

8. MOBILITE ET DEPLACEMENTS

8.1 Contexte et enjeux

8.1.1 Mobilité 2020 – Objectifs cantonaux

Les études prospectives menées par la Direction Générale de la Mobilité (DGM) sur la mobilité à l'horizon 2020 laissent entrevoir des augmentations importantes du trafic, malgré une amélioration de l'offre en termes de transports publics (TP).

Afin de contenir l'augmentation du trafic individuel, le nombre de déplacements en transports publics devra fortement augmenter au cours des années à venir, notamment en ce qui concerne le trafic frontalier.

8.1.2 Justification d'une planification communale des déplacements

Les déplacements, quels que soient leur mode (transports individuels ou collectifs, mobilité douce¹⁶) ou leurs motifs (travail, loisirs, achats, etc.) constituent une préoccupation majeure des collectivités publiques. En effet, pour des raisons de nuisances, de sécurité ou de confort, les autorités communales sont constamment interpellées par des demandes émanant de citoyens ou de groupements d'intérêt (associations de quartiers, associations de parents d'élèves, etc.). Face à ces multiples requêtes, les réponses apportées ne sont pas toujours satisfaisantes, soit parce qu'elles ne sont pas de la compétence de la commune, soit par absence de vision globale.

Il apparaît donc indispensable de disposer d'un outil de planification et de gestion des réseaux de déplacements à l'échelle communale. Les problèmes de déplacements ne peuvent toutefois pas être traités de manière sectorielle : mobilité, aménagement du territoire et environnement sont étroitement interdépendants. Bien que la marge de manoeuvre de la commune soit relativement restreinte, elle peut néanmoins donner une orientation claire au développement qu'elle souhaite promouvoir dans ces domaines.

Pour parvenir par exemple à une croissance significative des déplacements en transports publics, il ne suffit pas seulement d'accroître la capacité de l'offre mais encore et surtout **d'agir sur tous les facteurs susceptibles de favoriser une utilisation accrue des transports publics : une meilleure accessibilité aux arrêts sur le territoire communal ou encore une amélioration de la qualité des transbordements aux points de correspondance sont deux aspects de l'offre en transports publics qui doivent être abordés à l'échelle communale**, et ont tout autant d'importance qu'une amélioration des fréquences et des temps de parcours pour développer le recours à ce mode de transport.

¹⁶ On entend par mobilité douce le fait de se déplacer à pied, sur roues ou sur roulettes, à la seule force musculaire humaine (la Confédération parle de "locomotion douce" dans son plan directeur du même nom). La notion de mobilité douce concerne principalement la marche à pied et la circulation à bicyclette, mais inclut également les moyens de transport plus marginaux (vélo couché, trottinette, skate-boards, patins à roulettes, rollers, etc.).

8.1.3 Rôle de la commune en matière de déplacements

De nombreuses actions, complémentaires les unes des autres, peuvent être menées au niveau communal pour agir sur les habitudes de mobilité de la population.

On citera notamment les domaines suivants :

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

8.1.4 Position de la commune dans le territoire

La commune de Dardagny est située à la limite ouest du territoire genevois, bordée par la frontière avec la France à l'ouest (points de passage vers Challex et Saint-Jean-de-Gonville) et par le Rhône au sud (pont de la Plaine vers Avully - Cartigny).

Le tissu urbanisé de la commune s'est développé autour de deux pôles principaux que sont le village historique de Dardagny, traversé par la route du Mandement, et le site de La Plaine, entre les voies ferrées et le Rhône. Le reste de la population se répartit dans de petits hameaux de faible densité au nord du village de Dardagny.

La commune se trouve en marge des grands axes routiers. Elle est en revanche desservie par la ligne ferroviaire transfrontalière Genève - Bellegarde, avec une halte RER à La Plaine.

8.2 Flux de déplacements et répartition modale

Environ tous les 5 ans depuis 1974, la Confédération mène des enquêtes sur le comportement des Suisses en matière de mobilité. En 2000, le canton de Genève a participé à un micro-recensement complété par un suréchantillonnage.

8.2.1 Déplacements des actifs

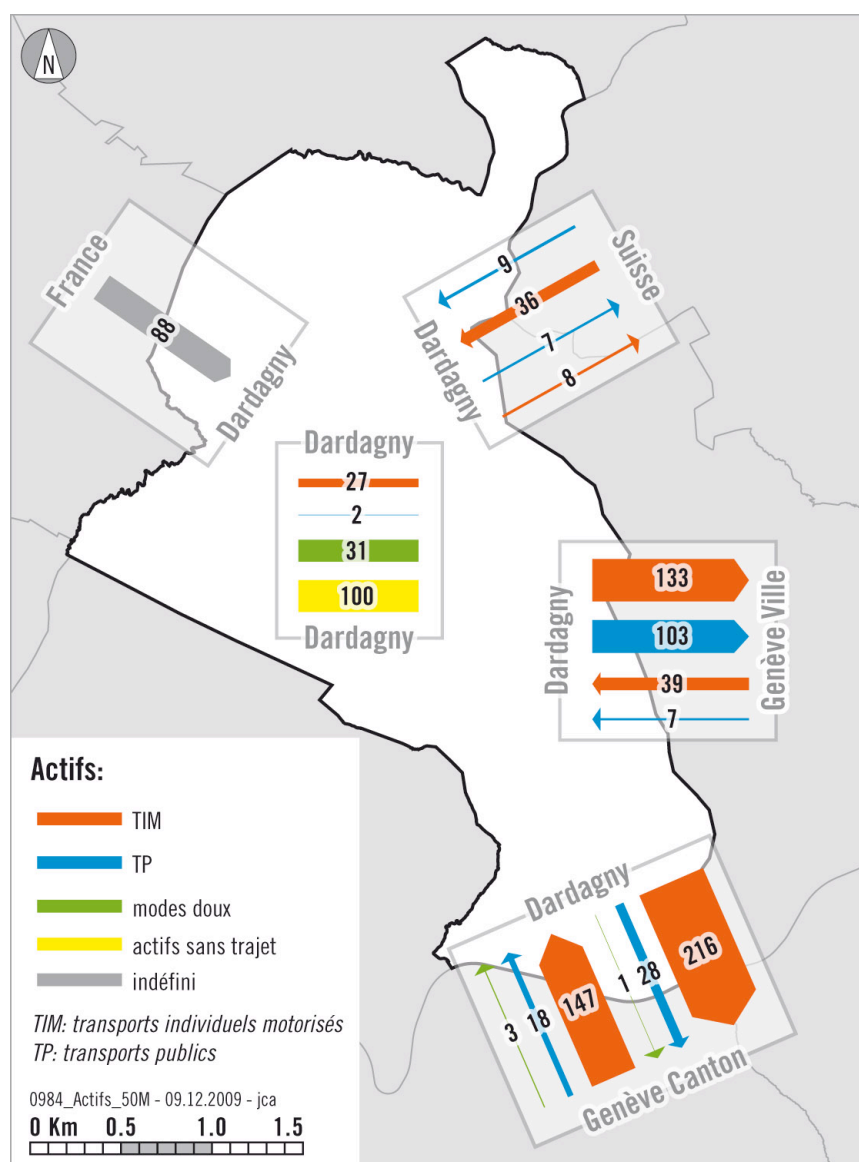


Figure 39 : Origine, destination et répartition des actifs résidant et/ou travaillant à Dardagny (2000). Source : OFS (Office Fédéral de la Statistique)

Actifs résidant dans la commune

Sur 656 actifs résidant à Dardagny, 25% travaillent sur le territoire communal, 36% en Ville de Genève, 37% dans les autres communes du canton, et seulement 2% hors du Canton de Genève.

