

## 9. DEPLACEMENTS

La problématique des déplacements est traitée sur la base du volet « transports », réalisé par le bureau Transitec dans le cadre du plan directeur de quartier « Jardin des Nations ».

Le secteur des Organisations Internationales, du point de vue de la mobilité, est caractéristique du fait qu'il regroupe un nombre très élevé d'emplois, forts générateurs de déplacements pendulaires, particulièrement importants aux heures de pointe. Il en résulte un important trafic de transit à travers le territoire communal sur des routes qui ne sont pas adaptées à ce type de circulation.

Compte tenu de l'offre en transports publics actuelle, du type d'emplois en présence et d'une forte proportion d'actifs résidant à l'extérieur du canton, les déplacements se font aujourd'hui très majoritairement en transport individuel (part des TI : 90%).

A moyen terme – trois projets majeurs devraient apporter une amélioration de la situation :

- la réalisation de la « route des Nations » qui créera une liaison directe entre l'autoroute et le secteur des O.I. et qui devrait de ce fait diminuer de manière sensible le trafic de transit
- un P+R de 1000 à 1200 places accessible depuis l'autoroute, desservi par le RER et une future ligne de transports publics en direction du Centre-Ville.
- La réalisation du CEVA et l'augmentation de la cadence du RER qui donnera une accessibilité renforcée en direction de la rive gauche du lac par les transports publics.

### 9.1 Réseau routier et circulation

#### Réseau routier

Le réseau national et cantonal principal se trouvent en marge de la commune, étant donné que l'autoroute contourne cette dernière par le nord, et la route de Lausanne longe le lac, en contrebas des villages de Pregny et de Chambésy.

Trois points d'entrée par des routes communales principales desservent le cœur de la commune à partir de ce réseau principal. Ces axes sont également utilisés, notamment aux heures de pointe matin et soir, par un important trafic de transit ce qui a conduit la commune à mettre en place des dispositifs de modération de vitesse aux endroits stratégiques. Ces derniers n'ont cependant qu'une efficacité limitée, tant que les perturbations sur le réseau principal perdurent.

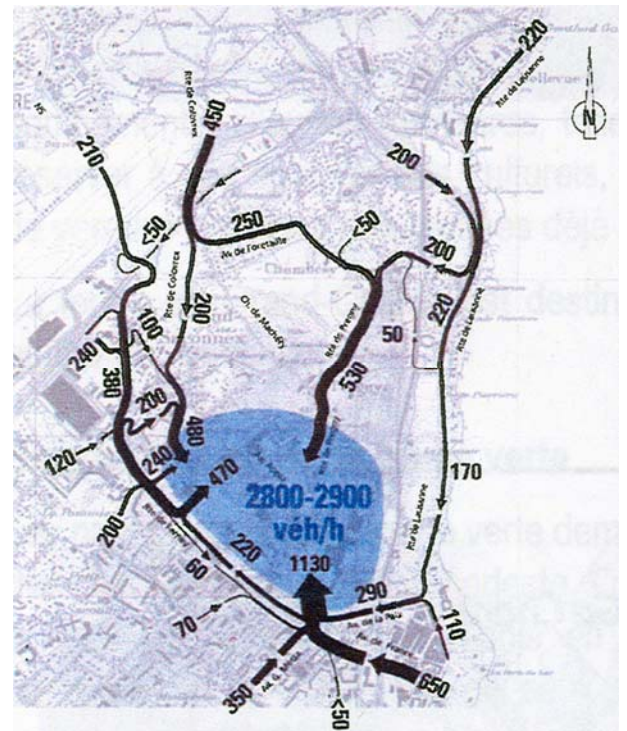
Le réseau communal secondaire, ainsi que les routes et chemins privés, sont, quant à eux, suffisamment nombreux pour desservir convenablement l'ensemble des différents quartiers communaux. Des restrictions de circulation – sens uniques, bordiers autorisés, coupure partielle - ont été introduites sur plusieurs axes compte tenu de leur faible gabarit et/ou de leur forte pente.

