



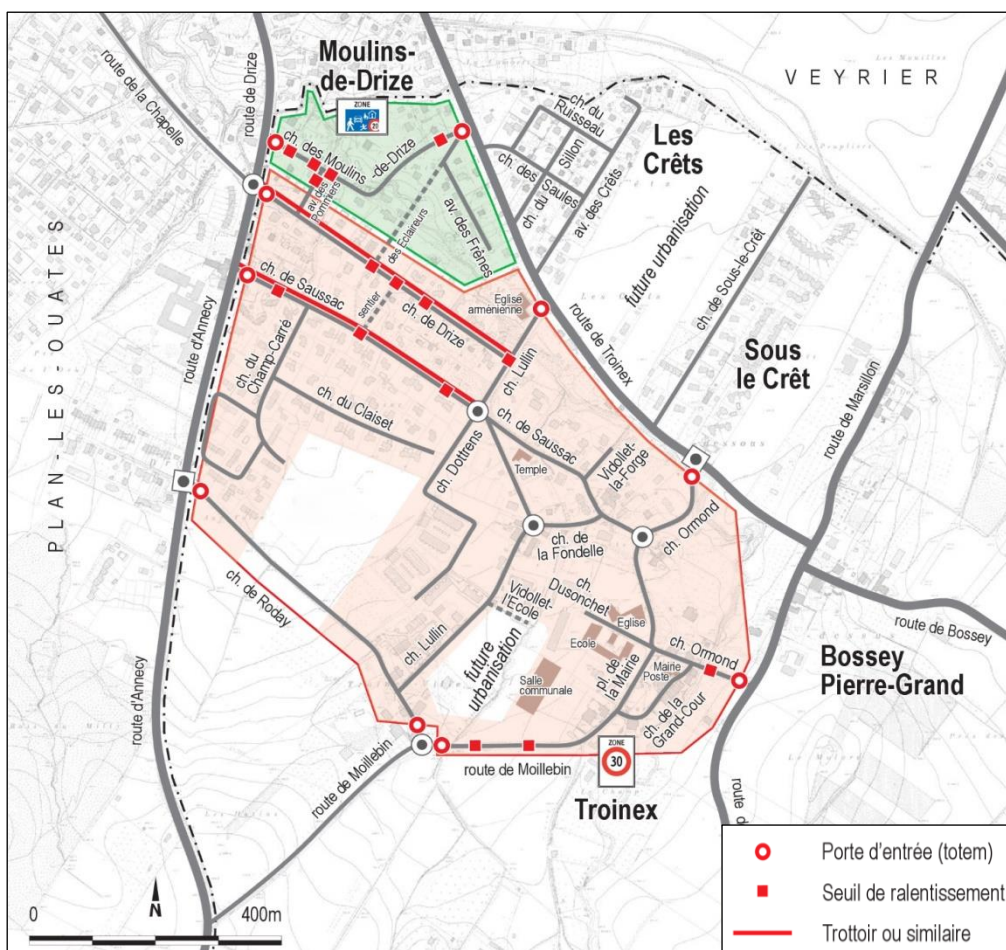
BILAN DES AMENAGEMENTS DE MODERATION DU TRAFIC REALISES DANS LA COMMUNE (ZONES 20 ET 30 KM/H)

Dans le courant de l'année 2016, des travaux de modération du trafic ont été réalisés dans une partie de la commune. Une zone de rencontre (20 km/h) au chemin des Moulins-de-Drize et une zone 30 km/h dans une grande partie du village ont été mises en place, avec les principaux aménagements suivants :

- L'installation de « portes d'entrée » avec totem (voir photo).
- Des aménagements importants dans trois rues soumises à un important trafic de transit (chemin des Moulins-de-Drize, chemin de Drize, chemin de Saussac) : trottoirs, seuils de ralentissement, stationnements alternés, rétrécissements ponctuels de la chaussée.
- Des aménagements ponctuels sur les autres routes du périmètre et des marquages au sol (rappels de zone 30, colorations de chaussée dans la zone de rencontre).