En moyenne, les transports individuels motorisés (TIM : voiture ou deux-roues motorisé) constituent le mode le plus utilisé par la population pour les déplacements domicile - travail (59% des actifs), devant les transports publics (21%) et les mobilités douces (marche, vélo, pour 5% des actifs). 15% des actifs n'ont par ailleurs pas à se déplacer pour exercer leur activité.

Malgré une part modale élevée pour la voiture, le RER joue un rôle significatif dans les habitudes de déplacement des habitants, puisque près de 45% des actifs à destination de Genève-ville l'utilisent. À l'inverse, seuls 13% des pendulaires à destination d'autres communes (hors Dardagny et Genève-ville) utilisent les transports publics.

La mobilité douce est le mode dominant pour les déplacements pendulaires à l'intérieur de la commune. Les transports publics (ligne X) sont en revanche très peu utilisés au sein même de la commune (19% des déplacements internes à la commune pour les MD, 17% pour les TIM, 1% pour les TP, 63% d'actifs ne se déplaçant pas).

Actifs travaillant dans la commune

On dénombre 507 actifs travaillant dans la commune de Dardagny, dont 32% sont des résidents. 17% des actifs viennent de France voisine, 9% de Genève-ville, 33% du reste du canton et 9% d'ailleurs en Suisse.

Le micro-recensement ne donne pas d'indications sur le mode de transport des pendulaires originaires de France voisine, qui peuvent accéder à la commune en voiture ou en train (RER depuis Bellegarde). Parmi les pendulaires travaillant à Dardagny et résidant ailleurs dans le canton ou en Suisse, 86% se rendent à leur lieu de travail en TIM, contre 13% en TP et environ 1% à pied ou à vélo.

8.2.2 Déplacements scolaires

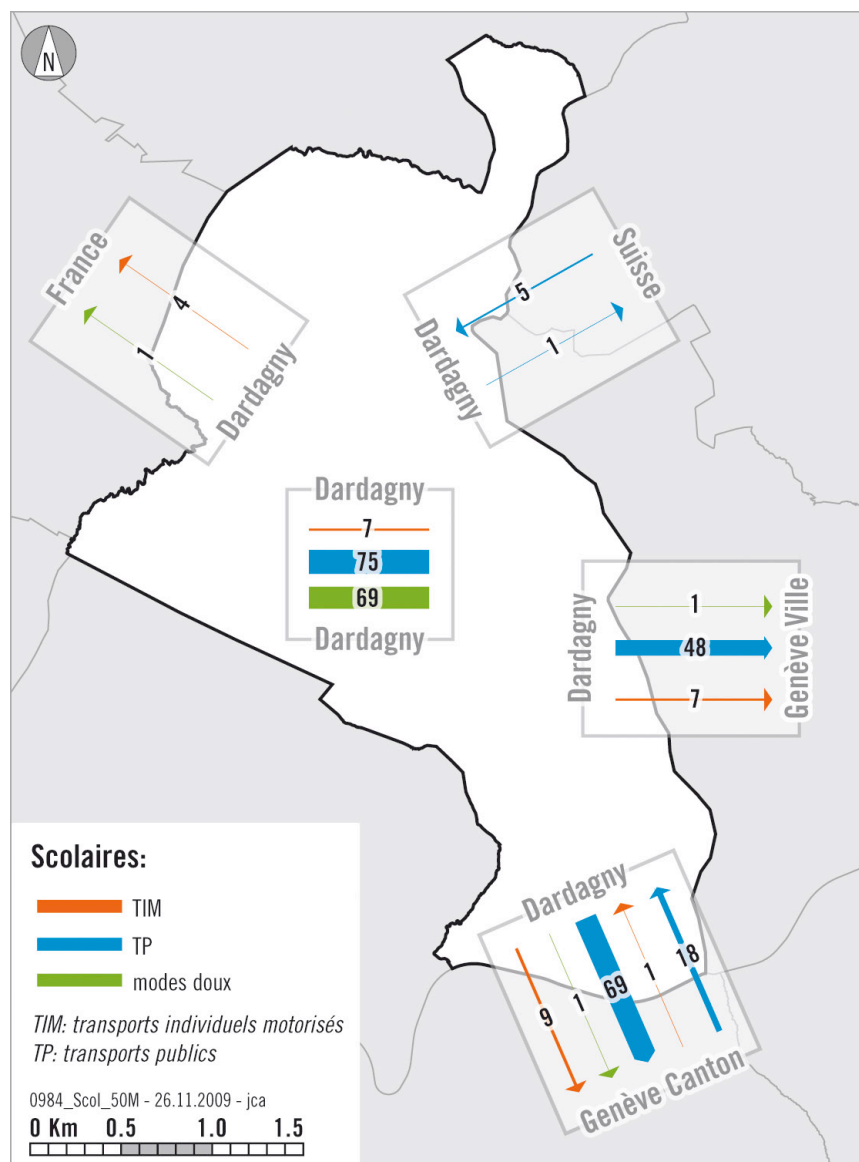


Figure 40 : Origine, destination et répartition modale des scolaires résidant et/ou étudiant à Dardagny (2000). Source : OFS (Office Fédéral de la Statistique)

292 élèves ont été recensés à Dardagny (en 2000), dont 52% étudient dans la commune même, 19% à Genève, 27% dans d'autres communes du canton, et 2% hors du canton.

Grâce notamment aux services de ramassage scolaire, la part des élèves se rendant à l'école en TIM est très faible (9% des déplacements), contre 66% en TP. Les élèves ont en revanche peu recours à la mobilité douce pour leurs déplacements (25% des déplacements), malgré des distances à parcourir relativement

faibles (les élèves résidant et étudiant dans la commune même ne sont que 46% à se rendre à l'école à pied ou à vélo).

Seuls 24 élèves non-résidents sont par ailleurs scolarisés à Dardagny, et s'y rendent principalement en transports publics (96%).

8.2.3 Diagnostic

La commune de Dardagny compte proportionnellement beaucoup d'emplois (0.77 emplois par habitant actif), principalement en raison de la zone industrielle de La Plaine. Ceci n'empêche toutefois pas une forte mobilité des habitants, puisqu'ils sont 75% à travailler hors de la commune.

La halte RER offre une opportunité intéressante à développer : la part modale des transports publics dans la commune est déjà nettement plus élevée que celle de communes périurbaines ayant un profil similaire mais sans accès direct à une offre ferroviaire. Une amélioration des conditions d'accessibilité à la gare, notamment depuis le village de Dardagny, et un traitement qualitatif de l'espace-gare pourront permettre d'augmenter encore l'attractivité de la ligne, qui offre une bonne alternative aux trajets en voiture.

Objectifs et mesures

- > **Renforcer l'attractivité et l'accessibilité multimodale de l'offre ferroviaire.**
 - **Aménagement des espaces publics à La Plaine (voir chapitre 4).**
- > **Améliorer les liaisons douces et en transports publics entre Dardagny et La Plaine.**
- > **Favoriser le recours à la marche et au vélo pour les déplacements du quotidien sur la commune (voir PDCP, chapitre 9).**

⇒ Voir fiches de mesures 8-1, 9-1, 9-2

8.3 Réseau routier

8.3.1 Structure du réseau

Hiérarchie 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.



