

Date de dépôt : 23 décembre 2011

- a) **RD 910** **Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le plan directeur du réseau routier 2011-2014**
- b) **R 684** **Proposition de résolution du Conseil d'Etat approuvant le plan directeur du réseau routier 2011-2014**

Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le plan directeur du réseau routier 2011-2014

Mesdames et
Messieurs les députés,

Le Plan directeur du réseau routier qui vous est remis énonce les orientations des politiques publiques en lien avec l'aménagement de l'espace de voirie pour la période 2011 à 2014 et guide l'action de l'Etat en la matière. Il résulte de la nécessité pour l'Etat de disposer d'une planification directrice relative au réseau routier de façon à mieux répondre aux besoins de mobilité du canton et de l'agglomération franco-valdo-genevoise.

Le présent rapport expose les éléments clefs de ce second plan directeur du réseau routier. Il est établi en étroite coordination avec la politique des transports collectifs, de la mobilité douce et du stationnement.

Sur cette base, il est soumis au Conseil d'Etat en vue de son adoption. Il sera alors présenté au Grand Conseil qui disposera d'un délai de six mois pour faire ses remarques par voie de résolution.

1. Introduction

Pour répondre à la demande croissante des déplacements, il convient d'adopter une démarche cohérente touchant aux transports individuels, aux transports collectifs et à la mobilité douce, tout en s'assurant d'une maîtrise du stationnement. Le plan directeur du réseau routier répond à cette nécessité pour ce qui ressort de l'espace dédié à la voirie.

En ce sens, il constitue un outil de discussion et de planification des différentes politiques en matière de transport et de celles touchant de près ou de loin l'espace public.

En proposant de s'appuyer sur les modes de transport les plus efficaces en fonction de la portée des déplacements concernés, ce Plan directeur pose les premiers jalons d'une transformation profonde de la gestion de la mobilité à

l'échelle cantonale tout en s'inscrivant dans une vision à long terme et pérenne de l'organisation des réseaux de transport.

Dans ce cadre, à moyen terme, il propose une organisation cohérente et concordante avec les différentes contraintes liées au développement des projets d'infrastructures et de développement urbain.

Il constitue le programme de travail des différents services de l'Etat pour les années à venir en matière d'organisation de la voirie et permet d'orienter les investissements à réaliser.

Le présent plan directeur a été réalisé en collaboration avec les partenaires concernés par cette thématique (direction générale des affaires économiques, office du génie civil, office de l'urbanisme, direction générale de la nature et du paysage, département de la sécurité de la police et de l'environnement) et a fait l'objet de présentations à l'ensemble des communes du canton. Par ailleurs, il a également été présenté au Conseil des déplacements (CODEP), composé de représentants des milieux concernés en matière de transport (Groupement Transport et Economie, Coordination transports) et à la délégation du Conseil d'Etat aux transports et aux affaires régionales (DELTAR).

2. Raison d'être du Plan directeur du réseau routier 2011-2014

A travers la loi sur les routes, le Grand Conseil a souhaité faire du Plan directeur du réseau routier un instrument explicitant les politiques publiques sur le domaine de la voirie.

Au-delà de ce caractère légal, ce document répond également à plusieurs enjeux d'intérêt cantonal qui en renforcent la légitimité.

Un plan directeur multimodal

À la différence des autres plans directeurs, consacrés à un seul mode de déplacement, le plan directeur du réseau routier est multimodal. Le règlement portant sur l'organisation du réseau routier du 27 septembre 2004 (RORR – L 1 10.04) prévoit, à son article 5, alinéa 1, que ce plan « est un instrument de planification, de répartition et de gestion de la voirie pour tous les modes de déplacement, à savoir les transports privés motorisés, les transports publics, les transports professionnels, les deux-roues légers et les déplacements à pied ».

Gérer la mobilité sur une surface de voirie limitée

La contrainte majeure est la limitation des surfaces de voirie utilisables. Cette limitation n'est pas un choix politique ou technique, mais une donnée de base résultant de l'état de l'urbanisation : à Genève, les possibilités de construire de nouvelles routes ou d'élargir les routes existantes sont sévèrement limitées, en ville comme en campagne, et les projets routiers sont soumis à de nombreuses contraintes.

Ainsi, pour l'essentiel et sauf quelques créations routières indispensables, la gestion du système de mobilité doit répondre aux besoins en déplacements sur des surfaces de voirie non extensibles.

Une attitude pragmatique

Le plan directeur du réseau routier 2011-2014 part d'un diagnostic des usages du réseau. Cette analyse conduit à repérer les deux principaux moyens d'action utilisables pour améliorer la gestion des voiries :

- favoriser les modes de déplacement les plus faiblement consommateurs de surface de voirie au regard du nombre de personnes déplacées que sont les transports publics et la mobilité douce, pour qu'ils prennent en charge un plus grand nombre de déplacements et soulagent d'autant le trafic individuel motorisé;
- structurer la circulation automobile en détournant le trafic de transit du centre-ville et en mettant la gestion du réseau routier en accord avec les faits.

Le deuxième plan directeur du réseau routier

Deuxième du genre, ce Plan directeur 2011-2014 succède à un premier Plan directeur du réseau routier 2007-2010, dont la portée s'était trouvée limitée pour trois raisons :

- présenté au Grand Conseil en 2007, le plan n'avait été adopté par le Conseil d'Etat qu'en mars 2009, après un long débat;
- faute d'un accord sur une cohérence d'ensemble, il se réduisait à une liste de projets à court, moyen et long terme;
- les mesures planifiées étaient datées de leur mise en service, ce qui repoussait dans le moyen et le long terme des enjeux qui appelaient pourtant des décisions à court terme : le Grand Conseil a invité le Conseil d'Etat à retenir dorénavant la date de démarrage des travaux (résolution 532 relative au Plan directeur du réseau routier 2007-2010, du

27 juin 2008). Ce principe est appliqué dans le présent Plan directeur 2010-2014.

Un plan directeur pour le canton et à court terme

Ce plan directeur est consacré principalement aux mesures pouvant être mises en chantier sur le territoire cantonal pendant la période 2011-2014. Mais son action s'exerce dans un cadrage plus large. D'une part, les mesures réalisables dans le canton ne sont pas séparables de l'échelon transfrontalier, où se forme la demande de déplacements. D'autre part, les mesures efficaces à court terme ne sont pas concevables sans une vision à plus long terme de l'évolution du réseau routier.

Aussi, comme prévu par le règlement RORR, à son article 5 (L 1 10.04), ce plan quadriennal intègre également un certain nombre de considérations portant sur l'échelon transfrontalier et sur le plus long terme.

La démarche est conduite en articulation avec les autres planifications directrices du canton et de l'agglomération, notamment celles relatives au développement de l'urbanisation et à la protection de l'environnement, qui sont déterminantes pour la gestion du système de mobilité.

3. Cadre légal et institutionnel

La Constitution genevoise pose les enjeux fondamentaux du système de mobilité : le libre choix du mode de transport (art. 160A), l'efficacité (accessibilité, fluidité, équilibre entre les modes (art. 160B), les transports publics (art. 160C) et l'énergie (art. 160E).

Selon la loi sur les routes du 28 avril 1967 (LRoutes – L 1 10) et son règlement d'application (RORR – L 1 10.04), le Conseil d'Etat de la République et canton de Genève établit un plan directeur du réseau routier, formé par les voies publiques, qui détermine l'évolution de la gestion de la circulation pour une période quadriennale. Le plan directeur est revu au début de chaque législature.

En outre, à son article 3 (révisé le 25 octobre 2003), la loi sur les routes définit le rôle de la hiérarchie du réseau de voirie :

« ¹ La hiérarchie du réseau routier permet une organisation fonctionnelle de celui-ci qui prend en considération les besoins de tous les modes de transport.

² Elle tient compte des principes du libre choix et de la complémentarité des modes de transport.

³ Les voies publiques sont hiérarchisées en réseau routier primaire, réseau routier secondaire et réseau routier de quartier. Une carte est établie à cette fin. »

4. Contenu

Le bilan du plan directeur du réseau routier précédent, ainsi qu'un diagnostic précis du fonctionnement actuel du réseau routier, ont permis de mettre en avant des tendances et des nouveaux éléments à intégrer dans le présent plan directeur.

Le **diagnostic** a mis en évidence quatre problèmes majeurs liés au réseau de voirie.

Hiérarchie du réseau routier

Le réseau primaire est très étendu, plus même que le réseau secondaire : dès lors, le trafic de transit et d'agglomération n'est pas canalisé, mais se répand un peu partout sur le territoire cantonal. De plus, certaines routes du réseau secondaire sont en réalité utilisées pour des fonctions primaires : au lieu de clarifier la situation, la hiérarchie actuelle manque de réalisme, ce qui affaiblit la maîtrise du réseau routier.

Des aménagements réservés discontinus

L'attractivité et l'efficacité des itinéraires dédiés aux transports publics et aux modes doux est péjorée par le manque de continuité des voies réservées (couloirs bus, sites propres, pistes ou bandes cyclables) qui entraîne ralentissements, manque de lisibilité et insécurité routière.

Sécurité routière

Les accidents se produisent en majorité dans le centre-ville de Genève, là où la mobilité tous modes est très élevée. La sécurisation du réseau routier reste une priorité, notamment pour la protection des cyclistes (8 morts entre 2000 et 2009) et pour celle des piétons (54 morts entre 2000 et 2009).

Des nuisances dues au trafic

D'année en année, les nuisances en matière de bruit et de qualité de l'air ont tendance à augmenter, du fait entre autres de l'augmentation du trafic routier et des zones de congestion.

Une vision stratégique de la mobilité

Le partage des surfaces de voirie entre les modes de déplacement ne doit plus être laissé au hasard des décisions particulières ou des pressions locales, mais être régi par un principe de cohérence unifié, tirant le meilleur parti des ressources disponibles dans l'intérêt du canton et de l'agglomération.

Par ailleurs, il est nécessaire d'inscrire cette évolution dans la durée et de planifier au-delà des échéances propres au plan directeur.

Les objectifs

La gestion du réseau routier ne doit pas privilégier une politique particulière, mais mettre en cohérence les diverses politiques publiques concernées. À cette fin, elle s'appuie sur un corps d'objectifs énoncés, non du point de vue d'une seule politique ou d'un intérêt public particulier (transports publics ou lutte contre le bruit, par exemple), mais du point de vue de l'intérêt général du canton et de l'agglomération.

Une traduction à travers une vision multimodale long terme

Appliqués au territoire cantonal, ces objectifs se traduisent en un concept de gestion des déplacements dans le canton et l'agglomération qui s'intégrera dans une stratégie de mobilité d'ensemble. A l'horizon 2030, ce concept résume de manière synthétique la cible vers laquelle il faut tendre et fixe ainsi l'orientation générale de l'évolution des réseaux de transport dont le Plan directeur du réseau routier 2011-2014 est une première étape.

Une application : la nouvelle hiérarchie du réseau 2014

Décliné sur le réseau de voirie existant, le concept général permet de dessiner une nouvelle hiérarchie du réseau routier qui se veut plus cohérente, efficace et lisible que l'actuelle.

Ainsi, il s'agit :

- pour chaque grand couloir de déplacement, de mettre en œuvre une « pénétrante » qui sera le lien entre le centre et la couronne;
- de mettre en place des itinéraires de ceinture concentriques autour du centre-ville reliant les principales polarités.

A travers cette nouvelle hiérarchie, le réseau primaire de voirie est rationalisé, ce qui permet de dégager des marges en termes d'aménagement et de capacité. Ce faisant, il est plus aisé de se déplacer sur le territoire du canton en offrant pour chaque mode de transport la place qui lui permet d'être le plus efficace et performant.

5. Mise en œuvre

La mise en œuvre du plan directeur du réseau routier se décline à travers plusieurs mesures de portée temporelle et géographique différentes.

A travers celles-ci, il s'agit de mettre en œuvre de manière concrète la nouvelle hiérarchie du réseau routier, mais également de répondre à différentes problématiques portant sur les modes doux et les transports publics. Enfin, plusieurs de ces mesures ont pour objectif de garantir la cohérence des actions entreprises sur le réseau de voirie dans le schéma d'organisation imaginé à long terme.

Ainsi, le Plan directeur du réseau routier 2011-2014 intègre :

- des mesures à court terme localisées, qui identifient un certain nombre de secteurs du canton qui vont donner lieu à des aménagements de voirie, des modifications de plan de circulation ou de gestion des intersections;
- des mesures à court terme thématiques, qui s'appliqueront de façon globale à l'échelle du canton;
- des mesures à moyen et long terme, dont la finalité consiste à accompagner les études en cours ou à venir relatives aux projets ayant des échéances de réalisation au-delà de 2018.

6. Conclusion

Le Plan directeur du réseau routier 2011-2014 remédie à deux défauts de maîtrise du réseau routier. D'une part, il met les représentations en accord avec les faits, en introduisant des principes de gestion et une nouvelle hiérarchie du réseau conformes aux fonctionnements réels du système de mobilité genevois. D'autre part, il met en cohérence les diverses politiques qui s'appliquent à la gestion du réseau routier.

Cette meilleure maîtrise du réseau routier, de ses fonctionnements et de ses potentialités, permet d'optimiser l'utilisation des voiries dans l'intérêt du canton et de l'agglomération.

Ce plan directeur, ainsi que les autres planifications directrices cantonales, permet de poser les bases de l'organisation multimodale des déplacements dans les perspectives de développement à l'horizon 2030. Ainsi, il contribue activement à l'élaboration d'une stratégie de mobilité durable du canton, dans le contexte de l'agglomération franco-valdo-genevoise.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les Députés, à prendre acte du présent rapport.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :
Anja WYDEN GUELPA

Le président :
Pierre-François Unger

Annexes :

Projet de résolution approuvant le plan directeur du réseau routier 2011-2014

Plan directeur du réseau routier 2011-2014

Synthèse des consultations des partenaires

Secrétariat du Grand Conseil**R 684***Proposition présentée par le Conseil d'Etat**Date de dépôt : 23 décembre 2011***Proposition de résolution
approuvant le plan directeur du réseau routier 2011-2014**

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève,

vu le rapport du Conseil d'Etat sur le plan directeur du réseau routier 2011-2014,

approuve le plan directeur du réseau routier tel qu'il est présenté dans le rapport du Conseil d'Etat.

Plan directeur du réseau routier 2011 - 2014

adopté par le Conseil d'État
le



Le présent plan directeur du réseau routier a été réalisé sur la base des deux rapports techniques d'études conduites en 2010 par la Direction générale de la mobilité (DGM) :

> Plan directeur du réseau routier 2011-2014 - Étude préliminaire, Transitec Ingénieurs-Conseils SA, novembre 2010

> Hiérarchie du réseau routier. Rapport de l'étude d'évaluation de la hiérarchisation du réseau routier sur le canton de Genève, Citec Ingénieurs Conseils, octobre 2010.

Il est complété par un cahier annexe - Résultats de la consultation des communes genevoises, mars-mai 2010 et septembre 2011, Philippe Burri, bcph ingénierie, consultable sur <http://etat.geneve.ch/dt/mobilite/accueil.html>

Impressum

Chef de projet : Matthieu Baradel

Mandataires :

> Philippe Burri, bcph ingénierie

> Citec Ingénieurs Conseils

> Transitec Ingénieurs Conseils SA

Rédaction : Richard Quincerot, urbaniste FSU

Graphisme : Dominick Emmenegger, Vitamine

SOMMAIRE

0. Résumé	5
1. Introduction - Un plan directeur pragmatique : mettre la gestion du réseau routier en accord avec les faits	7
2. Cadre légal et planifications générales	11
2.1. Base légale fédérale	11
2.2. Base légale cantonale	11
2.3. Planification transfrontalière	13
2.4. Plan directeur cantonal	13
2.5. Autres planifications générales	14
3. Bilan du plan directeur du réseau routier 2007-2010	17
3.1. Étude de fonctionnement et projets 2007-2010	17
3.2. Projets à moyen terme	18
3.3. Projets à plus long terme	20
4. Diagnostic : fonctionnement actuel du réseau routier	27
4.1. État des lieux	28
4.2. Tendances	32
5. Principe de cohérence : structure d'objectifs et concept radio-concentrique	43
5.1. Structure d'objectifs	43
5.2. Concept radio-concentrique multimodal à l'horizon 2030	45
5.3. Horizon 2020 : une étape intermédiaire	48
5.4. Horizon 2014 : fondation du concept général	49
6. Hiérarchie du réseau à l'horizon 2014	51
6.1. Présentation générale	52
6.2. Principales adaptations	61
7. Mesures de mise en œuvre	67
7.1. Mesures localisées et thématiques traitant de la gestion et de l'aménagement du réseau structurant pour les prochaines années	67
7.2. Projets d'infrastructures à moyen et long terme	81
8. Conclusion	97
Sigles utilisés	98

Carte de la nouvelle hiérarchie du réseau routier : format A3 dépliant en fin de brochure

Un cahier annexe présente le compte-rendu détaillé de la consultation des communes
(consultable sur <http://etat.geneve.ch/dt/mobilite/accueil.html>).

0. RESUME

Le plan directeur du réseau routier 2011-2014 vise à optimiser les usages du réseau en mettant en place les éléments d'une gestion cohérente et réaliste de la mobilité dans le canton.

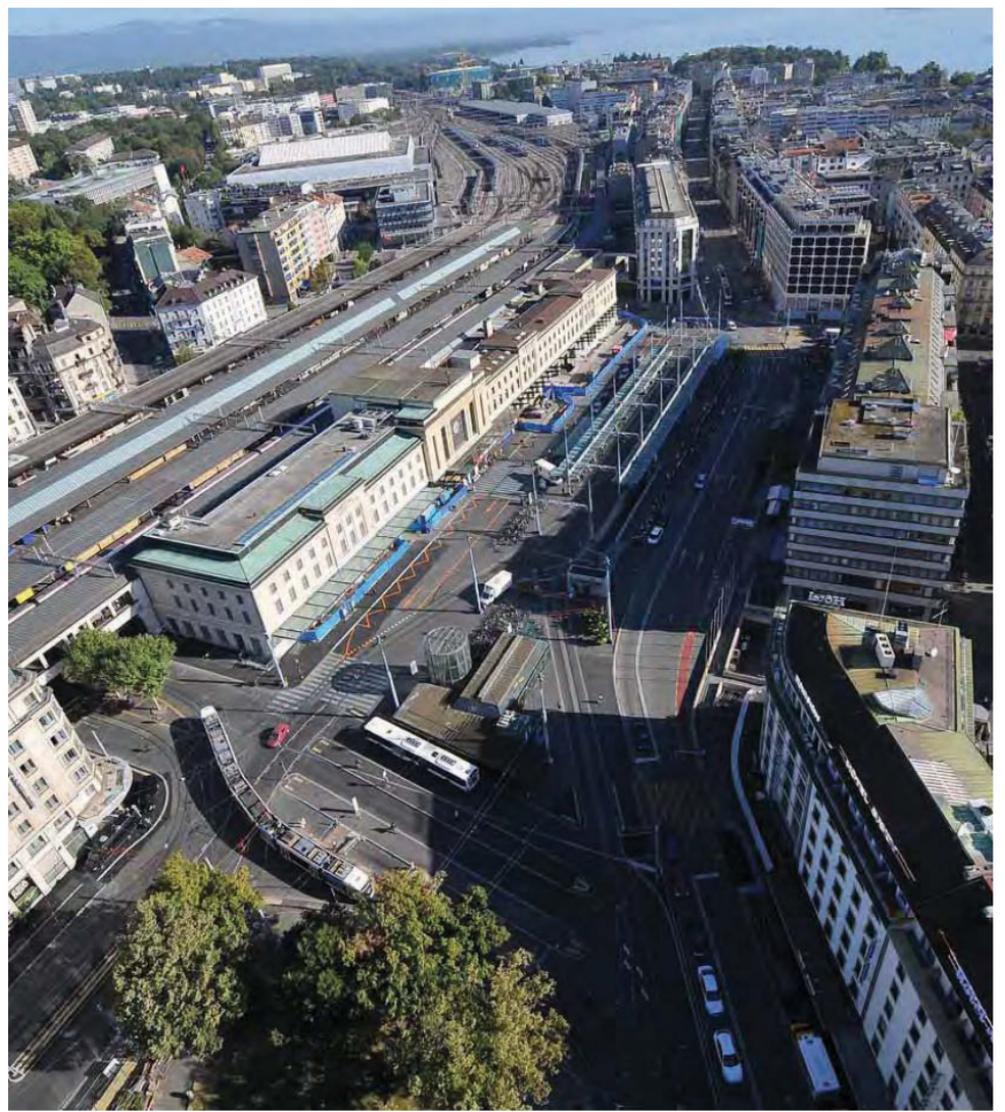
Comme prévu par la loi sur les routes, c'est un plan **multimodal**, qui régit le partage des voiries entre les transports individuels motorisés, les transports publics et la mobilité douce. Pragmatiquement, il s'emploie à mettre en cohérence les diverses politiques publiques qui s'appliquent au réseau routier, de façon à mieux répondre aux besoins de mobilité du canton et de l'agglomération franco-valdo-genevoise.

Ses chapitres 1 à 4 présentent **les bases de la démarche** : le cadre légal et les planifications générales (chapitre 2); un bilan du plan directeur précédent 2007-2010 (chapitre 3) ; et un diagnostic du fonctionnement du réseau routier et des principaux problèmes à résoudre (chapitre 4).

Le chapitre 5 définit la **cohérence générale** qui préside à la gestion du réseau routier. Une structure d'objectifs unifiée fédère les diverses politiques publiques en présence. Un concept radio-concentrique donne une vision à l'horizon 2030, qui pose les principes d'une distribution efficace des divers flux de déplacements. Celle-ci est ensuite déclinée à l'horizon 2020, puis 2014.

Le chapitre 6 présente la **hiérarchie future** du réseau routier à l'horizon 2014. Le réseau primaire comprend un certain nombre d'axes qui contournent le centre (trafic de transit) et d'autres qui donnent accès au centre sans le traverser (trafic d'échange). Le réseau secondaire est une maille continue qui irrigue l'agglomération et le canton, les voies prenant des formes variables selon les secteurs (centre, quartiers, campagne). Le réseau de quartier assure l'accessibilité aux immeubles riverains.

Le chapitre 7 détaille les **mesures de mise en œuvre** locales et générales, à concrétiser les prochaines années et à plus long terme pour assurer le fonctionnement du réseau selon les objectifs visés. Ces mesures sont déclinées dans plusieurs séries de fiches d'actions détaillées et illustrées.



1. INTRODUCTION

Un plan directeur pragmatique : mettre la gestion du réseau routier en accord avec les faits

La gestion du système de mobilité genevois est pilotée par quatre plans directeurs principaux :

- > **le plan directeur des transports publics 2011-2014**, adopté par le Conseil d'État le 23 juin 2010 (selon la loi sur le réseau des transports publics H 1 50)
- > **le plan directeur du stationnement**, établi à la demande du Grand Conseil et adopté par le Conseil d'État le 25 août 2010
- > **le plan directeur de la mobilité douce 2011-2014**, adopté par le Conseil d'État le 31 mars 2011
- > **le plan directeur du réseau routier 2011-2014** (selon la loi sur les routes L 1 10), présenté dans le présent rapport de synthèse.

En outre, un **plan d'action des parcs relais P+R 2011-2014** a été adopté par le Conseil d'État le 24 août 2011.

La Direction générale de la mobilité est en charge de l'établissement de ces différentes planifications directrices et de vérifier leur cohérence et leur complémentarité au stade de la planification et de la mise en œuvre.

Un plan directeur multimodal

À la différence des deux autres plans directeurs, consacrés à un seul mode de déplacement, le plan directeur du réseau routier est **multimodal**. La loi genevoise en fait « un instrument de planification, de répartition et de gestion de la voirie pour tous les modes de déplacement, à savoir les transports privés motorisés, les transports publics, les transports professionnels, les deux-roues légers et les déplacements à pied. » (L 1 10.04, art. 5, al. 1).

Gérer la mobilité sur une surface de voirie limitée

La contrainte majeure est la limitation des surfaces de voirie utilisables. Cette limitation n'est pas un choix politique ou technique, mais une donnée de base résultant de l'état de l'urbanisation : à Genève, les possibilités de construire de nouvelles routes ou d'élargir des routes existantes sont sévèrement limitées, en ville comme en campagne, et les projets routiers sont soumis à de nombreuses contraintes.

Pour l'essentiel et sauf quelques créations routières indispensables, la gestion du système de mobilité doit répondre aux besoins de déplacements sur des surfaces de voirie non extensibles.

Une attitude pragmatique

Pragmatiquement, le plan directeur du réseau routier 2011-2014 part d'un diagnostic des usages du réseau. Cette analyse conduit à repérer les deux principaux moyens d'action utilisables pour améliorer la gestion des voiries :

- > favoriser les **modes de déplacement** les plus faiblement consommateurs de surface de voirie, les transports publics et la mobilité douce, pour qu'ils prennent en charge un plus grand nombre de déplacements et soulagent d'autant le trafic individuel motorisé
- > **structurer la circulation automobile** en détournant le trafic de transit du centre-ville et en mettant la gestion du réseau routier en accord avec les faits.

Le deuxième plan directeur du réseau routier

Deuxième du genre, ce plan directeur 2011-2014 succède à un premier plan directeur du réseau routier 2007-2010, dont la portée s'était trouvée limitée pour trois raisons :

- > présenté au Grand Conseil en 2007, le plan n'avait été adopté par le Conseil d'État qu'en mars 2009, après un long débat
- > faute d'un accord sur une cohérence d'ensemble, il se réduisait à une liste de projets à court, moyen et long terme
- > les mesures planifiées étaient datées de leur mise en service, ce qui repoussait dans le moyen et le long terme des enjeux qui appelaient pourtant des décisions à court terme : le Grand Conseil a invité le Conseil d'État à retenu dorénavant la date de démarrage des travaux (Résolution 532 relative au plan directeur du réseau routier 2007-2010, 22 février 2008) ; ce principe est appliqué dans le présent plan directeur 2010-2014.

Un plan directeur pour le canton et à court terme

Ce plan directeur est consacré principalement aux mesures pouvant être mises en chantier sur le territoire cantonal pendant la période 2011-2014. Mais son action s'exerce dans un cadrage plus large. D'une part, les mesures réalisables dans le canton ne sont pas séparables de l'échelon transfrontalier, où se forme une partie de la demande de déplacements. D'autre part, les mesures efficaces à court terme ne sont pas concevables sans une vision à plus long terme de l'évolution du réseau routier.

Aussi, comme prévu par la loi genevoise (L 1 10.04, art. 5), ce plan quadriennal intègre également un certain nombre de considérations portant sur l'échelon transfrontalier et sur le plus long terme.

La démarche est conduite en articulation avec les autres planifications directrices du canton et de l'agglomération, notamment celles relatives au développement de l'urbanisation et à la protection de l'environnement, de la nature et du paysage, qui sont déterminantes pour la gestion du système de mobilité.

Élaboration

Le plan directeur du réseau routier 2011-2014 a été élaboré pendant les années 2010 et 2011. La démarche a été conduite par la Direction générale de la mobilité, du Département de l'intérieur et de la mobilité. Elle se fonde sur deux études techniques et sur une consultation des communes réalisée de mars à mai 2010 (résultats résumés au chapitre 4, détaillés dans un cahier annexe consultable sur <http://etat.geneve.ch/dt/mobilite/accueil.html>).

Validation

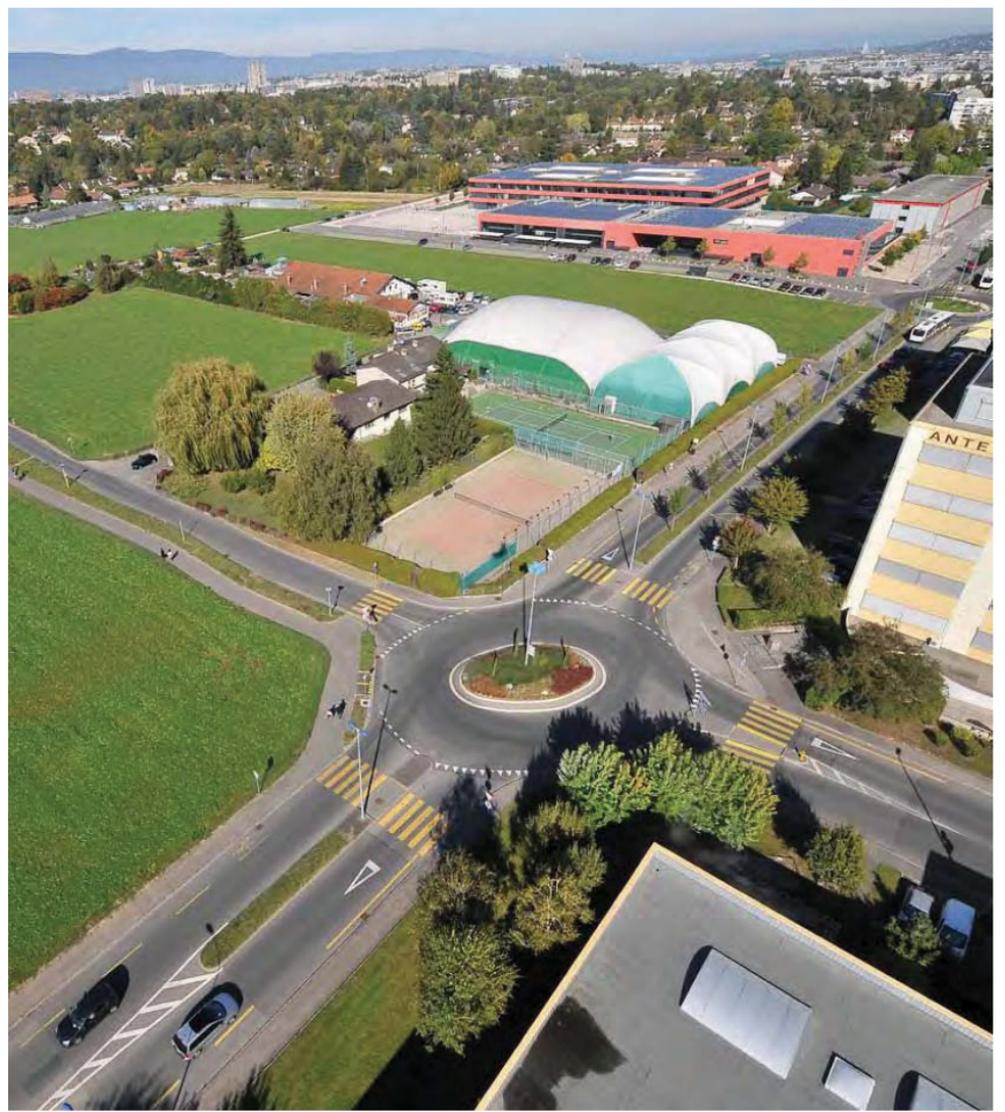
Le plan directeur du réseau routier 2011-2014 contient le diagnostic de la situation, les principes d'une meilleure gestion, la nouvelle hiérarchie du réseau (carte) et les mesures de mise en œuvre à concrétiser à court et à plus long terme.

Conformément à la loi sur les routes (L 1 10, art. 2), il est présenté au Grand Conseil après son adoption par le Conseil d'État. Le Grand Conseil peut formuler ses recommandations par voie de résolution dans un délai de six mois.

Présentation

Le présent plan directeur du réseau routier 2011-2014 se compose de huit chapitres, parcourant l'ensemble de la démarche qui a conduit à son élaboration :

- 1 : la présente introduction générale
- 2 : le cadre légal et les planifications générales
- 3 : un bilan du précédent plan directeur
- 4 : le diagnostic et les enjeux
- 5 : le principe de cohérence : structure d'objectifs et concept radio-concentrique
- 6 : la hiérarchie du réseau 2014
- 7 : les mesures 2011-2014 et à plus long terme
- 8 : une conclusion.



CHAPITRE 2

Cadre légal et planifications générales

La gestion du réseau routier genevois est au croisement entre plusieurs législations d'échelons et de points de vue différents.

2.1. Base légale fédérale

La Confédération légifère en matière d'**autoroutes** (LRN, RS 725.11), de **circulation routière** (LCR, RS 741.01 et ses nombreuses ordonnances d'application) et de **chemins pour piétons** (LCPPR, RS 704 et ordonnances d'application).

La loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE, RS 814.01 et ses ordonnances d'application) vise notamment à réduire les nuisances créées par le fonctionnement des réseaux routiers (bruit, pollution de l'air, des eaux, etc.).

La loi fédérale sur la protection de la nature et du paysage (LPN, RS 451) impose de préserver la connectivité entre les habitats naturels dignes de protection, nécessaire pour garantir les déplacements de la faune.

La loi fédérale sur le fonds d'infrastructures pour le trafic d'agglomération et le réseau des routes nationales (LFinfr) prévoit notamment un soutien financier fédéral aux infrastructures de transport des agglomérations, conditionné par la présentation de projets d'agglomération garantissant une cohérence entre transport, urbanisation, environnement et paysage. Le projet d'agglomération franco-valdo-genevois permet de bénéficier de ce soutien fédéral (voir ci-dessous 2.3 p. 13).

2.2. Base légale cantonale

Hormis les autoroutes, qui sont de compétence fédérale, les routes sont de la compétence des Cantons et des communes.

La Constitution genevoise pose les enjeux fondamentaux du système de mobilité : le libre choix du mode de transport (art. 160A), l'efficacité (accessibilité en complémentarité avec les transports publics, meilleure fluidité possible, équilibre entre les modes, art. 160B), les transports publics (art. 160C) et l'énergie (art. 160E).

La loi sur les routes (L 1 10) impose l'établissement d'un plan directeur du réseau routier quadriennal fixant une hiérarchie à trois niveaux : réseau primaire, secondaire et de quartier (art. 3). Le règlement d'application (L 1 10.04, art. 5, al. 1) précise qu'il s'agit d'un plan multimodal, traitant de « tous les modes de déplacement, à savoir les transports privés motorisés, les transports publics, les transports professionnels, les deux-roues légers et les déplacements à pied ».

*voir encadré
page suivante*

Loi sur les routes et règlement d'application

La **loi sur les routes** (LRoutes - L 1 10) a institué, le 25 octobre 2003, la planification et la gestion du réseau routier au travers d'un plan directeur. Son article 2 précise :

- « 1 Le Conseil d'État établit un plan directeur du réseau routier, formé par les voies publiques, qui détermine l'évolution de la gestion de la circulation pour une période quadriennale. Le plan directeur est revu au début de chaque législature.
- 2 Le plan directeur ou ses modifications sont présentés, avant leur adoption par le Conseil d'État, dans un rapport soumis au Grand Conseil qui peut formuler ses recommandations par voie de résolution dans un délai de six mois. »

Le **Règlement d'application de la loi sur les routes portant sur l'organisation du réseau routier** (L 1 10.04) stipule en outre, à son article 5, que :

- « 1 Le plan directeur du réseau routier est un instrument de planification, de répartition et de gestion de la voirie pour tous les modes de déplacement, à savoir les transports privés motorisés, les transports publics, les transports professionnels, les deux-roues légers et les déplacements à pied.
- 2 Le plan directeur du réseau routier comporte un rapport sur la période quadriennale écoulée et dresse le bilan des réalisations par rapport aux objectifs fixés. Le plan directeur détermine en outre les objectifs à court, moyen et long termes ainsi que les mesures et moyens servant à les atteindre. Il englobe tous les modes de déplacement, ainsi que les infrastructures routières existantes ou à réaliser. Il tient compte du contexte transfrontalier dans lequel se situe le réseau routier cantonal, de même que des évolutions possibles de la demande en terme de mobilité. »

À son article 3, la loi sur les routes définit le rôle de la **hiérarchie du réseau** :

- « 1 La hiérarchie du réseau routier permet une organisation fonctionnelle de celui-ci qui prend en considération les besoins de tous les modes de transport.
- 2 Elle tient compte des principes du libre choix et de la complémentarité des modes de transport.
- 3 Les voies publiques sont hiérarchisées en réseau routier primaire, réseau routier secondaire et réseau routier de quartier. Une carte est établie à cette fin. »

Les niveaux fonctionnels sont précisés à son article 3A :

- « 1 Le réseau routier primaire qui a pour fonction d'assurer des échanges fluides entre les différents secteurs de l'agglomération, ainsi qu'entre l'agglomération et le territoire qui l'entoure.
- 2 Le réseau routier secondaire qui a pour fonction d'assurer des échanges, notamment entre les différents quartiers.
- 3 Le réseau routier de quartier qui a pour fonction de desservir les habitants et les activités. »

L'article 3C fixe les compétences : « Le Conseil d'État édicte les dispositions d'exécution et établit la carte du réseau routier. La carte est réexaminée tous les quatre ans et, au besoin, remaniée. La carte fait l'objet d'un rapport au Grand Conseil, qui peut formuler ses recommandations par voie de résolution dans un délai de six mois. »

La loi d'application de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre

(L 1 60) impose au Canton et aux communes d'établir des plans directeurs des chemins pour piétons et des chemins de randonnée pédestre.

La **loi sur les zones 30 et les zones de rencontre** (L 1 11) fixe les conditions d'instauration de ces deux types de zones à régime spécial, applicables uniquement aux réseaux de quartier, en respectant le principe de proportionnalité et sans réduire le stationnement.

2.3. Planification transfrontalière

La frontière du canton est franchie chaque jour par 500'000 déplacements (en 2005) : la dimension transfrontalière du système de mobilité genevois est donc déterminante.

Pour maîtriser ces interactions transfrontalières, plusieurs démarches de planification sont engagées. Notamment :

- > La commission Déplacements du comité régional franco-genevois (CRFG) a lancé en 2003 l'élaboration d'un **modèle multimodal transfrontalier**, aujourd'hui fonctionnel et utilisé dans la préparation du présent plan directeur du réseau routier cantonal.
- > Le **projet d'agglomération franco-valdo-genevois** vise à organiser l'accueil de +200'000 habitants et +100'000 emplois à l'horizon 2030. Conformément aux exigences fixées par la politique des agglomérations de la Confédération, il prévoit le développement d'une agglomération compacte (favorable aux transports publics et aux mobilités douces), multipolaire (répartissant mieux l'habitat et les emplois entre les pôles existants) et verte (préservant l'agriculture et les espaces naturels).

Une **Charte transfrontalière** a été signée en 2007, sollicitant une aide fédérale pour la réalisation d'infrastructures de mobilité (mesures A horizon 2014, B horizon 2018, C au-delà). Elle comprend trois volets : « urbanisation », « environnement, espaces naturels, agricoles et paysagers » et « mobilité », pris en compte dans l'élaboration du présent plan directeur.

Après un crédit de 850 millions de francs accordé en 2008 par la Confédération à des projets genevois urgents (CEVA, TCMC et TCOB), le projet d'agglomération franco-valdo-genevois a valu au Canton de Genève de recevoir en 2009 (vote des Chambres en 2010) un engagement fédéral de 282 millions de francs pour une première série de mesures, dont une partie sur sol français.

En 2008-2010, la démarche s'est poursuivie à l'échelon **d'études localisées et d'études thématiques**, qui ont précisé les conditions d'un développement durable de part et d'autre de la frontière, notamment sur les pôles d'agglomération et sur six radiales desservies par des axes forts de transport public, irriguées par le futur RER franco-valdo-genevois.

Un **projet d'agglomération de 2^e génération** sera présenté à la Confédération en 2012, sollicitant une aide fédérale pour confirmer des projets déjà identifiés et proposer de nouvelles infrastructures de mobilité.

2.4. Plan directeur cantonal

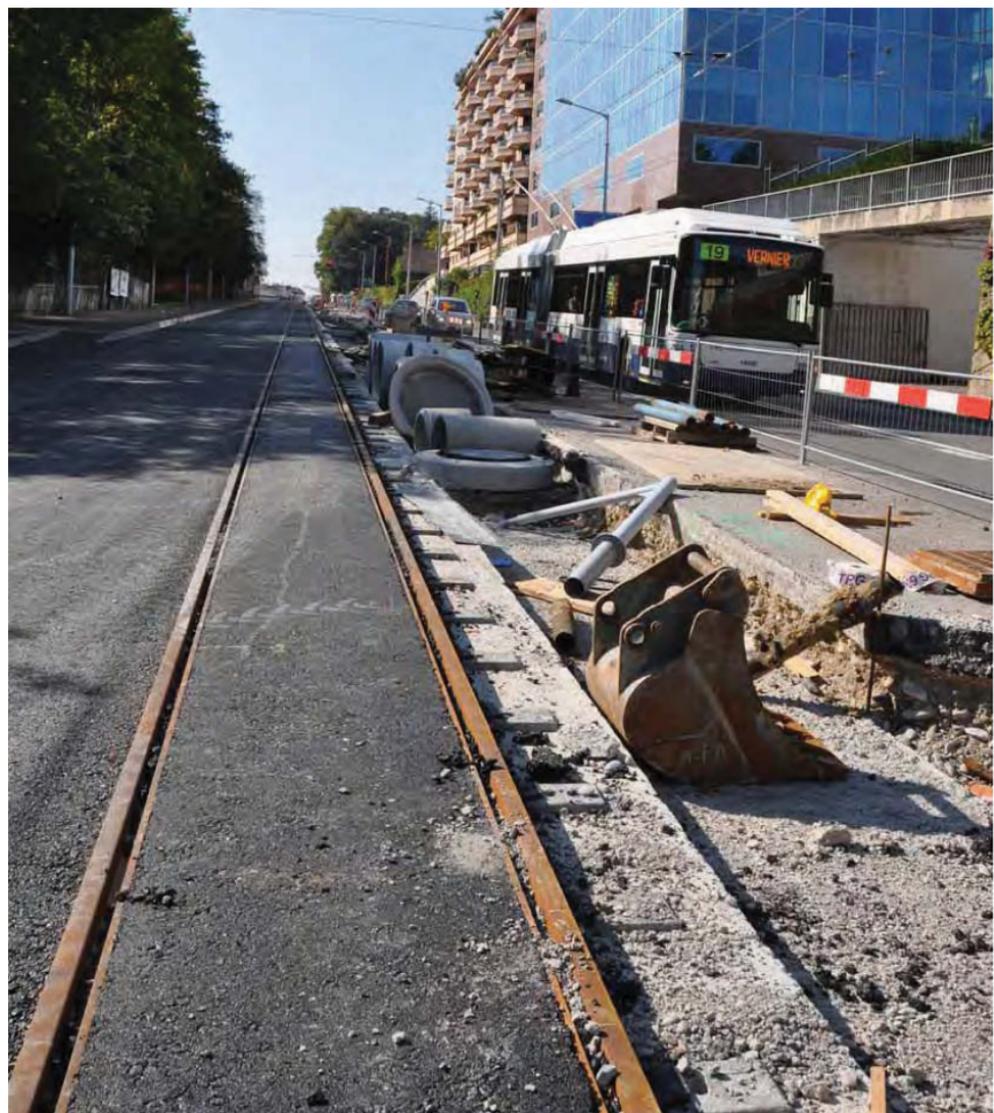
Le plan directeur cantonal a été adopté en 2001. Il a fait l'objet d'une mise à jour en 2006, puis d'une mise à jour partielle en 2010. Étant donné la poursuite de la croissance cantonale, l'extension de l'agglomération franco-valdo-genevoise et les progrès de la coopération transfrontalière, avec notamment le projet d'agglomération, sa révision s'imposait. Elle a été lancée au printemps 2010. Le nouveau plan directeur cantonal a été mis à l'enquête publique en mai-juin 2011.

Cette démarche et celle du présent plan directeur du réseau routier sont fortement articulées. En effet, l'urbanisation et la mobilité sont étroitement liées. La croissance du trafic automobile des dernières années est la conséquence directe de la dispersion de l'habitat et des emplois. Pour inverser la tendance, il faudra recentrer le développement sur des urbanisations plus compactes, mixtes, bien desservies par des transports publics efficaces et par les mobilités douces, comme le préconise la Charte 2007 du projet d'agglomération franco-valdo-genevois.

2.5. Autres planifications générales

Plusieurs autres planifications générales orientent la gestion du réseau routier cantonal, notamment :

- > Plan de mesures OPair 2003-2010, révisé en 2008 (engagements à réduire le trafic individuel motorisé au centre de l'agglomération, à améliorer l'offre de transports publics et à encourager la mobilité douce)
- > Plan des mesures d'assainissement du bruit routier selon OPB art. 19, août 1998
- > Plan directeur forestier, novembre 2000 (à prendre en compte lorsqu'une route traverse un massif forestier).



CHAPITRE 3

Bilan du plan directeur du réseau routier 2007-2010

Le règlement d'application de la loi sur les routes (L 1 10.04, art. 5, al.1) prévoit que « le plan directeur du réseau routier comporte un rapport sur la période quadriennale écoulée et dresse le bilan des réalisations par rapport aux objectifs fixés. »

Le premier plan directeur du réseau routier 2007-2010 avait posé un cadre stratégique pour la politique de mobilité, élaboré plusieurs scénarios d'évolution de la demande de mobilité et identifié un certain nombre de projets d'infrastructure de transport à concrétiser à court, moyen et long terme (l'horizon retenu alors étant celui de la mise en service et non de la mise en chantier, comme le fait le présent plan directeur à la demande du Grand Conseil).

3.1. Étude de fonctionnement et projets 2007-2010

Le plan directeur du réseau routier 2007-2010 prévoyait de conduire une **étude du fonctionnement actuel du réseau routier**. Les principaux résultats sont présentés au chapitre 4 (diagnostic). Ils fondent les concepts généraux (chapitre 5), la nouvelle hiérarchie du réseau (chapitre 6) et les mesures de mise en œuvre (chapitre 7).

Projets 2007-2010

voir
encadré

Pour la période 2007-2010, le plan directeur prévoyait la réalisation de deux projets interdépendants, la branche de tramway Cornavin-Meyrin-CERN (TCMC) jusqu'au CERN et la tranchée couverte de Meyrin. Ces aménagements ont été mis en service au premier semestre 2011.

Un prolongement du tramway jusqu'à Saint-Genis-Pouilly est prévu pour une mise en service en 2015. Le petit tronçon côté Suisse (entre le CERN et la frontière) est déjà étudié et approuvé par l'Office fédéral des transports (2010). L'étude sur la partie française a débuté en automne 2010.

Les impacts de l'évitement en souterrain du village de Meyrin ont été intégrés dans le présent plan directeur (hiérarchie du réseau routier).

Tramway Cornavin-Meyrin-CERN (TCMC) et tranchée couverte de Meyrin

La **branche de tramway Cornavin-Meyrin-CERN (TCMC)** emprunte la rue de la Servette et la route de Meyrin jusqu'au CERN. La mise en service s'est déroulée de manière progressive selon les phases prévues entre 2007 et 2011 : une première étape jusqu'à la cité des Avanchets avec un terminus provisoire (2007), une deuxième jusqu'à la Cité-Meyrin avec un terminus à « Meyrin-Gravière » à fin 2009.

La troisième étape consistant en la réalisation du tronçon appelé « Direttissima » situé sur la route de Meyrin entre le Jardin-Alpin et le village de Meyrin de même que son prolongement jusqu'au CERN est entrée en service en avril 2011. Cette réalisation n'intègre pas le passage par l'avenue de Vaudagne initialement prévu.

La **tranchée couverte de Meyrin** est une mesure liée et conjointe à la réalisation du projet de tram. Sa réalisation a été intégrée à la procédure d'approbation des plans du tramway. La tranchée permet une diminution importante du trafic en surface et, corollairement, une baisse des nuisances sonores et une requalification notable de la traversée de Meyrin village.

3.2. Projets à moyen terme

Les projets à moyen terme prévus par le plan directeur 2007-2010 se trouvent à divers stades d'avancement.

Complément de jonction autoroutière de Lancy Sud (anciennement Jonction de la Milice) de compétence fédérale

voir
encadré

Les études sont en cours, pour une mise en chantier en 2017 et une mise en service en 2019.

Complément de jonction autoroutière de Lancy Sud

Le complément de jonction de Lancy Sud permettra un accès direct à l'autoroute pour se rendre au centre de Genève via la route des Jeunes depuis la route de Saconnex d'Arve et la route du Camp et inversement. De compétence fédérale, le projet est sous la responsabilité de l'OFROU depuis l'été 2009, à l'issue de la finalisation des études de faisabilité réalisées par le Canton. L'OFROU a engagé la procédure de consultation nécessaire en vue de la procédure d'autorisation de construire. Le projet général est élaboré par l'OFROU avec la collaboration du Canton et sera établi pour début 2012. L'enquête publique est prévue pour 2012.

