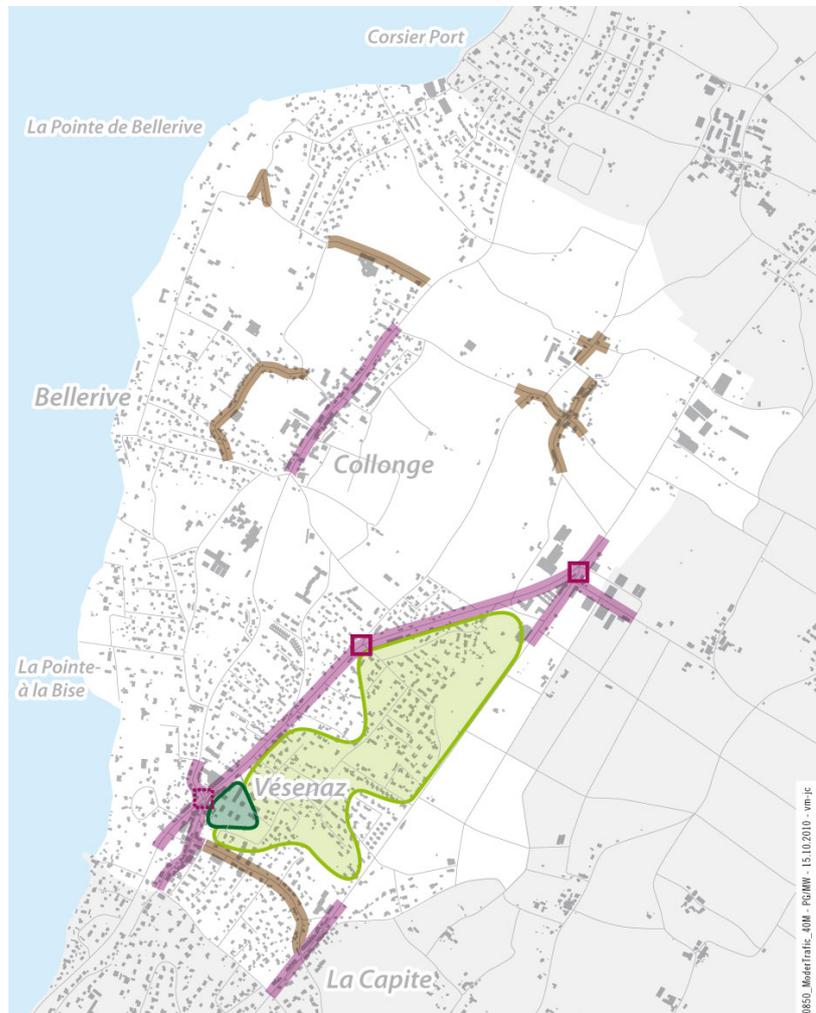
#### Diagnostic

On peut distinguer deux types de problématiques sur la commune de Collonge-Bellerive :

- > les tronçons routiers en traversée de village ou hameau supportant un trafic soutenu (principalement Vézenaz, Collonge, St-Maurice, Pallanterie) : leur aménagement doit assurer une bonne sécurisation des différents usagers et contribuer au respect effectif des limitations de vitesses. Il doit être aussi l'occasion d'améliorer la qualité fonctionnelle et paysagère de ces espaces de vie et de mettre en valeur le patrimoine bâti.
- > l'important réseau de desserte (zones résidentielles) : le trafic y est sensiblement plus faible, mais les conditions offertes aux usagers les plus fragiles (piétons, cyclistes) sont parfois très précaires (p. ex. nombreux chemins étroits sans trottoirs dans la partie ouest de la commune). Il s'agit ici de favoriser une circulation à vitesse modérée et des conditions de cohabitation acceptables, plus particulièrement pour les piétons.



Traversée de Vézenaz.



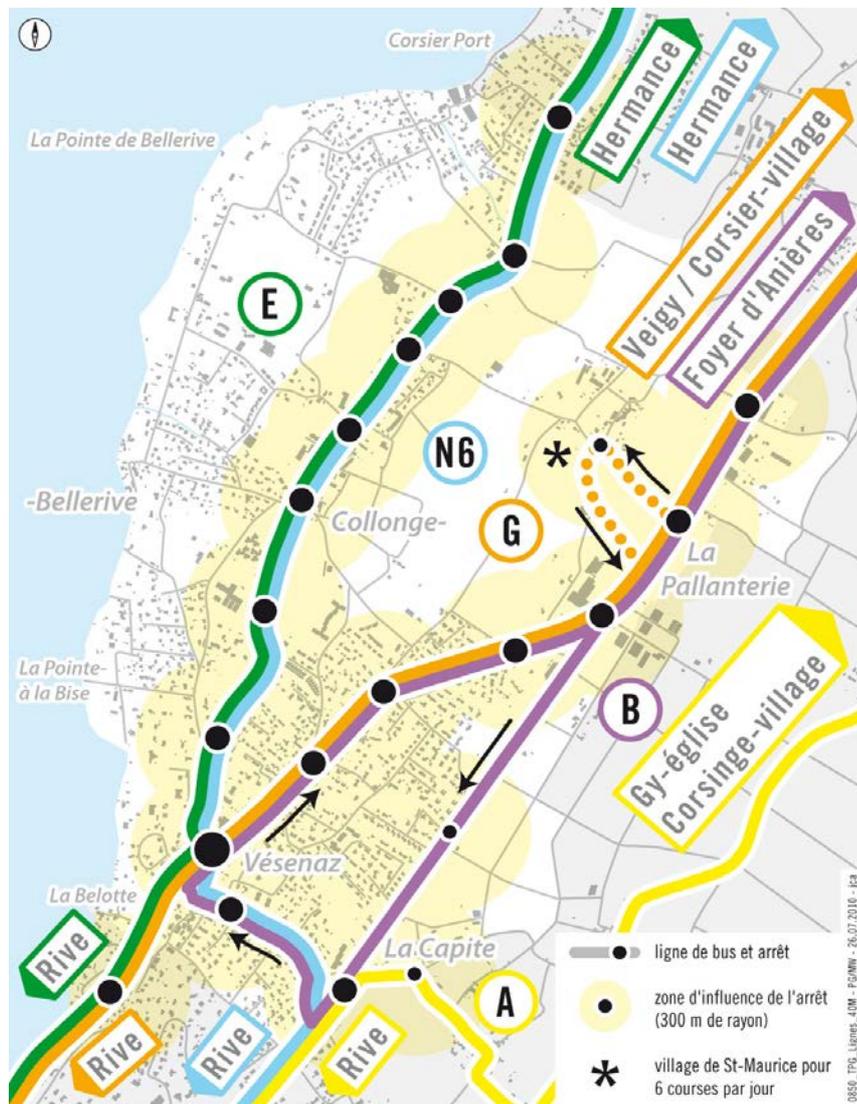
Espaces routiers à traiter

### Objectifs

- > **Mettre en adéquation l'aménagement et la fonction multimodale et sociale des espaces routiers.**
- > **Sécuriser les tronçons routiers problématiques.**
- > **Faciliter l'utilisation des mobilités douces par une gestion et un aménagement du réseau optimisant leur confort et leur sécurité.**
- > **Création de parkings permettant de libérer les rues du stationnement des voitures.**