Route de La Plaine : pont ferroviaire avec gabarit limité à 3.40 m

⇒ Voir fiche de mesures 4-2

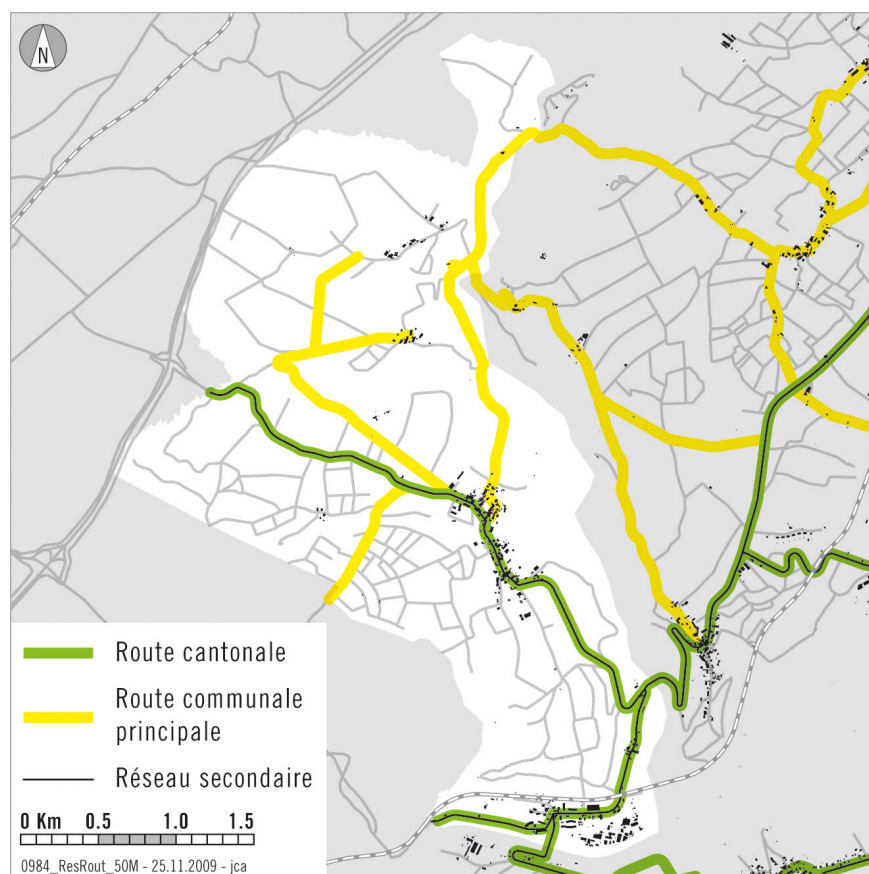


Figure 41 : Hiérarchie du réseau routier. Source : Plan directeur du réseau routier 2007 - 2010, République et Canton de Genève, 2007

Les axes routiers principaux de la commune de Dardagny font tous partie du réseau routier secondaire. La route du Mandement, la route de Challex et la route d'Avully sont les trois grands points d'accès à la commune.

Cependant sur la route de La Plaine, le gabarit limité (max. 3.40 m.) du passage sous le pont ferroviaire ne permet pas l'accès des véhicules lourds depuis la route du Mandement. Le trafic lourd (généré essentiellement par Firmenich et donc soumis à l'OPAM) passe aujourd'hui via le village d'Avully.

Charges de trafic et transit

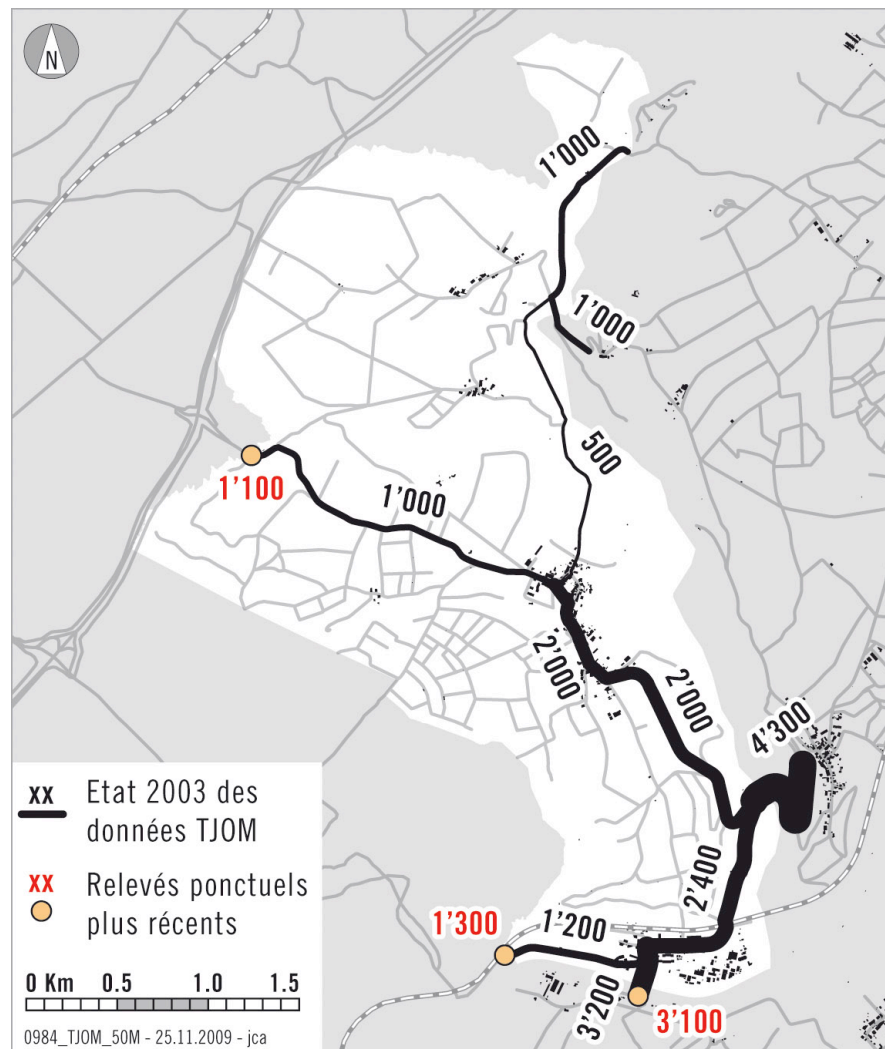


Figure 42 : Trafic journalier moyen des jours ouvrables (TJOM). Source : Plan directeur du réseau routier 2007 - 2010, République et Canton de Genève, 2007

Les charges de trafic dans la commune sont modérées (avec 3'200 véh/jour, le Pont de La Plaine est l'axe le plus chargé de la commune), et le réseau routier reste faiblement sollicité. Malgré la localisation de la commune, le trafic frontalier automobile est comparativement peu élevé par rapport à d'autres points d'accès au canton. Ce trafic s'effectue toutefois en partie en traversée de localité (route du Mandement et route de La Plaine) et pose des problèmes de sécurité et de nuisances, en raison de la configuration des lieux.

