

6. POLITIQUE DES DEPLACEMENTS ET DES TRANSPORTS

6.1 Objectifs cantonaux

A l'échelle de l'agglomération de Genève, les objectifs en termes de déplacements et de mobilité sont largement dictés par les politiques cantonales.

Les évaluations faites par l'Office cantonal de la circulation et de la mobilité (OCM) laissent entrevoir des répercussions ingérables si l'évolution tendancielle se poursuit (augmentation TIM non "digérable"). Elles mettent ainsi en évidence la nécessité d'une très bonne desserte par les transports en commun pour tous les nouveaux pôles de développement.

REPERCUSSIONS POUR LE CORRIDOR RHONE-ARVE

Pour atteindre l'objectif,

- La part des pendulaires se déplaçant en voiture depuis ce corridor, toutes destinations confondues, doit passer de 60% à 40%. Ce qui, compte tenu de l'augmentation prévisible de la population, signifie une **diminution du nombre absolu des pendulaires recourant à la voiture** (-10 à -15%).
- La part des pendulaires se déplaçant en transports publics depuis ce corridor, toutes destinations confondues, doit passer de 25% à 40%. Ce qui, compte tenu de l'augmentation prévisible de la population, signifie plus qu'un **doublé du nombre absolu de pendulaires en TC** (+130%).

CHAINE DES DEPLACEMENTS

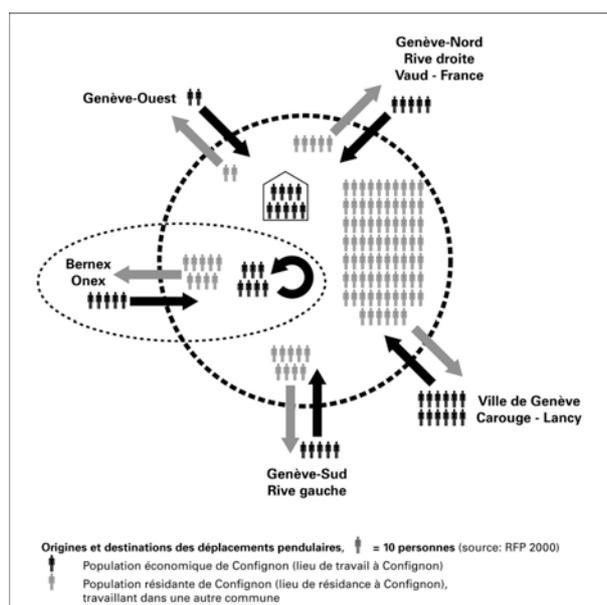
Pour parvenir à une telle réorientation de la mobilité, il s'agit d'intervenir à toutes les étapes de la chaîne des déplacements, du lieu d'origine jusqu'au lieu de destination. Ainsi, la gestion des déplacements doit s'inscrire dans une **vision régionale cohérente**.

Dans la chaîne des déplacements, le rôle du "**premier pas**" est sans conteste important. C'est au lieu d'origine que se fait le choix du moyen de transport. Rappelons que le transport public est *a priori* perdant par rapport à la voiture compte tenu de sa moindre disponibilité (trajet jusqu'à l'arrêt, contraintes de l'horaire). Les multiples entraves à l'accès au transport public au domicile donnent autant d'occasions supplémentaires de recourir à un autre moyen de déplacement. Dans ce sens, la Commune, qui maîtrise la partie amont de la chaîne des déplacements, a un rôle essentiel à jouer.

6.2 Origines et destinations des déplacements pendulaires

L'analyse des origines et destinations des mouvements pendulaires de la population résidente active et de la population économique³ de la commune de Confignon peut être résumée par les trois constats suivants (cf. figure 9, tableau 2 et annexe 4) :

Figure 9 : Illustration graphique des déplacements pendulaires d'origine ou à destination de Confignon (cf. tableaux 4 à 6)



1) **Un important potentiel pour la mobilité douce (marche à pied et vélo), mais un usage favorisant la voiture, même pour les déplacements locaux.**

- **Population économique⁶** : Environ 1/3 des 460 personnes qui travaillent à Confignon, sont des habitants de la commune (12 % de la population résidente active). La moitié d'entre eux se déplace à pied ou à vélo au travail, l'autre moitié de façon motorisée (TIM – transports individuels motorisés : voiture, moto).

Si on considère également les communes de Bernex et d'Onex (50 personnes travaillant à Confignon), on constate que la moitié des personnes qui travaillent à Confignon habitent à une **distance favorable aux mobilités douces**.

- **Population active** : Environ 150 habitants de Confignon travaillent à Confignon, Bernex ou Onex (sans compter les 90 personnes travaillant à la maison). Mais **2/3 d'entre eux se déplacent en voiture ou en moto** et seulement 1/4 d'entre eux se rendent au travail à pied ou à vélo.

Compte tenu de la proximité des trois communes, il s'agit d'un potentiel important pour les mobilités douces.

Tableau 2 : Population résidente active travaillant dans la commune selon le moyen de déplacement, en 2000 (RFP)

Total	Mobilité douce (à pied ou à vélo)	Transports en commun	Transports individuels motorisés	Travail à la maison	En déplacement	Autre
158	24	2	28	90	11	3
100%	15%	1%	18%	57%	7%	2%

³ La population économique de Confignon comprend toutes les personnes dont le lieu de travail se trouve sur la commune de Confignon, indépendamment du lieu d'habitat.

2) Une part modale peu favorable aux transports en commun, même pour les déplacements en direction du centre.

- Sur l'ensemble de la population active de Confignon, 3/4 utilisent un moyen de locomotion individuel et motorisé et seulement 1/5 les transports en commun. Même ceux qui travaillent en **Ville de Genève**, soit 45 % de la population active ou près de 600 personnes, utilisent à hauteur de 70 % la voiture ou la moto.
- 1/3 de la population économique de Confignon provient de communes "urbaines" (Ville de Genève, Carouge, Lancy, Vernier, Grand-Saconnex, Meyrin). La **part modale TC** est de seulement 1/4 pour la Ville de Genève et nettement inférieure pour les autres.

3) Un nombre non négligeable de mouvements "en ceinture" entre Confignon et le Sud du Canton.

- Une centaine d'habitants de Confignon travaille dans les communes de Genève-Sud et de la Rive gauche (sans Carouge et Lancy). Plus de 90 % d'entre eux se déplacent en moto ou en voiture. Avec la cinquantaine de personnes qui effectuent le mouvement inverse (travaillant dans la Commune de Confignon), ils génèrent théoriquement 500 mouvements par jour "**en ceinture**".⁴ Très probablement, la majeure partie d'eux traverse l'Aire entre Confignon et Plan-les-Ouates (sans autoroute), en empruntant le pont de Murlaz et en poursuivant sur le chemin de Vuillonex.

En admettant que les autres motifs de déplacements (loisirs, achats, etc.) constituent plus de 50 % de l'ensemble des déplacements, il en résulte que les charges de trafic sur ces axes sont en grande partie générées par **les habitants et les employés de**

Confignon (cf. figure 11, charges de trafic journalières moyennes). Cette estimation devrait toutefois être confirmée par un comptage.

OBJECTIFS

Exploiter le potentiel pour les déplacements à pied et à vélo à l'intérieur de la commune et entre les communes de Bernex et d'Onex (cf. chapitres 7.2.3 et 7.2.4).

Augmenter la part modale des transports en commun en direction du centre et améliorer l'offre pour les mouvements en ceinture (cf. chapitre 6.6).

6.3 Accidents et sécurité

Une analyse des accidents a été effectuée sur la base des rapports de police de ces cinq dernières années. 74 accidents ont été recensés sur le territoire communal :

- plus de la moitié (40) se concentrent sur les 700 m de la **route de Chancy** qui touchent Confignon,
- seuls 11 sont survenus sur le réseau routier communal (**croisements de la route de Soral avec la rampe de Chavant et avec le chemin de Murlaz ; carrefour rue de Bernex / rue de Sous-le-Clos**).

Sur la route de Soral, une certaine gêne pour les riverains résulte de la **vitesse inadaptée** des véhicules (chaussée en ligne droite) et des lacunes des aménagements piétons et cyclables (trottoir uniquement du côté amont).

OBJECTIF

Sécuriser la traversée de piétons et l'itinéraire cyclable sur les routes de Soral et de Chancy (cf. chapitres 6.4.1, 7.2.3 et 7.2.4).

⁴ En comptant 4 mouvements par jour, soit deux aller-retour.

