

8. MOBILITE ET RESEAUX DE DEPLACEMENT

8.1 Introduction

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.**

Afin de contenir l'augmentation du trafic individuel, **le nombre de déplacements en transports publics doit fortement augmenter au cours des années à venir sur le corridor délimité par le Rhône et l'Aire.**

8.1.2 Chaîne des déplacements

Pour parvenir à une croissance significative des déplacements en transports collectifs, 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 collectifs.** Ceci implique une action à toutes les étapes de la chaîne des déplacements, depuis le lieu d'origine jusqu'au lieu de destination finale.

Ainsi en particulier, la question de **l'accessibilité multimodale des haltes du RER** desservant la commune (village et ZIMEYSA) est d'une importance majeure.

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. En particulier dans les domaines de :

- > **l'aménagement du territoire** : localisation d'équipements et de services,
- > **l'urbanisme de proximité** : développement des réseaux piétonniers et cyclables, mise en valeur des espaces publics, 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.

8.2 Flux de déplacements et répartition modale

8.2.1 Mandement-Champagne

Environ tous les 5 ans depuis 1974, la Confédération mène des enquêtes sur le comportement des Suisses en matière de mobilité. En 2000¹⁹, le canton de Genève a participé à un micro-recensement complété par un suréchantillonnage financé par le canton. Satigny fait partie du secteur Mandement-Champagne²⁰.

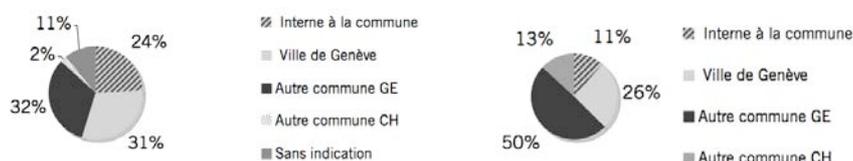
Sur ce secteur, la distance moyenne des déplacements journaliers est de 32.5 km pour une durée de 79 min (moyenne genevoise : 25.5 km pour 75.5 min - moyenne suisse : 37.1 km pour 84.5 min).

Les **loisirs** constituent le motif de déplacement dominant : 38.2 % en moyenne sur la semaine et 32.3% du lundi au vendredi. Le travail représente 27 % des motifs de déplacement, suivi des achats (18.5 % en semaine, 31.2 % le samedi), les autres motifs étant la formation ou l'accompagnement d'un tiers. Mais plus de 20 % des sondés combinent plusieurs motifs durant leurs déplacements.

8.2.2 Satigny

Il est intéressant de noter que les flux pendulaires à destination de la commune (personnes travaillant dans la ZIMEYSA principalement) sont plus importants que les flux pendulaires générés par la population résidant à Satigny. De fait, hormis la Ville de Genève, Satigny est la commune du canton où le **ratio entre pendulaires entrant et sortant** est le plus élevé.

Figure 37 : Commune de travail des personnes actives résidant à Satigny et commune de domicile des personnes actives travaillant à Satigny (2000). *Source : Annuaire statistique du canton de Genève – 2006*



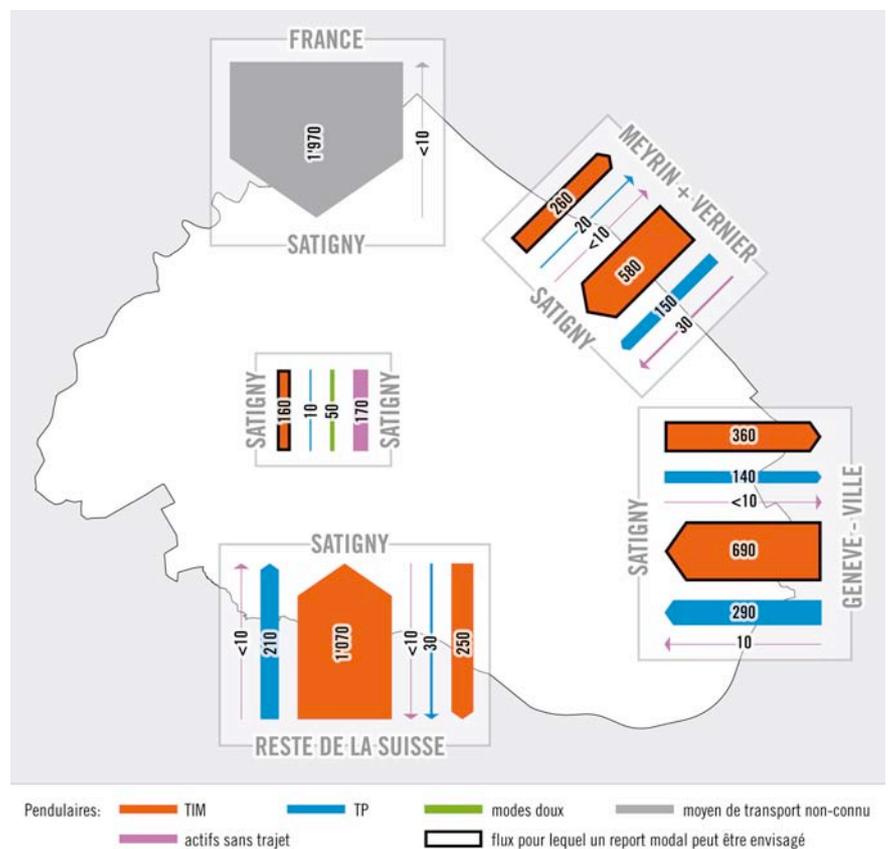
On peut également noter une **dissymétrie de la répartition modale entre Satigny et Meyrin/Vernier** : les habitants de Satigny travaillant à Meyrin/Vernier utilisent beaucoup moins les transports publics que les habitants de Meyrin/Vernier travaillant à Satigny, ce qui s'explique en grande partie par la

¹⁹ On précisera que l'offre RER et TPG a très peu évolué entre 2000 et 2005.

²⁰ Secteur déterminé par le Comité stratégique transfrontalier pour le Développement des Transports Publics Régionaux.

qualité des connexions de transports publics. Il existe en effet des lignes de bus urbaines à forte cadence qui traversent les quartiers résidentiels de Meyrin et Vernier en direction de la ZIMEYSA et en assurent une desserte relativement fine. A l'inverse entre le village de Satigny et la ZIMEYSA, la desserte est assurée par la liaison ferroviaire, très rapide mais moins fréquente et surtout peu accessible pour les personnes n'habitant pas à proximité de la gare de Satigny et/ou ne travaillant pas à bonne proximité des haltes desservant la ZIMEYSA.

Figure 38 : Détail des flux des pendulaires à l'origine et à destination de Satigny et moyens de transport utilisés (RFP 2002)



Il est regrettable que la **part du transport public à destination de la Ville de Genève** reste aussi modeste (70% s'y rendent encore en voiture), malgré l'efficacité du RER (même si, le confort et la fiabilité mériteraient d'être améliorés, cf. plus loin). Il est intéressant de constater que cette proportion reste similaire en sens inverse, pour les habitants de la Ville de Genève travaillant sur la commune de Satigny (de fait, la fréquentation du RER est forte dans les deux sens, en périodes de pointe).

a) Potentiel de report modal

On peut mettre en évidence les **origines-destinations les plus favorables dans l'optique d'un report modal accru** sur les transports publics et les mobilités douces.

- > Ainsi, une partie des pendulaires satignotes se rendant aujourd'hui en voiture en Ville de Genève (360 actifs) et dans les communes voisines de Vernier et Meyrin (255 actifs) pourraient recourir aux transports publics, en particulier si l'on est en mesure de mettre à leur disposition des solutions performantes pour l'accès au RER, à l'origine et à destination.
- > De même, les personnes habitant et travaillant sur la commune et utilisant néanmoins leur voiture pour se rendre au travail (155 actifs) pourraient se reporter en bonne partie sur les mobilités douces.
- > Réciproquement, une partie des pendulaires automobilistes venant en voiture travailler sur la commune (principalement à la ZIMEYSA) depuis la Ville de Genève (690 actifs) ou depuis Meyrin et Vernier (580 actifs), pourraient être convaincus de renoncer à leur voiture, moyennant une amélioration de la desserte bus (couverture et fréquences) et de l'accessibilité du RER sur la ZIMEYSA (cf. plus loin : cheminements d'accès aux haltes, mise à disposition de vélos dans les haltes, connexions avec les bus, etc.).

Concernant les déplacements scolaires, on peut constater que, même si 45% sont internes à la commune, 80 % s'effectuent en transports publics ou en voiture. Il existe donc certainement une possibilité de report d'une partie de ces déplacements scolaires « locaux » sur les mobilités douces (développement du Pédibus, Vélobus pour les enfants plus âgés et les distances plus importantes, amélioration de la sécurité piétonne et cyclable, etc.).

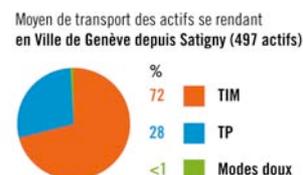
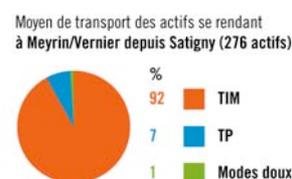
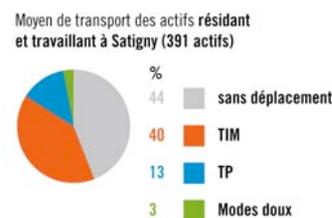
b) Actifs résidant dans la commune

Sur un total de 1'447 actifs occupés²¹, seuls 27 % travaillent à Satigny même (contre 48 % en 1970). 34 % des actifs se rendent quotidiennement en ville de Genève, et 19 % dans les communes de Meyrin et Vernier. Les autres actifs ont des destinations dispersées sur le Canton, ainsi que vers le canton de Vaud.