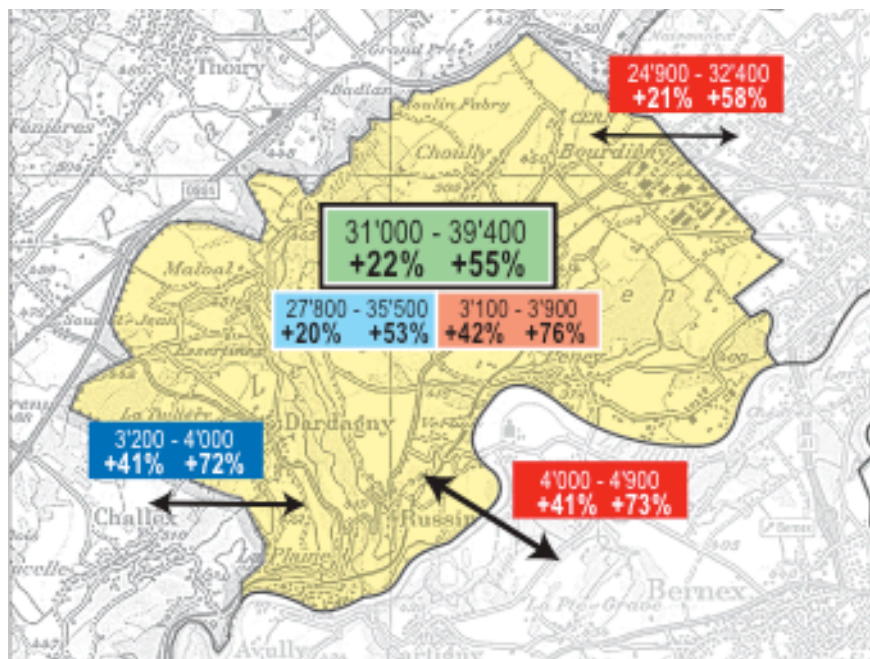


Figure 43 : Accroissement 2000 - 2020 des déplacements dans la zone "Mandement".
Source : Evolution du trafic 2000-2020, République et Canton de Genève, 2005

Les prévisions de trafic établies par le Canton pour la période 2000 - 2020 laissent entrevoir une augmentation globale de +22% à +55% des déplacements dans le secteur "Mandement", y compris une augmentation des déplacements frontaliers et en traversée du Rhône de 40 à 70% environ. Ces augmentations sont exprimées en charges "tous modes". Une partie de cette évolution pourra être prise en charge par le RER, le reste se traduira essentiellement en trafic routier supplémentaire.

8.3.2 Modération, espaces publics, développements

La Route du Mandement (réseau cantonal secondaire) assure notamment la liaison entre certaines communes frontalières et le Canton, mais constitue aussi la rue principale du village de Dardagny. L'espace-rue a cependant été requalifié sur l'ensemble de la traversée, dans l'optique d'une cohabitation harmonieuse entre les différents usagers (piétons, voitures, bus, vélos). À l'intérieur du village, cette cohabitation se passe aujourd'hui favorablement et les limitations de vitesse sont dans l'ensemble respectées. Ceci étant, quelques améliorations seraient bienvenues concernant en particulier :

- > la sécurité au niveau de l'arrêt de bus "Tilleuls" et du passage piéton voisin (faible visibilité),
- > la vitesse, parfois inadaptée, à la hauteur du restaurant et du tea-room.

À La Plaine, certains éléments de modération ont été introduits sur la route de La Plaine (kit école, seuil). Cependant, les aménagements en faveur des piétons et des vélos manquent de confort et de continuité. Des améliorations doivent notamment être portées sur les cheminements reliant la gare à la zone industrielle, ainsi que sur le tronçon encore non équipé de trottoirs au niveau de l'ancienne forge et du pont ferroviaire. Par ailleurs, le traitement reste très routier et fonctionnel, il ne met pas en évidence le rôle d'espace public que cette rue est amenée à jouer (voir le chapitre 4).

La place de la gare et le chemin du Rail nécessitent également un réaménagement qualitatif en lien avec la fonction d'interface multimodal de la halte RER de La Plaine. La qualité des infrastructures joue en effet un rôle non négligeable dans l'attrait du RER (la fréquentation de la ligne a par exemple augmenté de façon significative depuis l'introduction des nouvelles rames FLIRT, plus spacieuses et offrant un meilleur confort).

Le Plan directeur de quartier « Plan du Rhône »¹⁷ prévoit un nouveau tracé pour la route de Challex, le long des voies ferrées. Cette nouvelle route, qui permet de requalifier les berges du Rhône et de réduire les nuisances du trafic pour les quartiers d'habitations, n'aura pas d'incidences fondamentales sur le fonctionnement du réseau routier. Elle améliorera l'accès au P&Rail de la gare de La Plaine depuis la France voisine, et **doit s'accompagner d'un réaménagement approfondi des espaces publics aux abords de la gare** (place de la gare, chemin du Rail, relations et liaisons entre quartiers).

Objectifs

- > **Développer un cheminement piéton-cyclable confortable et sécurisé entre La Plaine et Dardagny, via le chemin de la Donzelle pour les piétons et le chemin de la Corniche pour les vélos.**
- > **Requalifier la route de La Plaine en vue de souligner sa fonction d'espace-rue et d'améliorer le confort des piétons et des cyclistes.**
- > **Créer un cheminement piéton sécurisé le long de la route de La Plaine, au niveau de l'ancienne forge et du pont ferroviaire (trottoirs interrompus).**
- > **Réaménager l'espace public aux abords de la gare (mise en valeur, confort des échanges) d'entente avec les CFF et l'étendre au reste du village.**
- > **Améliorer localement la sécurité dans le village de Dardagny (arrêt "Tilleuls", tea-room).**

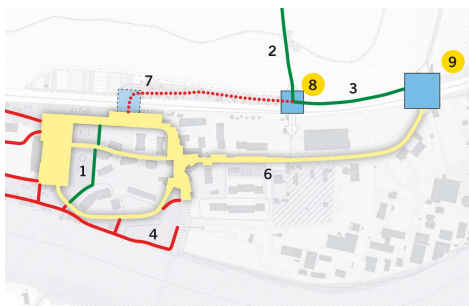
Mesures

- > Étudier la sécurisation de l'arrêt de bus « Tilleul » à Dardagny.



Améliorer localement la sécurité dans le village de Dardagny (traits orange)

¹⁷ Plan du Rhône - PDQ n° 29'436-519, adopté par le Conseil Municipal de Dardagny le 17 octobre 2007 et approuvé par le Conseil d'Etat le 9 janvier 2008



La Plaine, extrait de la fiche de mesures 9-2 : en jaune, l'espace public concerné par les mesures de modération du trafic.

- > Étudier l'opportunité de la mise en zone 30 de la route du Mandement dans le village de Dardagny.
- > Étudier l'opportunité de la mise en zone 30 des rues villageoises (voir schéma ci-contre) et la mise en zone 20 de la place « ouest » (EMS, école) à La Plaine.