## 10.4 Transports collectifs

### 10.4.1 Desserte actuelle



Réseau de transports collectifs, situation actuelle, source : [www.tpg.ch](http://www.tpg.ch), 2010

#### a) Lignes et services existants

La commune est desservie par quatre lignes de bus régionales, une ligne nocturne et un service Proxibus :

- > la **ligne A** relie le centre de Genève (Rive) à Gy-Eglise et Corsinge-Village ; elle passe par la route de La-Capite, le long de la limite communale sud-est de la commune ;

- > la **ligne B** circule en boucle, dans un seul sens ; elle relie La Capite, Vézenaz et La Pallanterie et rejoint ensuite le Foyer d'Anières,
- > la **ligne E** relie le centre de Genève (Rive) à Hermance, en passant par la route d'Hermance ; elle dessert les villages de Collonge et de Vézenaz,
- > la **ligne G** suit le même chemin que la ligne E entre Rive et Vézenaz, puis rejoint l'itinéraire de la ligne B, par la route de Thonon. Elle dessert également le hameau de St-Maurice sur 6 courses par jour, uniquement en direction du centre-ville ; elle est occasionnellement prolongée aux heures de pointe au-delà de la frontière à Veigy-Foncenex,
- > la **ligne Noctambus N6** suit le tracé de la ligne E ; elle offre une possibilité de retour depuis le centre-ville de Genève les vendredis et samedis soirs, après la fin du service du réseau classique,
- > l'ensemble de la commune faisant partie de la zone est du service **Proxibus** de desserte « porte à porte » ; il s'agissait 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 à l'intérieur de la zone (dans la mesure où cette liaison n'est pas disponible avec les lignes à l'horaire) ; il permettait également d'accéder, hors de la zone est, aux terminus de la ligne 9 (Petit Bel-Air) et du tramway (Moillesullaz) moyennant un supplément de CHF 3.-. Cette prestation a été suspendue par le Canton au 1<sup>er</sup> janvier 2011.

#### b) Temps de parcours

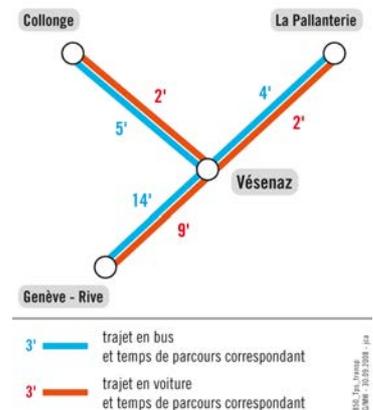
Ligne	2010		2014
	Cadence maximum en heure de pointe	Nombre de courses par jour (tous sens confondus)	Cadence maximum en heure de pointe
A	20	69	15
B	45	24	20
E	10	109	< 10
G	15	70	< 15

Synthèse des niveaux de desserte

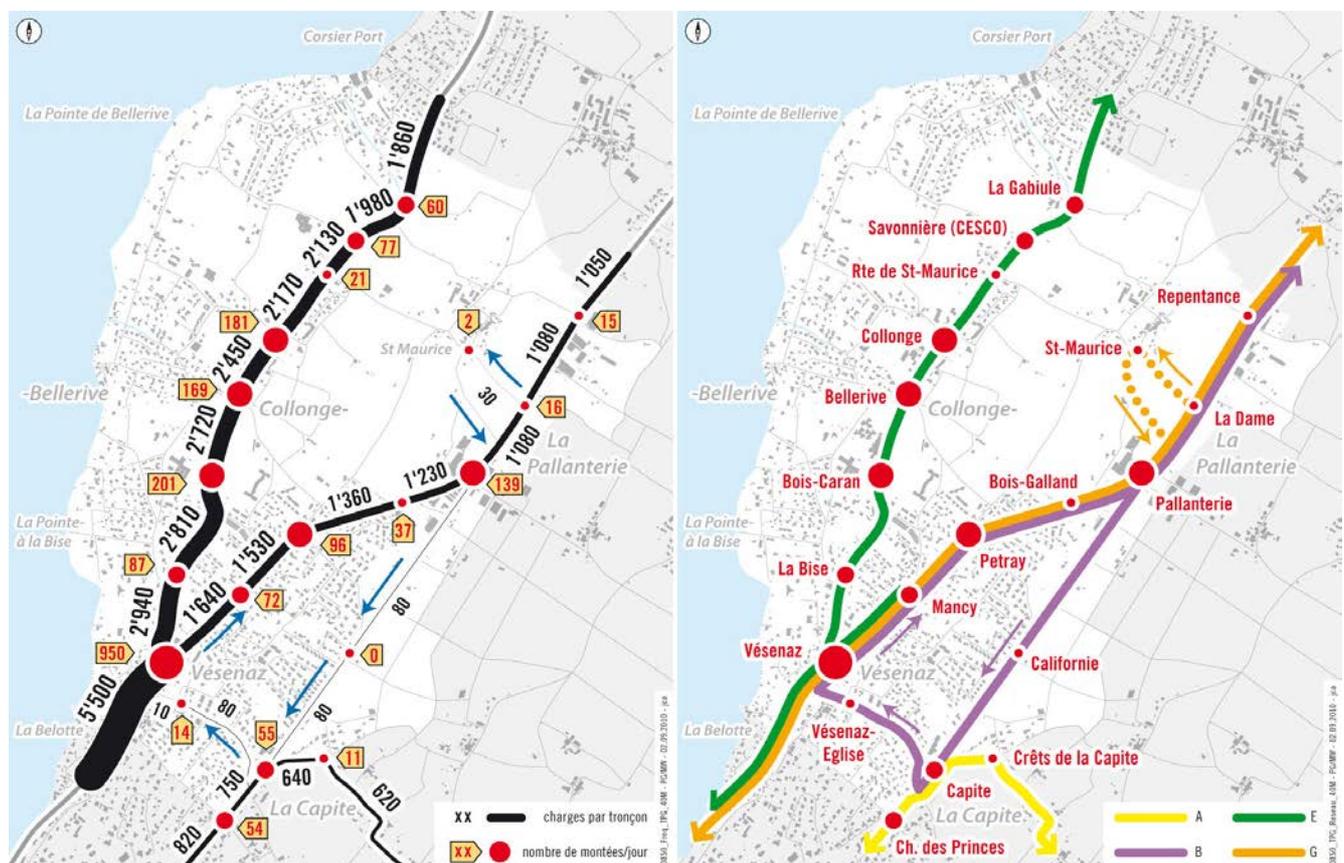
Les temps de parcours des transports collectifs (à l'horaire) apparaissent légèrement moins performants que les temps en voiture (en trafic fluide),

