

## 6. POLITIQUE DES DEPLACEMENTS

### 6.1 Contexte et enjeux

#### Justification d'une planification communale des déplacements

Les déplacements, quels que soient leur mode (transports individuels ou collectifs, piétons ou cyclistes) ou leurs motifs (travail, loisirs, achats, etc.) constituent une préoccupation majeure des collectivités publiques. En effet, pour des raisons de nuisances, de sécurité, de confort, etc. 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 déplacement à l'échelle communale. Les problèmes de déplacements ne peuvent toutefois pas être traités de manière sectorielle : déplacements, 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.

#### Périmètre d'étude

Le secteur aéroportuaire se composant essentiellement d'infrastructures supra communales et faisant l'objet de planifications spécifiques (Plan directeur de l'Aéroport, Plan d'aménagement concerté transfrontalier [PACT] du site de l'Aéroport, etc.), il n'est que marginalement abordé dans le plan directeur communal (principalement pour ce qui est de l'amélioration de son accessibilité depuis la commune).

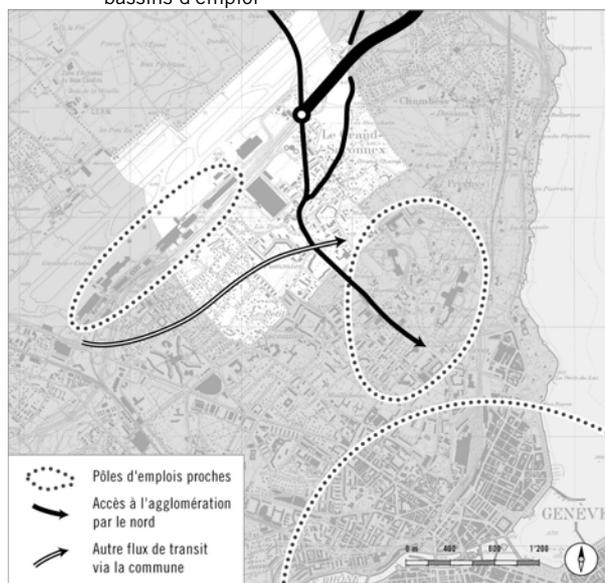
De même, la gestion des grands événements (Palexpo, Arena, etc.) fait l'objet de dispositifs temporaires mis au point à l'échelle cantonale.

#### Position de la commune dans le territoire

Le Grand-Saconnex se situe à proximité de trois pôles d'emplois majeurs du canton : les Organisations Internationales, le site de l'Aéroport, le centre-ville. Cette proximité, pénalisante sur le plan de la circulation (génération de trafic importante sur la commune), est également une opportunité à saisir pour le développement du vélo.

La densité d'emplois et d'habitants sur la couronne urbaine de la Rive droite (communes du Grand-Saconnex, de Meyrin et de Vernier) est un atout à mieux exploiter au niveau des transports publics, entre autres par un développement des liaisons tangentielles (mise en relation des pôles d'habitat et d'emplois situés sur ces communes).

Figure 9: Situation de la commune par rapport aux grands bassins d'emploi



Le Grand-Saconnex constitue par ailleurs la porte d'entrée Nord de l'agglomération, auquel elle offre un accès depuis :

- > le canton de Vaud (et la Suisse), via l'autoroute,
- > la campagne genevoise (nord du Canton), via la route de Colovrex,
- > le Pays de Gex, via le tunnel de Ferney.

Le trafic de transit qui en résulte se concentre aujourd'hui principalement sur la route de Ferney.

La commune est également un lieu de transit pour l'accès aux Organisations Internationales depuis les communes de Meyrin et Vernier ainsi que de France voisine.

Le projet de route des Nations vise à reprendre l'essentiel de ces flux de transit et à délester ainsi le centre de la commune de manière très significative.

### **Mobilité 2020 - Objectifs cantonaux**

Les études prospectives menées par l'Office cantonal de la mobilité (OCM) sur les besoins en déplacements à l'horizon 2020 laissent entrevoir des augmentations importantes du trafic, malgré une amélioration de l'offre en termes de transports publics.

Afin de contenir l'augmentation du trafic individuel, le nombre de déplacements en transports publics doit pratiquement doubler à la période de pointe du matin sur le corridor Lac - Aéroport. Dans cette optique, le réseau de transports publics doit s'adapter à l'évolution des flux de déplacements (développer depuis les grands quartiers périphériques, des liaisons fréquentes non seulement vers la ville mais aussi vers les grands bassins d'emplois de la rive droite). Les pendulaires constituent en effet le public-cible le plus "facile" à capter par les transports collectifs, pour autant que l'offre soit satisfaisante.

### **Chaîne des déplacements**

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

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 a un rôle essentiel à jouer :

- > d'une part parce qu'elle maîtrise la partie amont de la chaîne des déplacements,
- > d'autre part parce qu'elle bénéficie de plusieurs interfaces de transport importants sur son territoire : Aéroport, gare CFF de l'Aéroport, futur terminus tram, P+R (entre autres à proximité de la jonction autoroutière).

### **Rôle de la commune en matière de déplacements**

De nombreuses actions, complémentaires les unes des autres, peuvent être menées au niveau communal. En particulier :

- > aménagement du territoire : valorisation des centralités, densification le long des axes de transports publics urbains, localisation d'équipements et de services ;
- > urbanisme de proximité : développement des réseaux piétonniers et cyclables, mise en valeur des espaces publics, équipements et accès des immeubles favorisant les mobilités douces (parc à vélos, cheminements piétons, ...)

- > transports publics : prise en compte des besoins communaux et intercommunaux au niveau du Plan directeur des transports publics, localisation et confort des arrêts de transports publics, amélioration de l'accès piéton / cyclable / automobile aux transports publics, qualité des interfaces de transport ;
- > circulation : gestion coordonnée du réseau routier, gestion et aménagement des espaces routiers favorisant les mobilités douces ;
- > stationnement : politique incitative, parcage d'échange ;
- > économie : incitations, développement de plans de mobilité d'entreprise ;
- > information et sensibilisation : information du public sur les solutions de déplacement offertes, promotion de l'éco-conduite.

De telles mesures participent également à la mise en œuvre d'une politique environnementale, notamment dans les domaines de la protection de l'air et de la lutte contre les nuisances sonores (voir chapitre 11).

## 6.2 Réseau routier

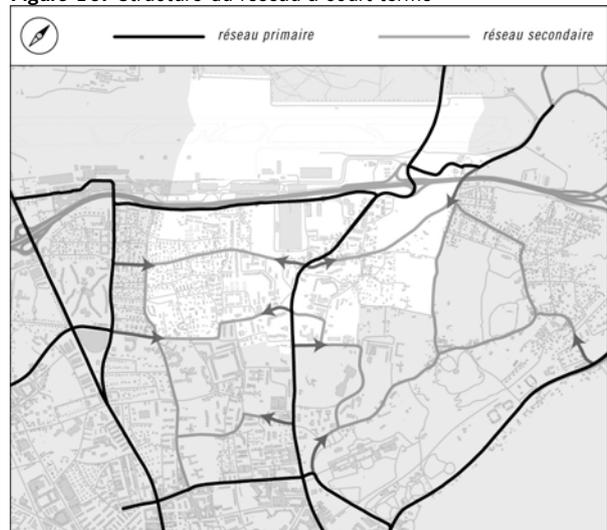
### Situation / Diagnostic

#### Structure du réseau

L'organisation du réseau routier peut être définie selon deux grands horizons :

- > à court terme, la mise en service de la route du Bois-Brûlé, raccordant la Croisée de Colovrex directement à la jonction autoroutière, permet un déclassement de la portion Sud de la route de Colovrex et en particulier sa revalorisation en traversée du village. A noter toutefois qu'à cet horizon, seul le trafic de/vers l'autoroute se reportera "naturellement" sur la route du Bois-Brûlé : compte tenu de la saturation de la route de Ferney, la route de Colovrex restera en effet l'itinéraire le plus attractant pour l'accès en ville.