Tramway Cornavin-Onex-Bernex (TCOB)

voir
encadré

Le chantier est en cours entre le centre-ville et l'entrée de Bernex, pour une mise en service fin 2011. Le prolongement au nord de Bernex devrait suivre deux ans plus tard.

Branche de tramway Cornavin – Onex – Bernex (TCOB)

Ce projet, dont la mise en service sera conjointe à la mise en place de l'organisation simplifiée du réseau de tram, a nécessité une nouvelle organisation du réseau routier dans le centre-ville et le quartier de la Jonction afin de coordonner les réseaux bus, trolleybus et tramways. Une étude d'analyse du trafic a été menée et les changements au niveau de la hiérarchie avec l'arrivée du TCOB ont été pris en compte et intégrés dans l'actualisation de la hiérarchie du réseau routier.

La desserte du village de Bernex (prolongement vers Vailly), dont la mise en service était prévue simultanément au TCOB, a nécessité une reprise des études afin d'en modifier le concept et afin d'intégrer l'image de « boulevard urbain » qui sera donnée à la route de Chancy à un horizon plus long terme (PACA Bernex Nord). Ce prolongement de ligne devrait être mis en service deux ans plus tard soit à fin 2013.

Tranchée couverte de Vézenaz

voir
encadré

Le chantier est en cours, pour une mise en service début 2014.

Tranchée couverte de Vézenaz

Le projet a été approuvé par les différentes instances compétentes ainsi que par un vote populaire en 2009.

Sur cette base, les travaux ont débuté le 21 juin 2010, une année avant le délai prévu par le plan 2007-2010. La mise en service est prévue pour début 2014.

Le projet sera d'une longueur totale de 700 mètres. La circulation dans l'ouvrage se fera sur deux voies, une dans chaque sens, et permettra le passage de tout type de véhicules, notamment de larges convois exceptionnels (type II).

voir
encadré

Secteur Nations — Grand-Saconnex

Trois projets sont planifiés dans le secteur Nations — Grand-Saconnex :

- > jonction du Grand-Saconnex (anciennement jonction de Ferney) de compétence fédérale : études en cours, chantier 2014, livraison en 2018
- > route des Nations (de compétence cantonale) : mêmes délais que la jonction de Ferney
- > tramway du Grand-Saconnex : en attente de la route des Nations.

Secteur Nations – Grand-Saconnex

Les projets de jonction autoroutière de Ferney, de route des Nations et de tramway du Grand-Saconnex sont interdépendants. En effet, la loi cantonale sur le réseau des transports publics (H 1 50) impose la réalisation de la route des Nations avant le début de la mise en œuvre du tramway du Grand-Saconnex.

- Le projet de modification de la jonction du Grand-Saconnex (de compétence fédérale) permettra d'améliorer la capacité d'échange entre l'autoroute et le réseau cantonal. En collaboration étroite avec le Canton, l'OFROU a repris la direction du projet courant 2010. Les études finalisées courant 2011 ont permis de définir précisément les données techniques du projet. L'ouverture du chantier est prévue en 2014, pour une mise en service prévue pour 2018.

- **La route des Nations**, directement connectée à la jonction du Grand-Saconnex, permettra un accès direct aux organisations internationales depuis l'autoroute ainsi que le délestage du réseau local, notamment la traversée des villages de Pregny, de Chambésy et du Grand-Saconnex. Elle déchargera également la route de Ferney qui accueillera le tramway du Grand-Saconnex.

La demande de crédit de réalisation a été votée par le Grand Conseil dans le cadre de la loi H1 70 « Loi sur les infrastructures de transport issues du projet d'agglomération franco-valdo-genevois », promulguée le 23 mars 2011.

Le Canton est en discussion avec la commune du Grand-Saconnex et les propriétaires des terrains pour optimiser l'urbanisation du secteur et l'organisation des déplacements. La mise à l'enquête est prévue en même temps que celle de la jonction du Grand-Saconnex, l'ouverture du chantier pour 2015, la mise en service en 2018.

- La demande de concession du **tramway du Grand-Saconnex** a été déposée en 2005 auprès des autorités fédérales. Elle a été mise en attente, sur demande des autorités cantonales, afin de respecter le délai légal entre l'octroi de cette concession et l'obtention de la décision d'approbation des plans, non initiée actuellement en raison de la planification liée à la route des Nations.

Le crédit de réalisation a également été adopté le 27 janvier 2011 dans le cadre de la loi H1 50 « Loi sur le réseau des transports publics ».

Une extension du tramway depuis Grand-Saconnex vers Ferney-Voltaire est également prévue dans les mesures du projet d'agglomération. Elle sera inscrite à nouveau au projet d'agglomération de 2e génération, dans la série des mesures prêtes à être réalisées à partir de 2015.

Route des Communaux d'Ambilly

Le maillon routier doit être livré en 2014, en coordination avec la première étape d'urbanisation du secteur Mon-Idée - Communaux d'Ambilly (MICA).

voir
encadré

Route des Communaux d'Ambilly

Le projet de route a été intégré aux études de réalisation du plan directeur de quartier des Communaux d'Ambilly, adopté en 2007. Sa réalisation sera synchronisée avec celle des opérations immobilières.

Ce maillon routier sera mis en service en 2014, permettant la construction de la première pièce urbaine du projet d'urbanisation de Mon Idée - Communaux d'Ambilly (MICA) pour 2014. Il sera constitué de 2x1 voie pour le trafic individuel, d'un site propre de 2x1 voie pour les transports publics et d'une piste cyclable bidirectionnelle.

Un travail important a été réalisé sur les actions complémentaires à mettre en œuvre par rapport à la réalisation de cette route. Sur l'axe de Frontenex, le projet de requalification de la voirie est en phase d'avant-projet (échéance des études: septembre 2011). Sur la route de Jussy, le projet de requalification est en phase de dépôt des requêtes en autorisation de construire. Ces réflexions tiennent compte des contraintes urbanistiques, environnementales et d'objectifs de mobilité concernant principalement la progression de la future ligne de trolleybus et des lignes de bus, l'amélioration des liaisons de mobilité douce et les déplacements d'échange en transports individuels motorisés entre les centres de développement et le cœur d'agglomération.

3.3. Projets à plus long terme

Le plan directeur 2007-2010 comportait également plusieurs projets d'infrastructures routières à plus long terme.

Contournement est de Genève (traversée du lac)

Le 28 janvier 2008, le Grand Conseil a voté un crédit de 3.5 millions de francs en vue de financer l'étude d'un avant-projet pour la construction d'une traversée lacustre à Genève entre Le Vengeron et les environs de La Belotte, avec raccordement direct au réseau routier et/ou autoroutier suisse et français. À la suite des contacts établis dès 2007 avec les autorités fédérales, le projet a été intégré par l'office fédéral des routes (OFROU) aux réflexions sur le réseau des routes nationales, dans la mesure où il est susceptible de soulager l'autoroute de contournement actuelle et de créer un itinéraire bis (redundant) au contournement autoroutier actuellement en service. L'étude cantonale est terminée et a été remise au Conseil d'Etat et au Grand Conseil, début 2011.

voir
encadré
page suivante

Fin 2010, l'OFROU a débuté une étude d'opportunité et une analyse multicritères des différentes variantes possibles sur le réseau des routes nationales du territoire genevois en vue d'éliminer le goulet d'étranglement que représente le contournement autoroutier actuel de Genève. Ces études intègrent également la possibilité d'un élargissement de l'autoroute actuelle. Le Conseil d'Etat s'est prononcé sur la non-pertinence de cette solution, en termes de faisabilité technique, de trafic et de développement urbain, et s'est déclaré en faveur du projet de la traversée du lac.

Contournement est de Genève (traversée du lac)

Le crédit d'étude de 3.5 millions de francs, voté le 25 janvier 2008 par le Grand Conseil, pour la réalisation d'une étude d'avant-projet pour la construction d'une traversée lacustre à Genève, avec raccordement sur le réseau routier et/ou autoroutier suisse et français a permis d'engager les investigations nécessaires à l'évaluation complète d'une variante. Elles portent sur tous les éléments techniques, administratifs et financiers nécessaires en vue de finaliser le tracé, le mode de réalisation, le financement de l'ouvrage et les mesures d'accompagnement.

Parallèlement, des contacts ont été pris au niveau fédéral dans le but de présenter la demande cantonale d'une traversée lacustre, soit par courrier avec Monsieur Moritz Leuenberger, chef du département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) et Madame Doris Leuthard qui lui a succédé, soit directement avec des représentants de ses services, notamment de l'office fédéral des routes (OFROU). En effet, dans le cadre du programme de développement du réseau des routes nationales (WEN), cet office avait déjà pris contact en 2007 avec des représentants du canton pour recueillir des renseignements sur les projets cantonaux susceptibles de contribuer à l'élimination des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales situés sur territoire genevois.

Dans une lettre datée du 26 mai 2008, Monsieur le conseiller fédéral Moritz Leuenberger a indiqué que cette nouvelle liaison devrait permettre de soulager l'autoroute de contournement actuelle qui risque d'être complètement saturée à moyen terme si les accroissements constatés actuellement persistent à l'avenir. L'importance de cette nouvelle artère a été relevée par l'OFROU, dans la mesure où elle permettrait également de relier les réseaux autoroutiers suisses et français à l'est de Genève et ainsi d'offrir un itinéraire bis garantissant par redondance la disponibilité du réseau sur l'axe principal ouest-est (A1).

Compte tenu de l'impact prévisible considérable de cet ouvrage sur le développement de l'agglomération genevoise, les mesures d'accompagnement se déclineront en un concept global intégrant les problématiques de la mobilité, de l'aménagement du territoire, de l'environnement, de la nature et des paysages, en étroite relation avec le projet d'agglomération franco-valdo-genevoise. Ce concept visera en particulier à réduire le trafic et ses nuisances à l'intérieur de la ceinture autoroutière ainsi créée et à renforcer le principe d'urbanisation compacte prévu par le projet d'agglomération.

Dans sa prise de position du 15 octobre 2008, relative à la révision de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales adressée à Monsieur Moritz Leuenberger, puis par courriers des 6 avril 2011 et 29 juin 2011 à Madame Doris Leuthard, le Conseil d'Etat relève l'importance qu'aura la traversée du lac en tant que maillon indispensable au bon fonctionnement du futur réseau des routes nationales suisses. Il faut également relever que l'initiative cantonale au parlement fédéral, votée par le Grand Conseil en avril 2011 (R 666) va dans le même sens.

Selon l'OFROU, il est d'ores et déjà prévu que le projet de traversée du lac soit mentionné dans le prochain message relatif à l'élimination des goulets d'étranglement et, le cas échéant, dans le futur complément à l'arrêté sur le réseau des routes nationales.

Genève Sud

Les nouvelles infrastructures routières dites « Genève-Sud » visent à collecter le trafic local dans le secteur de Bardonnex, Carouge, Lancy, Plan-les-Ouates, Troinex et Veyrier, de façon à le raccorder plus rapidement à la jonction autoroutière de Lancy Sud, complétée. Leur étude est conduite par l'Etat, en concertation avec les communes et en étroite coordination avec le projet de complément de jonction de Lancy Sud, piloté par l'Office fédéral des routes (OFROU).

En juillet 2009, le Conseil d'Etat a validé l'intérêt de la réalisation d'une première liaison entre la route de Saconnex-d'Arve et la route d'Annecy. La mise en chantier est prévue pour 2017, pour une mise en service en 2019, simultanément avec celle de la jonction autoroutière de Lancy Sud. L'opportunité d'une deuxième liaison entre la route d'Annecy et la route de Pierre-Grand a été analysée et présentée aux Conseils administratifs des communes concernées en juin 2011. Le Conseil d'Etat statuera début 2012 sur cette opportunité et les mesures d'accompagnement à mettre en œuvre.

voir
encadré
page suivante

Genève Sud

Les projets d'infrastructures de Genève Sud consistent respectivement en :

- une liaison entre la route de Saconnex-d'Arve et la route d'Annecy (liaison 1)
- une liaison entre la route d'Annecy et la route de Pierre-Grand (liaison 2).

L'objectif est de capter la majorité du trafic du secteur de Genève Sud et de mieux structurer le réseau en garantissant une meilleure lisibilité pour les usagers et un soulagement des zones d'urbanisation denses des nuisances générées par le trafic les traversant. Ces infrastructures de Genève Sud sont directement liées au complément de jonction de Lancy Sud, clef de voûte du système.

Suite à une décision du Conseil d'État, un groupe de travail piloté par la Direction générale de la mobilité (DGM), en étroite collaboration avec les communes directement concernées (Bardonnex, Carouge, Lancy, Plan-les-Ouates, Troinex, Veyrier), a réalisé une analyse approfondie sur l'ensemble de ce secteur de l'agglomération.

En juillet 2009, le Conseil d'État a validé les conclusions de cette étude sur la base des propositions du groupe de travail piloté par la DGM et qui associait les six communes, avec les décisions suivantes :

- proposition est faite à l'Office Fédéral des Routes que le complément de jonction de Lancy Sud soit réalisé en concertation avec l'État et les communes
- l'intérêt de la liaison rte de Saconnex-d'Arve – rte d'Annecy est confirmé et des études doivent être rapidement engagées pour la réalisation de ce barreau
- l'opportunité de la liaison rte d'Annecy – rte de Pierre-Grand doit faire l'objet d'études de recherche de tracé et de mesures d'accompagnement
- les deux liaisons seront étudiées simultanément avec les mesures d'accompagnement indispensables
- la réalisation du franchissement de la Drize (tracé direct) est reportée à un horizon ultérieur et après détermination de son intérêt.

Suite à cette décision du Conseil d'État, deux études ont été conduites en 2010 et 2011, destinées à établir pour ces deux projets de liaisons des principes d'aménagement, leur raccordement au réseau, leurs impacts en termes d'environnement, de paysage et d'agriculture, ainsi que les mesures d'accompagnement indispensables à leur bon fonctionnement et permettant de répondre à l'objectif visé, à savoir soulager les zones d'urbanisation dense des nuisances générées par le trafic les traversant. Leurs conclusions ont été présentées aux Conseils administratifs des communes concernées en juin 2011.

Ensuite, le Grand Conseil statuera en automne 2011 d'une part sur l'opportunité de la réalisation de la liaison entre la route d'Annecy et la route de Pierre-Grand et d'autre part, sur les mesures d'accompagnement à mettre en œuvre, notamment en ce qui concerne la réalisation de la liaison entre la route de Saconnex-d'Arve et la route d'Annecy.

Le Canton travaille en étroite collaboration avec l'OFROU afin de permettre une coordination de la réalisation des infrastructures de Genève Sud avec la jonction de Lancy Sud. Ainsi, sont prévues pour les infrastructures de Genève Sud une ouverture de chantier en 2017 et une mise en service en 2019.

Jonction de Thônex et accessibilité à l'autoroute

Une étude d'opportunité et de faisabilité a été lancée par le Canton début 2011, en tenant compte des nouvelles infrastructures de mobilité et des développements d'habitats et d'emplois dans la zone Trois-Chêne – Annemasse. Il s'agit d'analyser la gestion de la mobilité dans ce secteur et de mesurer l'opportunité d'une nouvelle jonction avant la réalisation de la traversée du lac. Cette étude devrait se terminer d'ici début 2012.

voir
encadré

Jonction dans le périmètre de Versoix ou Collex-Bossy et accessibilité à l'autoroute

Une étude d'opportunité concernant cette nouvelle jonction va être engagée d'ici la fin 2011 par l'État de Genève en étroite collaboration avec les communes de la rive droite, les partenaires français du Pays de Gex et l'Office fédéral des routes. Elle viendra compléter les réflexions en cours menées par l'OFROU qui doivent aboutir début 2012.

Jonction dans le périmètre de Versoix ou Collex-Bossy

Une pétition (P1619) a été remise au Grand Conseil genevois en date du 24 mars 2007 de la part des riverains de la route de Collex excédés par le trafic de transit sur cette route, qui demandent d'examiner la possibilité de détourner ce trafic.

La réponse du Conseil d'État, datée de janvier 2009, est « d'engager une réflexion globale sur cette problématique de déviation, tout en prenant en compte la dimension régionale et transfrontalière, ainsi que des projets existants. Toutes les solutions envisageables devront être alors étudiées aussi bien pour cette déviation que pour une possible nouvelle jonction autoroutière, qui pourrait être située soit à proximité de Collex-Bossy - Bellevue, soit à proximité de Versoix. »

Une étude va être engagée d'ici la fin 2011 avec comme objectifs :

- de répondre aux attentes des collectivités locales suisses et françaises en créant une armature routière pertinente du nord du canton de Genève, notamment avec la mise à trois voies de l'autoroute A1 au nord du Vengeron
- d'évaluer les impacts de cette nouvelle jonction et des infrastructures prévues dans ce secteur transfrontalier pour approfondir la réflexion menée sur le périmètre d'aménagement coordonné d'agglomération (PACA) du projet d'agglomération franco-valdo-genevois, en proposant des mesures d'accompagnement pour réduire les impacts sur la nature, le paysage et les continums biologiques.

voir
encadré

Troisième voie autoroutière

La Confédération envisage d'élargir l'autoroute à deux fois trois voies entre Le Vengeron et Coppet à partir de 2015. L'État de Genève souhaite que l'étude tienne compte de la capacité générale de l'autoroute et du projet de traversée du lac.

Dans le cadre de cette réflexion pilotée par l'Office fédéral des routes (OFROU), une variante étudiée la possibilité d'utiliser la bande d'arrêt d'urgence comme troisième voie autoroutière. Un test est en cours à la hauteur de Morges. Si le résultat est positif, le même type d'aménagement pourrait être mis en place sur le tronçon Le Vengeron-Coppet en 2014-2015, pour autant que cela ne remette pas en cause la création d'une troisième voie.

Troisième voie autoroutière

La réalisation éventuelle d'une troisième voie autoroutière est liée à la politique fédérale des routes nationales. L'arrêté fédéral concernant le programme d'élimination des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales et l'allocation des moyens financiers nécessaires (2009) propose d'élargir à 2x3 voies le tronçon Le Vengeron — Coppet à partir de 2015 (module 2).

Dans sa prise de position relative à la consultation fédérale sur la suppression des goulets d'étranglement, l'État de Genève a rappelé son souhait que cet élargissement soit étudié en cohérence avec la capacité des tronçons autoroutiers situés en amont et en aval, avec celle des jonctions autoroutières concernées et du réseau local, mais aussi en coordination avec le projet de traversée du lac.

Dans l'intervalle, et pour autant que cette solution ne remette pas en cause la création d'une troisième voie autoroutière, le Canton de Genève est favorable à ce qu'un projet d'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence soit développé dans les meilleurs délais.

L'arrêté fédéral inclut également en module 3 (priorité jugée moins importante) des mesures d'élargissement des tronçons Meyrin — Le Vengeron et Perly — Meyrin. L'État de Genève s'est prononcé en faveur d'un projet de traversée du lac comme alternative performante à cet élargissement.

Évitement de Chancy

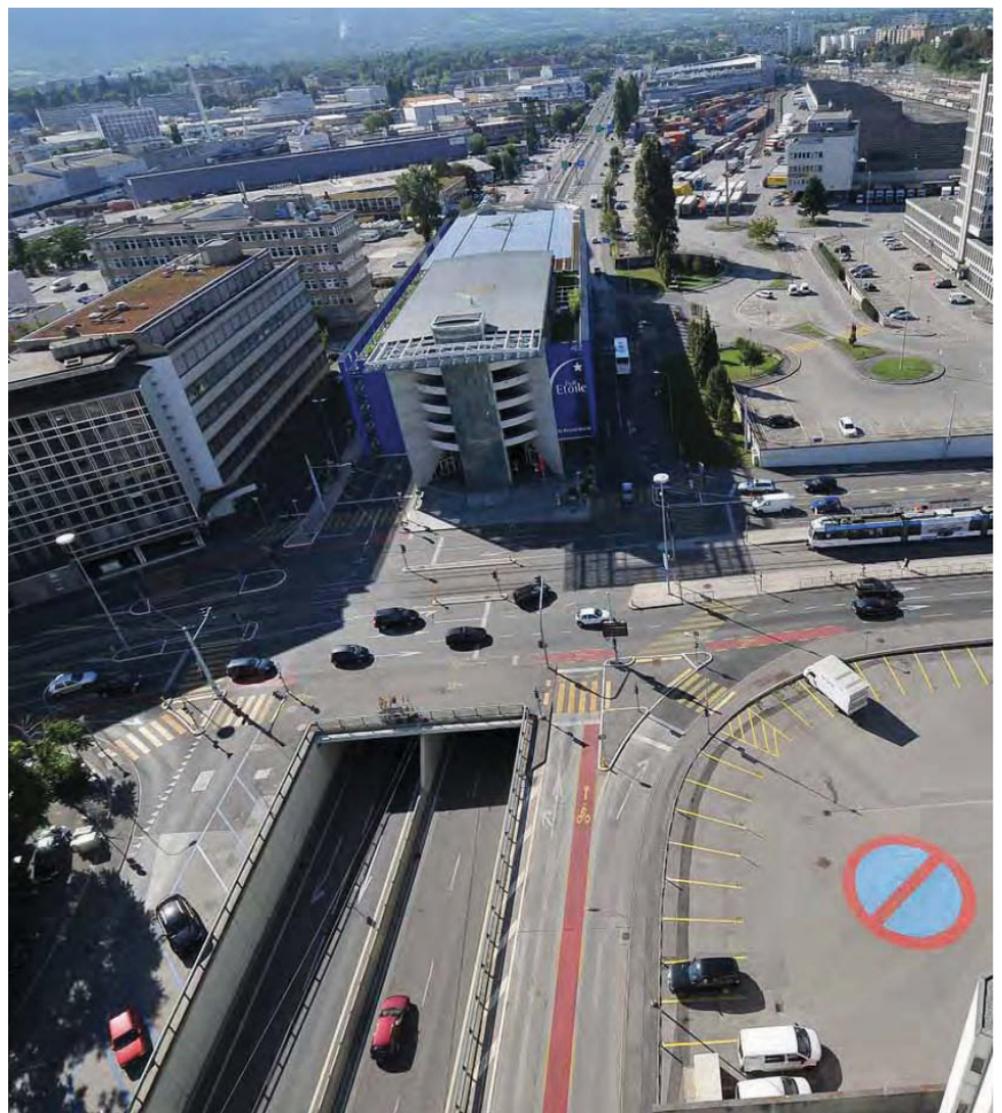
Dans son rapport en date du 7 décembre 2006, le Conseil d'Etat indique que le contournement de Chancy n'est pas prioritaire au regard d'autres ouvrages. Par ailleurs, dans son arrêté relatif à l'approbation du Plan directeur communal en date du 19 janvier 2011, le Conseil d'Etat invite la commune de Chancy à constituer un groupe de travail en vue d'établir un cahier des charges des études à engager.

La construction d'un nouveau barrage sur le Rhône est envisagée à la hauteur de Conflan. Une étude de faisabilité est en cours. Elle devrait s'achever d'ici fin 2011.

Si la faisabilité du barrage est établie, le Canton pourra évaluer l'opportunité d'une route d'évitement du village de Chancy, qui profiterait du barrage pour franchir le Rhône. L'intégration d'une route est toutefois particulièrement délicate dans ce milieu naturel hautement sensible.

Chemin de la Scie (Versoix)

Ce projet est actuellement intégré dans le projet de plan localisé de quartier (PLQ) sur le secteur de la Scie. Il permettra une meilleure accessibilité de quartier notamment à destination du secteur sud de la gare de Versoix, et accompagnera le développement de la future zone d'activités commerciales, industrielles et artisanales du quartier de la Scie en entrée sud de Versoix.



CHAPITRE 4

Diagnostic : fonctionnement actuel du réseau routier

Le plan directeur du réseau routier 2011-2014 se fonde sur l'étude de fonctionnement du réseau routier prévue par le plan directeur 2007-2010 (chapitre 5.4.2, pp. 14-15). Le chapitre 4 du présent plan directeur en constitue le compte-rendu résumé. Il comprend :

- > un état des lieux de l'utilisation du réseau par les trois modes de déplacement : transports individuels motorisés, transports publics et mobilité douce
- > une analyse des tendances posant problème : charges et structure du trafic, fluidité, vitesse, accidents, transports professionnels, environnement, nature et paysage.

Sources

Deux sources d'informations ont été utilisées.

D'une part, la réflexion a exploité les différentes données statistiques et qualitatives à disposition (données fédérales, statistiques cantonales, observatoire transfrontalier, SITG, microrecensement 2005, comptages DGM, données TPG, données d'accidents de la police).

D'autre part, une consultation des communes genevoises a été spécialement réalisée de mars à mai 2010. Vingt-cinq communes ont répondu, apportant des éléments d'information précieux sur de nombreux aspects de la gestion du réseau routier, allant d'appréciations générales (par exemple, un sentiment de « flou » dans l'application de la hiérarchie) jusqu'à des problèmes très localisés (nuisances sur un tronçon précis, par exemple).

Les résultats de cette consultation sont résumés dans l'encadré ci-dessous et présentés intégralement dans un cahier annexe (consultable sur <http://etat.geneve.ch/dt/mobilite/accueil.html>).

Consultation des communes : les résultats en bref

En mars 2010, les communes ont été interrogées par courrier sur le plan 2007-2010, le fonctionnement du réseau, sa hiérarchie et leurs projets structurants. Les réponses ont porté principalement sur :

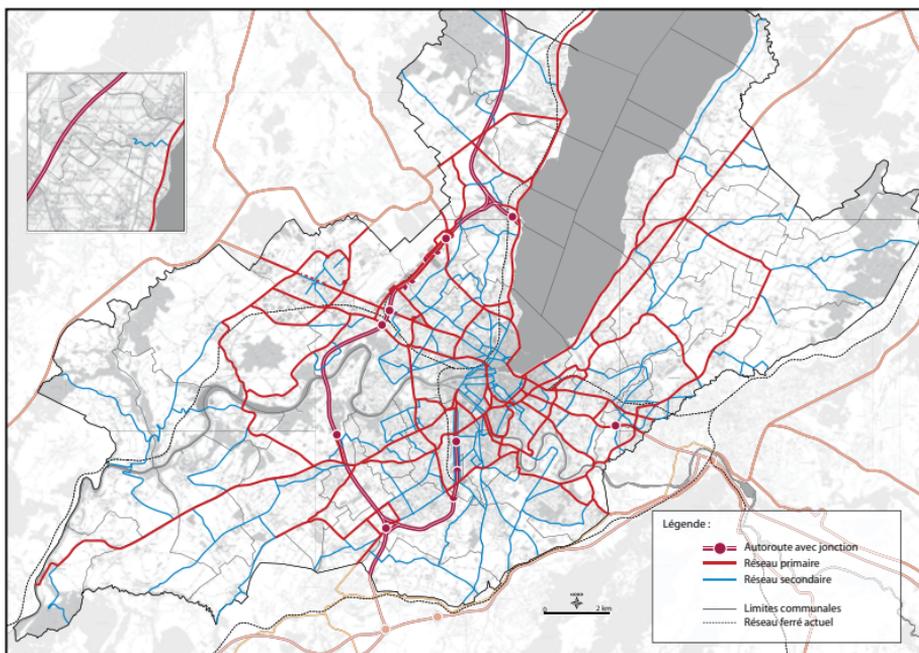
- des contradictions entre les fonctions théoriques et les fonctions réelles de certains tronçons, voire le sentiment que le réseau fonctionne dans une certaine anarchie
- des connexions insatisfaisantes sur le réseau primaire et des problèmes de connexions liés à des surcharges du réseau primaire entraînant des reports de trafic dans les quartiers
- des trafics de transit traversant des quartiers : notamment, dans les communes du secteur Arve-Lac
- des demandes de contournement de localité afin de diminuer les effets du trafic pendulaire
- les nuisances provoquées par certains projets : par exemple, craintes soulevées par le trafic généré par le futur quartier des Communaux d'Ambilly
- le manque de certaines voies réservées pour les transports publics : par exemple, de Châtelaine à l'entrée du village de Vernier
- le souhait d'un rééquilibrage de la gestion du réseau routier en faveur des transports publics et de la mobilité douce
- des problèmes de sécurité dénoncés par de nombreuses communes, notamment en raison de la croissance du trafic pendulaire
- le cas particulier de la mobilité en ville de Genève, cœur de l'agglomération transfrontalière, qui estime que le trafic de transit ne devrait plus traverser l'hypercentre ni la zone centrale, mais seulement un petit nombre d'axes d'échanges entre quartiers et un réseau de desserte locale, et qui souhaite un report modal conséquent vers les modes doux et les transports publics afin de remplir les objectifs d'assainissement du bruit routier (OPB), d'amélioration de la qualité de l'air (OPAir) et de valorisation de la qualité de vie en ville inscrits au plan directeur communal Genève 2010
- une demande d'une plus grande concertation dans l'élaboration des projets.

voir
encadré
et annexe

4.1. État des lieux

Le réseau routier du canton de Genève comprend environ 1'820 km de voies, réparties en :

- > un réseau primaire de 230 km (12.5 %), chargé « d'assurer des échanges fluides entre les différents secteurs de l'agglomération, ainsi qu'entre l'agglomération et le territoire qui l'entoure » (LRoutes, art. 3) ; l'autoroute (27 km, 1.5 %) en fait partie, mais est de compétence fédérale (réseau des routes nationales)
- > un réseau secondaire de 210 km (11.5 %), ayant la fonction plus locale « d'assurer des échanges, notamment entre les différents quartiers » (LRoutes, art. 3)
- > un réseau de quartier de 1'380 km (76 %), « qui a pour fonction de desservir les habitants et les activités. »



Hiérarchie actuelle du réseau cantonal (source : SITG, avril 2010)

Une hiérarchie peu structurante

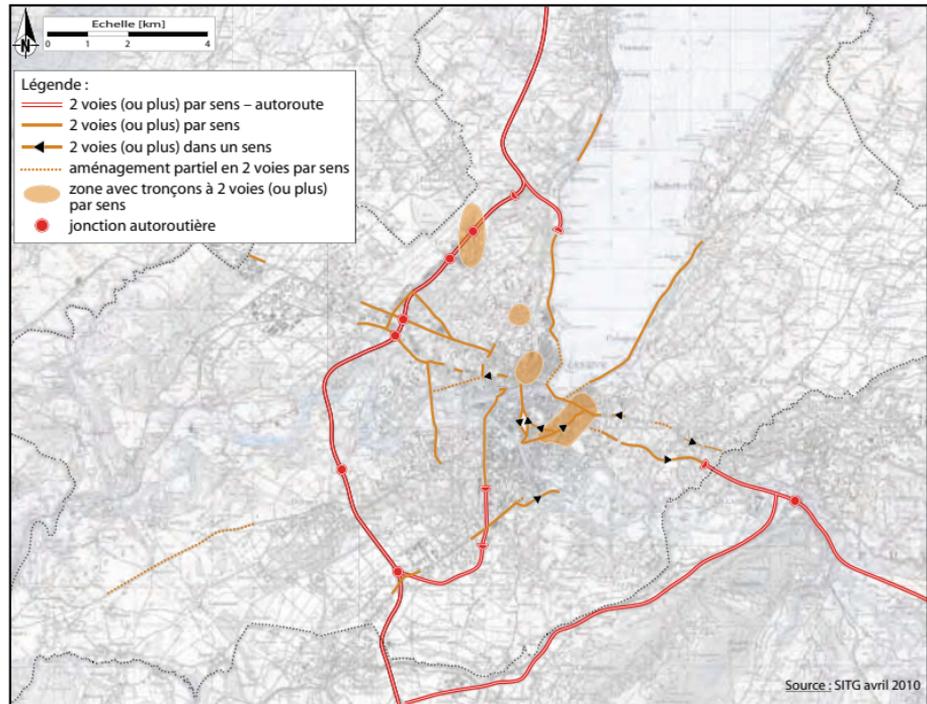
Cette hiérarchie est peu structurante. Le réseau primaire est très étendu, plus même que le réseau secondaire : dès lors, le trafic de transit et d'agglomération n'est pas canalisé, mais se répand un peu partout sur le territoire cantonal. D'autre part, certaines routes du réseau secondaire sont en réalité utilisées pour des fonctions primaires : au lieu de clarifier la situation, la hiérarchie actuelle manque de réalisme, ce qui affaiblit la maîtrise du réseau routier.

Il faut sortir de la confusion : définir une hiérarchie plus structurée, comme prévu par la loi sur les routes, avec un réseau primaire clarifié et simplifié, bien différencié du réseau secondaire et du réseau de quartier.

Trafic individuel motorisé : des marges de manœuvre étroites

Le réseau routier est très majoritairement constitué de routes avec une seule voie de circulation dans chaque sens. Il compte très peu de routes avec deux voies dans chaque sens ou plus (voir la carte ci-dessous, qui ne mentionne bien sûr pas les présélections multiples à l'approche de carrefours). Sur des voiries d'une largeur aussi limitée, les marges de manœuvre sont étroites.

Il faut optimiser la gestion des transports individuels motorisés sur une surface de voirie non extensible.



Dimensionnement du réseau routier cantonal (source : SITG, avril 2010) : un nombre limité d'axes aménagés avec deux voies par sens (autoroute, bord du lac, route de Meyrin, route de Vernier, boulevard G. Favon-avenue du Mail, pont Butin) et quelques aménagements ponctuels (Cornavin, secteur Nations, boulevard Helvétique, Chêne et Malagnou, route de St-Julien) – la carte ne relève pas les situations de présélections multiples à l'approche de carrefours.

Transports publics : une offre abondante au centre et sur les radiales

A fin 2010, plus de 86 km de sites propres et de dérogations pour les transports publics sont aménagés dans le canton. Ces aménagements sont concentrés principalement dans le centre et sur les principales radiales d'accès au centre.

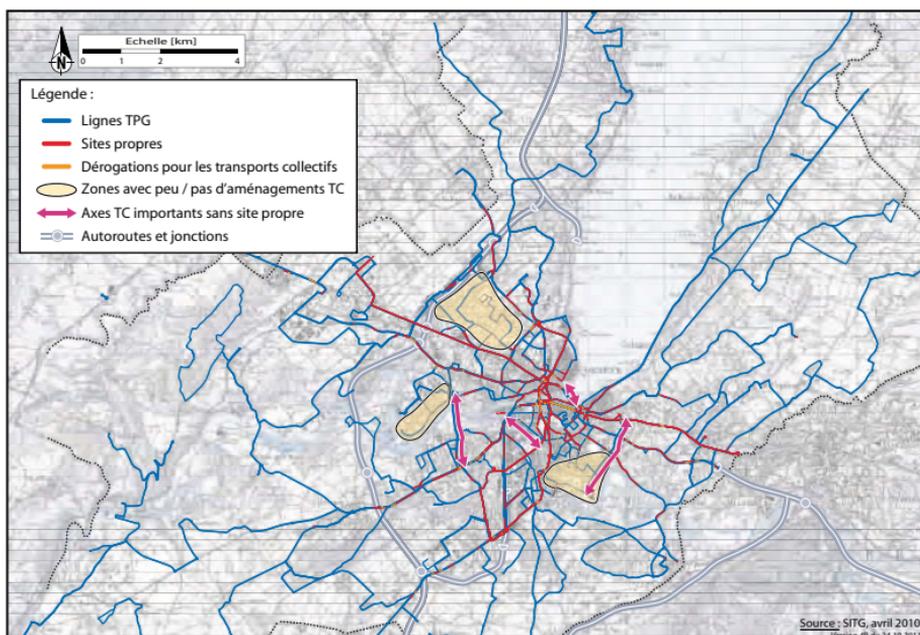
En revanche, les lignes de transports publics contournant le centre ne bénéficient qu'exceptionnellement d'aménagements comparables : ces lignes tangentielles, qui répondent à une demande toujours croissante, se trouvent fréquemment prises dans la circulation (avenue Louis Aubert et route du pont Butin par exemple).

Enfin, il reste plusieurs quartiers où les aménagements pour les transports publics sont limités, voire inexistants (Petit-Saconnèx, Lignon, Champel).



Il faut compléter les aménagements en faveur des transports publics :

- en les améliorant sur les axes radiaux
- en renforçant l'offre de déplacements concentriques



Réseau des TPG et aménagements pour les transports publics (source : SITG, avril 2010)

Des aménagements cyclables denses, mais discontinus

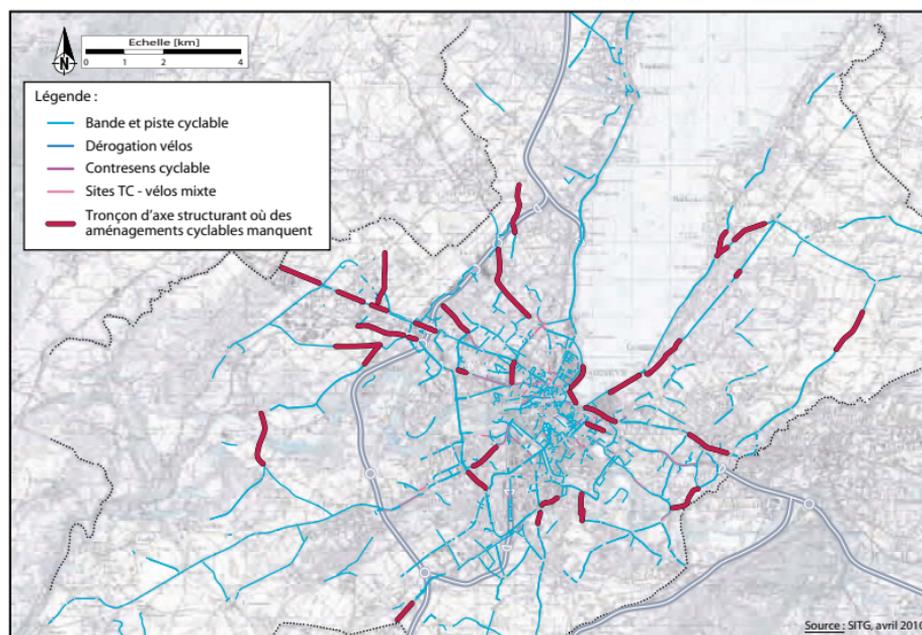
Près de 400 km d'aménagements cyclables (pistes et bandes cyclables, contresens et dérogations) ont été établis dans le canton, dont les trois quarts hors de la ville de Genève. Il faut leur ajouter les zones 30 instituées dans plusieurs communes. La majorité des contresens, dérogations et sas cyclables se trouve en ville de Genève.

Le réseau cantonal est donc relativement dense en aménagements cyclables. Mais les itinéraires sécurisés sont souvent discontinus, ce qui réduit leur attractivité (par exemple, secteurs des Trois-Chêne, axe Carouge – St-Julien ou Petit-Saconnex). Et certains secteurs sont très mal pourvus en aménagements cyclables (notamment Meyrin-Vernier et route de Ferney).



Pour valoriser le potentiel des déplacements à vélo, il faut :

- offrir un réseau cyclable cantonal continu intégrant une vision transcantonale et transfrontalière
- améliorer la sécurité.



Aménagements cyclables dans le canton de Genève (source : SITG, avril 2010 et coordination avec le plan directeur de la mobilité douce)

4.2 Tendances

Aujourd'hui, c'est dans le centre que se trouvent les principaux problèmes de mobilité (surcharges, fluidité, vitesse, environnement, sécurité). Mais les difficultés tendent à s'étendre et à gagner la première couronne de l'agglomération (notamment sécurité, fluidité, impacts sur la nature et le paysage). En outre, avec la poursuite de la croissance de la population et des emplois, la demande de mobilité va continuer d'augmenter. À l'horizon 2020, le projet d'agglomération franco-valdo-genevois prévoit, pour le canton de Genève, une croissance par rapport à 2005 de...

> +21 % des kilomètres parcourus en transports individuels motorisés

> +47 % des kilomètres parcourus en transports publics.

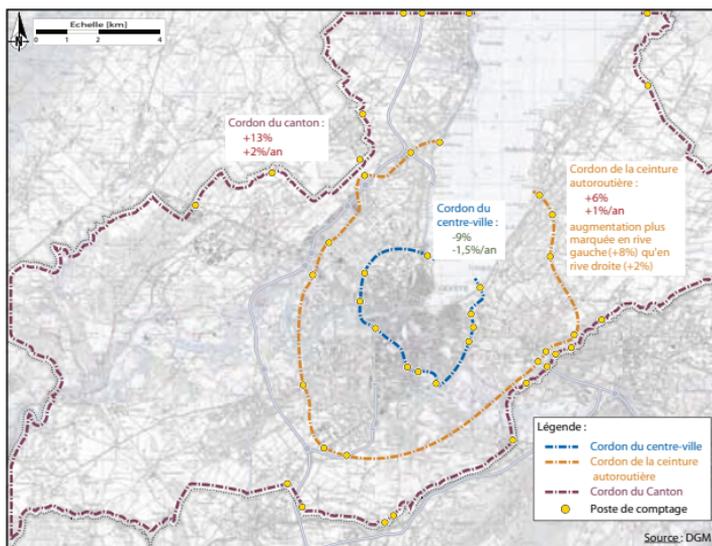
Charges de trafic : croissance globale et évolution au centre

Entre 2003 et 2009, le trafic automobile a augmenté de +13 % en limite cantonale et plus encore sur l'autoroute de contournement (+19 % sur le pont d'Aigues-Vertes). Pendant la même période, les Transports publics genevois ont connu une hausse de fréquentation de +40 % (123 millions de voyages effectués en 2003, 170 millions en 2009).

En ville de Genève, la mobilité a également continué d'augmenter, mais le rôle de la voiture diminue (entre 2003 et 2009, -9 % de trafic automobile aux limites de la ville de Genève). Les infrastructures de tramway ont consommé de l'espace de voirie, tout en augmentant significativement la capacité multimodale du réseau. La politique de mobilité du canton (développement des transports publics, réduction du stationnement des pendulaires) a certainement joué un rôle et un certain degré de saturation du réseau a probablement poussé des utilisateurs à modifier leurs habitudes (transfert modal, itinéraires contournant le centre plutôt que le traversant, par exemple).

Les enjeux principaux sont :

- assurer l'accessibilité par une gestion multimodale du réseau routier
- maîtriser les augmentations de trafic hors du centre-ville
- favoriser des conditions de vie de qualité pour la population.



Évolution des charges de trafic sur trois cordons (source : comptages DGM, 2003 – 2009)

Structure du trafic : forte polarisation au centre

La ville de Genève est, de loin, le premier pôle attracteur de déplacements du canton et de l'agglomération transfrontalière, où convergent les trajets pendulaires et les principales lignes de transport public : c'est le territoire de plus grande densité de déplacements, où la concurrence entre les modes est la plus vive.

Traffics de transit et d'échange

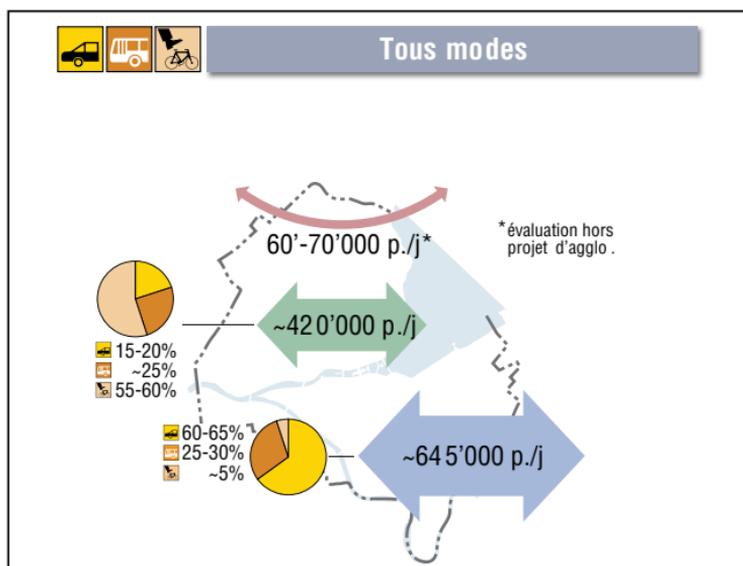
Le cœur d'agglomération attire 645'000 personnes par jour, dont les deux tiers se déplacent en transports individuels motorisés. Le transit en voiture à travers la ville de Genève ne représente que 60 à 70'000 personnes par jour, soit près de 10 % du total des déplacements.

Trafic interne

Les échanges avec l'extérieur sont plus nombreux que les déplacements à l'intérieur de la ville de Genève. Le trafic interne est assuré majoritairement par les transports publics (25 %) et par la mobilité douce (55 à 60 %), la part des transports individuels motorisés ne dépassant pas 15 à 20 %.

Les enjeux principaux sont :

- assurer les échanges entre la ville et l'agglomération en optimisant les flux automobiles et en favorisant les deux autres modes
- gérer la mobilité spécifique de la ville, en valorisant le potentiel des modes de déplacement les plus économes en surfaces de voirie.



Structure du trafic en ville de Genève (source : estimations Transitec Ingénieurs-Conseils SA 2005, basées sur des comptages du plan de charge DGM 2003 et sur la modélisation du projet d'agglomération franco-valdo-genevois)

Trafic individuel motorisé : des problèmes de fluidité

Malgré les mesures de gestion visant à alléger le trafic individuel motorisé au centre, certaines routes sont saturées aux heures de pointe. Ces problèmes de fluidité ont deux enjeux :

- > l'accessibilité au cœur de l'agglomération transfrontalière, vitale pour l'économie
- > les nuisances provoquées par les reports de trafic sur les réseaux secondaire et de quartier (bruit, air, sécurité).

Ils ont pour corollaire des vitesses moyennes relativement faibles aux heures de pointe, fréquemment inférieures à 20 km/h, c'est-à-dire comparables à celles des deux autres modes de déplacement (transports publics, mobilité douce).

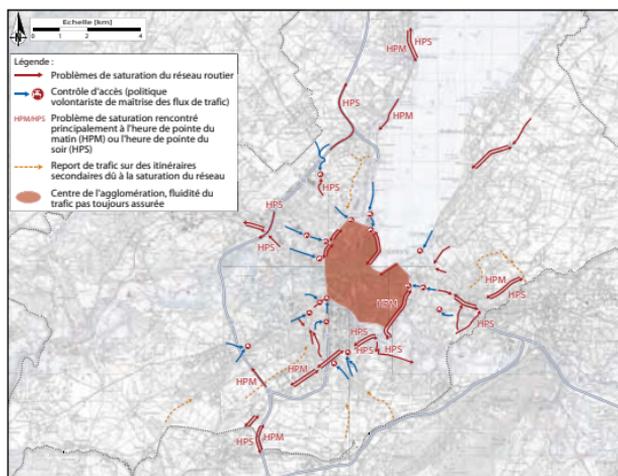


Les chantiers de grande ampleur occasionnent des perturbations considérables sur le réseau routier et contribuent aux difficultés de progression dans certains secteurs impactés. La plateforme infomobilité (consultable sur <http://etat.geneve.ch/infomobilitte/>) retranscrit ces divers éléments et propose aux usagers un état du réseau routier en temps réel.

L'autoroute connaît des problèmes ponctuels de saturation aux heures de pointe, mais reste fluide le reste de la journée et attractive pour le transit et pour relier des secteurs éloignés de l'agglomération. Mais la poursuite de la croissance du trafic posera des problèmes de congestion de plus en plus graves à moyen et long terme. L'Office fédéral des routes (OFROU), dont l'objectif est de maintenir une certaine fluidité sur le réseau structurant autoroutier, se préoccupe de résoudre ce goulet d'étranglement prévisible à moyen et long terme.

Les enjeux principaux sont :

- gérer un trafic individuel motorisé qui sature le réseau routier aux heures de pointe
- fluidifier au maximum les principaux axes de transit, en particulier l'autoroute
- supprimer les reports de trafic de transit sur le réseau secondaire et le réseau de quartier
- échanger avec les citoyens les informations concernant l'état du réseau routier par l'intermédiaire de la plateforme infomobilité.



Problèmes de fluidité du trafic (source : DGM selon observations de terrain 2010)

Transports publics : vitesse commerciale à améliorer

Qu'il s'agisse des bus et trolleybus ou des tramways, la vitesse commerciale des transports publics en milieu urbain est améliorable.

