

### 5.3 Transport et circulation

#### **Les axes routiers**

Vandœuvres est située à l'intérieur d'une "maille" du réseau routier primaire de très large dimension, formé par le quai de Cologny, la route de Thonon, la route de Compois, la route de Jussy, la route de Mon-Idée, le chemin de la Seymaz et le chemin de la Montagne. Tous ces tronçons sont très fréquentés par des automobilistes pendulaires ou occasionnels. La taille de cette maille est telle qu'il est à craindre que le trafic de transit n'emprunte pas seulement le réseau primaire mais qu'un transit "sauvage" augmente sur le réseau routier secondaire de la commune, en particulier sur la route de Vandœuvres et la route de Choulex. Près de 7000 véhicules circulaient déjà sur ces tronçons en 1996<sup>5</sup>.

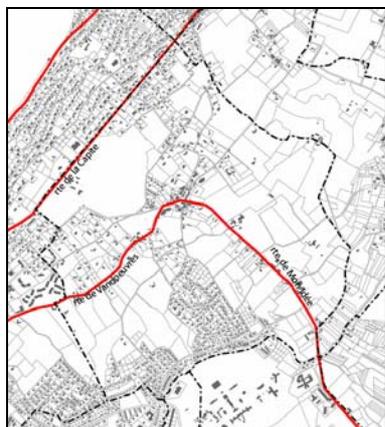


Fig.17 : Principaux axes routiers

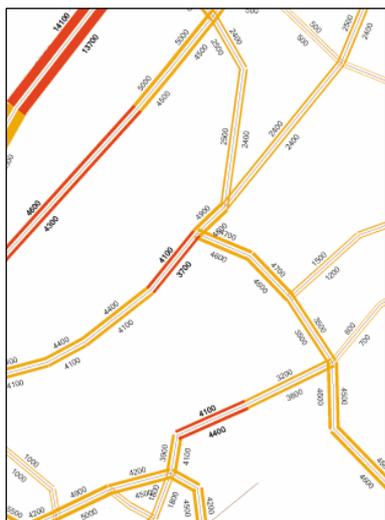


Fig.18 : Comptage du trafic (Plan de charge cantonal, OCM, 2003)

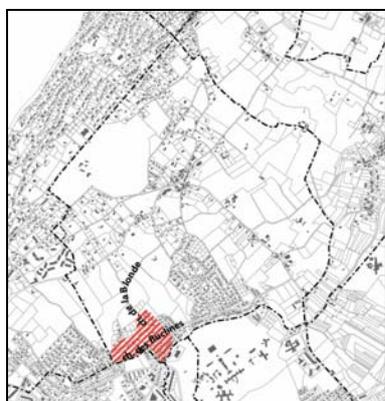


Fig.19 : Zones limitées à 30Km/h

Dans le futur, les projets d'urbanisation dans les communes voisines, en particulier à Thônex (MICA) et Puplinge (Grands-Prés), et l'attractivité de la halte du CEVA à Chêne-Bourg risquent de renforcer cette tendance, de même que les nouveaux P+R de Genève-Plage, Frontenex et Chêne-Bourg.

Plusieurs aménagements routiers, temporaires ou fixes, ont été mis en place au cours des dernières années par la commune, afin de sécuriser la traversée des quartiers et de diminuer les nuisances dues principalement au trafic de transit. Trois giratoires ont par exemple été dessinés au sol à l'emplacement des trois carrefours importants situés le long de la traversée du village sur la route de Vandœuvres. A part ces aménagements, signalons aussi l'existence d'un décrochement, de seuils, de sinuosités et de différents traitements de surface (coloration, pavage).

Concernant le réseau secondaire des voies de circulation, trois rues résidentielles ont été transformées en zone 30 km/h : le chemin des Buclines, le Petit-Pont et le chemin de la Blonde. Les aménagements réalisés<sup>6</sup> comprennent des marquages au sol et des totems pour signaler la zone 30 km/h, des rétrécissements et des oreilles afin de resserrer la chaussée et de ralentir le trafic, un passage piéton et des trottoirs rabaissés, ainsi que

<sup>5</sup> Source : LACHAVANNE, J.-B. (et al.), (2001), *L'environnement de Vandœuvres, un bilan*.