Figure 10: Structure du réseau à court terme



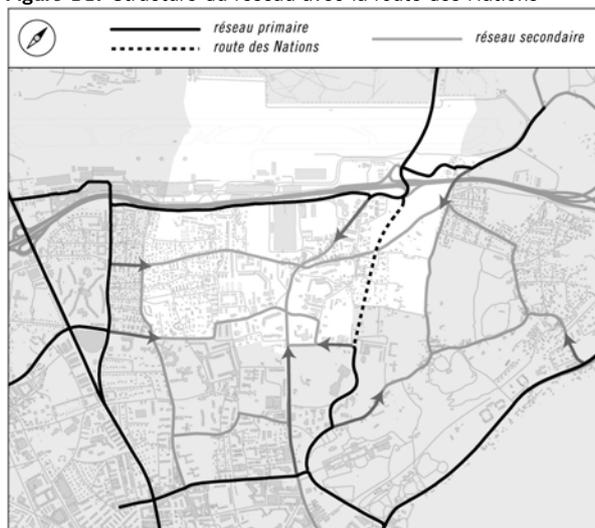
- > à plus long terme, le projet de route des Nations à l'étude modifie fondamentalement la structure du réseau routier sur le territoire communal. Cette nouvelle route (dont la mise en service interviendra au plus tôt vers 2012) reprend intégralement la fonction d'axe de transit et d'accès à l'autoroute qu'assume actuellement la route de Ferney.

Cette dernière, qui accueillera le futur tram du Gd-Saconnex, peut dès lors être requalifiée au travers

d'aménagements privilégiant les fonctions d'accessibilité locale.

Le nouvel axe "avenue de la Paix - avenue Appia - route des Nations" constitue la nouvelle délimitation des deux grandes poches de Pregny-Chambésy et du Grand/Petit-Saconnex. La route des Morillons prend une importance accrue en tant que "porte d'entrée Nord-Est" de la poche Grand/Petit-Saconnex.

Figure 11: Structure du réseau avec la route des Nations



Une étude menée actuellement par le canton vise à préciser l'accrochage Nord de la route des Nations. A ce stade, un accrochage à la nouvelle route du Bois-Brûlé apparaît plus approprié qu'un branchement direct sur la jonction autoroutière (qu'il s'agit de délester du trafic sans lien avec l'autoroute).

A cet horizon, le trafic transitant par la route de Colovrex pour l'accès en ville est intégralement reporté sur la route du Bois-Brûlé et la route des Nations.

### Schéma de circulation

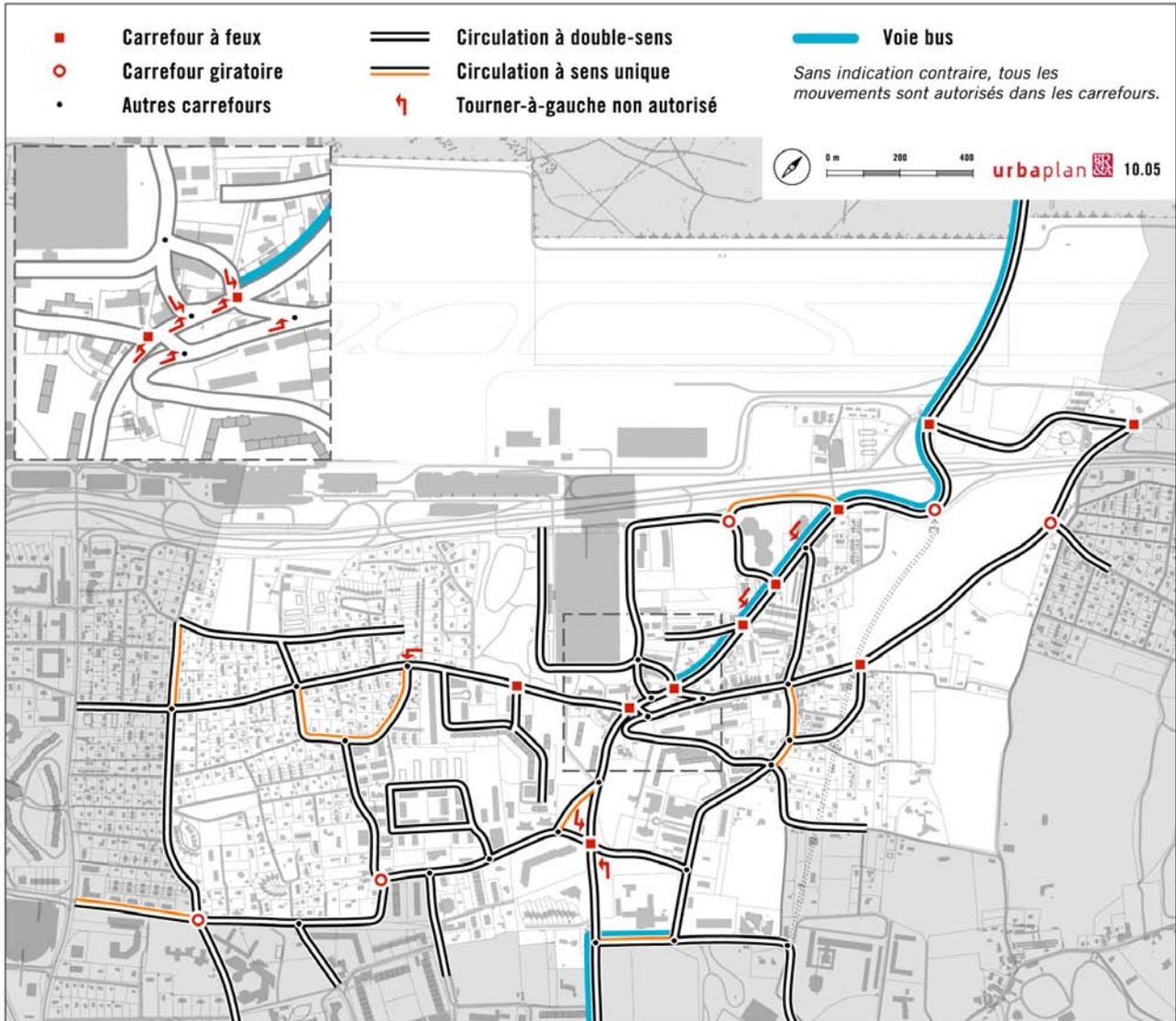
Au niveau du schéma de circulation, hormis le secteur aéroportuaire, seule la route de Ferney comporte des restrictions de mouvements dans les carrefours (nombreux tourner à gauche non autorisés). Néanmoins, ceci influence sensiblement l'accessibilité locale dans la mesure où cette route constitue la principale collectrice du trafic communal. Cet axe fonctionnant plus ou moins à saturation aux heures de pointe, il est difficilement envisageable d'améliorer la situation avant la mise en service de la route des Nations.

Le **chemin du Chapeau-du-Curé** peut être fermé au trafic rapidement, moyennant quelques aménagements (bordures, présélection de tourner à droite sur la route de Ferney).

La partie supérieure de la **Voie-de-Moëns** pourrait être fermée au trafic (à l'exception des livraisons pour la Migros), ce qui permettrait de mettre en valeur l'espace public devant les commerces et restaurants et concentrer les accès au carrefour aménagé de la rue Jo-Siffert.

La boucle du ch. **Fr.-Lehmann** et la relation de ce dernier avec le ch. Taverney ne sont pas satisfaisants et induisent des parcours inutiles à travers le quartier. Une amélioration de la situation nécessite un réaménagement du ch. Fr.-Lehmann qui aujourd'hui constitue un immense parking à sens unique.

Figure 12: Schéma de circulation (actuel)



### Flux de transit

Les axes routiers les plus chargés correspondent aux itinéraires empruntés par le trafic d'agglomération transitant par la commune.

Ainsi, sur la route de Ferney, la route de Colovrex et l'axe Terroux - Sarasin, ce transit représente l'essentiel du trafic observé. L'axe chemin du Pommier - chemin des Coudriers est également un itinéraire de transit important.

Une modification profonde de cet état de fait est difficile à court terme, compte tenu du degré de saturation du réseau routier primaire dans ce secteur aux heures de pointe. Néanmoins, sans attendre le tram, il est possible d'offrir une alternative de qualité aux automobilistes, par la mise à disposition d'une offre P+R dans le secteur de la jonction autoroutière, le prolongement jusqu'à ce P+R d'une ligne urbaine fréquente (voir chap. 6.3) et l'amélioration des conditions de circulation des transports publics sur la route de Ferney.

A plus long terme, la route des Nations offre l'occasion de supprimer entièrement le transit sur les routes de Colovrex et de Ferney. De plus, la route de Ferney étant ainsi délestée, une partie des flux de transit Ouest - Est empruntant aujourd'hui le réseau secondaire (axes Terroux - Sarasin et Corbillettes - Pommier) pourrait être incité à se reporter sur les contre-routes du secteur aéroportuaire et la route des Nations. Les études à mener ultérieurement dans le cadre des projets du tram et de la route des Nations (dont la mise en service n'est pas attendue avant dix ans) préciseront les mesures adéquates pour une valorisation des espaces publics et pour une dissuasion efficace du transit au coeur du village.