En moyenne, parmi les actifs de la commune devant se déplacer pour se rendre à leur lieu de travail (soit 88 % des actifs occupés), 80 % ont recours aux TIM (transports individuels motorisés), contre 15 % aux transports publics (TP).



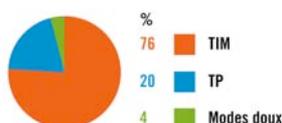
Moyen de transport de l'ensemble des personnes actives résidant sur la commune (2000).



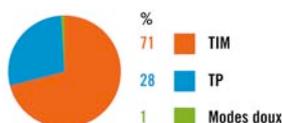
²¹ Source : Office Fédéral de la Statistique - Recensements fédéraux de la population - (état 2000)

Les pendulaires résidant et travaillant à Satigny sont 71 % à se rendre à leur lieu de travail en TIM, 23 % à pied ou à vélo, et seulement 6 % à utiliser les transports publics. La part d'actifs utilisant leur voiture pour se rendre en ville de Genève est également autour des 70 %, mais la part d'utilisateurs TP est plus élevée (28 %), principalement grâce à la liaison ferroviaire de qualité entre Satigny et Genève-Cornavin. Quant aux actifs travaillant dans les communes voisines de Meyrin ou Vernier, ils sont plus de 90 % à avoir recours à leur voiture pour leurs déplacements pendulaires.

Moyen de transport des actifs se rendant à Satigny depuis Meyrin/Vernier (758 actifs)



Moyen de transport des actifs se rendant à Satigny depuis la Ville de Genève (972 actifs)



c) Actifs travaillant dans la commune

On compte 5'515 pendulaires travaillant dans la commune de Satigny, principalement dans le secteur de la ZIMEYSA. Plus du tiers de ces pendulaires (36 %) provient de France voisine. 18 % proviennent de la Ville de Genève, 14 % de Meyrin et Vernier et 7 % de Satigny même.

Les données de répartition modale ne sont pas disponibles pour les pendulaires provenant de France voisine, mais au vu de la faiblesse des liaisons TP frontalières en direction de la ZIMEYSA (RER depuis Bellegarde, P+R de La Plaine), la très grande majorité des frontaliers a certainement recours à l'automobile. Les actifs provenant de Meyrin et Vernier sont 76 % à se rendre en TIM à leur lieu de travail, contre 71 % pour les habitants de la Ville de Genève.

d) Déplacements scolaires

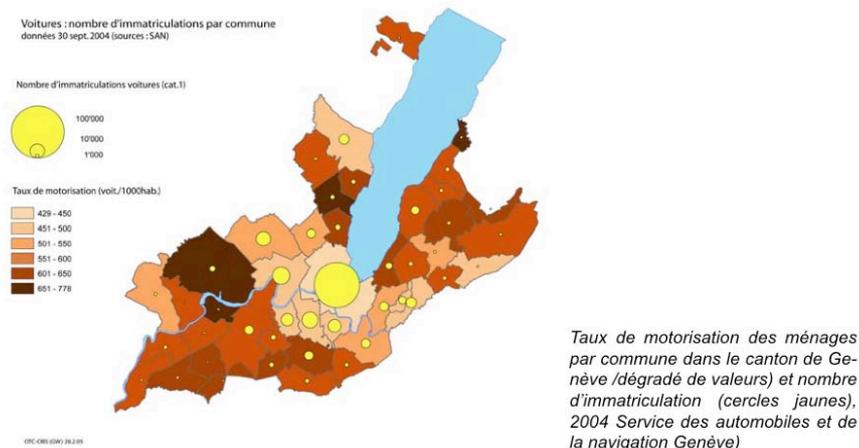
Pour les personnes en formation (463 élèves, apprentis et étudiants), les transports collectifs (50,3 %) et la voiture (29,9 %) sont les moyens de transport les plus fréquents. 55,7 % d'entre elles étudient hors de la commune.²²

e) Taux de motorisation

Même si la commune compte un nombre modeste de véhicules à l'échelle de l'agglomération, le taux de motorisation des ménages y est l'un des plus élevés du canton.

²² Source : Office cantonal de la statistique – « La commune de Satigny vue par le recensement 2000 »

Figure 39 : Taux de motorisation des ménages et immatriculations par commune en 2004.
Source : Projet d'agglomération franco-valdo-genevois



Si le **taux de motorisation**²³ est élevé (> 650 véh/hab) par rapport à la moyenne cantonale (502 véh/hab) c'est parce qu'il comprend également les véhicules des entreprises. Mais cela n'explique pas tout, notamment si on compare la situation avec d'autres communes qui comprennent également de nombreuses entreprises et qui ont un taux de motorisation inférieur (Vernier : 518 véh/hab ; Ville de Genève : 481 véh/hab ; Lancy : 427 véh/hab).

Ainsi, le taux de motorisation élevé sur la commune est à la fois une cause et une conséquence des constats relevés : le contexte non urbain (offre de transports publics modeste, bonnes conditions de circulation), favorise le recours à la voiture pour les déplacements usuels, et donc la possession d'un véhicule, ce qui se traduit en retour par un usage élevé de la voiture également pour des destinations sur lesquels il existe pourtant des alternatives très performantes (p. ex. accès au centre de Genève en 12' avec le RER).

Objectifs

- > Favoriser le report modal vers les transports publics et les mobilités douces.
- > Mieux exploiter le potentiel du RER.
- > Valoriser et promouvoir l'utilisation quotidienne du vélo sur la commune.

²³ Le taux de motorisation est établi pour la catégorie « voitures de tourisme » et inclut l'ensemble des véhicules de moins de 3,5 to et comptant jusqu'à 8 places passager, immatriculés à une adresse (privée ou entreprise) de la commune. Il inclut donc entre autres les voitures de service, les petites fourgonnettes d'entreprises, les taxis.

8.3 Réseau routier

8.3.1 Structure du réseau, transit

Sur le territoire communal, la route de Satigny, la route d'Aire-la-Ville, la route de Peney, la route de la Gare-de-Satigny et la partie Est de la route du Mandement (entre Meyrin et le village de Satigny) font partie du **réseau primaire principal**. La route du Mandement fait partie du réseau secondaire à partir de l'entrée du village de Satigny. Toutes les routes du réseau primaire et secondaire traversant la commune sont des **routes cantonales**.

Par ailleurs, le **pont de Peney**, permettant la traversée du Rhône, est (en partie) sur le territoire de la commune. Ce pont permet l'accès à la ZIMEYSA et à Meyrin depuis les communes situées rive gauche du Rhône.

Figure 40 : Hiérarchie du réseau routier. *Source : Plan directeur du réseau routier 2007-2010, République et canton de Genève, 2007*

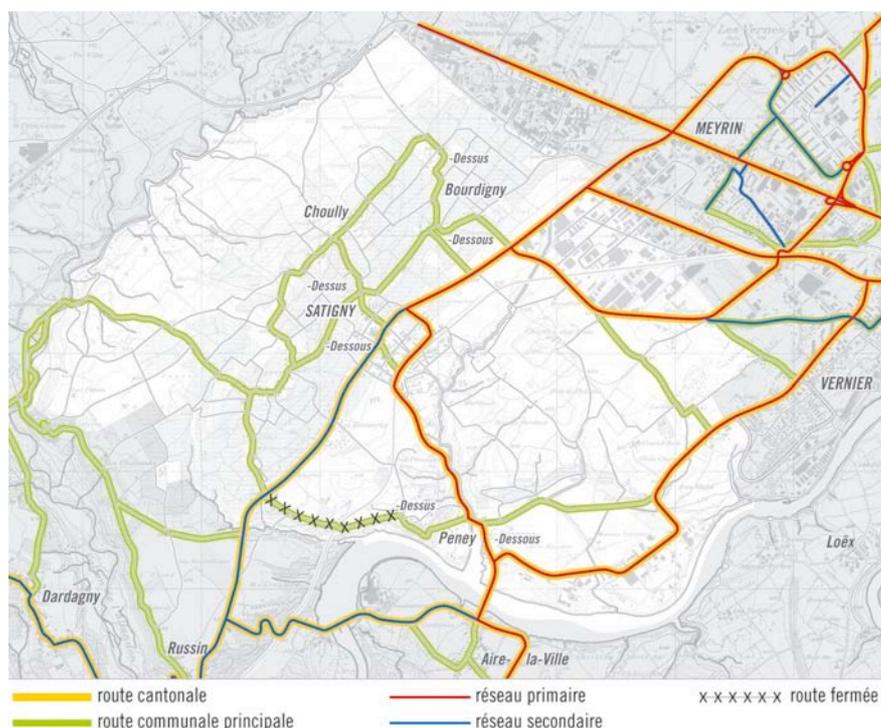
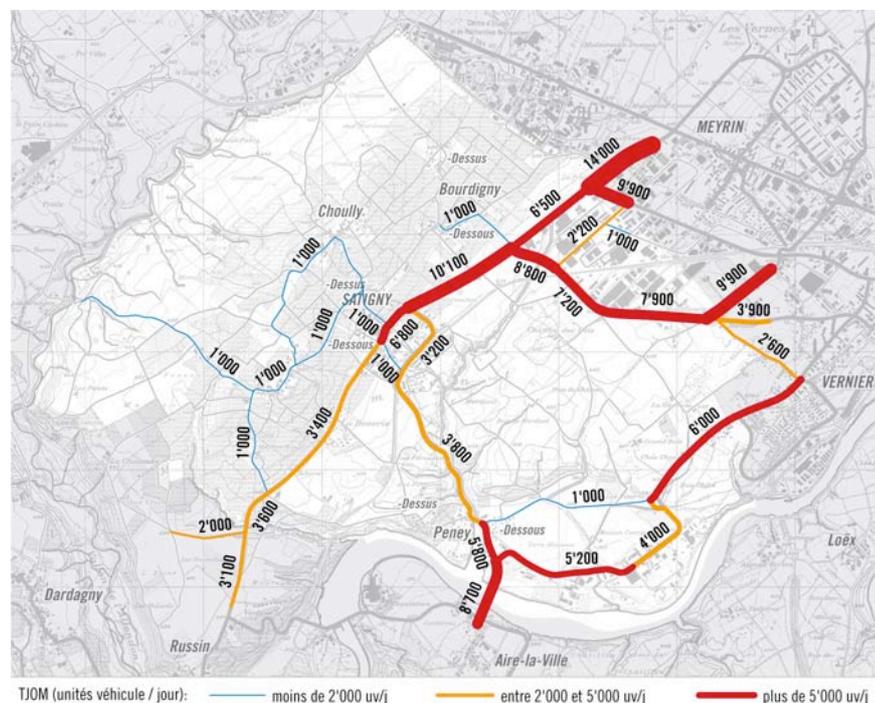