8.4 Transports publics

8.4.1 Desserte actuelle

Lignes et services existants

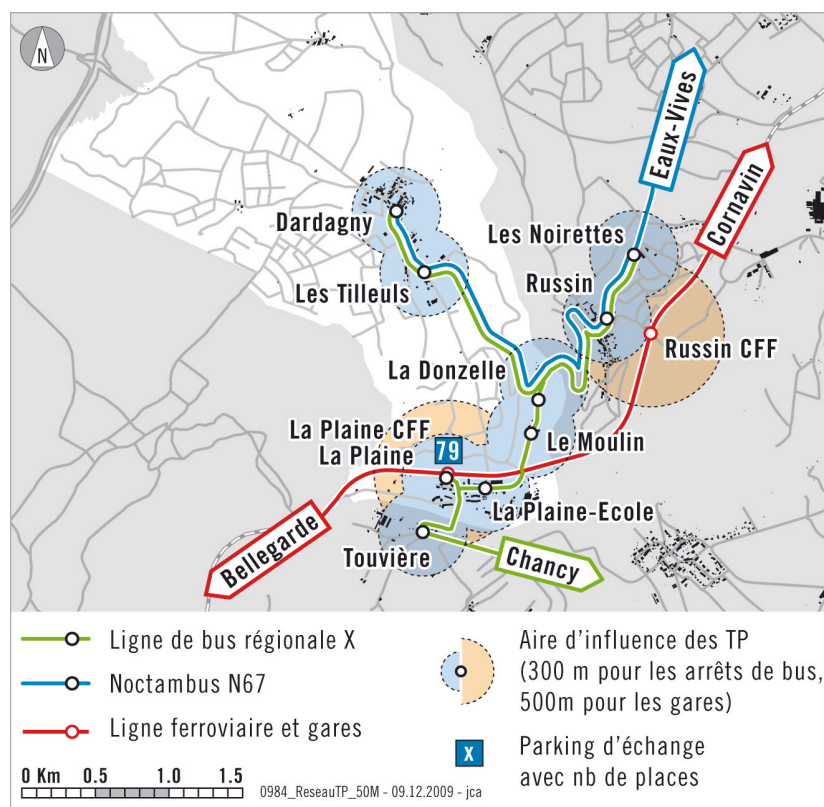


Figure 44 : Réseau de transports publics - Situation 2010. Sources : www.tpg.ch, www.cff.ch

Ligne	Parcours	Courses par jour (LU, MA, JE, VE)	Courses par jour (ME)	Courses par jour (SA)	Courses par jour (DI)
Ligne X	Dardagny - La Plaine	21 (dont 14 de/vers Chancy)	16 (dont 12 de/vers Chancy)	-	-
	Dardagny - Russin	9 (dont 5 de/vers Chancy)	8 (dont 5 de/vers Chancy)	-	-
	La Plaine				
Ligne X-Satellite	Dardagny - hameaux	8	1	-	-
Ligne RER	Genève - La Plaine	62		46	39

Figure 45 : Fréquence quotidienne des différentes lignes de transports publics. Sources : grilles horaires TPG et CFF 2010.

La diversité des espaces urbanisés de la commune (village de Dardagny, village résidentiel et industriel de La Plaine, hameaux) se traduit par une offre de transports publics fortement différenciée selon les secteurs :

- > Le village de Dardagny est desservi par la ligne de bus régionale X des tpg, qui relie Dardagny à La Plaine et, sur certaines courses, à Russin et/ou Chancy (depuis le changement d'horaire de décembre 2009, la ligne X ne dessert plus Gennecey) (cf. figure 52). La ligne circule uniquement du lundi au vendredi, environ toutes les 30' en heure de pointe entre La Plaine et Dardagny.
- > La Plaine est également desservie par la ligne X, mais surtout par la ligne RER qui relie Bellegarde à Genève-Cornavin, et offre une liaison rapide et régulière avec Genève (18' à 20' entre La Plaine et Cornavin, courses à la demi-heure avec une course d'appui aux heures de pointe, circulation du lundi au dimanche).
- > Les hameaux du nord de la commune sont desservis par la ligne X Satellite, principalement pour répondre aux besoins des scolaires (la ligne ne circule pas les week-ends ou pendant les vacances scolaires).
- > La commune bénéficie également de deux services de transport à la demande :
 - le service Telebus de courses sur appel, pour les arrêts des lignes X et X-Satellite. Il s'agit d'un service fonctionnant de 6h à minuit et permettant, sur réservation téléphonique, de disposer d'un véhicule pour effectuer un trajet entre deux arrêts de transports publics d'une même ligne en dehors des courses inscrites à l'horaire. Ce service est accessible aux mêmes conditions tarifaires que l'offre régulière.
 - le service Proxibus de desserte "porte à porte", sur l'ensemble du territoire communal ; il s'agit d'un service fonctionnant de 6h à minuit et permettant, sur réservation téléphonique, de disposer d'un véhicule pour effectuer un trajet entre n'importe quelles adresses à l'intérieur d'un périmètre défini (en



Périmètre d'action du service Proxibus (2009).
Source : www.tpg.ch

l'occurrence, zone ouest, voir ci-contre), dans la mesure où cette liaison n'est pas disponible avec les lignes à l'horaire. Ce service personnalisé est surtaxé (CHF 3.- par course, en sus de l'abonnement Unireso).

- > Enfin, les vendredis et samedis soirs après minuit, la ligne Noctambus N67 offre une possibilité de retour depuis le centre-ville de Genève (terminus de la ligne dans le village de Dardagny).

Temps de parcours

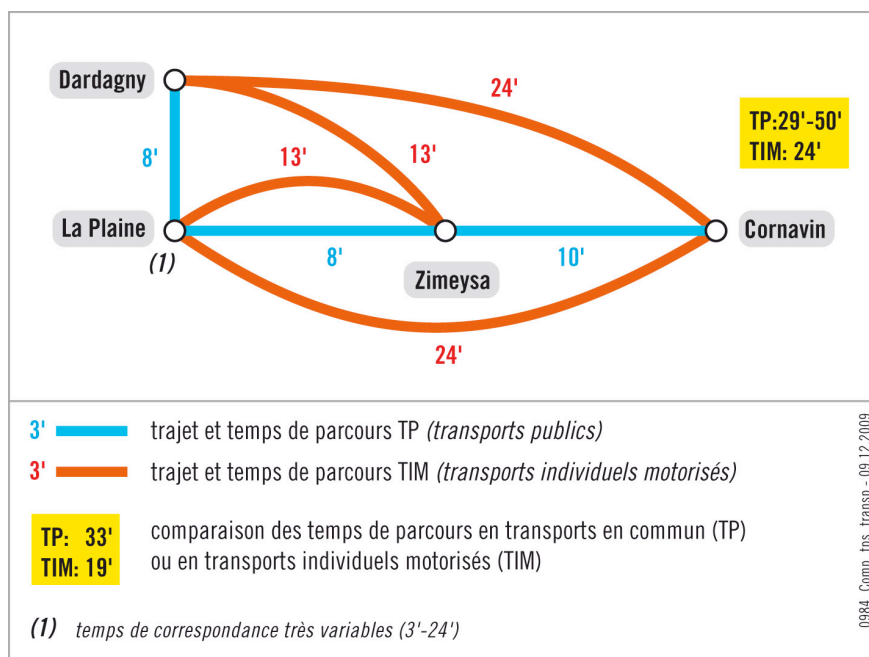


Figure 46 : Temps de parcours comparés entre différentes origines et destinations. Source : www.cff.ch et www.viamichelin.fr.

Les temps de parcours de la ligne RER sont très concurrentiels par rapport à la voiture : le trajet en train met entre 18 et 20 minutes de La Plaine à Cornavin. En voiture, il faut compter un minimum de 24 minutes pour faire le même trajet (situation hors heures de pointe), sans compter les éventuels embouteillages et temps de stationnement. Les temps de parcours en TP deviennent cependant nettement plus longs (et variables) lorsqu'un transbordement est nécessaire depuis la ligne de bus régionale.