Plan des zones 20 et 30 km/h et des aménagements réalisés :



Les principaux objectifs de ces aménagements étaient l'amélioration de la sécurité de tous les usagers (abaissement des vitesses, sécurisation des cheminements piétonniers) ainsi que l'amélioration des conditions de vie des riverains (diminution de la pression du trafic motorisé, du bruit, etc).

Comme le prévoit l'Ordonnance fédérale sur les zones à vitesse modérée, un bilan du fonctionnement de ces deux zones à vitesse modérée a été réalisé en 2017/début 2018 par le bureau d'ingénieurs Trafitec SA.

Ce bilan comporte deux volets : le « bilan technique », basé essentiellement sur les vitesses mesurées du trafic, sur l'expertise des aménagements et sur des observations in situ des techniciens, et le « bilan appréciatif », qui tient compte de l'avis des habitants suite à l'enquête réalisée durant l'automne 2017.

Bilan technique

Les relevés de vitesse effectués au printemps 2017 ont révélé les résultats suivants :

- Sur les chemins réaménagés (ch. des Moulins-de-Drize, ch. de Drize, ch. de Saussac – tronçon ouest), ainsi que sur le ch. Jacques-Ormond (tronçon sud), les vitesses sont en nette diminution et sont satisfaisantes (conformes aux objectifs). Voici les vitesses V85 (vitesse pratiquée par la majorité des véhicules) mesurées sur ces chemins :
 - Ch. de Drize : 26 km/h (sans variation par rapport à 2014).
 - Ch. de Saussac : 35 km/h (- 6 km/h par rapport à 2014).
 - Ch. des Moulins-de-Drize : direction route de Troinex : 27 km/h (- 3 km/h).
direction route de Drize : 28 km/h (- 7 km/h).
- Sur le chemin Lullin (tronçon rte de Troinex-ch. de Saussac) et sur la route de Moillebin, les vitesses sont en assez forte diminution, mais encore supérieures aux objectifs :
 - Ch. Lullin : direction route de Troinex : 35 km/h (- 16 km/h).
direction ch. de Saussac : 39 km/h (- 6 km/h).
 - Route de Moillebin : direction Croix-de-Rozon : 44 km/h (- 11 km/h).
direction pl. de la Mairie : 42 km/h (- 20 km/h).
- Partout ailleurs sur les chemins moins aménagés, les vitesses sont stables et encore supérieures aux objectifs. Le détail des vitesses mesurées peut être consulté dans le rapport complet du bureau Trafitec (voir informations ci-après, fin de la page 4).

Le bilan technique a également fait ressortir les dysfonctionnements et/ou comportements dangereux suivants, qui sont à traiter dans le cadre de l'étude en cours de la nouvelle ligne TPG Veyrier-Troinex-Bachet, laquelle pourrait nécessiter de nouvelles adaptations des chemins empruntés :

- Au chemin de Saussac, les deux-roues (motorisés et non) circulant derrière les potelets génèrent un risque de collision avec les véhicules en sortie des propriétés riveraines.
- La circulation de deux-roues (motorisés et non) à contresens sur le tronçon à sens unique du chemin de Saussac (entre la route d'Annecy et le chemin du Champ-Carré).
- Sur le chemin de Saussac, la circulation direction Lullin (à contresens du flux principal) est difficile aux heures de pointe en raison de croisements délicats aux rétrécissements. Il s'agit essentiellement d'un problème de véhicules qui roulent au centre de la chaussée, de manière trop « agressive ».

De manière générale, il est constaté que, hormis les tronçons complètement réaménagés (chemins des Moulins-de-Drize, de Drize, de Saussac), le reste de la zone 30 est trop peu aménagé.

Ce bilan technique est conforme aux attentes. Les zones 30 et 20 réalisées ont eu un impact positif significatif en terme de vitesse sur les tronçons fortement réaménagés et un impact encore insuffisant sur les autres tronçons traités uniquement de manière ponctuelle.

Pré-consultée, l'autorité cantonale compétente (l'Office cantonal des transports) partage cet avis et a demandé des aménagements complémentaires sur ces derniers tronçons.