6.4 Réseau routier et charges de trafic

6.4.1 Réseau cantonal

Les axes routiers primaires et secondaires offrent un **réseau performant Est-Ouest** (routes de Chancy, de Saint-Julien et de Base) et **Nord-Sud** (autoroute) en périphérie des poches habitées de la commune (village de Confignon, Cressy) et épargnant ainsi ces dernières du trafic de transit (cf. carte Réseau routier, diagnostic).

ROUTE DE SORAL

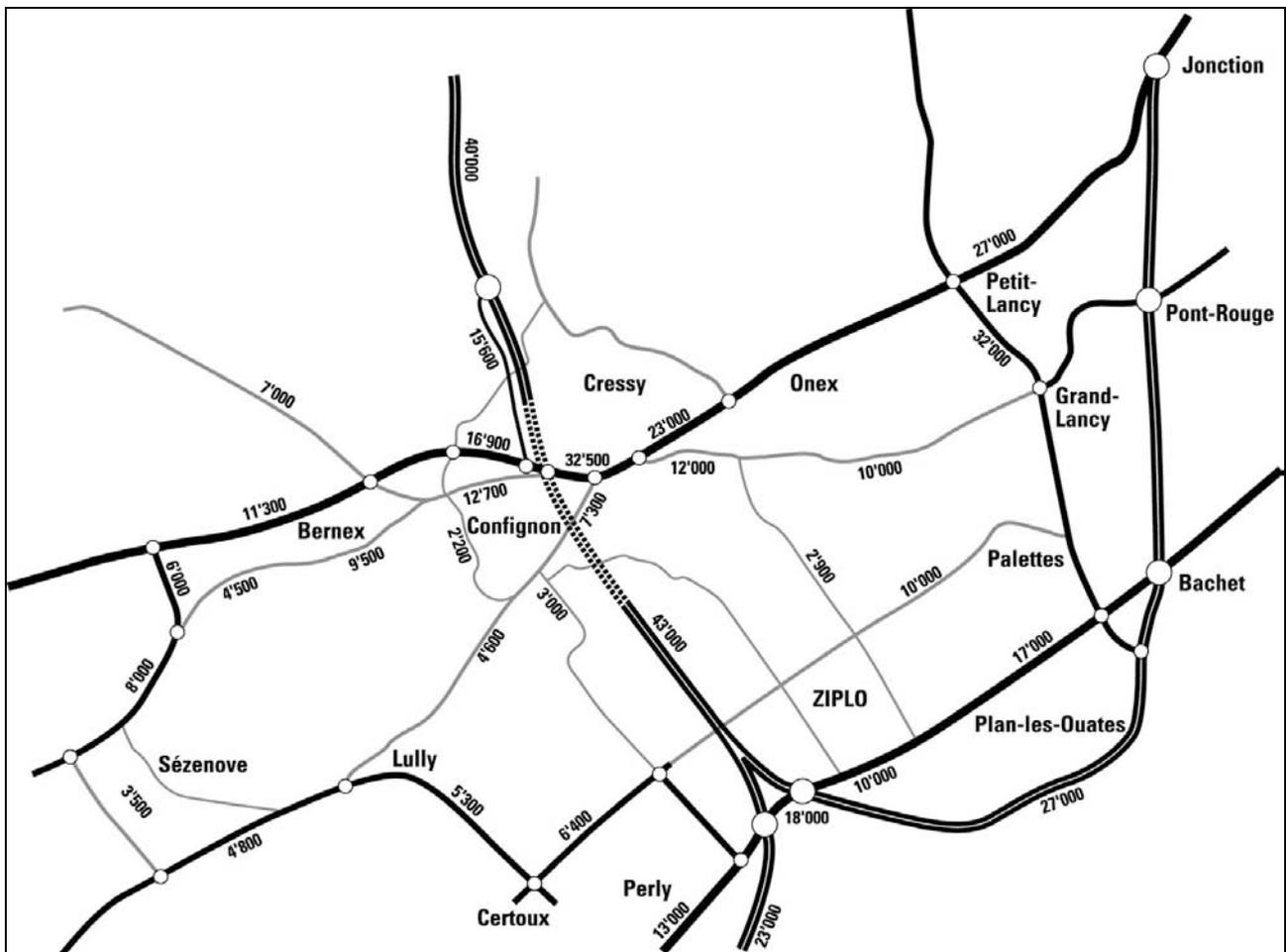
La route de Soral a essentiellement un rôle pour les **mouvements d'origine et à destination de Lully, Sézenove et Soral**. En effet, les destinations plus à l'Ouest sont raccordées aux routes de Chancy resp. de Saint-

Julien en amont de la commune (route de Laconnex). Ce constat est confirmé par des charges relativement faibles par rapport au statut de route cantonale (env. 4'600 véh/j en aval de la mairie et 7'300 en amont).

Des seuils de ralentissement sont actuellement en place à la Croix de Chavant et devant l'école Steiner. Des mesures de **modération** entre l'église et la mairie sont prévues dans le cadre du projet de réaménagement du centre historique (requalifiant la route de Soral en "rue villageoise" avec "place de la Mairie").

Des mesures supplémentaires sont souhaitables pour renforcer la sécurité pour les piétons et vélos. De plus, la route de Soral doit faire l'objet d'un **assainissement selon l'OPB** qui pourrait également intégrer

Figure 10 : Réseau routier intercommunal, trafic journalier, charges moyennes LU-VE, 24h (Source : OCM 1998)



des mesures de modération (cf. chapitre 9.1.1). En particulier, le **prolongement de la bande cyclable** entre la mairie et la Croisée de Confignon et le renforcement des **mesures de ralentissement** devant l'école Steiner semblent envisageables.

OBJECTIF

Limitier l'attractivité de la route de Soral comme itinéraire de transit au-delà de Lully, Sézenove et Soral, et sécuriser la traversée des piétons et l'itinéraire des vélos.

Principes de mise en œuvre :

- > Aménager les carrefours à Lully et à la Croisée de Confignon pour orienter le trafic sur le réseau principal (fiche de mesure 11).
- > Intégrer des mesures de modération dans le projet de réaménagement du centre historique (fiche de mesure 5).
- > Prolonger la bande cyclable entre la Mairie et l'école Steiner, en profitant des travaux d'assainissement contre le bruit (fiche de mesure 12).

Figure 11 : Réseau routier communal, trafic journalier, charges moyennes LU-VE, 24h (Source : commune de Confignon, 1997 resp. 2003, rte de Soral)

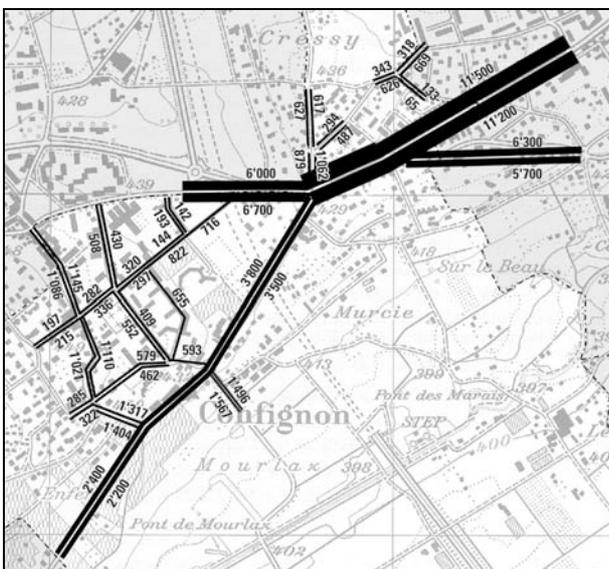
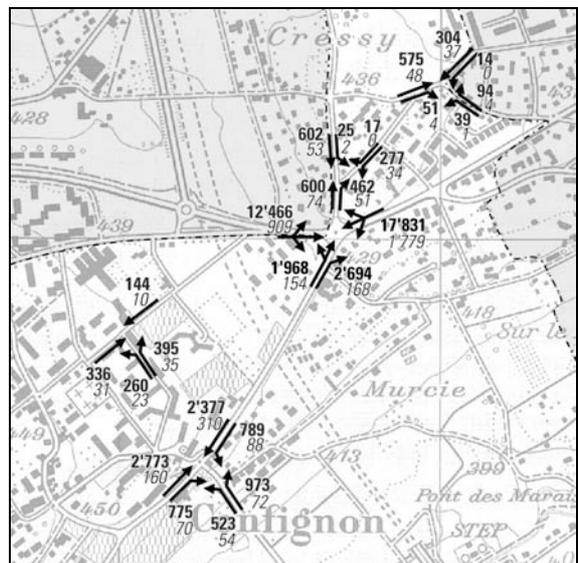
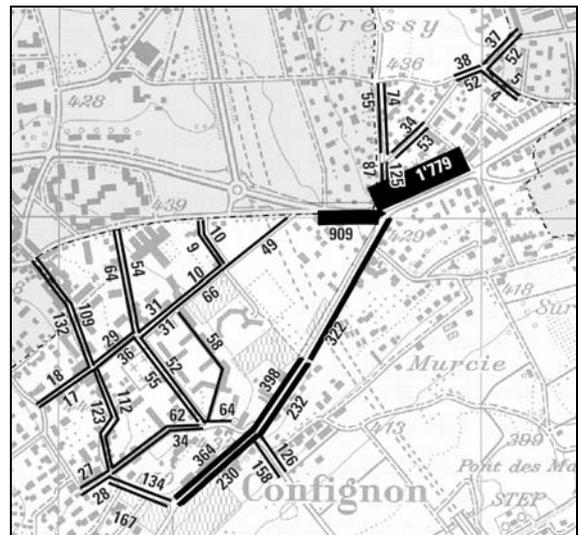