Correspondances

La ligne X permet en principe d'assurer la liaison entre le bourg de Dardagny et la halte RER de La Plaine. Dans les faits, **les contraintes d'horaires, liées principalement aux courses utilisées par les élèves** (écoles de Dardagny, La Plaine, Russin), **ont un impact significatif sur les temps de transbordement, ceux-ci** pouvant varier entre 3' et 21', **et étant souvent plus élevés que le temps de parcours Dardagny - La Plaine** (temps d'attente moyen sur l'ensemble des courses d'un jour

ouvrable moyen : 9' , temps de parcours pour une course directe : 8'). Le nombre de correspondances est par ailleurs limité (correspondance pour 1 train sur 2 en heure de pointe, service limité le mercredi, pas de service le week-end, ni en soirée après 18h30), rendant la combinaison bus + train très peu attractive.

Les services de bus à la demande peuvent bien sûr répondre de façon ponctuelle aux lacunes de la ligne de bus régulière, mais n'offrent pas une réponse satisfaisante pour les usagers réguliers (en particulier les pendulaires).

La correspondance entre les lignes X et X-Satellite est assurée dans le village de Dardagny. L'aménagement actuel de la place du village ne permet toutefois pas un rebroussement confortable du bus, et un aménagement du terminus (par exemple au niveau de la fourche des routes du Mandement et de Malval, en liens avec les développements proposés au chapitre 3) serait souhaitable pour faciliter les mouvements des bus à hauteur du terminus (voir chapitre 8.4.4).

Couverture territoriale

Le village de Dardagny et le secteur de la Plaine sont bien couverts par les transports publics (à moins de 300m d'un arrêt de bus ou à moins de 500m de la gare). Les hameaux principaux (Essertines, Malval) sont en revanche nettement hors de la zone desservie par l'offre régulière.

8.4.2 Fréquentation actuelle

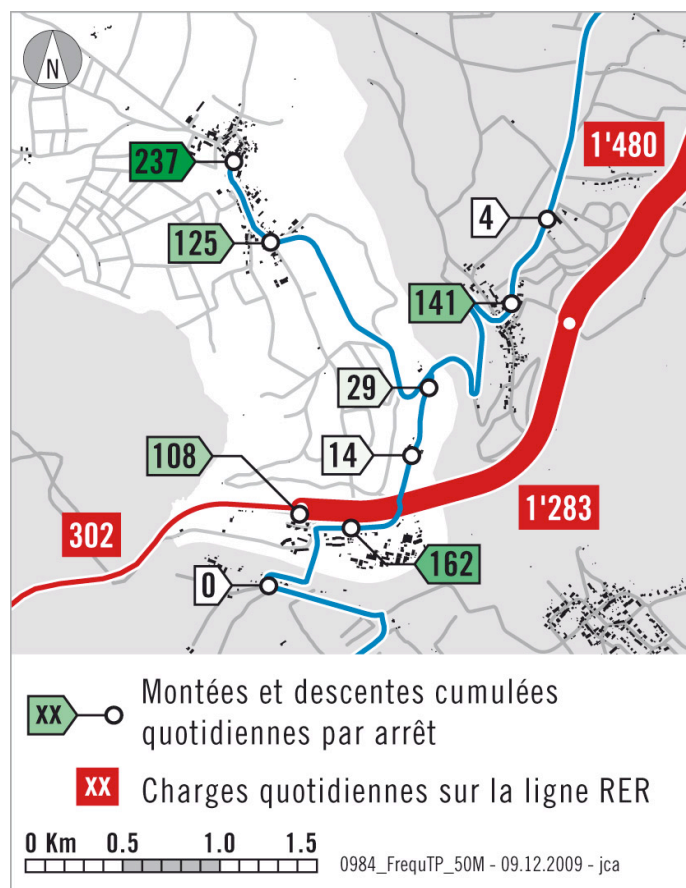


Figure 47 : Charges sur les réseaux de transport public actuels. Données CFF (2008) et tpg (2009).

La gare RER de La Plaine attire des voyageurs d'origines géographiques très diverses, et connaît une fréquentation importante pour une halte non urbaine (près de 1'000 montées et descentes quotidiennes¹⁸, ce qui correspond p.ex. à la moitié du trafic voyageurs observé en gare de Versoix). L'aire d'influence de la gare s'étend en effet bien au delà du secteur de La Plaine à proprement parler, grâce à l'offre P+R (voir plus loin) et à la ligne de bus de rabattement (47 voyageurs par jour descendent à l'arrêt "La Plaine" depuis Dardagny et Russin, 12 depuis Gennecey).

Les arrêts les plus fréquentés de la ligne X, avec plus de 100 montées et descentes cumulées, sont localisés à La Plaine, Dardagny et Russin, le tronçon La Plaine - Gennecy étant en revanche peu sollicité (cf. figure 54).

¹⁸ Estimation sur la base des données de fréquentation 2008 (CFF) et 2009 (SNCF)

La ligne X a été définie pour répondre principalement aux besoins des élèves des écoles de Dardagny, La Plaine et Russin, et est de fait peu utilisée par d'autres usagers (pendulaires se rabattant sur la halte de La Plaine, travailleurs à La Plaine, etc.), en raison de sa structure horaire (ligne non desservie pendant les vacances scolaires, certaines courses non desservies le mercredi).

Enfin, les services de bus à la demande sont nettement moins utilisés, par rapport aux autres transports publics de la commune, avec une moyenne de 22 voyageurs par jour pour l'ensemble du secteur Proxibus ouest (6 communes), et 70 voyageurs par jour pour l'ensemble du service Telebus (lignes S, W, X et X-Satellite).

8.4.3 Développements planifiés

Le Plan directeur des transports collectifs 2011 - 2014 définit l'ensemble des développements relatifs aux transports publics dans le canton de Genève pour les années à venir. Les développements suivants concernent directement la commune de Dardagny :

Ligne X :

- > bus cadencés à la demi-heure aux heures de pointe si la demande le justifie,

Ligne ferroviaire :

- > refonte de l'offre ferroviaire dans le cadre de la mise en service de la ligne du Haut-Bugey, avec deux services distincts :
 - une ligne "genevoise" cadencée à la demi-heure entre La Plaine et Cornavin, desservant tous les arrêts,
 - une ligne "transfrontalière" cadencée à l'heure entre Bellegarde et Cornavin, mais a priori sans arrêt à La Plaine et Russin,
- > augmentation de la capacité des trains (renouvellement progressif du matériel roulant jusqu'à fin 2013),
- > cadence à la demi-heure prolongée jusqu'à 22h,

Transport à la demande (TAD) :

- > fusion des services Proxibus et Telebus en un service de transport à la demande unique, dont les modalités (en particulier les conditions tarifaires) ne sont pas encore arrêtées.

Une nouvelle ligne de bus de rabattement sur la gare de La Plaine depuis la France voisine (Challex) a été mise en service en 2011 (ligne T) avec un P+R au terminus de Challex.