Figure 41 : Trafic journalier moyen des jours ouvrables - Etat 2003. Source : *Plan directeur du réseau routier 2007-2010, République et canton de Genève, 2007*

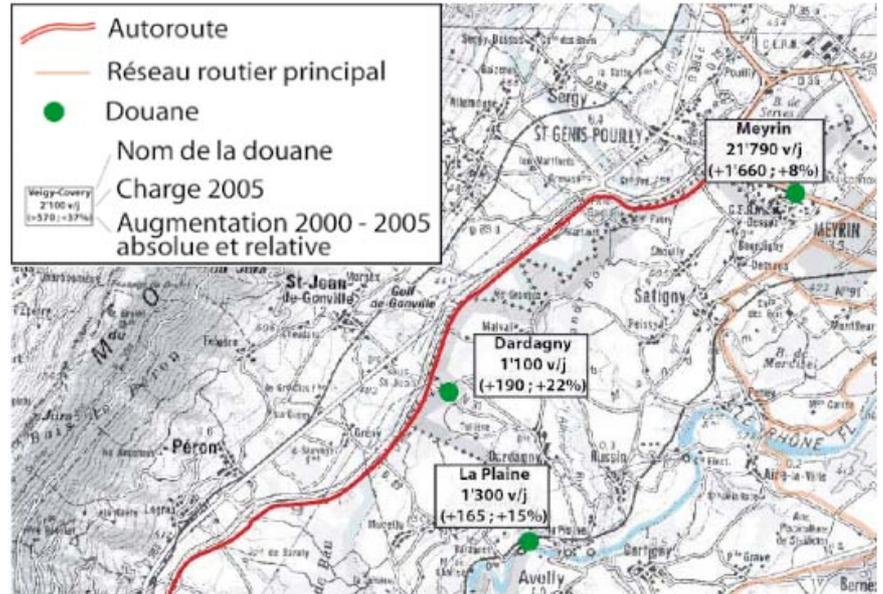


La **route du Mandement** à l'ouest (réseau secondaire) et la **route d'Aire-la-Ville** au sud (réseau primaire) amènent sur la commune un trafic à peu près comparable, de l'ordre de 3 à 4'000 véhicules/jour, correspondant en bonne partie au volume de trafic transitant à travers le village. Ces flux s'additionnent sur la portion est de la route du Mandement (réseau primaire), auquel s'ajoute également l'essentiel du trafic généré par le village. De nouveaux comptages, réalisés sur la route du Mandement en avril 2010, en traversée du village, confirment les données de 2003. Les charges de trafic sont de 6'200 véhicules/jour (dont 2 % de poids lourds). Le tronçon de route entre le village et la ZIMEYSA est ainsi le plus chargé du Mandement, avec un peu plus de 10'000 véhicules/jour.

A l'exception de la **traversée de Peney-Dessous** (5'800 véhicules/jour), les autres hameaux de la commune ne connaissent quasiment pas de circulation de transit.

Le **trafic transfrontalier** est comparativement très modeste sur Satigny, l'essentiel du trafic transfrontalier s'effectuant via la douane de Meyrin (environ 1'000-1'300 véhicules/jour aux douanes de La Plaine ou de Dardagny, 22'000 véhicules/jour à la douane de Meyrin).

Figure 42 : Charges de trafic aux frontières entre 2000 et 2005. Source : Projet d'agglomération franco-valdo-genevois



Dans le cadre de l'enquête faite auprès des entreprises (voir chapitre 6), une des préoccupations majeures est liée aux problèmes d'accessibilité de la zone. L'éventuelle implantation d'Ikea à Blandonnet est considérée comme très problématique car risquant de détériorer une accessibilité déjà difficile.

Enfin, la **ZIMEYSA** est bien sûr le secteur de la commune avec les plus grandes densités de circulation. C'est aussi le secteur où se pose la question d'**infrastructures routières supplémentaires**. En effet, l'**extension envisagée de la ZIMEYSA et des zones d'activités voisines (dans le cadre du projet d'agglomération) doit être conditionnée par la résolution de l'accessibilité à l'ensemble du secteur, sur la base de solutions multimodales crédibles.**

L'image ci-après, extraite du plan directeur de la commune de Vernier, illustre le principe d'une nouvelle desserte routière, branchée sur l'autoroute à la hauteur du pont sur le Rhône et reliée à la route du Mandement. Ce nouvel axe permettrait de desservir par l'Ouest l'ensemble des zones industrielles sans surcharger les routes de Meyrin, de Vernier et du Nant-d'Avril. La commune de Satigny soutient ce principe. Dans le cadre de l'approbation du plan directeur de Vernier par le Conseil d'Etat, celui-ci a émis une réserve quant à cette proposition qui pour l'heure n'est pas validée.

Figure 43 : Principe de desserte routière des zones d'activités, tel qu'esquissé dans le cadre du Plan directeur communal de Vernier. Source : Plan directeur de la Commune de Vernier, 2007



La question d'infrastructures routières supplémentaires, et plus généralement la définition de solutions multimodales pour l'accès à la ZIMEYSA et autres zones d'activités est à aborder avec le canton, dans une démarche concertée avec les communes voisines. La desserte multimodale des zones d'activités devrait être étudiée à une échelle plus large, dans le cadre du projet d'agglomération franco-valdo-genevois.

Objectifs

- > *Conditionner l'extension envisagée de la ZIMEYSA et des zones d'activités voisines par une amélioration appropriée de l'accessibilité routière et transports publics de l'ensemble du secteur.*
- > *Réserver la possibilité de compléter le réseau routier principal (liaison route du Mandement –route de Peney - autoroute).*

8.3.2 Modération, espaces publics

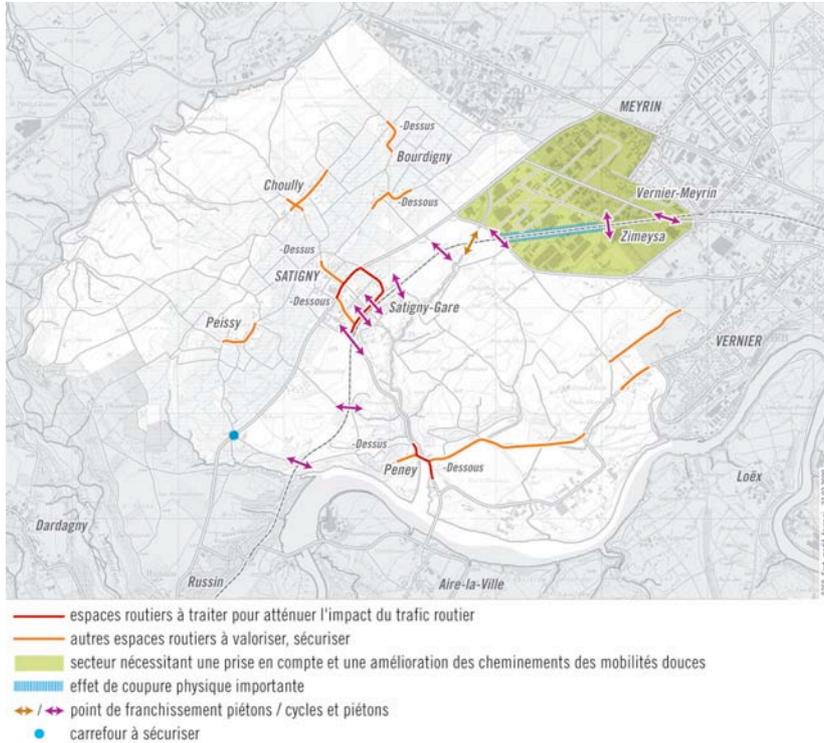
On peut distinguer plusieurs types de problématiques sur la commune de Satigny :

- > Les tronçons routiers en **traversée du village** supportant un certain trafic : une nouvelle route de contournement n'est pas une réponse appropriée compte tenu de la structure du trafic (apport limité), en revanche leur aménagement peut et doit assurer une bonne sécurisation des différents usagers, et contribuer au respect effectif des limitations de vitesses (mesures

de modération du trafic) ; les routes cantonales (routes du Mandement et d'Aire-la-Ville) en traversée de Satigny et de Peney-Dessous sont ici principalement concernées.

- > Les tronçons routiers à l'intérieur du village et des **hameaux** sur lesquels le volume de trafic est modeste : leur aménagement doit viser avant tout une meilleure cohabitation de l'ensemble des usagers dans une logique de partage de l'espace public, ainsi qu'un traitement qualitatif de la rue (traitement paysager, valorisation du bâti ancien, etc.). En traversée de Peney, malgré des dispositifs de modération des vitesses, des mesures visant à sécuriser les parcours piétonniers restent nécessaires.
- > Le cas particulier des voiries de la **ZIMEYSA**, où le trafic lourd limite quelque peu les possibilités d'intervention (nécessité de gabarits de voirie généreux) mais implique dès lors de soigner d'autant plus le confort et la sécurité des cheminements piétons et cyclables dont il s'agit de fortement améliorer l'attractivité. Un autre enjeu majeur pour les piétons-cyclistes est la perméabilisation de la zone, aujourd'hui fortement limitée par l'organisation des dessertes routières en « peigne » (continuités piétonnes-cyclables à créer en extrémité de ces dessertes) et par l'effet de coupure important du chemin de fer (1 km sans possibilité de franchissement piéton ou cyclable).
- > Certains tronçons du réseau secondaire sur lesquels il y a de plus en plus de trafic et où la vitesse pratiquée est inadaptée (Peney, Garenne, Bois-de-Bay, ...). Des mesures ponctuelles sont à prendre en vue de réduire les vitesses et sécuriser les parcours piétonniers.