Figure 12 : Réseau routier communal, trafic horaire de pointe (17h-18h) et comptages directionnels dans les carrefours, en gras : LU-VE, 24h; en fin : 17h-18h (Sources : OCM 1998, commune de Confignon 1997 resp. 2003, rte de Soral)



ROUTE DE CHANCY

Les **charges de trafic élevées** sur la route de Chancy constituent une nuisance majeure pour la commune (avec une charge maximale de **32'000 véhicules par jour** sur le tronçon entre les bifurcations des routes du Grand-Lancy et de Bernex).

Compte tenu de **l'accès à l'autoroute**, les possibilités de mesures de limitation ou de modération sont très restreintes sans que la fluidité du trafic et le rôle de distribution du contournement autoroutier soient diminués.

Toutefois, l'atténuation de **l'effet de coupure** constitue un enjeu majeur pour la commune (pénétrante de verdure, liaison village – Cressy). La possibilité d'une **mise en tranchée couverte** du tronçon entre la Croisée de Confignon et le giratoire d'accès à l'autoroute devrait ainsi être approfondie dans le cadre des études cantonales en cours, malgré des difficultés évidentes (faisabilité technique, rapport bénéfice-coût).

Il s'agira notamment d'évaluer les critères suivants :

- Le **nombre de riverains directement touchés** par les nuisances (bruit, pollution),
- Les **charges de trafic restant en surface** (trafic "local" provenant des routes de Bernex et de Soral.
- L'apport d'une tranchée couverte par rapport à la **pollution de l'air** (OPair, cf. chapitre 9.2),
- L'effet des mesures d'**assainissement selon l'OPB** (financées par le canton et la Confédération, cf. chapitre 9.1.2),
- L'effet de la re-qualification de la chaussée de la route de Chancy dans le cadre de **l'arrivée du tram** en tant que "boulevard urbain" (cf. chapitre 6.6.1).
- Le **coût de l'ouvrage** et les possibilités de participation du canton et de la Confédération,
- L'effet sur la probabilité d'un **accident majeur** (risque lié au transport de substances dangereuses).

OBJECTIF

Approfondir la faisabilité d'une mise en tranchée couverte de la route de Chancy dans le cadre des études du tram et du PAC Bernex-Est.

Principes de mise en œuvre (fiche de mesure 2) :

> Inscrire l'évaluation des possibilités de réorganisation des flux locaux et régionaux dans le cahier des charges de l'étude du PAC Bernex-Est.

> Intégrer l'approfondissement du potentiel de requalification de la chaussée, notamment pour des liaisons piétonnes et cyclables et un corridor biologique dans l'étude du tram.

ROUTE DE BASE

La future zone pour l'agriculture spéciale devra être desservie par la route de Base. L'itinéraire des poids-lourds via l'Aire devra être évité car incompatible avec le réseau routier du coteau sud et la fonction paysagère et récréative de ce dernier.

Une étude cantonale en cours évalue le potentiel d'accueil de la ZIPLO en termes de génération de trafic (capacité de développement de la zone selon le profil de mobilité des entreprises).

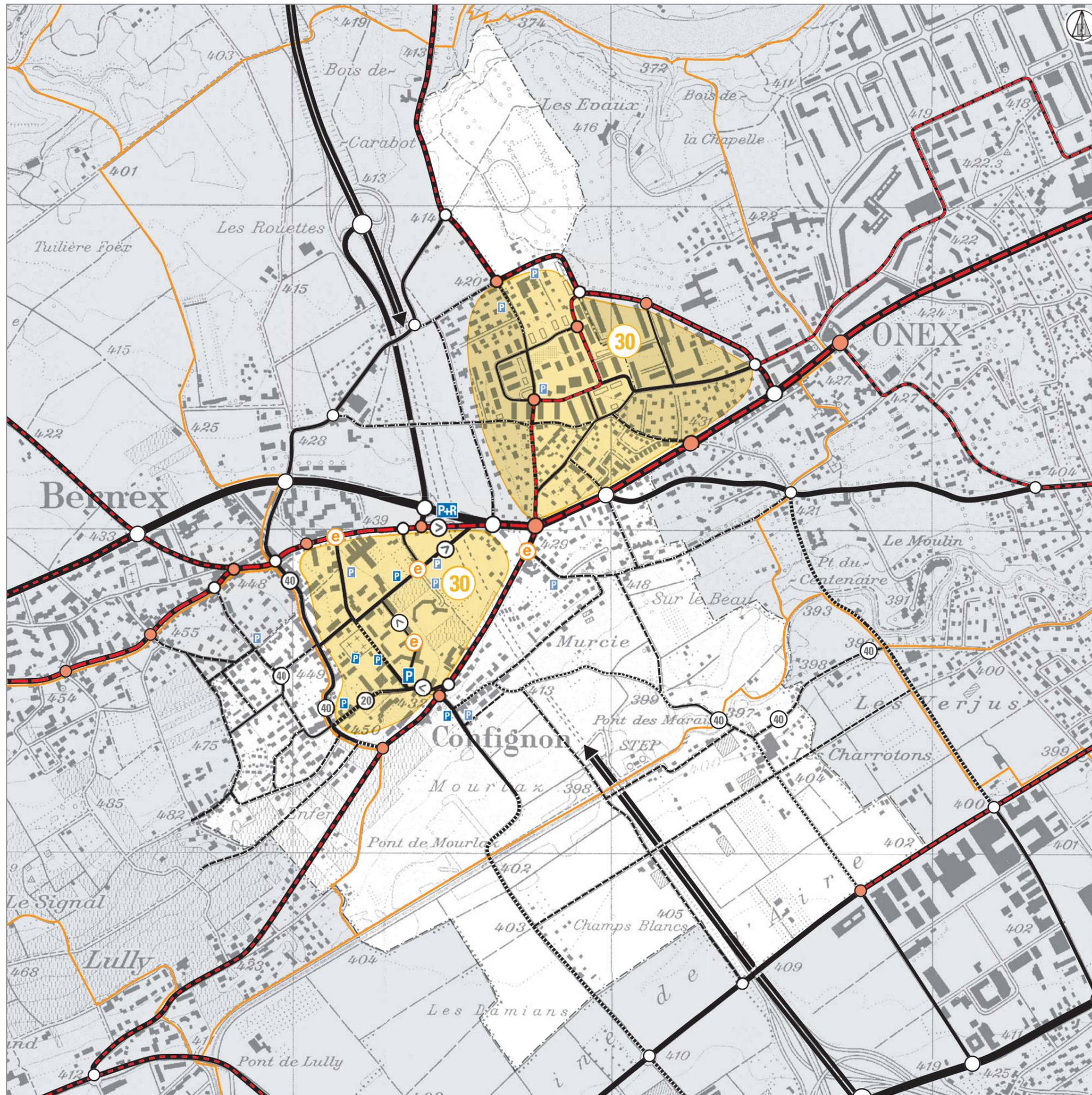
OBJECTIF

Desservir la future zone pour l'agriculture spéciale via la route de Base.

Principes de mise en œuvre (fiche de mesures 8) :

> Relayer cette exigence à toutes les étapes de la procédure de planification de la ZAS (étude d'aménagement, plans localisés agricoles, etc.).

> Interdire le franchissement de l'Aire pour les véhicules de transport et poids-lourds d'origine ou en destination de la ZAS.