pour les relations de et vers Genève. Les temps de parcours en voiture restent cependant très indicatifs, ne prenant en compte ni la congestion, ni le temps éventuel passé à rechercher une place de stationnement.

Les transports collectifs disposent de voies réservées à l'approche de Genève, leur permettant d'éviter en bonne partie la congestion du trafic aux heures de pointe. Une voie réservée sur la route de Thonon entre La Pallanterie et La Repentance est prévue pour 2011.



### c) Fréquentation



Fréquentation journalière (2008) par tronçon et lignes de bus, source : tpg

Avec en moyenne 2 450 voyageurs par jour ouvrable, tous sens confondus, entre Vézenaz et la Gabiule, la route d'Hermance (ligne E, soit 94 bus par jour ouvrable) est l'axe de transports collectifs le plus chargé de la commune.

Avec en moyenne 1 450 voyageurs par jour entre Vézenaz et La Pallanterie, la route de Thonon est le second axe de transports collectifs bénéficiant d'une bonne fréquentation sur la commune, principalement grâce à la ligne G (65 bus par jour ouvrable). A noter que dans le sens Vézenaz -> Pallanterie, la ligne B « double » l'offre de la ligne G, ce qui semble apprécié (environ 80 voyageurs/jour dans ce sens sur la ligne B) et montre l'existence d'une clientèle « intracommunale » utilisant les transports collectifs pour des trajets entre Vézenaz et Pallanterie.

Hors de ces deux axes, l'utilisation des transports collectifs est faible sur la commune :

- > Les arrêts situés à l'amont de La Pallanterie (« Repentance », « La Dame », « St-Maurice ») sont très peu utilisés (moins de 50 montées cumulées par jour au total sur ces trois arrêts).
- > En particulier, les 6 courses quotidiennes desservant St-Maurice (détour occasionnel de la ligne G, uniquement en direction de Genève) ne génèrent que 2 voyageurs par jour. Cette desserte, qui constitue un détour pénalisant pour de nombreux autres usagers (en particulier la clientèle frontalière) doit être reconsidérée, d'autant plus que les quelques clients concernés restent desservis (arrêts sur la route de Thonon à moins de 500m)
- > Dans les secteurs où la ligne B ne double pas la ligne G (Vézenaz-Eglise, Californie), on compte moins de 5 montées par jour. Ceci s'explique par le fait que la ligne ne poursuit pas jusqu'à Genève et qu'elle circule en boucle à sens unique à une fréquence modeste. Pourtant le long de la route de La-Capite, la ligne A est relativement chargée (environ 750 voyageurs par jour dans le bus), et les arrêts Capite et ch. des Princes sont relativement sollicités. Cette très faible fréquentation de la ligne B confirme qu'en l'état actuel elle n'intéresse que quelques voyageurs « captifs » (voyageurs n'ayant pas d'autre moyen de transport). La fonction et l'offre de cette ligne méritent d'être redéfinis.
- > Avec en moyenne 20 utilisateurs par jour pour tout le secteur est, le service de Proxibus apparaît étonnamment peu utilisé. Il est souhaitable d'analyser les raisons d'une demande aussi modeste (information à la population ? disponibilité du service et délai d'attente ? fiabilité du service ? etc.) et, le cas échéant, d'ajuster le service pour mieux répondre aux attentes.

Une comparaison des données de fréquentation actuelles (2008) avec celles de 1998 (Cf. plan de charge du réseau de transports collectifs figurant dans le précédent Plan directeur communal) montre une forte augmentation sur la commune de Collonge-Bellerive. En particulier, le tronçon Vézenaz-Pallanterie s'est fortement développé, avec un quasi triplement des charges. Seule exception notable, l'arrêt Bois-Caran, où la fréquentation a été divisée par 2, a priori suite à la redéfinition des périmètres scolaires.