Figure 13: Flux de transit (actuel)

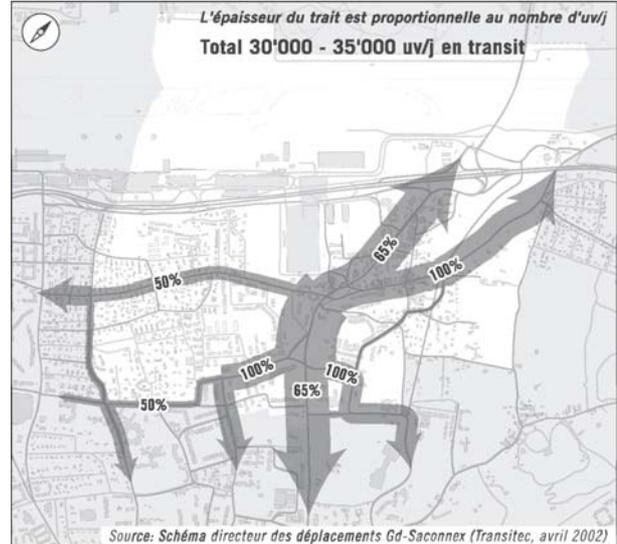


Figure 14: Flux de transit (actuels) et réorganisation du transit

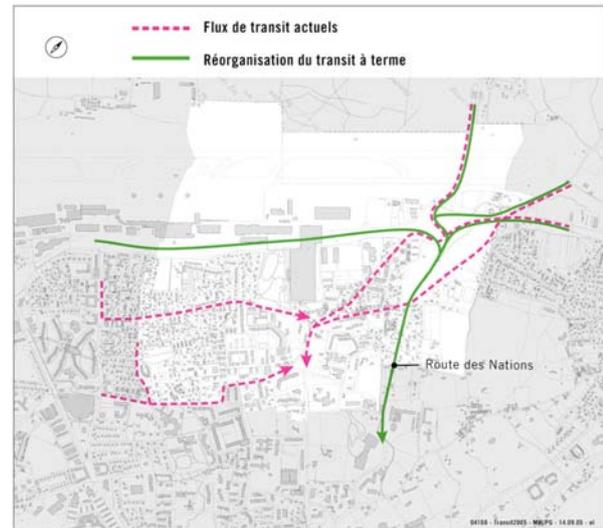
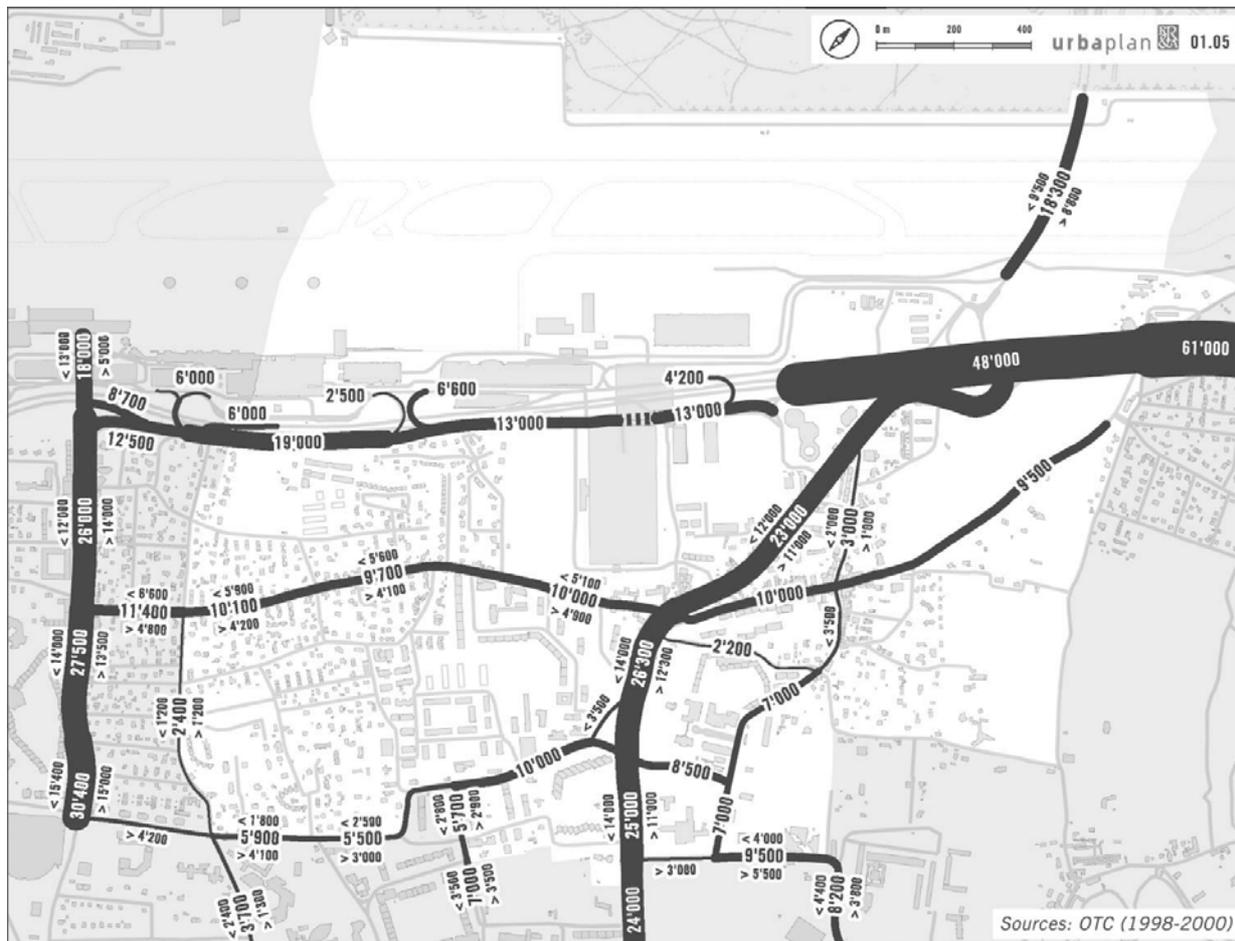


Figure 15: Charges de trafic (TJOM)



### Modération, espaces publics

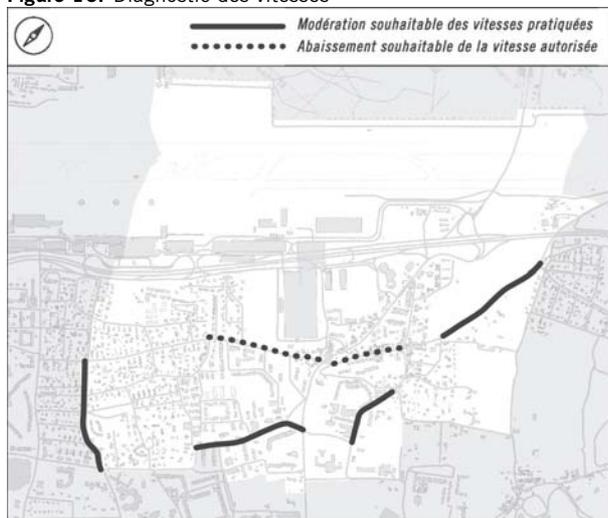
Il existe cinq zones 30 sur le territoire communal. Celles-ci couvrent largement les différentes poches résidentielles et la réalisation de nouvelles zones n'apparaît pas nécessaire. Cependant, une extension ponctuelle de certaines zones serait à considérer, en lien avec les développements urbains (quartier du Jonc p. ex.) et en coordination avec les aménagements prévus sur les communes voisines (zone 30 et zone de rencontre dans le secteur de Cointrin-Meyrin).

Les mesures de vitesses menées sur plusieurs tronçons du réseau communal mettent en évidence des dépassements parfois très importants sur certains d'entre eux. Des mesures visant à imposer un meilleur respect des vitesses seraient ainsi à envisager en particulier sur la route de Colovrex, le chemin des Corbilletes, le chemin des Coudriers, le chemin du Pommier, l'Ancienne-Route.

Les espaces publics urbains à valoriser en priorité concernent :

- > la portion "villageoise" de l'axe Colovrex - Sarasin : ceci peut être entrepris rapidement, en lien avec la mise en service de la route du Bois-Brûlé,
- > la portion "villageoise" de la route de Ferney, ce qui sera à réaliser dans le cadre du projet de tram.