Légende

- Réseau intercommunal**
- Autoroute, tunnel
- Route principale, carrefour
- Route secondaire, carrefour
- Réseau communal et local**
- Rue collectrice: chaussée séparée / mixte
- Rue de desserte: chaussée séparée / mixte
- Accès réservé aux riverains
- Zone 30
- Kit école
- Limitation de vitesse / Sens unique
- Parking public / d'institution
- Réseau TPG (bus)**
- Ligne urbaine (2+19)
- Ligne urbaine (20, 4)
- Ligne régionale ou locale (43, 47, L, K, S)
- Arrêt TPG
- Réseau de randonnée**
- Itinéraires selon le plan directeur des chemins de randonnée pédestre

0306 - Diag réseau routier 12'000 - MW - 05.04.06 - Cvf-ob



6.4.2 Réseau communal

Le réseau des routes cantonales à l'intérieur ou en marge de la commune délimite deux "**poches**" : la poche du village et la poche de Cressy.

POCHE DU VILLAGE

Les charges indiquent un trafic essentiellement local. Elles permettent de clairement distinguer la fonction de rue collectrice du **chemin de Vuillonex** et de réseau de distribution des autres rues de la poche.

Les charges sur les **chemins des Hutins** et de Chaumont en direction de la Croisée de Confignon indiquent que cet itinéraire est favorisé pour les trajets provenant de la place de l'Eglise (charges plus élevées que sur le chemin Sous-le-Clos).

De nombreuses mesures de modération ont été réalisées, notamment dans le centre du village (**zone 30 et zone de rencontre** sur le chemin de Pontverre).

Des **mesures de revalorisation** pourraient notamment être réalisées dans le cadre du projet de réaménagement du centre historique (cf. chapitre 7.1.1) qui s'inscrit dans la perspective d'une modération renforcée des rues adjacentes à la **place de l'Eglise** (élargissement de la **zone de rencontre** sur les chemins de Sous-le-Clos et des Hutins), ainsi que du **quartier des Marais** au Sud de la route de Soral.

La **zone 30** du village pourrait être étendue au-delà du chemin de Vuillonex, accompagné d'un réaménagement de ce dernier pour augmenter le confort pour les piétons et les vélos (cf. "Liaisons Nord-Sud" ci-après et chapitre 7.1.2).

OBJECTIF

Modérer la circulation motorisée dans le village et dans le quartier des Marais.

Principes de mise en œuvre (fiche de mesures 5) :

- > *Etendre la zone 30 au-delà du chemin de Vuillonex.*
- > *Aménager une zone de rencontre dans le centre du village (zone 20).*
- > *Limiter la vitesse dans le quartier des Marais (20 km/h).*

POCHE DE CRESSY

Les charges de trafic montrent l'état avant l'arrivée des nouveaux habitants de Cressy. Les charges sur le **chemin de Cressy** montrent que ce dernier est emprunté pour l'accès aux quartiers d'Onex et des Grandes Communes depuis la Croisée de Confignon (transitant par la poche de Cressy, notamment durant l'heure de pointe du matin).⁵

La **zone 30** de Cressy s'étend sur l'ensemble des quartiers entre les routes de Chancy et de Loëx (Bernex, Confignon, Onex). Dans le cadre des études du PLQ de Cressy, l'ensemble des accès du quartier a fait l'objet d'une étude d'impact sur l'environnement.

Selon le **rapport d'impact sur l'environnement** du 12.1.02 (RIE), *"le projet est relié au réseau principalement par le **chemin de Carabot**, qui traverse le site de part en part et le relie au réseau primaire (route de Chancy), ainsi que par la route de Loëx. D'autres possibilités de liaison sont offertes sur les chemins des Suzettes et de Cressy."* Il en résulte deux principaux débouchés sur la route de Chancy, la Croisée de Confignon et le chemin de l'Auberge.

La **charge de trafic** sur les chemins de Carabot et de Cressy passerait ainsi de respectivement 960 et 910 uv/j (estimation 2000 sans PLQ) à 2060 et 2860 uv/j (en 2005 avec PLQ). En parallèle, toujours selon le RIE, les charges sur la route de Loëx et le chemin de l'Auberge resteraient stables, voire diminueraient. Il n'est pas tenu compte d'un report du trafic en provenance de l'autoroute par la route de Pré-Marais (par 2 tourner-à-gauche).

L'autorisation **LER⁶ 1702** de 1992⁷, prévoit entre autres des emprises réduites sur le chemin de Carabot pour aménager un trottoir continu (côté Bernex), une chaussée de 4.50 m et des seuils de ralentissement. Un groupe de travail intercommunal (B-O-C) a été mis en place pour réévaluer les emprises nécessaires (cf. fin de ce chapitre, page suivante).

Pour absorber ce trafic sur le **carrefour de la Croisée de Confignon** (pointes matinale et vespérale), l'adaptation de la régulation du carrefour, l'aménagement d'une pré-sélection sur le chemin de Carabot⁸ (entraînant un élargissement sur la parcelle de l'EMS Beau-regard et le déplacement du refuge de la traversée piétonne), ainsi qu'un balisage orientant le trafic sortant de l'autoroute par la route de Pré-Marais sont proposés par l'étude Trafitec (2004, établie à la demande d'Onex).

Préalablement, **l'étude pour l'amélioration du tourner-à-gauche à la Croisée de Confignon** en provenance de Chancy, menée de concert entre les trois communes et le canton, n'a pas apporté de solutions satisfaisantes. Compte tenu du projet de tram sur la route de Chancy (2008/2010) et du réaménagement complet qu'il entraînera, une intervention lourde à court terme ne paraît pas judicieuse.

Du point de vue communal, la hiérarchie du réseau adoptée dans le RIE du PLQ de Cressy ne semble pas cohérente :

- Les **accès à la zone 30** ne sont pas hiérarchisés, mais devraient tous faire l'objet de mesures de modération pour éviter le "transit" dans le quartier. Les accès par les chemins de Carabot et de Cressy, ain-

⁵ Charges plus élevées en direction d'Onex que dans le sens inverse ; Des relevés simultanés aux bifurcations entre le chemin de Cressy et les chemins de Carabot et de la Dode mettent en évidence que 80 à 95 % des voitures traversent les deux points de comptage (comptage communal en 2003).

⁶ Loi sur les eaux et les routes

⁷ Malgré le fait que cette LER date de plus de 10 ans, elle restera en vigueur jusqu'à la fermeture du chantier du PLQ de Cressy.

⁸ Cette mesure est également prévue par la LER 1702.

si que par le giratoire devront donc être utilisés en fonction de l'emplacement du logement dans le quartier et de la destination du trajet.

- Le **chemin de Carabot** constitue une liaison majeure avec le village de Confignon et pour l'accès des habitants aux arrêts de bus et du futur tram sur la route de Chancy. Il s'agit ainsi de conjuguer les différentes fonctions de la chaussée (accès routier à Cressy, sécurité et confort des piétons et vélos).
- Les possibilités d'un accès par la route de Pré-Marais et le **PAC Bernex-Est** pour les trajets en direction de l'autoroute n'ont pas été prises en considération.

La problématique d'accès à Cressy ne doit pas être limitée au PLQ mais prendre en compte l'ensemble de la "poche" entre les routes de Chancy et Loëx.

Un groupe de travail piloté par Confignon a ainsi été créé au sein du **groupe intercommunal B-O-C** (Bernex-Onex-Confignon) pour réétudier la problématique des accès à Cressy (pouvant aboutir à un **complément à l'étude d'impact originale**).

OBJECTIF

Développer un concept d'accès à Cressy qui tienne compte de la fonction communale du chemin de Carabot et qui empêche le transit à travers la poche.

Principes de mise en œuvre (fiche de mesure 4) :

- > ***Etudier les mesures de modération et de sécurisation sur l'ensemble des accès à la zone 30.***
- > ***Accorder la priorité aux piétons sur les tronçons centraux du quartier.***
- > ***Limiter l'accès sur les tronçons sans fonction collectrice (partie nord du chemin de Carabot, partie est du chemin des Suzettes).***
- > ***Diriger le trafic provenant de l'autoroute par la route de Pré-Marais et par l'intérieur du PAC Bernex-Est pour éviter des nuisances supplémentaires pour les habitants du quartier de Saint-Mathieu.***
- > ***Mettre en œuvre les emprises réduites de la LER 1702.***

LIAISONS NORD-SUD

En dehors de ces poches, le réseau communal de Confignon et d'Onex offre plusieurs liaisons entre Bernex - Confignon - Cressy au Nord et la ZIPLO – Plan-les-Ouates au Sud (chemins des Marais, de Murlaz, de la Praleta, de Vuillonnex, du Pont-de-Centenaire). Elles sont notamment utilisées par un **trafic "local"** entre ces localités, le trafic de transit disposant avec l'autoroute d'un axe très performant (cf. figures 11 et 12).

