

LES DEPLACEMENTS

PAC LA CHAPELLE - LES SCIERS

Les déplacements

Une mobilité orientée vers le développement durable

Bénéficiant de la proximité du nœud de transports collectifs de Bachet, le nouveau quartier de la Chapelle – les Sciers est à même de répondre aux objectifs d'écomobilité développés dans le plan directeur cantonal. Ainsi des choix clairs et courageux doivent répondre à cette opportunité et orienter les pratiques sociales vers une utilisation accrue des transports collectifs et des déplacements non motorisés. Il s'agit également d'éviter que le voisinage immédiat de l'autoroute constitue un appel contradictoire à l'emploi de véhicules privés. L'objectif est d'atteindre une répartition modale en faveur des transports publics et des déplacements doux équivalente à celle du quartier voisin des Palettes, de type urbain.

L'encouragement à éviter l'usage d'un véhicule privé doit donc s'appuyer sur une desserte efficace et attractive par les transports publics, sur le développement du réseau piétonnier et cyclable, sur la localisation des nouvelles surfaces d'activité à côté du pôle du Bachet et sur l'implantation dans le quartier des équipements publics et des commerces et services répondant aux besoins quotidiens. Par ailleurs, la configuration du réseau viaire et la gestion du stationnement doivent aussi concourir à limiter le trafic automobile dans le quartier et les quartiers voisins.

Le réseau des transports publics

Le pôle du Bachet offrira une large gamme de modes de transport :

- Le réseau RER permettra de rejoindre rapidement d'autres pôles de l'agglomération, y compris hors du canton; inversément, il facilitera l'accès des surfaces d'activités du PAC par les navetteurs
- grâce aux haltes du Bachet et du Trèfle-Blanc, les lignes de tram permettent déjà de rejoindre efficacement Carouge, Lancy, le centre-ville; les destinations vont s'accroître au fur et à mesure du développement du réseau de tram
- les lignes de bus à destination de la couronne suburbaine, de la périphérie et de la campagne complètent cette offre.

La clientèle supplémentaire atteindra un effectif :

S'ajoutent ceux provenant des quartiers de villas environnants et du village de Saconnex-d'Arve-dessous. Le secteur Bachet, soit 1'100 déplacements TPG par jour, est très bien desservi par l'interface du Bachet. Par contre, celui-ci est situé à plus de 300 m du secteur de La Chapelle et à environ 1300 m de l'extrémité sud du secteur des Sciers : l'urbanisation de ces secteurs devrait générer 3'000 déplacements TPG par jour, dont 500 en heure de pointe.

Un niveau de desserte urbain est donc nécessaire à terme

La fréquence actuelle de la ligne 46 est largement insuffisante. Il s'agit donc d'améliorer la desserte du quartier afin d'assurer des liaisons efficaces avec le pôle du Bachet, en priorité, mais également avec les centralités communales, les zones d'activités et les équipements du sud de l'agglomération.

Il s'agit de tirer parti du fait que le réseau bus devra être progressivement restructuré lors de la mise en œuvre des nouvelles lignes de tram et du RER., notamment afin de desservir efficacement la gare de Carouge-Bachet.



Traçé CEVA

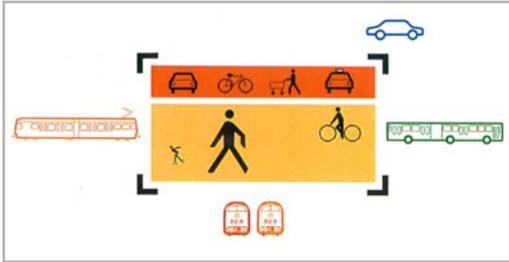


Schéma de pôle d'échange



Station RER, Carouge-Bachet



Pôle d'échange du Bachet



Station transports publics de Bron, Lyon

La fréquence de la ligne 46, qui sera renforcée sur sa branche Chapelle, passera à 10 mn. Elle sera en outre renforcée sur la route de La Chapelle par la ligne 44, déviée de la gare de Carouge-Bachet: la fréquence prévue est de 15 mn.