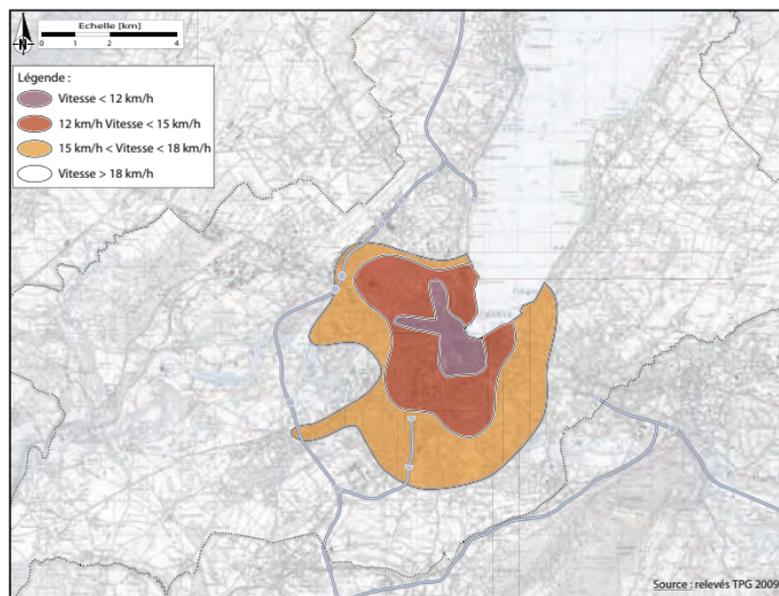
■ Bus et trolleybus

Malgré de nombreux sites propres, les bus et trolleybus circulent à des vitesses commerciales limitées : moins de 12 km/h dans l'hypercentre de la ville de Genève, moins de 15 km/h dans plusieurs autres secteurs, notamment Carouge et le Petit-Saconnex. Ces valeurs sont en infraction avec la loi, qui fixe le seuil à 18 km/h. Les raisons en sont notamment :

- > le partage de la chaussée avec de nombreux autres utilisateurs, surtout au centre-ville (piétons, livraisons, stationnement, etc.)
- > des goulets (route de Chêne, passage des douanes, etc.)
- > l'absence de sites propres ou protégés sur des tronçons très chargés (pont du Mont-Blanc, avenue Louis-Aubert, route du pont Butin, pont de la Coulouvrenière)
- > des problèmes ponctuels (notamment géométrie des carrefours)
- > des temps perdus aux carrefours les plus chargés
- > des arrêts trop nombreux et des interstations trop courtes.

Les enjeux principaux sont :

- améliorer la progression des bus et trolleybus en milieu urbain dense
- au centre-ville, assurer une vitesse commerciale plus attractive des transports publics.



Vitesses commerciales des bus et trolleybus (progression diurne) (source : relevés TPG 2009)

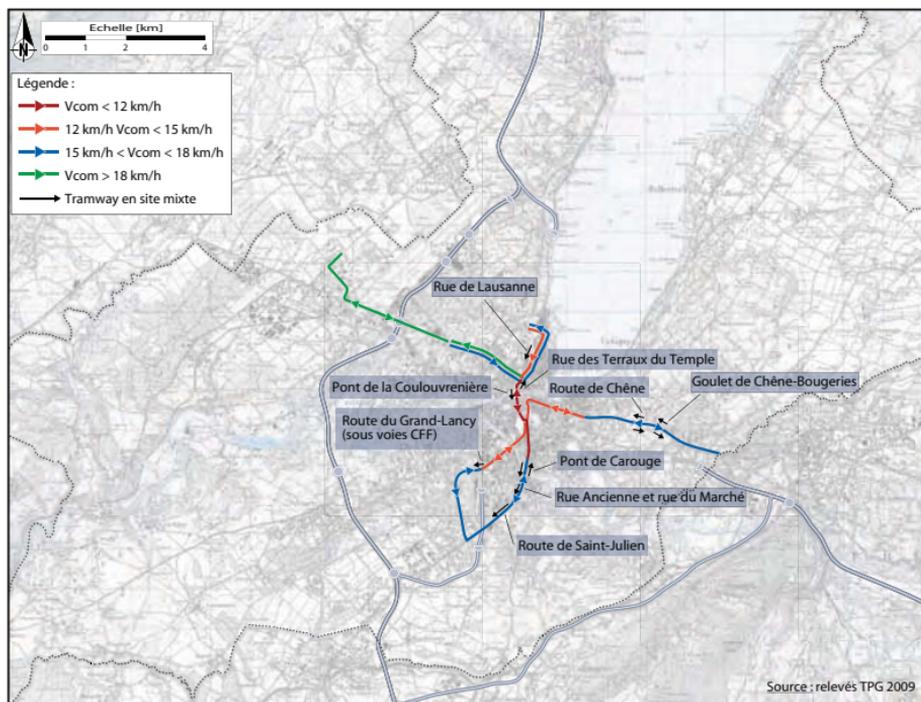
■ Tramways

Le constat est le même pour les tramways. Malgré les efforts engagés pour améliorer leur progression (aménagement, signalisation lumineuse), leur vitesse commerciale est limitée sur des tronçons centraux (par exemple, moins de 12 km/h entre Cornavin et Augustins), ne dépasse pas 16 km/h en moyenne sur le réseau (2009) et ne dépasse l'objectif légal de 18 km/h que sur le tronçon rue de la Servette — route de Meyrin.

À titre de comparaison, la vitesse commerciale des tramways des agglomérations françaises varie de 18 à 21 km/h.

Les enjeux principaux sont :

- améliorer la vitesse commerciale sur l'ensemble du réseau
- résoudre les problèmes de progression au centre.



Vitesses commerciales des tramways (progression diurne) (source : relevés TPG 2009)

Transports professionnels : à mieux intégrer

Les transports professionnels incluent les transports de personnes, de marchandises, de services et les taxis, à l'exclusion des services de ligne et des transports scolaires (art. 14 L1 10.04). Avec le développement de l'agglomération franco-valdo-genevoise, les conditions des transports professionnels, notamment des marchandises, prennent une part sans cesse croissante dans le dynamisme économique et l'attractivité du Canton de Genève.

Le groupe transport professionnel, qui regroupe les principaux acteurs liés aux transports de marchandises (à savoir des associations et fédérations d'entreprises, la Fondation des Parkings et la DGM), s'est de nouveau réuni à plusieurs reprises depuis fin 2009. Il a souligné les problèmes de fluidité du trafic, qui pénalisent les transports professionnels en rendant leur circulation très difficile, les problèmes de positionnement des places de livraison et de stationnement des véhicules d'intervention d'urgence, des camionnettes-outils et des livraisons de chantier, ainsi que les restrictions de circulation en vigueur dans les rues basses. Le groupe étudie les moyens d'améliorer la situation et permet la mise en place de mesures concrètes. Par exemple, le macaron multizone professionnel permettant de stationner une demi-journée ou une journée en ville de Genève pour les véhicules d'intervention d'urgence, les camionnettes-outils et les livraisons de chantier a été mis en place début 2011.

L'accessibilité aux zones industrielles est également une problématique majeure du transport professionnel. Les acteurs concernés, comme la Fondation pour les terrains industriels, sont associés au Canton et aux communes concernées en tant que partenaires des études de mobilité menées sur des secteurs incluant des zones industrielles, comme cela a été le cas sur Vernier par exemple.

Le transport urbain de marchandises est porteur de nombreux enjeux complexes, parfois contradictoires :

- > **des enjeux fonctionnels** : la multiplication des échanges est un indicateur de santé économique de l'agglomération et le Canton de Genève a une obligation de desserte, que ce soit pour livrer les commerces du centre-ville, distribuer les courriers et colis postaux, déménager ou enlever les ordures ménagères
- > **des enjeux sociaux et économiques** : l'activité des commerces de centre-ville est le reflet du dynamisme et de l'attractivité urbaine, notamment dans l'actuel contexte d'économie à flux tendus, fortement dépendante des conditions de livraisons de marchandises
- > **des enjeux environnementaux** : dans un contexte toujours plus attentif à l'environnement, les transports de marchandises ont un impact direct visible sur le cadre de vie et restent considérés comme une source de nuisances, que ce soit au niveau de la pollution atmosphérique en ville, des gaz à effet de serre, des nuisances sonores, des intrusions visuelles ou des problèmes de sécurité routière. Les itinéraires des transports de marchandises doivent être définis en cohérence avec la sensibilité des territoires traversés au niveau de la qualité de vie.

Les enjeux principaux sont :

- préciser la place des transports professionnels dans l'organisation des déplacements
- mettre en place des outils d'analyse et des mesures permettant de mieux intégrer les déplacements professionnels dans l'agglomération, en concertation avec les professionnels du transport et les responsables des activités économiques
- étudier la possibilité de faciliter l'accès et la circulation dans certaines rues du centre-ville

Accidentologie

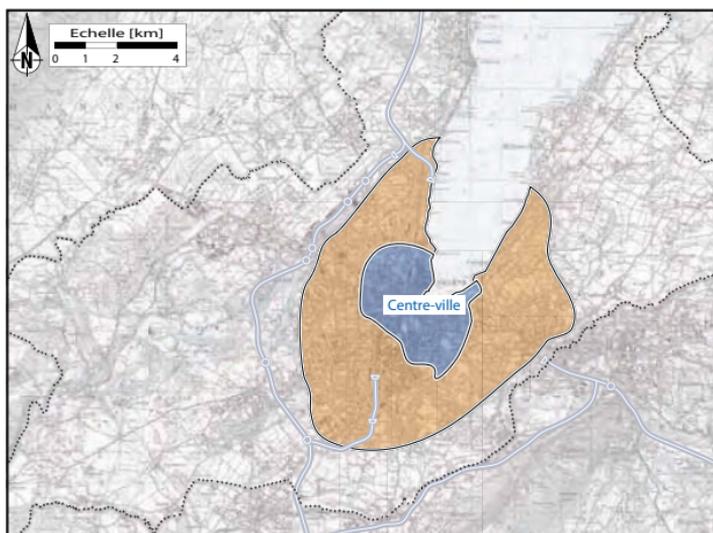
Les accidents diminuent en nombre. Ils se produisent en majorité dans le centre-ville de Genève, là où la mobilité (tous modes) est très élevée. Cette tendance est à l'inverse de la plupart des autres cantons où les accidents se produisent en majorité plutôt à l'extérieur des centres urbains.

La sécurisation du réseau routier reste une priorité, notamment pour la protection des cyclistes (8 morts entre 2000 et 2009) et pour celle des piétons (54 morts entre 2000 et 2009).

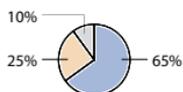
La réduction du nombre de morts et de blessés sur les routes suisses est l'objectif du programme d'action « Via Sicura » de l'Office fédéral des routes (OFROU), qui standardise l'analyse et le traitement des « points noirs ».

Les enjeux principaux sont :

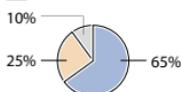
- diminuer le nombre d'accidents sur le réseau routier
- renforcer la sécurité au centre de Genève.



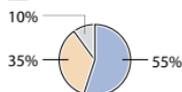
Dégâts matériels



Blessés



Tués



Répartition des accidents sur le Canton de Genève entre 2000 et 2007
(source : DGM et DSPE)

Impacts sur l'environnement, la nature et les paysages

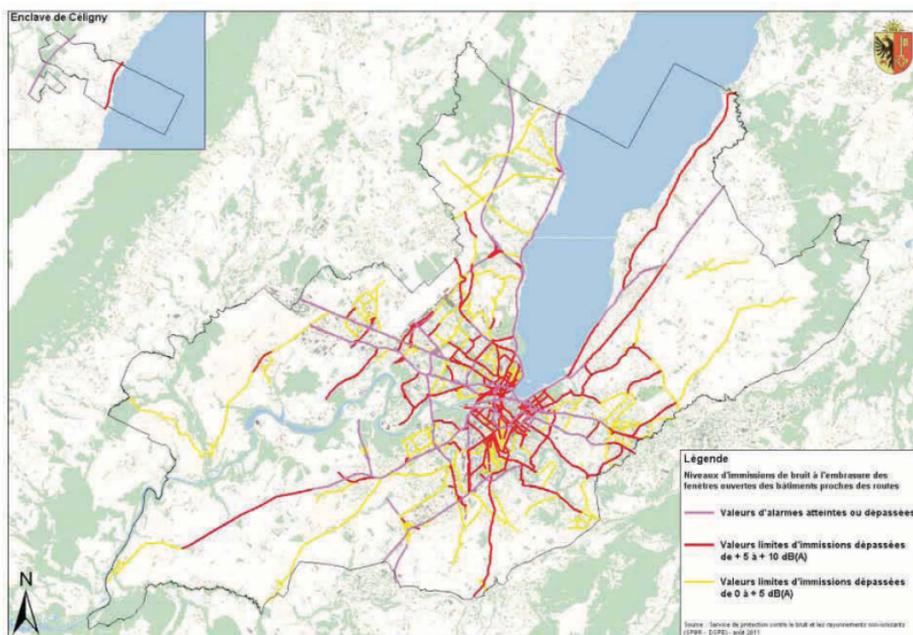
Le réseau routier est source de nuisances sonores et de pollution de l'air, qui dépassent fréquemment les limites fixées par la législation fédérale. En couronne, les routes ont un impact important sur la nature et les paysages.

■ Bruit

Conformément à l'ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit (OPB), les degrés de sensibilité au bruit ont été fixés pour l'ensemble du territoire cantonal genevois et un cadastre des immissions du bruit routier est établi sur la base de mesurages in situ des niveaux de bruit. La carte du bruit réel montre que les valeurs limites fixées par l'OPB (annexe 3) sont dépassées sur de nombreux axes, en centre-ville et sur le territoire cantonal, et parfois fortement dépassées, notamment sur les axes structurants.

L'assainissement du bruit routier vise les principaux objectifs suivants.

- > Pour les routes existantes sur lesquelles il y a dépassement des valeurs limites d'immissions en façade des locaux à usage sensible au bruit, l'OPB prévoit un assainissement (art. 13 OPB) : un plan des mesures regroupant les routes nationales, cantonales et communales à assainir a été élaboré en 1998 et est en cours de réalisation avec une échéance légale en 2018.
- > Les émissions de bruit des nouvelles routes devront être limitées afin de garantir le respect des valeurs de planification pour les locaux à usage sensible au bruit (art. 7 OPB).
- > L'utilisation accrue du réseau routier ne doit pas entraîner le dépassement des valeurs limites d'immissions ni une perception de bruit plus élevée sur une route nécessitant un assainissement (art. 9 OPB).

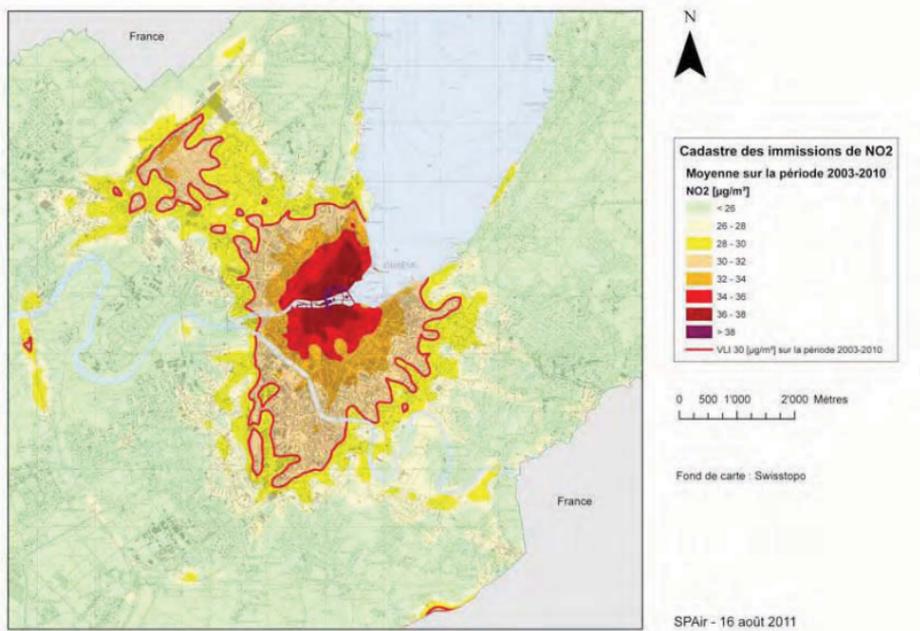


Carte des niveaux d'immission du bruit routier sur le réseau cantonal (source : Service de protection contre le bruit et les rayonnements non ionisants (SPBR), août 2011)

■ Pollution de l'air

Les valeurs limites de pollution atmosphérique sont fixées par l'ordonnance fédérale sur la protection de l'air (OPAir). Parmi les polluants atmosphériques, le dioxyde d'azote (NO₂) constitue un très bon indicateur de la qualité de l'air : il est considéré comme un polluant secondaire, mais néanmoins dangereux pour la santé ; en outre, sa présence dans l'air contribue à la formation et à la modification d'autres polluants, tels que l'ozone et les particules fines en suspension. Le trafic routier, principalement les moteurs diesel, est responsable d'une part importante des immissions de NO₂.

D'année en année, la pollution ne diminue pas : les zones à immissions excessives (plus de 30 µg/m³) couvrent toujours le centre de l'agglomération (Genève-Carouge-Lancy).



Carte des immissions de NO₂ sur le Canton de Genève - moyenne entre 2003 et 2010 (source : Service de protection de l'air (SPAir), août 2011)

Dans le cadre du Plan des mesures OPAir, le Conseil d'État s'est engagé à poursuivre les objectifs suivants :

- > réduire le trafic individuel motorisé au centre de l'agglomération (cf. mesures 2.1, 2.2, 2.3 et 2.4)
- > améliorer et développer l'offre de transports publics (cf. mesures 5.1 et 5.2)
- > encourager la mobilité douce (cf. mesures 6.1, 6.2 et 6.3)
- > améliorer les performances environnementales du parc des véhicules privés (cf. mesures 4.1, 4.2, et 4.3).

■ Nature, paysage et corridors écologiques

Les lois fédérales et cantonales sur la forêt (LFo), la faune (LChP), la pêche (LFSP) et la protection de la nature et du paysage (LPN) protègent les milieux naturels, la faune, la flore et les paysages contre divers types de dégradations. Les routes ont un impact important sur tous ces éléments et, partant, aussi sur la population qui les visite à des fins de délassement.

Ces impacts peuvent être classés en deux types:

- > Les dégradations ou destructions directes, par la construction de la route et de ses annexes (barrières, remblais, canalisation) et par son exploitation (avec notamment les problèmes liés à la gestion des eaux de surface, pollution et imperméabilisation). Cet effet dépend surtout de l'infrastructure elle-même.
- > La fragmentation du territoire et l'interruption des corridors écologiques qui résulte de l'effet barrière des routes qui réduisent, voire suppriment les mouvements de la faune de part et d'autre de la route. Cet effet de fragmentation résulte de la combinaison des obstacles physiques liés à la route, de l'effet répulsif du bruit, de l'éclairage et de la pollution et de la mortalité affectant les animaux tentant la traversée. Cet effet de fragmentation est généralement renforcé par l'augmentation du trafic.

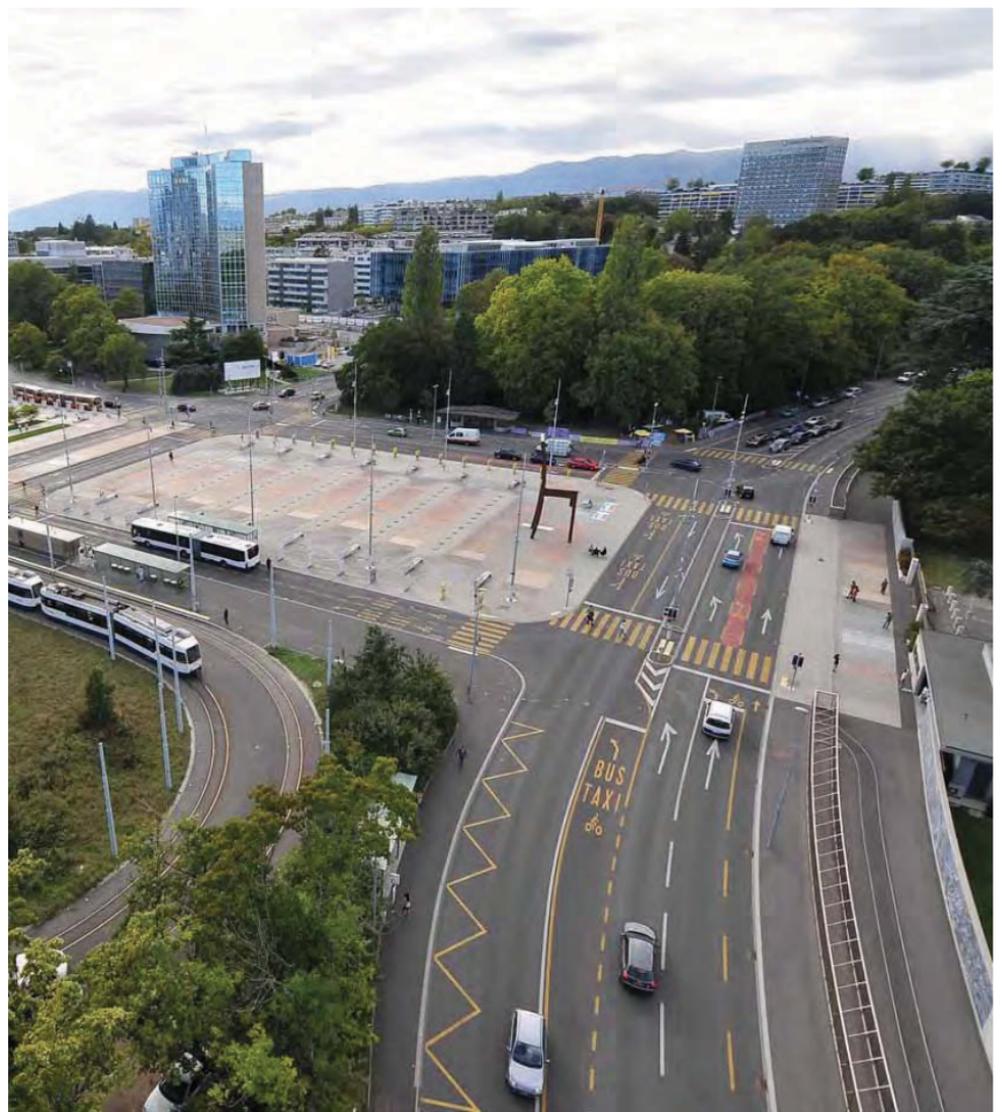
Ces impacts sont particulièrement forts dans les régions peu urbanisées du canton de Genève, qui est encore remarquablement riche en milieux naturels, en faune et en flore de valeur et en réseaux écologiques fonctionnels, en liaison avec le reste du bassin genevois. La conservation de ces valeurs est une priorité reconnue dans le cadre du projet d'agglomération franco-valdo-genevois.

Pour prendre en compte ces préoccupations, il s'agira de limiter les impacts du réseau routier par les mesures suivantes.

- > Limitation de tout nouvel appel de trafic sur les routes secondaires en concentrant le trafic sur le réseau primaire et en favorisant le transfert modal aux frontières du canton ou au-delà.
- > Mesures d'accompagnement visant à limiter le fractionnement des corridors écologiques et les accidents de la faune causés par le trafic routier : principalement limitation de vitesse des automobiles, interruptions saisonnières de la circulation à l'époque des migrations animales, signalisation et passages supérieurs (ponts biologiques) ou inférieurs (crapauduc, tunnels, etc.).
- > Optimisation des nouveaux ouvrages (élargissement, nouvelles bretelles) pour limiter leurs impacts sur les milieux naturels adjacents (emprises évitant les forêts et autres milieux naturels protégés, respect de l'espace vital des arbres, mise en tranchée pour limiter l'impact paysager, etc.).
- > Compensations des impacts résiduels par des améliorations ou des créations de nouveaux milieux naturels permettant de renforcer le réseau de corridors écologiques et d'améliorer l'intégration paysagère du réseau routier.

En matière de bruit, de pollution de l'air, de protection de la nature et des paysages, les enjeux principaux sont :

- **éloigner le trafic de transit du centre de l'agglomération en le gérant en ceinture (Pont-Butin – Val d'Arve, autoroute de contournement)**
- **éviter tout trafic inutile au centre en privilégiant le trafic d'accès local, les transports publics et la mobilité douce**
- **préserver la continuité des corridors écologiques et améliorer l'intégration paysagère du réseau routier.**



CHAPITRE 5

Principe de cohérence : structure d'objectifs et concept radio-concentrique

Le diagnostic met en évidence la pluralité des politiques publiques qui s'appliquent à la gestion du réseau routier (transports individuels motorisés, stationnement, transports publics, mobilité douce, transports professionnels, bruit, air, nature et paysage, sécurité). Chacune de ces politiques a sa légitimité et sa logique propres, qui se traduisent par des contraintes spécifiques appliquées au réseau routier. Au total, le réseau est soumis à une somme de contraintes hétérogènes, certaines convergentes, d'autres contradictoires, qui entrent d'autant plus en concurrence que les marges de manœuvre sont réduites.

Un arbitrage général est nécessaire. En particulier, le partage des surfaces de voirie entre les trois modes de déplacement ne doit plus être laissé au hasard des décisions particulières ou des pressions locales, mais être régi par un principe de cohérence unifié, tirant le meilleur parti des ressources disponibles dans l'intérêt du canton et de l'agglomération.

Le principe de cohérence mis en place par le présent plan directeur se décline selon deux instruments :

- > **une structure d'objectifs** rassemble les objectifs des diverses politiques concernées dans un ensemble unifié
- > **un concept structurant** en découle, permettant de gérer plus efficacement l'organisation et le fonctionnement du réseau.

Ces deux instruments seront réexaminés en 2014 et adaptés si nécessaire, en fonction des résultats obtenus et de l'évolution de la conjoncture.

5.1. Structure d'objectifs

La gestion du réseau routier ne doit pas privilégier une politique particulière, mais mettre en cohérence les diverses politiques publiques concernées. À cette fin, elle s'appuie sur un corps d'objectifs énoncés, non du point de vue d'une seule politique ou d'un intérêt public particulier (transports publics ou lutte contre le bruit, par exemple), mais du point de vue de l'intérêt général du canton et de l'agglomération.

La structure d'objectifs du plan directeur du réseau routier 2011-2014 regroupe les objectifs des diverses politiques concernées en quatre séries d'égale importance :

- > **les besoins de mobilité** : la gestion du réseau routier remplit des fonctions vitales pour l'économie et la société
- > **la sécurité des déplacements** : la mobilité est aussi un enjeu de santé publique
- > **l'environnement et l'habitabilité** : la mobilité est à concilier au mieux avec la qualité de la vie, la santé de la population et le développement durable du territoire
- > **le rééquilibrage des usages des voiries** : les voiries et leurs abords ne sont pas seulement des surfaces de circulation, mais aussi des espaces publics à valoriser.

Objectifs d'intérêt cantonal du plan directeur du réseau routier 2011-2014

L'ordre de présentation des objectifs n'est pas un ordre d'importance : tous sont également prioritaires pour la gestion du réseau routier.

Répondre aux besoins de mobilité

- Garantir l'attractivité multimodale de l'agglomération et assurer l'utilisation complémentaire de tous les modes de transport
- Assurer l'accessibilité des transports individuels motorisés à l'ensemble du canton en recherchant la meilleure fluidité possible d'axes spécifiques et en permettant l'accès aux quartiers
- Optimiser l'utilisation des transports individuels motorisés en milieu urbain
- Assurer l'accessibilité du trafic professionnel aux différents secteurs de l'agglomération
- Améliorer la vitesse commerciale des transports collectifs, notamment sur les axes stratégiques du réseau, en particulier les lignes de tramway
- Favoriser la mobilité douce et compléter l'offre pour les piétons et les vélos afin de la rendre plus attractive

Garantir la sécurité de tous les modes de déplacements

- Apaiser la circulation dans le cœur de l'agglomération et les traversées de villages
- Développer les aménagements améliorant la sécurité des usagers et notamment des plus vulnérables

Préserver l'environnement, la nature et le paysage et les secteurs habités des nuisances du trafic

- Diminuer les charges de trafic dans les zones sensibles et reporter les nuisances sur des axes moins sensibles, favoriser les aménagements respectant le fonctionnement des corridors biologiques
- Supprimer le transit dans les quartiers
- Promouvoir les modes alternatifs aux transports individuels motorisés, notamment pour les pendulaires
- Créer des interfaces multimodales efficaces, attractives et conviviales, favorisant le transfert modal
- Favoriser des aménagements de l'espace public qui incitent à un comportement des usagers plus respectueux de l'environnement

Rééquilibrer l'affectation des voiries en faveur d'autres activités urbaines que la mobilité

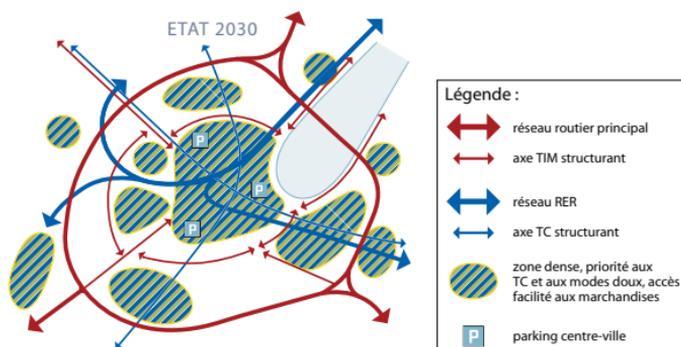
- Valoriser l'espace public et optimiser son affectation aux différents modes de transport
- Maintenir une bonne qualité de circulation pour les transports individuels motorisés dans les secteurs peu urbanisés où ce mode reste prépondérant
- Faciliter la progression des transports collectifs et la mobilité douce au centre-ville et dans les localités urbaines
- Assurer l'accessibilité aux zones de stationnement du centre de l'agglomération pour les transports individuels motorisés

5.2. Concept radio-concentrique multimodal à l'horizon 2030

Appliqués au territoire cantonal, ces objectifs se traduisent en un concept de gestion des déplacements dans le canton et l'agglomération qui s'intégrera dans une stratégie de mobilité d'ensemble. Dessiné à grands traits à l'horizon 2030, ce concept résume de manière synthétique la cible vers laquelle il faut tendre et fixe ainsi l'orientation générale de l'évolution des réseaux de transport, dont le plan directeur du réseau routier 2011-2014 doit être une première étape.

Il est **radio-concentrique** :

- > radial : les trafics individuels motorisés d'échange entre centre et couronne sont assurés par des radiales d'accès au centre, qui ne le traversent pas
- > concentrique : les trafics individuels motorisés traversant l'agglomération et reliant les secteurs de la couronne contournent le centre en empruntant des axes concentriques (autoroute et ceinture).



Concept radio-concentrique à l'horizon 2030

Et il est **multimodal** : il tire le meilleur parti des avantages spécifiques de chaque mode de transport, selon les secteurs et les types de déplacement à assurer; et il se doit de les mettre en cohérence.

Transports individuels motorisés

Les transports individuels motorisés sont efficaces pour la desserte d'urbanisations peu denses et pour les livraisons. Mais ce sont de grands consommateurs de surface de voirie, qui saturent très vite les réseaux dans les centres, perdent leur efficacité dans les embouteillages et sont source de nuisances (bruit, air), d'insécurité et de dévalorisation des espaces publics. Le concept radio-concentrique prend en compte l'évolution des conditions de mobilité dans l'agglomération.

Pour le **trafic voyageur**, trois types de trafics individuels motorisés sont distingués.

- > **Le trafic de transit** ne doit plus traverser le centre, mais le contourner en empruntant l'autoroute et les voies de ceinture. Ainsi, cette vision-cible à long terme intègre un nouveau maillon autoroutier permettant une liaison directe entre la rive gauche et la rive droite en traversant le lac. Celui-ci permettra d'une part, de soulager de la totalité du trafic de transit l'itinéraire empruntant les quais et le pont du Mont-Blanc (itinéraire dit du «U») et d'autre part, de répondre aux problématiques de capacités prévisibles sur l'autoroute de contournement en offrant une alternative à une partie du transit.

> **Le trafic d'échange** entre centre et périphérie doit s'effectuer au maximum sur l'autoroute de contournement et sur des axes radiaux donnant accès au centre, sans permettre de le traverser. Le réseau fonctionne déjà sur ce mode : les grandes radiales sont utilisées essentiellement pour l'accès au centre-ville et pour l'accès local, et non pour du trafic de transit.

> **Le trafic interne** au centre de l'agglomération doit être aussi réduit que possible : pour éviter que des embouteillages ne gênent les trafics indispensables (livraisons, par exemple) ; pour permettre aux autres modes de mieux répondre aux besoins de déplacement (transports publics, mobilité douce) ; et pour réduire les nuisances et les conflits d'usage dans les quartiers denses. Cette option ne fait également que formaliser la tendance des dernières années, d'une diminution des transports individuels motorisés au profit des deux autres modes.

Les transports professionnels sont à étudier de manière plus approfondie en concertation avec les acteurs économiques, dans la continuité de la réactivation du groupe transport professionnel, fin 2009, pour échanger sur les dysfonctionnements observés et trouver des solutions à mettre en place.

Aujourd'hui, le besoin de marchandises est omniprésent, mais l'espace urbain est rare. La question du partage de la voirie est toujours plus tendue, surtout en milieu urbain dense. Les problèmes de distribution urbaine doivent être intégrés dans la mise en œuvre des mesures d'aménagement et de réglementation du réseau routier. L'enjeu est de trouver des solutions pour redonner une meilleure accessibilité aux transports professionnels, notamment en réduisant le trafic des pendulaires qui doivent être incités à se reporter vers d'autres modes alternatifs à la voiture et ainsi moins engorger le réseau routier.

Pour les transports individuels motorisés, le concept prévoit :

- **une accessibilité au cœur de l'agglomération via l'autoroute de contournement, quelques radiales et des éléments de ceinture urbaine**
- **dans la mesure du possible, une protection du cœur des localités (uniquement accessibilité locale, pas de transit)**
- **une prise en compte concertée du transport professionnel pour lui faciliter l'accès au centre.**

Transports publics

Les transports publics sont d'autant plus efficaces qu'ils desservent des secteurs urbains denses : nettement plus économiques en voirie par rapport au nombre de personnes transportées et moins polluants que les transports individuels motorisés, ils sont particulièrement adaptés aux centres et aux axes d'urbanisation dense.

Les divers réseaux de transports publics (RER, transports publics urbains) joueront un rôle majeur pour la mobilité des centres et des axes denses de l'agglomération, où ils pourront mieux fonctionner (notamment voies réservées et priorité aux carrefours) grâce au report du trafic individuel de transit hors du centre et des radiales d'accès au centre.

Pour les transports publics, le concept prévoit :

- réseau ferré structurant (RER)
- réseau urbain structurant principalement en site propre
- priorité aux transports publics sur les transports individuels motorisés dans les zones denses (cœurs de localité).

Mobilité douce

La mobilité douce (marche, vélo) est le mode le plus efficace pour les déplacements proches (moins de 3 à 5 km sans assistance électrique), l'allié naturel des transports publics et le plus faible consommateur de ressources (surfaces de voirie, énergie, air, etc.) : elle est à encourager dans les centres et dans tous les quartiers (« ville de proximité »).

La marche et le vélo auront des conditions améliorées dans les zones urbaines, par la création d'espaces réservés (voies cyclables, trottoirs, par exemple) ou dans des zones modérées où tous les modes circulent à vitesse réduite, ce qui diminue les nuisances et les risques d'accident.

Les approches des stations de transports publics et les interfaces seront particulièrement soignées, de façon à favoriser les déplacements bi-modes alliant mobilité douce et transports publics.

Très efficace sur de courtes distances, le vélo (avec ou sans assistance électrique) pourra également jouer un rôle majeur sur de moyennes distances grâce à l'amélioration des voies sécurisées sur les radiales d'accès au centre (routes de Ferney, Meyrin, Vernier, Chancy, Malagnou, Thonon et route des Jeunes).

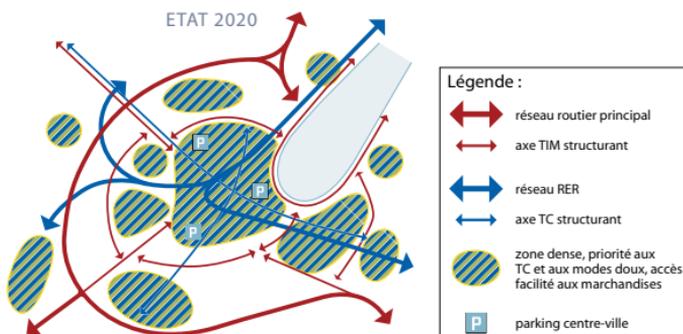
Pour la mobilité douce, le concept prévoit :

- des itinéraires continus et sécurisés reliant Genève aux communes voisines
- des zones denses aménagées pour les deux-roues légers.

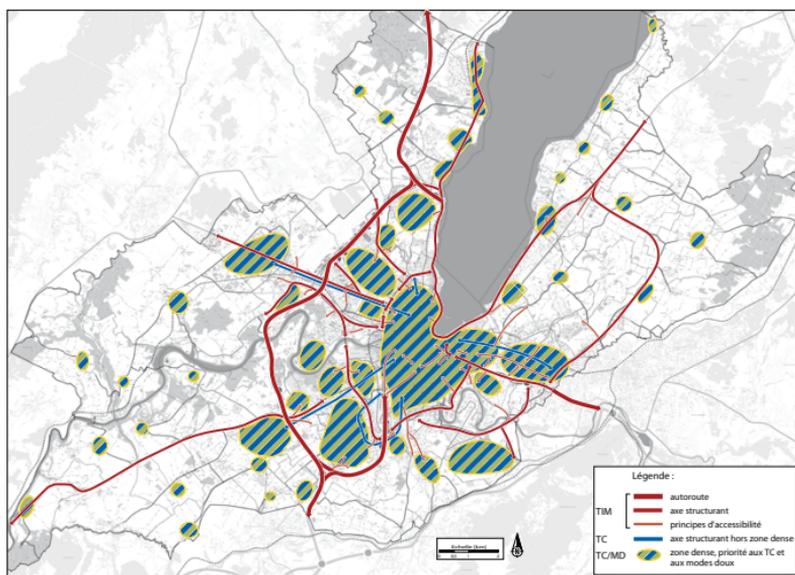
5.3. Horizon 2020 : une étape intermédiaire

A l'horizon 2020, la déclinaison du concept radio-concentrique constitue un point d'étape essentiel qui aura déjà posé les fondamentaux des réseaux de transport multimodaux à l'horizon 2030 :

- > **écarter le transit individuel motorisé du centre**, en veillant au bon fonctionnement de l'autoroute de contournement, en reliant les quartiers de couronne par une moyenne ceinture continue évitant le centre et en favorisant l'itinéraire en « U » par les quais et le pont du Mont-Blanc
- > **concentrer les trafics d'échange** entre centre et périphérie sur les radiales les moins sensibles aux nuisances, en équilibrant le fonctionnement des trois modes de déplacement
- > **gérer la mobilité interne au centre** en améliorant les conditions faites aux transports publics, aux transports professionnels et à la mobilité douce.



Concept radio-concentrique 2020: schéma de principe



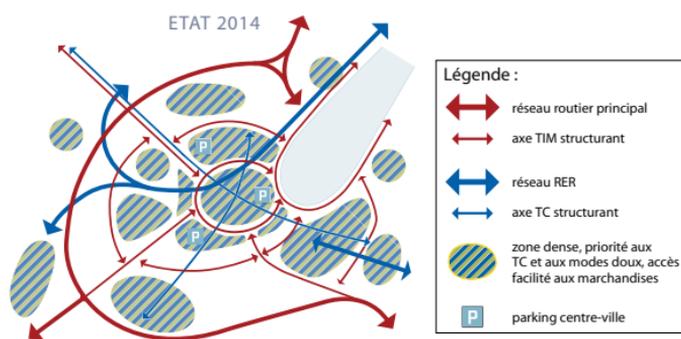
Application du concept radio-concentrique au réseau routier genevois

En particulier, dans le secteur du centre-ville, la nouvelle organisation du réseau de voirie à l'horizon 2020 et la canalisation du trafic routier qui doit en découler permettront de déployer le projet d'extension de la zone piétonne.

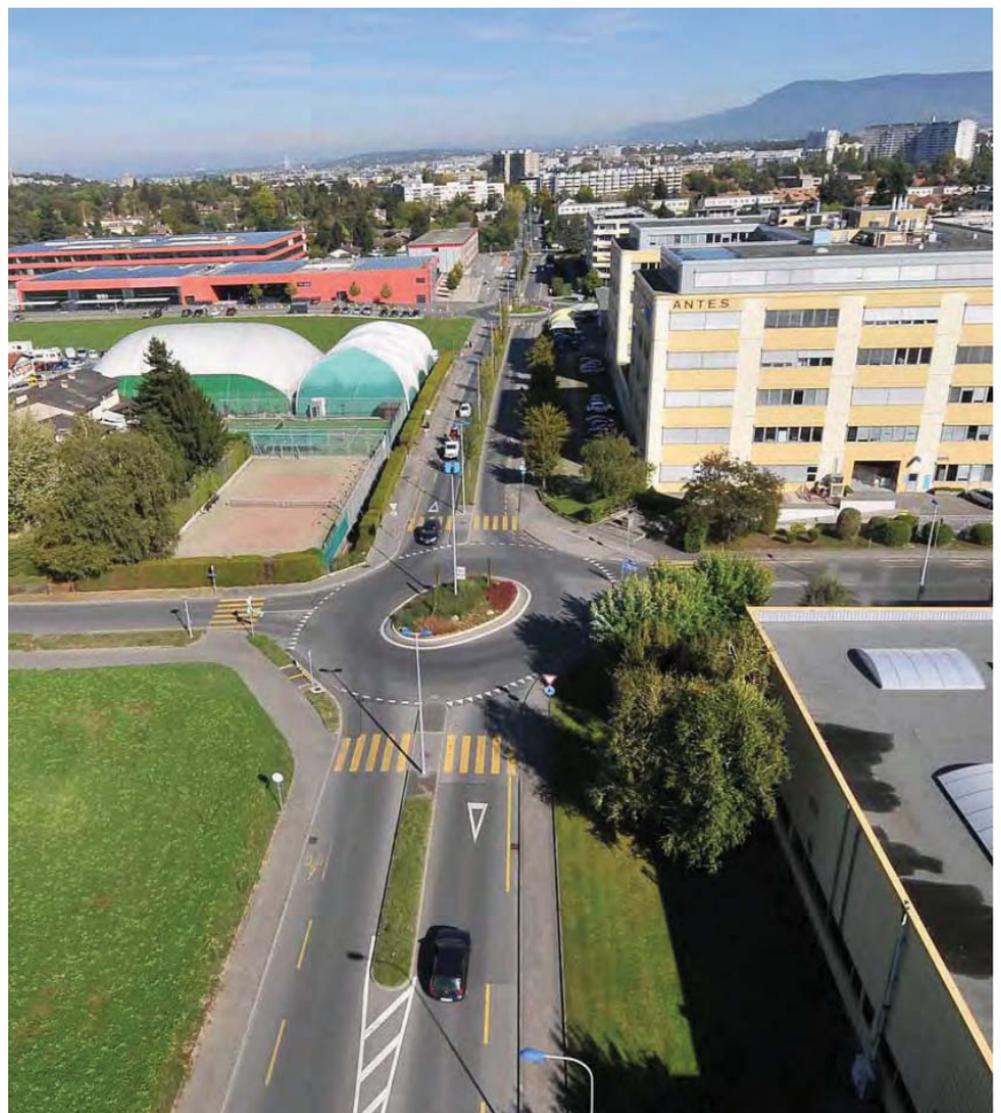
5.4. Horizon 2014 : fondation du concept général

Le plan directeur du réseau routier 2011-2014 amorce le concept de la hiérarchie future du réseau routier telle que désirée à l'horizon 2030. Dans un premier temps, le déploiement du concept s'attache à canaliser les flux de transit sur une radiale principale par couloir de circulation.

La petite ceinture située autour du centre-ville de Genève garde son caractère de réseau primaire et son rôle de distribution au coeur de l'agglomération pour assurer les déplacements internes, mais est amenée à évoluer vers le réseau secondaire au fur et à mesure de la validation des études d'aménagement, affirmant le devenir et la hiérarchie entre axes secondaires du centre-ville et permettant d'ébaucher la mise en œuvre de l'extension piétonne.



Concept radio-concentrique multimodal à l'horizon 2014



CHAPITRE 6

Hiérarchie du réseau à l'horizon 2014

Le principe de cohérence (objectifs et concept 2030) fonde la définition d'une nouvelle hiérarchie du réseau routier, concrétisable à l'horizon 2020 puis 2030, qui permettra de mieux coordonner :

- > la distribution des trafics
- > la répartition des surfaces de voirie entre les trois modes de déplacement
- > la programmation de la signalisation lumineuse
- > la conception des aménagements routiers et riverains
- > la part de la fonction « circulation » et de la fonction « vie locale » des voies
- > les mesures de sécurité et de lisibilité du réseau.

La nouvelle hiérarchie sera plus en accord avec la réalité du fonctionnement du réseau routier et plus lisible pour ses usagers et pour ses gestionnaires. **Ce faisant, elle engage un processus qui va permettre l'évolution progressive des réseaux de transport.**

Méthode

La méthode utilisée pour définir la nouvelle hiérarchie repose sur trois démarches complémentaires.

■ Démarche systématique inspirée de la norme RIN

Une démarche systématique pour définir une classification fonctionnelle à partir de la structure du territoire a été appliquée au réseau genevois. Inspirée de la norme allemande RIN (Richtlinien für integrierte Netzgestaltung), elle consiste à repérer des secteurs cohérents, quantifier les déplacements et optimiser le choix des routes les mieux adaptées à chaque type de flux.

■ Mise en conformité avec la norme nationale

La manière d'appliquer la loi genevoise (primaire, secondaire, de quartier) ne correspond qu'imparfaitement à la norme nationale de classification des routes en Suisse, fixée par la norme SN 640 040b, qui distingue les routes « à grand débit », « principales », « de liaison », « collectrices » et « de desserte ». En particulier, la hiérarchie actuelle comprend un réseau primaire beaucoup trop étendu : elle doit être adaptée, en conformité avec la norme nationale.

■ Principes de base

Quatre principes de base fondent la définition de la nouvelle hiérarchie.

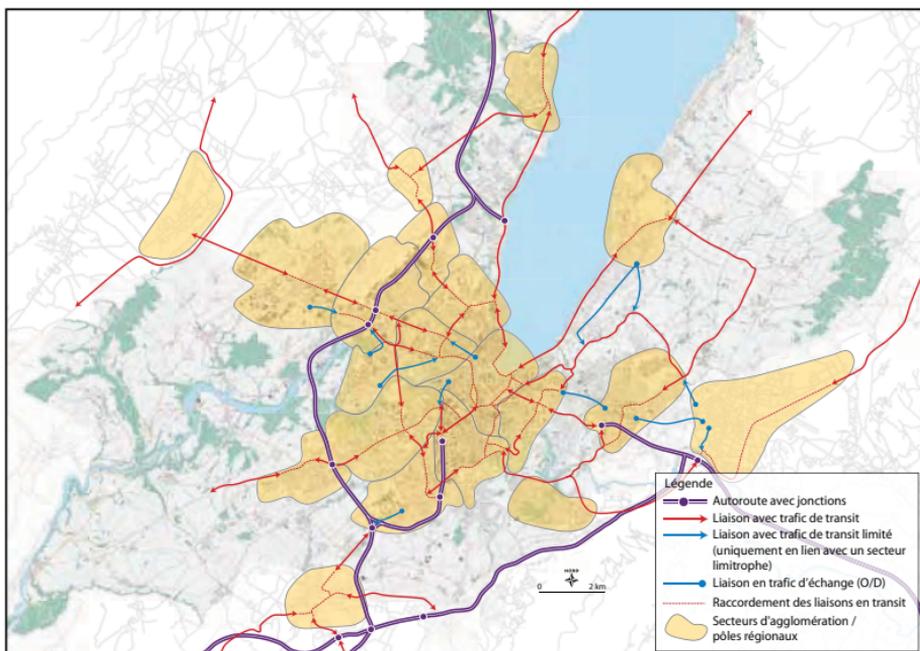
- > Mettre en place un véritable **réseau primaire** composé de radiales (ou « pénétrantes ») et de ceintures périphériques (y compris autoroute), sur des axes destinés à canaliser le trafic d'échange avec l'extérieur de l'agglomération et le trafic de transit entre secteurs de l'agglomération. Les axes qui ne répondent pas à cette définition sont déclassés et deviennent secondaires.
- > Faire du **réseau secondaire** un maillage perçu comme un ensemble cohérent d'axes continus, en nuanciant les conditions d'application en fonction des contextes : routes de liaison hors des espaces bâtis, routes collectrices principales pour les grandes artères en espaces bâtis, routes collectrices de quartier pour les rues à travers des centralités.
- > Respecter le **principe de continuité** entre routes primaires, secondaires et de quartier : des liaisons directes ne doivent être possibles qu'entre routes de même type ou de types immédiatement voisins (éviter dans la mesure du possible des raccordements directs entre les réseaux primaire et de quartier).