Figure 16: Diagnostic des vitesses



#### Accès aux nouveaux quartiers

Parmi les développements urbains en cours, seul le nouveau quartier du Pommier devrait induire un trafic supplémentaire relativement important, nécessitant un traitement adéquat de son accès (Cf. plus loin).

#### Réaménagement de la route de Ferney à l'horizon du tram

Le projet de tram, à son stade d'avancement actuel, prévoit d'une manière générale la suppression des feux et leur remplacement par des giratoires afin d'améliorer sensiblement l'accessibilité locale.

#### Objectifs

**Appuyer la réalisation de la route des Nations.**

**Tirer parti des nouvelles infrastructures (route du Bois-Brûlé, route des Nations) pour une redéfinition de la hiérarchie et des fonctions du réseau routier et pour une redistribution du trafic non local.**

**Modérer les vitesses sur certaines routes communales. Requalifier et valoriser l'espace public dans le centre du village (chemin Sarasin, route de Colovrex, route de Ferney).**

**Tirer parti du projet tram pour une requalification de l'espace public et une amélioration de l'accessibilité locale (route de Ferney).**

#### Principes d'aménagement

##### Distinguer modération et valorisation

La typologie d'aménagement doit être adaptée aux enjeux. Ainsi, il y a lieu de faire une distinction entre :

- > les **rues à "modérer"**, où l'aménagement doit contribuer au respect effectif des limitations de vitesses et si besoin à la sécurisation d'une portion de rue (traversée piétonne devant une école, carrefour dangereux, etc.). L'aménagement peut inclure, par exemple, des décrochements horizontaux (stationnement alterné, mobilier urbain sur chaussée, ...) ou verticaux (seuils de ralentissement, coussins berlinois, ...).
- > les **espaces publics à "valoriser"**, où l'objectif est un traitement qualitatif de la rue et une meilleure intégration des diverses fonctions de l'espace-rue (meilleure prise en compte des activités riveraines, espaces piétons confortables plutôt que stationnement automobile, traitement paysager, valorisation du bâti ancien, etc.).

### **Axe Terroux - Sarasin**

Cet axe (prolongé par la rte de Colovrex) constitue une véritable colonne vertébrale de la commune car la plupart des quartiers y sont reliés et il dessert les principaux équipements et services.

L'aménagement de cet axe doit être conçu en adéquation avec les problématiques spécifiques identifiées sur chaque tronçon :

- > tronçon Casaï - Taverney (peu d'animation, nécessité d'une meilleure sécurisation des modes doux, stationnement abondant) : envisager une réorganisation du stationnement et l'aménagement de bandes cyclables bilatérales,
- > tronçon Taverney - F.-Lehmann (présence d'activités riveraines, espaces publics et privés à restructurer, sécurisation nécessaire de l'itinéraire cyclable principal Ville - Aéroport via chemin Taverney - chemin Sarasin - chemin des Préjins) : envisager une réorganisation du stationnement sur rue, l'aménagement de bandes cyclables bilatérales et la sécurisation des tourner à gauche cyclables, la mise en valeur des espaces publics et des espaces privés ouverts,
- > tronçon F.-Lehmann - route de Ferney (activités riveraines, cadre villageois) : mettre en valeur l'espace public (parcs), envisager si nécessaire le maintien du stationnement (sur un seul côté de la rue) et le marquage d'une bande cyclable le long du stationnement (= côté où le cycliste est le moins à l'aise).

Préalablement à la réorganisation du stationnement, il y aura lieu de relever de manière précise l'occupation actuelle des places pour mieux évaluer les besoins réels.

### **Campagne du Pommier**

Ce nouveau quartier dispose d'un accès automobile unique sur le chemin du Pommier. Une appréciation sommaire de la situation future, sur la base des volumes de trafic annoncés, permet d'affirmer que :

- > au vu de la densité de trafic sur le chemin du Pommier, il pourrait s'avérer judicieux de gérer le carrefour

d'accès par des feux afin de faciliter l'accès au quartier ainsi que la circulation des bus (ligne 3),

- > ceci étant, à ce jour le principe d'un accès unique au quartier pour les véhicules individuels n'est pas à remettre en cause, un carrefour régulé par feux est largement à même d'absorber les pointes de trafic induites par le quartier.

### **Délestage (trafic de transit)**

A court terme, le délestage de la route de Colovrex ou des axes Terroux - Sarasin et Corbillettes - Pommier du trafic qui y transite suppose une utilisation accrue de la route de Ferney. Ceci est difficilement concevable aux heures de pointe (route de Ferney déjà saturée), mais il existe probablement une marge de manœuvre hors pointes.

En ce sens, il n'est pas inutile d'organiser le dispositif routier de manière à inciter autant que possible le trafic à se reporter sur le réseau primaire (contre-routes de l'aéroport, route du Bois-Brûlé, route de Ferney) et à limiter l'attrait du transit par le réseau secondaire (p. ex. via la signalisation directionnelle, l'ordre de priorité dans les carrefours, les temps verts, la modération des vitesses, le schéma de circulation, etc.).

### **Chemin Taverney**

Le chemin Taverney constitue un axe très important du point de vue des mobilités douces : connexion entre le quartier du Pommier et l'axe Terroux-Sarasin. Bien qu'en zone 30, son aménagement actuel n'est pas satisfaisant (large chaussée et encombrement par le stationnement).

Son réaménagement doit être étudié en collaboration avec les propriétaires privés afin de requalifier et sécuriser les parcours piétons et vélos. Par exemple en regroupant le stationnement d'un seul côté et en élargissant le trottoir.

### **Ch. des Crêts-de-Pregny**

Ce chemin étroit, bordé de haies et sans trottoir, pose de réels problèmes de sécurité.

Un principe d'aménagement pourrait être la délimitation de 2 bandes latérales de cheminement piétons-vélos d'environ 1,25 m, laissant une chaussée d'environ 3,50 m. Ces bandes peuvent être franchies en cas de croisement de 2 véhicules.

### **La Susette**

Cette zone d'activités recèle un potentiel d'emplois très important. La desserte par transports individuels doit être organisée de manière à favoriser les accès par le réseau autoroutier et ainsi minimiser la traversée du village.

Des mesures de balisage sur le réseau autoroutier et d'information auprès des entreprises doivent être mises en œuvre en complément aux mesures liées au report modal (amélioration de la desserte par transports publics, plans de mobilité d'entreprises, etc.).

### **Route des Nations**

Le tracé envisagé pour la route des Nations, à ce stade des études, prévoit de ramener la route en surface dès le franchissement de la route de Colovrex et de longer ensuite le quartier d'habitation le long de la Voie-de-Gex. Afin de préserver les possibilités de mise en valeur de ce secteur, il y aurait lieu d'envisager un tracé plus à l'Est et restant le plus possible enterré. Cette problématique doit être prise en compte dans le cadre de l'étude de l'accrochage Nord de la route des Nations.

### **Route de Ferney (projet tram)**

La mise en service de la route des Nations et l'arrivée du tram amènent à une redéfinition complète des fonctions et de l'aménagement de la route de Ferney. L'étude du projet de tram, en cours, est l'occasion d'intégrer les objectifs communaux en termes :

- > d'accessibilité locale : autoriser tous les mouvements dans les carrefours, pour tous les véhicules et à défaut au moins pour les vélos,
- > de valorisation de l'espace public : en particulier, les aménagements routiers à la place de Carantec doivent permettre de retrouver des espaces piétons généreux là où ils seront les plus judicieux.

La réalisation d'un tram en site mixte plutôt qu'en site propre permettrait d'une part une meilleure valorisation des espaces publics et, d'autre part contribuerait au délestage du trafic au profit de la route des Nations.

### **Programme de mise en oeuvre**

Voir fiches de mesures n° 4 et 7.