<sup>6</sup> Source : TRAFITEC (2002), *Projet « Zone 30 des Buclines »*.

des bornes avancées pour améliorer la visibilité aux sorties privées.

Un grand projet de réaménagement complet de toute la traversée du village<sup>7</sup>, dont les prémices remontent aux années 90, a été accepté par le Conseil municipal en février 2004. Le principe de base du projet était d'établir une transition claire entre la route hors localité et la traversée du village. La réalisation de cette transition était prévue notamment par l'aménagement de rampes, de revêtements phonoabsorbants, de giratoires et d'îlots franchissables fixes, ainsi que par un rétrécissement continu de la route afin de donner plus d'espace au piéton. Outre l'aspect fonctionnel, le projet incluait des aménagements esthétiques et paysagers (arborisation, continuités de pavage, etc.). Ce projet a été rejeté par voie de référendum en octobre 2004.

Les autorités, conscientes de l'importance de réaménager ce tronçon central, ont poursuivi leurs efforts. Des aménagements spécifiques, réalisés conjointement avec le Canton, sont ainsi en cours de réalisation dans ce secteur.

Concernant le réseau secondaire, une étude de faisabilité<sup>8</sup>, datant de 2003, présente un catalogue synthétique de propositions d'interventions sur différents chemins. Outre les chemins de la Blonde et des Buclines, déjà réaménagés, deux secteurs propices à l'instauration de zones 30 km/h ont été étudiés et des mesures suggérées. Le deuxième secteur situé dans le sud est en voie de réalisation.

### **Le bruit**

Si la commune de Vandœuvres n'est globalement pas gravement touchée par le bruit, de nombreuses habitations situées en bordure des axes routiers subissent toutefois des nuisances sonores<sup>9</sup>.

Selon la Loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE, 1985), et son Ordonnance (OPB, 1986), qui fixe des valeurs limites d'émission et

---

<sup>7</sup> Source : ERTEC (2000), *Projet « Aménagement du village »*.

<sup>8</sup> Source : TRAFITEC (2003), *Circulation et aménagements routiers. Etude de faisabilité*.

<sup>9</sup> Source : LACHAVANNE, J.-B. (et al.), (1998), *Environnement de la commune de Vandœuvres. Etat des connaissances et bilan*, Genève, UNIGE, p. 112-117, et cadastre du bruit (DT).

d'immission, des mesures doivent être prises afin de ramener le niveau sonore à des valeurs acceptables. Dans le cas de Vandœuvres, le trafic routier est donc la source principale des nuisances.

Notons qu'avec la réalisation du PAC Mon-Idée - Communaux d'Ambilly, un fort accroissement du flux de véhicules de transit est à prévoir, et des mesures de modération anticipées seraient souhaitables.

### ***Les transports en commun***

L'accessibilité de la commune en transports collectifs est réalisée par un réseau de voies de bus dont la faible fréquence ne garantit cependant pas une desserte optimale des différents quartiers d'habitation. En outre, deux parties de la commune de Vandœuvres ne sont pas desservies par une halte de transports en commun dans un secteur de 300 mètres. Il s'agit de l'espace entre Pré Saint-Jean et Pressy (chemin de l'Ecorcherie) et la partie nord de la zone villa du chemin de la Cocuaz. Etant donné la faible densité du tissu bâti, cette situation peut être considérée comme « normale » car une densification du réseau de transport collectif ne saurait être rentable (un coefficient d'occupation du sol de 0,5 au minimum est jugé nécessaire pour réaliser une desserte de quartier en transports collectifs). Par ailleurs, dans des espaces de qualité où la marche à pied est rendue agréable, il n'est pas inconcevable de parcourir plus de 300 mètres pour se rendre à un arrêt de bus d'autant plus que l'effet positif de la mobilité piétonne quotidienne sur la santé est aujourd'hui de plus en plus souligné.