- > Tenir compte de la **configuration des carrefours** : dans ceux qui comportent des restrictions de mouvements (contrôle d'accès, tourne-à-gauche interdit, etc.), la priorisation doit correspondre aux hiérarchies des différentes branches ; à l'inverse un carrefour entre axes primaires doit pouvoir offrir tous les mouvements, si nécessaire en dénivelé.

6.1. Présentation générale

La nouvelle hiérarchie prévoit un réseau primaire plus concentré que la hiérarchie actuelle. Sa définition s'est opérée selon les critères fonctionnels suivants (voir carte ci-dessous) :

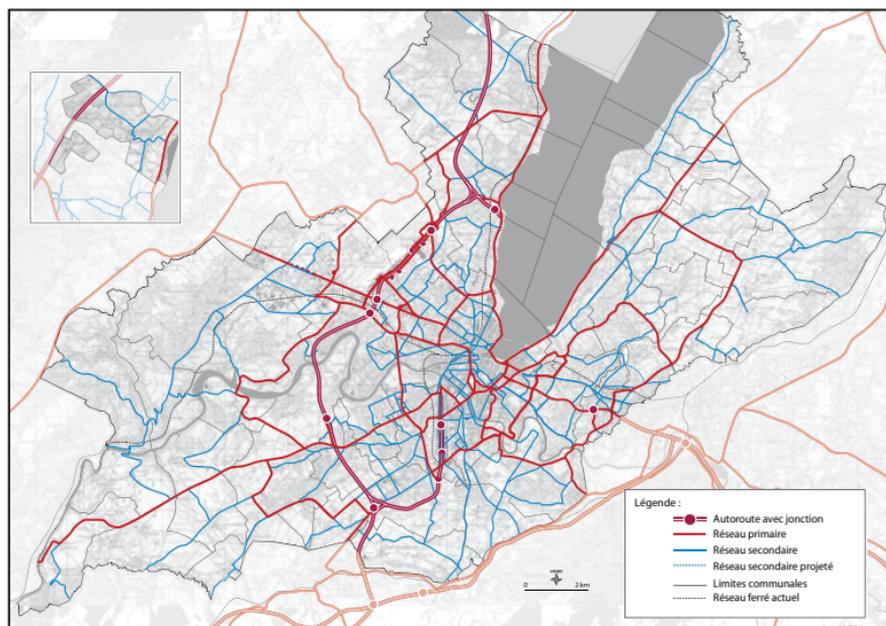
- > canaliser les trafics de transit
- > relier entre eux les pôles de l'agglomération (taches jaunes)
- > canaliser les flux sur un nombre limité d'axes inter-secteurs
- > favoriser les axes qui ont un raccordement à l'autoroute
- > favoriser les continuités avec les axes français et vaudois de statut comparable
- > éviter les axes les plus sensibles, notamment aux nuisances sonores
- > favoriser les axes offrant un bon niveau de sécurité pour tous les modes.



Armature des itinéraires les mieux adaptés pour relier entre eux les secteurs de l'agglomération
(base de construction du réseau primaire de la nouvelle hiérarchie)

Pour le reste, la nouvelle hiérarchie (carte ci-dessous et page A3 dépliable en fin de brochure) reprend les trois niveaux de fonctionnement prévus par la loi sur les routes :

- > le réseau primaire (en rouge) est d'autant plus structurant qu'il canalise le trafic sur un petit nombre de voies, où la fluidité est assurée
- > le réseau secondaire (en bleu) présente une maille beaucoup plus serrée
- > le réseau de quartier ne figure pas sur la carte : c'est l'ensemble des routes qui ne sont ni primaires, ni secondaires.



Nouvelle hiérarchie du réseau routier 2014 (le réseau de quartier ne figure pas – voir aussi carte en format A3 dépliable en fin de brochure)

Réseau primaire

Le nouveau réseau primaire ne comprend que les axes affectés au trafic national et régional (y compris l'autoroute). Il s'articule avec les réseaux primaires vaudois et français (continuités de part et d'autre de la frontière).

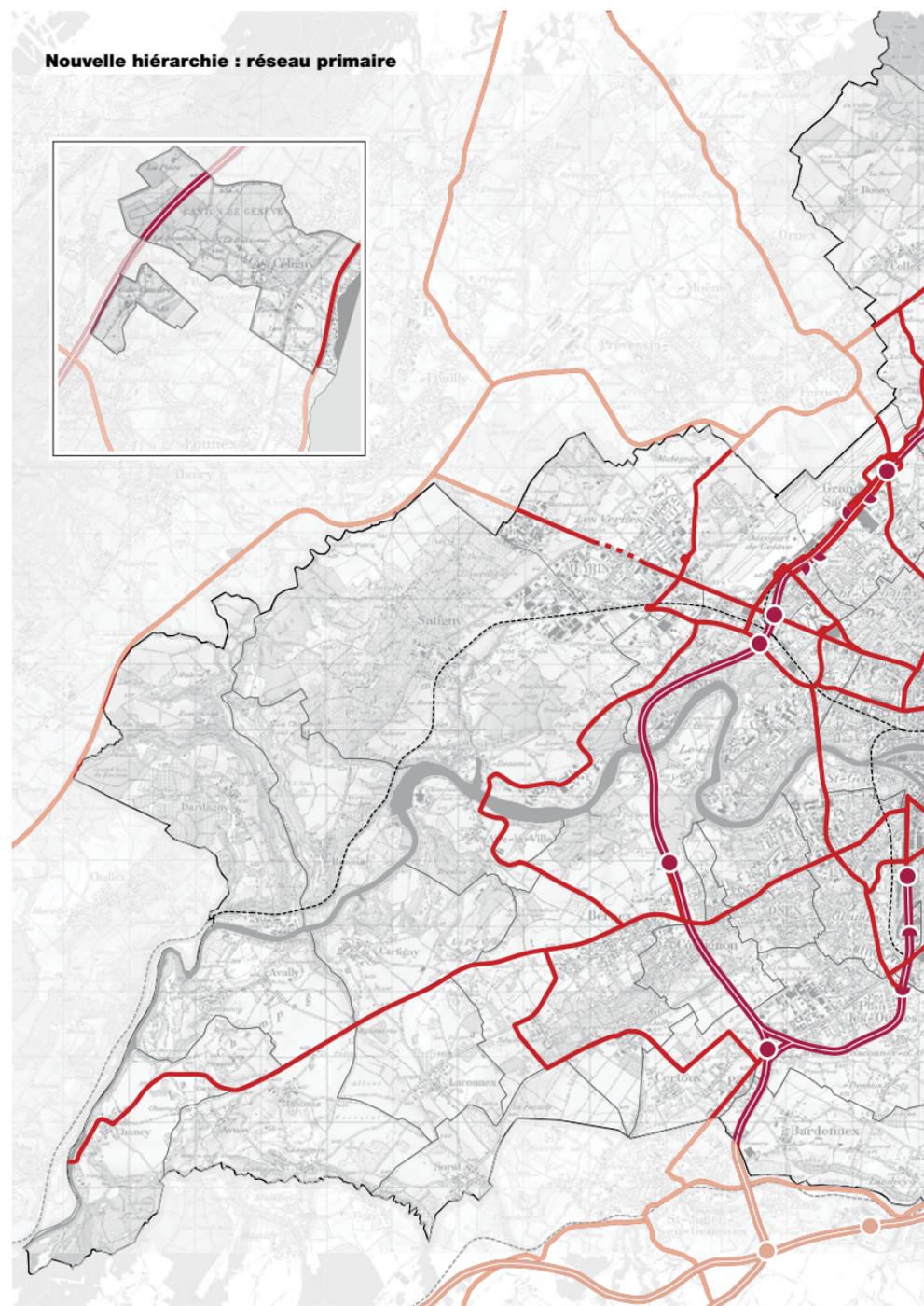
Il a deux fonctions :

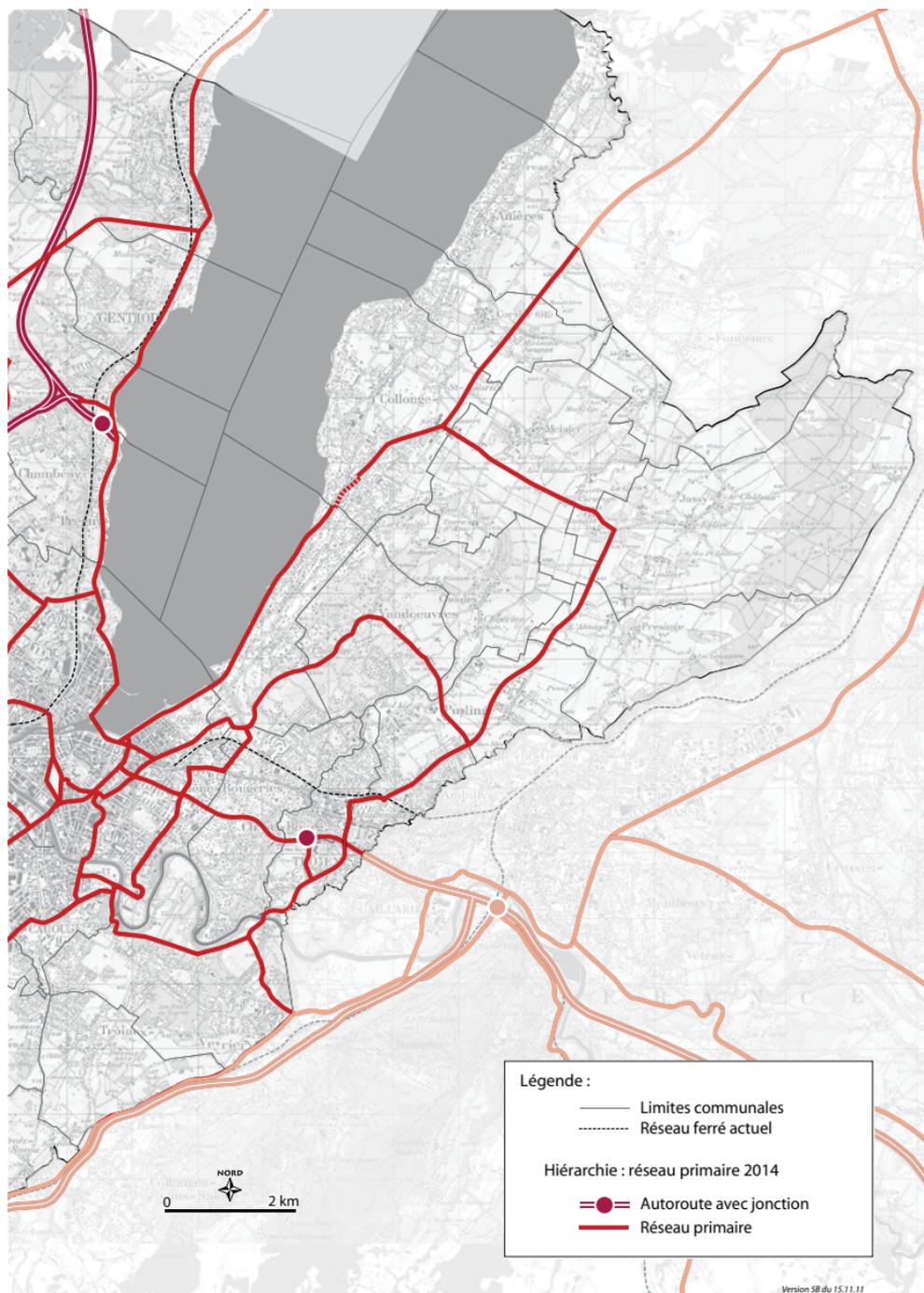
- > assurer la circulation optimale du trafic de transit à travers l'agglomération et du trafic d'échange avec l'extérieur de l'agglomération
- > relier efficacement entre eux les pôles de l'agglomération.

Un itinéraire du réseau primaire double à l'extérieur l'autoroute de contournement (routes de Soral, Aire-la-Ville, Peney, Lect). Il est destiné à assurer l'écoulement du trafic de transit en cas d'incident ou de surcharge sur l'autoroute : c'est un « itinéraire bis » à l'autoroute.

Deux itinéraires primaires qui ont vocation à disparaître à terme subsistent au centre de l'agglomération :

- > le « U » des quais et du pont du Mont-Blanc (dans l'attente d'une traversée lacustre)
- > une « petite ceinture » constituée par les axes Avenue de la Paix, Avenue G. Motta, Avenue Wendt, Rue de Lyon, Boulevard G. Favon, Avenue du Mail et Boulevard Helvétique assure un rôle de distribution autour du centre-ville et prolonge les radiales pénétrant dans le cœur d'agglomération.

Nouvelle hiérarchie : réseau primaire



Réseau secondaire

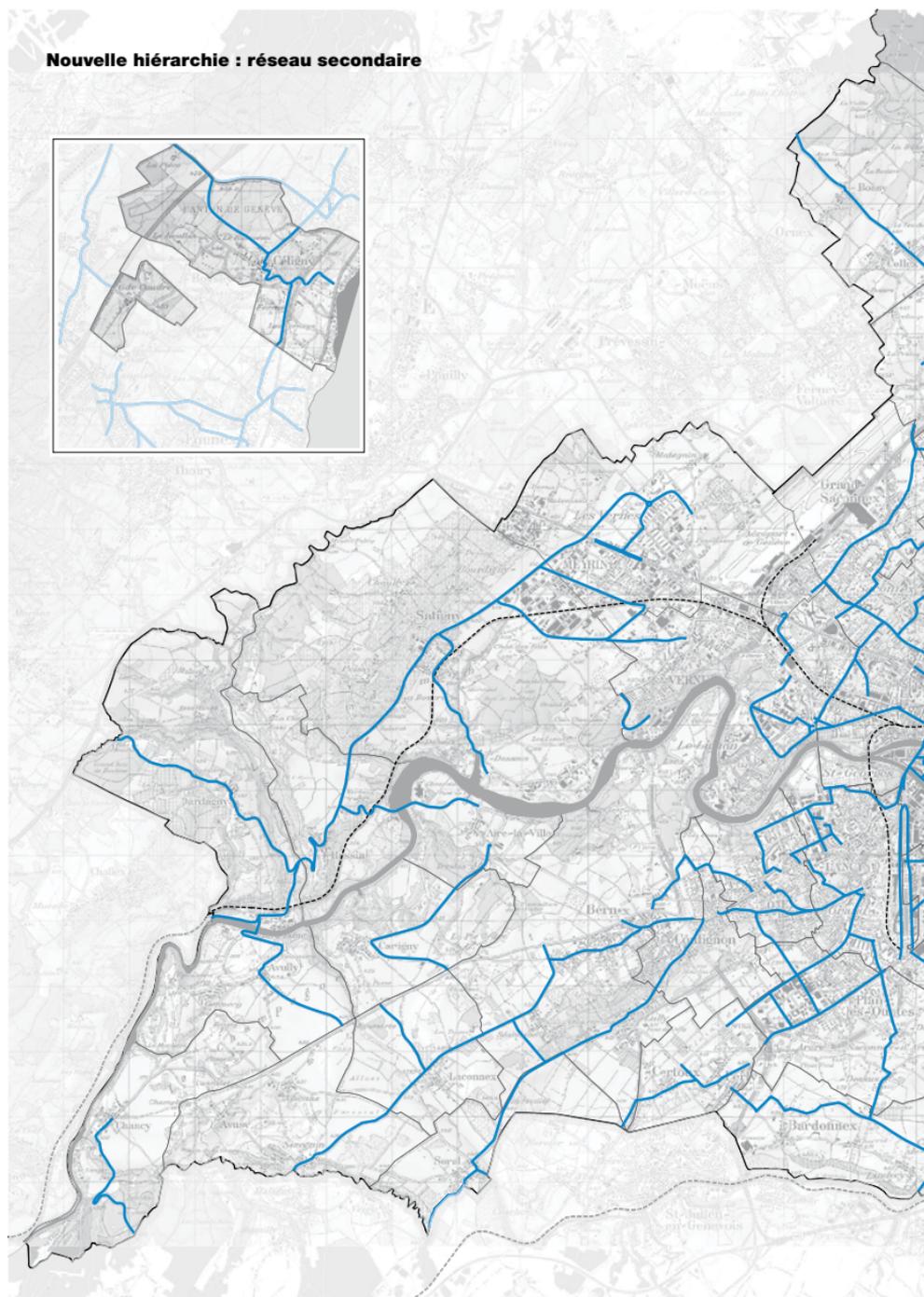
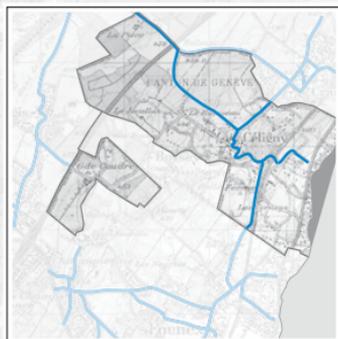
Le réseau secondaire a pour fonctions de relier les pôles principaux et secondaires et de desservir les différents secteurs de l'agglomération.

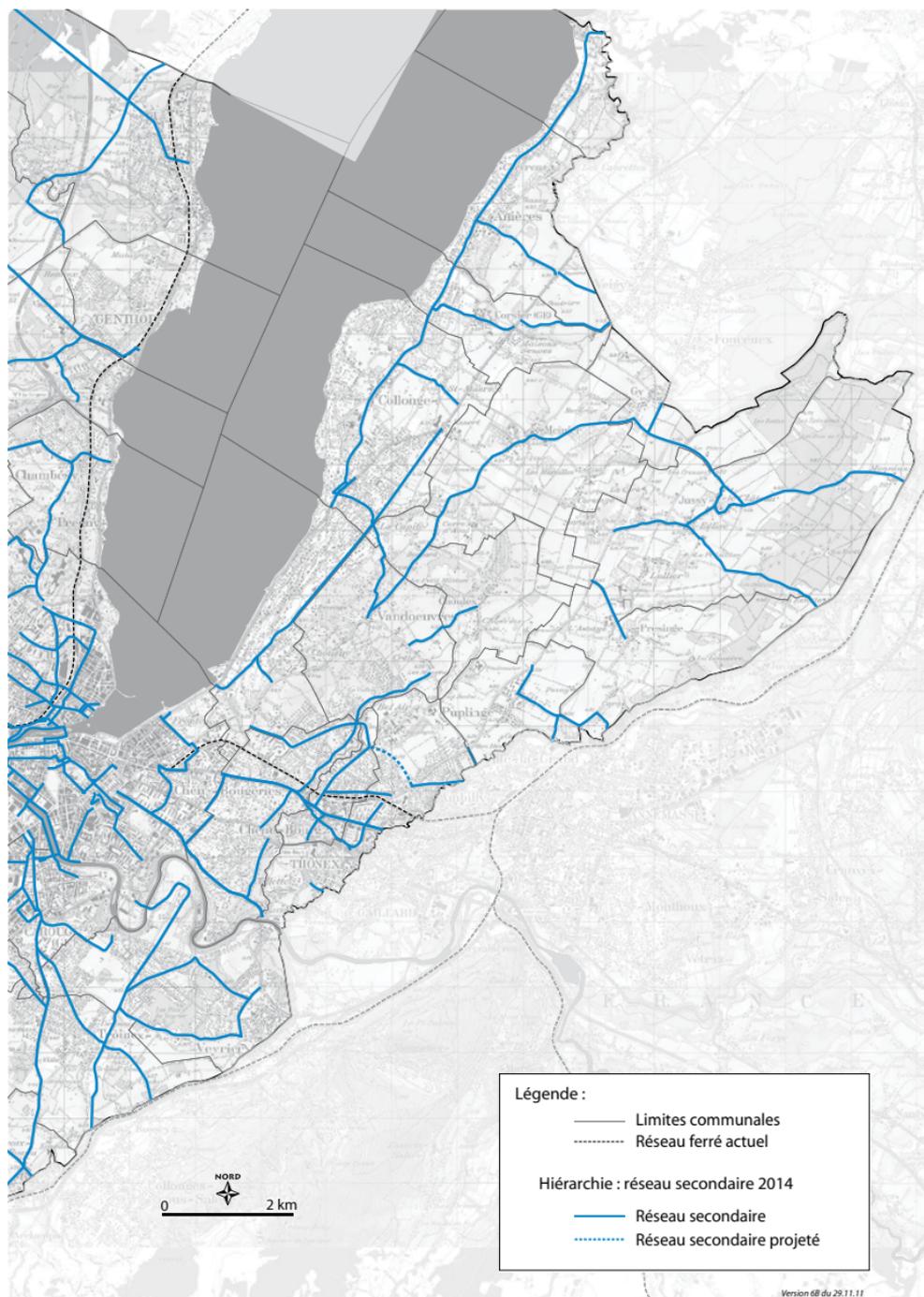
Il forme un maillage continu de voies de types très variables traversant des contextes urbains différents : grandes artères supportant des charges de trafic élevées (mais sans trafic de transit), axes supports de lignes fortes de transport public, routes de campagne, etc.

Pour faciliter la maîtrise de ces fonctionnements, une gestion différenciée du réseau secondaire prend en compte trois types de situation :

- > **routes collectrices principales** : grandes artères en milieu urbain avec un niveau élevé d'activités riveraines et drainant des flux multimodaux importants (avec souvent des voies en site propre pour les transports collectifs et des voies cyclables sécurisées)
- > **routes collectrices de quartier** : voies locales en milieu urbanisé (quartiers, villages) où la question du cadre urbain est aussi importante que celle de l'écoulement du trafic. Sur ces routes, il est possible de concilier le passage de bus avec des mesures de modération (sécurité pour tous les usagers). Rappelons que la loi genevoise (L1 11) n'autorise pas en principe l'aménagement de zones 30 ou de zones de rencontre sur le réseau secondaire, mais que d'autres formes d'aménagement sont possibles, notamment dans les traversées de village, afin de favoriser la modération du trafic, la desserte par transports publics et la vie locale
- > **routes de liaison** : connexions en campagne reliant des localités situées hors des secteurs bâtis.

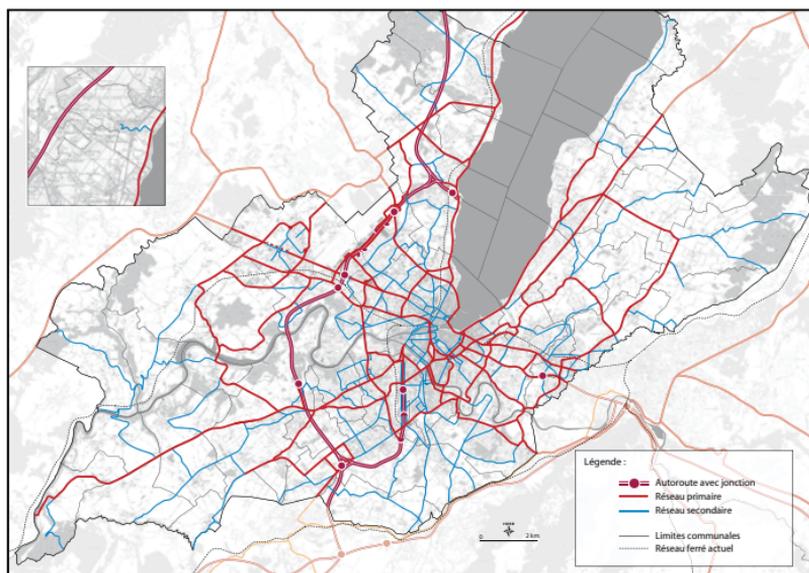
La figure page suivante illustre ce nouveau réseau secondaire.

Nouvelle hiérarchie : réseau secondaire

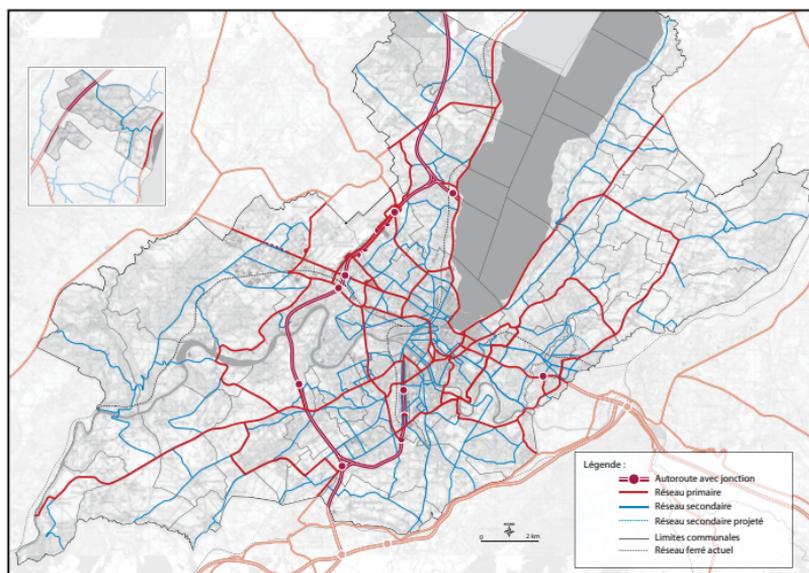


Réseau de quartier

Le réseau routier de quartier a deux fonctions : permettre l'accès final aux destinations locales (immeubles d'activités et de logement, équipements, commerces, etc.) et contribuer à l'animation urbaine (espaces publics). Il comprend toutes les voies qui n'appartiennent pas au réseau primaire ni au réseau secondaire.



Hiérarchie actuelle (avril 2010)



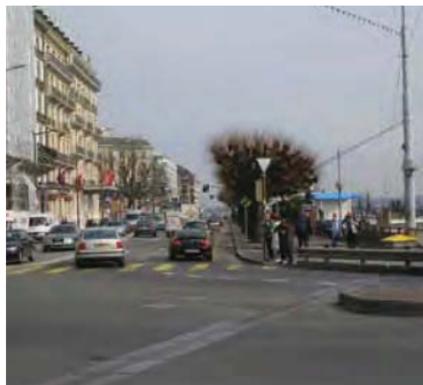
Hiérarchie future du réseau routier cantonal

6.2 Principales adaptations

Pour passer de l'ancienne hiérarchie, peu structurante et peu fiable, à la nouvelle hiérarchie, cohérente et réaliste, de nombreuses routes doivent changer de statut. Ce chapitre décrit les principales adaptations nécessaires concernant le réseau primaire ainsi que le réseau secondaire dans les secteurs centraux.

Centre-ville

Au centre-ville, la plupart des axes classés en réseau primaire sont conservés à l'état actuel. Cependant, seul le «U» formé par les quais et le Pont du Mont-Blanc supportent réellement une fonction de transit à l'échelle de l'agglomération. Les autres axes primaires du centre-ville sont majoritairement utilisés par du trafic d'échange, mais assurent une liaison entre les pénétrantes principales connectées à la moyenne ceinture et le centre-ville.

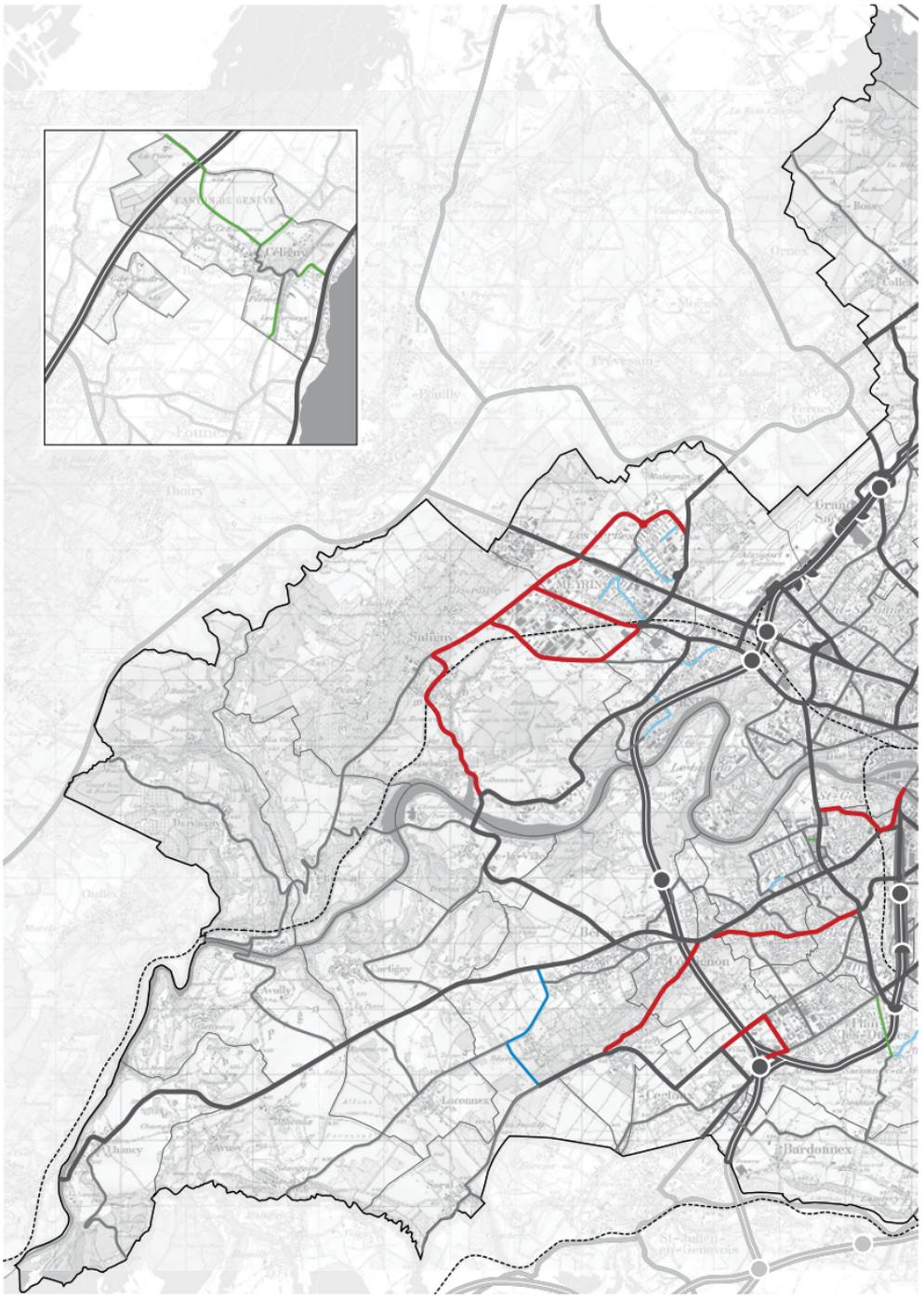


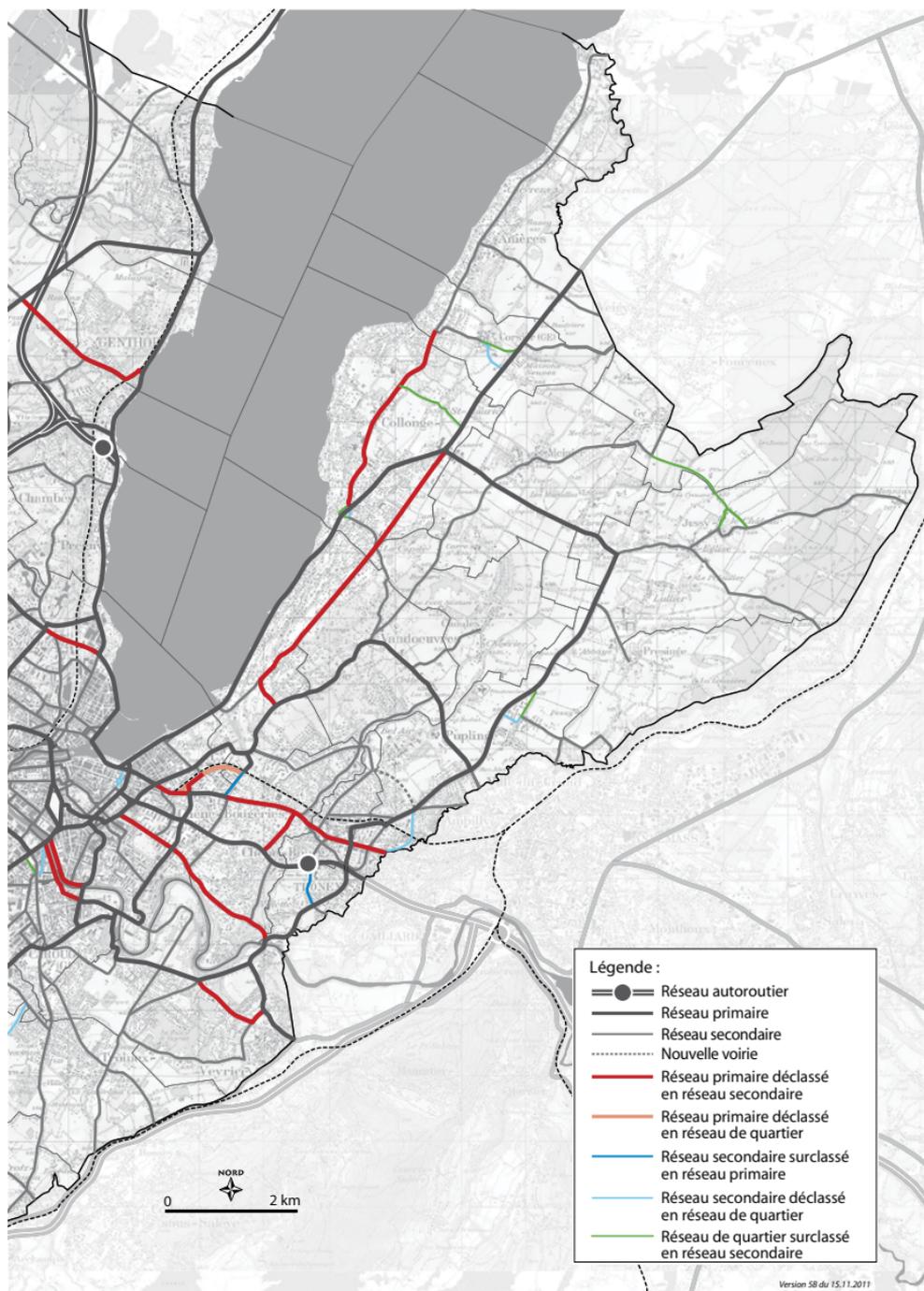
En effet, la volonté de guider les flux de transit et d'échange du centre-ville vers la moyenne ceinture s'appuie sur plusieurs constats. La ville est :

- > **un lieu de destination** et non de transit : ces axes ne sont pas utilisés pour le transit, mais, à plus de 95 %, par du trafic d'échange avec la périphérie
- > **un espace sensible** où cohabitent diverses fonctions (commerces, tourisme, loisirs, culture, échanges, promenade, etc.)
- > **le secteur de plus grande densité de déplacements** : la concentration des lignes de transports publics, des emplois et des activités, des flux aux heures de pointe et de nombreux carrefours impose de reporter le transit à l'extérieur pour mieux gérer les déplacements au centre, en favorisant la progression des transports publics (niveau de priorité amélioré aux carrefours) et la mobilité douce
- > **un secteur habité** : moins de trafic de transit, c'est aussi moins de nuisances sonores et de pollution de l'air.

En particulier :

- > **Le pont du Mt-Blanc et les quais de la rade** sont confirmés dans le réseau primaire : ils sont nécessaires pour boucler la ceinture du centre-ville qui supporte des charges de trafic élevées, comportant une part importante de transit entre les deux rives. Par ailleurs, ils permettent de structurer le réseau d'armature sur lequel s'appuyer pour mettre en œuvre la piétonisation du centre-ville à moyen terme.
- > En complément, une réflexion doit être engagée sur le **réseau d'hyper-centre**, rive droite et rive gauche en vue d'accompagner le projet d'extension de la zone piétonne du centre-ville.
- > **L'avenue de France** est déclassée en réseau secondaire, l'avenue de la Paix étant classée en réseau primaire : aujourd'hui, elle supporte déjà principalement du trafic d'échange à destination du centre et intègre un axe tramway avec bandes cyclables bidirectionnelles.
- > **Le secteur de la gare des Eaux-Vives** est modifié en fonction de la création d'un interface majeur de transports publics : le chemin de Grange-Canal est classé en réseau primaire pour faire le lien avec la ceinture du centre-ville via la route de Chêne ; le barreau Frank-Thomas, le chemin Frank-Thomas et sa liaison avec la rue de Savoie sont déclassés dans le réseau secondaire pour permettre les aménagements de la gare et les accès des transports publics.
- > **Les quais du Cheval-Blanc et Charles-Page** sont déclassés dans le réseau secondaire : le trafic présent sur ces axes dessert les poches de Carouge et de Champel et ne présente qu'une part infime de transit à l'échelle de l'agglomération.





Secteur rive droite

Sur la rive droite, l'**autoroute A1** absorbe le transit entre les secteurs d'agglomération ; la **route Suisse** la double en tant qu'axe primaire desservant les pôles principaux ; la **route de Ferney** est l'autre grande pénétrante du secteur.

Plusieurs axes primaires quadrillent le nord du canton (**routes du Saugy, des Fayards, de Vireloup et de Colovrex**), fonctionnant comme des itinéraires bis à l'autoroute de contournement. En revanche, l'**axe route de Saugy – route de Collex** est déclassé dans le réseau secondaire, car il ne remplit pas de rôle de pénétrante ni de ceinture d'agglomération.

L'**avenue Wendt** est maintenue dans le réseau primaire, comme axe de moyenne ceinture.

Secteur Mandement

La pénétrante de la **route de Meyrin** est maintenue dans le réseau primaire. La **route du Nant-d'Avril** est également maintenue en réseau primaire entre la rue Lect et la jonction de Vernier, pour relier la zone industrielle (ZIMEYSA) à l'autoroute et pour boucler l'itinéraire bis à l'autoroute par la route de Peney. En revanche, le tronçon situé en amont de l'intersection avec la rue Lect est déclassé en réseau secondaire, de même que la **route de Satigny** : ces axes ne sont pas destinés à accueillir du trafic de transit d'agglomération.

La **rue Lect** est maintenue dans le réseau primaire, plutôt que l'avenue de Mategnin, pour relier la route de Meyrin à Ferney (jonction Lect/Meyrin complète grâce au dénivelé réalisé récemment). En revanche, le contournement de la cité de Meyrin par l'**axe Louis-Rendu – Mandement** est déclassé dans le réseau secondaire reliant Meyrin et Satigny.

Sur les deux itinéraires reliant la route de Meyrin à l'ouest du canton, seul celui de la **route de Peney** est maintenu en réseau primaire pour assurer un itinéraire bis à l'autoroute, la route du Mandement étant déclassée dans le réseau secondaire.

Secteur Champagne

La partie de la **route de Soral** qui traverse les zones urbanisées de Confignon est déclassée en réseau secondaire, l'itinéraire bis à l'autoroute étant assuré par les routes des Pré-Lauret et de Laconnex, surclassées en réseau primaire.

La **route de Chancy** reste dans le réseau primaire, y compris en traversée du village de Chancy en direction de Pougny, car il s'agit d'une des principales pénétrantes du canton.

Secteur Genève-Sud

Au sud de la zone industrielle Praille-Acacias, la **voie Centrale** est maintenue dans le réseau primaire jusqu'au carrefour François-Dussaud, puis déclassée en route du réseau secondaire en pénétrant en ville, tout en maintenant la possibilité de trafic d'échange : en effet, le pont de St-Georges supporte peu de transit et l'insertion du tram Meyrin - Bernex implique une réduction importante de la capacité de circulation entre les ponts de St-Georges et Sous-Terre.

Selon l'évolution des études du secteur Praille-Acacias-Vernets (PAV), une évolution de la hiérarchie pourra être envisagée en fonction du projet urbain tout en gardant la cohérence avec la hiérarchie globale du réseau.

Dans le **secteur de Perly-Certoux**, la continuité du réseau primaire est assurée par la route de Base et le chemin des Mattines jusqu'à la jonction de Perly. L'autre tronçon de la route de Base et la route de la Galaise sont déclassés en route secondaire.

La **route de Saint-Julien** est maintenue en réseau primaire, de la douane de Perly jusqu'à la jonction autoroutière.

La **route du Grand Lancy** est déclassée en réseau secondaire entre les routes du Pont-Butin et de Chancy (gabarit de chaussée étroit, absence de trottoirs et desserte de quartiers résidentiels). Le transit traversant Onex est supporté par la route de Chancy, maintenue en axe primaire.

Le secteur de **Genève Sud** n'a pas d'axe structurant permettant d'accueillir et de canaliser le trafic en direction du centre de l'agglomération. La **route de Veyrier** est déclassée en réseau secondaire pour modérer la traversée du village. La **route du Pas de l'Échelle** reste un axe primaire.

Secteur Arve-Lac

La **route de Malagnou** reste affectée au réseau primaire, en prolongement de l'autoroute blanche. Le lien avec le quai Gustave Ador est assuré par la rue Ferdinand Hodler, le boulevard Helvétique et la rue de la Scie, qui permettront de boucler la ceinture du centre-ville en y intégrant du trafic de transit.

Dans le **secteur des Trois-Chêne**, plusieurs adaptations répondent aux demandes des communes :

- > la rue de Genève est déclassée en réseau secondaire pour permettre des aménagements de modération en connexion avec l'axe de tram
- > l'axe Jussy — François Jacquier — Thônex est maintenu en réseau primaire, malgré son gabarit serré et des aménagements de modération récents : il est préférable aux avenues Tronchet et Adrien-Jeandin, qui bordent une école et plusieurs équipements et restent dans le réseau secondaire
- > la route de Sous-Moulin est en réseau primaire entre la jonction avec la route de Malagnou et l'avenue de Thônex, pour assurer la continuité du réseau primaire.

La **route de Florissant** est déclassée en réseau secondaire (trafic d'échange entre secteurs de proximité et de destination au centre) : la route de Malagnou est la seule route primaire de transit sur l'axe Genève-Annemasse (d'ores et déjà, la route de Florissant et la route de Chêne ne fonctionnent pas principalement comme des axes de transit, mais d'échange).



CHAPITRE 7

Mesures de mise en œuvre

L'application du concept radio-concentrique multimodal et la mise en œuvre de la nouvelle hiérarchie du réseau routier du canton de Genève nécessitent la concrétisation de diverses mesures portant, d'une part, sur la gestion du réseau routier (adaptation de carrefours, priorisation, sécurisation, etc.) et, d'autre part, sur des aménagements (nouveau tronçon, ouvrage, etc.).

Le présent plan directeur du réseau routier se centre sur les mesures nécessaires au fonctionnement du concept, et qui concernent donc principalement le réseau primaire, les principaux axes du réseau secondaire (réseau structurant), et la préparation de la future organisation du centre-ville. En effet, un choix dans les mesures a dû être réalisé au regard des ressources nécessaires à leur mise en œuvre et de la portée des projets en question. Ainsi, le plan ne détaille pas les mesures complémentaires qui concerneront les autres tronçons du réseau secondaire et le réseau de quartier : pour la plupart, il s'agira de projets d'aménagement pilotés par les communes, avec l'accompagnement des services de l'État pour assurer la coordination et la cohérence avec la gestion du réseau dans son ensemble. De la même façon, les mesures ayant une portée plus locale, indépendamment du niveau de voirie concerné, ne sont pas incluses dans ce plan directeur.

Les mesures nécessaires au fonctionnement du plan directeur du réseau routier 2011-2014 sont présentées en deux groupes de fiches qui seront les axes prioritaires d'intervention de l'État.

7.1. Mesures localisées et thématiques traitant de la gestion et de l'aménagement du réseau structurant pour les prochaines années

Mesures localisées ou thématiques

Un premier groupe de mesures vise à mettre en œuvre la nouvelle hiérarchie du réseau routier en ciblant les axes du réseau structurant où des interventions sont nécessaires. Les mesures portent sur des secteurs et des axes localisés ou sur des thématiques précises qui portent sur :

- > la définition d'un concept de jalonnement
- > l'accompagnement des communes dans l'aménagement des réseaux communaux à incidence intercommunal
- > le recueil et le suivi des données d'accidentologie
- > le transport professionnel
- > l'amélioration de la qualité des interfaces TI/TC/MD
- > l'adaptation des stratégies de régulation multimodales.

Pour chaque mesure, une fiche décrit les objectifs à poursuivre concernant la gestion multimodale et les aménagements du réseau.

Participation citoyenne augmentée

En complément de ces mesures, l'État souhaite encourager une participation citoyenne visant à établir un dialogue entre les usagers et le gestionnaire de voirie. L'objectif de la participation citoyenne consiste à informer, consulter, et collaborer pour ensuite agir selon le type d'échange instauré. Les instances décisionnelles synthétisent les demandes transmises par la population afin d'en vérifier la teneur et décider des suites à donner.

Le site infomobilité (<http://etat.geneve.ch/geoportail/infomobilite/>) doit servir d'intermédiaire en faveur d'un échange constructif entre l'État et les citoyens. La valorisation et l'ouverture des données de l'État à la disposition des citoyens permettront de contribuer à une implication et une autonomisation accrues des personnes en faveur de ce type de dialogue virtuel.

Une première expérimentation s'articulera tout d'abord sur une volonté de l'État d'améliorer les équipements routiers. Pour cela, les usagers disposeront d'une interface destinée à identifier les défauts de fonctionnement ou les dégradations de la signalisation lumineuse routière.

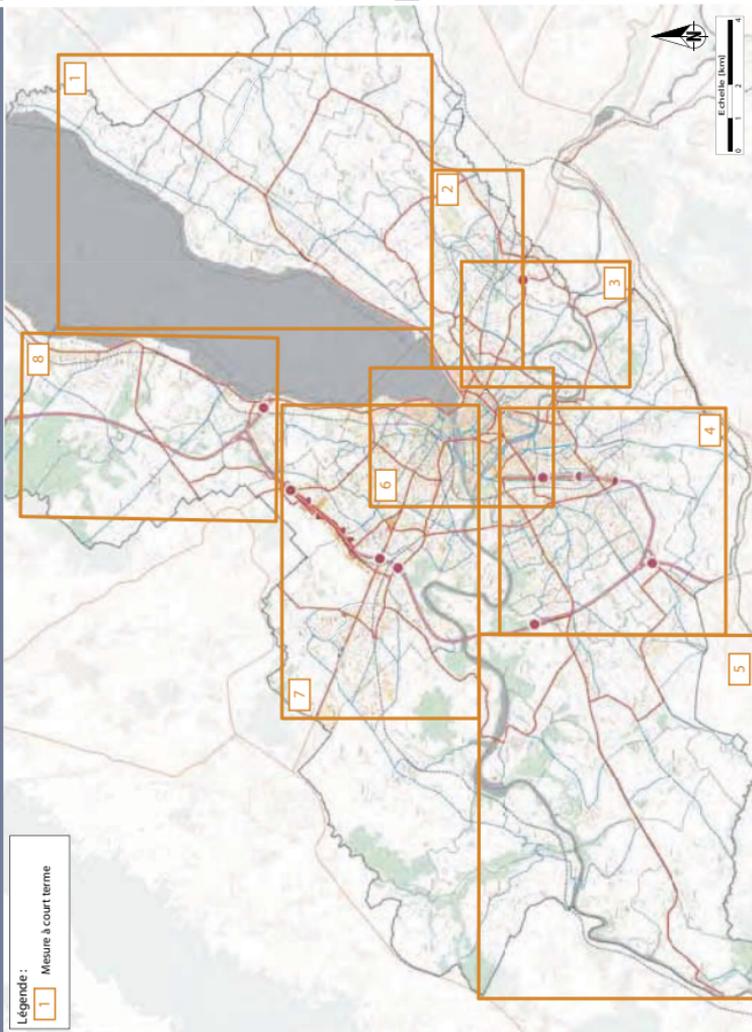
En complément, d'autres fonctions pourront également être développées, tendant à renforcer la vocation multimodale du site et la diffusion des informations, par exemple :

- > élargir le périmètre des données à disposition (canton de Vaud et France voisine)
- > prendre en compte la multimodalité dans l'information délivrée et le calcul d'itinéraire
- > intégrer les événements ponctuels sur le réseau de voirie (incidents, bouchons, travaux, ...) et anticiper l'évolution du trafic
- > élargir les médias de diffusion de l'information (autres services Web, solutions mobiles, ...)