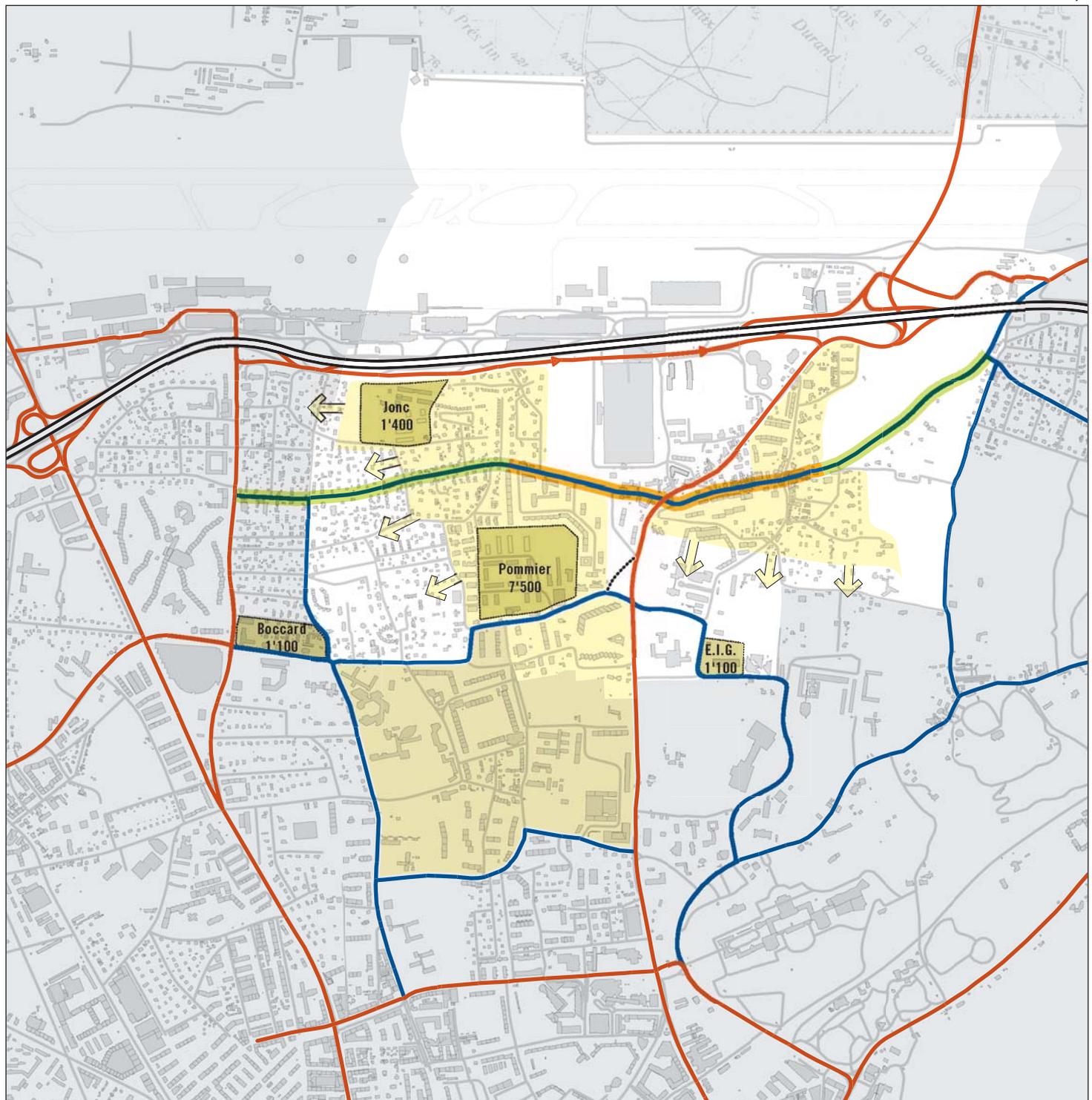


-  Réseau autoroutier
-  Réseau primaire
-  Réseau secondaire
-  Développements en cours et TJOM\* induit

Principes d'aménagement:

-  Axe à requalifier (*attrait réduit pour le transit, modération des vitesses, sécurisation des modes doux,...*)
-  Espace public urbain à valoriser
-  Zones 30 existantes et extensions à considérer
-  Rue à fermer au trafic

\*TJOM: trafic journalier ouvrable moyen





==== Réseau autoroutier

— Réseau primaire

— Réseau secondaire

— Réseau de desserte

- - - ➔ Extensions tram Grand-Saconnex à définir

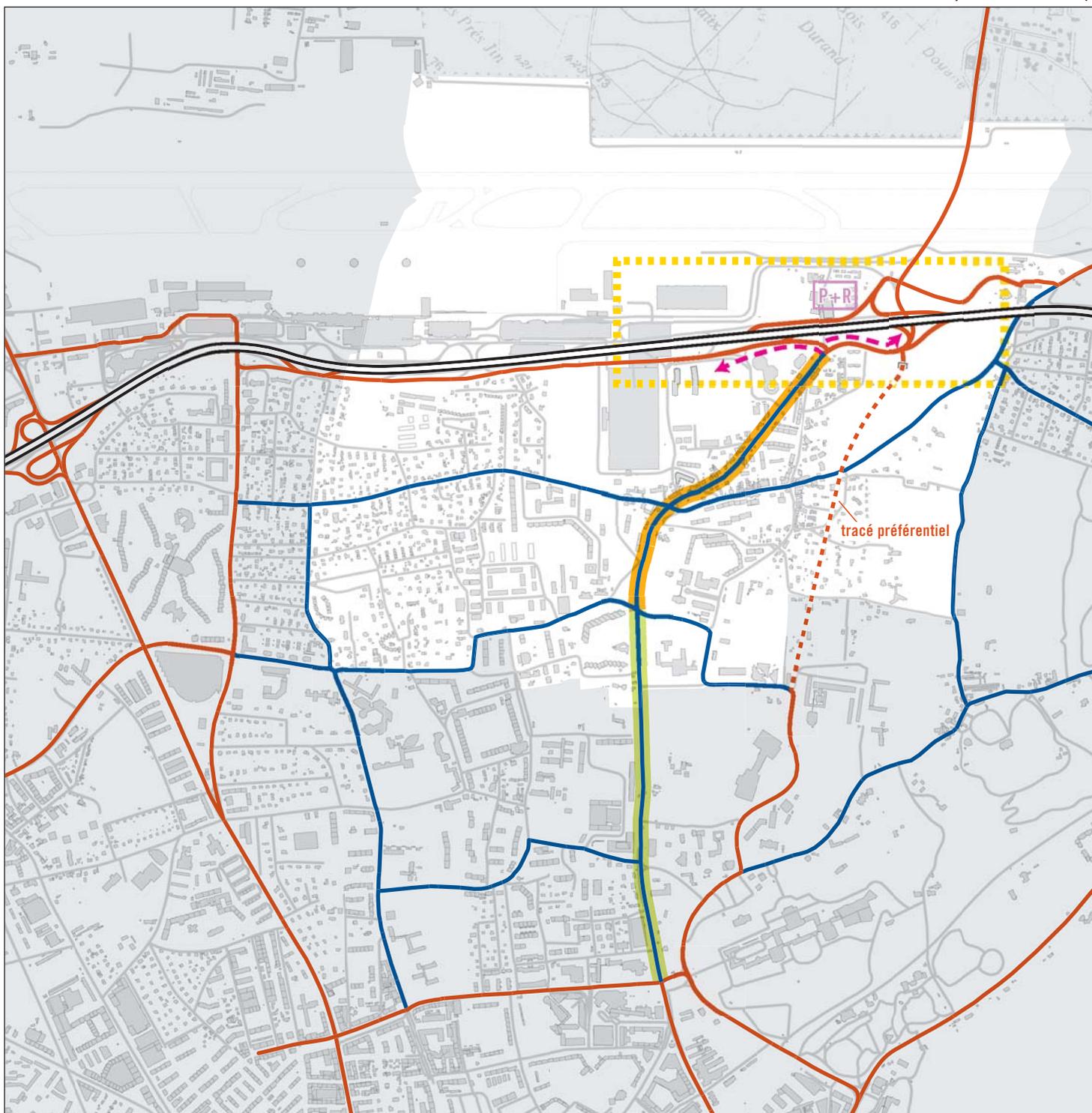
Principes d'aménagement:

P+R à localiser

Etude de coordination des grandes infrastructures TC / TI (en cours)

Axe à requalifier (attractivité réduite pour le transit, amélioration de l'accessibilité locale, sécurisation des modes doux, ...)

Espace public urbain à valoriser





## 6.3 Transports publics

### Situation / Diagnostic

#### Desserte actuelle

Le réseau de transports publics couvre l'essentiel du territoire urbanisé de la commune et offre une excellente desserte en direction du centre-ville.

Les faiblesses de l'offre existante concernent principalement les liaisons tangentielles, en particulier :

- > la mise en relation des pôles d'habitat et d'emplois de la couronne urbaine sur la Rive droite (communes du Grand-Saconnex, de Vernier et de Meyrin),
- > la desserte "interne" du périmètre aéroportuaire (corridor Blandonnet - tunnel de Ferney),
- > la relation entre la commune et les centralités proches (Aéroport, Blandonnet, Balaxert, écoles secondaires, etc.),
- > la desserte des développements au Nord de la commune (Susette, Blanché),
- > la relation avec les communes voisines (Pregny-Chambésy, Bellevue, Genthod).