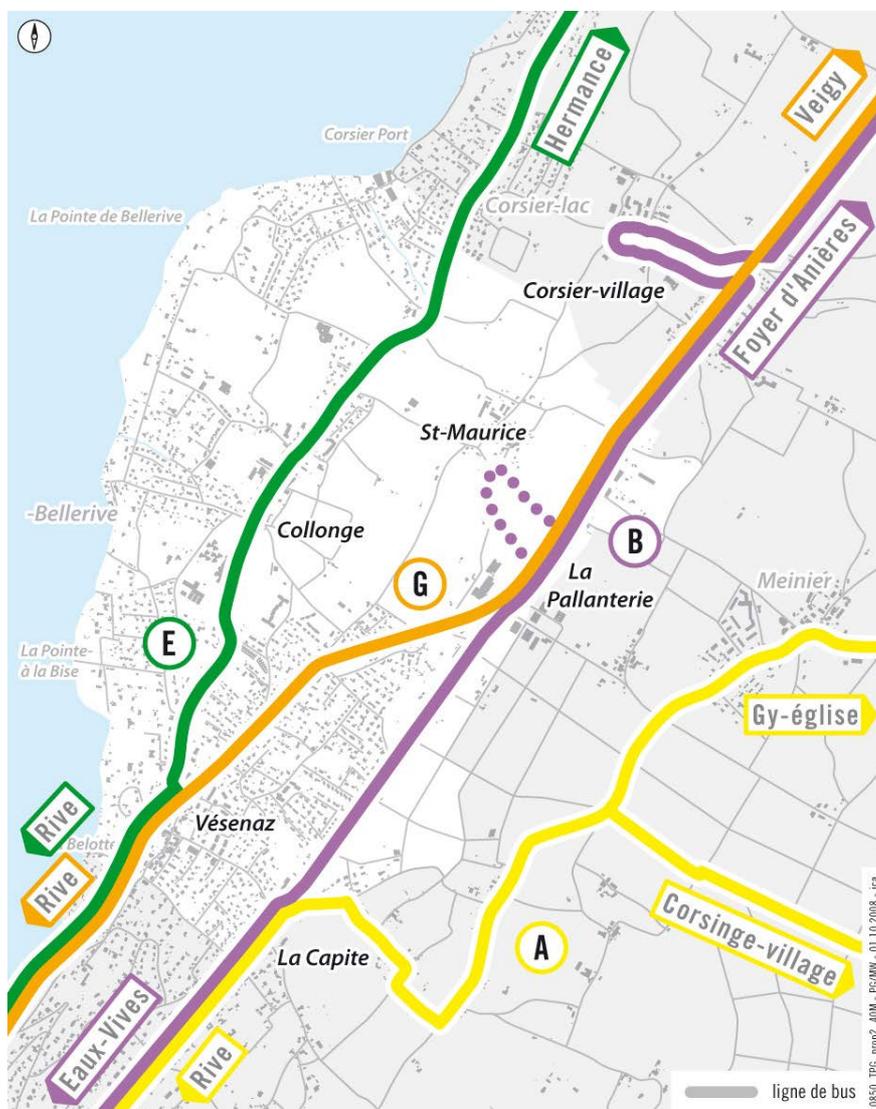
#### 10.4.2 Développements planifiés

Le Plan Directeur des Transports Publics 2011 - 2014 définit les projets et développements de l'offre de transports collectifs attendus sur cette période (sous condition d'approbation du Conseil d'Etat dans le cadre du contrat de prestations).

Pour ce qui concerne Collonge-Bellerive, les évolutions suivantes sont attendues :

- > **ligne A** : modification du tracé de la ligne entre La Capite et Meinier, avec un parcours de base passant via La Californie et La Pallanterie (et le maintien de quelques courses uniquement sur l'itinéraire passant par Carre-d'Amont et Corsinge), amélioration des fréquences (15' en heure de pointe),
- > **ligne B** : modification significative du tracé de la ligne (devenant bidirectionnelle et fusionnant avec l'actuelle ligne 34), assurant le parcours suivant : Chevrens - Maisons Neuves - St-Maurice - Pallanterie - Vézenaz - La Capite - Bonvard - Choulex - La Seymaz - gare de Chêne-Bourg - Sous-Moulin - Veyrier ; amélioration des fréquences (20' en heure de pointe),
- > **ligne E** : amélioration des fréquences (<10' en heure de pointe),
- > **ligne G** : création d'une voie bus sur la route de Thonon en direction de Genève entre la route de La-Repentance et le giratoire de La Pallanterie, modification du tracé de la ligne (suppression de la desserte de St-Maurice, prolongement systématique jusqu'à l'arrêt Crevy dès la création d'un P+R à cet arrêt), amélioration des fréquences (15' en heure de pointe),
- > **Proxibus** : suppression du service Proxibus pour les secteurs est et sud.

### 10.4.3 Autres développements souhaitables



Proposition de développement du réseau

#### Objectifs

- > **Défendre un renforcement sensible de la cadence et des conditions de confort sur les lignes E et G.**
- > **Soutenir un prolongement systématisé de la ligne G au-delà de la frontière et un parcours direct performant (desserte du village de Corsier par la ligne B).**
- > **Assurer l'intégration urbaine des arrêts et interfaces de transports collectifs (localisation, confort d'aménagement, abris, cheminements d'accès).**

- > *À court terme sur la route de Thonon, appuyer la réalisation de voies réservées aux transports collectifs (avec priorités aux carrefours), en particulier à l'amont de La Pallanterie ainsi que de la future tranchée de Vézenaz.*
- > *À plus long terme sur la route de Thonon, défendre en lien avec le fort développement envisagé de l'habitat et de l'emploi sur la commune, la réalisation d'un axe de transports collectifs urbain performant (a priori : bus urbain ou trolleybus en site propre) entre La Pallanterie/La Repentance, Vézenaz et le centre-ville de Genève, ainsi que la création d'un pôle d'échanges et d'une offre P+R.*

### Principes et mesures d'accompagnement

L'amélioration de l'offre de transports collectifs est de la compétence du Canton. L'élaboration du plan directeur communal est donc l'occasion de renforcer le dialogue concernant les améliorations qu'il est souhaitable d'inscrire dans la planification cantonale et de s'assurer d'une bonne coordination entre les actions cantonales et communales.

A court terme, plusieurs améliorations se justifient :

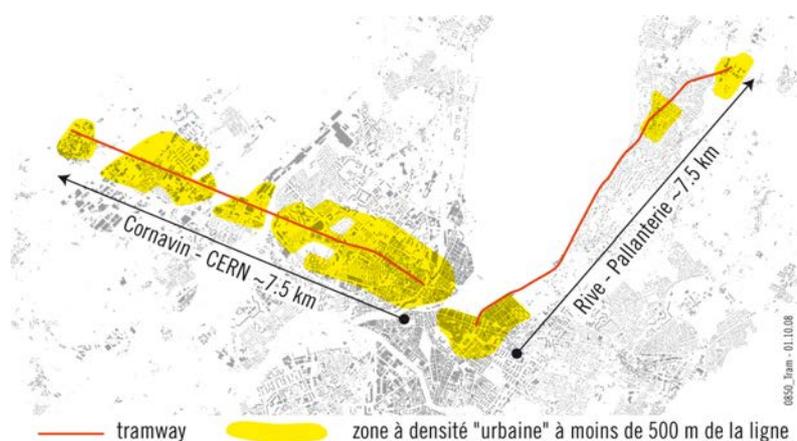
- > Suite à l'engagement de méga-bus (autobus à double articulation), la ligne E est actuellement exploitée à une fréquence sensiblement inférieure à celle qui prévalait il y a plus de 10 ans ! Un rehaussement significatif de sa cadence est indispensable à plusieurs titres. D'une part, la fréquentation de cette ligne reste élevée et les véhicules sont bondés en périodes de pointe ; par ailleurs, sur un axe où la population, plutôt aisée, n'est que très rarement « captive » des transports collectifs (plus de la moitié des ménages des communes périurbaines genevoises possèdent au moins deux voitures, contre moins d'un quart pour les communes de la 1<sup>re</sup> couronne suburbaine), les conditions de confort sont un critère important pour la crédibilité du transport collectif et le choix de ce mode de transport ; enfin, le trafic sur la route d'Hermance a très fortement augmenté ces dernières années. Ce trafic est composé majoritairement de personnes résidant le long du couloir desservi par la ligne E, autrement dit **l'amélioration de la ligne E reste le meilleur moyen de contenir l'explosion du trafic sur cet axe et de soulager entre autres les traversées de Collonge et de Vézenaz**. C'est aussi un moyen de préserver la vitesse commerciale.
- > Une amélioration significative des cadences et de la performance de la ligne G est également souhaitable à plusieurs niveaux : renforcer l'ac-