## Circulation

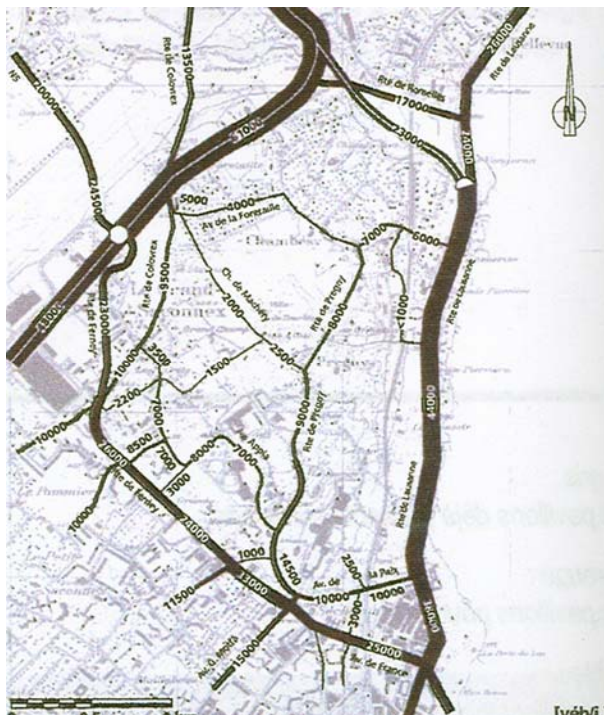
Les problèmes de circulation que rencontre la commune sont essentiellement dus au trafic d'échanges du secteur des organisations internationales qui représente environ 45'000 véhicules par jour pour l'ensemble du secteur. Du fait notamment de sa mauvaise accessibilité depuis le nord, ces flux ne sont actuellement pas du tout maîtrisés. Les traversées de Pregny-Chambésy et du Grand-Saconnex assurent environ 30% de l'accessibilité routière. Ceci engendre des charges de trafic journalières importantes, soit :

- route de Pregny : 9'000 véh/jour
- avenue de Foretaille : 4'000 véh/jour et
- chemin de Chambésy : 7'000 véh/jour.

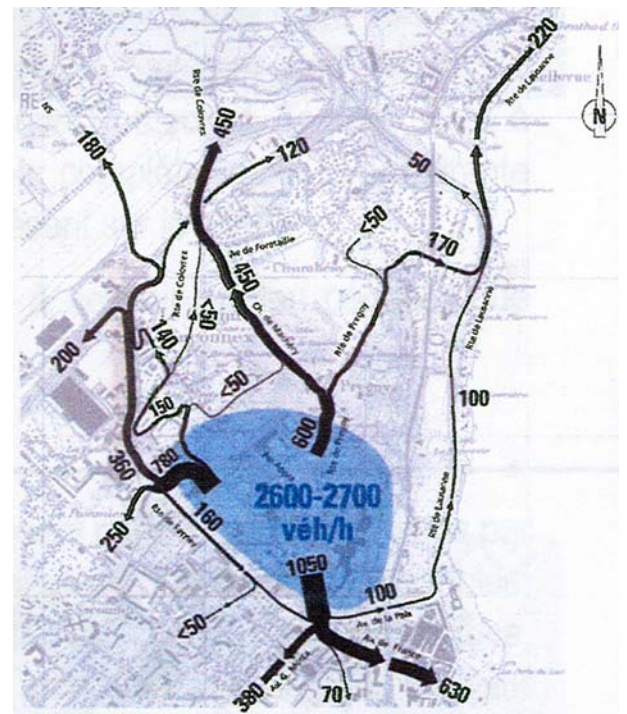
Ces charges sont surtout concentrées aux heures de pointe matin et soir et sont encore aggravées par les files d'attente sur le réseau routier principal qui incitent les automobilistes à utiliser le réseau secondaire.