On peut toutefois noter un **certain trafic de pendulaires ou de loisirs "en ceinture"** transitant par les chemins de Murlaz et de Vuillonnex pour rejoindre les Cherpines ou la ZIPLO / Plan-les-Ouates resp. les zones industrielles de Meyrin et Satigny (afin d'éviter l'autoroute et les bouchons à la jonction de Vernier aux heures de pointe).⁹

Les **périmètres de développement à court et à long terme** (Cressy, PAC Bernex-Est, zone pour l'agriculture spéciale, Cherpines) contribueront inévitablement à l'augmentation du trafic Nord-Sud sur le réseau communal pour les déplacements locaux. En plus des nuisances générales, cela renforcera le **problème de sécurité** au débouché du chemin de Murlaz sur la route de Soral (cf. chap. 6.3).

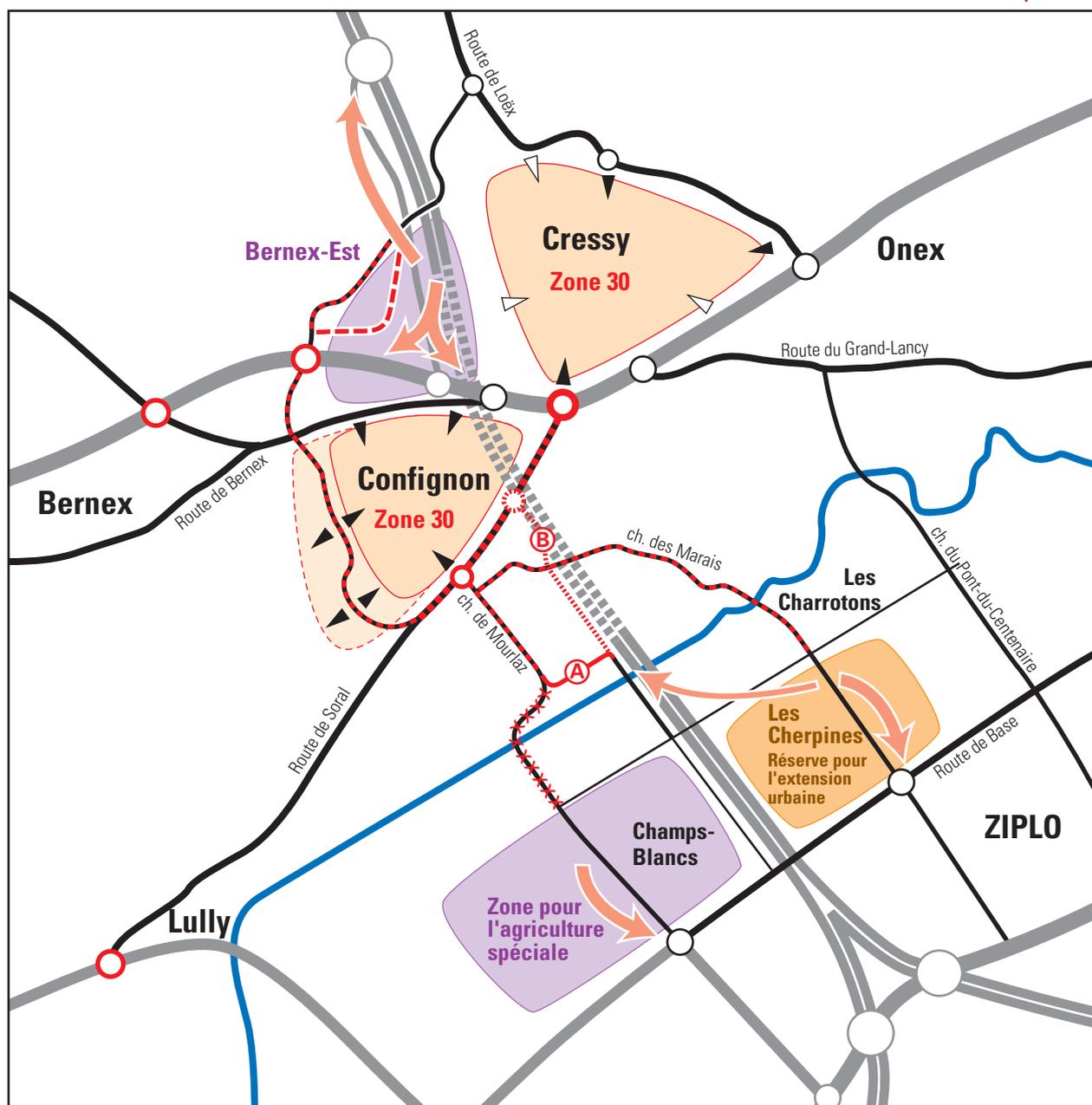
SUPPRESSION DE LA CIRCULATION SUR LE PONT DE MURLAZ

La fermeture du pont de Murlaz à la circulation est envisagée dans le cadre du **projet de revitalisation de l'Aire** (cf. chap. 8.3.2). La liaison routière devra être remplacée par l'itinéraire existant sur le pont de la Praleta (parallèle à l'autoroute).

Cette réorganisation du réseau routier pose les problèmes suivants :

- Le **pont de la Praleta**, construit dans le cadre de la réalisation de l'autoroute, ne permet pas le croisement de deux voitures et ne dispose pas de trottoirs véritables. Dans le cas d'un remplacement du pont par un nouvel ouvrage, il s'agira de tenir compte :
 - de la sécurité et du confort des piétons (réseau de promenade des bords de l'Aire),
 - d'éventuelles mesures de modération du trafic,
 - du passage de véhicules agricoles lourds,
 - de la réservation des gabarits nécessaires pour le passage d'une éventuelle future ligne de bus (à long terme, dans le cas d'un développement des Cherpines, cf. chap. 6.6.1).
- Le report du trafic dans le quartier des Marais et sur le chemin de Narly (en passant par le **chemin de la Praleta**) devrait être évité (nuisances, réseau des mobilités douces, conflit avec la desserte locale, etc.).

⁹ L'analyse des origines et destinations des mouvements pendulaires a montré que les charges existantes peuvent être expliquées par les mouvements entre Bernex-Confignon et le Sud du canton (cf. chap. 6.2).



-  Gestion de carrefour, orientation du trafic
-  Modération de trafic
-  Route supprimée (pont de Moulaz)
-  Remplacement du pont de Moulaz (variantes court / long terme)
-  Desserte des secteurs de développement
-  Accès principal / secondaire aux poches de quartier

Deux tracés alternatifs sont ainsi proposés :

- **A court terme (variante A),**
 - Raccordement du pont de la Praleta au chemin de Moulaz par le **chemin de Boisruail** (chemin agricole). Cette solution ne nécessiterait qu'un minimum d'aménagements nouveaux (un réaménagement du chemin est de toute façon prévu dans le cadre du projet de renaturation).
 - Limitation ou interdiction du trafic motorisé sur le tronçon Nord du **chemin de la Praleta**.

- **A long terme (variante B),** l'aménagement d'un **nouveau tronçon routier** raccordant le chemin de la Praleta directement à la route de Soral (correspondant au tracé de la piste de chantier de l'autoroute). Bien que cette solution génère de nouvelles nuisances entre deux quartiers de villas, elle permettrait de résoudre plusieurs problèmes existants :
 - Evitement du débouché du chemin de Moulaz sur la route de Soral (démarrage en pente, visibilité et sécurité),
 - Priorité aux piétons et vélos sur le chemin de Moulaz pour l'accès à la future zone de détente,
 - Diminution du trafic dans le quartier des Marais et sur le chemin de Narly,
 - Possibilité d'une future ligne de bus tangentielle entre la Croisée de Confignon et la ZIPLO.

Techniquement (tracé, géologie du sous-sol¹⁰), la faisabilité de la variante B ne devrait pas poser de problèmes. Politiquement, il s'agira de tenir compte des intérêts des riverains et de l'emprise sur la pén-

¹⁰ Selon les renseignements du service de géologie, le tracé de la variante (b) se trouve entre 10 et 20 mètres au-dessus du tunnel de l'autoroute. Le terrain est composé de graviers de l'alluvion ancienne (faciès de transition : secteurs bouillants et globalement cimentés) et d'environ 10 m de moraine würmienne (couverture limoneuse, argiles à blocs). Le gazoduc se trouve à une profondeur de 2 à 3 mètres, nécessitant une autorisation spéciale.

trante de verdure selon le plan directeur cantonal¹¹. L'impact environnemental de cette solution devrait notamment être évalué en termes d'attractivité pour le trafic de transit ("plongée" dans la plaine). Des mesures d'accompagnement devront être définies pour minimiser les impacts écologiques et paysagers (évaluation environnementale stratégique - EES).

