

Propositions Atelier Mobilité – groupe 2

Ont pris part à ces réflexions : Martin Josso, Caroline Pelletier, Isabelle Hochstaetter, Andreas Müller, Anne Franklé-Laplace, François Ujhazi, Sarah Berndt, Marie-Emilie Catier

IDEES PAR THEMES

• Pistes cyclables / Vélos

Il nous paraît important de redonner au vélo la place sur les routes qu'il a pu avoir avant d'en être exclu. A ce sujet, lire la tribune et les suggestions de Chloro'Fill (Fillinges) : <https://chlorofill.fr/autos-ou-velos/>

Propositions :

- Mettre en place des **marquages au sol** sur le maximum de routes pour rendre les cyclistes visibles ; Si route trop étroite, maintenir bandes cyclables des deux sens mais supprimer marquage voiture central. A noter, le trajet salle des fêtes > Bossey via le cimetière qui est un mauvais exemple de piste cyclable, trop étroite.
- **Sécuriser et modifier le passage du pont autoroutier** reliant le bas Collonges au centre du Bourg pour les vélos (montée, angle dangereux / mauvaise visibilité, route étroite, vitesse excessive des voitures, etc.) : réserver le trottoir à la montée aux vélos et faire passer les piétons en face (voir illustration ci-dessous). **Matérialiser la séparation** de voies pour éviter que piste cyclable soit « mordue » surtout en montée.
- **Subventionner** (communauté de communes ? mairie ?) pour des **vélos électriques**. Pour éviter le « tourisme » opportuniste de vélos, fixer peut-être à un an la résidence sur la commune.
- **Communiquer** : Organisation de manifestations cyclistes type « Vélorution / Critical Mass / Tous à vélo au travail » à Collonges. Piloté par Salève-Vivant avec soutien de Pro Vélo qui est ok sur le principe.

• Transports en commun

Il y a de nombreuses années, Collonges-sous-Salève disposait d'un service de navettes. Peu fréquentes, peu utilisées (mais à l'époque, le réseau routier était aussi moins saturé et le lotissement des Manessières n'allait pas apporter 320 véhicules supplémentaires).

Les transports en commun sont un poste généralement déficitaire en termes de comptabilité mais avec des retombées positives non-chiffrées (désengorgement, service public, etc). A lire à ce sujet, l'exemple (voir ci-dessus « liens internet ») de gratuité de Dunkerque et l'approche politique du déficit.

Propositions :

- **Abris bus** et non arrêt simple avec toit et bancs devant les grands immeubles (Manessières, etc.) dès la livraison des projets + devant le petit théâtre.
- **Création d'une navette** type Gembus Théâtre / Coin / route de la Croisette / route des manessières / écoles, boucle d'une vingtaine de minutes qui coïncide avec les horaires des bus 62 et/ou 44. A mettre en place dans un premier temps **2h le matin et 2h en fin de journée**
- Création d'une ligne de navette type Gembus pour Terrasse de Genève / Bossey / Croix de Rozon et/ou prolongement de la ligne TPG 45 de Troinex jusque Bossey
- **Possibilité d'une délégation de service public** si la mairie ne veut pas assumer le coût / déficit du service de transports en commun
- **Effectuer une journée de test** avec un « réseau idéal » : des navettes, des bus sur une journée communiquée longtemps à l'avance aux usagers + mesurer l'impact (utilisation des transports ET conséquences sur le trafic routier)
- Création d'une ligne Bossey (sur RN) / Collonges Marché / Archamps rond-point / Biofrais GrandFrais / Saint Julien **pour aller plus vite que le bus M.**

• Limitation de vitesse

Il apparaît que sur la commune, le trafic routier amène des préoccupations de saturation, de sécurité et de bruit.

Propositions :

- **Généraliser la limitation à 30km/h** dans l'ensemble de la commune et envisager un **revêtement phono-absorbant** (voir ci-dessous « liens internet ») pour route des Manessières et du fer à cheval (trafic pendulaire important conjugué à quartier résidentiel)
- Mettre en place **des zones de priorité aux piétons et aux vélos**, combinées à une limitation de la vitesse à 20km/h dans les zones résidentielles (exemple : chemin de la Diotière) ;
- **Multiplication des plateaux surélevés avec peinture rouge** comme mis en place dans le bas Collonges avant le rond-point en provenance de la douane de Croix-de-Rozon. Effet positif remarqué : zone de partage de la route avec les piétons. A envisager au Fer-à-Cheval devant cabinet médical, à la nouvelle zone du Coin, vers l'école (haut et bas vers salle des fêtes); Pourrait s'envisager plus tard sur RN vers pressing ou boulangerie (voir retour Cruseilles).
- Mettre en place des **radars pédagogiques et radars automatiques** notamment route du fer à cheval (dans les 2 sens) pour dissuasion (et financer toutes nos autres bonnes idées !).
- Mettre en place chicanes sur la route du fer à cheval dans les deux sens pour ralentir trafic pendulaire (accélération dès le carrefour des Manessières en montée).
- **Limiter la vitesse sur la route de la croisette** du bas jusqu'au coin à moins des 80 km/h actuels.