OBJECTIF

Encourager prioritairement l'utilisation des transports publics

MESURES

Assurer la desserte du quartier par un service performant de transports publics, relié directement au pôle du Bachet

- Améliorer la fréquence de la ligne existante
- Dévier les lignes périurbaines vers la gare de Carouge-Bachet

Favoriser l'accessibilité des stations de transports publics depuis l'ensemble du quartier

- Bien relier le futur quartier aux stations de transports publics par les réseaux cyclables et piétonniers

Valoriser le pôle d'échange du Bachet

- Conférer aux différentes composantes de l'interface une bonne visibilité et une forte symbolique urbaine, en conformité avec le projet du PAC Praille-Bachet
- Associer des services favorisant l'écomobilité : antenne Mobility, parkings et services pour deux-roues, etc.

Voir action prioritaire no 11

Assurer la desserte du quartier par les transports publics

Le réseau viaire et la modération de trafic

Le réseau viaire conçu pour le nouveau quartier doit faciliter l'accessibilité du nouveau quartier, tout en garantissant les besoins de tranquillité d'un quartier résidentiel. Dans ce sens, il doit éviter, dans la mesure du possible, les nuisances générées par le trafic et les vitesses exagérées, les risques d'accidents ainsi que la dégradation et la banalisation de la nature des espaces extérieurs. Par ailleurs, l'urbanisation du PAC ne doit pas induire de fortes augmentations de trafic sur les routes collectrices.

Mobilité Genève-Sud et giratoire de la Milice.

Suite à l'étude "Genève-Sud", le Conseil d'Etat a chargé l'administration, d'une part, d'engager les études du projet de compléments des mouvements manquants au niveau du carrefour giratoire dit de la Milice, afin de rendre cet échangeur autoroutier complet (entrée et sortie dans chaque sens) et, d'autre part, d'évaluer les variantes susceptibles de répondre aux besoins de liaison entre le secteur central du territoire de Genève-Sud et le contournement autoroutier de la Milice.

A ce jour, ces études sont d'ors et déjà bien avancées et des rencontres avec les communes concernées permettront d'affiner les analyses.

Ce complément de jonction est en cours d'étude puisqu'il permettra d'absorber le trafic généré par le futur quartier de La Chapelle-Les Sciers.

Une réservation de site routier sera inscrite entre la route de La-Chapelle et le carrefour de la Milice dans l'attente des décisions ou des étapes de mise en œuvre définies par les études complémentaires de «Genève-Sud». Celle-ci permettra de répondre aux besoins d'une interface rail-bus ou à une liaison de trafic individuel qui devra être justifiée.

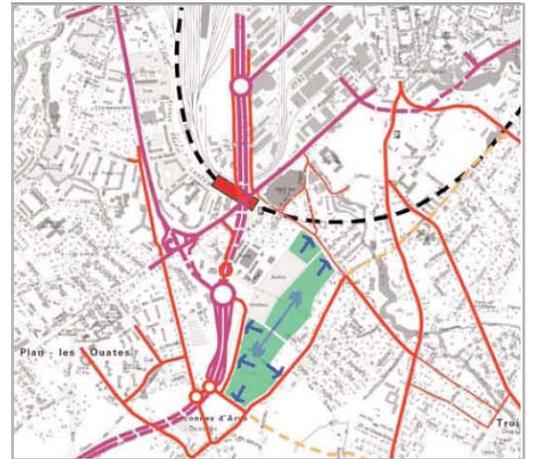
Suite à l'étude "Urbanisation et déplacements Genève-Sud", le Conseil d'Etat a décidé:

- de compléter la jonction autoroutière de la Milice, ce qui donnera un accès direct au centre-ville pour les futurs habitants du PAC et de Genève-Sud
- d'étudier un avant-projet de liaison directe, avec un pont sur la Drize
- de maintenir la réservation routière (route interquartiers) entre les routes d'Annecy et de Saconnex-d'Arve

La demi-jonction supplémentaire sera située au-dessus de l'entrée de la tranchée autoroutière couverte de Saconnex-d'Arve et elle sera complétée par des accès routiers depuis les routes de Saconnex-d'Arve et du Camp et par une route de liaison avec la demi-jonction existante.