Figure 44 : Espaces routiers à traiter



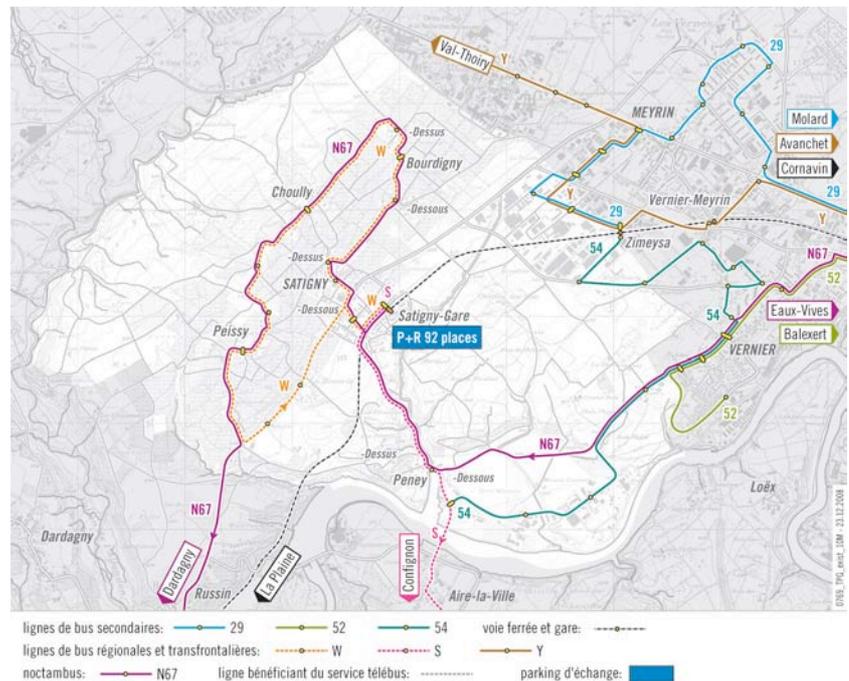
Objectifs et principes d'aménagement

- > **Mettre en adéquation les aménagements des espaces publics avec le statut de hiérarchisation des axes.**
- > **Mettre en adéquation l'aménagement et la fonction multimodale des espaces routiers.**
- > **Modérer et sécuriser les tronçons routiers problématiques.**
- > **Répondre aux besoins de mobilité par une offre alternative à la voiture individuelle :**
 - **meilleure valorisation du potentiel des transports publics (RER en particulier),**
 - **fort développement des mobilités douces (vélo, marche).**
- > **Perméabiliser la ZIMEYSA pour les mobilités douces.**
 - **révision du plan directeur de la zone industrielle et artisanale.**
- > **Inciter les habitants et les personnes actives sur la commune à utiliser les mobilités douces pour les déplacements courts du quotidien.**

8.4 Transports publics

8.4.1 Desserte actuelle

Figure 45 : Réseau de transports publics - Situation actuelle 2008. Source : www.tpg.ch



a) Lignes et services existants

La grande diversité des espaces urbanisés de la commune (hameaux, zone industrielle, village-centre, ...) se traduit par une desserte en transports publics particulièrement différenciée, mais toute de même assez complète :

- > Le **village de Satigny** est essentiellement desservi par la **ligne RER** de manière certes localisée (arrêt unique à la gare) mais très performante (12 minutes jusqu'à Cornavin).
- > Le reste du territoire rural est desservi par les lignes de bus régionales S et W, qui assurent un rabattement sur le RER en gare de Satigny ; ces deux lignes couvrent les différents **hameaux** de la commune, à l'exception de Peney-Dessus.
- > Le service **Télébus** de courses sur appel complète l'offre ; il s'agit d'un service fonctionnant de 6h à minuit 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.
- > Le secteur satignote de la **ZIMEYSA** n'est que marginalement desservi par les transports publics, que ce soit par la halte RER de la ZIMEYSA ou par les lignes de bus (lignes 29 et 54, Y).

- > Le **Bois de Bay** est desservi par la ligne 54 (liaison avec le terminus des lignes urbaines 6 et 19 à Vernier ainsi que la halte RER ZIMEYSA) ; l'interconnexion avec la ligne S à Peney n'est aujourd'hui pas assurée.
- > L'ensemble de la commune fait partie de la zone ouest du service **Proxibus** de desserte « porte à porte » (jusqu'à l'hôpital de La Tour) ; il s'agit d'un service fonctionnant de 6h à minuit permettant, sur réservation téléphonique, de disposer d'un véhicule pour effectuer un trajet entre n'importe quelles adresses à l'intérieur de la zone (dans la mesure où cette liaison n'est pas disponible avec les lignes à l'horaire).
- > Les vendredis et samedis soir après minuit, la ligne **Noctambus N67** offre une possibilité de retour depuis le centre-ville de Genève (départ autour de 2h du matin) ; il dessert le village de Satigny ainsi que les principaux hameaux.

Tableau 10: Synthèse des niveaux de desserte actuels (2008)

Lignes		Cadence maximale en périodes de pointe (matin / soir)	Nombre de courses par sens *		
			Lundi - vendredi	Samedi	Dimanche
Ferroviaire	RER	30' + 1 course d'appoint	32	24	18
Urbaine secondaire	29	11'	80	74	-
	54**	~30' ~60'	11 6	- -	- -
Régionale	S	30'	30	-	-
	W	~30'	11	-	-
	Y	30'	26	14	7

* nombre de courses maximal lorsque l'offre n'est pas symétrique

** tronçon Zimeysa - Vernier puis tronçon Vernier - Bois-de-Bay

b) Temps de parcours

Les temps de parcours de la ligne RER sont très nettement **concurrentiels** par rapport à la voiture. Le trajet Satigny - ZIMEYSA se fait en 2', et le trajet Satigny - Cornavin en 12' (14' pour certains trains à l'origine de Bellegarde). En voiture, il faut compter plus d'un quart d'heure pour se rendre à Cornavin depuis Satigny, dans des conditions de circulation optimales et hors éventuelle recherche de stationnement.

Les transports publics deviennent moins concurrentiels lorsque les trajets nécessitent un **transbordement**. Depuis Satigny, les lignes S et W sont cadencées pour offrir une correspondance avec le train, avec toutefois un nombre de courses bus moins important que l'offre du RER. La correspondance avec les courses d'appoint aux heures de pointe n'est notamment assurée par aucune des deux lignes, mais reste possible avec le Télébus.

La ligne S permet un rabattement rapide sur le train depuis Peney-Dessous, et les temps de parcours restent concurrentiels à ceux de la voiture, en direction des lieux desservis par la ligne RER, y compris la ZIMEYSA.

La ligne W est en revanche moins favorable, en raison de son sens de circulation (boucle dans un seul sens). Ainsi, au départ des hameaux desservis au début de la boucle, le temps de parcours en direction de la gare de Satigny est assez long, voire dissuasif, en particulier pour un court trajet (p. ex. Chouilly - ZIMEYSA). Cette boucle induit en outre une dissymétrie des temps de parcours aller et retour.

c) Couverture actuelle

Hormis quelques habitations isolées, les principaux secteurs mal/non desservis par les transports publics sont :

- > La **partie ouest de la ZIMEYSA** : la halte RER de la ZIMEYSA ne couvre que très partiellement cette zone, qui s'étend jusqu'à 1 km à l'ouest de la halte ; quant aux lignes de bus, le réseau routier existant leur impose un détour si l'on veut à la fois desservir l'extrémité ouest de la ZIMEYSA et assurer un rabattement sur le RER.
- > Le hameau de **Peney-Dessus** : situé 500 m de la route d'Aire-la-Ville où circule la ligne S.

P+R urbains

Les P+R urbains sont des parkings situés le long de lignes de transports publics urbaines et dont l'accès est réservé aux clients des transports publics. Ils sont tous gérés par la Fondation des parkings ; leur accès est réservé aux porteurs d'un « abonnement P+R Unireso » qui couvre à la fois le stationnement dans le parking et le libre déplacement sur le réseau de transports publics urbain ; l'abonnement est attribué pour un parking bien défini et seulement si le lieu de résidence et le lieu de travail se situent à plus de 2 km de ce parking.