Mesures clés à court terme, par secteurs géographiques

■ Mesures clefs du PDRR 2011-2014

Localisation des mesures du PDRR 2011-2014



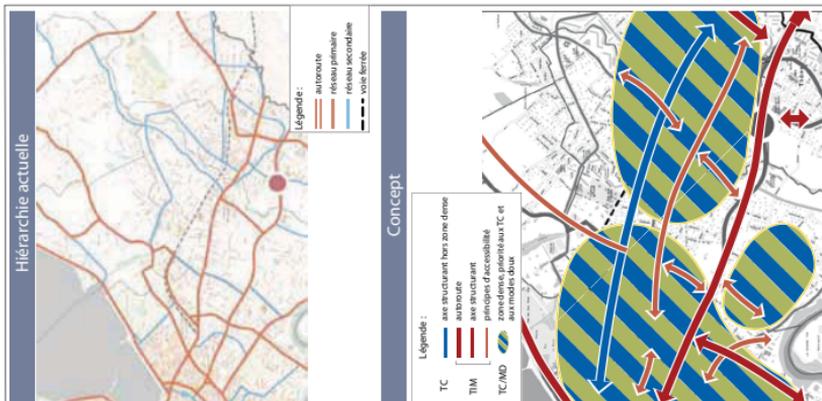
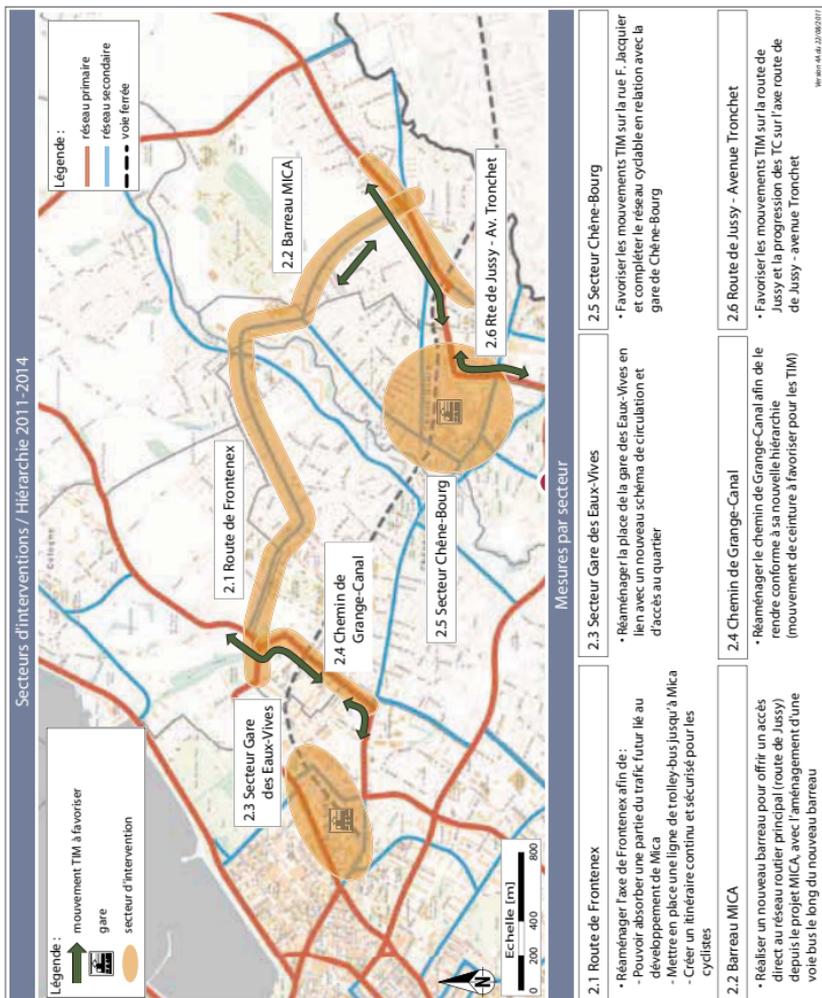
Mesures localisées – court terme

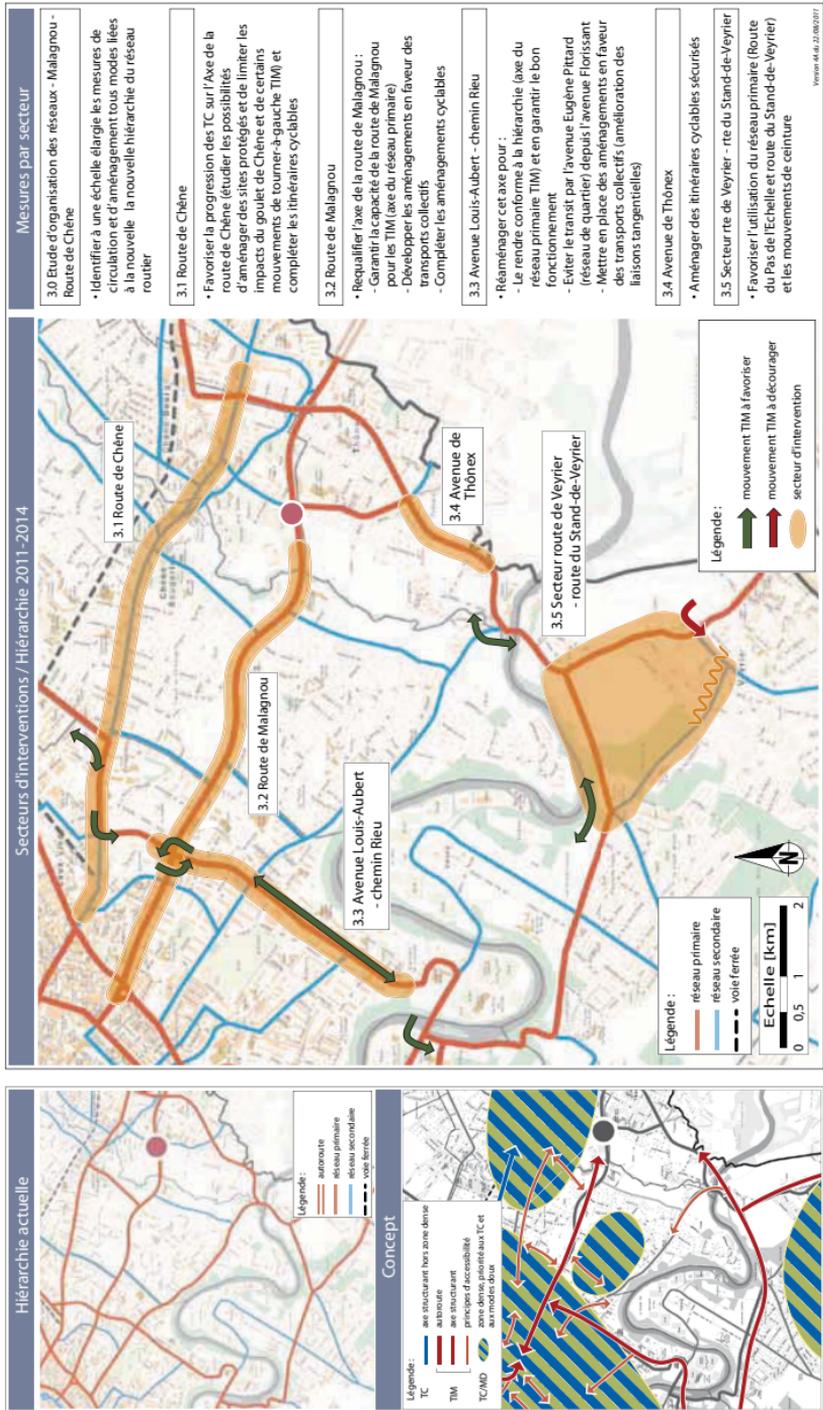
- Fiche 1 Rive gauche : secteur Cologny - Puplinge - Jussy - Hermance
 Fiche 2 Secteur Mica - route de Frontenex
 Fiche 3 Rive gauche : secteur route de Chêne - route de Malagnou - avenue Louis-Aubert - Veyrier
 Fiche 4 Secteur Onex - Lancy - Plan-les-Ouates
 Fiche 5 Secteur Chancy - Bernex
 Fiche 6 Centre-ville
 Fiche 7 Rive droite : secteur Petit-Saconnex - Vernier - Meyrin - Grand-Saconnex
 Fiche 8 Rive droite : secteur Versoix - Collex-Bossy

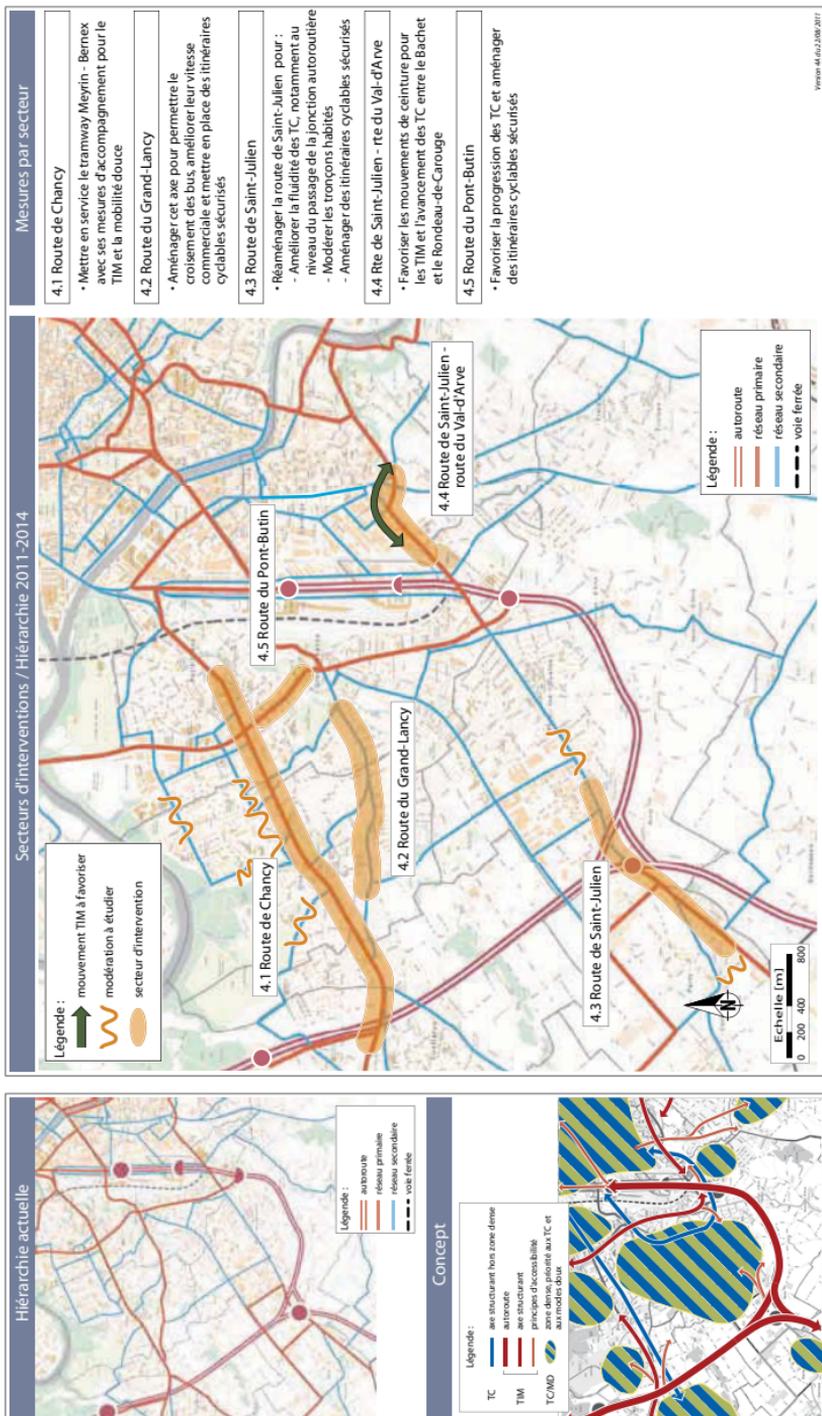
Mesures à caractère général – court terme

- Fiche 10 Définir un concept de jalonnement
 Fiche 11 Accompagner les communes dans l'aménagement des réseaux communaux à incidence intercommunale
 Fiche 12 Accidentologie : recueil de données et suivi
 Fiche 13 Faciliter le transport professionnel
 Fiche 14 Améliorer la qualité des interfaces T1-TC-MD
 Fiche 15 Adapter les stratégies de régulation multimodale à l'échelle du Canton

Version 06/01/11 (2011)

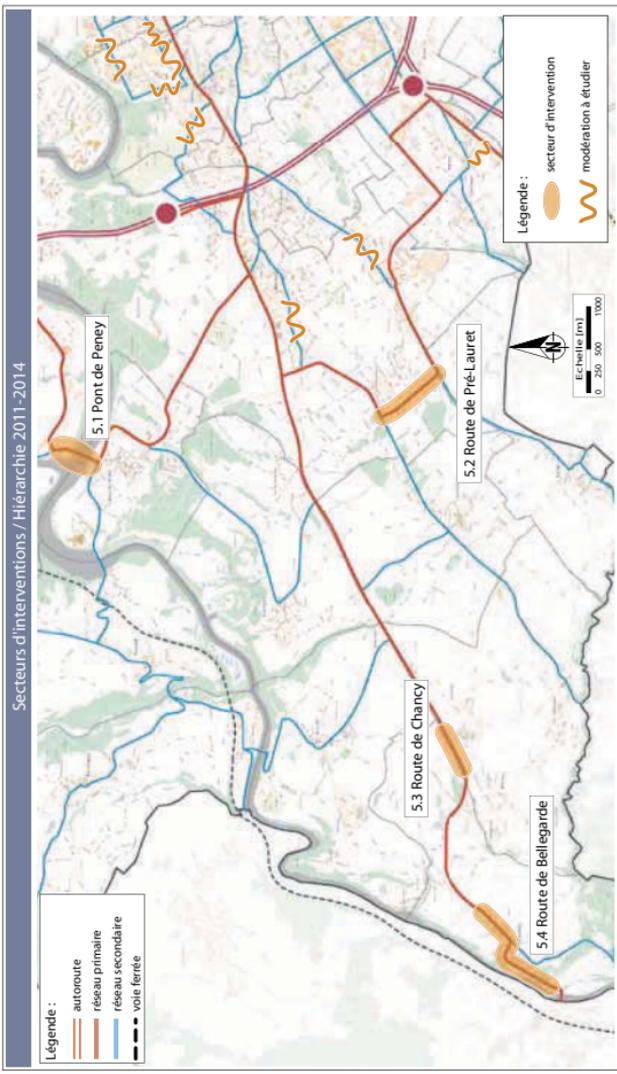
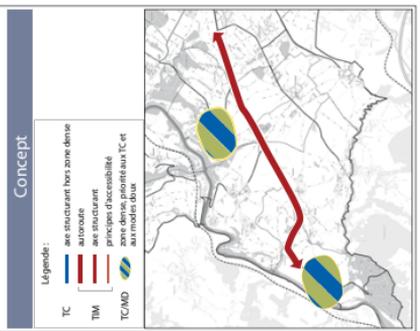
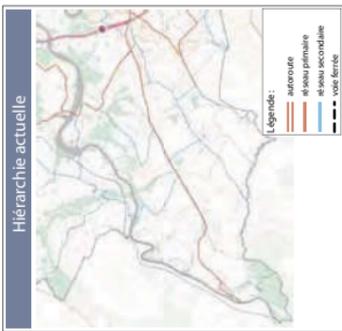






Secteur Chancy - Bernex

Fiche n° 5



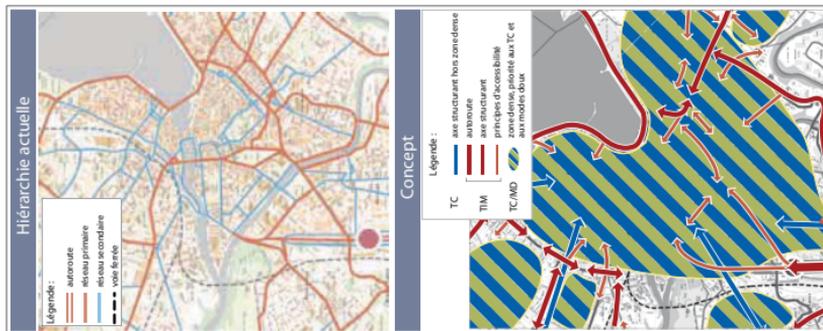
Mesures par secteur

- | | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>5.1 Pont de Peney</p> <ul style="list-style-type: none"> Aménager des itinéraires cyclables sécurisés sur le pont de Peney | <p>5.3 Route de Chancy</p> <ul style="list-style-type: none"> Aménager la route de Chancy entre la route d'Avusy et la route de l'Athénaz |
| <p>5.2 Route de Pré-Lauret</p> <ul style="list-style-type: none"> Aménager la route de Pré-Lauret et ses carrefours avec la route de Sorat et la route de Lacomex pour la mettre en conformité avec sa nouvelle hiérarchie | <p>5.4 Route de Bellegarde</p> <ul style="list-style-type: none"> Aménager une piste cyclable sur la route de Bellegarde |

www.bernex.ch

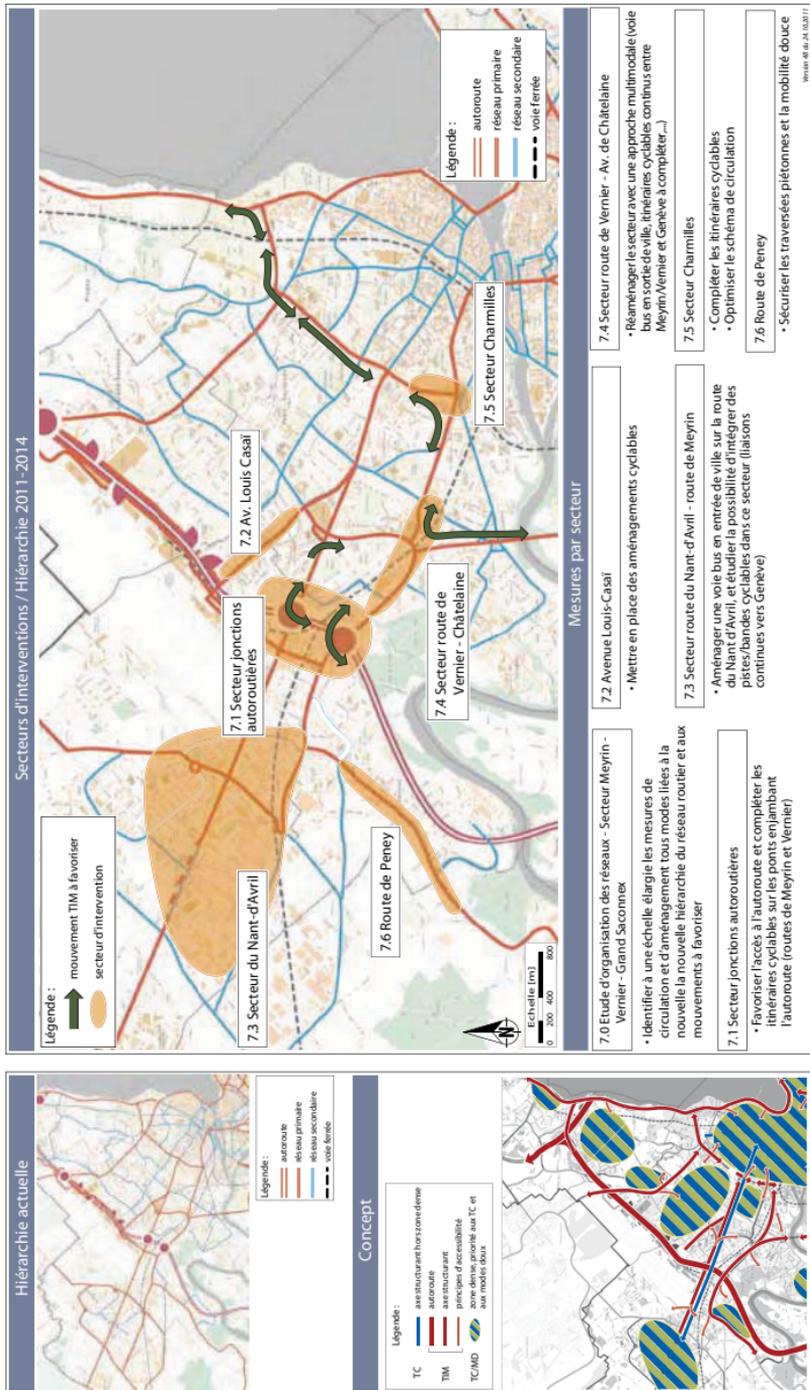
Mesures par secteur	
6.0 Centre-ville	<ul style="list-style-type: none"> • Améliorer la vitesse des TC • Améliorer la continuité, la sécurité et la progression des MD
6.1 Secteur Comavin – Pâquis – St-Gervais	<ul style="list-style-type: none"> • Optimiser le schéma de circulation intégrant l'amélioration de la vitesse commerciale des TC, de la sécurité des modes doux et de la continuité des aménagements réservés à ces modes
6.2 Pont du Mont-Blanc et quais	<ul style="list-style-type: none"> • Concentrer les mouvements de transit TIM sur le "U" et mettre en place une voie bus en direction de la gare • Aménagement des itinéraires cyclables et réaliser une liaison au-dessus du Rhône pour les MD au niveau du pont du Mont-Blanc
6.3 Secteur rue du Rhône – rue de Rive	<ul style="list-style-type: none"> • Limiter les conflits TIM / TC (livraisons, ...) et prioriser les axes TC (tram notamment) • Etendre la zone piétonne et revaloriser l'espace public pour les mobilités douces
6.4 Secteur boulevard Helvétique – boulevard des Tranchées	<ul style="list-style-type: none"> • Compléter les itinéraires cyclables de ce secteur • Optimiser le schéma de circulation
6.5 Secteur Pl. Neuve – Plainpalais – rue de Carouge – Pont d'Arve	<ul style="list-style-type: none"> • Prioriser les TC, notamment le tram au niveau des carrefours et compléter les itinéraires cyclables sécurisés • Etendre la zone piétonne et revaloriser l'espace public pour les mobilités douces
6.6 Avenue du Mail	<ul style="list-style-type: none"> • Prioriser les transports collectifs et les vélos
6.7 Secteur de l'Etoile	<ul style="list-style-type: none"> • Augmenter la vitesse commerciale des trams
6.8 Route de Chancy – rue des Deux-Ponts	<ul style="list-style-type: none"> • Mettre en service le tramway Meyrin - Bernex avec des mesures d'accompagnement pour les TIM et la MD
6.9 Secteur de La Jonction	<ul style="list-style-type: none"> • Définir et organiser les flux de circulation et le schéma de circulation

Source: M. de J. 2012

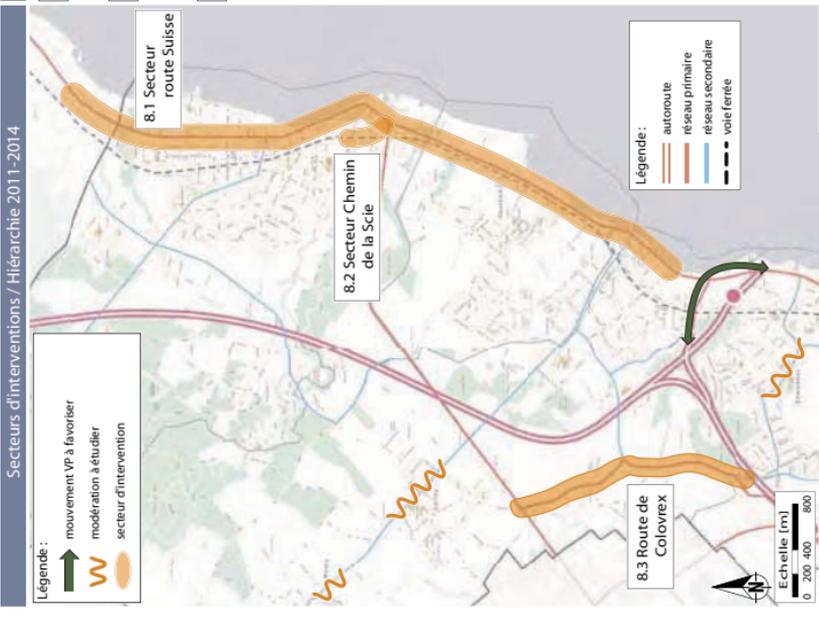
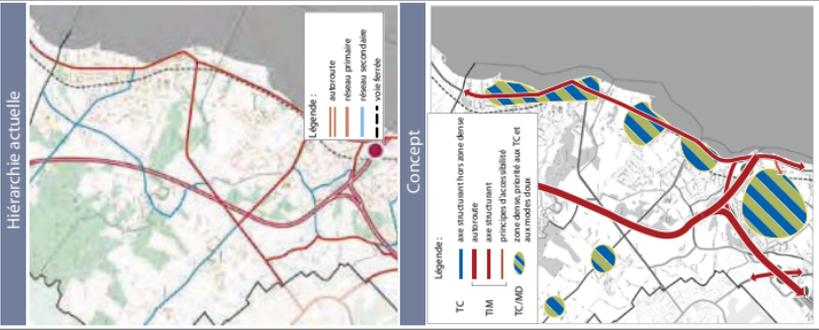


Rive droite : secteur Petit-Saonnex – Vernier – Meyrin – Grand-Saonnex

Fiche n° 7



Version : 01.10.2017



Mesures par secteur	
8.1 Route Suisse	<ul style="list-style-type: none"> • Réaménager la route Suisse - approche multimodale
8.2 Chemin de la Scie	<ul style="list-style-type: none"> • Revoir le schéma de circulation en fonction de la réalisation du prolongement du chemin de la Scie
8.3 Route de Colovrex	<ul style="list-style-type: none"> • Etudier la faisabilité d'une voie bus et d'un by-pass au carrefour route de Colovrex - rte du Bois Brûlé et mettre en place des itinéraires cyclables sécurisés

Mesures thématiques à court terme

■ Définir un concept de jalonnement

Fiche 10

Objectifs	Description des mesures recommandées	Acteur
<ul style="list-style-type: none"> • Objectifs généraux : <ul style="list-style-type: none"> – Mettre en oeuvre la hiérarchie du réseau routier – Guider les usagers de manière efficace et cohérente sur le réseau routier cantonal 	<ul style="list-style-type: none"> • Définir un concept de jalonnement établissant : <ul style="list-style-type: none"> – des secteurs de destination ou pôles – une hiérarchie des destinations • Mettre en cohérence le jalonnement avec la hiérarchie du réseau routier et les itinéraires poids-lourds tout en limitant le nombre de panneaux et d'informations • Mettre à jour le jalonnement piétons et vélos, et poursuivre les actions de communication sur les itinéraires cyclables mis en place dans le Canton 	<ul style="list-style-type: none"> • Canton de Genève

Effets
<p> TIM : • amélioration de la lisibilité du réseau routier</p> <ul style="list-style-type: none"> • diriger les véhicules sur des itinéraires adaptés <p> MD : • amélioration de la lisibilité des itinéraires</p>

Version 46 du 22/08/2011

■ Accompagner les communes dans l'aménagement des réseaux communaux à incidence intercommunale

Fiche 11

Objectifs	Description des mesures recommandées	Acteurs
<ul style="list-style-type: none"> • Objectifs généraux : <ul style="list-style-type: none"> – Mettre en oeuvre la hiérarchie du réseau routier sur le réseau routier communal – Valoriser l'espace public et optimiser son affectation aux différents modes de transport – Garantir la sécurité de tous les modes de déplacements et notamment des plus vulnérables • Objectifs TIM : <ul style="list-style-type: none"> – Assurer des itinéraires pour les trafics de transit et d'échange et maîtriser le trafic dans les zones sensibles, tout en maintenant l'accès aux quartier – Assurer l'accessibilité pour le trafic professionnel • Objectifs MD : <ul style="list-style-type: none"> – Densifier l'offre en itinéraires cyclables et piétons avec des aménagements sécurisés – Favoriser la mobilité douce dans les zones denses, ainsi que les liaisons inter quartiers 	<ul style="list-style-type: none"> • Engager des études et projets de réaménagement du réseau communal par les communes • S'assurer que les aménagements prévus respectent la hiérarchie du réseau routier et l'ensemble des objectifs TIM / TC / MD définis (ex: suppression du transit dans les quartiers tout en assurant une bonne accessibilité, desserte TC respectant le cadre de la loi H 150, sécurisation des itinéraires de mobilité douce...) • Travailler avec les communes pour établir des référentiels d'aménagement • Développer la communication de la DGM à l'attention des communes 	<ul style="list-style-type: none"> • Communes, en collaboration avec les services du Canton

Effets
<p> TIM : • diminution du trafic dans les quartiers. Attention aux reports de trafic.</p> <p> MD : • amélioration des conditions de déplacement et itinéraires MD</p> <ul style="list-style-type: none"> • sécurisation des secteurs problématiques et dangereux

Version 46 du 22/08/2011

Faciliter le transport professionnel

Fiche 13

Description des mesures recommandées
<ul style="list-style-type: none"> • Poursuivre les échanges et réflexions entre les milieux professionnels et la DGM au sein du groupe transport professionnel pour étudier des propositions améliorant la logistique du transport professionnel <ul style="list-style-type: none"> - Faire un bilan de la mise en place en 2011 du macaron multizone plus - Redéfinir les besoins et la localisation des places de livraisons, et faire un diagnostic sur les dysfonctionnements de l'organisation des chargements/déchargements, des cars et des taxis (points traités dans le Plan directeur du stationnement) - Mener des réflexions sur la réorganisation de la réglementation des livraisons pour le centre-ville (dans le sens de la simplification et d'une meilleure adaptation aux pratiques des professionnels) et sur la mise en place de nouveaux services logistiques urbains (pour les commerçants des espaces de stockage, pour les clients du commerce de centre ville des aides au portage à domicile des paquets, pour les transporteurs des relais-livraisons ou "magasins de quartier" afin de les aider dans les activités - en forte croissance - de livraisons directes aux particuliers). • Étudier les possibilités offertes aux véhicules professionnels afin d'autoriser le transit dans certaines rues soumises à des restrictions de circulation (dérégulations de police, définition de plages horaires, activités concernées, ...) • Profiter de la plateforme chantier mobilité mise en place fin 2010 et réunissant les différents acteurs : DGM, OGC, TPG, gendarmerie, police municipale, SIG et ville de Genève, pour assurer une meilleure coordination et gestion de la mobilité pendant les chantiers et mieux renseigner les usagers • Mieux communiquer sur les restrictions horaires de livraison et simplifier l'obtention des dérogations en dehors des horaires autorisés (mise en place d'un guichet unique) <ul style="list-style-type: none"> - Envisager le développement d'une application internet permettant aux personnes de formuler des demandes de dérogations de circulation auprès des autorités compétentes • Assurer une meilleure intégration des contraintes posées par les activités de livraisons dans les aménagements de voirie (arrivée d'un transport en commun en site propre -- tramway, piétonisation ou semi-piétonisation, etc.) • Réfléchir à la mise en place d'une carte d'itinéraires PL à privilégier pour accéder aux différentes zones industrielles du Canton • Promouvoir le maintien des infrastructures ferroviaires en zone dense ou le développement d'équipements multimodaux en périphérie.

Version 08/06/17.11.2011

Accidentologie : recueil de données et suivi

Fiche 12

Description des mesures recommandées
<ul style="list-style-type: none"> • Assurer une coordination étroite avec la mise en place au niveau fédéral de Mistra le nouveau système d'information pour la gestion des routes et du trafic pour l'OFROU • Réaliser la saisie des données sur les accidents de la circulation dans le module accidents de Mistra à partir de 2011 • Organiser une méthode d'analyse systématique des accidents permettant : <ul style="list-style-type: none"> - d'étudier les données géographiques des accidents - de cibler les points noirs et les potentiels d'amélioration en adaptant l'environnement du réseau routier - de faire des comparaisons intercantonnales
<p style="text-align: center;">Acteurs</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gendarmerie, en collaboration avec les services de la Confédération et du Canton

Version 4/6/12.09.2011

Objectifs

- Objectifs généraux :
 - Assurer l'accessibilité du trafic professionnel aux différents secteurs de l'agglomération
 - Permettre le chargement/déchargement à proximité des lieux d'activités, sans perturber le fonctionnement des autres modes de déplacements
 - Améliorer les conditions de livraison pour les transports professionnels

Effets

TIM : - limitation des impacts dus aux livraisons



Acteurs

- Canton de Genève
- Milieux professionnels du Canton

Objectifs

- Objectifs généraux :
 - Garantir la sécurité de tous les modes de déplacements et notamment des plus vulnérables

Effets

TIM : - sécurisation des secteurs problématiques et dangereux



MD : - sécurisation des secteurs problématiques et dangereux

Acteurs

- Gendarmerie, en collaboration avec les services de la Confédération et du Canton

Améliorer la qualité des interfaces TI-TC-MD

Fiche 14

Objectifs	Description des mesures recommandées
<ul style="list-style-type: none"> Objectifs généraux : <ul style="list-style-type: none"> Garantir l'attractivité multimodale de l'agglomération et assurer l'utilisation complémentaire de tous les modes de transport Promouvoir les modes alternatifs aux transports individuels motorisés, notamment pour les pendulaires Créer des interfaces multimodales efficaces, attractives et conviviales, favorisant le transfert modal Objectifs particuliers : <ul style="list-style-type: none"> Améliorer la qualité des pôles d'échange intermodaux afin de favoriser le transfert modal des TIM vers les transports publics et la mobilité douce 	<ul style="list-style-type: none"> Aménager des espaces suffisants en regard des flux de déplacements piétonniers Mettre en place des espaces abrités pour les zones d'attente et des aménagements spécifiques pour les personnes à mobilité réduite Mettre à disposition des zones de stationnement sécurisé pour les vélos et continuer le développement des P+B (Park & Bike) Étudier la mise en place de stations de desserte de vélos en libre service (VLS) Mettre en œuvre une billetterie combinée unique (transports publics - P+R - VLS) Prévoir et gérer selon les cas des zones de stationnement pour les deux-roues motorisés et de desserte pour les taxis Prévoir une signalétique uniforme pour l'ensemble des usages des interfaces (stations TC, accès parkings, billetterie, taxis, etc.) Intégrer les usages annexes tels que les commerces et les lieux d'activités dans la mise en œuvre des aménagements
Effets <ul style="list-style-type: none"> Développement de l'intermodalité dans les déplacements des usagers, notamment des pendulaires 	Acteur <ul style="list-style-type: none"> Canton de Genève Communes

Version 48 du 24.10.2011

Adapter les stratégies de régulation multimodale à l'échelle du Canton

Fiche 15

Objectifs	Description des mesures recommandées
<ul style="list-style-type: none"> Objectifs généraux : <ul style="list-style-type: none"> Adapter la régulation multimodale par zone pour appuyer la mise en œuvre de la hiérarchie du réseau routier Affirmer la vocation des différentes voiries Réduire les nuisances liées au trafic routier : population exposée au bruit et à la pollution 	<ul style="list-style-type: none"> Adapter et mettre en œuvre les logiques de régulation multimodale à une échelle macroscopique dans le respect de la nouvelle hiérarchie du réseau routier : <ul style="list-style-type: none"> Coordination d'axes de zones en fonction des heures de la journée Contrôle de flux S'appuyer sur la démarche de mise en œuvre d'un Centre de Régulation et de Gestion du Trafic en vue d'assurer une gestion coordonnée des réseaux nationaux et cantonaux
Effets <ul style="list-style-type: none"> Amélioration de la fluidité, par secteurs Adaptation des logiques de régulation selon l'horaire Amélioration de la progression des transports publics Réduction des nuisances 	Acteur <ul style="list-style-type: none"> Canton de Genève Confédération

Version 48 du 24.10.2011

7.2. Projets d'infrastructures à moyen et long terme

Le deuxième groupe de mesures comprend de nouveaux projets d'infrastructures à un horizon dépassant 2015, qui viendront compléter le réseau routier à moyen et long terme pour consolider le concept multimodal.

Seules sont traitées les mesures liées à des urbanisations ayant fait l'objet d'une programmation suffisamment précise et dont les études ont abouti à une proposition de tracé localisé des infrastructures de transport (Bernex Nord, par exemple).

D'autres projets d'infrastructures non encore clairement identifiés, mais qui pourront être nécessités par des urbanisations aux programmes encore en cours de définition (PAV avec la redéfinition de la structure du réseau routier dans ce secteur, Cherpines avec une éventuelle nouvelle liaison routière pour relier Confignon à Bernex) ou bien encore l'extension piétonne du centre-ville, ne pourront pas aboutir dans le cadre de ce plan directeur 2011-2014, mais seront mis en œuvre dans le plan directeur suivant. Néanmoins, le présent plan directeur pose les premiers jalons en vue de la réalisation de ces projets à moyen terme.

■ Projets à moyen-long terme

Localisation

- Légende :
- A Projet à moyen-long terme
 - Infrastructure de transport

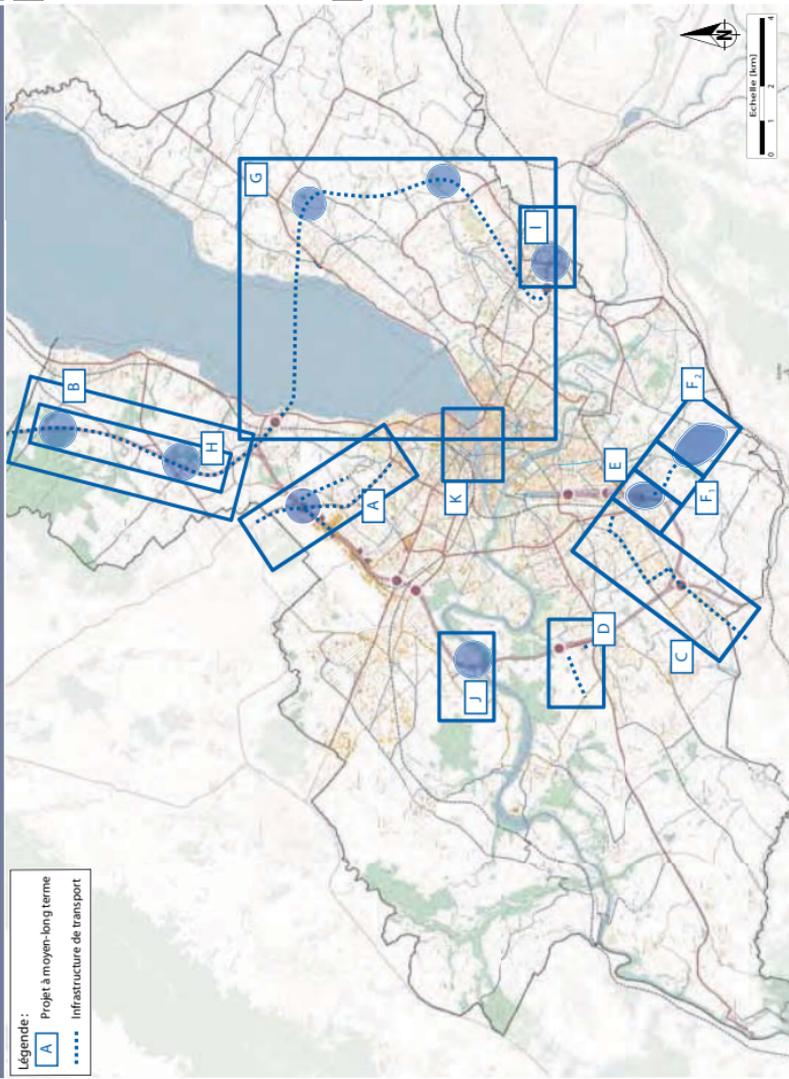
Projets à moyen-long terme

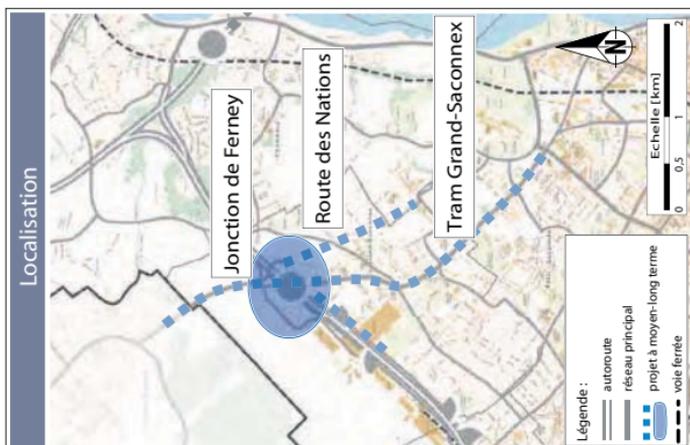
Projet à réaliser :

- A Jonction autoroutière du Grand-Saconnex - Route des Nations - tram Grand-Saconnex
- B Troisième voie autoroutière entre Coppet et Le Vengeron
- C Tram de St-Julien
- D Barreaux Nord et Est de Bernex et accessibilité à l'autoroute
- E Complément de la jonction autoroutière de Lancy Sud
- F₁ Infrastructures Genève Sud - liaison 1 entre la rte de Saconnex d'Arve et la rte d'Anney

Projet dont l'opportunité est à étudier :

- F₂ Infrastructures Genève Sud - liaison 2 entre la rte d'Anney et la rte de Pierre Grand
- G Traversée du Lac
- H Nouvelle jonction autoroutière de Versoix ou de Collex-Bossy et accessibilité à l'autoroute
- I Jonction de Thônex et accessibilité à l'autoroute
- J Nouvelle demi-jonction autoroutière de Vernier et accessibilité à l'autoroute
- K Extension de la zone piéto-ne du centre-ville





Enjeux

- Offrir une capacité plus importante d'échange entre l'autoroute et le réseau cantonal
- Maintenir une bonne accessibilité au secteur des Nations pour les TIM
- Offrir un axe fort de transport en commun entre Genève et Ferney
- Requalifier la route de Ferney
- Préserver l'arborisation de valeur
- Compenser les défrichements
- Requalifier la route de Ferney en lien avec les projets d'aménagement voisins (Jardin des Nations notamment)

Acteurs

- Confédération
- Canton de Genève
- Commune du Grand-Saonnex
- Partenaires français (pour le Tram)

Etat d'Avancement

- Jonction du Grand-Saonnex et route des Nations : Etudes d'Avant-Projet
- Tram : Demande de concession déposée en 2005, en attente de l'avancement de la Route des Nations

Etapas 2011-2014

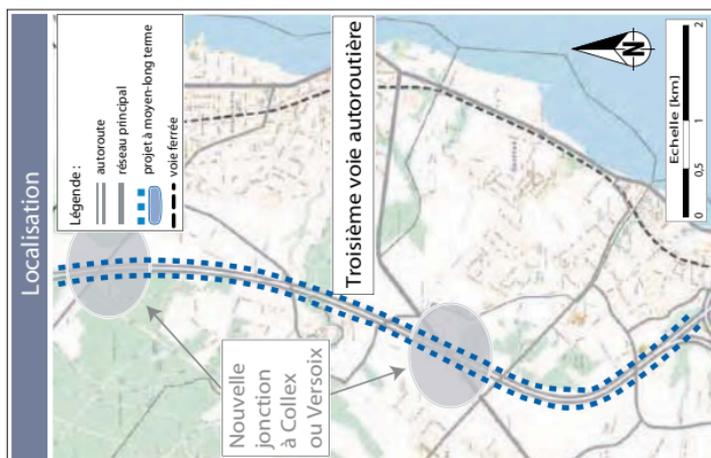
- Mise à l'enquête : 2012
 - Projet de détail : 2014
 - Dossier d'exécution : 2014
 - Étude du projet de tracé : 2012-2013
 - Élaboration du projet définitif : 2014
- Jonction de Ferney et route des Nations } Tram

Horizons de réalisation

- Début du chantier de la jonction du Grand-Saonnex et de la route des Nations: 2014 - 2015
- Mise en service de la jonction de Ferney et de la route des Nations: 2017 - 2018
- Début des travaux du tram Grand-Saonnex: 2017 - 2018

Troisième voie autoroutière entre Coppet et Le Vengeron

Fiche B



Enjeux

- Répondre à l'objectif de la politique fédérale des routes nationales d'éliminer le goulet d'étranglement du tronçon Le Vengeron - Coppet
- Mettre en cohérence cet élargissement avec la capacité de l'autoroute en amont et en aval, du réseau local, ainsi qu'avec les autres projets (nouvelles jonction autoroutière, traversée du lac...)
- Mettre en place une solution transitoire avec l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence
- Préserver les corridors biologiques
- Compenser les défrichements
- Prendre en compte les plans de site voisins (Ecogia, Bois d'Avault)

Acteurs

- Confédération
- Canton de Genève

Etat d'Avancement

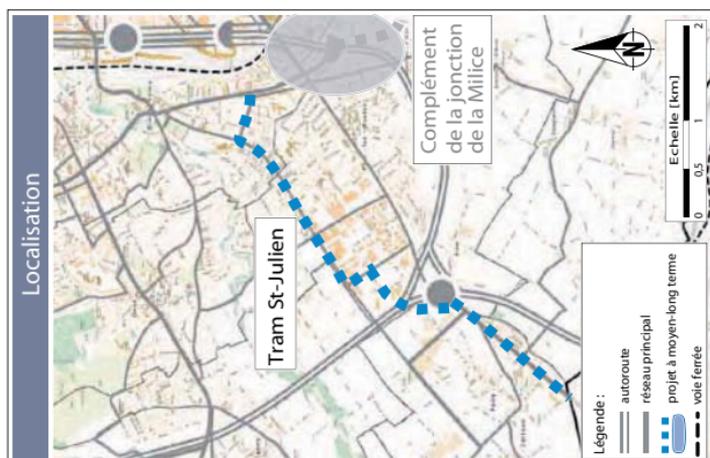
- Identification en 2009 de la nécessité de l'élargissement à 2x3 voies du tronçon Le Vengeron - Coppet dans le module 2 de l'arrêté fédéral concernant le programme d'élimination des goulets d'étranglement
- Etude sur l'utilisation potentielle de la bande d'arrêt d'urgence comme troisième voie autoroutière menée par l'OFROU en 2010

Etapas 2011-2014

- Etudes en cours sur l'élargissement à 2x3 voies (OFROU)
- Prise de position de l'OFROU sur l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence : 2012

Horizons de réalisation

- Mise en service de l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence: 2014 - 2015
- Réalisation de la troisième voie autoroutière: à partir de 2015



Enjeux

- Améliorer les liaisons en transports publics sur l'axe Genève - Perly - Saint-Julien
- Réaliser le tramway directement jusqu'à la gare de Saint-Julien
- Traiter le problème du franchissement de l'autoroute
- Maintenir une bonne accessibilité des TIM à ce secteur ainsi qu'à l'autoroute
- Préserver le maillage vert prévu dans la zone agricole spéciale

Acteurs

- Canton de Genève
- Communes de Plan-les-Ouates, Lancy et Perly
- Partenaires français (Communauté de Commune du Genevois)

Etat d'Avancement

- Etude de faisabilité réalisée en 2010 préconisant la réalisation d'un seul tracé via la route de Base