À plus long terme (2015-2020), des investissements sont planifiés dans le cadre du Projet d'agglomération sur la ligne ferroviaire Genève - Bellegarde, en vue d'améliorer la capacité de la ligne et la stabilité de l'horaire. Dans ce cadre, **la gare de La Plaine sera modifiée en vue d'accueillir l'ensemble des trains sur un**

quai central (suppression des interférences avec les voies passantes). Dès lors, un passage sous voies devra être aménagé entre la place de la gare et le nouveau quai (y c. rampes d'accès adaptées aux personnes à mobilité réduite). Selon des modalités de financement à définir, ce passage piéton devrait être traversant, et offrir ainsi une solution de remplacement à l'automatisation (onéreuse et discutable au vu de l'importante augmentation prévisible du nombre de trains) du franchissement à niveau existant au chemin de la Donzelle (traversée aujourd'hui autorisée sur appel téléphonique préalable). Cette mesure est à coordonner avec le réseau de cheminements piétons (voir les chapitres 4 et 9).

8.4.4 Autres développements souhaitables

La desserte en transports publics de la commune de Dardagny se caractérise par trois types d'offres:

- > Une desserte ferroviaire structurante (RER), offrant de bonnes fréquences et des temps de parcours concurrentiels en direction de Genève-Cornavin, permettant de très bonnes conditions d'accès au centre-ville pour une commune de périphérie.

Cette desserte continuera de s'améliorer : augmentation de la capacité et du confort des trains et des cadences (généralisation de la cadence 1/2h, passage au 1/4 d'heure envisageable sur le long terme). Une extension des plages horaires serait aussi bienvenue (introduction d'un train plus matinal au départ de la Plaine¹⁹).

En revanche, si les trains de Bellegarde ne s'arrêtent plus à La Plaine, les frontaliers y travaillant ne pourront plus venir en train²⁰ ; de même, cela pénalisera les habitants de la région qui souhaitent se rendre à Bellegarde pour prendre un TGV ou un TER²¹.

- > Une ligne de bus régulière mais peu fréquente (ligne X), organisée avant tout en fonction des besoins de transport scolaires ; compte tenu des horaires scolaires actuels, cette ligne n'est pas en mesure d'assurer des correspondances satisfaisantes avec le RER à La Plaine, et n'est donc pas attrayante pour les pendulaires du village de Dardagny souhaitant prendre le train ; par ailleurs, les tpg souhaiteraient disposer d'un espace de rebroussement plus confortable dans le village : ceci pourrait être envisagé par exemple en prolongeant la ligne jusqu'en sortie du village, ce qui, par la même occasion, rapprocherait le bus des immeubles d'habitations situés à l'extrémité du village.

¹⁹ Actuellement, le 1^{er} train quitte La Plaine à 6h06.

²⁰ Le plan de mobilité élaboré pour l'entreprise Firmenich identifie une trentaine de collaborateurs du site de La Plaine résidant dans le secteur de Bellegarde.

²¹ Les CFF précisent à ce sujet que les RER Bellegarde-Genève ne pourront plus s'arrêter à La Plaine pour des raisons d'occupation de la seule voie à quai. Ces arrêts seront rétablis une fois les travaux de reconfiguration de la gare de La Plaine réalisés, c'est-à-dire à l'horizon 2020, en l'état de planification des travaux.

- > Trois types de services complétant l'offre régulière de la ligne X (X-Satellite, Telebus et Proxibus), en partie redondants et dont aucun n'est aujourd'hui pleinement satisfaisant.

Pour l'utilisateur, le Telebus n'offre aucun avantage par rapport à une course régulière sans réservation. Par rapport au Proxibus, qui permet de personnaliser le lieu et l'heure de prise en charge, le seul avantage du Telebus est son tarif non surtaxé. Il est donc logique, comme l'envisage le plan directeur TP 2011-14, de regrouper ces deux offres en un service unique de transport à la demande (TAD).

Cependant l'acceptabilité d'un abandon du Telebus dépend de l'intégration du futur TAD dans l'offre tarifaire de base (pas de surtaxe).

Ce futur TAD nécessitera également un gros effort au niveau de la qualité et de la fiabilité du service. Aujourd'hui en effet, le service Proxibus s'avère très fréquemment indisponible, ou avec des contraintes horaires rédhitoires, ce qui ne permet pas d'organiser ses besoins de déplacement en comptant sur cette solution. De fait, son utilisation dérisoire montre qu'il n'est aujourd'hui pas perçu comme un service intéressant pour la population. Cette situation n'est évidemment pas acceptable, et il est nécessaire que les communes concernées se mobilisent pour obtenir une amélioration sensible de la disponibilité et de la fiabilité du transport à la demande, afin d'en faire une solution de mobilité convaincante pour l'ensemble de la population.

Objectifs

- > **Soutenir l'amélioration de l'offre RER : renforcement des cadences et des plages horaires, augmentation de la capacité, densification urbaine à proximité de la gare.**
- > **Rechercher, d'entente avec les tpg et le Canton, une optimisation des correspondances de la ligne X avec le RER (relation village de Dardagny - gare), au besoin en ajustant les horaires scolaires.**
- > **Évaluer avec les CFF l'opportunité du maintien des arrêts à La Plaine du RER en provenance de Bellegarde (accès des frontaliers aux emplois de La Plaine).**
- > **Améliorer les cheminements piétons-cyclables pour l'accès à la gare de La Plaine et aux arrêts de transports publics ; améliorer le confort et la sécurité des arrêts de transports publics.**
- > **Dans le cadre de la modernisation planifiée de la gare de La Plaine, prendre en compte l'objectif d'un passage piéton inférieur traversant, intégré au réseau de cheminements.**
- > **Obtenir une amélioration sensible de la qualité du service de transport à la demande, et son intégration dans l'offre de base (pas de surtaxe).**
- > **Soutenir le projet de développement d'une ligne de bus transfrontalière de rabattement à destination de La Plaine.**
- > **Étudier une relocalisation de l'espace de rebroussement de la ligne X à l'extrémité du village de Dardagny.**

⇒ Voir fiche de mesures 9-1

8.5 Stationnement

8.5.1 Stationnement sur rue

Actuellement (selon relevé sommaire de mars 2010), le stationnement offert sur le domaine public est gratuit et sans limitation de durée, hormis en quelques endroits stratégiques (poste et abords de la gare à La Plaine, parking près du tea-room à Dardagny).

À La Plaine en particulier, les conducteurs désirant prendre le train ou se rendre à la zone industrielle peuvent donc occuper abusivement les places de stationnement publiques, au détriment des autres usagers (clients de commerces et services, riverains, ...). Cette pression sur le stationnement public va s'accroître compte tenu de la saturation du P+R de La Plaine et du plan de mobilité actuellement mis en œuvre par Firmenich.

Parallèlement, un nouveau parking communal souterrain d'une cinquantaine de places est réalisé à proximité de la gare de La Plaine. Environ la moitié de ces places sont accessibles au public, avec une tarification horaire.

Compte tenu de ces éléments, il est préconisé de réglementer et réorganiser comme suit le stationnement existant sur domaine public :

- > stationnement limité à 3h (avec disque) sur l'ensemble des places offertes sur le domaine public communal,
- > maintien de quelques places en zone bleue à La Plaine à proximité de la poste et de l'épicerie,
- > suppression de la plupart des places existantes (zone bleue) sur le chemin du Rail, compte tenu de la proximité du nouveau parking et de la nécessaire amélioration des conditions d'accès à la gare pour les piétons, les cyclistes et les transports publics.

Ces mesures amélioreront sensiblement l'accessibilité des clients, des visiteurs et des professionnels en déplacement. Les éventuels habitants ne disposant pas de solution de stationnement sur domaine privé ont la possibilité de louer une place de parc dans le nouveau parking près de la gare. Compte tenu de la rotation accrue du stationnement induite par la limitation de la durée, une réduction ponctuelle du nombre de places pourra être éventuellement envisagée, p. ex. en vue d'une amélioration du confort des piétons et de la qualité de l'espace public.