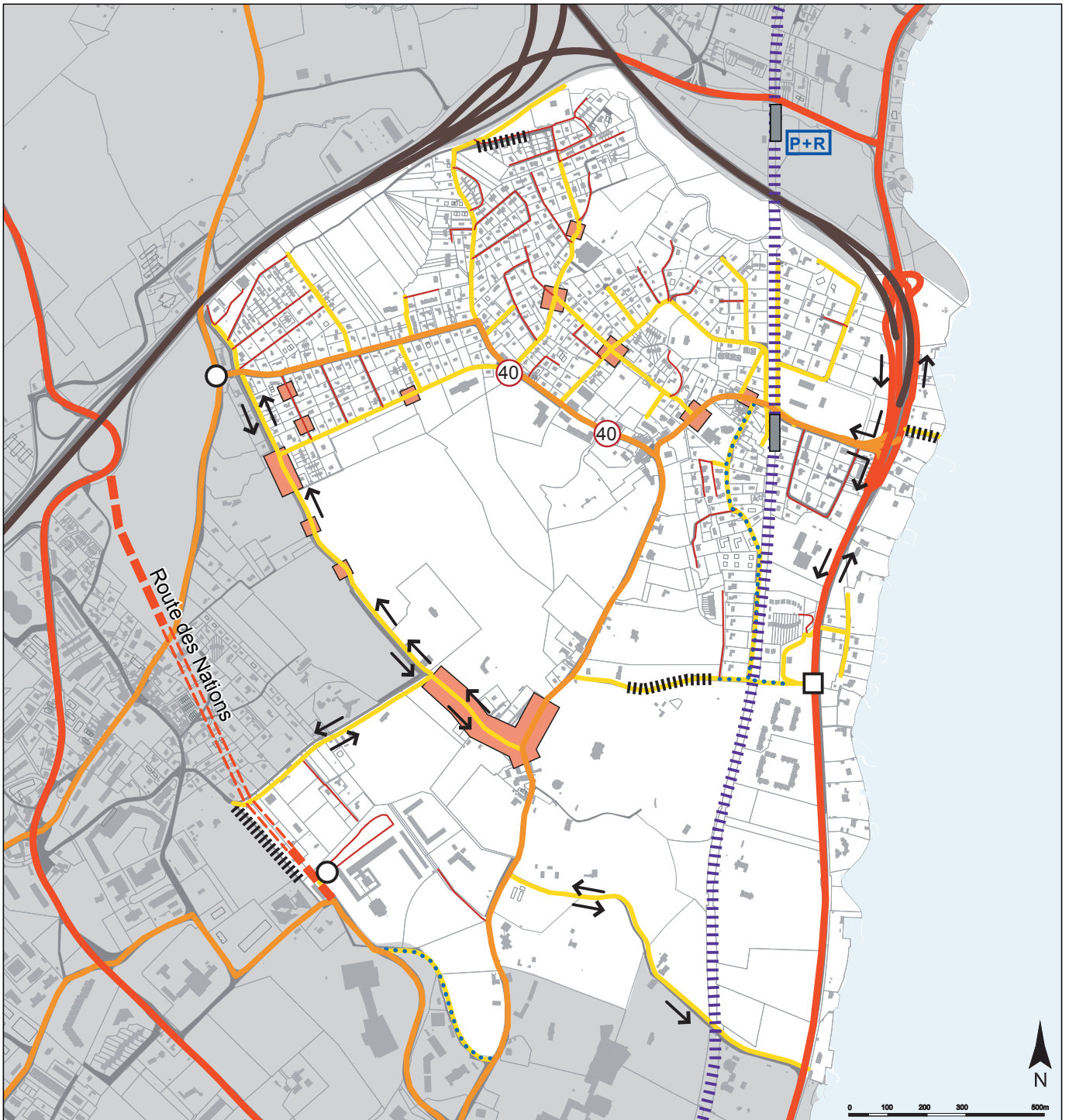
Heure de pointe du matin, entrées



Trafic journalier moyen actuel (1998)