#### Développements planifiés à court-moyen terme

Le plan directeur cantonal des transports publics 2003-2006<sup>6</sup> en vigueur a pour objectif un fort développement de l'ensemble de l'offre. Il a permis à cet effet de dégager des moyens financiers supplémentaires pour l'exploitation et d'esquisser une image directrice du développement souhaitable du réseau. Certaines améliorations ont déjà été introduites (nouvelle ligne 28), mais la plupart restent à mettre en oeuvre, tels le renforcement des lignes urbaines principales (doublement de la ligne 3 par une seconde ligne urbaine, par exemple), ou encore l'amélioration des fréquences et le prolongement des lignes urbaines secondaires (lignes 53, 44).

L'OCM (office cantonal de la mobilité) élabore actuellement le Plan directeur 2007-2010.

---

<sup>6</sup> Cf. rapport "Plan directeur des transports publics 2003-2006 - Image directrice", DIAE-OTC, RR&A, janvier 2002

Une étude menée conjointement par les communes de Meyrin, Vernier et Satigny<sup>7</sup> a permis de définir une image intercommunale cohérente du réseau de transports publics souhaité à l'horizon de la mise en service du TCMC (Tramway Cornavin - Meyrin - CERN). Parmi les propositions, figurent le prolongement de la ligne 5 jusqu'à Vernier-village (via l'Aéroport et l'interface de Blandonnet), et la modification de l'itinéraire de la ligne 19 (Charmilles - Bouchet - Louis-Casaï - Aéroport), améliorations qui présentent un intérêt direct pour le Grand-Saconnex.

#### Développements planifiés à long terme

Le prolongement du tram de la place des Nations jusqu'au Grand-Saconnex est conditionné par la réalisation préalable de la route des Nations (délestage de la route de Ferney durant le chantier du tram). De ce fait, le début des travaux ne débutera vraisemblablement pas avant 2013-15, avec une mise en service au plus tôt vers 2015-2018.

Le tracé retenu suit la route de Ferney jusqu'à la Susette. Une étude menée actuellement par le canton permettra de préciser l'itinéraire au-delà de la Susette (localisation du terminus provisoire), en coordination avec l'accrochage de la route des Nations à la jonction autoroutière et avec la création d'un parking d'échange. Par ailleurs, la Communauté de Communes du Pays de Gex étudie l'intérêt et les conditions d'un prolongement du tram en direction de Ferney.

L'avant-projet en cours d'étude prévoit un tracé de tram en site propre ce qui pose de sérieux problèmes d'intégration et limite fortement les possibilités de mise en valeur des espaces publics. **La commune souhaite qu'un tracé en site mixte soit étudié**, ce qui s'inscrirait plus en cohérence avec le principe d'une vocation essentiellement locale de la route de Ferney et du report de l'en-

---

<sup>7</sup> Cf. rapport "Etude de la desserte en transports publics des territoires communaux", Communes de Meyrin, Vernier et Satigny, RR&A / B. Dériaz Ingénieur conseil, juillet 2003

semble du trafic non local sur la future route des Nations (voir également chap. 8, Espaces publics).

La redéfinition du réseau bus à l'horizon du tram sera à effectuer le moment venu (a priori dans le cadre du Plan directeur des transports publics 2011-2014).

### Objectifs

*Développer l'offre de transports publics conformément aux propositions figurant dans les planifications cantonale et intercommunale :*

- > *réorganisation et développement des lignes urbaines principales,*
- > *fort développement des liaisons bus tangentielles,*
- > *renforcement de la desserte fine du territoire communal en complémentarité à la desserte de base,*
- > *développement de l'offre P+R.*

*Assurer l'intégration urbaine et architecturale des transports publics et de leurs arrêts.*

### Principes d'intervention

#### Planification cantonale

Certaines modifications d'itinéraires des lignes de bus supposent une mise en adéquation des infrastructures routières et de la gestion du trafic<sup>8</sup>. C'est le cas en particulier du **prolongement de la ligne 5** en direction de l'Aéroport (franchissement de l'autoroute).

A noter que les itinéraires proposés par les études susmentionnées sont indicatifs et que des variantes sont possibles.

En particulier, pour ce qui est de la nouvelle ligne urbaine proposée dans le Plan directeur 2003-2006 en doublement de la ligne 3, il est préconisé de la prolonger via la route de Ferney jusqu'à l'autoroute. Cette ligne prolongée permettra d'offrir à court terme déjà, une **desserte améliorée du secteur Palexpo-Susette** (où jusqu'à

3'500 emplois nouveaux sont attendus) **et du P+R** à créer à proximité de la jonction d'autoroute (mise à disposition d'une possibilité de rabattement attrayante pour le trafic frontalier/autoroutier transitant par le village). Entre l'arrêt "Gardiol" (terminus ligne 3) et la place Carantec, la ligne prolongée pourrait emprunter le chemin Taverney et le chemin Sarasin de sorte à améliorer la liaison entre le quartier du Pommier et le centre du village ainsi qu'avec la zone d'emplois de la Susette.

Concernant la **desserte "interne" du secteur de l'Aéroport** pour laquelle des solutions spécifiques ont parfois été évoquées (transport hectométrique par exemple), le parti pris par les planifications susmentionnées est de miser plutôt sur un fort renforcement de la desserte classique. La nouvelle ligne 28, les propositions de prolongement de la ligne 5 et de renforcement des liaisons bus tangentielles (ligne 44) vont dans ce sens. L'offre planifiée permet d'atteindre une fréquence combinée de l'ordre d'un bus toutes les 3-4 minutes. Le réseau planifié offre aussi d'autres possibilités de renforcement (p. ex. prolongement des lignes 10-19 en direction du tunnel de Ferney et du futur P+R). Enfin, l'idée d'un bouclage du tram via l'Aéroport (connexion entre le tram du Grand-Saconnex et le TCMC) fait partie des options envisagées à plus long terme.

En ce qui concerne le **projet de tram**, les études d'avant-projet ont mis en évidence la difficulté d'insertion dans le village, en cas de réalisation d'un site propre. **La commune souhaite qu'une variante en site mixte soit étudiée.** Celle-ci permettrait une plus grande qualité d'aménagement et contribuerait au report de trafic sur la route des Nations.

**Figure 17:** Le transport public doit contribuer à créer de l'espace public

<sup>8</sup> Cf. Fiche 1 du rapport "Plan directeur des transports publics 2003-2006 - Mesures d'accompagnement", DIAE-OTC, RR&A, janvier 2002