Dès lors, la conception du réseau viaire a suivi les principes suivants:

- Accrocher le réseau de desserte directement sur la jonction autoroutière de La Milice
- Garantir l'accessibilité au futur quartier de manière progressive, en coordination avec l'urbanisation
- Garantir la modération du trafic par la réalisation de voies en impasse et à faible gabarit
- Aménager la route de la Chapelle en voie urbaine
- Orienter les accès du P+ R du Bachet sur l'autoroute
- Maitriser les impacts du trafic futur sur la route de Saconnex-d'Arve, où il s'agit aussi de faciliter l'accès aux constructions riveraines



Fonctionnement à l'horizon 2020 dans le sud de l'agglomération



Modération de la circulation, Les Genêts, Genève

OBJECTIF

Organiser la desserte routière en l'accrochant sur la jonction autoroutière et en aménageant des dessertes internes dissuadant le transit à travers le quartier

MESURES

Accrocher le réseau de dessertes sur le réseau autoroutier

- Créer une nouvelle voie d'accès sud-ouest pour le secteur de la Chapelle
- Accrocher la desserte du secteur des Sciers sur la route de liaison entre les deux demi-jonctions

Aménager les routes collectrices de la Chapelle et de Saconnex d'Arve en limitant les nuisances pour le voisinage.

- Contrôler le trafic de transit sur ces routes tout en les aménageant pour les cycles, piétons et transports publics et en intégrant des dispositifs de stationnement et des accès au futur quartier

Aménager les dessertes internes en impasse de façon à empêcher le trafic de transit à l'intérieur du quartier

- Créer des rues en impasse en limitant les mouvements des véhicules dans le quartier
- Concevoir des dispositifs de modération du trafic adaptés aux caractéristiques spatiales et fonctionnelles de chaque tronçon
- Mettre en place une zone 30 sur l'ensemble du périmètre

Voir action prioritaire no 13

Coordination avec le projet de jonction autoroutière

La gestion du stationnement

La politique de stationnement doit contribuer à promouvoir l'écomobilité dans le quartier, en facilitant le changement progressif des pratiques, en limitant l'emprise des véhicules, et à la qualité du cadre de vie.

Les besoins et la réponse quantitative

De manière générale, les valeurs minimales des normes utilisées pour définir l'offre en places de stationnement doivent être retenues. Ces taux seront précisés, éventuellement de manière nuancée selon les secteurs, en fonction du type d'habitat et de l'attractivité des autres modes de déplacement.

Etant donné les densités prévues et la contiguïté avec le secteur défini comme Grande Périphérie A par le règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privé, le PAC passera dans cette zone: il s'agira de reprendre dans les PLQ comme normes minimales les taux de minimum 1,3 place habitants par logement et 1 place visiteur pour 8 logements; et comme normes maximales, 1 place employé pour 6 emplois et une place visiteur pour 125 m² de surface d'activité. En ce qui concerne les bâtiments administratifs ou les équipements publics à proximité du pôle du Bachet, l'objectif est de limiter au maximum les places pour les employés et visiteurs.

Par ailleurs, afin de limiter le coût des constructions, notamment pour le logement social, les parkings devront être réalisés en dehors de l'emprise des bâtiments. Ceci implique de créer, des places extérieures pour les visiteurs. Afin de garantir l'utilisation des parkings souterrains, celles-ci seront progressivement mises à disposition et il s'agira d'éviter le parcage sauvage.

Des solutions encourageant les modes de déplacement écologiques

Sur le plan qualitatif, les solutions de stationnement devront répondre à une pesée d'intérêt entre divers critères tels que :

- limitation de l'emprise sur les espaces extérieurs et intégration architecturale et paysagère: regroupements, garages souterrains,
- faisabilité financière et foncière: coût de construction, coordination entre étapes, convention entre investisseurs ou propriétaires différents, etc.
- effets sur les comportements en mobilité : éloignement des logements.

Les dispositifs suivants sont proposés

Pour les opérations importantes, le parcage est centralisé dans de grands parkings collectifs souterrains, sous la voirie, dans les parcelles ou sous l'équipement commercial. Ils devront être réalisés progressivement, en phasage avec l'urbanisation. Les modalités de construction, de financement et de gestion devront être fixées.

En bordure de la route de Saconnex, la taille limitée et le phasage des opérations implique la réalisation de petits garages souterrains ponctuels.

En complément, des places de stationnement à durée limitée sont aménagées le long des voies de desserte, en conformité avec le projet des espaces publics.



Parking en surface, Les Genêts



Parking mi-enterré de Sous-Moulin, Thômex

OBJECTIF

Favoriser l'écomobilité en contenant l'offre de stationnement et en regroupant prioritairement les infrastructures de stationnement en périphérie du quartier.

MESURES

Contrôler l'offre en matière de places de stationnement pour les habitants et prendre largement en compte l'accessibilité TC du Bachet de Pesay pour la détermination des besoins liés aux activités.