Heure de pointe du soir, sorties



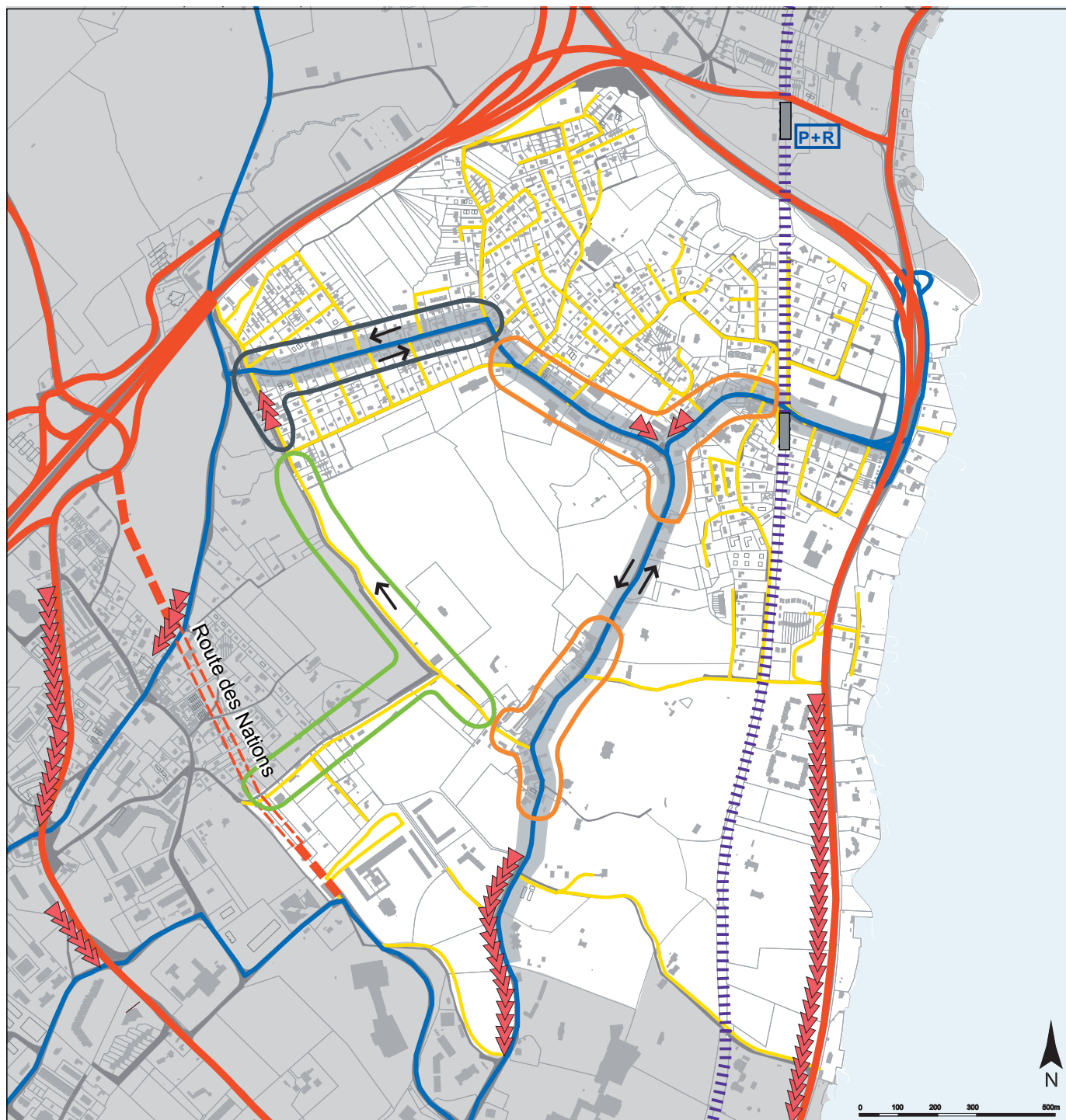
**Classification des voies publiques:**

- Autoroute
- Route nationale ou cantonale
- Route communale principale
- Route communale secondaire
- Route/ Chemin privé
- Projet de "route des Nations"

**Gestion du réseau**

- Sens du flux du trafic
- Signalisation lumineuse
- Giratoire
- Rue fermée au trafic
- Riverains seuls autorisés
- Limitation de vitesse
- Mesures de modération de vitesse existantes
- Réseau ferroviaire
- Halte RER
- Projet de P+R à l'étude





**Hiérarchie des voies**

- Réseau primaire
- Réseau secondaire
- Réseau de quartier
- Projet de "route des Nations"

**Problèmes liés à la circulation:**

- Trafic de transit vers les O.I. et le centre-ville
- ▶▶▶ Files d'attente aux heures de pointe matin/soir
- ⌘ Conflit usage public/trafic (écoles/commerce)
- ⌘ Conflit promeneurs/trafic
- ⌘ Conflit habitants/trafic

- Réseau ferroviaire
- Halte RER
- P+R Projet de P+R à l'étude

## Propositions de mesures

Malgré les mesures de modération de trafic installées, les problèmes liés au trafic de transit ne sont absolument pas maîtrisés et se localisent essentiellement sur les axes sensibles tels que la traversée des villages de Chambésy et de Pregny, ainsi que sur le chemin de Machéry, qui est un lieu à forte qualité paysagère très fréquenté par les promeneurs.