cessibilité de La Pallanterie, d'autant plus indispensable au vu des forts développements envisagés dans ce secteur ; rechercher une fréquence combinée avec la ligne E mieux cadencée entre Vézenaz et Rive ; améliorer les temps de parcours en renonçant à la desserte de Corsier par cette ligne (en assurant par exemple sa desserte par la ligne B) ; améliorer et fiabiliser la vitesse commerciale sur la route de Thonon par l'aménagement de voies réservées et de priorités aux carrefours entre Vézenaz et La Pallanterie ; ces deux dernières améliorations sont importantes si l'on veut **renforcer l'attrait de la ligne pour les frontaliers**.

A plus long terme, le Plan directeur cantonal mentionne l'éventualité d'un **tramway** desservant la commune par la route de Thonon, cependant il faut être conscient que cette idée ne résiste pas à un examen sommaire et n'a pas lieu d'être prise en considération dans la planification communale : un tramway est un moyen de transport de haute capacité dont le coût élevé (à l'investissement mais aussi à l'exploitation) se justifie seulement à partir de densités de l'ordre de 10 000 habitants+emplois par km de ligne. Si de telles densités peuvent s'imaginer à terme à Vézenaz ou à La Pallanterie/La Repentance, elles ne sont évidemment pas concevables sur les 4 km qui séparent Vézenaz des Eaux-Vives. De plus, le tracé longeant le lac sur ce tronçon, sa zone d'influence est d'emblée réduite de moitié. A titre de comparaison, on peut noter (Cf. figure) que la distance entre La Pallanterie et Rive est équivalente à la distance entre le CERN et Cornavin. Sur cette distance, le TCMC dessert de grands quartiers urbains (Servette, Vieusseux, Crozet, Avanchets, Meyrin-Cité), ainsi que de grandes concentrations d'activités et d'emplois (Cornavin, Servette, Bouchet, Balaxert, Blandonnet - Cointrin, ZODIM - ZIRIAN, Hôpital de la Tour - ZIMEYSA, CERN). Le potentiel y est donc sans rapport d'échelle avec ce qui peut être imaginé à moyen ou long terme en direction de Collonge-Bellerive.

Ceci étant, le fort développement de l'habitat et de l'emploi envisagé sur la commune dans le cadre du Projet d'agglomération doit pouvoir s'accompagner d'une extension du réseau de transports collectifs urbains à ce secteur de l'agglomération, avec un niveau de performance élevé. Une option à explorer serait la réalisation d'un axe véritablement en site propre desservi par le réseau urbain de bus voire de trolleybus (BHNS – bus à haut niveau de service). Cet axe serait aménagé (espace public), équipé

(arrêts) et géré (priorités aux carrefours) de manière similaire aux axes de tramway, de sorte à offrir un haut niveau de service. Un tel axe urbain devra bien sûr s'accompagner de l'aménagement d'un pôle d'échanges offrant des conditions optimales de rabattement du réseau régional sur le réseau urbain, ainsi que d'une offre P+R conséquente.



Distances CERN - Cornavin et Pallanterie - Rive.

On rappellera pour finir que la commune elle-même a un rôle non négligeable à jouer pour améliorer l'attrait des transports collectifs. En particulier, les interventions suivantes sont du ressort de la planification communale :

- > Amélioration de l'accessibilité piétonne et cyclable des arrêts TPG : cheminements directs et confortables, parcs à vélos et à motos sécurisés, etc.
- > Aménagement confortable, sécurisé et abrité des interfaces (Vésenaz, Pallanterie, Capite) et des arrêts.
- > Urbanisation valorisant l'accessibilité offerte par les transports collectifs (localiser l'implantation des projets de forte densité et des activités de services à bonne proximité des arrêts existants) et tenant compte des cheminements à développer pour l'accès aux arrêts de transports collectifs (servitudes, participation au financement, ...).
- > Communication ciblée (habitants, entreprises, visiteurs) en vue de mieux faire connaître les solutions de mobilité disponibles sur la commune (lignes, abonnements, etc.).

## 10.5 Réseau cyclable

### Diagnostic / Situation

La commune de Collonge-Bellerive se situe à la périphérie de la ville de Genève, à environ 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 carte cyclable ville et canton de Genève).

La plupart des routes de la commune sont des dessertes à faible trafic ne nécessitant pas ou peu d'aménagements spécifiques pour les cyclistes. Par contre, le réseau primaire et secondaire (route de Thonon, Route d'Hermance, route de La-Capite et chemin des Rayes) doit être équipé en faveur des cyclistes ou accompagné d'itinéraires alternatifs pour des raisons de sécurité et de continuité des parcours.

Actuellement, plusieurs aménagements cyclables ont été réalisés par le canton:

- > **Route de Thonon.** Aménagement bidirectionnel au sud de Vézenaz en direction du centre ville.
- > **Route d'Hermance.** Deux tronçons bidirectionnels réalisés, le premier entre La Combe et le village de Collonge, le deuxième entre Collonge et le croisement de la route du Lac (Corsier).
- > **Route de La-Capite.** Au sud de La Capite, en direction de Cologny et au nord, jusqu'au carrefour de La Pallanterie.
- > **Route de Compois.** Depuis le débouché de sur la route de La-Capite, en direction de Corsinge et Jussy.



Pistes cyclables sur la route d'Hermance.

L'offre en parcs à vélos est aujourd'hui relativement lacunaire. L'aménagement d'installations de parcage à domicile (immeubles) et à destination (principaux arrêts TPG, équipements publics, commerces et services, grandes entreprises, etc.) est essentiel au développement du vélo et la commune joue un rôle déterminant à cet effet.

Une promotion active du vélo auprès des principaux usagers potentiels (scolaires, personnel des entreprises, déplacements quotidiens, etc.) et une stratégie d'information/communication est également à développer au niveau de la commune.