- Opter dans les règlements de PLQ pour des taux de place de stationnement correspondant aux valeurs minimales de la zone

Planifier des équipements de stationnement centralisés de grande taille pour chaque opération importante et disposer leurs accès le plus près possible des voies collectrices limitrophes.

- Examiner dans le cadre des PLQ les meilleures modalités urbanistiques, fonctionnelles et économiques pour créer des infrastructures de stationnement collectif répondant à tout ou à une large part des besoins.
- Mettre en œuvre des dispositions contractuelles ou conventionnelles pour la gestion efficace de ces infrastructures.

Limiter le stationnement en surface à des unités isolées bien intégrées aux aménagements pour des arrêts de courte durée.

- Prévoir du stationnement visiteurs soit en bordure de chaussée soit dans de petites poches périphériques
- Offrir des possibilités d'arrêt de courte durée à proximité des immeubles

Voir action prioritaire no 12
Regrouper et contrôler le stationnement

Le réseau de liaisons douces

Le réseau piétonnier et cyclable remplit les fonctions suivantes:

- **de structuration**, car il constitue une armature de déplacements qui oriente l'urbanisation et crée une relation organique entre cette dernière et son environnement territorial;
- **d'écocomobilité**, car il permet des déplacements performants et sûrs des piétons, cyclistes, trottinettes ou rollers;
- **d'accessibilité**, car il favorise les liaisons entre les quartiers, les équipements et les arrêts de transports publics.

Le projet prévoit un réseau dense de cheminements piétons, reliant les logements, les lieux de travail, les équipements publics, les commerces et les arrêts des transports publics. Il doit être praticable par tous, sûr - ce qui impose de porter une attention particulière aux abords de l'école intercommunale et des routes collectrices – et attrayant.

Le réseau comporte des tronçons aménagés de façon différenciée :

- les cheminements longeant les voies de circulation, le plus souvent sous la forme de trottoirs mais aussi sur la chaussée des rues résidentielles;
- les chemins clairement distincts de la circulation automobile, dans les espaces publics, notamment les espaces verts, et les espaces semi-publics, entre les immeubles d'habitation.

Le réseau piéton est complété par un réseau moins dense et diversifié d'itinéraires cyclables, permettant des trajets rapides, agréables et protégés :

- voies cyclables existantes et projetées le long des routes de la Chapelle et de Saconnex-d'Arve
- chaussée des rues de desserte
- certains chemins piétons, pour les 2 roues non motorisées
- pistes cyclables indépendantes du réseau routier

Des garages à vélos sécurisés et largement dimensionnés sont intégrés dans les immeubles d'habitation et d'activité, les équipements publics et les arrêts de transport public.

Le réseau de liaisons douces facilite les déplacements vers les territoires voisins: le pôle du Bachet, les espaces verts ainsi que les équipements publics extérieurs au quartier, notamment le collège de Staël, le futur cycle d'orientation de Grange-Collomb, et le centre universitaire de Batelle et les centralités communales, en s'accrochant aux réseaux voisins ; il se prolonge dans la campagne par le réseau de randonnée pédestre. Des solutions appropriées doivent être trouvées pour le franchissement de certains obstacles : passerelle sur l'autoroute, passage à travers le P+R.