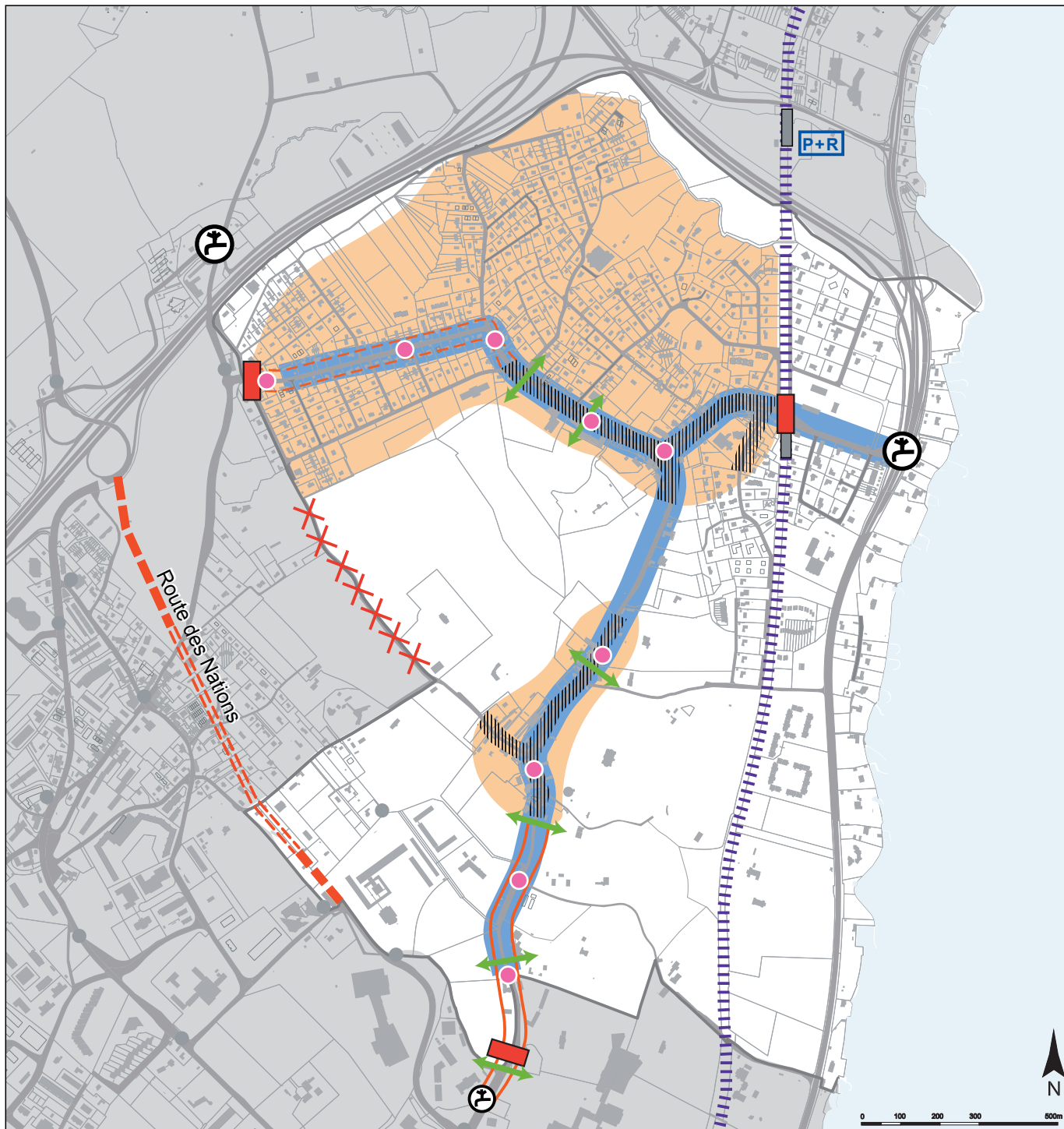
Dans la situation actuelle, la marge de manœuvre pour remédier à cet état de fait est très faible étant donné que les axes principaux sur lesquels devraient être envisagés les reports sont déjà surchargés et traversent des quartiers reconnus comme sensibles et à préserver, par une diminution du bruit et des nuisances.

La proposition retenue pour atteindre les objectifs de délestage est la construction d'une voie souterraine, reliant l'autoroute aux organisations internationales, nommée « route des Nations ». Ceci permettrait alors de soulager les axes sensibles.

Cependant, à cette mesure doit s'ajouter une maîtrise renforcée du réseau routier par la mise en place de modérations de la circulation supplémentaires ou de contrôles d'accès par feux, ayant pour objectif premier de dissuader le transit, de sécuriser les différents usagers, d'améliorer la convivialité de l'espace public et d'affirmer les noyaux villageois et les secteurs à forte vocation sociale.

Il s'agit en particulier de :

- sécuriser les traversées des rues de quartier par des avancées de trottoir ou des aménagements similaires,
- traiter l'espace public des centres des villages avec des revêtements différenciés, leur conférant un aspect moins « routier »
- matérialiser des cheminements piétonniers le long des axes principaux par des bandes franchissables aux endroits où les trottoirs sont insuffisants ou manquants.