OBJECTIFS

Eviter le trafic de transit Nord-Sud à travers la commune et prévoir la réorganisation du réseau local suite à suppression de la circulation sur le pont de Moulaz.

Principes de mise en œuvre (fiches de mesure 5,7 et 8) :

- > **Prendre des mesures de modération sur le chemin de Vuillonnex (cf. poche du village, cf. ci-avant).**
- > **Prévoir à court terme le report du trafic sur le pont de Moulaz selon la variante A ci-dessus (dans le cadre du projet de renaturation de l'Aire).**
- > **Réserver la possibilité de réaliser un nouveau tronçon routier entre le chemin de la Praleta et la route de Soral selon la variante B ci-dessus (év. dans le cadre d'un développement des Cherpines).**
- > **Limiter le trafic motorisé sur le chemin des Marais.**
- > **Le cas échéant, évaluer les impacts et mesures d'accompagnement dans le cadre d'une évaluation environnementale stratégique.**

¹¹ En particulier seraient touchées les deux parcelles entre la route de Soral et le chemin de Murcie (propriété de l'Etat, zones 4BP et agricole), ainsi que deux parcelles privées entre les chemins de Murcie et des Marais (zone agricole).

6.5 Stationnement et dépose

6.5.1 Parkings publics

Dans le centre communal, des parkings publics se trouvent notamment sur la Place de l'Eglise et autour du carrefour des chemins de Vuillonex et de Pont-verre. Derrière le cimetière, un parking réservé aux manifestations communales a été aménagé. En périphérie du centre communal, les places de stationnement publiques en face de l'école Jollien peuvent être signalées (cf. carte Réseau routier, diagnostic).

PLACE DE L'EGLISE

Le parking est actuellement occupé par des clients des commerces et équipements communaux mais aussi par les habitants du chemin des Hutins. Suite au **projet de réaménagement du centre historique**, un parking souterrain au chemin des Hutins a été envisagé (comprenant des places publiques et des places réservées aux habitants) pour libérer la place de l'Eglise du stationnement (aménagement d'une place piétonne). Un nombre restreint de places réglementées devrait subsister en surface pour répondre aux besoins des commerces et éviter le stationnement "minute" sauvage.

Un sondage¹² au sujet d'un nouveau parking couvert a mis en évidence qu'un tel projet répond à la demande de 60% des habitants, mais aussi que la situation actuelle de stationnement gratuit est satisfaisante. La **rentabilité d'un nouveau parking public ou privé** devra donc être évaluée sur la base de données plus précises et mise en balance avec des solutions alternatives (zone bleue avec macaron, places réservées aux habitants en surface, etc.). Une étude de faisabilité en termes d'aménagement est en cours.

¹² Sondage réalisé auprès des habitants de la place de l'Eglise et du chemin des Hutins par la commune en 2004.

OBJECTIF

Diminuer le nombre de places de stationnement sur la place de l'Eglise en faveur d'un espace piéton mais assurer le stationnement pour les commerces, visiteurs et habitants à proximité.

Principes de mise en œuvre (fiche de mesure 5) :

- > **Identifier les besoins de places pour les commerces, équipements et habitants.**
- > **Evaluer les conditions de rentabilité économique d'un projet de parking souterrain.**
- > **Explorer des pistes alternatives : parking pour habitants, réglementation du stationnement, etc.**

BORDS DE L'AIRE

Dans le cadre de la création d'une nouvelle **zone de détente au bord de l'Aire** (projet de renaturation), l'aménagement de places de stationnement est prévu à Plan-les-Ouates (à côté du centre sportif des Cherpines) et sur la partie basse du coteau Sud de Confignon (au bout du chemin de Moulaz). Compte tenu de la fonction d'espace vert de proximité, le nombre de places devra être limité. Par ailleurs, il s'agira d'éviter le stationnement sauvage dans les secteurs sensibles.

OBJECTIF

Limiter le nombre de places de stationnement au bord de l'Aire et éviter le stationnement "sauvage" dans les zones sensibles.

Principes de mise en œuvre (fiche de mesure 7) :

- > **Négocier les aménagements pour le stationnement dans le cadre du projet de renaturation avec le canton.**

6.5.2 Parkings institutionnels

ECOLE JOLLIEN

Suite aux **problèmes de dépose** sur le chemin de Chaumont devant l'école Jollien, une boucle de rebroussement provisoire a été aménagée sur l'esplanade devant l'école, avec un trottoir relativement étroit pour l'accès des piétons. Cependant, le nombre d'enfants amenés en voiture devrait fortement diminuer après la réalisation de l'école de Cressy. Un projet d'aménagement définitif est à l'étude.

OBJECTIF

Assurer le stationnement et la dépose pour l'école Jollien tout en favorisant le déplacement des écoliers à pied.

Principes de mise en œuvre (fiche de mesure 1) :

- > *Evaluer l'opportunité d'une boucle de rebroussement en fonction du nombre futur de déposes en voiture.*
- > *Aménager un accès sécurisé et confortable pour les écoliers à pied ou à vélo.*
- > *Prévoir le nombre de places nécessaires pour les enseignants, en tenant compte des synergies avec le projet de zone de loisirs (cf. chapitre 7.1.2).*

ECOLE RUDOLF STEINER

La dépose des enfants le matin et le soir pose un certain nombre de **problèmes de sécurité** sur la route de Soral. La solution actuelle consistant en une boucle à l'intérieur de l'école (passant en partie sur des terrains de sport) est peu satisfaisante.

Le futur réaménagement de la **Croisée de Confignon** dans le cadre de l'arrivée du tram pourrait ouvrir de nouvelles solutions pour les problèmes de dépose dans le cadre d'un partenariat public-privé.

Actuellement, un pédibus est organisé par les parents des élèves depuis le P+R.

OBJECTIF

Intégrer les problèmes de pose-dépose devant l'école Rudolf Steiner dans le cadre des réaménagements pour le tram à la Croisée de Confignon.

HUG CRESSY-SANTE / PARC DES EVAUX

L'établissement HUG Cressy-Santé dispose de parkings en surface et en souterrain, qui s'avèrent **insuffisants aux heures d'afflux de visiteurs extérieurs**, en particulier le soir et le week-end.

Le parc des Evaux dispose aujourd'hui de 250 places aménagées et d'environ 200 places d'appoint, ainsi que d'un potentiel d'agrandissement, mais l'ensemble des places est **uniquement accessible par le chemin François-Chavaz** (le stade principal étant situé à l'Ouest du parc, à proximité de la route de Loëx).

Dans le cadre d'un éventuel futur aménagement de **jardins familiaux** au Nord de la commune (entre le parc des Evaux et la route de Loëx), un nombre signi-

ficatif de nouvelles places devrait être aménagé dans le secteur (cf. chapitre 7.1.2).

Malgré la proximité de ces trois institutions, le potentiel de **synergies** est relativement restreint (afflux maximal dans les mêmes créneaux horaires). Cependant, le parking du **C.O. des Marais** (Onex) situé à environ 500m est en général libre durant le soir et le week-end.

OBJECTIF

Assurer un nombre suffisant de places de stationnement dans le Nord de la commune, selon une vision globale des besoins de HUG Cressy-Santé, du parc des Evaux et d'éventuels jardins familiaux.

Principes de mise en œuvre (fiche de mesure 2) :

- > *Evaluer les possibilités de synergies avec le parking du C.O. des Marais (avec une navette lors de grandes manifestations).*
- > *Prévoir un nouveau parking dans le cadre du projet de jardins familiaux.*

6.5.3 P+R de Bernex

Le P+R de Bernex offre actuellement **80 places**. Sur l'axe de la route de Chancy, il s'agit du seul parc-relais avec celui des Mouilles (Lancy). Le P+R est un point de rassemblement important pour les habitants de la région pour faire du co-voiturage, notamment le week-end.

La **politique cantonale des parcs-relais** (parking d'échange, P+R), en combinaison avec le développement des transports collectifs, est une des principales mesures pour favoriser le **report modal**. Elle doit être

coordonnée avec l'aménagement des espaces publics et la politique d'urbanisme.

Une **extension du P+R** de Bernex n'est pas prévue avant **l'arrivée du tram**. Dans le cadre de ce dernier, un agrandissement devrait être envisagé.

Une future extension devra s'intégrer dans un projet d'aménagement cohérent des **espaces publics**, de l'interface TC et d'éventuels nouveaux équipements. Un parking aérien sur plusieurs niveaux n'est pas souhaitable (coupure visuelle de la **pénétrante de verdure**). Cependant, l'implantation d'un nouveau parking dans le **PAC Bernex-Est** et d'éventuelles synergies avec une future salle intercommunale devront être étudiées. Par ailleurs, l'hypothèse d'un déplacement du P+R au **giratoire de Sézénove** (rte de Chancy, à l'Ouest de Bernex) est étudiée dans le cadre de l'étude de prolongement du tram au-delà de la Croisée de Confignon.