Etapas 2011-2014

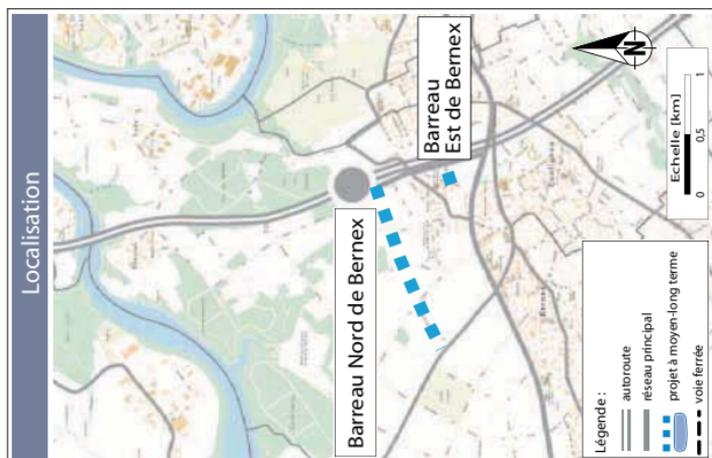
- Études d'insertion et d'avant projet : 2011-2012
- Élaboration du dossier de procédure d'approbation des plans : 2013

Horizons de réalisation

- Début du chantier tram: 2015
- Mise en service du tram: 2017 - 2018

■ Barreaux Nord et Est de Bernex et accessibilité à l'autoroute

Fiche D



Enjeux

- Accompagner l'extension urbaine (6'000 logements + 6'000 emplois) au nord du village de Bernex en assurant une fonction d'accès
- Décharger la route de Chancy d'une grande partie du trafic
- Assurer une bonne accessibilité à l'autoroute pour Bernex et depuis la route d'Aire-la-Ville
- Garantir une bonne desserte de la zone d'activité
- Préserver la pénétrante de verdure de Bernex
- Préserver la continuité biologique inscrite dans le Plan directeur cantonal

Acteurs

- Confédération
- Canton de Genève
- Commune de Bernex

Etat d'Avancement

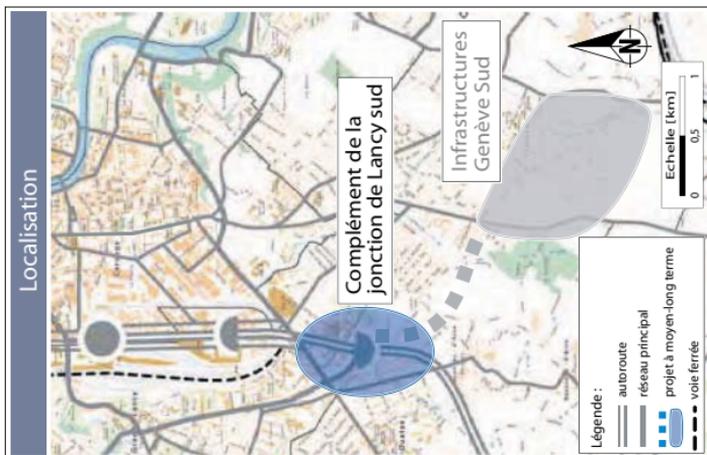
- Réflexions menées dans le cadre du PACA Bernex du projet d'agglomération en 2009 - 2010
- Contact pris avec l'OFROU en 2010

Étapes 2011-2014

- Étude de faisabilité en vue de solliciter l'OFROU : 2011-2012

Horizons de réalisation

- Réalisation des barreaux Nord et Est de Bernex : 2020, en lien avec l'urbanisation du secteur



Enjeux

- Offrir un accès direct à l'autoroute pour se rendre à Genève via la route des Jeunes depuis la route de Saconnex d'Arve et la route du Camp
- Permettre, en lien avec les infrastructures de Genève Sud, le soulagement du secteur du Bachet ainsi que celui des communes de Genève Sud en canalisant le trafic en provenance et à destination du Sud-Est du Canton.
- Coordonner sa réalisation avec la liaison 1 des infrastructures de Genève Sud entre la rte de Saconnex d'Arve et la rte d'Annexy
- Compenser les défrichements

Acteurs

- Confédération
- Canton de Genève
- Communes de Genève Sud : Bardonnex, Carouge, Lancy, Plan-les-Ouates, Troinex et Veyrier

Etat d'Avancement

- Mise au point du projet général par l'OFROU en 2011-2012

Etapes 2011-2014

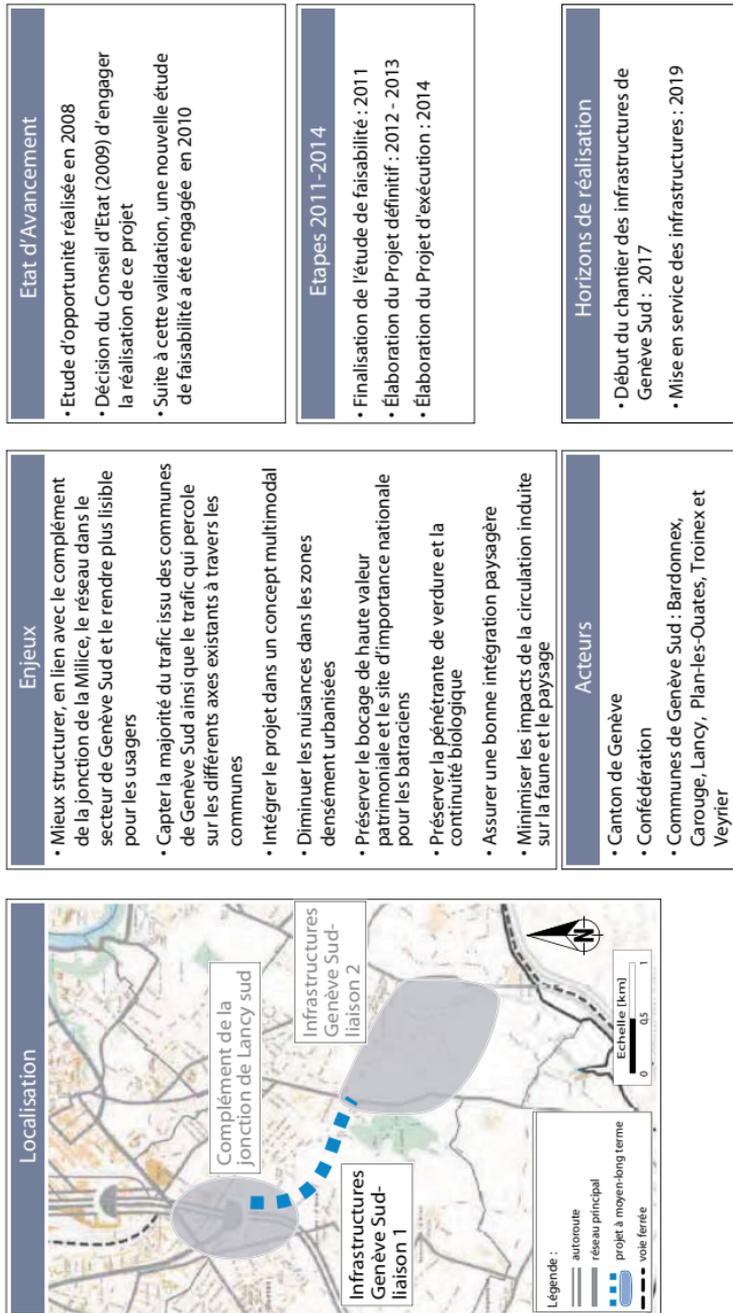
- Approbation du projet général par le conseil Fédéral : 2012
- Elaboration du Projet Définitif : 2012 - 2013
- Mise à l'enquête publique : 2012
- Elaboration du Projet de Détail : 2014

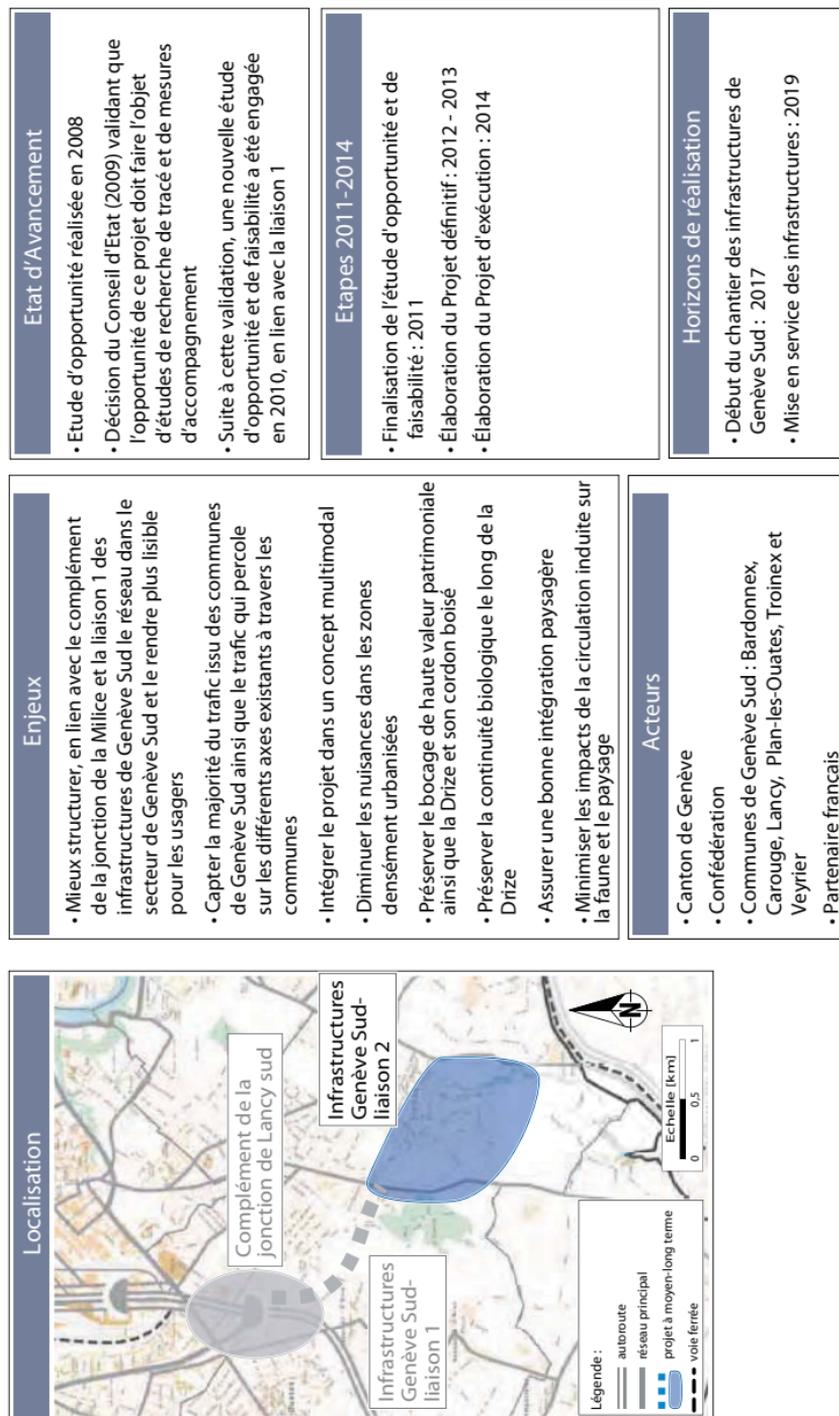
Horizons de réalisation

- Début du chantier de complément de la jonction : 2017
- Mise en service du complément de jonction: 2019

Version SB/du 15.11.2011

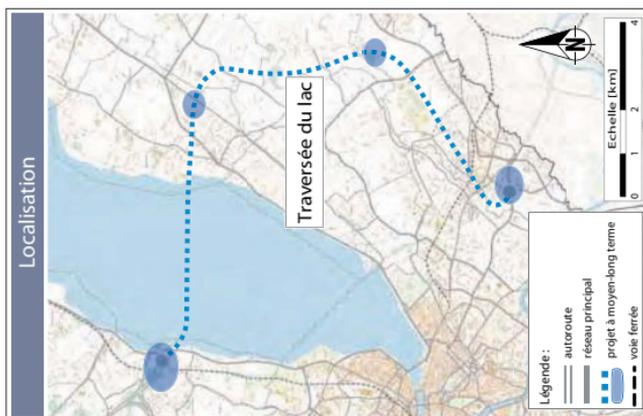
■ Infrastructures Genève Sud – liaison 1 entre la route de Saconnex d'Arve et la route d'Anney

Fiche F₁



■ Traversée du lac

Fiche G



Enjeux

- Offrir une nouvelle connexion entre les réseaux routiers suisses et français
- Réorganiser les déplacements entre les rives
- Améliorer l'accessibilité à la rive gauche
- Soulagier des zones sensibles aux charges de trafic (quais, pont du Mont-Blanc, ...) et l'autoroute de contournement ; requalifier les espaces de voirie en faveur des modes doux et transports publi
- Réduire le trafic et les nuisances à l'intérieur de la ceinture autoroutière et aux abords des jonctions
- Renforcer le principe d'urbanisation compacte que sous-tend le projet d'agglomération
- Préserver l'écosystème des rives du lac (Pointe à la Bise)
- Préserver les corridors biologiques
- Préserver les milieux à haute valeur écologique d'importance nationale ou protégés : Pointe à la Bise, Haute-Seymaz, Seymaz renaturée, Rouelbeau
- Préserver le paysage

Acteurs

- Confédération
- Canton de Genève
- Etat français

Etat d'Avancement

- Etude de faisabilité menées par l'Etat de Genève (loi 10015) entre 2008 et 2010

Etapas 2011-2014

- Etude d'opportunité et analyse multicritère de différentes variantes possibles à mener par l'OFROU : 2011 - 2012
- Intégration du résultat de l'étude d'opportunité dans le 2ème message sur les goulets d'étranglement : 2012 - 2014
- Demande du Canton de Genève d'intégration de la Traversée du Lac dans le prochain arrêté fédéral sur l'adaptation du réseau des routes nationales et dans la prochaine révision de l'arrêté Fédéral sur la suppression des goulets d'étranglement du réseau national : 2012 - 2014

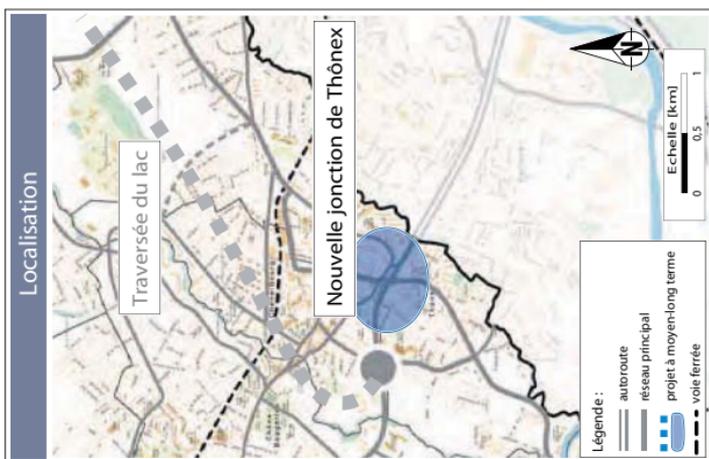
Horizons de réalisation

- Mise en service : 2030



■ Jonction de Thônex et accessibilité à l'autoroute

Fiche I



Enjeux

- Améliorer l'accessibilité routière dans le secteur des Trois-Chêne pour orienter les flux vers l'axe de Malagnou
- Desservir les projets d'urbanisation prévus, en minimisant les nuisances dans ce secteur
- Définir un schéma de circulation dans Thonex respectant la hiérarchie du réseau routier
- Préserver le Foron et son cordon boisé riverain

Etat d'Avancement

- Première analyse menée conjointement entre l'Etat et la commune de Thônex en 2010

Etapas 2011-2014

- Etude d'opportunité et de faisabilité : 2011-2012

Horizons de réalisation

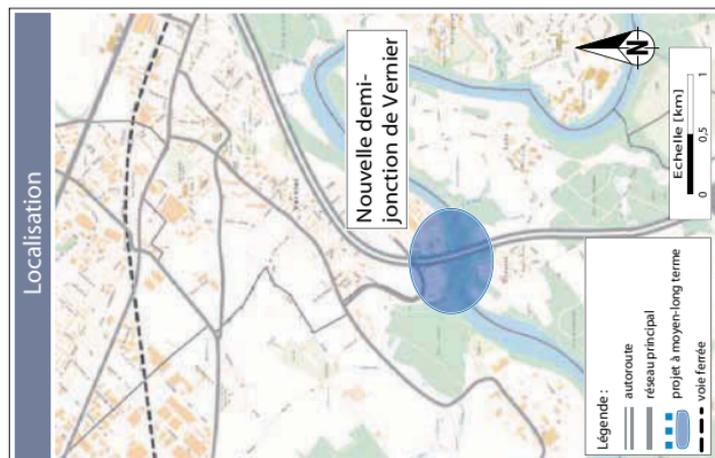
- Mise en service : 2020

Acteurs

- Canton de Genève
- Commune de Thônex

Version SRdu 15.11.2011

Nouvelle demi-jonction autoroutière de Vernier et accessibilité à l'autoroute



Enjeux

- Améliorer l'accessibilité aux secteurs à fort potentiel de densification de Vernier et Meyrin
- Soulager les jonctions autoroutières existantes de Vernier et Meyrin, éviter le risque de remontée de file d'attente dans le tunnel de Vernier
- Capturer la circulation des poids lourds vers les zones industrielles
- Capturer le trafic de transit dans les zones résidentielles
- Préserver le paysage des rives du Rhône (inscrites dans l'OREM, l'Inventaire fédéral des paysages d'importance nationale, ...)

Acteurs

- Confédération
- Canton de Genève
- Commune de Vernier

Etat d'Avancement

- Premières réflexions menées dans le cadre du projet d'agglomération en 2010

Etapas 2011-2014

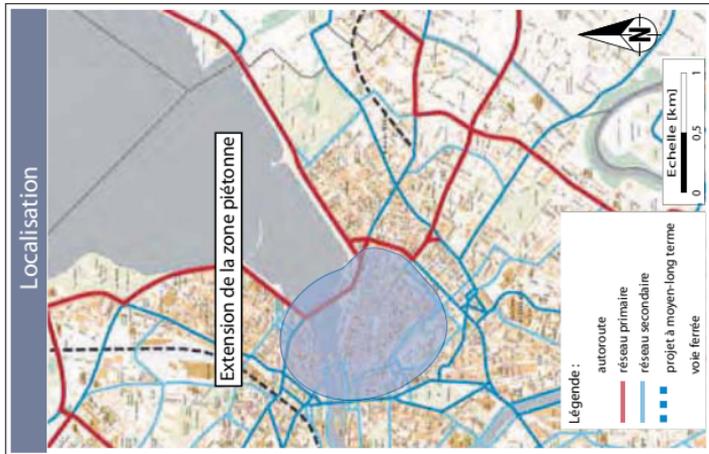
- Étude d'opportunité et de faisabilité en vue de solliciter l'OFROU : 2011-2012

Horizons de réalisation

- Mise en service : au delà de 2020

Extension de la zone piétonne du centre-ville

Fiche K



Enjeux

- Développer des axes à priorité piétonne entre le centre-ville et la voie verte d'agglomération
- Favoriser le lien social
- Améliorer les vitesses commerciales des transports publics
- Réorganiser le stationnement à l'échelle du centre-ville de Genève et limiter le trafic parasite en recherche de place de stationnement
- Prendre en compte l'ensemble des usages et besoins : riverains, commerçants, professionnels du transport, ...
- Améliorer la qualité de l'espace public pour les mobilités douces et son attractivité pour les différents usagers
- Valoriser l'image de la Ville par un aménagement approprié
- Saisir l'opportunité de créer des espaces publics de qualité

Etat d'Avancement

- Réflexions engagées concernant la réorganisation du stationnement et la création d'un nouveau parking

Etapas 2011-2014

- Etudes d'opportunité et de faisabilité sur différentes thématiques :
 - Circulation
 - Accessibilité tous modes aux pôles du centre-ville, dont les parkings
 - Projets d'aménagement
 - Projet de parking

Horizons de réalisation

- Horizon 2020

Acteurs

- Ville de Genève
- Canton de Genève
- Fondation des Parkings
- Associations de commerçants, de riverains, de professionnels du transport



CHAPITRE 8

Conclusion

Le plan directeur du réseau routier 2011-2014 remédie à deux défauts de maîtrise antérieurs du réseau routier. D'une part, il met les représentations en accord avec les faits, en mettant en place des principes de gestion et une nouvelle hiérarchie du réseau conformes aux fonctionnements réels du système de mobilité genevois. D'autre part, il met en cohérence les diverses politiques qui s'appliquent à la gestion du réseau routier, en fixant une structure d'objectifs et un concept radio-concentrique unifiés.

Cette meilleure maîtrise du réseau routier, de ses fonctionnements et de ses potentialités, permet d'optimiser l'utilisation des voiries dans l'intérêt du canton et de l'agglomération.

Le programme de mise en œuvre du plan directeur 2011-2014 prévoit la réalisation de mesures à court terme et l'étude de mesures à plus long terme.

À court terme, soit pendant la période 2011-2014, les mesures à concrétiser concernent principalement la gestion du réseau routier existant. Il s'agira de modifier la répartition des flux de circulation sur le réseau, notamment par de nouveaux schémas de circulation, des modifications de la régulation et de nouveaux aménagements de carrefours. La coordination locale entre les mesures sera assurée par des fiches de mesures établies par secteurs géographiques.

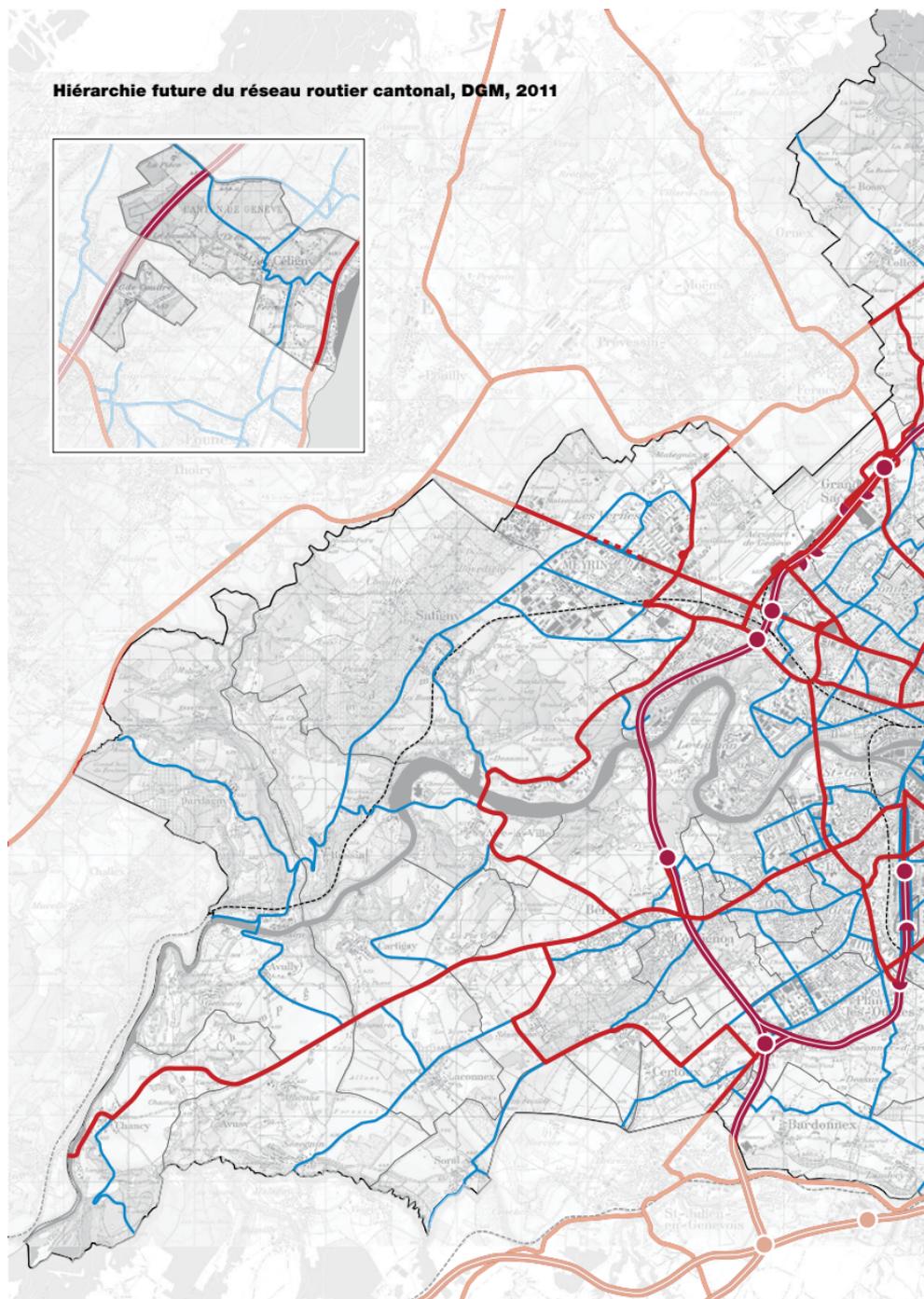
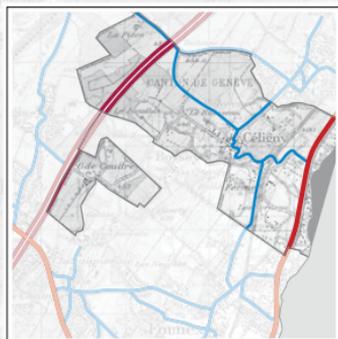
À plus long terme, d'importants projets d'infrastructure sont programmés, se trouvant à divers stades d'avancement. Les études engagées et à engager permettront d'établir leur utilité pour le fonctionnement du réseau routier, les conditions de leur réalisation et les coordinations à assurer.

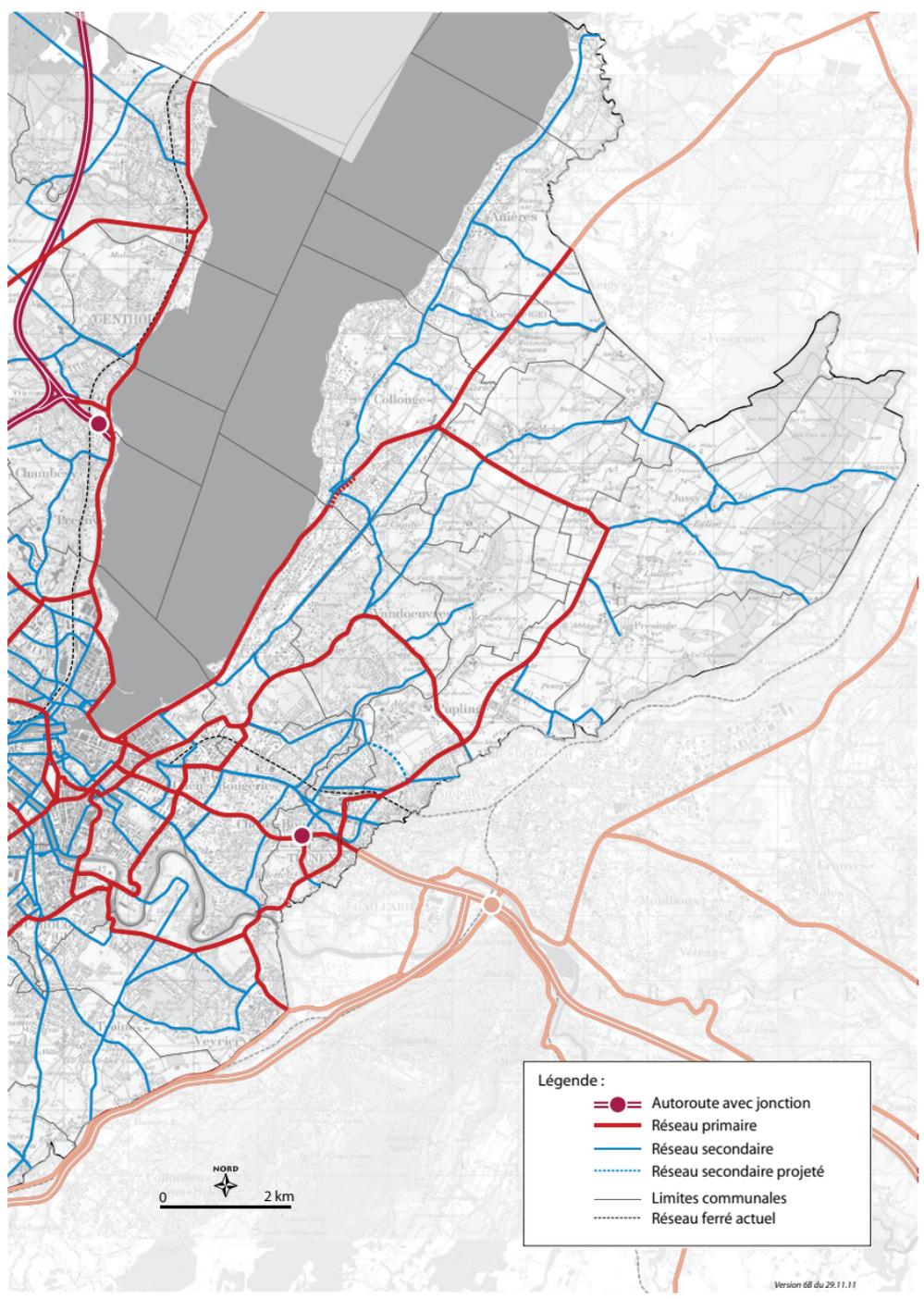
Ce plan directeur, ainsi que les autres planifications directrices cantonales, va poser les bases de l'organisation multimodale des déplacements dans les perspectives de développement à l'horizon 2030. Ainsi, il contribue activement à l'élaboration d'une stratégie de mobilité durable du canton, dans le contexte de l'agglomération franco-valdo-genevoise.

SIGLES UTILISES

CEVA	liaison ferroviaire Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse
CRFG	comité régional franco-genevois
DETEC	département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
DGM	direction générale de la mobilité
DSPE	département de la sécurité, de la police et de l'environnement
LCPR	loi (fédérale) sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre RS 704
LCR	loi (fédérale) sur la circulation routière RS 741.01
LFInfr	loi (fédérale) sur le fonds d'infrastructures pour le trafic d'agglomération et le réseau des routes nationales RS 725.13
LPE	loi (fédérale) sur la protection de l'environnement RS 814.01
LPN	loi (fédérale) sur la protection de la nature et du paysage RS 451
LRN	loi (fédérale) sur les routes nationales RS 725.11
LRoutes	loi sur les routes L 1 10
MD	mobilité douce
MICA	projet d'urbanisation du secteur Mon-Idée — Communaux d'Ambilly
OFROU	office fédéral des routes
OPAir	ordonnance (fédérale) sur la protection de l'air
OPB	ordonnance (fédérale) pour la protection contre le bruit
P+R	parcs relais
PAC	périmètre d'aménagement coordonné
PACA	périmètre d'aménagement coordonné d'agglomération
PLQ	plan localisé de quartier
RC	route cantonale
RER	réseau express régional (ferroviaire)
SITG	système d'information du territoire genevois
TC	transports collectifs (ou TP transports publics)
TCMC	tramway Cornavin-Meyrin-CERN
TCOB	tramway Cornavin-Onex-Bernex
TIM	transports individuels motorisés
TP	transports publics (ou TC transports collectifs)
TPG	transports publics genevois
ZIMEYSA	zone industrielle Meyrin-Satigny

Hiérarchie future du réseau routier cantonal, DGM, 2011





ANNEXE 2

RÉPUBLIQUE ET CANTON DE GENÈVE

DIRECTION GÉNÉRALE DE LA MOBILITÉ

Plan directeur du réseau routier

Synthèse des remarques des communes et des associations

Novembre 2010

Dossier réalisé par :

bcph

gestion de projet aide à la décision
environnement transports

Ingénierie

bcph Ingénierie
Rue de Genève 2
CH-1225 Chêne-Bourg
T/F +4122 700 44 36
E info@bcph.ch

I. Introduction

Les communes ont été associées au processus de réalisation du plan directeur du réseau routier. Une demande leur a été adressée en mars 2010 afin de recueillir :

- Leurs remarques éventuelles sur le plan actuel 2007 – 2010
- L'analyse de fonctionnement du réseau
- Les demandes de modifications de la hiérarchie du réseau
- Les projets structurants communaux

Les communes n'ont pas toutes répondu à ces demandes. Il en ressort toutefois un diagnostic qui peut être qualifié de représentatif vu la proportion de réponse.

Ce diagnostic fait clairement apparaître un certain nombre de problèmes. Le point le plus cité concerne les questions d'augmentation de trafic sur le réseau avec les nuisances qui s'ensuivent et les reports au travers de quartiers. De nombreux constats concernant des lacunes ou un mauvais usage de connexions entre les niveaux hiérarchiques du réseau sont également faits. Les problèmes d'insécurité sont cités, souvent conséquents aux points précédents. La Ville de Genève fait ressortir clairement les conséquences des accroissements de trafic sur les niveaux d'immissions du bruit.

Les tableaux qui suivent présentent une synthèse de l'ensemble des remarques transmises.

Commune	Projet / Lieu	Remarques sur plan directeur du réseau routier 2007-2010	Analyse du fonctionnement actuel du réseau routier et des dysfonctionnements	Projets structurants - caractéristiques
Aïre-la-Ville	Territoire communal			<p>Souhait de voir inscrit au plan directeur du réseau routier 2011-2014</p> <ul style="list-style-type: none"> Giratoire à la sortie d'Aïre-la-Ville en direction de Bernex Sortie cyclable en direction de Saligny Piste cyclable en direction de ZIMEYSA
Antières	Traversée souterraine de CoHerAn Rive-Douvaine, ligne de tram Voir aussi Corsier			<ul style="list-style-type: none"> Résolution n°6 votée par le Conseil Municipal de la Commune d'Antières le 30 mars 2010 pour l'inscription au plan directeur cantonal du projet de traversée souterraine de CoHerAn sous la rive de Thonon. Liaison de ce projet avec une future liaison autoroutière partant du Vengeron, passant par une sortie à la Pallanterie, sur les communaux d'Ambilly pour se raccorder à l'Autoroute Blanche (Thonex). Etude à réaliser par le Canton de Genève et la Confédération. Résolution n°6 votée par le Conseil Municipal de la Commune d'Antières le 30 mars 2010 en complément du point ci-dessus pour une étude de ligne de tram Rive-Douvaine-Rive. Etude à réaliser par le Canton de Genève et la Confédération.
Bernex	Routes de Laconnex, Sorai, Lully	Ces routes sont d'un gabarit identique mais de niveau hiérarchique différent		
Bernex	Route de Sorai		Cette route devrait être intégrée au réseau secondaire et non au réseau primaire	
	Route du Pré Lauret			<ul style="list-style-type: none"> Cette route qui assure le contournement du village de Sézenove devrait passer du réseau secondaire au réseau primaire. La création de deux giratoires (Côté route de Sorai et route Laconnex) permettrait d'améliorer les flux
Carouge		Le plan directeur communal est en contradiction avec le plan directeur du réseau routier 2007-2010. Les principes de circulation élaborés en 1995 par la Ville de Carouge (diminution du transit et renforcement du centre-ville) n'avaient pas été intégrés dans le plan directeur du réseau routier.		
Carouge	Territoire communal		Le fonctionnement du réseau routier a été étudié dans le plan directeur communal adopté par le Conseil Municipal le 25 juin 2009 et par le Conseil d'Etat le 14 septembre 2009	
	Genève Sud Genève Sud-Ouest (variante soutenue par la Ville de Carouge en lieu et place de Genève Sud)			<p>La Ville de Carouge a voté une résolution contre le tracé « direct » au dessus de la Drize (opposition de la population)</p> <ul style="list-style-type: none"> Est privilégiée la variante « Sud-Ouest » avec le complément de la Jonction de la Milice avec le décalassement de la rive de Drize en réseau de quartier <p>En cas d'acceptation de la variante « Sud-Ouest » :</p> <ul style="list-style-type: none"> Souhait de déclasser en réseau de quartier des routes de La Chapelle, de Drize et de Sacornex-d'Arve

Commune	Remarques sur plan directeur du réseau routier 2007-2010	Analyse du fonctionnement actuel du réseau routier et des dysfonctionnements	Projets structurants - caractéristiques
Carouge			<p>Volonté de la Ville de Carouge d'élargir le centre-ville :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Demande de déclasser en réseau de quartier rue Jacques-Grosselin (entre av. Vibert et rue du Grand-Bureau), bd des Promenades et rue Louis-de-Montfalcon • Souhait de créer une zone 20 km/h et établir le contre-sens cyclable sur l'ensemble du centre historique • Souhait de fermeture de la place de Sardaigne • Souhait de report de la traversée de Carouge par le Rondeau de Carouge • Souhait du tracé par les transports collectifs via le bd des Promenades, le Rondeau de Carouge, la rue Joseph-Girard, la rue de la Fontenette et non plus la rue du Collège. Ceci implique que la place de Sardaigne, place du Marché et rue des Moraines seront déclassées du niveau principal et la rue Joseph-Girard intégrera le niveau principal. • Création d'un parking sous le bd des Promenades • Cf fiches n°6-7 du plan dir. communal
			<p>Volonté de la Ville de Carouge de canaliser le trafic de transit :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Demande de déclassement de l'av. de la Praille en réseau de quartier • Demande d'aménagement telle la mise en sens unique de tronçons stratégiques (rues de Lancy, des Caroubiers, Ancienne et Adolphe-Fontanel) • Demande de fermeture de la place de Sardaigne • Demande de fermeture de la rue du Collège
			<p>Dans l'optique, pour la zone logistique de la Praille, de construction d'un nouvel axe principal interne entre la rte de St-Julien et l'av. Vibert, la Ville de Carouge :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Souhaite déclassement de l'av. de la Praille en réseau de quartier dévolu à la mobilité douce • Souhaite dans le futur, que l'av. de la Praille desserve le quartier de l'Etoile avec un nouvel axe de transports collectifs • Souhaite que le secteur de l'Etoile soit desservi par l'av A-Jolivet en réseau secondaire et son prolongement au nord. • Souhaite que la hiérarchie du réseau soit en adéquation avec les développements et plan directeur communaux • Souhait mutation de la zone industrielle en zone urbaine (fiche n°2 plan dir. communal) • Souhait de déclassement en réseau de quartier de la rue Caroline Bureau • Souhait de déclassement en réseau de quartier de la rue du Grand-Bureau • Souhait de déclassement du réseau primaire en réseau secondaire de la rue de la Fontenette

Commune	Projet / Lieu	Remarques sur plan directeur du réseau routier 2007-2010	Analyse du fonctionnement actuel du réseau routier et des dysfonctionnements	Projets structurants - caractéristiques
Carouge	Rondeau de Carouge			<p>Fiche n°8 plan dir. communal projet de réaménagement du Rondeau de Carouge :</p> <ul style="list-style-type: none"> Gestion des flux et des feux pour une meilleure mobilité Valorisation des espaces publics Création de la Place du Rondeau Création d'une entrée de Ville <p>Le projet devra prendre en compte le passage des lignes de transport collectif 11 et 21 sur la rte de St-Julien :</p> <ul style="list-style-type: none"> Suppression des boucles actuelles avec une aller par la rue des Moraines et un retour par l'av. du Cardinal-Merilliod (fiche 14 plan dir. communal) Passage de la ligne 11 par le Rondeau de Carouge facilitant le prolongement vers Troinex via la rte de Drize (cf mesure du plan dir des transports collectifs 2007-2010)
	Rue des Moraines, rue de la Fontenette, bd des Promenades			<ul style="list-style-type: none"> Souhait d'extension des zones 30km/h permettant les contresens cyclables sur rue des Moraines, rue de la Fontenette, bd des Promenades
	Territoire communal – Infrastructure pour les deux-roues légers			<p>Volonté d'aménager de nouvelles liaisons cyclables :</p> <ul style="list-style-type: none"> Rte de Veyrier Liaison Joseph-Girard – Fontenette Liaison Arve – Pinchat Liaison Moraines – Poluzzi Rte de St-Julien Ch. de Pinchat Rte de Drize Ch. des Orpailleurs Rte des Jeunes Av. Vibert Rue de la Fontenette <p>Localisation des principaux parkings deux-roues dans le plan directeur communal (cf carte)</p> <ul style="list-style-type: none"> Passerelle piétonne à créer (plan directeur des chemins pour piétons)
	Rte de Drize			<ul style="list-style-type: none"> Passerelle piétonne à créer à hauteur du collège de Stael (plan directeur des chemins pour piétons)
	Rte de St-Julien			<ul style="list-style-type: none"> Souhait d'amélioration de la sécurité des piétons : <ol style="list-style-type: none"> Ch. de Pinchat Rte de Troinex Ch. de Grange-Collomb Av. Vibert Rue des Moraines Rue et rte de Veyrier
	Territoire communal			<ul style="list-style-type: none"> Souhait de création de cheminements piétonniers en dehors des axes routiers principalement dans les nouveaux quartiers

Commune	Projet / Lieu	Remarques sur plan directeur du réseau routier 2007-2010	Analyse du fonctionnement actuel du réseau routier et des dysfonctionnements	Projets structurants - caractéristiques
	Centre Carouge - Gare CEVA le Bachel-de-Pesay Battelle-Tamboirne			<ul style="list-style-type: none"> Souhait de rendre la liaison entre le centre de Carouge et le Bachel-de-Pesay plus sécurisée et accueillante pour les piétons Fiche 1 plan directeur communal : accessibilité à améliorer aux quartiers d'habitation, accessibilité à prévoir pour la future Université située au ch. Vert (passages des transports collectifs à prévoir au ch. Vert) Développement de l'ensemble du quartier (fiche n°3 du plan directeur communal) Restructuration future du centre sportif (fiche n°4 plan directeur communal)
	Carouge EST			
	Fontenette			
Chancy	Centre du village / gare de Pougny		La commune subit un trafic pendulaire important et qui est en constante augmentation et nuit à la qualité de vie des villages, la sécurité des piétons, des cyclistes et enfants se rendant à l'école. Les gabarits des routes de Valley et Bellegarde ne permettent pas d'y aménager des trottoirs.	<ul style="list-style-type: none"> Souhait de solutions d'évitement du village soient rapidement étudiées Souhait que ces études soient réalisées dans le cadre du projet d'agglomération fraco-valdo-genevois Demande de réalisation d'aménagements sur la rte de Bellegarde et la création de pistes cyclables sécurisées depuis l'entrée du village jusqu'à la gare de Pougny (mesure d'incitation pour prendre le train)
Chancy	Création d'une nouvelle pénétrante			<ul style="list-style-type: none"> Le groupement des communes frontalières de la rive gauche, secteur Chancy-Bardonnex, ainsi que les communes de Bernex et de Confignon s'associent pour demander la création d'une nouvelle pénétrante en direction de l'agglomération genevoise et située hors des villages. Cette solution doit être étudiée dans le cadre de l'élaboration du plan directeur du réseau routier 2011-2014. Cette demande fait suite constat de surcharge du réseau lié au trafic pendulaire, aux études PACA de Bernex et St-Julien-Plaine de l'Aire et de la construction d'un échangeur à Viry. Souhait de prendre en compte les recommandations émises dans le rapport du Groupement des communes frontalières genevoises sud (Lac-Aive-Rhône) d'octobre 2007 et transmis au DT et à la DGM fin 2007
Communes de Chêne-Bougeries, Chêne-Bourg, Coligny et Thonex	Espace rue axe de Frontenex			<ul style="list-style-type: none"> Demande des communes à ce que l'axe de Frontenex soit incorporé dans le réseau des routes cantonales
Chêne-Bourg	Jonction autoroutière à Thonex	La commune adhère au projet de jonction autoroutière à Thonex (point 5.6.3 p. 22 et ss). Par contre elle demande que la planification à moyen terme prévue soit avancée de façon à désengorger le réseau routier actuel et d'être réalisé lorsque les Communaux d'Ambilly et la nouvelle gare de Chêne-Bourg seront construits.		