P+Rail

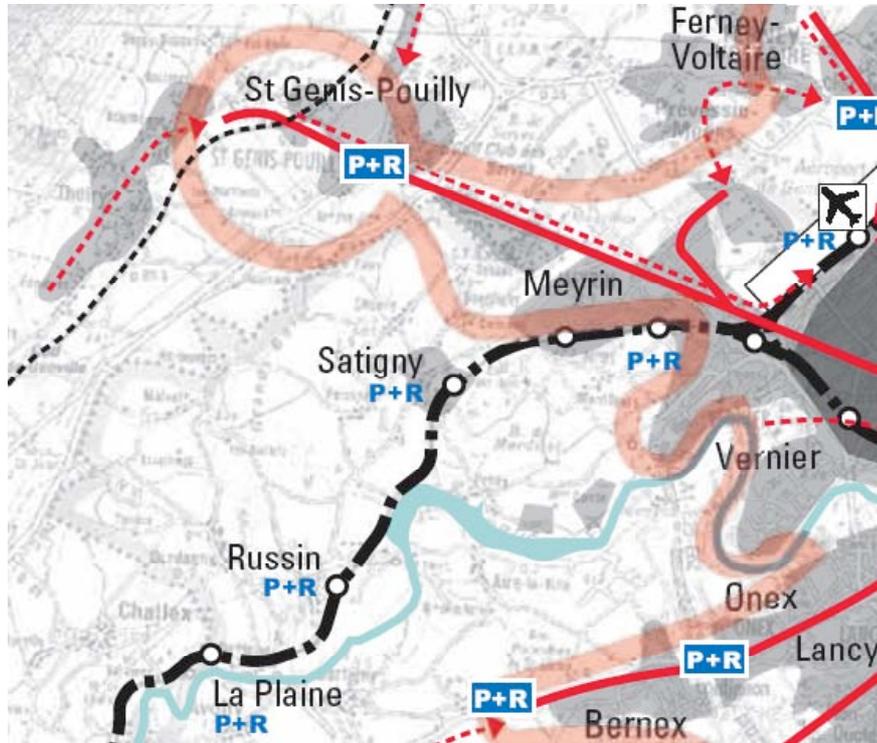
Les P+Rail sont des parkings situés dans les gares CFF, et dont l'accès est réservé aux clients des CFF. Ils sont gérés par les CFF selon des règles définies à l'échelle nationale. L'abonnement P+Rail couvre uniquement le stationnement dans le parking (tarif: 500.-/an, 50.-/mois, 5.-/jour). Cet abonnement ne peut être obtenu qu'à condition de disposer d'un titre de transport valable sur le réseau ferroviaire au départ de la gare considérée (billet ou abonnement CFF, communauté tarifaire). Dans le canton de Genève, l'abonnement Unireso, valable sur les lignes CFF régionales du canton, permet d'obtenir un abonnement dans les P+Rail du canton, mais un quota est défini pour les abonnements à l'année.

d) Rabattement P+R

La gare de Satigny possède un parking P+Rail de 92 places. Cette offre permet de pallier aux inévitables lacunes et limites des lignes de rabattement bus et constitue à ce titre une composante essentielle de l'attractivité du RER.

Compte tenu de sa localisation dans le territoire, le P+Rail de Satigny vise une **clientèle essentiellement locale** (quartiers et hameaux distants de la gare). Pour ce qui est des pendulaires de la commune, on soulignera que les besoins P+R dépendent en bonne partie de la qualité et de l'efficacité des cheminements piétons et cyclables et des possibilités de parcage abrité et sécurisé pour les vélos. Ce sont évidemment les **mobilités douces** qui doivent être encouragées en priorité pour l'accès à la gare.

Figure 46 : Desserte transports publics structurante et principes de rabattement



Source : Projet d'agglomération franco-valdo-genevois

Pour ce qui est des pendulaires frontaliers entrant via la douane de Dardagny, il existe l'alternative du **P+Rail de La Plaine**, qui implique un léger "rebroussement" (village de la Plaine à traverser), mais qui a l'avantage de réduire les km parcourus en voiture et est donc à privilégier ; pour les pendulaires frontaliers entrant via la douane de Challex, le P+R de La Plaine est encore plus clairement la solution de rabattement à promouvoir.

e) Fréquentation actuelle

Le RER connaît une **forte fréquentation** (charge de 2'000 voyageurs/jour sur le tronçon Satigny - ZIMEYSA), qui plus est en **forte croissance** (augmentation de 30% de la fréquentation de la ligne RER entre 2000 et 2004, et même de 10% rien que pour l'année 2004). De fait, en période scolaire sur certaines courses d'heures de pointe, les voyageurs sont régulièrement amenés à voyager debout, depuis Satigny, voire également depuis La Plaine.

Tableau 11: Charge sur les lignes de transports publics (2006)

Ligne de transport public		Tronçon	Courses totales par jour *	Charge journalière **	Charge par course
Ferroviaire	RER	Genève-Cornavin - ZIMEYSA	57	2'563	45.0
		ZIMEYSA - Satigny	57	1'999	35.1
		Satigny - La Plaine	57	1'224	21.5
Urbaine principale	9	Hôpital-La Tour – Gare ZIMEYSA	113	449	4.0
Urbaine secondaire	54	Bois-de-Bay – Vernier village	10	13	1.3
		Vernier-Village – Gare ZIMEYSA	25	38	1.5
Régionale	S	Aire-la-Ville – Satigny-Gare	29	93	3.2
	W	Satigny-Gare - Satigny-Gare (boucle)	11	62	5.6

* Somme des deux sens, un jour de semaine (LU-VE), en 2006

** Nombre moyen de passagers transportés sur le tronçon considéré, deux sens confondus, un jour de semaine (LU-VE)

Tableau 12: Passagers arrivant ou partant de la gare de Satigny et de la halte ZIMEYSA

Ligne de transport public		Montées-descentes par jour / par course *			
		ZIMEYSA		Satigny	
Urbaine principale	9	204	1.8	-	-
Urbaine secondaire	54	20	0.8	-	-
Régionale	S	-	-	86	3.0
	W	-	-	143	13.0

* valeurs moyennes pour un jour de semaine (LU-VE)

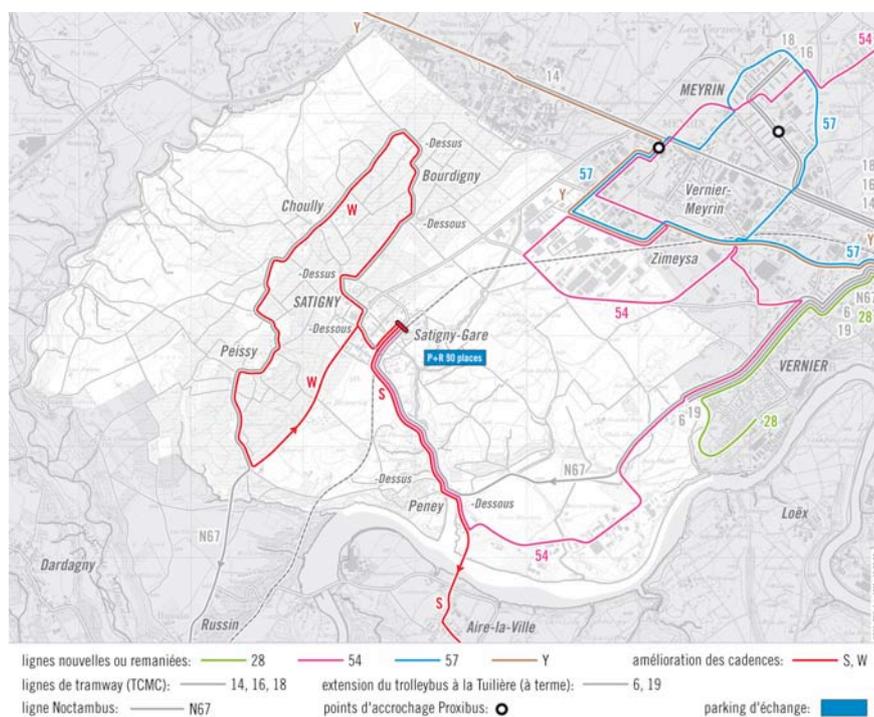
Les données de fréquentation portent sur l'année 2006, depuis laquelle l'offre a parfois sensiblement évolué (desserte ZIMEYSA réorganisée durant le chantier TCMC, ligne S renforcée, RER circulant désormais à la demi-heure en journée). Ces données montrent néanmoins une certaine adéquation entre les niveaux de desserte et l'utilisation des lignes.

L'analyse des montées-descentes aux arrêts TPG desservant la gare de Satigny et la halte de la ZIMEYSA tend à confirmer le rôle de rabattement sur le RER des lignes TPG (on peut en effet raisonnablement supposer qu'une bonne partie des 450 passagers fréquentant ces arrêts transbordent de/vers le RER). On constatera que cette fonction de rabattement sur le RER est une caractéristique majeure de la ligne W, que ce soit en valeur absolue (la ligne W achemine à la gare de Satigny un nombre de passagers qui n'est pas très inférieur au nombre de passagers acheminés par la ligne 9 à la gare ZIMEYSA), ou par course (la ligne W se distingue très nettement des trois autres lignes au niveau du nombre de passagers acheminés à chaque course aux arrêts

considérés). La qualité des correspondances avec le RER doit donc rester un objectif prioritaire dans la définition de l'offre TPG ; ceci apparaît déterminant en tout cas pour la ligne W.

8.4.2 Développements planifiés

Figure 47 : Réseau de transports publics – Schéma de desserte retenu pour l’horizon 12.2010 (mise en œuvre partielle dès 12.2009), dans le cadre de l’étude réalisée par la commune de Meyrin, en collaboration avec les communes de Satigny et de Vernier.



Le **Plan directeur cantonal des transports publics** en vigueur pour la période 2007-2010 a pour objectif prioritaire un développement de l'offre en coordination avec les grands projets d'infrastructure (CEVA, TCMC, etc.).

On notera parmi les propositions figurant dans ce Plan directeur :

- > Une augmentation des **cadences** et/ou de la **capacité de la ligne RER** entre Genève et La Plaine. Ainsi, depuis décembre 2008, le RER circule à la demi-heure également en journée, et le recours plus fréquent au matériel roulant SNCF permet de disposer d'une capacité accrue sur les courses concernées. Le passage à un horaire cadencé au quart d'heure pour le RER n'est pas possible sans **investissements lourds** dans l'infrastructure (environ 200 millions de francs pour le doublement du tronçon à voie unique entre Cornavin et Vernier) ce qui n'est pas envisagé avant l'horizon 2020, au

mieux. L'infrastructure actuelle permet néanmoins d'introduire encore des **courses de renfort** hors cadences, si nécessaire.