Figure 18: Arrêt de bus de la Place de Carantec



### Planification communale

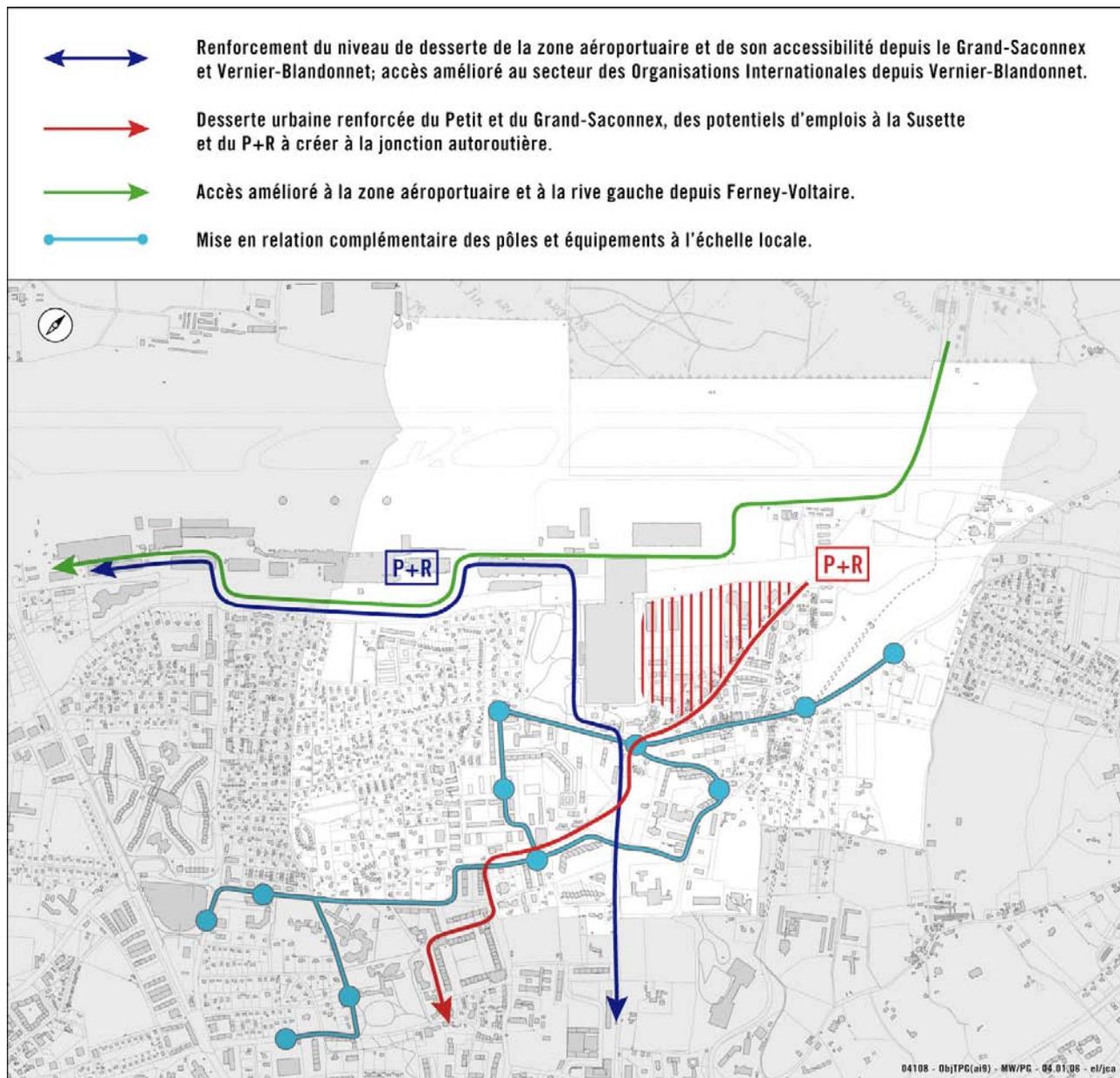
Une meilleure **relation entre les quartiers et équipements** de la commune est souhaitable. En particulier, une liaison entre Le Pommier – La Tour – le Village – Les Morillons - le Centre sportif serait bienvenue. Cette mise en relation devrait être assurée préférentiellement par un remaniement de la ligne 53 (en complémentarité avec le prolongement de la ligne urbaine planifiée en doublement de la ligne 3) voire par la création d'un service complémentaire "à la demande" couvrant plus largement le territoire communal (voir plan).

Concernant les **arrêts de transports publics**, il s'agit de rechercher une meilleure adéquation des espaces et équipements offerts : position des arrêts, largeurs des trottoirs, confort des abris, visibilité et identité communale des arrêts, diminution de l'encombrement, confort des cheminements piétons (et cyclables) d'accès aux arrêts, etc.

### Programme de mise en oeuvre

Voir fiches de mesures n° 6 et 7.

Figure 19: Objectifs de la réorganisation proposée de la desserte TPG





Itinéraires inchangés dans le secteur:

Lignes urbaines principales

-  Ligne 3
-  Ligne 8
-  Ligne 10
-  Ligne 28

Lignes régionales

-  Ligne F
-  Lignes V et Z



Parking d'échange et capacité

Itinéraires proposés dans le cadre du Plan directeur des TP 2003-2006:

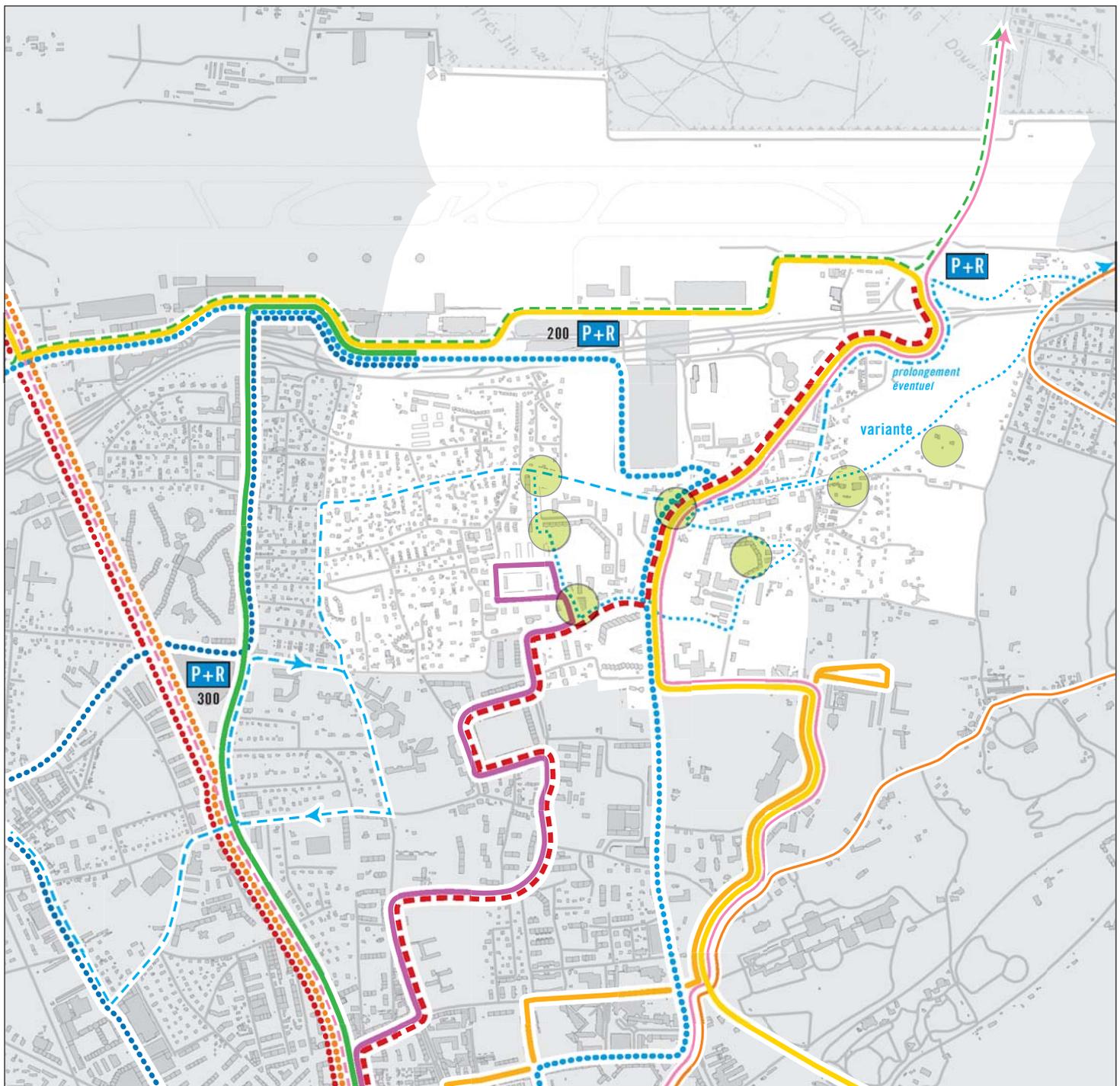
-  Ligne 9
-  Ligne Y
-  Ligne 44
-  Ligne 53 / variante
-  Ligne urbaine principale
-  Ligne régionale
-  Ligne urbaine secondaire

Itinéraires proposés dans le cadre de l'étude de desserte TC des communes de Meyrin, Vernier et Satigny (à l'horizon TCMC)

-  Ligne 5
-  Ligne 15 (Tram)
-  Ligne 16 (Tram)
-  Ligne 19
-  Lignes urbaines principales