OBJECTIFS

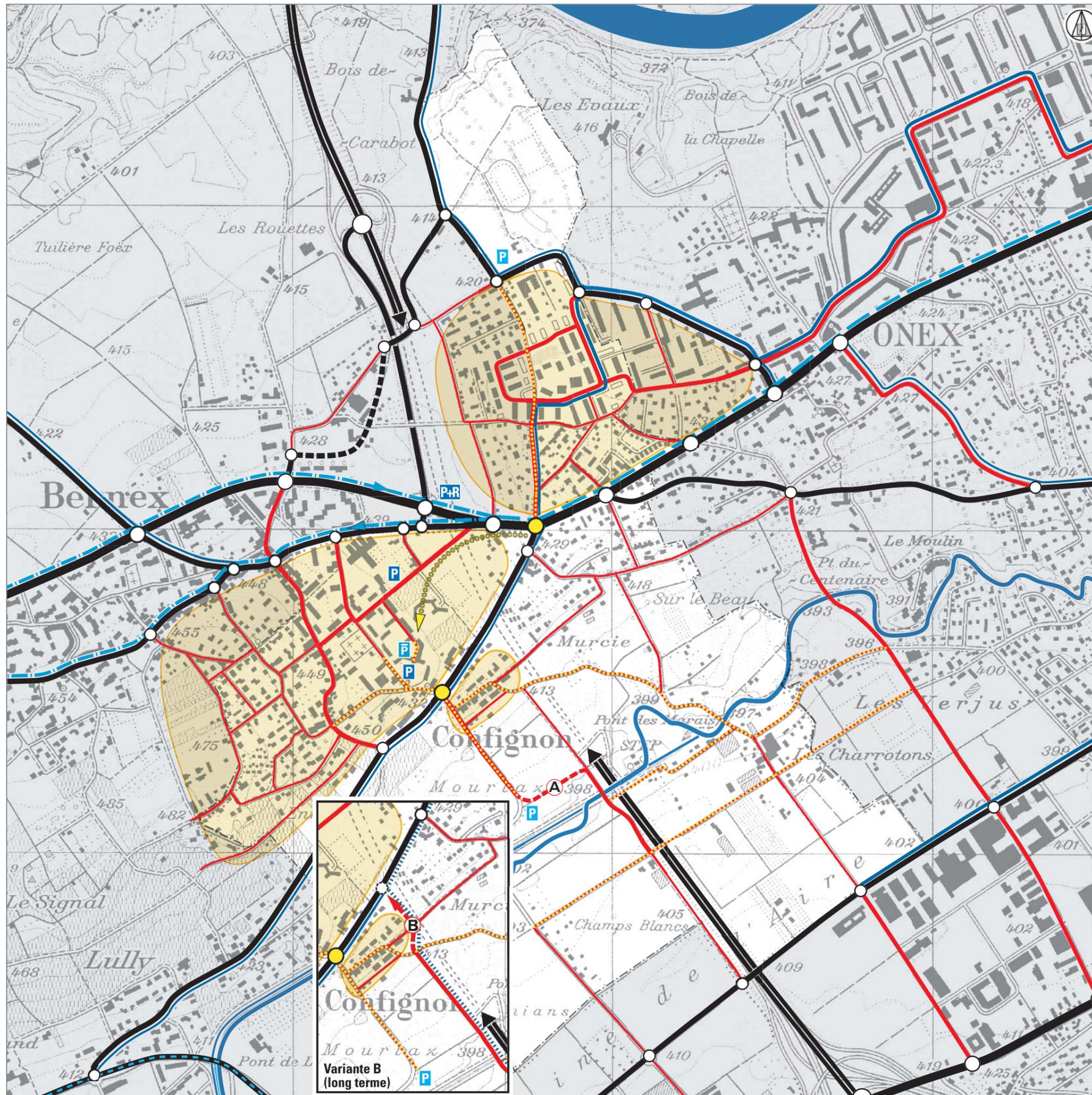
Promouvoir l'extension du parc-relais de Bernex dans le PAC Bernex-Est favorisant l'intégration du futur interface des transports publics en termes d'espaces publics et paysagers.

Principes de mise en œuvre (fiches de mesure 1 et 2) :

- > *Intégrer l'implantation d'un parc-relais dans l'étude de programmation du PAC Bernex-Est et évaluer l'opportunité du maintien de l'emplacement du parc-relais actuel.*
- > *Evaluer le potentiel de synergies en termes de parking avec une future salle intercommunale.*
- > *Etablir un projet d'ensemble pour l'espace public de l'interface des transports publics, en considérant les projets et potentialités de part et d'autre de la route de Chancy.*



Réseau routier
(schéma directeur)



Légende

- Réseau intercommunal
- Autoroute
- Route principale, carrefour
- Route secondaire, carrefour, existant / projet (PAC Bernex-Est)
- Réseau communal et local
- Rue collectrice: existante / projet (variantes de remplacement du pont de Mourlax, projet de renaturation)
- Rue de desserte
- Priorité aux piétons et vélos
- Poche de quartier (zone 30 ou 20 km/h)
- Liaison piétonne ou cyclable entre les poches de quartier
- Parc relais (extension) / Parking public existant / projet / projet parking souterrain
- Réseau des transports en commun
- Projet de tram / prolongement Bernex
- Ligne de bus urbaine / réservation de tracé pour nouvelle ligne "Croisée de Confignon - Cherpines - ZIPL0" (à titre indicatif)
- Ligne de bus régionale ou locale
- Limite communale
- Cours d'eau



0306 - Concept-routier.ai - MW/CVF - 05.04.06 - cvf

6.6 Transports publics

6.6.1 Structure du réseau et fréquence de desserte

Le réseau des transports publics offre actuellement une bonne accessibilité du centre ville (lignes de bus 2, 19 et 20). La **Croisée de Confignon** fonctionne comme interface entre plusieurs lignes régionales (K, L, S) et le réseau urbain. Le développement du quartier de Cressy a entraîné l'extension de la desserte TPG avec l'arrivée récente des lignes 20 et 47, complétant la ligne 43 entre Loëx et le Grand-Lancy.

PLAN DIRECTEUR TPG 2003-2006

A court terme, le Plan directeur quadriennal des transports publics 2003-2006 prévoit un **renforcement sensible de la desserte** sur l'ensemble du Canton. Pour les axes touchant le territoire communal, les adaptations préconisées par les mandataires¹³ peuvent être résumées comme suit :

- Cressy (ligne 20) : augmentation de la fréquence (6') et exploitation de 6 à 24h,
- Bernex (lignes 2 et 19) : augmentation de la fréquence (6'),
- Route de Soral (ligne L) : augmentation de la fréquence, aux heures de pointe (15') et en journée (30'),
- Meilleure valorisation et développement des offres P+R et Bike&Ride.

¹³ Plan directeur des transports publics 2003-2006, Rapport technique n° 3, Image directrice 2006, RR&A, 14 janvier 2002.

DESSERTE DU CENTRE-VILLE

Les lignes urbaines sur l'axe de la route de Chancy offrent une bonne accessibilité du centre de l'agglomération.

A plus long terme, **la réalisation du tram** sur la route de Chancy apportera une nette amélioration de la desserte de Confignon, avec un accès rapide et confortable au centre-ville par la **Jonction** (dès 2010 au plus tôt). Les études de tracé sont en cours. Le raccordement de la ligne au Grand-Lancy et au Bachet est prévu par une ligne de service et devrait à plus long terme permettre une liaison directe entre Bernex et les **Acacias**.¹⁴

La faisabilité d'un prolongement du tram au-delà de la Croisée de Confignon en **direction de Bernex** est également étudié. En effet, un terminus à la Croisée de Confignon entraînerait une péjoration de la desserte pour Bernex et Confignon (transbordement du bus au tram à la Croisée de Confignon). Le choix entre un tracé sur les routes de Bernex et de Chancy dépendra des résultats de l'étude en cours. Les avantages et inconvénients des deux variantes peuvent être résumés comme suit :

- a) **Route de Bernex** : proximité des quartiers habités, mais pas de possibilité de site propre et potentiellement conflits avec les livraisons et le stationnement.
- b) **Route de Chancy** : tracé plus éloigné des quartiers habités, mais proximité du PAC Bernex-Est, possibilité de site propre. Cette variante est préconisée par la Commune de Bernex.