Commune	Projet / Lieu	Remarques sur plan directeur du réseau routier 2007-2010	Analyse du fonctionnement actuel du réseau routier et des dysfonctionnements primaires (...assurer des échanges fluides...) n'est pas respectée sur le territoire communal.	Projets structurants - caractéristiques
Chêne-Bourg	Axes en réseaux routier primaire – Av. de Thônex, rte de Jussy, rue François-Jacquier		<ul style="list-style-type: none"> Rte de Jussy, rue François-Jacquier et av. de Thônex ont des gabarits étroits, des aménagements de modération de trafic qui correspondent davantage à des axes du réseau secondaire. De plus, ils traversent des secteurs d'habitation dense et sont source de nuisances importantes. Av. de Thônex (entre rue de Genève et giratoire av. Petit-Senn) fonctionne comme liaison principale entre la région chénoise et la partie sud du canton, or son gabarit est incompatible avec le croisement normal de gros véhicules Av. de Thônex le croisement avec la rue de Genève ne permet pas le tourner à gauche. Hormis la rue Jean-Pellelier, il n'y a pas d'autre possibilité sur Thônex et Chêne-Bourg de bifurquer sur la rue de Genève, en direction du centre-ville depuis la partie sud de la commune. Cette situation induit un important et inutile trafic de transit supplémentaire sur la rue de Genève et dans les quartiers de la commune. Ce point a déjà fait l'objet de nombreuses démarches auprès de la DGM et n'a jamais été approuvé. 	<ul style="list-style-type: none"> Demande de déclasser en réseau secondaire : <ol style="list-style-type: none"> rte de Jussy, rue François-Jacquier av. de Thônex Demande de reporter le réseau primaire sur (en accord avec le volet « circulation » du plan directeur communal actuellement en procédure d'adoption) : <ol style="list-style-type: none"> l'axe de Frontenex (cf ligne spécifique ci-dessus Communes de Chêne-Bougeries, Chêne-Bourg, Cologny et Thônex) av. Tronchet av. Adrien-Jeandin (qui permet un branchement facilité sur la rue de Mialagnou) Demande de déclassement en réseau de quartier l'av. Petit-Senn pour la sécuriser en l'aménageant en zone 30. En effet, l'absence de tourner à gauche à l'av. de Thônex provoque un important passage de poids lourds se rendant à la rue Jean-Pellelier. Or cette rue est fréquentée par de nombreux enfants se rendant à l'école primaire ou dans le parc public de Floraine.
	Territoire communal			Plan directeur communal en cours de procédure d'adoption – carte mobilités :
	Territoire communal			Le réseau routier de la région chénoise est totalement inadapté au développement urbanistique planifié pour les prochaines années. Sa saturation actuelle ne lui permettra pas d'absorber une quelconque évolution. <ul style="list-style-type: none"> Demande à l'occasion de l'élaboration du nouveau plan directeur du réseau routier, d'une étude, de la réalisation d'une solution globale pour la région et plus particulièrement pour la commune Demande de prendre en compte l'étude « très fouillée » réalisée par les communes d'Arve et Lac concernant les communaux d'Ambilly et le développement de Vésenaz
Choulex	Communaux d'Ambilly et développement de Vésenaz			

Commune	Projet / Lieu	Remarques sur plan directeur du réseau routier 2007-2010	Analyse du fonctionnement actuel du réseau routier et des dysfonctionnements	Projets structurants - caractéristiques
Collex-Bossy	Rte de Collex (secteur rte des Fayards/Bossy)			<p>Demande sur la rte de Collex (secteur Rte des Fayards/Bossy) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Limitation de la vitesse à 60 km/h • Création d'une ligne continue sur toute la longueur (interdiction de dépassement) • Amélioration/modification de l'aménagement de l'entrée de Bossy
	Rte de Collex (secteur Collex/rte de Valavran)			<p>Demande sur la rte de Collex (secteur Collex/rte de Valavran)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Limitation de la vitesse à 60 km/h • Création d'une piste ou bande cyclable afin de rejoindre l'existant
	Rte de Collex (entre les villages de Collex et de Bossy)	Longue rectiligne dangereuse de par les nombreux dépassements journaliers mettant en péril la sécurité des piétons (passage piétons et arrêts TPG) ainsi que de tout automobiliste pouvant se trouver confronté à un véhicule agricole sortant d'un chemin vicinal. Trafic de transit important.		<p>Demande d'une ligne de sécurité continue entre les villages de Collex et de Bossy (cf courrier du 4 mai 2010 à la DGM)</p>
	Rte de Bois-Chatton			<p>Demande sur la rte de Bois-Chatton</p> <ul style="list-style-type: none"> • Limitation de la vitesse à 60 km/h • Reculer le panneau d'entrée du village de Bossy • Amélioration/modification de l'aménagement de l'entrée de Bossy • Installation d'un radar à l'entrée de Bossy • Création d'une piste ou bande cyclable jusqu'à la frontière
Collex-Bossy	Rte du Bois-Fromager			<p>Demande sur la rte du Bois-Fromager</p> <ul style="list-style-type: none"> • Limitation de la vitesse à 60 km/h
	Nouvelle sortie autoroutière Rive droite du lac.			<ul style="list-style-type: none"> • Le Conseil Municipal de Collex-Bossy soutient le projet d'une jonction autoroutière dans le secteur de Sauvigny (cf plan directeur communal de Versoix approuvé par le Conseil d'Etat le 28 février 2007 et motion du 10 mars 2008)
	Rte des Nations			<ul style="list-style-type: none"> • Demande de rendre le projet rte des Nations prioritaire pour permettre la liaison entre Ferney-Vollaire et le réseau du tram
Collonge-Bellevue	Rte de Sauvigny			<ul style="list-style-type: none"> • Demande de favoriser le trafic frontalier sur cette route qui dispose du gabarit nécessaire afin d'éviter le trafic dans les villages de la commune
	Tranchée couverte de Vésénaz			<ul style="list-style-type: none"> • Le chapitre 5.5.3 relatif aux travaux de la tranchée couverte doit être réactualisé en tenant compte de l'ouverture prochaine du chantier
	Territoire communal		Se référer au document « Problématiques Arve-Lac mobilité et aménagement) du 30 mai 2006 élaboré par les communes d'Arve-Lac	
Collonge-Bellevue	Tronçon de route entre le carrefour rte de Thonon/ch. du Vieux-Vésénaz et le ch. des Rayes			<ul style="list-style-type: none"> • Souhait de déclasser le tronçon de route entre le carrefour rte de Thonon/ch. du Vieux-Vésénaz et le ch. des Rayes en réseau de quartier pour redonner un caractère plus villageois au ch. du Vieux-Vésénaz

Commune	Projet / Lieu	Remarques sur plan directeur du réseau routier 2007-2010	Analyse du fonctionnement actuel du réseau routier et des dysfonctionnements	Projets structurants - caractéristiques
	Ch. Neuf-de-Vésénaz			<ul style="list-style-type: none"> Souhait d'incorporer le ch. Neuf-de-Vésénaz au réseau secondaire pour préserver le ch. du Vieux-Vésénaz et lui redonner un caractère plus villageois
	Rte d'Hermance tronçon compris entre le carrefour de Vésénaz et le ch. de Margencel - Projet cantonal			<p>Souhait de voir se réaliser le projet cantonal d'aménagement de la rte d'Hermance (tronçon compris entre le carrefour de Vésénaz et le ch. de Margencel) à l'issue des travaux de la tranchée couverte :</p> <ul style="list-style-type: none"> Diminution du gabarit de la chaussée Création de pistes cyclables Construction de trottoirs
Corsier	Territoire communal	Aucune remarque		
	Croisement routes de Bellebouche et de Thonon		Croisement critique entre ces deux routes et qui va fortement se dégrader avec les nouvelles constructions d'habitations prévues.	
Corsier	Route de Thonon			<p>Demande de requalification de la route de Thonon en route de transport collectif niveau principal sur le tronçon entre Vésénaz et la frontière</p> <p>Afin d'éviter que les automobilistes se reportent sur les axes secondaires, voire de quartier pendant la réalisation des travaux pour la tranchée couverte de Vésénaz et en collaboration avec la commune d'Anières :</p> <ul style="list-style-type: none"> Création d'un P+R provisoire à la frontière (bus G) Création d'une voie séparée pour le bus G
	Route de Thonon et route d'Hermance (en lien avec le projet d'agglomération franco-valdo-genevois)			<p>L'augmentation de la population planifiée dans la région d'ici 2020 impliquera une hausse très importante du trafic de transit et surchargera principalement les routes de Thonon et d'Hermance :</p> <ul style="list-style-type: none"> Création d'un parking P+R de grosse capacité (1'000 places au moins) aux frontières de Veigy, Douvaine et à Pallanterie Création d'une piste séparée réservée aux lignes G et B ainsi qu'à la ligne transfrontalière de grand trafic prévue dans le cadre du DTPR (cette piste serait utilisée ultérieurement pour la création de la ligne de tram Rive-Douvaine-Rive cf. CoHerAn) Planification de la tranchée couverte sous la route de Thonon (cf traversée souterraine CoHerAn) Création d'une piste cyclable en site propre depuis Vésénaz jusqu'à la frontière
Corsier	Traversée souterraine de CoHerAn			<ul style="list-style-type: none"> Résolution votée par le Conseil Municipal de la Commune de Corsier le 09 février 2010 pour l'inscription au plan directeur cantonal du projet de traversée souterraine de CoHerAn sous la rte de Thonon. Liaison de ce projet avec une future liaison autoroutière partant du Vengeron, passant par une sortie à la Pallanterie, sur les communaux d'Ambilly pour se raccorder à l'Autoroute Blanche (Thônex). Etude à réaliser par le Canton de Genève et la Confédération.
	Rive-Douvaine, ligne de tram			<ul style="list-style-type: none"> Résolution votée par le Conseil Municipal de la Commune de Corsier le 09 février 2010 en complément du point précédent pour une étude de ligne de tram Rive-Douvaine-Rive. Etude à réaliser par le Canton de Genève et la Confédération
	Voir aussi Anières			

Commune	Projet / Lieu	Remarques sur plan directeur du réseau routier 2007-2010	Analyse du fonctionnement actuel du réseau routier et des dysfonctionnements	Projets structurants - caractéristiques	
Corsier	Territoire communal- pistes cyclables			<p>Réalisation de pistes cyclables principalement sur des axes secondaires :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Piste de la route de Veigy partant de la route de Thonon jusqu'à la frontière de Veigy. Actuellement en étude auprès des services de l'Etat • Piste de la route de Bellebouche partant du croisement routes de Thonon/Bellebouche et allant jusqu'au collège St-Louis. Cette piste pourra être prolongée en direction de Gy, Jussy et Ménilier • Piste cyclable du chemin du Port • Piste cyclable du CoHerAn (depuis Hermançe passe à Chevrens, Anières, Corsier par le chemin de la Côte d'Or, St-Maurice par le chemin des Buchilles, prolongement sur la commune de Collonge-Bellevue et arrivée au CO de Bois-Caran) <p>La commune demande sur le réseau primaire :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Réalisation du prolongement de la piste cyclable sur la route d'Hermançe entre le croisement Corsier-Port/Corsier-Village jusqu'à la limite de la commune d'Anières 2) Réalisation d'une piste cyclable en site propre entre la Palanterie et le poste de frontière de Veigy 	
	Quai de Corsier			<ul style="list-style-type: none"> • Elargissement du quai de Corsier. Projet intercommunal de Port de Corsier 	
	Route du Lac – tronçon entre le chemin des Buchilles et la route de Corsier				<ul style="list-style-type: none"> • Demande de déclassement du réseau secondaire en réseau de quartier du tronçon de la route du Lac entre la route de Corsier et le chemin des Buchilles
	Route de Corsier – tronçon entre la route du Lac et la route de Thonon				<ul style="list-style-type: none"> • Demande de déclassement du réseau secondaire en réseau de quartier du tronçon de la route de Corsier entre la route du Lac et la route de Thonon
	Route de l'Eglise – chemin Neuf				<ul style="list-style-type: none"> • Demande de mise en réseau secondaire de la route de l'Eglise actuellement en réseau de quartier. NB : une moitié de cette route (côté chemin Neuf) se situe dans la zone 30 • Développement du transport collectif régional sur la route de l'Eglise et chemin Neuf • Demande de mise en réseau secondaire de la route de Bellebouche actuellement en réseau de quartier
Route de Bellebouche					

Commune	Projet / Lieu	Remarques sur plan directeur du réseau routier 2007-2010	Analyse du fonctionnement actuel du réseau routier et des dysfonctionnements	Projets structurants - caractéristiques
Genève			<p>La Ville de Genève a défini trois zones sur son territoire : l'hyper-centre, le centre-ville et la 1^{ère} couronne. Le trafic de transit ne devrait plus traverser ni l'hyper-centre-ville, ni la zone centrale. A l'intérieur de cette dernière (zone centre-ville) il ne devrait plus subsister qu'un nombre limité d'axes permettant l'échange entre les quartiers, au profit de la desserte locale. Ceci est en cohérence avec un report modal conséquent sur les mobilités douces et les transports publics, les objectifs d'assainissement du bruit routier (OPB), d'amélioration de la qualité de l'air (OPAir) et de la qualité de vie en ville. Ces objectifs sont inscrits dans le plan directeur communal Genève 2020.</p>	
	Avenue de France – tronçon entre la rue de Lausanne et la place des Nations		Les valeurs limites (VL) OPB sont encore en dépassement, malgré la mise en service du tram.	<ul style="list-style-type: none"> • Demande de déclassement en réseau secondaire du tronçon de l'avenue de France entre la rue de Lausanne et la place des Nations, actuellement en réseau primaire • Demande inscrite au plan directeur communal 2020 • Proposition de privilégier l'avenue de la Paix pour le transit entre la place des Nations et le quai Wilson
	Route de Ferney		Les constructions du collège Sismondi et de la Maison de la Paix renforcent le rôle de desserte de quartier de ce tronçon.	<ul style="list-style-type: none"> • Demande de déclassement en réseau secondaire de la route de Ferney, actuellement en réseau primaire. • Volonté d'aménagements de valorisation piétonniers et cyclables pour privilégier une fonction de desserte • Demande inscrite au plan directeur communal 2020
Genève	Route des Jeunes – tronçon dès la sortie autoroutière jusqu'au pont de St-Georges Voir aussi route des Jeunes : contre-route ci-dessous		Des dépassements de vitesses importants sont constatés, découlant de la linéarité de l'axe Les dépassements de valeurs d'alarme (VA) OPB sont très importants	<p>Avec la création de quartiers Praille-Accadas-Vermet (PAV), la gare de Lancy Pont-Rouge et les développements SOVALP, cet axe sera principalement dévolu à la desserte de ces quartiers depuis l'autoroute.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Demande de déclassement en réseau secondaire de la route des Jeunes, depuis la sortie autoroutière jusqu'au pont de St-Georges, actuellement en réseau primaire • Demande inscrite au plan directeur communal 2020

Commune	Projet / Lieu	Remarques sur plan directeur du réseau routier 2007-2010	Analyse du fonctionnement actuel du réseau routier et des dysfonctionnements	Projets structurants - caractéristiques
	<p>Route des Jeunes : la contre-route</p> <p>Voir aussi Route des Jeunes – tronçon dès la sortie autoroutière jusqu'au pont de St-Georges ci dessous</p>		<p>Cet axe est actuellement classé en zone DSIV. Mais le projet Praille-Acacias-Vernet (PAV) va vraisemblablement impliquer un déclassé en zone DSIII. Au vu des projets de densification du secteur, un grand nombre de façades subiront des dépassements de VLI voir VA (OPB).</p>	<p>Afin d'assurer l'accessibilité locale du nouveau quartier PAV :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Demande de déclassé en réseau de quartier de la route des Jeunes : contre-route, actuellement en réseau secondaire • Demande inscrite au plan directeur communal 2020
	Rue Lombard et avenue de la Roseate		<p>Les axes rue des Lombards/avenue de la Roseate ainsi que le boulevard du Pont-d'Arve/route des Acacias tous proches, assurent tous les deux les mêmes mouvements de transit entre les zones de l'hypercentre-ville et Carouge et au-delà. Il n'est pas nécessaire d'avoir deux axes de cette même importance si proches.</p>	<p>Demande en lien avec la requalification liée à la gare CEVA Champel : valorisation du pôle hospitalier et développement d'interventions en faveur des mobilités douces</p> <ul style="list-style-type: none"> • Demande de déclassé en réseau secondaire de la rue des Lombards et l'avenue de la Roseate, actuellement en réseau primaire <p>NB : cet axe ne pourrait pas être déclassé et que la variante boulevard du Pont-d'Arve était choisie, la Ville de Genève voudrait qu'une réflexion soit menée sur le pont et la route des Acacias, ainsi que l'avenue du Mail. De plus, des garanties quant aux possibilités d'assainissement du bruit routier à la source seront nécessaires.</p>
	Quai du Cheval-Blanc		<p>Le quai du Cheval-Blanc fait double avec l'itinéraire route de St-Julien/av. des Communes-Réunies/pont Burin pour relier l'hyper-centre au Bour-du-Monde, Lancy et au-delà</p>	<p>Le quai du Cheval-Blanc accueillera un tronçon de la Voie-Verte : il fera l'objet d'une forte valorisation comme itinéraire phare pour les mobilités douces</p> <ul style="list-style-type: none"> • Demande de déclassé en réseau secondaire du quai du Cheval-Blanc, actuellement en réseau primaire
	Quais Charles-Page et Capo-d'Istria		<p>Les valeurs limites (VLI) OPB sont en dépassement sur la quasi-totalité des façades</p> <p>Les valeurs limites (VLI) OPB sont en dépassement sur la quasi-totalité des façades</p>	<p>Les quais Charles-Page et Capo-d'Istria sont une alternative d'itinéraire pour la Voie-Verte : valorisation des mobilités douces et d'une manière plus générale des bords de l'Arve (nature, paysage, loisirs et détente)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Demande de déclassé en réseau secondaire des quais Charles-Page et Capo-d'Istria, actuellement en réseau primaire
	Boulevard des Philosophes – tronçon entre les bds Geo/ges-Favon et Helvétique		<p>Les valeurs limites (VLI) OPB sont en dépassement sur la quasi-totalité des façades</p>	<p>Le projet de réorganisation du pôle de transports publics du rond-point de Plainpails implique la prise de mesures en faveur des piétons (augmentation des mouvements)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Demande de déclassé en réseau secondaire du bd des Philosophes, tronçon entre les bds Geo/ges-Favon et Helvétique, actuellement en réseau primaire
	Rue Voltaire		<p>Les valeurs limites (VLI) et d'alarme (VA) OPB sont en dépassement</p>	<p>Volonté de la Ville de Genève de supprimer les axes du réseau primaire de la zone centrale, avec comme condition, sine qua non de pouvoir assainir à la source le bruit routier</p> <ul style="list-style-type: none"> • Demande de déclassé en réseau secondaire de la rue Voltaire, actuellement en réseau primaire

Commune	Projet / Lieu	Remarques sur plan directeur du réseau routier 2007-2010	Analyse du fonctionnement actuel du réseau routier et des dysfonctionnements Les valeurs limites (VL) et d'alarme (VA) OPB sont en dépassement	Projets structurants - caractéristiques
	Avenue du Mail		Les valeurs limites (VL) OPB sont en dépassement	<p>Projets structurants - caractéristiques</p> <p>Volonté de la Ville de Genève de supprimer les axes du réseau primaire de la zone centrale, avec comme condition, sine qua non de pouvoir assainir à la source le bruit routier</p> <ul style="list-style-type: none"> • Demande de déclasser en réseau secondaire de l'av. du Mail, actuellement en réseau primaire
	Avenue de la Gare-des-Eaux-Vives – tronçon entre la rue de Savoie et la limite communale (cf Avenue de la Gare-des-Eaux-Vives – tronçon entre la route de Chêne et la rue de Savoie ci dessous)		Les valeurs limites (VL) OPB sont en dépassement	<p>Demande en lien avec le projet de gare CEVA Eau-Vives : présence d'un pôle multimodal important (vélostation, gare CFF, pôle TPG), connexion et circulation des mobilités douces, plus particulièrement des cycles en provenance de la Voie Verte.</p> <p>L'étude « Halte CEVA des Eau-Vives » de février 2010, présentée à la DGM, décrit et justifie les options retenues en terme de mobilité.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Demande de déclasser en réseau secondaire de l'av. de la Gare-des-Eaux-Vives, tronçon entre la rue de Savoie et la limite communale, actuellement en réseau primaire
Genève	Avenue de la Gare-des-Eaux-Vives – tronçon entre la route de Chêne et la rue de Savoie (cf Avenue de la Gare-des-Eaux-Vives – tronçon entre la rue de Savoie et la limite communale ci dessous)			<p>Demande en lien avec le projet de gare CEVA Eau-Vives : présence d'un pôle multimodal important (vélostation, gare CFF, pôle TPG), connexion et circulation des mobilités douces, plus particulièrement des cycles en provenance de la Voie Verte. De plus, la place de la Gare-des-Eaux-Vives, à l'extrémité ouest de l'avenue fera l'objet d'un aménagement généreux pour les mobilités douces (zone de rencontre).</p> <p>L'étude « Halte CEVA des Eau-Vives » de février 2010, présentée à la DGM, décrit et justifie les options retenues en terme de mobilité.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Demande de déclasser en réseau de quartier de l'av. de la Gare-des-Eaux-Vives, tronçon entre la route de Chêne et la rue de Savoie, actuellement en réseau primaire • Demande inscrite au plan directeur communal 2020
	Rue Pierre-Fatio, rond-point de Rive et boulevard Jacques-Dalcroze (tronçon entre le rond-point de Rive et la rue Ferdinand-Hodler)			<p>Le projet d'une place de marché permanente et de la piétonisation de la rue Pierre-Fatio implique la fermeture à la circulation de cette rue, mais également le rond-point de Rive et de la rue d'Italie (dévolus tous deux aux transports publics).</p> <p>A ce sujet, voir le rapport « Piétonisation du centre-ville, organisation des circulations » ainsi que « Stratégie de piétonisation en Ville de Genève ».</p> <ul style="list-style-type: none"> • Demande de déclasser en réseau de quartier de la totalité de la rue Pierre-Fatio, rond-point de Rive et bd Jacques-Dalcroze (tronçon entre le rond-point de Rive et la rue Ferdinand-Hodler). Ces rues sont actuellement en réseau secondaire • Demande inscrite au plan directeur communal 2020

Commune	Projet / Lieu	Remarques sur plan directeur du réseau routier 2007-2010	Analyse du fonctionnement actuel du réseau routier et des dysfonctionnements	Projets structurants - caractéristiques
	Rues Bovy-Lysberg, François-Diday, du Stand (tronçon entre la rue François-Diday et le bd Georges-Favon)			<p>Dans le cadre de la mise en place du TCOB ces rues verront leur fonction évoluer. Une intention de mise en zone 30 km/h est inscrite dans le plan directeur communal 2020.</p> <p>Voir le rapport « Piétonisation du centre-ville, organisation des circulations »</p> <ul style="list-style-type: none"> • Demande de déclassement en réseau de quartier des rues Bovy-Lysberg, François-Diday et du Stand (tronçon entre la rue François-Diday et le bd Georges-Favon). Ces rues sont actuellement en réseau secondaire • Demande inscrite au plan directeur communal 2020
	Place de Neuve, rues de la Croix-Rouge, Harry-Marc et Bartholoni (cf rue de l'Athénée (tronçon entre la rue des Contamines et le bd des Tranchées) et la rue des Contamines (tronçon entre l'av. de Champel et la rue de l'Athénée) ci-dessous)		Les valeurs limites (VLI) OPB sont en dépassement dans les rues Harry-Marc et Bartholoni	<p>Aujourd'hui la place de Neuve est bordée d'édifices à forte valeur patrimoniale générateurs de nombreux déplacements piétons et cyclables (Université, conservatoire de musique, musées, Grand-Théâtre, parc des Bastions). Dans le plan directeur communal 2020 et dans le plan directeur des cheminements piétons, elle est considérée comme un espace public majeur : elle est mentionnée comme faisant partie de la zone à priorité piétonne du centre-ville.</p> <p>Les différents projets tels le tram Comavin-Onex-Bernex (TCOB), la ligne de trolleybus 4 passant par le bd du Théâtre, l'aménagement du pôle de Bel-Air et de la plaine de Plainpalais auront des conséquences potentiellement favorables sur la diminution du trafic de transit.</p> <p>Une étude de circulation est en cours afin de justifier une modification durable de la nature du trafic autour de cette place et en vue de la revaloriser.</p> <p>Par ailleurs, le projet de réaménagement de la plaine de Plainpalais veut réunir les parties nord et sud de celle-ci. Dans le cadre du projet d'extension de la zone piétonne du centre-ville, les rues Harry-Marc et Bartholoni sont envisagées comme liaison de mobilité douce entre le centre-ville et Plainpalais.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Demande de déclassement en réseau de quartier de la place de Neuve et des rues de la Croix-Rouge, Harry-Marc et Bartholoni. Ces rues sont actuellement en réseau secondaire • Demande inscrite au plan directeur communal 2020
	Rue de l'Athénée (tronçon entre Contamines et Tranchées) et rue des Contamines (tronçon entre Champel et rue Athénée) (cf place de Neuve et rues de la Croix-Rouge, Harry-Marc et Bartholoni ci-dessus)		L'étude « Secteur Contamines-Champel – rapport technique » met en évidence plusieurs incohérences sur des rues appartenant au réseau de quartier mais empruntées par du trafic et propose des solutions	<p>Le déclassement de ces deux axes est en lien avec le déclassement de la rue de la Croix-Rouge et la place de Neuve.</p> <p>De plus, ces axes font partie d'une intention de zone 30 km/h « Athénée » inscrite au plan directeur communal 2020. Un rapport a été envoyé à la DGM en mars 2008 pour validation. La Ville de Genève attend depuis un avis sur ce dossier.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Demande de déclassement en réseau de quartier de la rue de l'Athénée (entre la rue des Contamines et le bd des Tranchées) et de la rue des Contamines (entre l'av. de Champel et la rue de l'Athénée). Ces rues sont actuellement en réseau secondaire • Demande inscrite au plan directeur communal 2020

Commune	Projet / Lieu	Remarques sur plan directeur du réseau routier 2007-2010	Analyse du fonctionnement actuel du réseau routier et des dysfonctionnements	Projets structurants - caractéristiques
	Rue de l'Ecole-de-Médecine, bd Carl-Vogt, av. St-Clotilde et rue David-Dufour		Les valeurs limites (VLI) OPB sont en dépasement	<p>Projets structurants - caractéristiques</p> <p>Cette demande émane d'associations locales. Actuellement la zone 30 km/h dans sa conception autorisée est fractionnée en plusieurs poches, ce qui rend sa compréhension complexe. Le déclassement de ces rues permettra d'unifier les 3 poches existantes.</p> <p>Cette demande permettrait également de renforcer la cohérence des actions. En effet, une demande de modification du schéma de circulation a été adressée à la DGM avec pour objectif la suppression du trafic de transit constaté sur la rue de l'Ecole-de-Médecine et le bd Carl-Vogt y compris sur son tronçon en réseau de quartier (pour aller par exemple de Cluse-Roseraie à St-Jean)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Demande de déclassement en réseau de quartier de la rue de l'Ecole-de-Médecine, bd Carl-Vogt, av. St-Clotilde et rue David-Dufour. Ces rues sont actuellement en réseau secondaire • Demande inscrite au plan directeur communal 2020
	Rue François-Dussaud		Actuellement aucun dépasement des VLI (OPB) n'est constaté. La rue François-Dussaud est classée en zone de degré de sensibilité IV (DSIV). Mais avec le projet Praille-Acacias-Vernet (PAV), cet axe sera probablement déclassé en DSIII. A ce moment là, et au vu des projets de densification du secteur, un grand nombre de façade subiront des dépasements de VLI ou VA.	<p>Dans le cadre du projet PAV, la rue François-Dussaud changera de fonction et assurera une desserte locale et non des échanges de moyenne ou longue distance comme cela est le cas actuellement. De plus, le pôle universitaire pourrait s'étendre entre cette rue et l'Arve. Dans tous les cas, la rue François-Dussaud fera l'objet d'une requalification favorable aux mobilités douces et d'aménagements liant le nord et le sud du quartier. Par ailleurs, la mise en zone 30 km/h de l'ensemble du PAV est souhaitée.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Demande de déclassement en réseau de quartier de la rue François-Dussaud, actuellement en réseau primaire • Demande inscrite au plan directeur communal 2020
Genève	Rue Hans-Wilsdorf et quai des Vernet			<p>Dans le cadre du projet PAV, la mise en zone 30 km/h de l'ensemble est souhaitée et inscrite au plan directeur communal 2020. La Ville de Genève propose de reporter le trafic de transit, reliant les autres quartiers par les routes des Jeunes, Acacias et le quai Ernest-Ansermet.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Demande de déclassement en réseau de quartier de la rue Hans-Wilsdorf et du quai des Vernet, actuellement en réseau secondaire • Demande inscrite au plan directeur communal 2020
	Place de Montbrillant			<p>Dans le cadre du projet d'extension de la zone piétonne du centre-ville et en lien avec les nouvelles liaisons ferroviaires, l'importance de la place en tant que pôle multimodal majeur est renforcée. Son statut devrait être en concordance avec son rôle d'espace à priorité piétonne générateur de mobilité douce.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Demande de déclassement en réseau de quartier de la place de Montbrillant, actuellement en réseau secondaire • Demande inscrite au plan directeur communal 2020
	Ponts-de-l'île (en aval du Rhône, le pont en amont étant déjà en réseau de quartier)			<p>Dans le cadre du projet de tram Cornavin-Onex-Bernex (TCOB) et pour pouvoir tenir compte des aménagements prévus le déclassement est nécessaire. Le déclassement de cet axe implique de fait une réflexion sur les quais Turrettini, du Seujet et de Temple (sur la rive droite du Rhône), et quai de la Poste et rue de l'Arquebuse (sur la rive gauche) tous en réseau secondaire.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Demande de déclassement en réseau de quartier du Ponts-de-l'île (partie en aval du Rhône), actuellement en réseau secondaire • Demande inscrite au plan directeur communal 2020

Commune	Projet / Lieu	Remarques sur plan directeur du réseau routier 2007-2010	Analyse du fonctionnement actuel du réseau routier et des dysfonctionnements	Projets structurants - caractéristiques
	Rues Adhémar-Fabri et François-Bonivard			<p>Cette demande est en cohérence avec le concept de revalorisation piétonne du centre-ville et permettra l'unification des espaces publics du quartier. L'organisation des circulations dans le secteur est décrite dans le rapport « Piétonisation du centre-ville, organisation des circulations »</p> <ul style="list-style-type: none"> • Demande de déclassement en réseau de quartier des rues Adhémar-Fabri et François-Bonivard, actuellement en réseau secondaire • Demande inscrite au plan directeur communal 2020
	Avenue de la Concorde			<p>Le quartier de la Concorde fait l'objet d'une nouvelle image directrice qui prévoit de limiter le trafic individuel motorisé à l'intérieur du quartier au strict nécessaire. L'avenue est actuellement en zone 30 km/h. Les enjeux et objectifs sont décrits dans l'étude « La Concorde, image directrice et fiches d'actions »</p> <ul style="list-style-type: none"> • Demande de déclassement en réseau de quartier de l'avenue de la Concorde, actuellement en réseau secondaire • Demande inscrite au plan directeur communal 2020
	Chemin du Velours			<p>Un projet d'aménagement est déjà établi et sera déposé prochainement (information dans courrier de la Ville de Genève daté de mai 2010). Le déclassement est nécessaire pour pouvoir aménager le chemin en zone 30 km/h et pouvoir le rattacher à la zone 30 km/h de Conches/Chêne-Bougeries. Les normes appliquées pour le dimensionnement des gabarits rouliers et les pentes des rampes d'accès aux plateaux de ralentissement seront conformes aux zones 50 km/h mais adaptables aux zones 30 km/h. Une fois la modification du statut du chemin adoptée, ces plateaux pourront devenir des zones mixtes de rencontre.</p> <p>Le rapport « Aménagement du chemin du Velours – Diagnostic et principes d'intervention recommandés » présente les enjeux et aspects de la circulation.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Demande de déclassement en réseau de quartier du chemin du Velours, actuellement en réseau secondaire • Demande inscrite au plan directeur communal 2020
	Rue des Eaux-Vives (tronçon entre le quai Gustave-Ador et l'av. William-Favre) et l'avenue William-Favre			<p>Une demande de déclassement de l'av. William-Favre a été adressée à la Ville de Genève par les associations d'habitants de quartier qui relèvent un trafic de transit important, de l'insécurité notamment pour les écoliers et du bruit dû à la circulation.</p> <p>Les comptages effectués montrent un trafic de transit important sur la rue des Eaux-Vives et la rue Montchoisy. Ces deux rues feront l'objet d'un aménagement à l'essai autorisé par la DGM dans le courant 2010. La demande de la Ville vise à compléter ces actions.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Demande de déclassement en réseau de quartier de la rue des Eaux-Vives (tronçon entre le quai Gustave-Ador et l'av. William-Favre) et l'avenue William-Favre, actuellement en réseau secondaire • Demande inscrite au plan directeur communal 2020

Commune	Projet / Lieu	Remarques sur plan directeur du réseau routier 2007-2010	Analyse du fonctionnement actuel du réseau routier et des dysfonctionnements	Projets structurants - caractéristiques
Genève	Rue Louis-Favre		La rue Louis-Favre est en zone DSII et subit des dépassements des valeurs limites VLI (OPB).	La rue Louis-Favre coupe en deux le quartier des Grottes, en particulier les cheminements piétons nord-sud et de destination de l'école des Grottes (séparation du groupe scolaire et du bassin sud). Cet axe est également utilisé en « court-circuit du réseau » par les véhicules motorisés pour relier la rue du Grand-Pré et la rue de la Servette pour aller par exemple en direction de la gare Comavin et au-delà. <ul style="list-style-type: none"> • Demande de déclassement en réseau de quartier de la rue Louis-Favre, actuellement en réseau secondaire
	Rue du Vidollet et rue du Valais		L'axe rue du Vidollet (au cœur du quartier de Vermont) et rue du Valais (qui traverse la zone de Sécheron Sud) fait doublement avec l'axe rue du Grand-Pré et avenue de France pour relier l'avenue G.-Motta et la rue de Lausanné. Les valeurs limites VLI (OPB) sur ces axes sont en dépassement.	Demande émanant des habitants pour la suppression du trafic de transit dans leur quartier. <ul style="list-style-type: none"> • Demande de déclassement en réseau de quartier des rues Vidollet et du Valais, actuellement en réseau secondaire
Grand-Saconnex	Boulevard de la Cluse			Le tronçon du bd de la Cluse entre la rue Micheli-du-Crest et la rue Lombard a été piétonnisé. Les associations locales ont formulé une demande pour réattribuer à cet axe son rôle de centralité du quartier Cluse-Roseale. La présence de l'école de la Roseale et des multiples établissements hospitaliers génèrent d'importants mouvements piétons et cyclistes qui justifient des actions de modération. <ul style="list-style-type: none"> • Demande de déclassement en réseau de quartier du boulevard de la Cluse, actuellement en réseau secondaire
	Chemin de la Chevillarde			Le chemin de la Chevillarde bénéficie d'aménagements de modération de trafic conformes au réseau de quartier. <ul style="list-style-type: none"> • Demande de déclassement en réseau de quartier du chemin de la Chevillarde, actuellement en réseau secondaire
	Rue Caroline		Les valeurs limites VLI (OPB) sur la rue Caroline subsistent.	La rue Caroline est en zone 30 km/h et a déjà fait l'objet de modérations de trafic importantes. <ul style="list-style-type: none"> • Demande de déclassement en réseau de quartier de la rue Caroline, actuellement en réseau secondaire • Intégration, dans le cadre de l'élaboration du plan d'action des P+R, des PACA qui concerne la commune • Intégrer la notion de tranchée couverte pour la route des Nations et la fonction qui pourrait être revue par la Confédération, c'est-à-dire potentiellement une modification des financements • Urgence à relancer les études du tram Grand-Saconnex, en priorité sur d'autres lignes du canton • Etudier l'impact des modifications fonctionnelles sur le réseau communal issues des projets • Position des contrôles d'accès sur la route de Ferney • Reflexion avec mesures de réalisations en cours de finalisation pour ce qui concerne les mobilités douces
Grand-Saconnex	P+R			
Grand-Saconnex	Route des Nations et tram Grand-Saconnex			
Grand-Saconnex	Territoire communal			
Grand-Saconnex	Mobilité douce			

Commune	Projet / Lieu	Remarques sur plan directeur du réseau routier 2007-2010	Analyse du fonctionnement actuel du réseau routier et des dysfonctionnements	Projets structurants - caractéristiques
Jussy	Aucune remarque			
Lancy	Réalisation du tram TCOB	Affinages dans les mesures d'accompagnement à la mise en service du TCOB afin de minimiser les reports de trafics dans les réseaux de quartiers		
	Jonction de la Milice	Etudes en cours en coordination avec le PDQ de la Chapelle-Les-Sciers et avec la connexion « Genève-Sud ».		
	Territoire communal	Problèmes au niveau des connexions entre les axes du réseau primaire (aménagement prévus non utilisés et report sur réseaux de quartiers) Exemples : <ul style="list-style-type: none"> • Connexion rte du Pont-Bulin en direction rte de Chancy, via l'av. des Grandes-Communes, rue des Bossons • Connexion entre rte du Grand-Lancy et av. des Communes-Réunies par av. Curé-Baud du fait non-réalisation tourner à gauche direct entre ces rues lors mise en service TCOB • Transit par av. Eugène-Lance afin d'éviter l'av. des Communes-Réunies 	<ul style="list-style-type: none"> • Fermeture à la circulation de la place du 1^{er}-Août • Nouvelle régulation lumineuse entre le ch. des Courtilllets et la rte du Grand-Lancy • Abaissement de la vitesse autorisée de 50km/h à 40, voire 30km/h indiquant un déplacement des bus sur le site du tram 	
Lancy	Contre-route Communes-Réunies			<ul style="list-style-type: none"> • Mise en sens unique ch. Claire-Vue depuis rte de St-Georges • Mise en sens unique tronçon av. du Plateau depuis ch. des Maissonnettes en direction rte de St-Georges • Mise en sens unique tronçon av. du Plateau depuis ch. des Maissonnettes en direction rte de Chancy • Mise en zone de rencontre depuis la place des Ormeaux de l'av. Louis-Bertrand et av. du Petit-Lancy jusqu'au ch. des Maissonnettes
	Perimètre Plateau-ch. du Bac et place des Ormeaux			<ul style="list-style-type: none"> • Mise en zone 30km/h ch. de la Colline et du Pré-Monnard • Mise en zone 30km/h ch. des Verjus • Nouveau carrefour giratoire au droit de l'av. des Morgines et ch. Gérard-de-Ternier
	Zone « Colline »			
	Zone « Verjus »			
	Av. des Grandes-Communes			

Commune	Projet / Lieu	Remarques sur plan directeur du réseau routier 2007-2010	Analyse du fonctionnement actuel du réseau routier et des dysfonctionnements	Projets structurants - caractéristiques
	Périmètre Gué / Pâquerettes			<ul style="list-style-type: none"> Nouvelle sortie directe du ch. des Oliquettes sur rte de Chancy
	Projet cantonal carrefours rte du Pont-Butin et sortie Morgines sur Chancy			<ul style="list-style-type: none"> Sollicitation d'une traversée piétonne de la rte du Pont-Butin (au niveau av. Louis-Bertrand) par des signaux lumineux, ainsi que l'ensemble de l'av. Louis-Bertrand Mise en œuvre de toutes dispositions et mesures limitant une augmentation du trafic sur le réseau communal suite à la mise en service du TCOB, en lien avec les nouveaux mouvements d'accès de et vers l'av. Louis-Hubert ainsi que la suppression du mouvement de sortie de l'av. des Morgines sur la rte de Chancy Demande d'intégration des augmentations futures du trafic énoncées dans le cadre des études OPB
Meyrin	Route de Mategnin, entre route Meyrin et rue Lect.			<ul style="list-style-type: none"> Affecter ce tronçon de route au réseau primaire et au domaine cantonal, rendu très attractif pour le trafic de transit depuis les modifications réalisées
	Route de Prévessin, entre route Auguste-François-Dubois et douane			<ul style="list-style-type: none"> Cette route sera fermée au trafic et affectée aux mobilités douces. Il convient de l'affecter au réseau de quartier et au domaine communal
Meyrin	- Ch. du Grand-Puits, entre Bois-du-Lan et Virginio-Malnati - Rue Verchère - Rue Virginio - Malanati, entre Grand-Puits et Vieux-Bureau			<ul style="list-style-type: none"> Souhait de créer une zone 30km/h dans le secteur de Meyrin village. Les artères concernées devraient être déclassées en réseau de quartier
	- Rue des Boudines - Rue des Vernes, entre François Besson et Vaudagne, - Vaudagne, entre Prulay et Meyrin			<ul style="list-style-type: none"> Souhait de créer une zone 30 km/h. La rue des Boudines devrait passer en réseau de quartier
Onex	Chemin Terroux, entre Louis-Casal et Corbilliettes Territoire communal Place des deux églises/rte de Loëx/rue des Bossons			<ul style="list-style-type: none"> Considérant le trafic de transit très élevé la commune souhaite affecter cet axe au réseau primaire et au domaine cantonal Projet d'un plan de mobilité douce (en association avec la DGM) Réorganisation de la place des deux églises/rte de Loëx/rue des Bossons (en association avec la DGM)

Commune	Projet / Lieu communal	Remarques sur plan directeur du réseau routier 2007-2010	Analyse du fonctionnement actuel du réseau routier et des dysfonctionnements	Projets structurants - caractéristiques
Onex	<p>Territoire communal</p> <p>Territoire communal</p> <p>Les Evaux</p> <p>Diverses voies du territoire communal</p>			<ul style="list-style-type: none"> Projet d'impact des plans de développement TPG sur les voies de circulation (en association avec la DGM) Projet d'un plan d'assainissement du bruit (OPB) (en association avec la DGM) Accessibilité des Evaux (en association avec la DGM)
Plan-les-Ouates	Territoire communal	<p>La commune de Plan-les-Ouates, bien que d'accord avec les objectifs (5.2) se demande s'il peut réellement être mis en œuvre. Effectivement, la sécurité des usagers, en particuliers les plus exposés est négligée, notamment sur les bandes cyclables.</p> <ul style="list-style-type: none"> Souhait que les critères d'évaluation d'atteinte de l'objectif lié à la sécurité des usagers soient définis et mesurés 		<p>En vue de garantir une accessibilité à la Cité tout en évitant le transit, la Ville d'Onex demande le déclassement en réseau de quartier des voies suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> Av. des Grandes-Communes Rue du Vieux-Moulin Av. du Bois-de-la-Chapelle Rue des Bossons Rue de Bandoi Rue des Grand Portés Ch. Gustave-Rochette Ch. Charles-Borgeaud
Plan-les-Ouates	<p>Complément de la jonction autoroutière de la Milice</p> <p>Rte interquartier/Genève Sud</p>	<p>Inquiétude du Conseil Administratif qui n'est pas associé au projet et très peu informé. L'inquiétude est liée à :</p> <ul style="list-style-type: none"> l'implantation délicate et à l'urbanisation importante aux alentours en regard de l'avancement de certains projets dans le domaine de la mobilité, pertinence de la réalisation vu les coûts annoncés (même s'ils sont assumés par la Confédération) Dans l'attente d'être associé aux groupes de travail, notamment pour les variantes de réalisation sur le territoire de Plan-les-Ouates 		

Commune	Projet / Lieu	Remarques sur plan directeur du réseau routier 2007-2010	Analyse du fonctionnement actuel du réseau routier et des dysfonctionnements	Projets structurants - caractéristiques
		<ul style="list-style-type: none"> Volonté de la Commune d'une tranchée couverte (tracé traverse une zone paysagère d'importance nationale) Le Conseil Administratif se demande si l'avenir de la mobilité à Genève passe par la réalisation de nouvelles infrastructures routières et plus globalement aurait apprécié que le plan se préoccupe d'avantage des différents usages des voiries et traite en particulier des zones où il y a conflit entre eux. 	Globalement le réseau fonctionne dans une certaine anarchie, la hiérarchie prévue n'est pas accompagnée des mesures visant à la faire respecter. La commune travaille sur différentes mesures ponctuelles visant à pallier cette situation.	
Plan-les-Ouates	Territoire communal			
	PAC La Chapelle-Les Sciens			<ul style="list-style-type: none"> Demande de déclassement en réseau de quartier de la rte de Sacconnex-d'Arve (tronçon entre la rte du Camp et la rte de la Chapelle) Demande qu'une analyse soit menée pour évaluer la pertinence que la rte du Camp soit intégrée au réseau secondaire Projet d'élaboration par la commune d'un PLQ Demande d'analyse du schéma de circulation à mettre en place dans cet important secteur en développement Projet de mandat d'étude parallèle
	Plaine de l'Aite			<ul style="list-style-type: none"> Projet de plan de stationnement
	Cherpines/Charotton			<ul style="list-style-type: none"> Projet de schéma directeur des voies cyclables
	Territoire communal			<ul style="list-style-type: none"> Projet de plan directeur des chemins piétonniers
	Territoire communal			<ul style="list-style-type: none"> Projet de plan de mobilité
	ZIPL0			<ul style="list-style-type: none"> Souhait que tous les volets de la mobilité soient abordés de manière équitable et espère qu'un plan directeur cantonal de la mobilité douce arrivera à son terme avant la révision de celui du réseau routier Souhait de développement des transports publics
	Territoire communal			

Commune	Projet / Lieu	Remarques sur plan directeur du réseau routier 2007-2010	Analyse du fonctionnement actuel du réseau routier et des dysfonctionnements	Projets structurants - caractéristiques
Puplinge	Territoire communal	<ul style="list-style-type: none"> Trafic de transit important au travers du village (route secondaire communale) La hiérarchie du réseau n'est pas toujours cohérente, car selon la loi, le réseau primaire et secondaire empruntent des routes cantonales 		Etude de réorganisation des circulations (bureau Ribl) remise et présentée à la DGM le 24 mars 2010, en vue de procéder aux aménagements nécessaires pour améliorer la sécurité et limiter le trafic au centre du village, en anticipation de la réalisation prochaine du quartier « Les Hutins » et permettre une meilleure progression des transports publics. Mise en zone 30 km/h du centre du village <ul style="list-style-type: none"> Demande de mise en réseau de la rue de Frémis Demande de mise en réseau secondaire de la rue de Graman entre les routes de Presinge et Jussy Demande d'aménager des accès directs entre l'autoroute et la ZIMEYSA/la Tuillière Accrochage au nouvel accès devrait être situé au carrefour de Montfleury, en giratoire, à la limite des communes de Vernier, Meyrin et Satigny (cf PACA et plans directeurs communaux de Satigny et Vernier) Souhait de réalisation des pistes cyclables prévues au plan directeur de la commune (rte du Mandement en direction de Russin, Dardagny, rte d'Aire-la-Ville entre Satigny et Aire-la-Ville) Souhait poursuite de la concertation concernant le nouveau plan directeur du réseau routier 2011-2014 Suite à l'essor immobilier du centre du village de Satigny, aménagements des rues, notamment rte du Mandement lorsqu'elle traverse le village, en vue d'offrir une meilleure cohabitation entre les divers modes de circulation, y compris le trafic de transit
Satigny	Nouvel accès à ZIMEYSA/la Tuillière		Report du trafic de transit suite aux travaux du tram, à travers Peney, voire Satigny pour accéder à la ZIMEYSA.	
Satigny	Territoire communal		Pistes cyclables prévues au plan directeur communal reportées	
Satigny	Territoire communal Rte du Mandement et autres voies du territoire			
Thônex	Territoire communal	Pas de commentaires particuliers si ce n'est le constat que la Ville de Thônex va payer un lourd tribut aux développements routiers cantonaux : <ul style="list-style-type: none"> Futur barreau routier reliant la rte de Jussy à l'av. de Bel-Air (césure du territoire communal comme actuellement avec la rue de Genève et la rte Blanche) Raccordement de la traversée du lac 		

Commune	Projet / Lieu	Remarques sur plan directeur du réseau routier 2007-2010	Analyse du fonctionnement actuel du réseau routier et des dysfonctionnements	Projets structurants - caractéristiques
Thônex	Territoire communal		<p>Commentaire global (sans entrer dans le détail « chemin par chemin » où il est constaté un trafic de transit assez important sur le réseau de quartier). Deux phénomènes sont relevés :</p> <ul style="list-style-type: none"> Voies surchargées confrontées à la traversée d'axes transversaux <p>Engorgement du trafic, très marqué aux heures de pointe à</p> <ol style="list-style-type: none"> la rte de Jussy, av. Tronchet ainsi que le raccord sur la rue de Genève, av. de Thônex sur tout son tracé et notamment le raccord sur la rue de Genève, av. Adrien-Jeandin, rte de Sous-Moulin et son raccord sur la rte Blanche <ul style="list-style-type: none"> Problème d'ordre général qui n'est pas dépendant de créneaux horaires particuliers : <ol style="list-style-type: none"> Issue de la rte Blanche sur Adrien-Jeandin qui est très dangereuse Accès depuis la rte de Sous-Moulin au centre sportif, du carrefour rte de Sous-Moulin/Av. de Thônex (en direction de la douanel de Fossard) Sécurité des cyclistes sur la rte de Jussy (sortie des véhicules par les chemins connexes) 	<ul style="list-style-type: none"> La Ville de Thônex a récemment écrit au Conseil d'Etat afin d'obtenir la suppression des places de parc à l'av. de Tronchet pour permettre l'instauration d'un site propre pour les transports en commun (cf préavis communal technique sur le PLQ MICA 20743). Ceci permettrait une liaison parfaite entre le futur barreau routier (rte de Jussy-av. de Bel-Air) et le tram sur la rue de Genève Souhait que le tronçon de la rue de Genève sise sur le territoire de Thônex soit déclassé en réseau secondaire. D'une part ce tronçon est perçu par la population comme une vraie coupure territoriale, de plus cela permettrait de mieux « travailler » ce fragment notamment dans le cadre du projet de réaménagement de la place de Graveson et la place du Chiène-Vert, projet dont l'origine remonte au concours espace-rue 2002.
	Av. Tronchet			
	Rue de Genève			

Commune	Projet / Lieu	Remarques sur plan directeur du réseau routier 2007-2010	Analyse du fonctionnement actuel du réseau routier et des dysfonctionnements	Projets structurants - caractéristiques
Thonex	Ch. du Foron – mise en zone 30 av. Adrien-Jeandin Rte Blanche			<ul style="list-style-type: none"> Souhait de déclassement du ch. du Foron en réseau de quartier suite à des récents aménagements visant à modérer le trafic et une demande de mise en zone 30 de l'av. Adrien-Jeandin (dont traitement en cours auprès de la DGM) Souhait d'aménagement d'un giratoire sur la rte Blanche afin d'améliorer l'accessibilité au réseau routier de contournement de l'agglomération. Ce projet a été soumis il y a quelques mois à la DGM (apparemment pas de réponse à l'heure actuelle) La commune demande à prioriser la réalisation de la route interquartier afin d'offrir une alternative aux mesures de circulation
Troinex		La mise à l'essai des mesures de circulation sur la commune rentre dans les principes du plan directeur qui prévoit d'aménager les routes du réseau de quartier de manière à exclure tout transit		<ul style="list-style-type: none"> Souhait de créer une zone 30km/h dans le quartier central de Vandoeuvres. La DGM s'est déjà prononcée favorablement (courrier du 11.11.09) sous réserve de l'expertise du bureau Trafic datée du 05 mai 2010.
Vandoeuvres	Routes de Pressy et de Meinier – tronçons entre le giratoire de la route de Vandoeuvres et la Vy-Borgne			
Vernier	Territoire cantonal	Contournement Est de Genève (traversée du lac) non explicité dans le plan directeur : <ul style="list-style-type: none"> Rapport coût/efficacité à mettre en avant Pertinence par rapport à l'objectif de maîtrise de l'augmentation du trafic individuel motorisé Si les deux premiers points sont démontrés, pertinence d'une traversée du lac par le rail 		
	Territoire communal	La liberté individuelle du choix du mode de transport garantie telle que l'évoque l'art. 160 A de la Constitution de la République et Canton de Genève et la page 25 du plan directeur, n'est pas effective aujourd'hui. Il s'agit d'effectuer un rééquilibrage en faveur des transports collectifs et modes doux.		
Vernier	Territoire communal	Concernant l'ordre de priorités des espaces réservés aux cyclistes (page 29 du plan directeur) ou il est expliqué comment doivent se réaliser les itinéraires cyclistes) la Ville de Vernier s'interroge sur l'adéquation avec les objectifs de report modal visés (cf aussi remarque précédente) et les caractéristiques des déplacements cyclables (chemin le plus court, pas forcément le plus sûr)		