La desserte en transports collectifs se fait par quatre lignes de bus :

- Le bus n° 33 relie la commune au centre de la ville de Genève (arrêt « Rive ») une fois par heure, sauf entre 7h et 8h le matin et entre 18h et 19h le soir, périodes durant lesquelles la cadence est doublée. Cette ligne traverse la partie nord de la commune, desservant notamment Chougny et le village de Vandœuvres.
- Le bus n° 34 circule de manière périphérique au sud de l'agglomération genevoise. Il relie Choulex (Chevrier) à Veyrier, en passant par Vandœuvres et Thônex. À l'échelle de la commune, le trajet du bus longe la Seymaz au sud de la commune avant d'emprunter la route de Mon-Idée.

bifurquant ensuite en direction de Chevrier. Un à deux bus circulent par heure sur cette ligne.

- L'extrême sud de la commune est desservi par une ligne de bus urbaine à haute fréquence (6-8 minutes), la ligne n°9. Les arrêts ne se trouvent cependant pas sur la commune de Vandœuvres mais sur la commune voisine de Chêne-Bougerie (arrêts « Castan » et « Seymaz »). Cette liaison rapide et fréquente avec la ville de Genève est un pilier régional important de la desserte en transports collectifs.
- L'extrême nord enfin est desservi par une seule ligne (la ligne A) de faible cadence, circulant sur la frontière avec la commune de Coligny.

Signalons qu'aucune mesure d'amélioration de l'offre des transports publics n'est prévue à moyen terme pour Vandœuvres, sinon de manière marginale, sur l'axe Frontenex-Vésenaz.

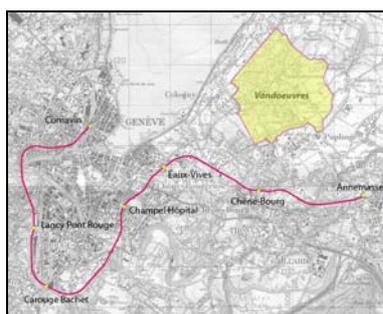


Fig.20 : Tracé et gares du CEVA

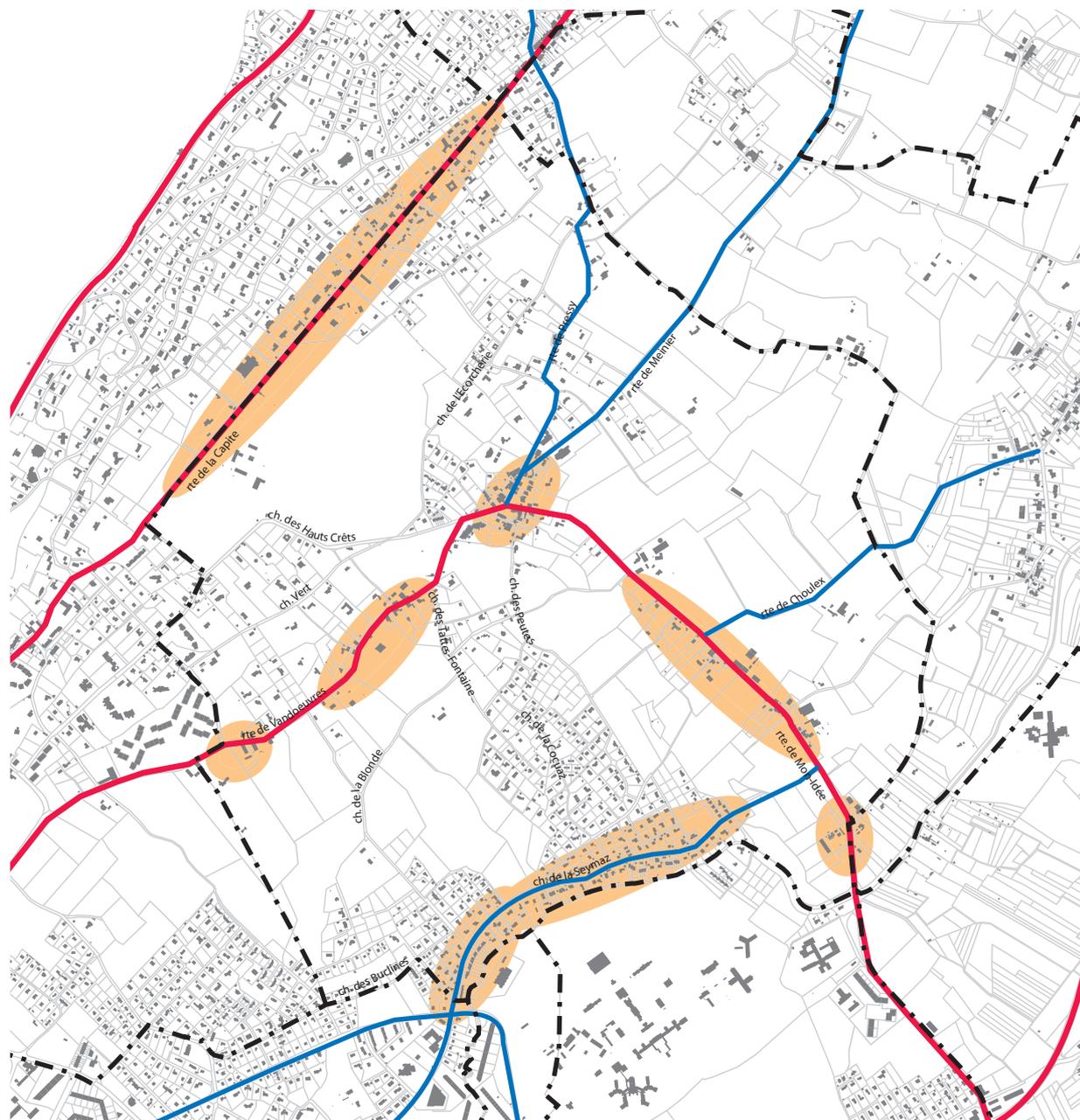
Vandœuvres est toutefois très concernée par le projet de raccordement ferroviaire Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse qui établit un véritable réseau RER desservant l'ensemble de la région élargie franco-valdo-genevoise. Ce projet d'envergure complète le maillage ferroviaire en joignant les réseaux CFF et SNCF. Bien que cette ligne ne traverse pas la commune de Vandœuvres, une halte est cependant prévue, à proximité, dans la commune de Chêne-Bourg.