Bilan appréciatif (avis de la population)

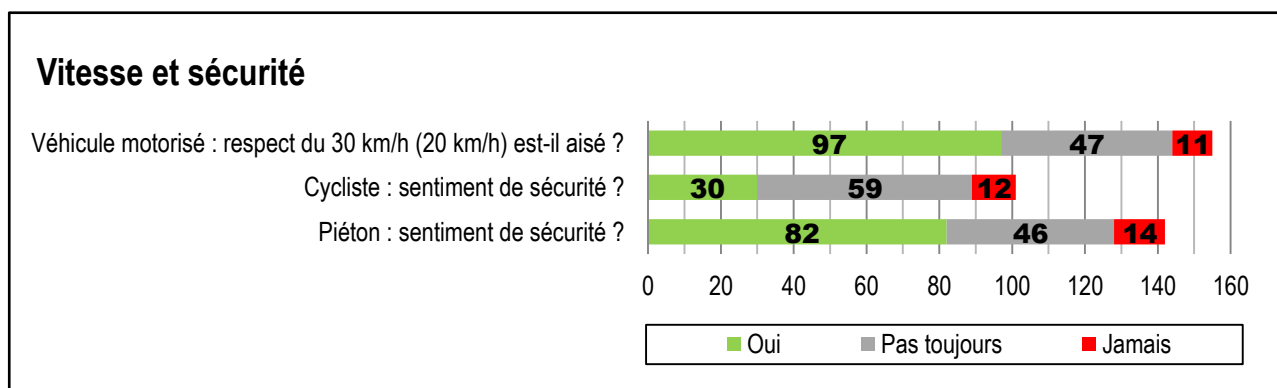
Un questionnaire a été envoyé à l'ensemble des habitants de Troinex en été 2017 afin de recueillir l'avis de la population sur les aménagements réalisés.

Le taux de réponse a été de 14% (163 réponses pour 1190 questionnaires envoyés), ce qui est usuel dans ce genre de démarche et suffisant pour déduire des tendances valables pour l'ensemble de la population. Toutes les rues de la commune sont relativement bien représentées parmi les réponses.

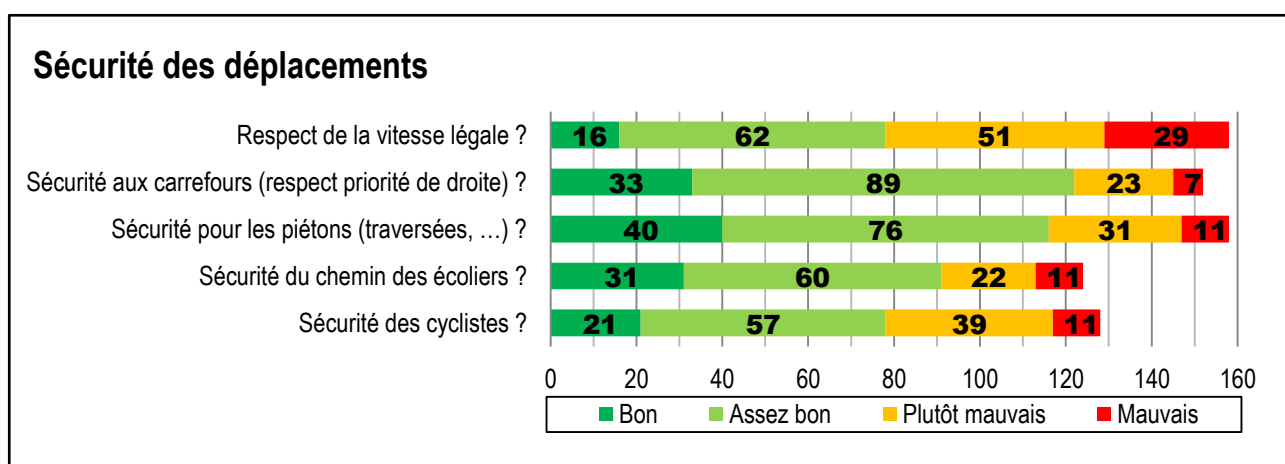
Les sondés qui ont répondu se déplacent en utilisant les moyens suivants¹ : en voiture (95%), à pied (75%), à vélo (55%), en transports publics (35%), en deux-roues motorisés (25%).