Confignon, Cressy, cheminement



Genève, Les Genêts, cheminement piéton

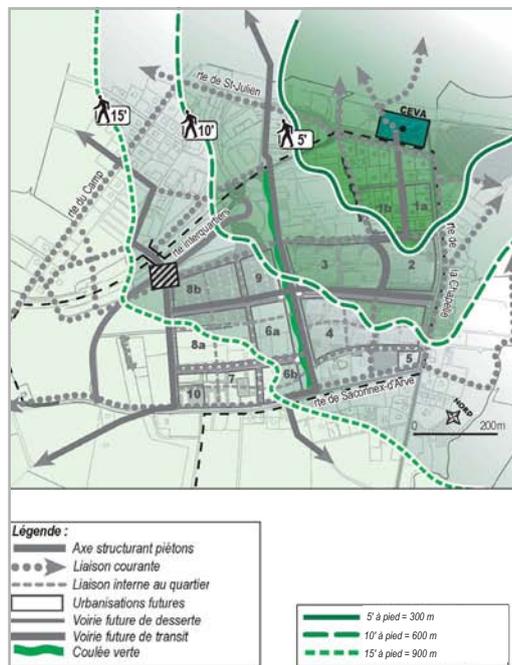


Schéma isochrone piéton depuis la station Carouge-Bachet



Aménagements cyclables



Silo à vélo, Fribourg en Brisgau

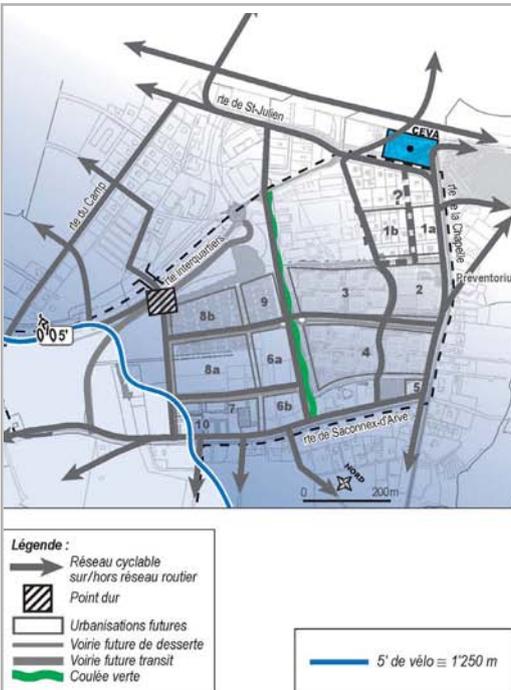


Schéma isochrone vélo depuis la station Carouge-Bachet

OBJECTIF

Promouvoir les mobilités douces dans le quartier et ses liaisons avec les territoires voisins

MESURES

Aménager un réseau de parcours piétonniers dense, sûr et agréable mettant en relation les différentes parties du quartier entre elles.

- Adapter les rues collectrices aux besoins des piétons pour améliorer leur confort et sécurité.
- Créer à l'intérieur du quartier un réseau piéton dense et diversifié, intégré aux espaces publics et semi-publics

Réaliser des liaisons cyclables performantes entre les différents points du quartier, les équipements et les arrêts de transport public

- Adapter les rues existantes aux besoins des cycles pour améliorer leur confort et sécurité.
- Compléter le réseau des rues par des liaisons cyclables stratégiques, en principe distinctes des chemins piétons
- Créer des infrastructures de parcage vélo en nombre suffisant et sécurisées

Assurer une forte connexion avec les territoires environnants

- Développer des liaisons piétonnières et cyclables entre le quartier et les espaces urbains, naturels et agricoles environnants, notamment les interfaces et arrêts de transports publics, les équipements publics et les espaces verts
- Coordonner le réseau du quartier avec les réseaux des nouvelles urbanisations voisines

Déplacements

Transports publics

-  **Station RER** : Station du CEVA avec accès à relier aux autres TC (transports collectifs), au réseau piétonnier et au P+R.
-  **Nœud TC** : Station principale du réseau TC (bus, tram).
-  **Liaison TC** : Axes principaux existants de lignes de tram.
-  **Liaison TC à améliorer** : Desserte TC du quartier à fréquence urbaine, avec arrêt de bus (localisation indicative). A améliorer progressivement en fonction de l'urbanisation.