### ***Les cheminements piétonniers***

La commune de Vandœuvres possède un réseau privilégié de cheminements pour les piétons. Les chemins existants coïncident souvent avec des itinéraires historiques, ce qui leur donne un intérêt supplémentaire. Le Plan directeur des chemins de randonnée pédestre établi par le canton, identifie plusieurs itinéraires sur la commune de Vandœuvres. L'image directrice des chemins pour piétons qui figure dans le présent document le complète. Cette image directrice tient compte des éléments du réseau local : les liaisons avec les équipements publics, notamment l'école, le secteur sportif, les arrêts des transports publics, les promenades dans les parcs et les dessertes des zones résidentielles. Elle ne constitue pas le plan directeur des chemins pour piétons, qui fera l'objet ultérieurement d'une procédure séparée.

### HIERARCHIE DU RESEAU ROUTIER 1

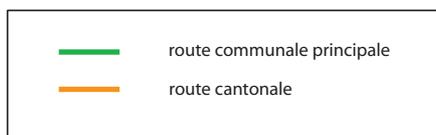
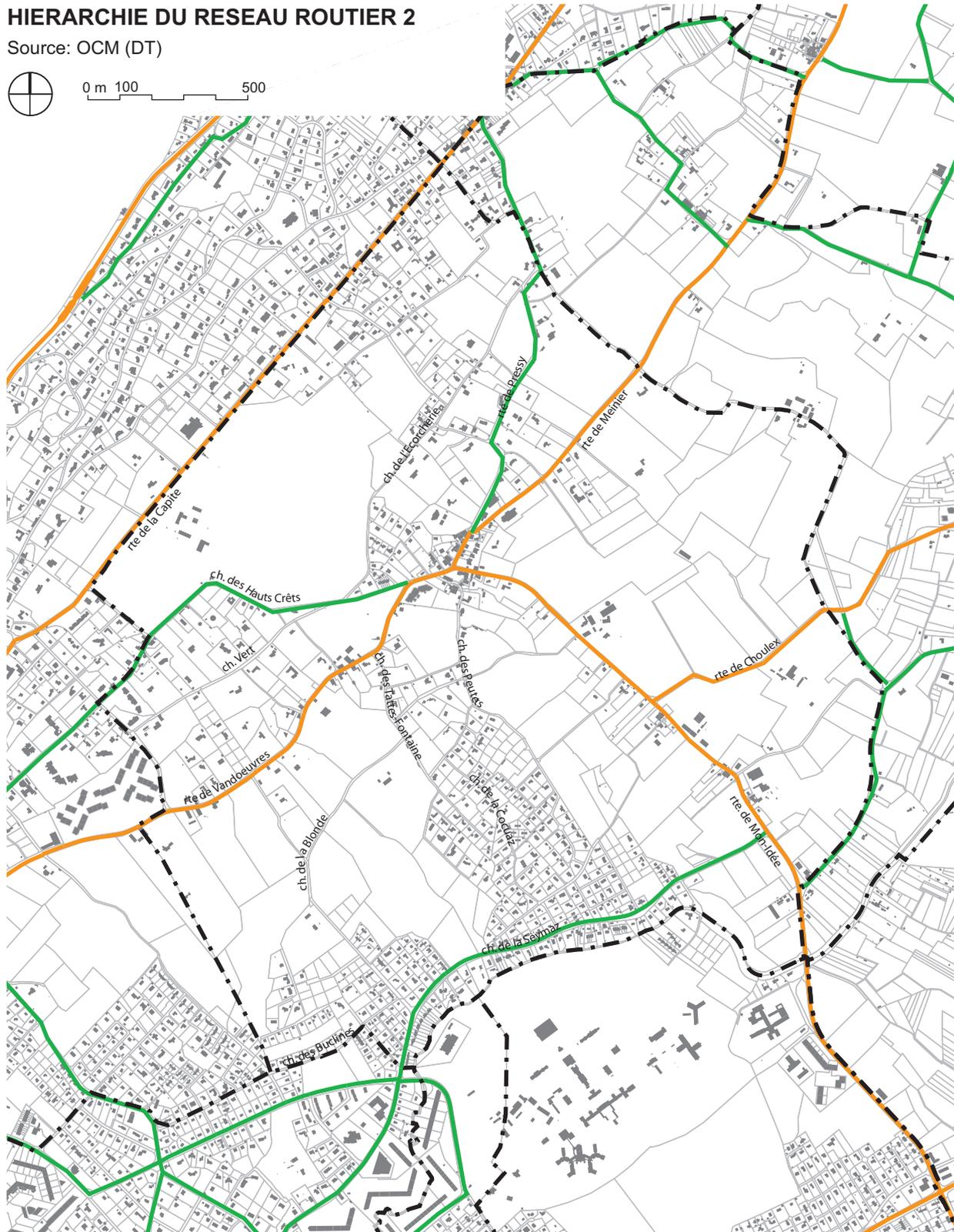
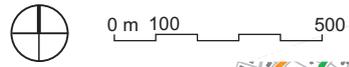
OCM (DT) - 2005 Ech : 23'000



|   |  |
|---|--|
| <b>RESEAU ROUTIER</b>   | <b>NUISANCES SONORES</b>   |
|  réseau primaire   |  espace subissant des nuisances sonores (VLI dépassées) |
|  réseau secondaire |  |
| <i>toutes les autres voiries constituent le réseau de quartier</i>                                    |  |

### HIERARCHIE DU RESEAU ROUTIER 2

Source: OCM (DT)