## Objectifs

- > *Poursuivre le développement d'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 (commerces, équipements, lieux de travail).*
- > *Promouvoir activement le vélo, soutenir les initiatives en faveur du vélo, informer régulièrement des itinéraires existants.*

## Structure du réseau

Le réseau cyclable peut être subdivisé en trois composantes :

- > Les itinéraires situés le long des axes de trafic principaux, qui s'inscrivent dans un réseau à l'échelle de l'agglomération et dont la portée dépasse le cadre communal. Leur aménagement est prioritaire et doit être planifié en concertation avec le canton et les communes voisines. Il s'agit à la fois d'itinéraires fonctionnels et de cyclotourisme.
- > Les itinéraires situés en dehors des axes de trafic principaux, qui s'inscrivent également dans un cadre intercommunal.
- > Les itinéraires de proximité, qui sont des interconnexions entre les grands itinéraires et des liaisons locales. Sur ces itinéraires, la mixité entre les piétons et les vélos est en général admise.

## Aménagements

Sur le territoire communal, deux grands axes doivent être aménagés en priorité:

- > **la route de Thonon**, entre Vésenaz et La Pallanterie d'une part et au nord de La Pallanterie d'autre part,
- > **la route d'Hermance**, entre le village de Vésenaz et C.O. Bois-Caran (La Combe),

S'agissant de routes cantonales, l'aménagement de ces axes incombe au canton. Le plan quinquennal (2012-2016) des aménagements cyclables cantonaux prévoit plusieurs interventions sans indiquer d'horizon de réalisation. Les aménagements dans le village de Vésenaz (routes de Thonon et d'Hermance) sont dépendants de la réalisation de la tranchée couverte.

Plusieurs **traversées dangereuses** sur les grands axes doivent être facilitées et sécurisées par des aménagements spécifiques (carrefours de La Pallanterie, carrefour des Tattes, entrée sud du village de Collonge, carrefour de Vézenaz).

Les **traversées de villages** de Collonge et de La Capite sont à étudier afin de modérer les vitesses et mettre en valeur les espaces publics.

En dehors de ces grands itinéraires, il existe plusieurs liaisons complémentaires, intéressantes à l'échelon de la commune et dans le réseau de promenades qui méritent éventuellement des aménagements ponctuels. Ces liaisons mettent en relation divers éléments importants au niveau communal, comme les principaux équipements, les accès au lac ou les arrêts TPG majeurs.

A noter que les « aménagements » prennent des formes diverses dont le choix dépend des caractéristiques du lieu et de la pression du trafic :

- > pistes/bandes cyclables sur les axes à fort trafic,
- > sécurisation des traversées et autres points de conflits avec le trafic,
- > aménagements favorisant une bonne cohabitation avec le trafic dans les rues modérées,
- > itinéraires de promenade à l'écart du trafic,
- > cheminement en mixité avec les piétons, dans certaines conditions.
- > etc.



Exemples d'abri pour vélos

## Parcage

L'offre de parcage doit être développée principalement :

- > A proximité des immeubles d'habitation. L'aménagement de parcs à vélos sécurisés et couverts, d'accès aisés (de plain-pied) et en nombre suffisant à proximité des entrées d'immeubles est une exigence à inscrire dans les réglementations des PLQ. Parallèlement, des mesures d'incitation sont à envisager pour l'aménagement de parcs à vélos au pied des immeubles existants.
- > A proximité des grands générateurs de déplacements tels que les arrêts TPG, les équipements publics (écoles, administration, ...), les équipements commerciaux (alimentation, poste, ...), les grandes entreprises (pendulaires et visiteurs), ...

## **Promotion du vélo**

Plusieurs types d'actions peuvent être envisagées pour promouvoir le vélo :

- > Actions auprès des administrations et des entreprises : mise à disposition de vélos de service, encouragement à la pratique du vélo pour le personnel, mise en avant des atouts du vélo pour l'entreprise (économies sur les voitures de services, réduction des surfaces dévolues au stationnement automobile, meilleure santé du personnel, ...).
- > Information régulière et ciblée (réalisations nouvelles, possibilités offertes, diffusion de la carte cyclable de la ville et du canton, ...), consultation des usagers.
- > Mise à profit des événements (Journée « En ville sans ma voiture », Semaine de la mobilité, Journée du vélo, etc.) pour mettre en avant les efforts de la commune en faveur du vélo.
- > Actions communales (par exemple, subventionner les vélos électriques, bourse aux vélos, ...).



 Aménagement cyclable existant / à créer

 Stationnement ou abri à vélo existant / à créer

 Traversée de village à aménager

 Carrefour à réaménager

 Itinéraire recommandé (carte vélo Genève)

 Equipement / accès au lac

 Autre itinéraire de desserte (aménagement ponctuels possibles)

## 10.6 Stationnement

### 10.6.1 Normes applicables

La DGM applique une norme de dimensionnement de l'offre de stationnement plus restrictive que les normes VSS<sup>19</sup> « classiques ». Le Canton est découpé en huit zones pour lesquelles le ratio de places autorisées diffère, en fonction de la proximité au centre-ville (zone la plus restrictive) et du type de stationnement (logement ou activités).

Le territoire de Collonge-Bellerive se situe dans la zone la moins restrictive du canton. Il n'y a ainsi pas de limitation pour les activités, et le ratio est de 1.6 cases habitants par 100m<sup>2</sup> de SBP.

L'absence de restriction du nombre de places pour les activités revêt une grande importance pour le secteur de La Pallanterie. En effet, en l'absence de normes de stationnement restrictives, et avec une offre en transports collectifs limitée et des aménagements piétons et cyclables peu attractifs, il y a de fortes probabilités que le développement envisagé de la zone d'activités engendre de fortes charges de trafic supplémentaires (et une croissance proportionnelle des nuisances).

### 10.6.2 Gestion du stationnement public

A Vérenaz en particulier, mais aussi à La Pallanterie (et dans une moindre mesure dans le village de Collonge ou sur les rives du lac), le développement des activités et des commerces conduit à une forte pression sur le stationnement public.

Dans ces centralités, il n'est plus approprié de laisser un accès libre et illimité aux places de stationnement publiques mises à disposition sur rue ou en ouvrage, si l'on veut préserver l'accessibilité des clients, visiteurs et professionnels. Cependant, si l'on veut éviter des situations contre-productives (p. ex. clients des commerces stationnant dans un quartier d'habitation voisin où le stationnement n'est pas réglementé), toute restriction en matière de stationnement doit s'inscrire dans une vision globale cohérente. Et elle ne peut évidemment s'envisager sans un contrôle régulier.

En première approche, la stratégie à développer pourrait être la suivante :

---

<sup>19</sup> VSS: Union suisse des professionnels de la route



Stationnement de l'agence Thomson Reuters (privé).