- > Une amélioration des **correspondances entre les bus et le RER** en gare de Satigny. Dans les faits, l'horaire de la ligne S est soumis à des contraintes d'horaires à ses deux extrémités, celui de la ligne W est conditionné par l'exploitation en "boucle"; des améliorations sont possibles, cependant une mise en correspondance optimale en gare de Satigny supposerait a priori l'engagement de véhicules supplémentaires et une augmentation des coûts d'exploitation en proportion.
- > Une réorganisation de la **desserte bus autour du futur tramway (TCMC)** ; la principale évolution sera la création d'une ligne 55 desservant les différents quartiers de Meyrin et la ZIMEYSA, et assurant un rabattement sur le TCMC au niveau de Meyrin-village et du Jardin Alpin, ainsi que sur les haltes RER de ZIMEYSA et Vernier-Meyrin²⁴.

Par ailleurs, en 2008 la commune de Meyrin a engagé en collaboration avec les communes voisines de Satigny et Vernier, une étude de réorganisation de la desserte bus autour du futur tramway (TCMC). Celle-ci a permis d'arrêter et de faire valider auprès du canton (séance du 27.02.09 avec le Chef du Département du Territoire), un schéma de desserte bus pour les étapes de mise en service du TCMC (branche Vaudagne en 12.2009, branche CERN en 12.2010). Ce schéma prévoit entre autres :

- > Une nouvelle ligne urbaine principale reliant la Cité de Meyrin et l'Aéroport via la route du Nant-d'Avril, et desservant en particulier l'Hôpital de la Tour, les haltes RER ZIMEYSA et Vernier-Meyrin, et l'interface TPG de Blandonnet (TCMC).
- > Une ligne 54 nettement renforcée, avec d'une part un tronçon Vernier-Village – ZIMEYSA Ouest – Meyrin Cité – Citadelle exploité au quart d'heure (objectif 12.2010) et connecté au RER (haltes Vernier-Meyrin et ZIMEYSA), et d'autre part un tronçon Vernier-village – Bois-de-Bay – Peney – Satigny-Gare exploité à la demie heure (objectif 12.2010).
- > Un prolongement de la ligne 28 de l'Aéroport jusqu'à Vernier-Village, avec terminus à Parfumerie.
- > Un prolongement des lignes de trolleybus 6/19 jusqu'à la Tuilière (horizon à définir).

Des réflexions ont été engagées pour une **éventuelle liaison bus entre Satigny et la Cité de Meyrin** (a priori sous forme d'une extension de la ligne S au-delà

²⁴ Cette ligne correspond, dans son esprit, à ce qui avait été préconisé dans le cadre de l'étude intercommunale prospective réalisée en 2003 (Cf. Etude de la desserte en transports publics des territoires communaux de Meyrin-Vernier-Satigny, RR&A - B. Dériaz, 2003)

de Satigny), visant entre autres à pallier la saturation actuelle de la ligne RER et à offrir des liaisons complémentaires.

Cette éventuelle extension est à **considérer avec prudence**, en particulier :

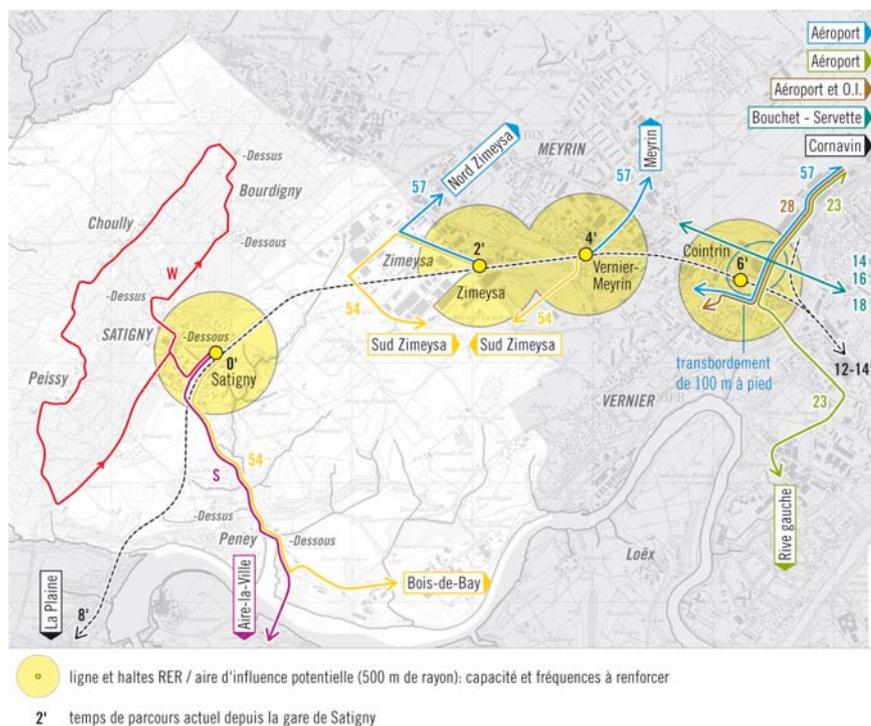
- > Le tracé envisagé, via le sud de la ZIMEYSA et en direction de la cité de Meyrin la met passablement en redondance avec la ligne RER.
- > Elle ne permet pas de gain de temps par rapport à l'offre planifiée (temps de parcours Satigny – Meyrin-Cité : 12' avec le RER puis les lignes 54 ou 57 en tenant compte d'un transbordement non optimisé de 5' à la halte RER, environ un quart d'heure avec la ligne Satigny - Meyrin envisagée).
- > Elle ne permettrait pas de délester le RER de la clientèle scolaire (qui se rend désormais principalement en Ville de Genève et non plus à Meyrin).
- > Son coût élevé (longueur importante) devra être supporté forcément au détriment d'autres dessertes et risque en particulier de freiner le renforcement souhaitable de l'offre RER ainsi que la mise en place de liaisons véritablement fréquentes (lignes 54 et 57) entre Meyrin et la ZIMEYSA.

De ce fait, l'étude susmentionnée préconise prioritairement l'ajout de Forumeyrin comme point d'accrochage Proxibus supplémentaire (en sus de l'Hôpital de la Tour) et une forte amélioration de la disponibilité et de la fiabilité du service Proxibus. Ceci devrait a priori satisfaire l'essentiel de la demande et permettra d'apprécier quel serait le potentiel réel dans l'optique de la création d'une éventuelle ligne régulière.

Le projet d'agglomération franco-valdo-genevois mentionne une liaison entre la ligne ferroviaire du pied du Jura et la ligne du RER de La Plaine. Cette liaison traverserait le territoire communal. Pour autant que l'intérêt d'une telle liaison soit démontré, son tracé devrait être en souterrain. La commune de Satigny a fait savoir son opposition à un éventuel tracé en surface.

8.4.3 Autres développements souhaitables

Figure 48 : Réseau de transports publics - Autres développements souhaitables



Objectifs

- > **Défendre prioritairement une valorisation du potentiel de la ligne RER :**
 - amélioration de l'accessibilité piétonne et cyclable des haltes RER,
 - interconnexions optimisées (adéquation des horaires) et fiabilisées (respect des horaires) entre le RER et les lignes de rabattement bus,
 - renforcement de la capacité à court terme,
 - cadence au quart d'heure à moyen terme,
 - implantation des projets de forte densité et des activités de services à bonne proximité des haltes.
- > **Veiller à l'adéquation de l'offre de transports publics en fonction de l'évolution des besoins.**
- > **Assurer l'intégration urbaine des transports publics et de leurs arrêts.**

Principes et mesures d'aménagement

La commune de Satigny a la chance d'être desservie par le chemin de fer. La ligne RER Bellegarde - La Plaine - Cornavin connaît un vif succès, mais son potentiel n'est pas encore pleinement exploité. Il est pertinent du point de vue de la commune de Satigny de **défendre prioritairement un développement de cet axe de transport ferroviaire performant, plutôt que de rechercher des solutions de substitution qui tendraient à disperser les efforts et les investissements.**

En effet, la ligne RER offre des temps d'accès imbattables vers les pôles d'emplois de la ZIMEYSA - ZIMOGA - ZIBAT - Blandonnet, du centre-ville, de La Plaine ; moyennant une interconnexion optimale avec le réseau TPG, elle est en mesure d'offrir des temps d'accès en transports publics attrayants également vers Meyrin, Vernier, l'aéroport, les organisations internationales, la rive gauche (Lancy). Les améliorations qui pourront être apportées à la ligne RER (qualité et développement de la desserte, accessibilité multimodale des haltes, etc.) bénéficieront à l'ensemble de ces relations.

La plupart des améliorations qui peuvent être apportées à la desserte RER sont de la compétence du Canton. L'élaboration du plan directeur communal est donc l'occasion de renforcer le dialogue concernant les améliorations qu'il est souhaitable d'inscrire dans la **planification cantonale**. Celles-ci peuvent être résumées comme suit :

- > A court terme, il y a lieu de veiller à une capacité suffisante de la ligne en périodes de pointe, par exemple par l'introduction de courses d'appoint supplémentaires bien ciblées (dans la mesure où l'horaire le permet), et par l'engagement de rames de plus grande capacité (utilisation des rames à double composition sur une période plus étendue, location de rames supplémentaires, etc.).
- > A terme, l'objectif doit être clairement le passage à une **cadence au quart d'heure** ; cette cadence se justifie largement au vu de la fréquentation actuelle et de sa croissance rapide, et ce d'autant plus que cette forte demande s'exprime dans les deux sens. Ceci suppose préalablement une mise à niveau de l'infrastructure (amélioration de la signalisation pour plus de souplesse de gestion des sillons, doublement du tronçon à voie unique entre Vernier et Cornavin, ...), qu'il est donc urgent d'inscrire dans les planifications.
- > Au-delà de l'offre RER, il s'agit de rechercher, en concertation avec les TPG, une **coordination optimale des lignes de bus** autour des horaires de desserte des différentes haltes RER concernées. A cet effet, il est nécessaire de défendre un meilleur **respect de l'horaire et des correspondances**, ce qui milite d'ailleurs aussi pour une mise à niveau de l'infrastructure (signalisation, doublement du tronçon à voie unique). Il s'agit également d'appuyer un **développement suivi et coordonné de l'offre P+R** le long de la ligne (Satigny et La Plaine principalement), en concertation avec les CFF en s'assurant que la gestion et la capacité de l'offre restent en adéquation avec l'évolution de la demande.