• Fermeture aux voitures de la place de Savoie

- Sauf PMR, facteurs, commerçants ;
- Nécessité de **revoir l'accès au parking voisin ; Envisager parking gratuit une heure** pour les courses et payant ensuite pour favoriser rotation et éviter « voitures ventouses ».
- **Mettre en place des macarons pour les résidents** du centre-ville qui ne peuvent garer les voitures que dans la rue

• Création de passages piétons

A minima :

- **Devant les tennis et le skate park**
- **Croisement route de la Croisette/route du Coin,**
- **Croisement chemin des Bornants/route de Bossey**
- **Croisement chemin Diotière/rte du Poirier à l'Ane**
- **Au campus adventiste (rte du Coin/ch. De Bottecreux)**

Et du coup : **matérialiser sur la chaussée un espace « piéton/trottoir »** à défaut d'en créer un. Cela aide en général les automobilistes à se rappeler qu'il y a des piétons, aussi.

• Réhabiliter les arrêts de train entre les différentes communes du Grand Genève

LIENS INTERNET / PISTES DE REFLEXION

- **Stationnement résidentiel et macarons.** La loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles permet une différenciation des tarifications du stationnement sur la voie publique (dépenalisation et décentralisation pour que les communes puissent s'en saisir) : https://www.lesechos.fr/17/05/2017/LesEchos/22447-110-ECH_les-villes-face-a-la-nouvelle-donne-du-stationnement-automobile.htm . Il existe à Bordeaux, Paris, Lyon par exemple, un tarif résident : <http://www.bordeaux.fr/p60229/votre-abonnement-stationnement-resident>

« Par ailleurs, dans de nombreuses collectivités, on remarque l'application de tarifs spéciaux de stationnement aux résidents ou à d'autres catégories d'usagers. Cette pratique est rendue possible par l'article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales qui précise que l'acte instituant la redevance peut prévoir une tarification spécifique pour certaines catégories d'usagers et notamment les résidents ». <https://www.argusdelassurance.com/reglementation/jurisprudence/la-mise-en-oeuvre-du-stationnement-payant-sur-voirie.71236>

Piste intéressante pour la réflexion autour du stationnement résidentiel en général (article de 2013 qui ne prend pas en compte la loi de modernisation 2014, donc prudence pour certains éléments). <https://www.collectivites-locales.gouv.fr/files/files/stationnement.pdf>

- **Radars pédagogiques.** La version dissuasive : <https://www.netcollectivites.fr/radar-pedagogique-fixe/1045-radar-pedagogique-flash-dissuasif.html>

La version pédagogique et comptage du flux <https://www.signals.fr/radar-routier-pedagogique.html#RADARS>

La version feu tricolore asservi à la vitesse (dit « feu récompense ») <https://www.ttsys.fr/signalisation-permanente/feux-adaptatif-comportemental.htm>

Retour des expériences sur les radars pédagogiques (même son de cloche du côté d'Archamps) https://www.larep.fr/gien/2015/12/09/l-impact-benefique-des-radars-pedagogiques-dans-le-giennois_11697582.html

- **Revêtements phonoabsorbants, rapport 2016 de l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) ;** « Le bruit de la circulation routière génère des coûts de santé élevés et déprécie les biens immobiliers. Une étude de l'OFEV montre que les revêtements phonoabsorbants les plus efficaces entraînent une réduction du bruit routier qui équivaut à une diminution de 85 % du trafic. » <https://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/bruit/dossiers/fort-potentiel-asphalte-phonoabsorbant.html>
- **Retour sur la gratuité des transports en commun à Dunkerque :**

<https://www.latribune.fr/regions/nord-pas-de-calais/pourquoi-dunkerque-a-choisi-les-bus-gratuits-789674.html> « L'expérience de gratuité le week-end lancée depuis 2015 montre que la fréquentation du bus a augmenté de 50%, sans la moindre amélioration du service. » « la gratuité totalise 900.000 euros de déficit par an mais la fréquentation a triplé entre 2001 et 2017, atteignant 5 millions de voyageurs par an. Gil Avérous, le maire, d'ajouter : *« Ce que l'on ne chiffre pas, ce sont les nouvelles recettes ou les coûts évités par cette politique »*

- **Retour sur la Loi Corinne Lepage sur le développement des pistes cyclables.** (art. L.228-2 dans le code de l'environnement) « A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe. » <https://www.fub.fr/sites/fub/files/fub/Juridique/vc110retoursurlaloilaure.pdf>