- > A Vésenaz : généralisation du stationnement à durée limitée (p. ex. parcage autorisé jusqu'à 4h, avec disque de stationnement<sup>20</sup>) sur l'ensemble des rues du village (sur un rayon de 200-300 m) ainsi que dans les parkings ; proposer éventuellement des places à très courte durée (30 minutes) à proximité de commerces ou services à forte affluence<sup>21</sup> ;
- > Dans les villages (Collonge, Vésenaz, La Capite), envisager la réalisation de parkings destinés aux résidents qui n'ont pas de possibilité de réaliser des places de stationnement sur leur terrain.
- > À La Pallanterie : adopter une gestion similaire (parcage avec disque de stationnement limité) sur l'ensemble des places publiques du site, ainsi que pour les installations de stationnement du futur centre sportif<sup>22</sup> ;
- > Sur les rives du lac, à proximité des espaces de loisirs : adopter également une gestion similaire des places dans le cas où les parkings mis à disposition des visiteurs subiraient une utilisation détournée par les riverains ;
- > Une réglementation similaire peut être envisagée également à Collonge pour les parkings visiteurs des grands équipements publics (Hôpital de Bellerive, C.O. Bois Caran, etc.) ;
- > Sur l'ensemble de la commune, veiller à une bonne signalisation des parkings afin d'atténuer le trafic de recherche de place dans les quartiers alentours.

### 10.6.3 Parkings d'échange (P+R)

Les parkings d'échange ont pour but de permettre aux populations ne bénéficiant pas d'une desserte en transports collectifs à proximité de leur domicile d'avoir néanmoins accès au réseau en s'y rabattant en voiture. En ce sens, ces installations concernent peu les populations résidant sur le canton de Genève, où la quasi totalité des zones d'habitation est desservie à moins de 300 m, mais sont une solution précieuse pour les populations frontalières.

<sup>20</sup> Un recours étendu à la zone bleue (durée de stationnement limitée à 1h), avec ou sans macaron, est inapproprié hors de l'agglomération urbaine dense. Le stationnement avec horodateur suppose de mettre en place une structure de collecte et d'entretien, qui ne se justifie que pour un nombre de places conséquent.

<sup>21</sup> Dans le parking des Rayes, la première heure est gratuite.

<sup>22</sup> Fort risque d'utilisation détournée par les pendulaires en cas de stationnement libre et illimité.

Actuellement, sur ce secteur de l'agglomération, ce sont le P+R de Genève-Plage et accessoirement celui de Frontenex (actuellement 29 places mais un projet de 300 places est prévu) qui permettent de se rabattre sur le réseau urbain des TPG. Ces P+R situés à l'aval de Collonge-Bellerive n'ont évidemment pas d'influence sur le trafic transitant à travers la commune.

A l'amont de la commune, le prolongement de la ligne G à Veigy-Foncenex offre l'opportunité aux frontaliers de laisser leur véhicule avant le passage de la douane. Actuellement, quelques-uns le font de manière informelle, et les collectivités françaises envisagent la mise à disposition de places aménagées et signalées. Ceci étant, l'offre de la ligne G reste pour l'instant peu attrayante, en fréquence (quelques prolongements transfrontaliers, en heures de pointe) comme en temps de parcours (bus englué dans le trafic, en particulier à La Pallanterie et à Vézenaz). Cette solution P+R n'aura véritablement d'attrait qu'avec un prolongement systématisé et plus fréquent de la ligne G à Veigy-Foncenex, et à condition que le bus ne subisse plus la congestion du trafic à Collonge-Bellerive (aménagement de voies réservées à l'approche des carrefours critiques).

En l'état actuel de la structure du réseau routier et du réseau de transports collectifs, une offre P+R sur la commune elle-même ne présente pas grand intérêt (bonnes conditions de circulation automobile à l'amont et à l'aval de la commune). Tout au plus pourrait-on, en cas de saturation du parking de Genève-Plage, envisager une mise à profit des parkings existants au sud de Vézenaz (quota de places dans les parkings Manor et/ou Coop) qui bénéficient de la desserte cumulée des lignes E et G.

Le PDCa de 2006 prévoit d'étudier l'implantation d'un P+R de 100 places ou plus à Vézenaz. Le village ne comporte pas d'espace suffisant pour un tel équipement. Il pourrait être envisagé à La Pallanterie, en lien avec le projet de centre sportif intercommunal (CSI).

Au niveau communal, il y a surtout lieu de développer le Bike+Ride, afin de permettre aux habitants les plus éloignés des lignes de transports collectifs de s'y rabattre efficacement. Ceci suppose l'aménagement de parcs à vélos sécurisés à proximité des arrêts de transports collectifs, mais aussi l'amélioration des cheminements cyclables d'accès (sécurisation, perméabilisation du tissu bâti).

A plus long terme, dans l'optique de la réalisation d'un axe de transport collectif urbain performant jusqu'à La Pallanterie/La Repentance, il y aura lieu de réserver un site optimal pour l'aménagement d'un pôle d'échanges et d'une offre P+R conséquente. Ce site devra permettre de capter les populations de France voisine et du Chablais accédant par la route de Thonon et par la route d'Hermance, il serait donc à situer à l'aval de la liaison routière préconisée pour raccorder la route d'Hermance à la route de Thonon. A terme, il devrait être aussi en mesure de capter le trafic lié à la traversée autoroutière du lac et devrait donc être situé également à l'aval de la jonction autoroutière projetée.

#### **10.6.4 Dépose scolaire**

Le trafic lié à la dépose scolaire est généralement source d'insécurité voire de dysfonctionnements. La priorité en la matière doit être de développer les solutions Pédibus, ce qui nécessite généralement une mise en adéquation de l'aménagement des parcours empruntés. Au besoin, une meilleure organisation des espaces de dépose peut améliorer la sécurité.

#### **10.6.5 Objectifs**

- > *Favoriser le stationnement à durée limitée dans les centralités communales (Vésenaz et Pallanterie en particulier) afin de préserver l'accessibilité des clients, visiteurs et professionnels.*
- > *Soutenir le développement d'une offre P+R attrayante à Veigy-Foncenex (desserte transfrontalière améliorée de la ligne G, aménagement de voies bus sur les tronçons congestionnés à Collonge-Bellerive).*
- > *Développer le Bike+Ride sur la commune pour améliorer l'accès aux transports collectifs.*
- > *Développer l'offre Pédibus pour limiter le trafic de dépose scolaire.*
- > *Réserver la possibilité d'aménager à terme un pôle d'échanges et une offre P+R conséquente en lien avec les projets d'axe de transport collectif urbain performant et de traversée autoroutière du lac.*
- > *Créer des parkings en suffisance pour les habitants et les employés.*

## 10.7 Plans de mobilité

Vésenaz et La Pallanterie constituent les principaux sites où se développent les activités sur la commune. Celles-ci génèrent un important volume de déplacements. Les nombreux projets et développements sur ces deux sites ont un impact sensible sur les circulations et l'accessibilité, qu'il est nécessaire d'appréhender dans une démarche concertée.