Des améliorations peuvent également être apportées au niveau du réseau de bus et sont à examiner, d'entente avec le Canton et les TPG :

- > Préciser les conditions d'un **abandon du service Télébus** (courses sur appel des lignes W et S, en redondance avec le service « porte à porte » du Proxibus) ; p. ex. : introduction à l'horaire (lignes W et S) des courses Télébus aujourd'hui régulièrement demandées, amélioration de la qualité du service Proxibus (réactivité, disponibilité, fiabilité).
- > Développer une **communication ciblée** (habitants, entreprises, visiteurs), pour mieux faire connaître les solutions de mobilité disponibles sur la commune (RER, Proxibus, abonnements, etc.).
- > A plus long terme, il y a lieu de conditionner une éventuelle extension de la ZIMEYSA en direction de Montfleury (option figurant dans le Projet d'agglomération) par le développement d'une desserte de qualité de l'ensemble du secteur sud de la ZIMEYSA.

La commune elle-même a un rôle non négligeable à jouer pour améliorer l'attrait du RER et des transports publics. En particulier, les interventions suivantes sont du ressort de la **planification communale** :

⇒ Voir fiche de mesures 5-1 et 9-1

- > Un gros effort doit être fait pour améliorer l'**accessibilité piétonne et cyclable** de la gare de Satigny, de la halte RER de la ZIMEYSA et des arrêts de transports publics en général : cheminements directs et confortables, parcs à vélos et à motos abrités et sécurisés, etc.
- > Pour la ZIMEYSA, il s'agit, en partenariat avec les collectivités concernées (communes voisines, canton, FTI, ...) de développer une stratégie concertée à l'échelle de l'ensemble de la zone (cf. chapitre 5.2 « ZIMEYSA ») dans le cadre de la révision du plan directeur de la zone.
- > Les **implantations futures** devront véritablement mieux valoriser l'accessibilité offerte par le RER (favoriser l'implantation des projets de forte densité et des activités de services à bonne proximité des haltes) ; elles devront également mieux tenir compte des cheminements nécessaires pour l'accès aux haltes RER et aux arrêts de transports publics (servitudes, participation au financement, ...).

8.5 Stationnement

8.5.1 Règlement applicable

Depuis le 31 juillet 2008, le stationnement sur domaine privé dans le canton de Genève est régi par le Règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés (RPSFP). Le Canton est découpé en 8 secteurs pour lesquels le ratio de places autorisées diffère, en fonction de la qualité de desserte des transports publics et du potentiel des mobilités douces.

Tableau 13: Règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés (L 5 05.10) – Résumé des ratios applicables sur la commune de Satigny

	Logements		Activités	
	Cases habitants ¹	Cases visiteurs ¹	Cases employés ²	Cases visiteurs ²
Secteur VI (Zimeysa)	1.3	0.125	1.6	0.4
Secteur VII (village de Satigny)	1.6	0.125	1.6	0.4
Reste de la commune	1.6	0.125	Non limité	

¹ Nombre de places minimum pour 100 m² de SBP

² Nombre de places maximum pour 100 m² de SBP

Pour les logements il y a lieu de prévoir également 1 place vélo pour 100 m² SBP.

Pour les maisons individuelles, un minimum de 2 places est exigé.

Les ratios pour les activités concernent l'industrie, l'artisanat et le tertiaire à l'exclusion : des magasins, des entrepôts, des hôtels, des cafés-restaurants, des établissements hospitaliers, des EMS, des installations religieuses ou de divertissements, des établissements d'éducation et de formation, des équipements de sport et de loisirs. Pour l'ensemble de ces derniers, les besoins seront dimensionnés à partir de la norme VSS (SN 240 281), en appliquant un taux de réduction de 80 % pour la ZIMEYSA (secteur VI) et le village (secteur VII), respectivement de 100 % sur le reste de la commune.

Pour les activités, il y a lieu de prévoir également :

> 1 place vélo pour 200 m² SBP,

> 1 place pour handicapés dès 500 m² SBP et pour chaque tranche de 1'000 m² SBP supplémentaire.

8.5.2 Village

Le village de Satigny a fait l'objet d'une étude approfondie²⁵ visant à développer une stratégie globale et cohérente en matière de stationnement.

Les enquêtes et relevés ont permis de dresser le diagnostic suivant :

> Le village de Satigny dispose de nombreux espaces de stationnement, tant publics que privés. Si certains secteurs sont fortement occupés voire saturés à certaines heures, on trouve en permanence un grand nombre de places libres (entre 180 et 280, dont au moins une centaine sans limitation de durée), soit dans le même secteur du village, soit dans un secteur voisin donc à une distance à pied acceptable.

²⁵ Rapport « Etude de stationnement - Diagnostic et propositions », RR&A, novembre 2008

- > En d'autres termes, l'offre actuelle est globalement loin d'être déficitaire et offre même une marge de manoeuvre confortable dans l'optique du réaménagement envisagé des espaces routiers (suppression possible de places de parcs).
- > Ceci étant, l'offre à disposition n'est pas toujours utilisée au mieux, ce qui se traduit par des dysfonctionnements localisés, existants ou prévisibles. Sauf exception (quartier sous voies), ces dysfonctionnements ne nécessitent pas le développement de nouveaux espaces de stationnement, mais plutôt une adaptation de la réglementation de l'utilisation des espaces existants.

Les adaptations préconisées sont décrites dans la **fiche de mesures 8-2**.

8.5.3 ZIMEYSA

L'application de la norme actuelle sur le territoire de la ZIMEYSA induit un certain nombre de problèmes. Les transports publics actuels ne permettent en effet pas d'offrir une alternative sérieuse pour de nombreux usagers (secteurs peu ou pas desservis, absence de liaison directe TP depuis le Pays de Gex, etc.). La mobilité douce est une solution encore peu attractive, étant donné l'état embryonnaire des cheminements. La norme permet difficilement d'adapter les installations de stationnement à l'évolution des besoins (croissance de l'activité et du personnel, changement d'occupant, etc.). Il en découle des **problèmes importants de stationnement sauvage** dans le secteur. Cette problématique est traitée plus en détail dans le chapitre suivant, consacré spécifiquement à la ZIMEYSA.

a) Plan de mobilité (ZIMEYSA)

La ZIMEYSA est un important générateur de déplacements. Malgré la présence d'une desserte ferroviaire et de plusieurs lignes de bus, de nombreux **problèmes liés à la mobilité** sont identifiés dans le secteur.

Les conditions d'accès en transports publics sont en effet loin d'être optimales : la quasi totalité de la partie satignote du site se trouve à plus de 300m de marche d'un arrêt de bus ou d'une halte RER ; les conditions d'accessibilité sont difficiles pour les usagers non automobilistes (trottoirs étroits, chaussées obstruées par le stationnement sauvage, trafic de poids lourds important, détours importants pour l'accès aux haltes RER ou aux arrêts de bus, etc.). De ce fait, la part d'actifs se rendant à la ZIMEYSA en voiture reste très importante. Du coup, les normes très restrictives imposées en matière d'offre de stationnement se traduisent par une forte pression du stationnement sauvage, tant sur les sites des entreprises que sur la voie publique.

Or, la maîtrise du trafic automobile dans ce secteur de l'agglomération est un enjeu important pour l'avenir. Les zones d'activités situées sur les communes de Vernier, Meyrin et Satigny concentrent en effet la plus grande partie du potentiel de développement des activités sur l'agglomération genevoise. La ZIMEYSA pourrait même être amenée à s'étendre selon le projet d'agglomération.

La réponse à ce défi nécessite une **démarche responsabilisante et volontariste**.

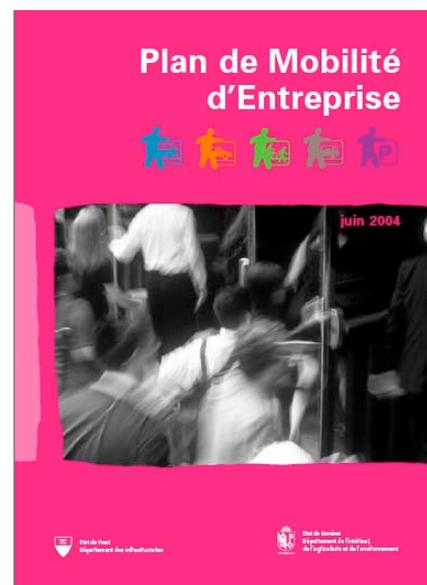
b) Plan de mobilité d'entreprise (PME)

Le Plan de mobilité d'entreprise est un instrument visant à identifier les besoins de mobilité spécifiques du personnel (déplacements domicile-travail et déplacements professionnels) et des clients-visiteurs d'une entreprise, et à développer des solutions ciblées permettant principalement de rationaliser les besoins de déplacements, de favoriser l'utilisation de modes de déplacement autres que la voiture et de limiter les besoins en stationnement.

Le canton et la commune, évidemment concernés par la mise à disposition de conditions-cadres favorables, peuvent également proposer un appui technique ou méthodologique, voire des produits ciblés incitatifs (cf. abonnements à prix réduit proposé aux entreprises par les TPG).

A Genève, il n'y a aujourd'hui pas d'obligation particulière pour les entreprises à réaliser un PME. La démarche est toutefois conseillée aux entreprises lorsque les ratios de stationnement imposés par le canton sont jugés trop restrictifs, ce qui permet de préciser les besoins effectifs de l'entreprise en tenant compte des possibilités et limites d'optimisation de la mobilité du personnel et des visiteurs.