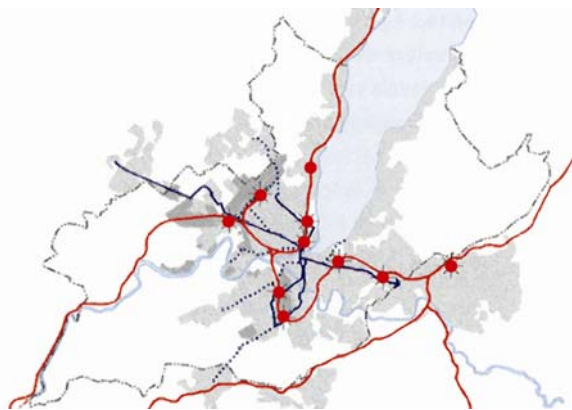
### Proposition de mesures

- |  |  |  |  |
|--|--|--|--|
|  | Modération de circulation à renforcer (dissuasion trafic de transit et sécurité) |  | Réduction des largeurs de chaussée et création de trottoirs    |
|  | Chemin à retirer du réseau routier   |  | Aménagement ou élargissement des trottoirs existants           |
|  | Contrôle d'accès par feux à étudier  |  | Arrêts TPG sur chaussée à modifier (sans dépassement possible) |
|  | Secteurs de modération de vitesse à étudier                                      |  | Affirmation des traversées piétonnes importantes               |
|  | Mise en évidence des portes d'entrée de la commune                               |  | Projet de "route des Nations"                                  |
|  | Secteurs où la cohabitation entre usagers doit être améliorée                    |  | Projet de P+R à l'étude  |
|  |  |  | Halte RER  |

## 9.2 Transports publics



Etat actuel des TPG



Interconnexion entre le réseau régional ferroviaire, en rouge et le réseau urbain de tramway actuel et futur en bleu

La commune est essentiellement desservie selon un axe nord-sud en direction de la place des Nations et de Cornavin - par deux lignes de bus de campagne.

A cela s'ajoute la halte du RER qui relie la commune directement à la gare de Cornavin mais qui a aujourd'hui un taux de fréquentation très faible. Avec la réalisation du CEVA, cette ligne de RER va trouver une attractivité renforcée, puisqu'elle offrira des connexions directes et rapides avec la Praille, Champel, le quartier de l'Hôpital et la gare des Eaux-Vives.

A plus long terme, la fréquence renforcée de la ligne prévue avec une cadence d'un train par quart d'heure lui fera réellement jouer pleinement son rôle d'axe de transport lourd.

Par contre, aucune liaison directe n'existe entre la commune et les centres d'intérêt situés dans la commune voisine du Grand-Saconnex (Palexpo, aéroport, centre sportif, commerces, services).

Par ailleurs, la partie nord-est de la commune est moins bien desservie en transports publics et aucune liaison n'existe en direction des rives du lac.

Un renforcement de la desserte est nécessaire si on veut atteindre l'objectif d'augmenter la part des usagers des transports publics qui ne représente aujourd'hui que 8% de l'ensemble des déplacements