### 10.7.1 Plan 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.

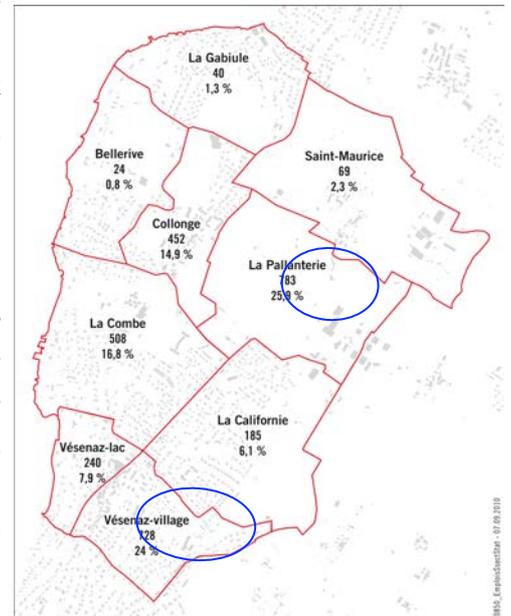
Pour l'instant à Genève, il s'agit d'une démarche volontaire. Le PME est souvent un moyen de confirmer et négocier les besoins en stationnement lorsqu'une entreprise considère que ceux-ci sont supérieurs aux normes appliquées par le canton.

Compte tenu des moyens qu'il mobilise, pour son élaboration puis sa mise en oeuvre, le PME s'adresse avant tout à des entreprises de taille importante (dépassant 50-100 employés). Or, sur les deux sites évoqués, la part de petites et moyennes entreprises est loin d'être négligeable et leurs effets cumulés sur la mobilité ne sont pas à ignorer.

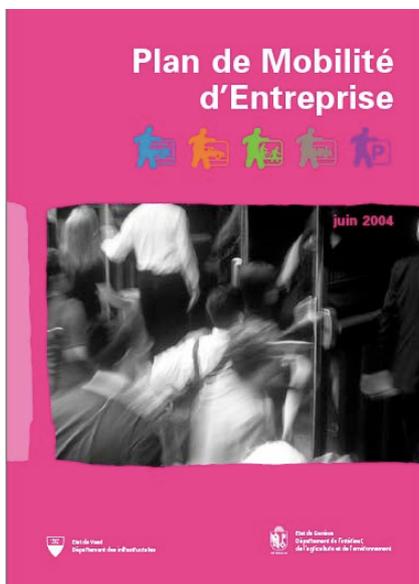
### 10.7.2 Plan de mobilité de site (PMS)

Pour le site de La Pallanterie, voire éventuellement sur des périmètres définis à Vésenaz, le Plan de mobilité de site (ou Plan de mobilité inter-entreprises) peut être une réponse plus appropriée que des PME individuels.

Un PMS porte sur un périmètre déterminé, à l'intérieur duquel l'ensemble des entreprises sont impliquées et s'engagent. Une démarche inter-entreprises favorise les synergies dans le développement des solutions,



Répartition des emplois dans la commune et principaux générateurs de trafic



elle permet également de développer des opérations plus ambitieuses et de faciliter la coordination avec les interventions relevant du canton ou de la commune.

Méthodologiquement, l'approche PMS est similaire à celle d'un PME :

- > elle suppose une forte implication des entreprises. La désignation d'un interlocuteur unique habilité à représenter les entreprises est donc une condition préalable ;
- > elle nécessite également un dialogue permanent avec l'ensemble du personnel, condition de base pour l'efficacité des solutions mises en oeuvre ; cette communication "transversale" peut d'ailleurs être l'occasion de rapprochements ouvrant la voie à des collaborations dépassant le cadre des problèmes de mobilité.

A la différence du PME, le PMS permet la mise en place de solutions dépassant le strict cadre d'une entreprise. Ce changement d'échelle ouvre la voie à une contribution plus conséquente des collectivités publiques pour l'amélioration des conditions cadres.

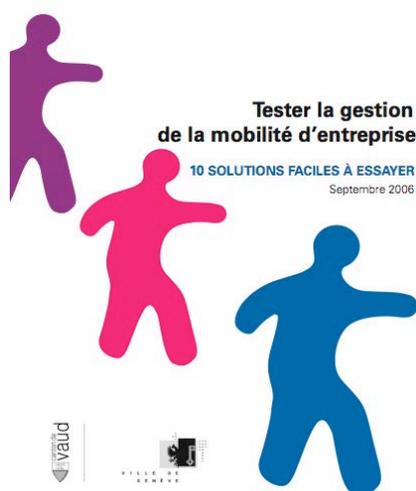


Figure 59: brochures éditées par les cantons de Genève et de Vaud

On citera comme pistes à explorer, parmi les solutions qui peuvent être imaginées dans le cadre d'un Plan de mobilité de site :

- > une offre de vélos en « libre service » ;
- > un développement du covoiturage (susceptible d'intéresser notamment les pendulaires frontaliers), coordonné à l'échelle du site pour en augmenter le potentiel ;
- > le développement coordonné d'un réseau de cheminements piétons et cyclables confortable ;
- > la réalisation d'une partie de l'offre de stationnement sous forme d'installations communes, dont l'affectation aux diverses entreprises pourra s'ajuster en fonction de l'évolution des besoins de chacune d'elles ;
- > l'utilisation multiple des installations de stationnement (p. ex. parking du futur centre sportif utilisé en synergie avec d'autres besoins sur le site) ;
- > etc.

### 10.7.3 Objectifs

- > *Elaborer, d'entente avec la Fondation de La Pallanterie, la commune de Meinier et le canton, un Plan de mobilité pour l'ensemble du site de La Pallanterie, en préalable à un développement accru des activités sur le site.*
- > *Engager un dialogue avec les commerces et entreprises à Vérenaz, en vue d'une gestion de la mobilité plus rationnelle, éventuellement au travers de Plan de mobilité de site.*