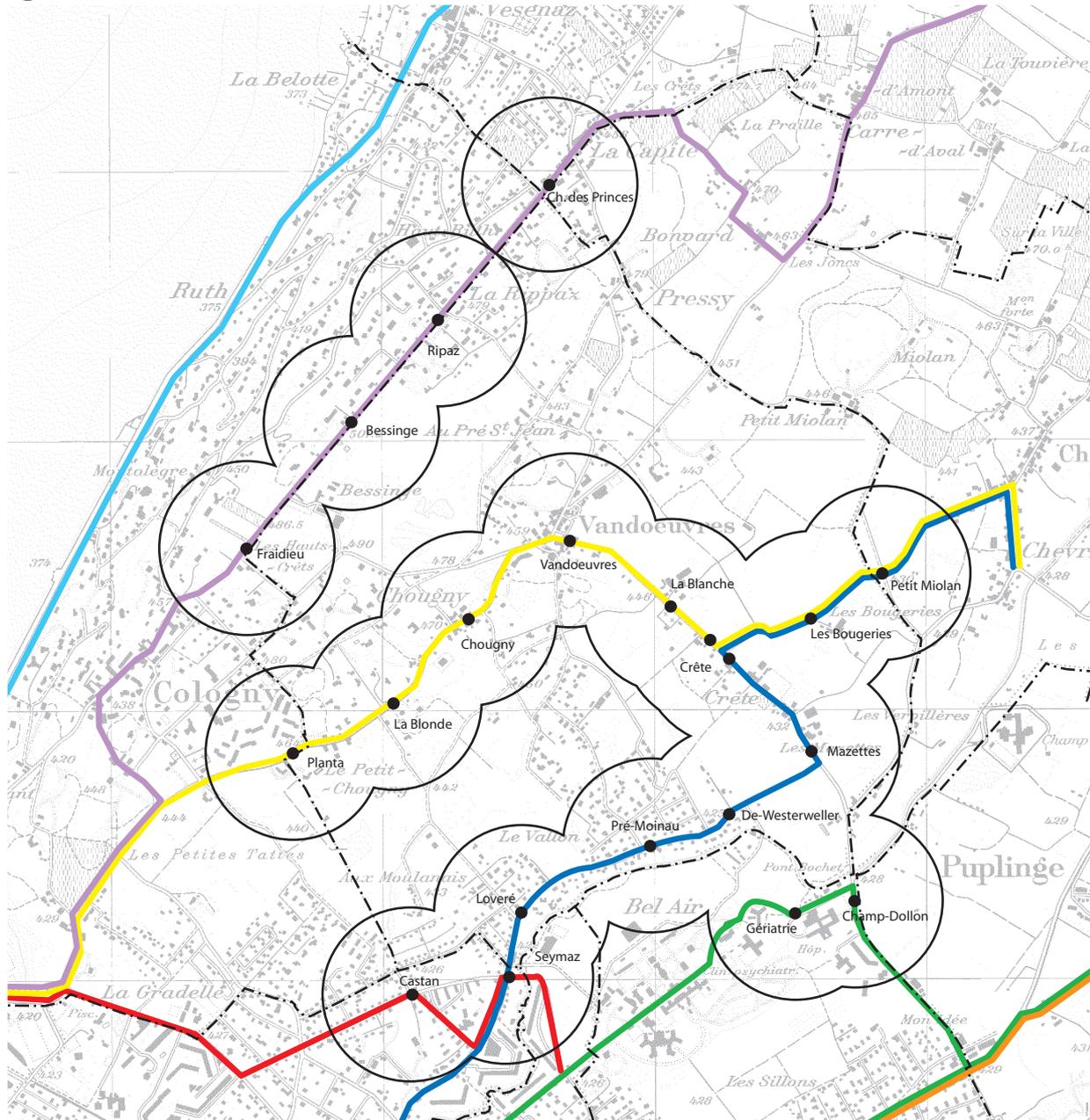


### TRANSPORTS COLLECTIFS

Source: SITG



Ech : 23'000



| LIGNES TPG                            |  |
|---------------------------------------|--|
| <span style="color: red;">—</span>    | ligne 9                                  |
| <span style="color: yellow;">—</span> | ligne 33                                 |
| <span style="color: blue;">—</span>   | ligne 34                                 |
| <span style="color: purple;">—</span> | ligne A                                  |
| <span style="color: green;">—</span>  | ligne 31                                 |
| <span style="color: orange;">—</span> | ligne C                                  |
| <span style="color: cyan;">—</span>   | lignes G et E                            |
|                                       | arrêt de bus et rayon de desserte (300m) |

## PLAN DIRECTEUR CANTONAL DES CHEMINS DE RANDONNEE PEDESTRE

selon la loi d'application de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (L 1 60)