Commune	Projet / Lieu	Remarques sur plan directeur du réseau routier 2007-2010	Analyse du fonctionnement actuel du réseau routier et des dysfonctionnements	Projets structurants - caractéristiques
Vernier	Av. de Châtelaine et av. d'Aire	L'annexe 5a du plan directeur prévoit d'apporter des améliorations concernant l'organisation des deux-roues légers via la création de zone 30, pistes ou bandes cyclables à l'av. de Châtelaine et av. d'Aire. Depuis 2006 la Ville de Vernier insiste sans succès pour la création de bandes cyclables à l'av. de Châtelaine et s'est vu refuser la même demande à l'av. d'Aire sous prétexte qu'il faudrait changer les lignes aériennes des trolleybus. La DGM le 12.03.2010 a jugé les deux projets souhaitables. La Ville de Vernier souhaite que ce dossier avance.	Une « <i>Etude prospective des besoins de mise à niveau du réseau routier principal</i> » est en cours avec la participation de la DGM et la FTI. Elle relève une croissance des transports individuels motorisés. Les constats sont repris ci-dessous. <ul style="list-style-type: none"> • Les transports collectifs n'ont pas de voies réservées depuis Châtelaine jusqu'à l'entrée du village de Vernier • Emplacement des passages piétons ainsi que leur fréquence et leurs temps de feux inadéquats (l'axe coupe en deux le cœur d'un quartier et défavorise les commerces de part et d'autre de l'avenue • Interdiction de tourner à gauche au carrefour 255 depuis la rte de Vernier cantonale vers la rte communale (exigé par la DGM) dans le cadre du projet d'élargissement de la route cantonale alors que la Ville de Vernier évalue la possibilité d'inclure le tourner à droite depuis le rte de Vernier communale en direction de Genève. 	<ul style="list-style-type: none"> • Souhait d'agir sur la signalisation lumineuse afin de freiner le trafic entrant et sortant du centre-ville de Genève pour limiter le nombre de véhicules qui transitent par cette avenue (cf problématique p. 26 plan directeur actuel)
	Territoire communal			
	Av. de Châtelaine jusqu'à l'entrée du village de Vernier			<ul style="list-style-type: none"> • Eventualité d'affecter la rte de Vernier communale au réseau de quartier
	Av. Henri-Golay			<ul style="list-style-type: none"> • Dans le cadre de l'image directrice de l'écoquartier de la Concorde, l'accès de cette avenue via l'av. de l'Ain et le carrefour 94 ne sera plus possible. Cette avenue sera en réseau de quartier

Commune	Projet / Lieu	Remarques sur plan directeur du réseau routier 2007-2010	Analyse du fonctionnement actuel du réseau routier et des dysfonctionnements	Projets structurants - caractéristiques
	Av. Edmond-Vaucher et ch. de la Greube			<ul style="list-style-type: none"> Rappel de la demande de déclassement de l'av. Edmond-Vaucher et ch. de la Greube en réseau de quartier (à intégrer dans le nouveau plan directeur) Av E.-Vaucher justifié par le développement de l'habitat et la rte des Franchises qui assure la liaison Rte de Meyrin/rue de Lyon Ch. de la Greube, gabarit et environnement résidentiel et villageois est inapproprié à contrario de la rte de Canada qui se justifie. Souhait résultant dans le plan directeur communal de relier l'autoroute au secteur du Canada. La liaison offrirait l'accès aux zones industrielles (ZIMOGA, ZIMEYSA, ZIBAT, ZIBAY) sans passer par les routes de Vernier et du Nant-d'Avril.
	Nouvelle jonction autoroutière			<p>Cette opportunité sera également évaluée dans le cadre de la fusion des périmètres d'aménagement coordonné d'agglomération de Bernex et de Genève-Meyrin-St-Genis.</p> <ul style="list-style-type: none"> Souhait de redéfinition des routes utilisées par les transports collectifs (p. 27 du plan directeur), les lignes urbaines à haute fréquence méritant des conditions de déplacement optimales. Les mesures de priorité ne doivent pas se limiter à la signalisation lumineuse et à des aménagements ponctuels.
	Territoire communal			<ul style="list-style-type: none"> Souhait d'un scénario de ligne de tram reliant Cornavin à Vernier-Village (ou à la ZIMOGA) Souhait d'un scénario de ligne de tram reliant le centre-ville de Genève aux quartiers des Libellules et du Lignon Souhait d'une bretelle passant par le Pont-Bulin et reliant la rte de Chancy à une éventuelle ligne Cornavin-Vernier
Vernier	Territoire cantonal et Ville de Vernier		<ul style="list-style-type: none"> Av. de Châtelaine voir ligne spécifique ci-dessus Rte de Peney : traversées piétonnes mauvaises et à l'origine de sérieux problèmes de sécurité (beaucoup d'écoliers traversant pour prendre le bus allant au Cycle du Renard). Il faut également inclure l'av. Louis-Pictet traversées par beaucoup de jeunes se rendant au centre sportif depuis le village. 	<ul style="list-style-type: none"> Souhait (mesure indispensable) d'aménagements destinés aux cyclistes en développant les liaisons transversales Souhait de ne pas mettre les cyclistes sur le trottoir, les présélections pour cyclistes et traversées pour piétons doivent être grandement améliorées Requalification des trois axes soit intégrée dans le nouveau plan directeur et se traduise par des réalisations Tenir compte de la densification des activités administratives et commerciales prévues ces prochaines années le long de la rte de Peney + souhait de voir appliqué principe p.30 du plan directeur actuel (traversées piétons du réseau primaire dans les localités sont équipées de signalisations lumineuses) Av. de Châtelaine et rte de Peney, la Ville de Vernier se demande dans quel mesure ces axes peuvent continuer à garantir leur fonction de réseau primaire (TIM doit être continue et homogène, fluidité exigée par la loi) au vu de l'évolution urbaine (densification et activités)
	ZIMOGA			<p>Révision du plan directeur de la ZIMOGA donne les orientations suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> Mise en impasse de la rte de Montfleury (actuellement en réseau secondaire) qui deviendrait une voie verte Ch. de Morglias deviendrait l'accès principal à la zone industrielle Des pistes cyclables et cheminements piétonniers denses et offrant des gabarits confortables

Commune	Projet / Lieu	Remarques sur plan directeur du réseau routier 2007-2010	Analyse du fonctionnement actuel du réseau routier et des dysfonctionnements	Projets structurants - caractéristiques
Veyrier	ZIBAT			<p>Plan directeur de la ZIBAT en gestion depuis plusieurs années prévoit les orientations suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aménagement d'une piste ou bande cyclable le long de la rte du Nant-d'Avril (du carrefour 255 au giratoire Lect) • Aménagement d'un giratoire au carrefour Z53 • Liaison directe entre le futur giratoire au carrefour 253 et le ch. des Batailles • Possibilité d'aménagement d'un passage cyclable et piétonnier sous ou sur les voies CFF au ch. des Batailles • L'aménagement du parcours de la Voie verte est prévu dans la séquence 4.
	Territoire communal – Voie verte d'agglomération Quartier de l'Etiang			<p>Développement du quartier de l'Etiang soit 2'600 à 3'000 habitants supplémentaires, 4'000 emplois, 4'500 places de stationnement et une circulation au ch. de l'Etiang de 19'700 véhicules/pour (actuellement 5'500).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Objectif de la Ville de Vernier de redéfinir le projet pour ne pas alourdir les charges de trafic sur les axes avoisinants (rte de Vernier, de Meyrin, de Pré-Bois, av. du Pailly et autoroute). <p>Déclassement des ch. de l'Etiang et J-Ph-De-Sauvage en réseau de quartier. Les liaisons qu'ils assuraient auparavant sont maintenant assurées par la rte de Pré-Bois et par l'autoroute en amont, par l'av. du Pailly en aval. Cette dernière pourrait être complétée par la création d'une bretelle la reliant à la rte de Meyrin.</p>
Veyrier	Localité de Pichlat			<p>Développement d'un plan directeur de quartier en vue de la densification du secteur et qui comprendra au niveau des infrastructures publiques une nouvelle école et une salle de spectacle.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Souhait de la Ville de Vernier de développer des infrastructures absorbant cet impact et favorisant les mobilités douces et l'utilisation des transports collectifs. • Mise en zone 30km/h
	Ch. Baumgartner		Suite aux mesures de circulation prises par la commune de Troinex et en vue d'assurer la sécurité des enfants sur chemin de l'école, demande de fermeture rapide du chemin auprès de la DGM	
Veyrier	Rte de l'Uche			<ul style="list-style-type: none"> • Demande de marquage de bandes cyclables à la rte de l'Uche, entre la rte de Veyrier et la rte du Pas-de-l'Echelle • Mise en zone 30km/h
	Localités de Vessy et Veyrier-village P+R Téléphonique du Salève		Demande de déplacement rapide du terminus ligne 8 au parking du Téléphonique et réaménagement du carrefour de la douane de Veyrier-village sur RD 206	

Commune	Projet / Lieu	Remarques sur plan directeur du réseau routier 2007-2010	Analyse du fonctionnement actuel du réseau routier et des dysfonctionnements	Projets structurants - caractéristiques
Veyrier	Rte de Troinex		Souhait de réaménagement rapide rte de Troinex, entre le ch. Sur-Rang et ch. Vert (modération) ainsi que sécurisation carrefour ch. Vert/Baumgartner	
	Ch. de Pinchat			<ul style="list-style-type: none"> Etude de réaménagement ch. de Pinchat entre ch. Sur-Rang et rte de Veyrier pour élargir le gabarit de la chaussée et permettre le croisement des TPG
	Ch. des Marais			<ul style="list-style-type: none"> Réaménagement du ch. des Marais et création piste cyclable
	Projet cantonal GE-Sud Infrastructure routière intercommunale Rte de Vessy			<ul style="list-style-type: none"> Association de la commune aux 6 communes Genève-Sud pour demande réalisation rapide de la nouvelle desserte reliant carrefour de la Millice à la RD 206 à hauteur de Bossey
GTE	Cantons			<ul style="list-style-type: none"> Sollicitation de faire figurer la rte de Vessy en réseau primaire, pour absorber les hausses de trafic en lien avec l'urbanisation future des Grands-Esserts
				<p>Nécessité de coordonner les différents plans directeurs</p> <p>Projets prioritaires :</p> <ul style="list-style-type: none"> Route des Nations Route d'accès des Communaux d'Ambilly Jonction autoroutière de la Millice Desserte Genève Sud Evitement de Genève par le Sud (liaison Arve Lac – Genève Sud) Jonction autoroutière de Thônex Jonction autoroutière périmètre Versoix Collex-Bossy 3^{ème} voie autoroutière entre Nyon et Meyrin Traversée lacustre Routes d'évitement de localité (Chancy, Versoix, Jussy, etc.) Le plan directeur devra garantir que les infrastructures routières nécessaires au développement des grands projets d'aménagement du territoire soient prises en compte
GF				<ul style="list-style-type: none"> Une fiche par projet devra être établie (coût, priorité, suivi, etc.) Les projets de tram ne doivent pas figurer dans le plan directeur du réseau routier Il convient de prévoir des ondes vertes sur le réseau primaire Les articles 160A et 160B doivent être cités Où en est l'outil multimodal ? Où en est-on avec l'évaluation des dysfonctionnements Quelles sont les modifications fonctionnelles envisagées du réseau Quelles sont les modifications du réseau routier envisagées Est-ce qu'une réflexion sur le trafic professionnel est envisagée ? de même est-ce que des mesures de réductions des nuisances des chantiers sur ce trafic sont envisagées ? Quelles sont les incidences des normes fédérales (OPAIR etOPB) sur le réseau routier ?
Pro Genève	Vélo			<ul style="list-style-type: none"> Demande d'application du point 6.4 « Les deux-roues légers » du plan directeur actuel (chapitre 6 « Gestion du réseau routier »)

REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE
DIRECTION GENERALE DE LA MOBILITE

Plan directeur du réseau routier 2011 - 2014

*Résultats des consultations des partenaires -
septembre et octobre 2011*



La deuxième consultation du Plan directeur du réseau routier auprès des partenaires s'est effectuée durant les mois d'août à septembre 2011.

Pour les communes, des réunions sectorielles de présentation ont été organisées, à la suite desquelles le document dans sa version A a été envoyé à chaque commune leur demandant une réponse écrite sous 15 jours.

Les réunions sectorielles se sont déroulées aux dates suivantes :

- Secteur Champagne : 29 août 2011
- Secteur Arve et Lac : 31 août 2011
- Secteur Rive droite : 05 septembre 2011
- Secteur Mandement : 12 septembre 2011
- Secteur Genève sud : 16 septembre 2011
- Ville de Genève : le 13 septembre et le 11 octobre 2011

Les membres du Conseil des Déplacements, ont été consultés à deux reprises sur la version A du document :

- Une première présentation le 14 juin 2011
- Une seconde présentation le 6 septembre 2011, à la suite de laquelle un retour écrit a été demandé sous quinze jours.

Les directions cantonales ont reçu le document à la mi-septembre pour une réponse à donner début octobre.

Au niveau de l'acceptation du plan directeur, plusieurs communes et directions souscrivent aux conclusions du Plan directeur en termes de diagnostic, objectifs et concepts développés.

Seul le Groupement Transport et économie, fait état d'un rejet du Plan directeur, au motif principal qu'il n'est pas tenable en l'absence de bouclage de l'autoroute.

PDRR 2011-2014 - Remarques de partenaires sur la consultation de la Version A du document - Août à Octobre 2011

Partenaire	Commentaire	Elements de réponse
COMMUNES		
Anières		
Chêne-Bougeries	Demande d'ajouter une mention concernant les arrêts TPG sur la place publique dans la mesure 2.1 "Route de Frontenex".	Le positionnement des arrêts TPG est étudié finement dans le cadre de l'étude. Il s'agit ici de donner les grands objectifs des mesures envisagées.
	N'est pas favorable au classement en réseau primaire du chemin de Grange-Canal entre Frank-Thomas et Rte de Chêne.	Le classement du chemin de Grange-Canal en réseau primaire répond à l'impossibilité de conserver un itinéraire primaire par Frank-Thomas du fait du projet des Eaux-Vives. Le chemin de Grange-Canal fait l'objet de la mesure 2.6 du PDRR.
	Souhaite que les réflexions menées sur le secteur de Chêne-Bourg soient versées au PSD du secteur de la future gare CEVA de Chên-Bourg	
	Regrette l'absence d'étude d'évaluation des impacts de l'évolution de la hiérarchie du réseau routier	L'évaluation des impacts du PDRR et des autres Plans directeurs est réalisé et est en cours de formalisation.
Chêne-Bourg	Regrette le maintien en réseau primaire de l'axe Rte de Jussy - rue François-Jacquier - Avenue de Thônex.	La confirmation du classement en réseau primaire de cet itinéraire correspond à un besoin identifié de moyenne/grande ceinture. Par ailleurs, plusieurs mesures court terme localisées du PDRR doivent accompagner ce classement en réseau primaire.
	Réitère la remarque concernant l'avenue de Thônex et l'adaption urgente du gabarit entre la rue de Genève et le giratoire Petit-Senn	Cette remarque sera traitée dans le cadre de l'étude "Etude de mobilité Thônex - Chêne Bourg" intégrant notamment le positionnement éventuelle d'une nouvelle jonction.
	Regrette que l'axe de Frontenex ne soit pas classé en réseau primaire	L'entrée d'agglomération sur ce secteur est géré par deux pénétrantes : Malagnou et Rte de Mon-téle - Rte de Vandœuvre. L'objectif est de dédier l'itinéraire barreau MICA Axe de Frontenex aux Transports Publics.
	Demande d'avancer les plannings de la nouvelle jonction (jonction de Thônex) et d'affirmer que l'opportunité est avérée.	La construction de nouvelle jonction est du ressort de l'OFROU. La DGM a engagé une étude visant à étudier, entre autres, l'opportunité et la faisabilité de cette dernière. Celle-ci sera ensuite le cas échéant soumise à l'OFROU qui statuera sur son opportunité. Les délais affichés dans le PDRR sont ceux qui sont aujourd'hui les plus réalistes.
	Localisation de la nouvelle jonction (jonction de Thônex) à préciser dans les fiches	
Choulex		
Collonge-Bellerive	Favorable au déclassement des Rtes d'Hermance et de la Capite (Primaire > Secondaire)	
	Surclassement du chemin de Saint-Maurice quartier > Secondaire : demande le maintien de l'interdiction PL.	Le Chemin de Saint-Maurice permet un rabattement direct sur le réseau primaire et l'évolution en réseau secondaire de la Rte d'Hermance et contribue à l'accessibilité de Collonge-Bellerive. A priori, l'interdiction des poids lourds sur cette voie secondaire n'est pas incompatible, d'autant que le profil de la voie est étroit.
	Interprétation du concept : l'impossibilité de créer des voies réservées bus sur la rte d'Hermance ne répond pas à la notion indiquée de priorité TC et MD	La notion de priorité n'est pas nécessairement attachée à la réalisation d'espace réservé.
	Demande de modification graphique concernant le secteur d'intervention en lien avec la Tranchée couverte de Vésénaz.	Le secteur concerné englobe un large périmètre autour de la TC de Vésénaz : les mesures qui seront envisagées doivent l'être de manière globale. La Tranchée couverte sera effectivement le support du réseau primaire. La Rte de Thonon, au-dessus de la Tranchée couverte est affichée en réseau secondaire pour conserver une connexion avec les autres voiries secondaires : Rte d'Hermance et Ch. Des Rayes. Le document est mis à jour.
Cologny		
Corsier		
Gy	Interrogation sur le classement en réseau secondaire de la Rte de Bellebouche. Effet contre-productif et argumentaire important	La portion de la Rte de Bellebouche entre Corsier et Gy peut rester en réseau de desserte dans la mesure où le rabattement sur du réseau primaire est possible par ailleurs par la Rte de Gy. La portion située entre Gy et Jussy évolue en réseau secondaire pour assurer une fonction de liaison inter-villages. Le document est mis à jour.
	Manque d'explication sur la raison des évolutions de hiérarchie	
Hermance		
Jussy		

PDRR 2011-2014 - Remarques de partenaires sur la consultation de la Version A du document - Août à Octobre 2011

Partenaire	Commentaire	Elements de réponse
Meinier	Demande d'accompagnement dans l'aménagement du contournement du village	Une priorisation des projets à intégrer au PDRR a du être effectuée. N'ont été retenus que ceux qui ont un impact significatif sur le réseau structurant. Concernant le projet de route de contournement, le pilotage doit être communal. La DGM accompagnera les communes dans le cadre du PDRR.
	Demande de prendre en compte le courrier à M. Müller du 14/10/2010 demandant le positionnement d'une jonction liée à la traversée du Lac plus au nord (sur l'axe de la Rte de Thonon)	Ces éléments sont aujourd'hui examinés dans le cadre des réflexions menées par la DGM et ses partenaires pour le projet de la Traversée du Lac.
	Interrogation sur le classement en réseau secondaire de la Rte de Bellebouche. Effet contre-productif	La portion de la Rte de Bellebouche entre Corsier et Gy peut rester en réseau de desserte dans la mesure où le rabattement sur du réseau primaire est possible par ailleurs par la Rte de Gy. La portion située entre Gy et Jussy évolue en réseau secondaire pour assurer une fonction de liaison inter-villages. Le document est mis à jour.
Presinge		
Puplinge	Satisfaction car demandes largement intégrées	
	Préoccupation de la commune concernant la rte de Jussy mentionnée en primaire alors que les valeurs limites d'immissions sont déjà atteintes	L'impact de la mise en œuvre du PDRR sur les immissions en lien avec le trafic routier sera intégré à l'évaluation des impacts du PDRR.
	Préoccupation sur la circulation en lien avec le nouveau barreau MICA	
	Considère que la position cantonale de Traversée du Lac ne prend pas en compte les impacts paysagers importants	Les enjeux paysagers sont intégrés aux réflexions en cours et à venir concernant la Traversée du Lac.
Thônex	Partage des conclusions du diagnostic	
	Favorable au déclassement de la Rte de Chêne, rue de Genève (primaire > Secondaire) et Chemion du Foron (secondaire > Quartier)	
	Demande de déclassement (secondaire > quartier) de l'Avenue Adrien-Jeandin pour renforcer l'itinéraire primaire par Av. de Thônex - Rte de Jussy	L'itinéraire Av. de Thônex - Av. Adrien-Jeandin - Av. du Petit-Senn répond à une logique d'accès au quartier. Les mesures envisagées dans le cadre du PDRR doivent permettre la mise en place et le respect de la nouvelle hiérarchie.
	Souhait d'une collaboration étroite avec la DGM concernant les PLQ le long de l'Avenue de Thônex	
	Souhait de réponse à la sollicitation d'une traversée souterraine sous la rue de Genève	Ce projet est en cours d'étude dans le cadre de "l'étude du concept de mobilité Thônex Chêne-Bourg" (mesure intégrée au PDRR).
	Souhait d'une coordination de l'ensemble des travaux concernant la ville de Thônex : barreau MICA, SP sur l'avenue Tronchet, pistes cyclables le long de l'avenue de Thônex et développement habitants	
Vandoeuves	Regrette le manque de priorité donnée à l'étude de la traversée du Lac	
	Sceptiques sur l'atteinte des objectifs annoncés.	
	Grande inquiétude exprimée quant aux impacts de la rationalisation du réseau primaire, notamment l'itinéraire Rte de Mon-Idée - Rte de Vandoeuve qui reste en réseau primaire alors qu'il traverse le centre du village.	L'itinéraire pré-cité est aujourd'hui classé en réseau primaire. Il constitue une des seules alternatives en termes de fonctionnalité de pénétrante en complément de ce qui est mis en place sur Malagnou. L'offre TP doit s'améliorer à la fin 2011 (fréquence).
	Regrette la non prise en compte de l'étude Arve-Lac déposée au Grand Conseil le 28 novembre 2007.	
	Partage les constats du diagnostic du PDRR.	
	Demande que des mesures soient prises sur les axes Rte de Mon-Idée, de Vandoeuve et de Frontenex.	L'axe de Frontenex fait l'objet de mesures intégrées au PDRR.

PDRR 2011-2014 - Remarques de partenaires sur la consultation de la Version A du document - Août à Octobre 2011

Partenaire	Commentaire	Elements de réponse
Aire-la-Ville	Demande de prise en compte d'un giratoire sur la rte d'Aire-la-Ville, à coté de l'Arsenal et modifications de la rte du Moulin-de-la-Ratte en sortie du Village	Une priorisation des projets à intégrer au PDRR a du être effectuée. N'ont été retenus que ceux qui ont un impact significatif sur le réseau structurant. Pour la réalisation des autres aménagements, le pilotage doit être communal. La DGM accompagnera les communes dans le cadre du PDRR.
	Demande de prise en compte d'une voie réservée bus sur la Rte d'Aire-la-Ville entre les jardins familiaux et la Rte de Chancy	Ce besoin n'a pas émergé lors de l'établissement du diagnostic du PDRR et ne donne donc pas lieu à une mesure spécifique.
Avully		
Avusy		
Bernex	Contenu correspond globalement aux attentes	
	Souhait de voir intégré au PDRR une nouvelle infrastructure suite à la fermeture du Pont de Moulaz. (Augmentation du transit dans la traversée de Lully)	Cette éventuelle nouvelle infrastructure est liée à la desserte des Cherpines. Son opportunité est en cours d'étude. En l'état elle ne peut être intégrée au PDRR.
Cartigny	Souhait d'intégrer au PDRR : - le projet de route de contournement au chemin des Curés - La création d'un giratoire sur la rte de Chancy / Rte du Pontet (pilotage OGC)	Une priorisation des projets à intégrer au PDRR a du être effectuée. N'ont été retenus que ceux qui ont un impact significatif sur le réseau structurant. Pour la réalisation des autres aménagements, le pilotage doit être communal. La DGM accompagnera les communes dans le cadre du PDRR.
Chancy	Considère que le classement en réseau primaire de l'itinéraire Rte de Chancy justifie de rendre prioritaire le projet d'évitement de Chancy.	Une priorisation des projets à intégrer au PDRR a du être effectuée. N'ont été retenus que ceux qui ont un impact significatif sur le réseau structurant. Pour la réalisation des autres aménagements, le pilotage doit être communal. La DGM accompagnera les communes dans le cadre du PDRR.
	Propose une alternative à l'évitement de Chancy : - Classement de la Rte de Chancy en réseau secondaire - Création d'une nouvelle pénétrante (primaire) entre Viry et Bernex - Réalisation d'un échangeur complet à Viry	Concernant l'évitement de Chancy, le Conseil d'Etat a invité la Commune à constituer un groupe de travail auquel participera la DGM.
Confignon	Accueil général favorable du document et des concepts développés	
Laconnex		
Soral	Soumet un tracé de deux routes de contournement et demandent leur intégration au Plan directeur et un contact avec la DGM pour en discuter,	Une priorisation des projets à intégrer au PDRR a du être effectuée. N'ont été retenus que ceux qui ont un impact significatif sur le réseau structurant. Pour la réalisation des autres aménagements, le pilotage doit être communal. La DGM accompagnera les communes dans le cadre du PDRR.
Bardonnex	Plébiscite les liaisons 1 et 2 de Genève Sud	
Carouge	Demande de déclassement du réseau secondaire en réseau de quartier : - Bd des Promenades - rue Louis-de-Montfalcon - rue Jacques-Grosselin (partie nord) - Avenue de la Praille - Rue Caroline - rue du Grand-Bureau	Le Bd des Promenades, les rue Louis-de-Montfalcon, Jacques-Grosselin, l'Avenue de la Praille font actuellement l'objet de réflexion concernant leurs hiérarchie et organisation dans le cadre du PAV. En l'état, il n'est pas possible de se prononcer sur leur hiérarchie future. La rue Caroline est déclassée en réseau de quartier dans le cadre de la hiérarchie 2014, de même qu'une partie de la rue du Grand-Bureau (l'autre partie constitue un logique de connexion du réseau secondaire en lien avec la rue des Ronzards.
	Déclassement de réseau primaire en réseau secondaire : - Rue de la Fontenette (section entre la Rte du Val d'Arve et le pont de la Fontenette) - Rte de Vevrier : mise en place de zone de 30	Ces voiries sont classées en réseau primaire dans la logique d'accès à la petite ceinture. A l'horizon 2020 (effacement de cette petite ceinture), leur hiérarchie pourra être réinterrogée.
	Réaménagement du Rondeau de Carouge pour intégrer : - de nouveaux principes de circulation - la problématique du passage des cycles, des piétons et des TC - Coordination avec le projet des Rtes de Drize et de Troinex	Ce réaménagement est intégrée à la mesure 4.4 du PDRR.
	Demande que les réservations des espaces dévolus au TC et à la mobilité douce soient prévus dans le projet définitif de Genève-Sud	Cette demande est intégrée au cahier des charges des mesures F1 et F2.
	Question à propos du lien entre la mise en œuvre du PDRR et l'assainissement du Built routier.	L'impact de la mise en œuvre du PDRR sur le bruit en lien avec le trafic routier sera intégré à l'évaluation des impacts du PDRR.

PDRR 2011-2014 - Remarques de partenaires sur la consultation de la Version A du document - Août à Octobre 2011

Partenaire	Commentaire	Elements de réponse
Lancy	Considère que le déclassement en réseau secondaire de la Route du Grand-Lancy et les aménagements en faveur des Bus et Modes doux de la mesure 4.2 sont contradictoires	Le déclassement en réseau secondaire n'implique pas nécessairement l'absence d'aménagements en faveur des transports publics ou modes doux.
	Appuie la mesure 4.5 (Pont-Butin) du PDRR	
	Souligne la volonté de la Commune de voir passer le Tram de Saint-Julien par la route de St-Julien et non la Rte de Base.	
Onex	Demande de déclassement en route de quartier de : - l'Avenue des Grandes-Communes - La rue du Vieux-Moulin - l'Avenue du Bois-de-la-Chapelle - la rue des Bossons - la rue de Bândol - la rue des Grand'Portes - le chemin Gustave-Rochette - le chemin Charles-Borgeaud - Rte de Loex - Chemin du Pont-du-Centenaire	Ces voiries, actuellement en réseau secondaires, restent en réseau secondaire pour des fonctionnalités d'accessibilité du secteur. Celui-ci permet des aménagements de modération de trafic. Le plan local de circulation sera revu avec l'arrivée du Tram. La rue des Bossons est partiellement déclassée en réseau de quartier.
	Corrections à apporter sur les planches (zones de modération de la commune)	Le document est mis à jour.
Perly-Certoux	Souhait de déclassement de la route de Certoux sur le tronçon compris entre le giratoire Rte de Lully et la Rte de Saint-Julien de réseau secondaire en réseau de quartier	Ce déclassement remet en cause la logique de desserte du secteur et conduirait par ailleurs au déclassement de la Rte de Thérans.
	Insérer un logo "Modération à étudier" sur le chemin de la Mairie	Le document est mis à jour.
	Demande d'étude d'une route d'évitement coté Bardonnex pour répondre aux projets moyen et long terme : Tram, Cherpines, PSDS.	Une priorisation des projets à intégrer au PDRR a du être effectuée. N'ont été retenus que ceux qui ont un impact significatif sur le réseau structurant. Pour la réalisation des autres aménagements, le pilotage doit être communal. La DGM accompagnera les communes dans le cadre du PDRR.
Plan-les-Ouates	Salue le déclassement de la Rte de Saconnex-d'Arve en réseau de quartier et le surclassement de la Rte du Camp en réseau secondaire et de la Rte de la Galaise en réseau primaire. Regrette que les mesures d'accompagnement prévues pour inciter les usagers de la ZIPL0 à emprunter la rte des Matines ne soient pas en place.	
	S'interroge quant à l'ajout d'un giratoire dans le cadre du projet de complément de la jonction de la Millice.	
	Recommande que le Plan directeur soit assorti d'indicateurs précis en vue du bilan (notamment sur les enjeux environnementaux).	La phase diagnostic du Plan directeur fait état d'un certain nombre d'indicateurs objectifs et mesurables. Ceux-ci seront reconduits dans le cadre de l'évaluation du Plan directeur 2011-2014. Par ailleurs, une évaluation des impacts des Plans directeur est en cours de formalisation.
	S'interroge sur la manière dont vont se régler les arbitrages en cas d'objectifs contradictoires	La formalisation de l'évaluation du Plan directeur, en cours, doit permettre de donner des grandes orientations concernant ce sujet. Ensuite, l'arbitrage doit se faire au cas par cas, en fonction du contexte.
	Sceptique sur l'atteinte des objectifs annoncés.	La formalisation de l'évaluation du Plan directeur est en cours.
	Souscrit d'une façon globale aux objectifs affichés.	
Trouve que les réseaux de quartiers sont peu traités.		

PDRR 2011-2014 - Remarques de partenaires sur la consultation de la Version A du document - Août à Octobre 2011

Partenaire	Commentaire	Elements de réponse
Troinex	Partage l'analyse diagnostic d'incohérence entre hiérarchie du réseau actuel et fonctionnement réel.	
	Evoque une "fermeture" de l'itinéraire par le Pont Butin lors de la présentation du PDRR par la DGM.	Sans objet.
	Plébiscite les liaisons 1 et 2 de Genève Sud. Demandez que mention soit faite dans le PDRR de la nécessité de les réaliser simultanément.	
	Manque de coordination entre Plan directeur TC et Routier sur la desserte en Transport en communs de Genève sud.	Un concept de desserte TC de Genève sud a été développé dans le cadre de l'étude Genève sud. Celle-ci est tout à fait cohérente avec ces deux Plans Directeurs. Leur mise en œuvre dépasse cependant l'horizon de ces Plans directeurs (> 2014).
Veyrier	Souhait de la commune de voir se réaliser les infrastructures Genève-Sud d'ici 2019	
Dardagny	Soulève la question de la compétence pour les routes secondaires.	La compétence Communale / Cantonale est décorrélée de la hiérarchie du réseau routier, qui est fonctionnelle.
Meyrin	Soulève la question de la compétence pour les routes secondaires.	La compétence Communale / Cantonale est décorrélée de la hiérarchie du réseau routier, qui est fonctionnelle.
	Relève l'incompatibilité d'axes classés en réseau secondaire avec la mise en zone 20 ou 30 : - Avenue de Vaudagne - rue de la Prulay - rue Antoine-Verchère - Chemin du Grand-Puits	Des aménagements de modulation de trafic restent possible sur le réseau secondaire. Ces voiries sont déclassées en réseau de quartier dans le cadre de la hiérarchie future. Document adapté pour partie.
	Interrogation sur le déclassement de la Rte du Nant-d'Avril et la Rte de Satigny en réseau secondaire.	
	Souligne le manque de temps pour répondre à la consultation	
	Pose la question des interventions concrètes envisagées en vue de mettre l'aménagement et la gestion des réseaux en adéquation avec leur fonction.	L'ensemble des mesures court terme prévues au PDRR 2011-2014 doit permettre d'engager cette démarche.
	Interroge sur les garanties que les futurs aménagements ne dérogeront pas aux exigences légales.	
	Pose la question du développement des transports publics pour prendre en charge la demande future.	Cette politique est traduite dans le Plan directeur des transports en communs
	Pose la question des moyens financiers dont dispose le Canton pour la mise en œuvre du PDRR 2011-2014.	Les moyens financiers et humains du Canton sont limités, c'est pourquoi une priorisation dans les mesures à du être faite et conduit à inviter les communes à piloter et financer plusieurs projets.
	Demande de déclassement en réseau "Local" de : - Rte de Montfleury - chemin du Château Bloch - rte de l'usine-à-gaz - avenue Henri Golay - avenue de la Concorde - avenue Edmond-Vaucher	Ces voiries sont classées en réseau secondaire pour assurer une fonction d'accessibilité aux quartiers. L'intérêt "local" n'est pas incompatible avec cette logique de réseau primaire.
	Demande de classement en réseau primaire de la Rte de Staliny et d'une portion de la Rte du Mandement. Demande par ailleurs d'inscrire une nouvelle liaison routière liée à la nouvelle demi-jonction.	La logique développée dans le PDRR 2011-2014 a conduit à rationaliser les voiries primaires. Dans le secteur, l'itinéraire primaire retenu est supporté par la Rte de Peney. La création d'une nouvelle voirie primaire liée à la demi-jonction autoroutière pourra être étudiée dans le concept général de mobilité en lien avec cette nouvelle jonction.
Demande de déclassement de l'Avenue Louis Casai.	Cette voirie offre un accès direct avec la zone aéroportuaire et le système de "collectrices" de l'autoroute. Elle est conservée en réseau primaire.	
Création d'une liaison Rte de Meyrin > Pont du Paillé et déclassement du chemin de l'ETang.	Le concept de mobilité du secteur de l'ETang n'est aujourd'hui pas arrêté. Le cas échéant cette évolution sera intégrée dans les plans directeurs ultérieurs.	
Demande d'inscrire la Rte de Meyrin (entre le village et Saint-Genis-Pouilly) comme secteur nécessitant intervention.	La mesure 7.3 du PDRR englobe déjà une bonne partie de la Rte de Meyrin. Le cas échéant, lors de sa mise en œuvre, le périmètre pourra être élargi pour intégrer cette problématique.	
Russin		
Satigny	Souligne le manque de temps pour répondre à la consultation	

PDRR 2011-2014 - Remarques de partenaires sur la consultation de la Version A du document - Août à Octobre 2011

Partenaire	Commentaire	Elements de réponse
Vernier	Souligne le manque de temps pour répondre à la consultation	
	Demande une démonstration des effets de la mise en œuvre du Plan directeur et de la nouvelle hiérarchie.	La formalisation de l'évaluation du Plan directeur est en cours.
	Relève une incohérence entre une réflexion DGM sur la logique de contrôle d'accès sur la Rte du Nant d'Avril.	Il n'y a pas d'incohérence entre la hiérarchie proposée et la réflexion menée par la DGM. Réseau primaire ne signifie pas qu'il n'y a pas de contrôle d'accès. Au contraire, l'objectif est d'assurer une capacité cohérente sur les itinéraires primaires.
	Demande un déclassement en réseau de quartier de la rue de l'Usine-à-Gaz et d'une partie de la rue du Château-Bloch (aménagement de zone 30).	Des aménagements de modération de trafic restent possible sur le réseau secondaire.
	Demande le déclassement en réseau de quartier de la rue Henri Golay (aménagement de zone 30)	La rue Henri Golay (actuellement en réseau secondaire) est proposée en réseau secondaire dans une logique de continuité avec l'Avenue Edmond-Vaucher. Des aménagements de modération de trafic restent possible sur le réseau secondaire.
	S'interroge sur le maintien de la Rte de Montfleury en réseau secondaire.	Cette route assure une accessibilité aux quartiers et est dans une logique de continuité avec la Rte de Satigny.
	Demande l'intégration des mesures sur la Rte de Pré-Bois (aménagements TC et modes doux).	Ces mesures sont planifiées dans le cadre de l'Etude prospective des besoins de mise à niveau du réseau routier principal de Vernier à l'horizon 2015 - 2018, soit pour le Plan directeur suivant.
	Demande d'ajout d'enjeux sur la fiche relative à la demi-jonction de Vernier	Les enjeux sont identifiées dans la fiche du projet. Le document est mis à jour.
	Demande d'information sur le projet de la Traversée du Lac.	
Bellevue	Souligne le manque de temps pour répondre à la consultation	
	Remarque que le Plan Directeur ne fait pas mention du projet d'accès à l'autoroute par la rue des Romelles (alternative à une nouvelle jonction à Collex-Bossy ou Versoix).	Le Plan Directeur a inscrit comme projet moyen - long terme le projet d'une nouvelle jonction à Collex ou Versoix.
	Mentionner que la nouvelle jonction se trouve également sur la commune de Bellevue.	La commune de Bellevue est citée au même titre que les communes de Collex-Bossy ou Versoix dans la fiche projet. Le document est mis à jour.
	Souhaite être associée aux discussions concernant la 3ème voie autoroutière et la nouvelle jonction.	
	Soulève la question de la compétence pour les routes secondaires.	La compétence Communale / Cantonale est décorrélée de la hiérarchie du réseau routier, qui est fonctionnelle.
	Souhaite la mise en place d'aménagements de modération pour accompagner le déclassement de la Rte de Collex	Une priorisation des projets à intégrer au PDRR a du être effectuée. N'ont été retenus que ceux qui ont un impact significatif sur le réseau structurant. Pour la réalisation des autres aménagements, le pilotage doit être communal. La DGM accompagnera les communes dans le cadre du PDRR.
	Souhaite mettre en place des aménagements de modération de trafic sur le Chemin des Tuileries et la Route de Valavan	Une priorisation des projets à intégrer au PDRR a du être effectuée. N'ont été retenus que ceux qui ont un impact significatif sur le réseau structurant. Pour la réalisation des autres aménagements, le pilotage doit être communal. La DGM accompagnera les communes dans le cadre du PDRR.
	Souhait d'étendre le périmètre de la mesure 8.3, route de Colovrex	Le document est mis à jour.
Mentionner la future ligne de bus dans la mesure 8.1	Ce point sera intégré dans le cahier des charges de la mesure.	

PDRR 2011-2014 - Remarques de partenaires sur la consultation de la Version A du document - Août à Octobre 2011

Partenaire	Commentaire	Elements de réponse
Célligny	Evolution de la hiérarchie sur trois nouveaux tronçons à examiner en concertation avec les communes vaudoise limitrophes : Founex, Crans-près-Célligny et Crassier	La hiérarchie de ces trois voies a été établie en cohérence avec la hiérarchie du réseau Vaudois.
	Volonté commune de mettre en œuvre des mesures visant à améliorer la sécurité MD sur le réseau secondaire.	Une priorisation des projets à intégrer au PDRR a du être effectuée. N'ont été retenus que ceux qui ont un impact significatif sur le réseau structurant. Pour la réalisation des autres aménagements, le pilotage doit être communal. La DGM accompagnera les communes dans le cadre du PDRR.
	Non prise en compte de la requalification de la Rte Suisse sur la commune. Demande de prise en compte.	Une cohérence sur ce sujet est à trouver avec les aménagements coté Vaudois.
	Demande d'action de modération de Trafic sur la Rte Suisse	Une priorisation des projets à intégrer au PDRR a du être effectuée. N'ont été retenus que ceux qui ont un impact significatif sur le réseau structurant. Pour la réalisation des autres aménagements, le pilotage doit être communal. La DGM accompagnera les communes dans le cadre du PDRR.
	Souligne le manque de temps pour répondre à la consultation	
Collex-Bossy	Souligne le manque de temps pour répondre à la consultation	
	S'interroge sur la coordination avec la France voisine et le Canton de Vaud dans les réponses aux objectifs.	Le Plan directeur a été établi en cohérence avec les parties Vaudoise et Françaises.
	Souhaite être associés aux réflexions menées sur le territoire de la Commune	
	Souligne la priorité à donner à la Rte des Nations.	
	Souligne leur opposition à une nouvelle jonction sur le territoire de la Commune.	
Genthod	Diagnostic : - constate un décalage entre fonction théorique et fonction réelle du réseau - Connexions non satisfaisantes sur le réseau primaire et surcharges du réseau primaire constatée	Confirme de diagnostic du PDRR
	Trouve le concept radio-concentrique bien adapté, de même que l'approche présentée dans le document et la nécessité de clarification de la hiérarchie	
	Souhait d'être associé et informé dans les études en lien avec la Jonction autoroutière de Ferney et la Rte des Nations. Sans connaissance de ces dossiers, la commune y est opposée.	
	Souligne l'urgence de l'étude et de la mise en œuvre de la mesure 8.3 "Route de Colovrex"	Mesure intégrée au PDRR 2011-2014
	Demande d'une mise en œuvre concrète de la hiérarchie sur le réseau communal et cantonal	
	Fiche "Jonction de Ferney - Rte des Nations": - Ajouter aux enjeux : "Mesures d'accompagnement pour assurer la suppression du trafic de transit dans le village du Grand-Saconnex" - Ajouter aux étapes : "2011-2014 : Améliorer la fluidité sur la route de Ferney"	Les mesures d'accompagnement seront éventuellement intégrées dans les Plans directeurs ultérieurs
	Demande d'anticiper les études du Tram du Grand-Saconnex pour en avancer la mise en service	Le Tram du Grand Saconnex est lié par la loi à la Route des Nations. Les études sont actuellement en cours sur ces deux sujets
Pregny-Chambésy	Souligne le manque de temps pour répondre à la consultation	
	Mentions à ajouter à la mesure 8.3 (étude Citec de 2010)	Les résultats de l'étude en question seront intégrés au cahier des charges de la mesure 8.3
Versoir		

PDRR 2011-2014 - Remarques de partenaires sur la consultation de la Version A du document - Août à Octobre 2011

Partenaire	Commentaire	Elements de réponse
Genève	D'une façon générale, les objectifs du PDRR convergent avec les objectifs de mobilité de la Ville de Genève.	
	Intégrer / Faire mention du Plan directeur du réseau routier dans le Plan directeur Cantonal afin d'en assurer la pérennité.	Cette intégration est faite par l'Office de l'Urbanisme
	Souligne la nécessité d'avoir des outils en vue d'arbitrer entre les différentes politiques publiques dans le cadre des aménagements	La formalisation de l'évaluation du Plan directeur, en cours, doit permettre de donner des grandes orientations concernant ce sujet. Ensuite, l'arbitrage doit se faire au cas par cas, en fonction du contexte.
	Regrette la non prise en compte de demandes de déclassement du réseau secondaire en réseau de quartier (dont la rue de l'Ecole-de-Médecine et le Ch. Du Velours).	Plusieurs études sectorielles intégrées au PDRR doivent permettre de décider de l'organisation des réseaux secondaires et de desserte sur le secteur du centre.
	Question à propos du lien entre la mise en œuvre du PDRR et l'assainissement du Bruit routier.	L'impact de la mise en œuvre du PDRR sur le bruit en lien avec le trafic routier sera intégré à l'évaluation des impacts du PDRR.
	Quelques remarques ponctuelles complémentaire sur le contenu du document, à intégrer à priori.	Le document est mis à jour.

PDRR 2011-2014 - Remarques de partenaires sur la consultation de la Version A du document - Août à Octobre 2011

Partenaire	Commentaire	Elements de réponse
MEMBRES DU CODEP		
ASTAG - Association Suisse des Transports Routiers	Souligne la meilleure intégration de la dimension Transport Professionnelle	
	Demande la pérenisation du Groupe Transport Professionnel à travers une Commission.	
	Souhaite être associés aux démarches en lien avec "l'accessibilité aux zones industrielles" et avec "Les problématiques de distribution urbaine"	
	Estime qu'il n'est pas utile de définir des itinéraires de transports de marchandises.	
	Recommande la réalisation à court terme des infrastructures Genève-Sud, d'accessibilité à l'autoroute sur la Rive-Droite et de nouveau barreau de Bernex.	Les délais affichés dans le PDRR sont ceux qui sont aujourd'hui les plus réalistes.
GTE - Groupement Transports et Economie	Recommande la réalisation à court terme des infrastructures Genève-Sud, d'accessibilité à l'autoroute sur la Rive-Droite et de nouveau barreau de Bernex.	Les délais affichés dans le PDRR sont ceux qui sont aujourd'hui les plus réalistes.
	Estime que le concept et la vision développée dans le cadre du Plan Directeur n'est pas tenable sans les nouvelles grandes infrastructures (Traversée du Lac notamment).	Les délais propres à chaque projet ne permettent pas une mise en œuvre immédiate du concept développé à l'horizon 2030. Néanmoins, compte-tenu des développements de la demande prévisibles d'ici là, le plan directeur du réseau routier 2011-2014 se doit d'apporter des réponses d'ici la réalisation du bouclage de l'autoroute et dans cette perspective. Enfin, les planifications directrices cantonales n'ont pas pour objet de favoriser un mode plus qu'un autre, mais bien d'assurer une cohérence dans le développement des réseaux de transport à long terme avec l'objectif de mieux se déplacer sur le Canton.
	S'interroge quant à la logique de rationalisation des pénétrantes.	
	S'interroge sur la mise en œuvre concrète du Plan Directeur.	
	Estime que le Plan directeur fait état d'une volonté de mise en œuvre d'une politique fortement dissuasive à l'égard des transport individuels motorisés	
	Estime qu'il y a un manque de vision entre les développements urbains prévus et les nouvelles infrastructures planifiées	
	Relève l'absence de certaines études de nouvelles infrastructures prévues dans le cadre du Plan directeur cantonal 2030	Le document a été élaboré en cohérence avec le Plan directeur Cantonal.
Relève l'absence d'un plan d'action traitant des ondes vertes	C'est une mesure thématique intégrée au Plan directeur du réseau routier : mesure 15	
Demande en complément : - Un tableau mentionnant les rues qui changent de hiérarchie - Une étude d'impact sur les conséquences de l'évolution de la hiérarchie et des mesures du PDRR - L'établissement d'outils permettant d'aider à l'arbitrage en cas de conflits entre les politiques à mettre en œuvre. Le GTE rejette ce Plan directeur.	La formalisation de l'évaluation du Plan directeur, en cours, doit permettre de donner des grandes orientations concernant ce sujet. Ensuite, l'arbitrage doit se faire au cas par cas, en fonction du contexte. Cette démarche répondra également à l'impact des Plans directeurs.	

PDRR 2011-2014 - Remarques de partenaires sur la consultation de la Version A du document - Août à Octobre 2011

Partenaire	Commentaire	Elements de réponse
DIRECTIONS DE L'ETAT DE GENEVE		
Office de l'Environnement	Accueil favorable du document Modifications de détail dans le corps du texte du document. Cf courrier pour prise en compte.	Le document est mis à jour.
Département de la Sécurité, de la Police et de l'Environnement	Accord sur le Plan directeur	
	Souligne l'ambition du document et la réalisation nécessaire de plusieurs éléments : - La traversée du Lac - La construction de P+R en suffisance en périphérie du Canton - La construction du CEVA - Le respect des règles de circulation et le changement de comportement lié.	
Office de l'Urbanisme	Intégrera les modifications nécessaires dans le Plan directeur Cantonal	
Office du Génie Civil	Quelques remarques annexes sur le contenu et la forme du document, intégrées a priori.	Le document est mis à jour.
Directions Générales des Affaires Economiques		
Direction générale Nature et Paysage	Mieux intégrer l'objectif de réduction de la fragmentation des continuums biologiques (p. 35 du document)	
	Quelques modifications ponctuelles mineures à intégrer : Objectifs - Chapitre 1.2 - Introduction	Le document est mis à jour.
	Enjeux "Nature et Paysage" à développer dans les fiches projet Long terme	Le document est mis à jour.