Pôles à desservir par petit bus communal





## 6.4 Vélos

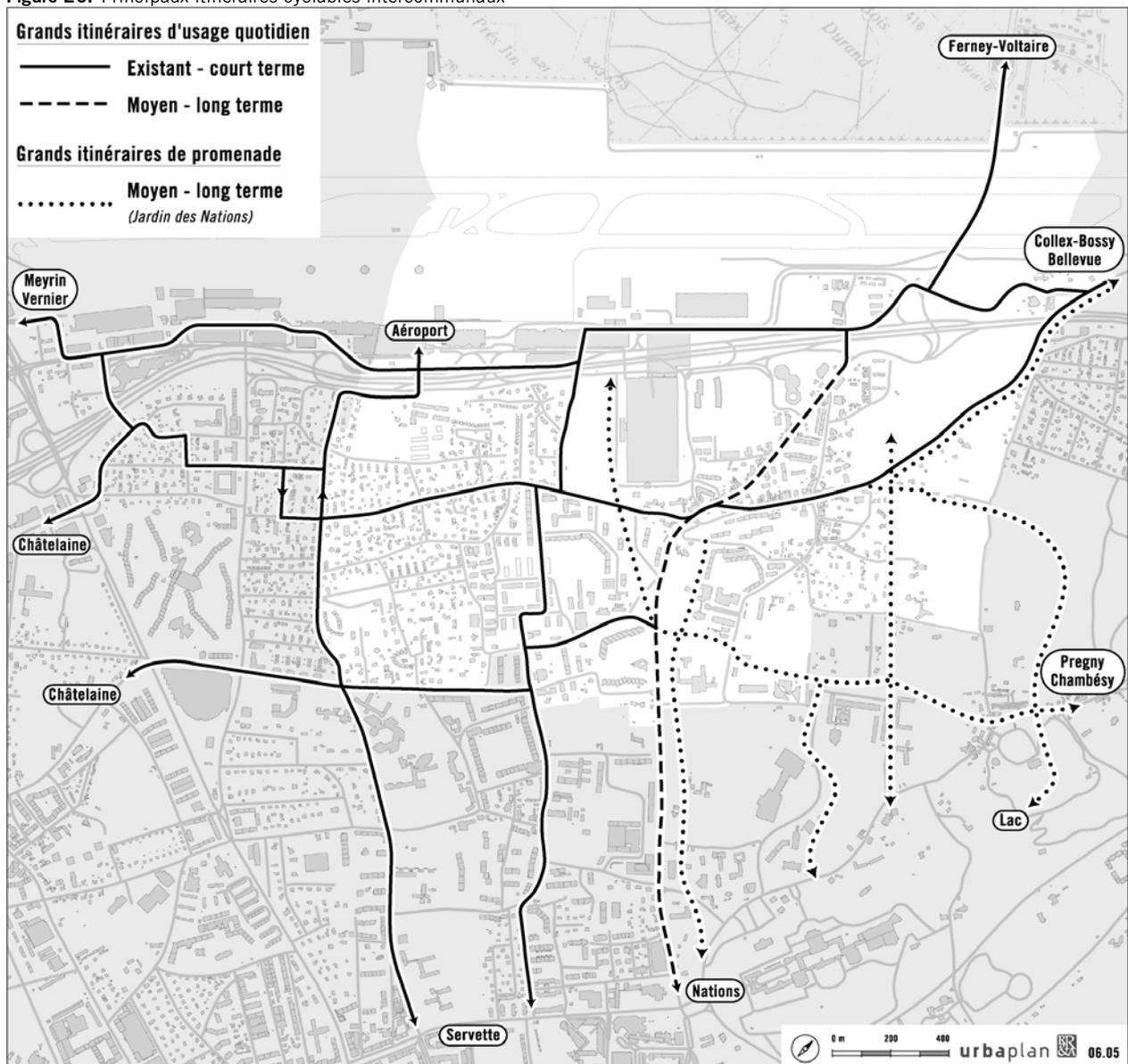
### Diagnostic / Situation

La commune du Grand-Saconnex est proche des trois plus grands pôles d'emplois du Canton (centre-ville à 3 km, Organisations internationales à 1-2 km, Rectangle d'Or à 1-2 km), ainsi que des grands équipements commerciaux (Balexert 2 km, Blandonnet 2 km). Le potentiel

du vélo pour les déplacements quotidiens est donc a priori élevé.

La commune dispose de plusieurs tronçons aménagés pour les cyclistes. Il reste néanmoins un effort d'aménagement important à faire pour disposer d'un réseau cyclable de qualité.

Figure 20: Principaux itinéraires cyclables intercommunaux



L'offre en parcs à vélos est aujourd'hui relativement lacunaire. L'aménagement d'installations de parcage à domicile (immeubles) et à destination (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**

***Développer un réseau cyclable communal attrayant, s'inscrivant dans un réseau d'agglomération cohérent.***

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

***Promouvoir activement le vélo, soutenir les initiatives en faveur du vélo, informer régulièrement des possibilités offertes pour le vélo.***

### **Principes d'intervention**

#### **Structure du réseau**

Le réseau cyclable peut être subdivisé en trois composantes :

- > les grands itinéraires d'usage quotidien (p. ex. cyclistes pendulaires et scolaires), qui s'inscrivent dans un réseau à l'échelle de l'agglomération et dont la portée dépasse donc le cadre communal. Leur aménagement est prioritaire et doit être planifié en concertation avec le canton et les communes voisines.
- > les grands itinéraires de promenade, qui s'inscrivent également dans un cadre intercommunal et visent à valoriser le patrimoine naturel. Dans le cas du Grand-Saconnex, il s'agit surtout des itinéraires définis dans le "Jardin des Nations",
- > les voiries locales et les cheminements, sur lesquels le vélo devrait disposer d'une liberté d'accès aussi large

que possible (contresens cyclables, chemins piétons ouverts aux cyclistes, traversées dans les carrefours, etc.) et dont il s'agit de sécuriser les éventuels points dangereux (traversées difficiles, conflits avec le trafic, etc.).

La figure 20 illustre les grands itinéraires d'usage quotidien et de promenade.

### **Aménagements**

Sur le territoire communal, la plupart des grands itinéraires existent ou peuvent être mis en place à relativement court terme. Les principaux maillons à créer ou sécuriser à cet effet concernent l'axe Terroux - Sarasin, l'axe Cou-driers - Pommier, la route de Colovrex, la zone aéroportuaire et le ch. des Corbillettes.

La mise en valeur de la route de Ferney en tant que grand itinéraire ne sera pleinement possible qu'à l'horizon de la mise en service de la route des Nations. Le projet de tram, à son stade d'avancement actuel, inclut l'aménagement de bandes cyclables sur la route de Ferney, dans les deux sens, tout le long du parcours.

En dehors de ces grands itinéraires, plusieurs liaisons complémentaires, intéressantes à l'échelle communale, sont à créer ou sécuriser. Dans cette optique, lors de chaque réaménagement des routes communales y aura lieu d'évaluer les possibilités de réserver une circulation bi-directionnelle pour les cyclistes.

Le plan ci-après, non exhaustif, résume les aménagements nécessaires sur les grands itinéraires intercommunaux, ainsi que sur les itinéraires complémentaires les plus importants à l'échelle communale.

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,
- > liberté de mouvements maximale dans les carrefours,
- > sécurisation des traversées et autres points de conflits avec le trafic,

- > aménagements favorisant une bonne cohabitation avec le trafic dans les rues modérées,
- > contresens cyclable dans les rues à sens unique,
- > itinéraires de promenade à l'écart du trafic,
- > cheminement en mixité avec les piétons,
- > etc.

### **Parcage**

L'offre de parcage doit être développée principalement :

- > à 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.
- > à proximité des grands générateurs de déplacements tels que les équipements publics (écoles, administration, ...), les équipements commerciaux (alimentation, poste, ...), les grandes entreprises (pendulaires et visiteurs), le complexe aéroportuaire.

L'influence de la commune est déterminante pour inciter à la création de ce type d'équipements. Par ailleurs, une identité visuelle forte et homogène des installations de parcage et de la signalétique associée est un bon moyen d'assurer la visibilité des efforts entrepris en faveur du vélo sur la commune.

### **Promotion du vélo**

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

- > le "Vélobus" : ce concept, similaire à celui du Pédibus, peut être intéressant pour des enfants plus âgés devant se déplacer sur de plus longues distances. C'est un excellent moyen de sensibiliser enfants et parents à l'attrait du vélo pour les déplacements quotidiens, pour initier les enfants à la sécurité routière, pour diminuer le trafic aux abords des écoles.
- > 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, etc.), 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 symboliques (offrir la vignette vélo aux habitants, bourse aux vélos, ...).

### **Programme de mise en œuvre**

Voir fiche de mesures n° 8.





Piste cyclable, cheminement mixte piétons-vélos:

- Existant
- - - - - Projeté, planifié

Bande cyclable:

- Existante
- - - - - Projetée, planifiée (tram)

Cheminement sur rue modérée:

- Existant

Principes d'aménagement:

- ..... Cheminement à créer, sécuriser, aménager
- Principaux points dangereux à assainir

04108 - CyclAmenag15'000 - MW/P6 - 04.01.06 - jca