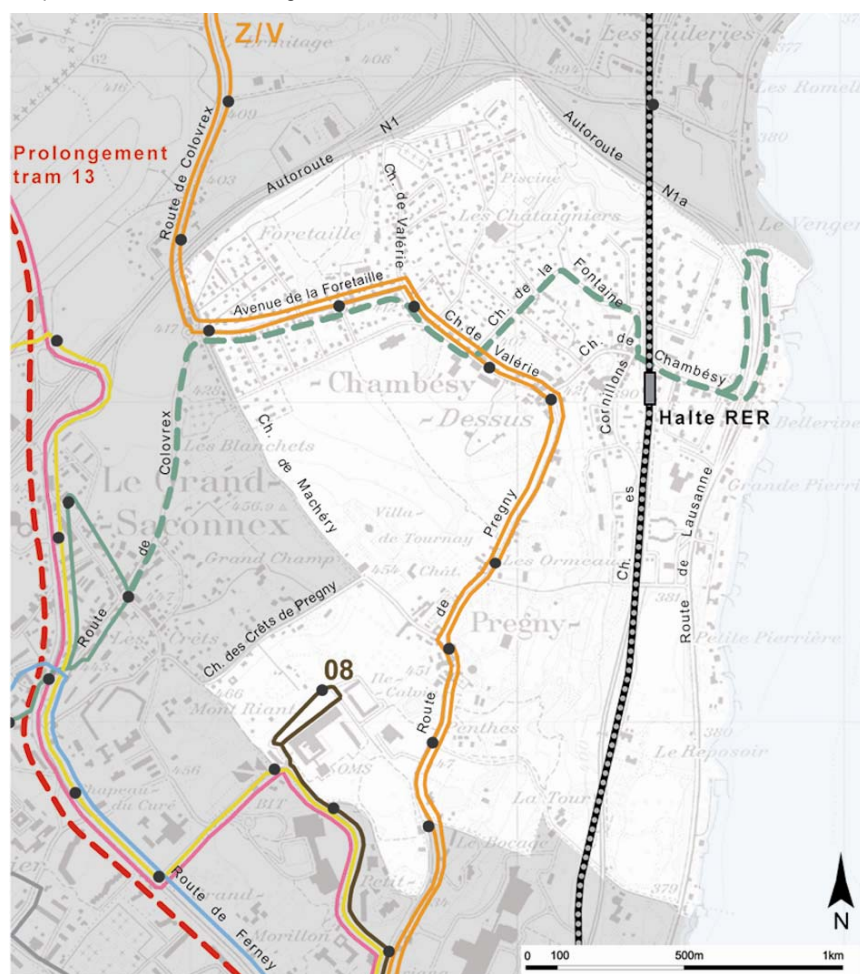


## Propositions

Le prolongement de la ligne de tram 13 en direction du Grand-Saconnex et le renforcement d'une ligne directe aéroport – OMC – Place des Nations – Cornavin – centre-ville devraient être à même de favoriser un transfert modal pour les collaborateurs des organisations internationales.

Pour assurer une liaison avec le Grand-Saconnex et le Vengeron, la faisabilité d'une connexion est-ouest par le prolongement d'une des lignes existantes devrait être évaluée. Une telle liaison permettrait en plus d'améliorer la desserte interne du nord de la commune et de la connecter à la halte RER.

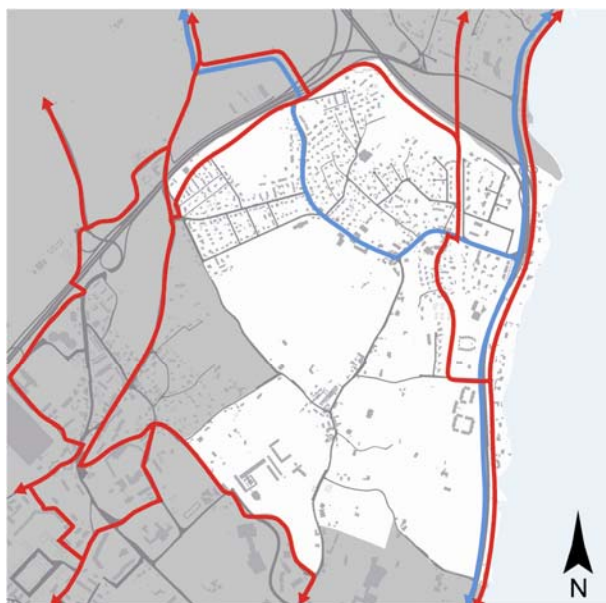
Proposition d'extension des lignes TPG



— Prolongement d'une ligne de bus  
Grand-Saconnex - Pregny-Chambésy - Vengeron

### 9.3 Voies cyclables

La commune est traversée par plusieurs voies cyclables de niveau cantonal voire national. Ces itinéraires font l'objet d'une signalisation routière et figurent sur la carte vélo « Genève – Ville et Canton » éditée conjointement par ces deux institutions. Ces itinéraires sont essentiellement destinés à la randonnée et à la promenade.



— Itinéraire recommandé selon la carte vélo " Genève Ville et Canton"  
— Itinéraire Suissemobile  
Itinéraires cyclables

Au niveau national – des itinéraires « Suissemobile » cherchent à promouvoir des itinéraires reliant différentes régions d'intérêt.

Le long de la route de Lausanne, des aménagements protégés sont réservés aux cyclistes sous forme de bandes ou de pistes cyclables. Ailleurs, la circulation se fait en mixité avec le trafic automobile.