Réseau viaire

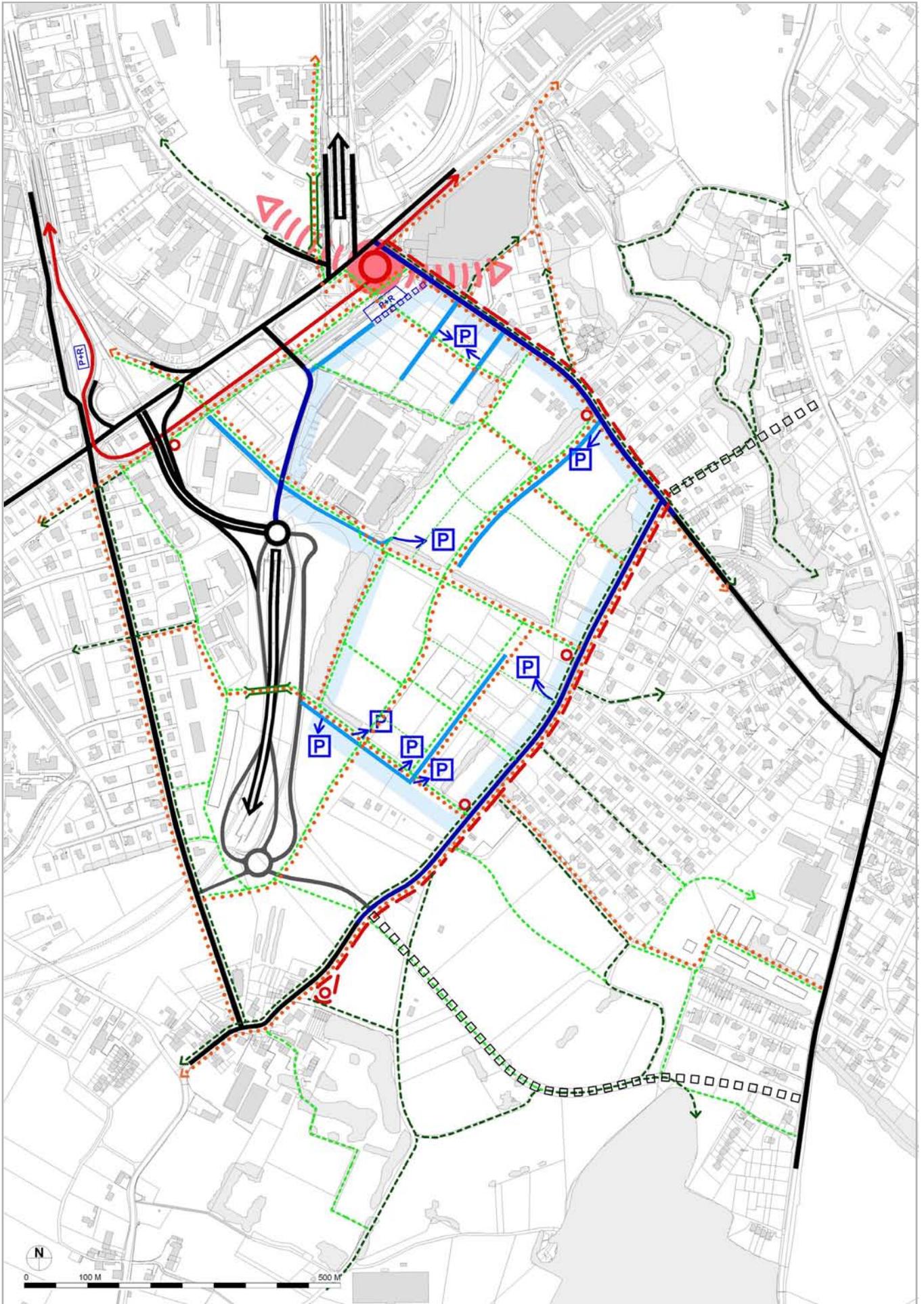
-  **Autoroute** : Liaison TI (transport individuel) pour longues distances et contournement d'agglomération.
-  **Complément de jonction autoroutière** : accès et route de liaison (tracés indicatifs)
-  **Collectrice existante** : Réseau TI principal existant assurant la distribution générale des quartiers et les liaisons d'agglomération.
-  **Rue collectrice à requalifier** : rue existante à réaménager afin de valoriser l'espace public
-  **Desserte à créer ou réaménager** : Distribution principale de quartier, rues à trafic modéré, intégrant les réseaux cyclables et piétons ainsi que du stationnement latéral.
-  **Réservation de site routier TC ou TI**
-  **Tracé direct et liaison interquartiers** (tracé indicatif)

Stationnement

-  **Zone à trafic modéré** : Périmètre d'étude pour mesures générales de modération du trafic (type zone 30 km/h) avec aménagements adaptés aux endroits stratégiques.
-  **Parking collectif** (localisation indicative): avec accès indicatif limitant la circulation sur les dessertes.
-  **Interface de transports** : Parc-relais lié au pôle de transports collectifs du Bachet de Pesay. A renforcer par services et équipements en faveur des cycles et de l'écomobilité.

Liaisons douces

-  **Liaison cyclable** : Réseau cyclable principal à créer ou aménager et liaisons à créer entre dessertes du quartier.
-  **Liaison piétonne principale (existant / à créer)** : Réseau piétonnier principal à conserver, à réaménager ou à créer, mettant en relation les quartiers, les équipements et les espaces de détente.
-  **Liaison piétonne secondaire** : Réseau piétonnier complémentaire, interne aux composantes du quartier
-  **Passerelle** : Liaisons piétonnes et cyclables à créer pour traverser les grands axes de circulation.



Les déplacements