8.5.2 P+R de La Plaine

L'offre P+R permet de compenser en partie les inévitables lacunes des lignes de bus de rabattement, et constitue à ce titre une composante essentielle de l'attractivité du RER.

La gare de La Plaine abrite un parking "P&Rail" récemment étendu à 79 places, et déjà occupé à plus de 90% par des abonnés (20 abonnements annuels, 50 abonnements mensuels²²). Environ deux tiers des usagers sont des frontaliers (pour la zone frontalière, La Plaine est la première gare du RER offrant une cadence à la demi-heure). Le P+R attire aussi une clientèle venant des communes genevoises alentours (Avully, Chancy, etc.). Le parking est régulièrement plein, et la demande d'abonnements est en partie non satisfaite (délais de plusieurs mois pour les abonnements annuels, notamment).

Aujourd'hui une partie des véhicules stationne sur les places non réglementées encore disponibles alentours, mais cette "alternative" n'est pas appelée à durer. Par ailleurs, le projet de ligne de bus transfrontalière devrait contribuer à diminuer quelque peu la pression sur le site. Toujours est-il qu'**une nouvelle extension du P+R de La Plaine est à considérer, au vu de la croissance rapide de la fréquentation du RER**. En attendant, les usagers peuvent se reporter sur le P+R de Satigny, toutefois moins attrayant.

Le Plan directeur de quartier « Plan du Rhône »²³ propose un réaménagement de l'espace de la gare, prévoyant notamment la construction d'un nouveau P+R souterrain. Les CFF se montrent favorables au projet, à condition qu'il se réalise avec d'autres maîtres d'ouvrage intéressés (commune, Fondation des parkings, partenaires privés). Une planification coordonnée des différents projets de développement de La Plaine est indispensable.

⇒ **Voir fiche de mesures 4-1**

Enfin, le stationnement des deux-roues (vélos, motos-scooters) mérite d'être amélioré rapidement, tant sur le plan de la capacité de stationnement (insuffisante), que du confort des installations. Les deux-roues stationnent de manière prolongée, ils doivent donc être protégés des intempéries. Les vélos doivent pouvoir être facilement sécurisés par un dispositif n'endommageant pas le cycle (potelets ou arceaux, plutôt que racks).

²² Selon informations CFF du 10.11.09

²³ Plan du Rhône - PDQ n° 29'436-519, adopté par le Conseil Municipal de Dardagny le 17 octobre 2007 et approuvé par le Conseil d'Etat le 9 janvier 2008

Objectifs

- > Redéfinir et réglementer le stationnement public à La Plaine et dans le village de Dardagny.
- > Aménager, d'entente avec les CFF, un grand couvert confortable et sécurisé pour les deux-roues (vélos et motos-scooters) à la gare de la Plaine.
- > Planifier, d'entente avec les CFF et la DGM, une extension du P&Rail de La Plaine.

8.6 Réseau cyclable

Diagnostic/situation

La commune de Dardagny se situe à la périphérie de l'agglomération genevoise, à environ 45 à 60 minutes en vélo du centre ville (à la vitesse moyenne de 15 à 20 km/h). Elle est parcourue par plusieurs itinéraires recommandés et balisés (voir la carte vélo Genève ville et canton et la carte Via Rhôna, du Léman à la Méditerranée).

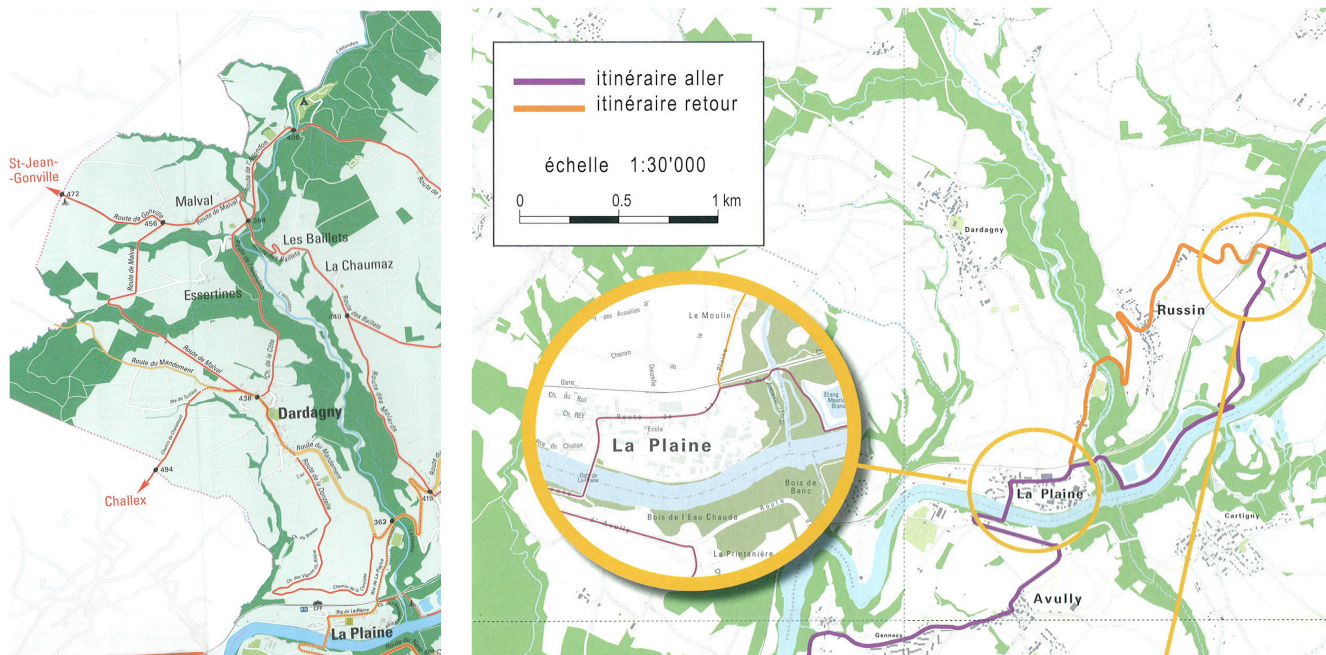


Figure 48 : Extraits de la « carte vélo Genève ville et canton » (à gauche) et de la carte « Via Rhôna » (à droite).

Les routes de la commune (voir figure 48) sont des dessertes à faible trafic ne nécessitant pas ou peu d'aménagement.

Actuellement aucun aménagement cyclable n'a été réalisé par le canton sur la commune et il n'y a pas d'aménagement prévu dans le cadre du plan quinquennal 2012 – 2016.

Les principes et mesures de modération du trafic proposés au chapitre 8.3.2 visent à améliorer la sécurité des parcours.

Les enjeux à Dardagny se situent plus au niveau du stationnement que des parcours.

Parcage

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

La présence de la halte RER à La Plaine est une opportunité pour le transfert modal et la complémentarité vélo-train/bus (possibilité de mettre son vélo dans le train et dans le bus entre Dardagny et La Plaine) qui ne sont pas, aujourd'hui, suffisamment exploités.

Objectif

> ***Aménager des places de parcage en suffisance, au domicile et à destination.***

⇒ ***Voir fiche de mesures 9-1***

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

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