En guise de conclusion, une troisième **variante "en boucle"** sur les deux routes devrait être étudiée (mon-

¹⁴ Pour améliorer l'accès à la zone La Praille - Acacias - Plainpailais, l'OCM et les TPG espèrent également introduire une nouvelle ligne de bus urbaine empruntant la route du Grand-Lancy. Cette option est cependant dépendante d'un élargissement notable de la route du Grand-Lancy.

tée sur la route de Bernex et descente sur la route de Chancy)

La re-introduction du tram dans le système des transports urbains contribue également à l'application du plan de mesures pour l'assainissement de l'air à Genève en recherchant un **transfert modal** de l'automobile sur les transports publics. Ainsi, une extension du P+R de Bernex devra accompagner le projet du tram (cf. chapitre 6.5.3).

L'arrivée du tram sur la route de Chancy devrait également contribuer à **requalifier l'espace urbain** ("voies structurantes" selon le PDCa, cf. également chap. 6.4.1 et 6.6.2).

A plus long terme, le projet de **desserte TC "lourde" vers St-Julien** doit également être considéré. Une étude vient de démarrer à l'initiative des collectivités françaises principalement pour orienter le choix technologique (tramway, tram-train, bus en site propre, etc.). Diverses variantes de tracé sont envisagées, dont l'une via la **route de Base**, qui s'inscrirait dans l'optique d'une urbanisation de la Plaine de l'Aire, et l'autre sur la route de Saint-Julien, visant à offrir une desserte directe du centre de Plan-les-Ouates.

OBJECTIF

Soutenir le projet de tram sur la route de Chancy et son prolongement vers Bernex.

Principes de mise en œuvre (fiche de mesure 1 et 15) :

- > **Participer activement au suivi des études de tracé.**
- > **Demander l'aménagement prioritaire de la ligne via la Jonction.**
- > **Promouvoir l'amélioration de la liaison aux Acacias.**
- > **Demander l'étude d'une variante de prolongement à Bernex "en boucle".**

LIAISONS TANGENTIELLES

Aucune liaison compétitive n'existe aujourd'hui entre les poches de Bernex – Confignon - Onex et Plan-les-Ouates - ZIPLO. Selon le Plan directeur des transports publics 2003-2006, une nouvelle ligne 44 "Aéroport - Les Esserts – Palettes – ZIPLO" a été envisagée (remplaçant l'actuelle ligne 18), offrant ainsi un accès à la ZIPLO avec un seul transbordement depuis Bernex. La réalisation de cette variante à court terme est peu probable.

Ainsi, pour la desserte scolaire du futur **collège du Rolliet** depuis Bernex-Confignon-Onex, une navette entre Les Esserts et la ZIPLO sera mise en place. Alternativement, l'étude correspondante avait étudié l'opportunité d'un prolongement de la ligne 47 via Perly-Certoux (accès sans transbordement depuis Bernex), mettant en évidence les désavantages d'une telle solution en termes de temps de parcours, de fréquence et de financement.¹⁵

Compte tenu des développements envisagés sur la **Plaine de l'Aire** (ZIPLO, ZAS, Cherpines) et du PAC Bernex-Est, ainsi que de l'augmentation du rôle d'interface TC de la **Croisée de Confignon** (projet de tram), la mise en place d'une desserte tangentielle semble nécessaire, au plus tard dans le cadre d'un développement aux Cherpines (liaison entre le PAC Bernex-Est, les Cherpines, ZIPLO, avec rabattement sur le Bachet ou un éventuel futur tram sur la route de Saint-Julien).

Cependant, le réseau routier communal Nord-Sud de Confignon et d'Onex ne présente pas les **gabarits compatibles avec les véhicules TPG**. Il s'agira ainsi de réserver cette possibilité dans le cadre de la réor-

¹⁵ DAEL, Direction des bâtiments : Etablissement scolaire du Rolliet pour l'enseignement post obligatoire (P.O.), Etude prospective de la desserte en transports publics, décembre 2003 (RR&A)

ganisation du réseau routier communal en cas de développement du quartier des Cherpines.

OBJECTIF

Réserver la possibilité pour la mise en place d'une ligne de bus tangentielle entre le PAC Bernex-Est et la ZIPLO dans le cadre d'un développement aux Cherpines.

Principes de mise en œuvre (fiches de mesure 7, 8, 14) :

- > *Intégrer le principe d'une telle ligne dans la planification des TPG à moyen et long terme.*
- > *Réserver les gabarits nécessaires dans le cadre des travaux de réorganisation du réseau routier communal.*

LIAISONS LOCALES

La ligne de bus 47 assure la desserte locale entre Perly-Certoux, Bernex et Confignon. Suite à la demande de la commune de Confignon, elle a été prolongée jusqu'à Cressy pour assurer le **transport scolaire** en attendant la réalisation de l'école de Cressy. Cependant, les bus sont la plupart du temps vides en raison de la mauvaise coordination avec les horaires scolaires.

Après la mise en service de l'école de Cressy, la ligne 47 pourrait continuer à jouer le rôle de **liaison locale entre Cressy et le village**. En même temps, un nouvel itinéraire par le village pourrait apporter une meilleure desserte de cette poche qui se trouve actuellement sans desserte TC. L'étude d'un nouvel itinéraire devra également tenir compte du réaménagement de la route de Chancy pour le tram, ce qui pourrait ouvrir de nouvelles possibilités (en particulier, un itinéraire par les chemins de Chaumont et de Vuillonex).

OBJECTIF

Assurer la desserte locale entre le village, Cressy et Bernex par la ligne de bus 47.

Principes de mise en œuvre (fiches de mesure 11 et 15) :

- > *Améliorer la coordination des horaires du bus avec les horaires scolaires jusqu'à la réalisation de l'école de Cressy.*
- > *A plus long terme, évaluer les possibilités d'un nouvel itinéraire par le village, de concert avec les TPG et Bernex.*

6.6.2 Interface et arrêts TC

INTERFACE DE LA CROISEE DE CONFIGNON

La fonction d'interface entre le réseau urbain et suburbain des TPG et avec le réseau routier et autoroutier (P+R) se renforcera à l'avenir avec l'arrivée du tram. Dans cette perspective, trois mesures sont à envisager sur cet espace :

- **Optimisation fonctionnelle** : reconsidérer la position des points d'arrêts en vue de minimiser les distances de transbordement, améliorer le confort et l'information aux arrêts, reprendre la régulation afin d'offrir des traversées piétonnes synchronisées en fonction des besoins des usagers TC, etc.
- **Amélioration de l'accessibilité** : densification et confort du réseau de cheminements piétons et cyclables, aménagement d'un parc à vélo, etc. (cf. chapitres 7.2.3 et 7.2.4),
- **Requalification urbaine et paysagère** : créer un lieu de convergence de la vie locale, voire intercommunale ou régionale, en y encourageant l'implantation d'équipements favorisant l'animation sociale et rendant service aux usagers des TC (cf. chapitre 3.3.3).

L'interface se situera à proximité du P+R. Il ne devrait pas être uniquement une infrastructure technique (transbordement voiture-tram), mais offrir des qualités en termes d'espaces publics et de services.

Pour assurer un accès direct au futur tram depuis Cressy et les quartiers autour du chemin de Narly, un **deuxième arrêt** devra être prévu au carrefour avec la route de Soral et le chemin de Carabot. De plus, le maintien d'un arrêt à proximité du C.O. Vuillonex devra être pris en considération.

AUTRES ARRETS TPG

Les arrêts dans la commune s'avèrent parfois très spartiates en particulier les **arrêts de la ligne L "Confignon" et "Croix de Chavant"**. L'amélioration de la situation passe notamment par des réaménagements dans le cadre des projets de modération sur la route de Soral (projet de réaménagement du centre historique) et l'intégration des arrêts dans les réseaux de mobilités douces.

OBJECTIF

Assurer le confort et la qualité des arrêts TC.

Principes de mise en œuvre (fiches de mesure 1, 5 et 14) :

- > *Intégrer le réaménagement de l'interface TC dans une conception d'ensemble de l'espace public et des équipements de la Croisée de Confignon (cf. chap. 3.3.3).*
- > *Prévoir un arrêt de tram supplémentaire au carrefour de la Croisée de Confignon.*
- > *Assurer l'accessibilité en vélo et le stationnement aux arrêts des lignes urbaines (cf. chap. 7.2.3).*
- > *Réaménager les arrêts de la ligne L "Confignon" et "Croix de Chavant" dans le cadre des projets de modération routière.*
- > *Intégrer les arrêts TC dans la conception du réseau des chemins pour piétons (cf. chap. 7.2.4).*



COMMUNE DE CONFIGNON
PLAN DIRECTEUR

Principes directeurs pour l'organisation du réseau TPG