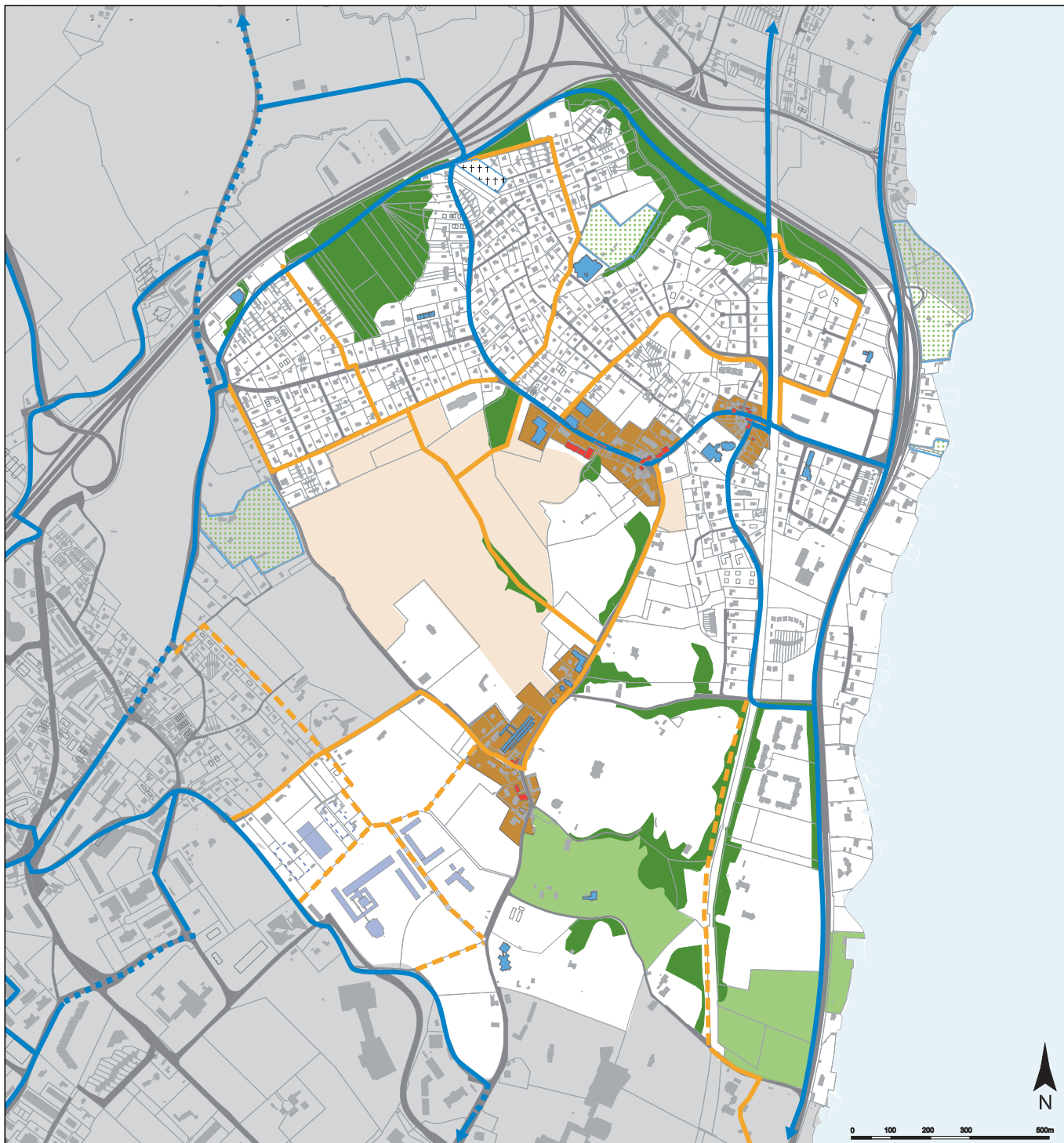





— Piste  
— Bande  
— Dérogation 2R  
Aménagements cyclables

Un certain nombre d'itinéraires « fonctionnels » sont aussi présents sur la commune. Ces derniers ont pour vocation de relier les différents pôles d'intérêt communal, notamment les quartiers résidentiels, les écoles, terrains de sport, la mairie, les arrêts TPG, etc. Ces itinéraires sont à privilégier et devront faire l'objet d'actions de sensibilisation notamment auprès des enfants des écoles. Un soin particulier doit être voué aux aménagements de traversées et de carrefours le long de ces itinéraires.

L'enjeu est donc de favoriser les déplacements à vélo pour les trajets quotidiens, en offrant des itinéraires cyclables sur des voies secondaires, en privilégiant en particulier la sécurité.

Grâce à la réalisation future de voies vertes structurantes prévues par le plan directeur « Jardin des Nations », de nouveaux itinéraires cyclables pourront également être développés et enrichir ainsi le réseau existant.



-  Itinéraires de cyclotourisme cantonal / national
-  Tronçon difficile (trafic), piste cyclable à créer
-  Itinéraire de "Déplacements quotidiens" actuel / futur

-  Village
-  Equipement public
-  Commerces et services
-  Organisations internationales
-  Cadastre forestier
-  Zone de verdure
-  Espace agricole
-  Sport et loisirs