La quasi-totalité des sondés (85%) fréquente la zone 30 km/h et/ou la zone de rencontre de manière quotidienne.

Les réponses concernant **la sécurité des déplacements** sont parfois mitigées (voir graphique ci-dessous). Pour les conducteurs de véhicules motorisés, il est aisé (65%) de respecter les nouvelles limitations de vitesse. En revanche, le sentiment de sécurité est relativement peu élevé chez les cyclistes (30%) et les piétons (58%).



Les principales problématiques ressenties sont le non-respect de la vitesse légale (50%), la sécurité pour les cyclistes (40%) ainsi que la sécurité des cheminements piétonniers et du chemin des écoliers (25%) :



Les principales raisons invoquées par les personnes pas ou peu satisfaites de la sécurité des déplacements sont les vitesses excessives, la densité du trafic et l'étroitesse des voiries (pour les cyclistes notamment).

En termes d'aménagements, la lisibilité de la zone 30 et de la zone de rencontre est jugée favorablement (75%).

¹ Le total des réponses dépasse 100% car plusieurs réponses étaient possibles à cette question.

La majorité des sondés (65%) est satisfaite ou très satisfaite des travaux réalisés. Les principales causes d'insatisfaction sont :

- Le manque de respect des usagers (notamment la méconnaissance des règles de priorité et de courtoisie aux rétrécissements).
- La vitesse excessive et le trafic de transit.
- L'offre de stationnement insuffisante ou occupée par les non-résidents au détriment des résidents et de leurs visiteurs.
- L'inconfort et la densité excessive des aménagements réalisés.
- L'absence d'améliorations significatives pour les piétons et les vélos. La réappropriation des espaces publics par les mobilités douces est impossible face à la densité du trafic.

Suite des démarches et aménagements complémentaires envisagés

Sans attendre les nouvelles liaisons routières L1 et L2 de Genève-Sud prévues par l'Etat de Genève à l'horizon 2025, ainsi que leurs mesures d'accompagnement destinées à réduire le trafic de transit à travers le village de Troinex, la Commune de Troinex envisage d'ores et déjà les mesures suivantes :

- **Sur la route de Moillebin** (entre le giratoire chemin de Roday et l'accès à la salle des fêtes) :
Déplacement du totem d'entrée d'une cinquantaine de mètres en direction du village en vue d'une meilleure adéquation entre le début de la zone 30 et l'entrée dans un périmètre urbanisé.
- **Sur la Place de la Mairie** :
Réaménagement des arrêts de la ligne TPG dans le but de sécuriser les traversées piétonnes, de modérer la vitesse et si possible de diminuer le volume de trafic de transit. Les travaux envisagés sont l'élargissement de trottoirs et le resserrement du gabarit de circulation.
- **Sur le chemin Jacques-Ormond** (entre la place de la Mairie et le chemin de Saussac) :
Réduction du gabarit de la chaussée aux abords des arrêts TPG « Saussac », visant à sécuriser les traversées piétonnes autour du rond-point, ce qui tendra à diminuer la vitesse des véhicules.
- **Sur les chemins Lullin** (tronçon sud), **de Saussac** (tronçon est) **et de la Fondelle** :
Réaménagements et mesures diverses de modération, en lien également avec les axes de mobilité douce à réaliser entre le futur quartier des Crêts et le centre du village.
- **Sur la route de Pierre-Grand** :
Interdiction du tourne-à-gauche direction Mairie, durant les heures de pointe du matin et du soir, afin de diminuer une part importante du trafic à travers le centre village, qui ne cherche actuellement qu'à emprunter des raccourcis par des chemins de la zone 30 non prévus pour cela.

Le bilan complet réalisé par le bureau Trafitec SA peut être consulté sur le site internet de la commune ([www.troinex.ch/aménagement/plan de circulation communal](http://www.troinex.ch/aménagement/plan_de_circulation_communal)) et au secrétariat de la mairie. Une copie du document peut être obtenue auprès du secrétariat, contre paiement des frais d'impression.

La Mairie