On précisera que la mise au point de plans de mobilité efficaces et pertinents suppose des investigations soignées par des personnes suffisamment qualifiées, à même d'identifier les mesures appropriées pour répondre à la spécificité de chaque entreprise. De plus, **les plans de mobilité ne peuvent s'envisager qu'avec une implication forte et étroite des responsables de l'entreprise, puisque c'est à eux qu'il reviendra de mettre en oeuvre les mesures puis d'en assurer une évaluation suivie a posteriori**. Enfin, les plans de mobilité nécessitent une **communication permanente** avec le personnel, puisque l'efficacité des mesures dépendra directement de leur adhésion au projet.



Brochures éditées par les cantons de Genève et de Vaud

c) Vers un Plan de mobilité de site (PMS)

Dans le cas d'un site tel que la ZIMEYSA les démarches PME individualisées rencontrent assez rapidement certaines limites (par exemple, sur la ZIMEYSA la gestion et l'aménagement des voiries relève de la compétence de cinq acteurs différents à savoir les communes de Meyrin, Vernier, Satigny, le Canton de Genève et la FTI).

Une collaboration entre les entreprises favoriserait les **synergies** dans le développement des solutions. Une démarche collective serait également un moyen de développer des **opérations plus ambitieuses**, et de faciliter la **coordination avec les interventions relevant du canton et des communes** concernées.

Par ailleurs, compte tenu des moyens qu'il mobilise, pour son élaboration puis sa mise en oeuvre, le PME s'adresse avant tout à des entreprises grandes ou moyennes (dépassant 50-100 personnes). Or, dans une zone d'activités telle que la ZIMEYSA, la part de petites et moyennes entreprises est loin d'être négligeable et leurs effets cumulés sur la mobilité ne sont pas à ignorer. De fait, les solutions développées dans le cadre des PME pourraient également **intéresser des entreprises de petite taille**, dès lors qu'elles s'inscriraient dans une démarche collective.

Le **Plan de mobilité de site** est donc une démarche tout à fait appropriée à la ZIMEYSA.

Le Plan de mobilité de site (ou Plan de mobilité inter-entreprises) porte sur un périmètre défini à l'intérieur duquel l'ensemble des entreprises sont impliquées.

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

- > Il suppose une **forte implication des entreprises**. La désignation d'un **interlocuteur unique** habilité à représenter les entreprises est donc une condition préalable. L'existence d'une association d'entreprises sur la ZIMEYSA (AZI) est un atout à valoriser.
- > Il nécessite également un **dialogue permanent avec l'ensemble du personnel**, condition de base pour l'efficacité des solutions mises en oeuvre ; cette communication « transversale » peut d'ailleurs être l'occasion de rapprochements ouvrant la voie à des collaborations dépassant le cadre des problèmes de mobilité.

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

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

- > Une offre de vélos en « libre service », dans les haltes RER (extension de la zone d'influence du RER) et sur l'ensemble du site.
- > Un développement du covoiturage (susceptible d'intéresser en particulier les pendulaires frontaliers), coordonné à l'échelle du site pour en augmenter le potentiel.
- > Le développement d'un réseau de cheminements piétons et cyclables confortable.
- > La réalisation d'une partie de l'offre de stationnement sous forme d'installations communes, dont l'affectation aux diverses entreprises pourra s'ajuster en fonction de l'évolution des besoins de chacune d'elles.

Objectif

- > ***Elaborer, d'entente avec les communes de Meyrin et de Vernier, le canton et la FTI, un Plan de mobilité de site pour l'ensemble la ZIMEYSA (dans le cadre de la révision du plan directeur de la zone).***

8.6 Réseau cyclable

Diagnostic / Situation

La commune de Satigny se situe à la périphérie de la ville de Genève, à environ 30 minutes en vélo du centre ville (à la vitesse moyenne de 15 à 20 km/h). Elle est parcourue par plusieurs itinéraires recommandés (voir carte cyclable ville et canton de Genève).

La plupart des routes de la commune sont des dessertes à faible trafic ne nécessitant pas ou peu d'aménagements spécifiques pour les cyclistes. Par contre, le réseau primaire et secondaire (route du Mandement, route de Satigny, route de la Gare-de-Satigny, route d'Aire-la-Ville, route de Peney, route du Bois-de-Bay) doit être équipé en faveur des cyclistes ou accompagné d'itinéraires alternatifs pour des raisons de sécurité et de continuité des parcours.

En outre, la route du Mandement représente une barrière ponctuellement et difficilement franchissable entre le coteau viticole et le reste de la commune.

Actuellement, deux aménagements cyclables ont été réalisés par le canton. Le premier est la piste bidirectionnelle et mixte piétons/vélos le long des routes de Satigny, de la Gare-de-Satigny et partiellement du Mandement. Le second est l'aménagement bilatéral le long de la route de Peney, puis bidirectionnel le long de la route du Bois-de-Bay jusqu'au camping. Ces itinéraires constituent des sorties de ville, qui mènent à la campagne et répondent à un intérêt d'échelon cantonal.

Dans le projet d'agglomération franco valdo genevois, une « voie verte » relie Annemasse à St-Genis. Ce parcours dédié aux mobilités douces traverse le territoire communal. Deux variantes de tracé sont actuellement en cours d'étude : soit le long de la route de Meyrin (tracé direct), soit en passant à l'ouest du CERN (tracé moins direct, mais au caractère plus « bucolique »). Ce dernier tracé mérite une attention particulière concernant le franchissement du nant de l'Ecra (objectif de renforcer le cordon boisé pour améliorer le continuum vert. Voir chapitre 7.2).

Compte tenu de la présence des gares RER de Satigny et de la ZIMEYSA (liaison rapide en direction de Genève), il y a un potentiel important pour le transfert modal et la complémentarité vélo-train (possibilité de mettre son vélo dans le train).

En ce sens, l'offre en parcs à vélos est aujourd'hui relativement lacunaire. L'aménagement d'installations de parcage à domicile (immeubles) et à destination (arrêt RER, 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, en particulier aux haltes RER de Satigny et ZIMEYSA.***
- > ***Promouvoir activement le vélo, soutenir les initiatives en faveur du vélo, informer régulièrement des possibilités offertes pour le vélo.***

Principes d'aménagement

Structure du réseau

Le réseau cyclable peut être subdivisé en trois composantes :

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

Aménagements

Sur le territoire communal, deux grands axes doivent être aménagés en priorité. Il s'agit du tronçon ouest de la route du Mandement (depuis La Boverie en direction de Russin) et de la route d'Aire-la-Ville (depuis la gare de Satigny jusqu'à Aire-la-Ville). S'agissant de routes cantonales l'aménagement de ces axes incombe au canton. Le plan quinquennal (2012-2016) des aménagements cyclables cantonaux prévoit le prolongement de la piste bidirection-

nelle de la route du Mandement entre La Boverie et la route de Maison-Rouge et l'aménagement de pistes bilatérales sur la route d'Aire-la-Ville entre Peney-Dessous et le village d'Aire-la-Ville. Le canton ne prévoit pas d'aménagement entre Peney et Satigny. Toutefois, l'aménagement de ce tronçon est important car il permet d'accéder à la gare RER de Satigny depuis Peney et Aire-la-Ville.

La **traversée de la route du Mandement** doit être facilitée et sécurisée par des aménagements spécifiques et souvent complémentaires avec une traversée piétonne aux lieux de passage obligé, soit les liaisons entre le haut et le bas de la commune dans la continuité des routes et chemins existants.

⇒ Voir fiche de mesures 8-1

En dehors de ces grands itinéraires, plusieurs liaisons complémentaires, intéressantes à l'échelon de la commune et dans le réseau de promenades, sont à créer ou négocier.

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,
- > itinéraires de promenade à l'écart du trafic,
- > cheminement cyclable en mixité avec les piétons,
- > etc.

Répondant à une demande de la population, la possibilité d'aménager des bandes cyclables sur les routes reliant le village de Satigny aux différents hameaux a été examinée. Un tel équipement, même limité au seul sens de la montée, nécessiterait d'importantes emprises sur les terrains viticoles bordiers et des travaux relativement conséquents en raison de la cunette et des grilles qui bordent les routes. Dès lors, le principe retenu privilégie des interventions ponctuelles permettant de sécuriser les endroits critiques (traversées, virages sans visibilité, ...) et de favoriser une cohabitation piétons-vélos, là où cela est possible.

Parcage

L'offre de parcage doit être développée principalement :

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

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.

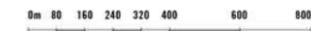
Promotion du vélo

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, etc.).
- > Information régulière et ciblée (réalisations nouvelles, possibilités offertes, diffusion de la carte cyclable de la ville et du canton, ...), consultation des usagers.
- > Mise à profit des événements (Journée « En ville sans ma voiture », Semaine de la mobilité, Journée du vélo, etc.) pour mettre en avant les efforts de la commune en faveur du vélo.
- > Actions communales symboliques (offrir la vignette vélo aux habitants, bourse aux vélos, etc.).



Vélobus



Echelle: 1/20'000 - Avril 2010

urbaplan

0769_MobDouces_20M(p.2).indd - MW/MWA - 07.04.2010 - jca

Réseaux cyclables

-  Itinéraire situé le long des axes de trafic aménagés / à aménager
-  Itinéraire situé en dehors des axes de trafic principaux existants / à aménager
-  Itinéraire de proximité existants / à créer
-  Traversée du village et des hameaux (espace-rue modéré ou à modérer)
-  Revêtement naturel
-  Voie verte (tracés à l'étude)

Lieux

-  Equipements de loisirs: camping / centre scout / gîte et accueil à la ferme / manège pique-nique
-  Autre équipement
-  Arrêt RER
-  Point de passage confortable / vélo-poussé
-  Bois et forêts / vignes

